

Rejal förlust för första kvartalet

Sammandrag av nyckeltalen för det första kvartalet 2009

- Omsättningen minskade med 10,0 procent till 515,7 miljoner euro (572,9 milj. euro)
- Passagerartrafiken eller antalet betalda passagerarkilometer var i nivå med föregående år och kabinfaktorn ökade från året innan med 1,1 procentenheter till 75,9 procent (74,8 %).
- Enhetsintäkterna inom flygtrafiken räknat i tonkilometer minskade med 9,1 procent, enhetskostnaderna från flygtrafiken höll sig ungefär på samma nivå som föregående år, +0,6 procent.
- Rörelseresultatet blev en förlust på 24,3 miljoner euro (en vinst på 8,8 milj. euro).
- Det operativa resultatet det vill säga rörelseresultatet utan engångsposter, realisationsvinster och förändringar i verkligt värde på derivat var -47,5 miljoner euroa (7,8 milj. euro) och utgjorde -9,2 procent av omsättningen.
- Resultatet före skatt utgjorde -25,0 miljoner euro (4,3 milj. euro).
- Nettoskuldsättningsgraden uppgick i slutet av mars till 14,9 procent (-16,1 %) och nettoskuldsättningsgraden justerad för leasingåtaganden till 91,5 procent (43,1 %).
- Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av första kvartalet till 374,8 milj. euro (461,1 milj.).
- Soliditeten uppgick till 34,0 procent (43,0 %).
- Eget kapital per aktie utgjorde 5,82 euro (7,42 euro).
- Resultatet per aktie var -0,15 euro (0,03 euro).
- Avkastningen på sysselsatt kapital blev 5,4 procent (14,2 %).

Jämförelseuppgifter för 2008 anges inom parentes efter nyckeltalen för första kvartalet 2009.

VD Jukka Hienonens kommentar till delårsresultatet:

Resultatsiffrorna för branschen är genomgående dyster läsning. Efterfrågan och prisnivån sviktar och det är svårt att få fast mark under fötterna. Flygbolagen har intagit försvarsposition och försöker anpassa sig till situationen så gott de kan.

Vårt resultat för det första kvartalet ger dess värre en mycket typisk bild av läget för flyget som helhet. Förutsättningarna för lönsamhet har runnit ut i sanden på grund av krympande efterfrågan och kollapsade priser. Både passagerartrafiken och frakttrafiken står bakom de försämrade siffrorna.

Vi började reducera utbudet redan under förra året, men det är svårt att uppnå kostnadsflexibilitet, i synnerhet inom Reguljärtrafik. Föregående år startade vi ett sparprogram på 50 miljoner euro och under 2009 har vi sjösatt ett effektiviseringsprogram som ska ge lika stora besparingar. Dessa två sammantagna kommer att ge genomslag i kostnaderna med en viss eftersläpning.

Vi har genomfört hududsakligen permitteringar för att skära ned personalkostnader. Att permittera personal har snabbare effekter på kostnaderna än uppsägningar. Dessutom behövs det fortlöpande omstruktureringar för att vi ska vara rustade för framgång i morgon. Med nuvarande strukturer kommer vi inte att klara konkurrensen under de närmaste åren.

Ett flygbolag med åtskilliga år på nacken har en mängd verksamhetsformer som skapar en mindre flexibel kostnadsstruktur. Det krävs ett långsiktigt arbete att frigöra sig från dessa mönster. Utdragna kollektivavtalsförhandlingar med piloterna är bara ett exempel på hur svårt det är att få till stånd förändringar. Världen såg helt annorlunda ut då nuvarande avtal ingicks. I dagens läge är avtalen ohållbara när det gäller kostnadsnivå, produktivitet och flexibilitet.

Finnair har arbetat för att förbättra produktiviteten under många år och vi har nått goda resultat inom flera områden. Till exempel Finnair Teknik har nått ökad arbetsproduktivitet och arbetstillfredsställelse.

År 2009 blir ett år med stora investeringar inom Finnair. Långdistansflottan kommer i praktiken att förnyas helt fram till slutet av året. Vår finansiering är tryggad för detta år trots att finansmarknaden är tuff just nu. Boeing 757-planen som flyger för Semestertrafik är en flexibilitetsökande faktor. Hyreskontrakten för alla sju plan löper ut 2010. Nu är det rätt läge att fundera över om vi ska förlänga kontrakten eller ersätta Boeing-flottan med Airbus-plan.

Vi ska anpassa oss till den nuvarande situationen genom att banta kapacitet och kostnader utan att äventyra vår Asienstrategi på lång sikt. Samtidigt ska vi hitta de affärsområden där vi har möjlighet att klara oss bättre än konkurrenterna även under rådande förhållanden. Syftet är att stärka vår konkurrenskraft inför den kommande uppgången.

Marknader och allmän översikt

Nedgången i efterfrågan som inträffade i slutet av förra året fortsatte under det första kvartalet 2009. Den globala konjunkturförsvagningen innebar minskad efterfrågan både inom passagerartrafiken och på fraktsidan. De europeiska flygbolagen hade en drygt fem procent lägre passagerarefterfrågan under första kvartalet 2008, medan efterfrågan på frakter minskade med över 20 procent (AEA). IATA förutspår att flygbranschen kommer att drabbas av förluster på drygt fem miljarder dollar under 2009.

Företagsresandet började avta inom Finnair redan för ett år sedan. Minskningen tog fart mot slutet av 2008 och pågår fortfarande. Företagens minskade antal resor avspeglar sig både i en lägre total efterfrågan och kraftigt sjunkande genomsnittspriser. Vi har värnat om kabinfaktorer i vår reguljärtrafik med en aggressiv prissättning. Intäkterna per betald passagerarkilometer inom reguljärtrafiken gick trots det ned med fem procent och genomsnittspriset med över 13 procent.

Reguljärtrafikens utbud har anpassats till den försvagade efterfrågan. Kapaciteten minskades med sex procent under det första kvartalet jämfört med året innan. Inom

Asientrafiken är nedskräningarna en aning större. Även andra flygbolag har dragit ned sitt utbud mellan Europa och Asien.

Semestertrafik har hållit ställningarna bättre än Reguljärtrafik. Under den nyss avslutade vintersäsongen hade vi hyrt ett bredbukigt plan inklusive besättning från Spanien för att möta den ökade efterfrågan. Planet gjorde direkta nonstopflyg till thailändska Phuket.

Den totala godsmängd som transporteras med Finnairs plan började sjunka under hösten, medan den globala efterfrågeminskningen för frakter var ett faktum redan under våren 2008. Efterfrågan på Finnairs frakter har gått ned med cirka en femtedel jämfört med föregående år. Förutom att fraktvolymerna krympt har genomsnittspriset på frakter minskat med närmare 20 procent.

Vi inledde ett sparprogram under 2008 och ett annat under detta år på sammanlagt 100 miljoner euro. De väntas ge störst effekt under 2009. Programmen omfattar flera olika områden där den operativa effektiviteten ska öka. Dessutom ska de sänka personalkostnaderna med 50 miljoner euro. Över 6 000 personer inom Finnairkoncernen berörs av personalnedskärningar i form av permitteringar. Cirka 600 tjänster har permanent dragits in. Kostnaderna har tyvärr inte slimmats i samma takt som intäkterna minskat. Obalansen mellan intäktsutveckling och kostnadsutveckling var en väsentlig orsak till att Finnairkoncernens lönsamhet rasade under det första kvartalet.

Punktligheten har utvecklats positivt jämfört med föregående år. Finnair ligger åter i topp bland de europeiska flygbolagen. Vid enkäter om servicen inom flyget placerar sig Finnair år efter år högre än det europeiska medeltalet. Bland annat Skytrax har rankat Finnair som ett fyrstjärnigt flygbolag. Skytrax är ett internationellt undersökningsföretag som utvärderar kommersiella flygbolag och deras service.

Den pågående förnyelsen av flygflottan innebär att vi sätter in fem nya bredbudsplan av modell Airbus A330 på långdistanslinjerna. Det första exemplaret levererades i mars. Våra investeringar under hela 2009 beräknas uppgå till över 400 miljoner euro.

Ekonomiskt resultat 1.1–31.3.2009

Omsättningen under januari – mars minskade med 10,0 procent till 515,7 miljoner euro (572,9 milj. euro). Koncernens operativa rörelseresultat exklusive engångsposter, realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat sjönk från en vinst på 7,8 miljoner euro föregående år till en förlust på 47,5 miljoner euro. Den justerade rörelsevinstmarginalen var -9,2 procent (1,4 %). Resultatet före skatt utgjorde -25,0 miljoner euro (4,3 milj. euro). Förändringar i verkligt värde på derivat hade en resultatförbättrande effekt på 23,4 miljoner euro under årets första kvartal. Nettokassaflödet från den löpande verksamheten minskade från 28,7 miljoner euro året innan till -73,4 miljoner euro. Till förändringen bidrog förutom det svaga resultatet också en försvagning av nettodriftskapitalet på grund av lägre förhandsbetalningar i en period av svagare försäljning. Under det andra kvartalet förväntas nettodriftskapitalets kassaflöde förbättras i enlighet med säsongsvariationerna. Första kvartalets resultat per aktie var -0,15 euro (0,03).

Semestertrafik och Reguljärtrafik inom Finnair transporterade totalt 1,9 miljoner passagerare under januari – mars. Utbudet av passagerartrafik drogs ned med 1,4 procent. Totala antalet betalda passagerarkilometer var i nivå med föregående år, men sjönk med 3,4 procent inom trafiken på Asien. Kapacitetsnedskärningarna gjorde att den totala belägningsgraden steg från året innan med 1,1 procentenheter till 75,9 procent. Kabinfaktorn föll dock mot slutet av kvartalet. Den transporterade godsmängden minskade med 19,6 procent jämfört med föregående år.

Koncernens totala enhetsintäkter från passagerartrafiken per betald passagerarkilometer sjönk med 11,1 procent. Intäkterna per passagerare gick ned med 9,8 procent. Enhetsintäkterna från frakttrafiken räknat i tonkilometer minskade med 18,2 procent. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och frakttrafiken sjönk med 9,1 procent.

De operativa kostnaderna i euro utan poster av engångskaraktär, realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat gick ned med 0,3 procent under det första kvartalet. Enhetskostnaderna inom flygtrafiken mätt i utbudna tonkilometer ökade med 0,6 procent jämfört med första kvartalet 2008.

Bränslekostnaderna minskade under det första kvartalet med 2,5 procent jämfört med januari – mars året innan. Vid en jämförelse av bränslekostnaderna bör även realiserade säkringsvinster och säkringsförluster beaktas. Dessa har förts till posten Övriga kostnader i resultaträkningen.

Kostnaderna för materialinköp för flygplanen samt service och underhåll på flottan växte med 33,5 procent. Ökningen berodde främst på tre större motorunderhåll. Posten Övriga hyror steg med 48,3 procent. Största orsaken var att Finnair hyrde in en Airbus 330 inklusive besättning från Air Europe för flygresor till Phuket i Thailand under semestersäsongen från november till april.

På posten för engångskaraktär hade piloternas strejkhot en försämrande resultateffekt på cirka fyra miljoner.

Kostnaderna för försäljning och marknadsföring sjönk med 23,9 procent under januari – mars. Personalkostnaderna gick i sin helhet ned med 3,8 procent jämfört med föregående år, vilket berodde på genomförda personalminskningar och permitteringar.

IFRS-bokföringspraxis för bonuspoäng i stamkundsprogram förändrades den 1 januari 2009. Poängskuld värderas till verkligt värde utifrån försäljningspriset i stället för att som förr baseras på gränskostnaden. Det innebär att poängskulden minskar Finnairs egna kapital med cirka 42 miljoner euro mot cirka 20 miljoner euro tidigare.

Investeringar, finansiering och riskhantering

Investeringarna under årets första kvartal uppgick till 128,2 miljoner euro (64,4 milj. euro). I investeringarna ingår köp av två Embraer 190-plan, en Airbus A330 samt en reservmotor till ett A330-plan. Kassaflödeseffekten efter investeringar i flygplan och tillhörande utrustning inklusive förskottsbetalningar var cirka 127 miljoner euro under

januari – mars. Programmet för köp av nya plan och relaterad utrustning kommer att ge en kassaflödeseffekt på drygt 400 miljoner euro under 2009 och cirka 300 miljoner euro under nästa år. Det slutliga beloppet av investeringarna beror på vilket antal flygplan som kommer att finansieras genom operationell leasing.

Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av mars till 374,8 miljoner euro (461,1 milj. euro). Finnair har byggt en stark kassa med tanke på kommande investeringar. Vår finansiella ställning stärktes efter aktieemissionen i slutet av 2007. Utöver det har vi tecknat olika kreditavtal.

Säkerställda men outnyttjade kreditavtal uppgår till sammanlagt 200 miljoner euro. Finnair har också beviljats en kredit på 250 miljoner euro från Europeiska Investeringsbanken. Vi har dessutom en möjlighet att återlåna pensionsmedel på drygt 400 miljoner euro hos Pensionsförsäkringsbolaget Ilmarinen. Båda kreditformerna kräver en bankgaranti. Ett företagscertifikatprogram på 200 miljoner euro ökar den finansiella flexibiliteten ytterligare.

Nettoskuldsättningsgraden (gearing) uppgick i slutet av mars till 14,9 procent (-16,1 %). Skuldsättningsgraden justerad för leasingåtaganden var 91,5 procent (43,1 %). Soliditeten uppgick till 34,0 procent (43,0 %).

I överensstämmelse med den policy för finansiell riskhantering som Finnairs styrelse antagit har vi säkrat våra inköp av flygbränsle till 75 procent för de närmaste sex månaderna och därefter för följande 24 månader enligt en fallande skala. Finnair Semesterflyg prissäkrar förväntad bränsleförbrukning enligt avtalat trafikprogram inom ramen för koncernens säkringspolicy. Som prissäkringsinstrument för bränslet används huvudsakligen derivat som är knutna till priserna på flygfotogen och gasolja.

Förändringar i verkligt värde på derivat under det första kvartalet redovisas enligt IFRS-reglerna bland Övriga kostnader i Finnairs resultaträkning till dess att de förfaller. I enlighet med IFRS-principerna avses en orealiserad värderingsförlust och posten ger ingen kassaflödeseffekt. Förändringen i verkligt värde på derivat hade en resultatförbättrande effekt på 23,4 miljoner euro under januari – mars.

I det operativa rörelseresultatet ingår realiserade förluster på 45 miljoner euro från försäljning av derivat. Beloppet redovisas dels på raden Bränsle, dels bland Övriga intäkter i resultaträkningen. Det omfattar både valutaderivat och bränslederivat.

Eget kapital innehåller en säkringsfond. Det är en rörlig post som direkt påverkas av förändringar i oljepris och valutor. Postens värde var -98 miljoner euro vid rapporttillfället. I beloppet ingår valutaderivat och bränslederivat samt vissa mindre finansiella poster minskat med uppskjuten skatt.

Tack vare valutasäkringspolitiken, påverkade förstärkningen av USA-dollar gentemot euron jämfört med året innan inte Finnairs resultat i någon högre grad. I slutet av mars var 75 procent av den dollardominerade valutakorgen säkrad för 12 månader framåt.

Aktier och aktiekapital

Finnair hade ett marknadsvärde på 471,5 miljoner euro (930,3 milj. euro) den 31 mars 2009 och sista betalkursen på aktien var 3,68 euro. Den högsta kurs som noterades för Finnairs aktie på NASDAQ OMX Helsingforsbörsen under januari – mars var 5,24 (8,49) euro, den lägsta noteringen var 3,52 (6,63) euro och medelkursen var 4,42 (7,29) euro. Antal omsatta aktier på NASDAQ OMX Helsingforsbörsen uppgick till 3,4 (28,4) miljoner stycken med ett värde på 15,2 (207,2) miljoner euro.

Antal aktier i Finnair som var registrerade i Handelsregistret den sista mars uppgick till 128 136 115 stycken. Finska staten innehade 55,8 (55,8) procent av aktierna i Finnair, medan andelen utländska direkt- och förvaltarregistrerade aktieinnehav utgjorde 19,3 (21,8) procent.

Inga egna aktier förvärvades eller överläts under januari – mars. Den sista mars innehade Finnair 387 429 stycken egna aktier som förvärvats under tidigare år, vilket utgör en andel på 0,3 procent av totala antalet utestående aktier per 31 mars.

Administration

Vid bolagsstämman den 26 mars 2009 utsågs styrelse för tiden från ordinarie bolagsstämman intill slutet av nästa ordinarie bolagsstämma. Styrelsens ordförande Christoffer Taxell omvaldes liksom styrelseledamöterna Sigurdur Helgason, Satu Huber, Kari Jordan, Ursula Ranin, Veli Sundbäck och Pekka Timonen. Elina Björklund valdes till ny ledamot av styrelsen.

Bolagsstämman beslöt att till ordinarie revisorer välja CGR-revisor Jyri Heikkinen och CGR-auktoriserade revisionsbolaget PricewaterhouseCoopers Oy med CGR-revisor Eero Suomela som huvudansvarig revisor. CGR-revisor Tuomas Honkamäki och CGR-revisor Timo Takalo valdes till revisorssuppleanter.

Lasse Heinonen som är ekonomidirektör för Finnairkoncernen utsågs till verkställande direktörens ställföreträdare den 13 januari 2009. Han fortsätter som ekonomidirektör för koncernen. Ekonomi- och finansenheter samt följande dotterbolag och enheter som organisatoriskt ingår i affärsområde Flygtjänster rapporterar till Lasse Heinonen: markservicebolaget Northport Oy, Finnair Catering Oy, Finnair Teknik, Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy, Aircraft Finance Oy som förvaltar koncernens flotta och Finnair Facilities Management Oy som levererar fastighetstjänster.

Finnairs verkställande direktör Jukka Hienonen leder Reguljärtrafik från den 1 januari 2009 tillsammans med affärsområdets ledningsgrupp. Veikko Sievänen, direktör för affärsområde Flygtjänster, är också verksamhetsansvarig chef (Accountable Manager). Han har dessutom utnämnts till medlem i koncernens ledningsgrupp. Kimmo Soini, direktör för Finnair Teknik, är tillika verksamhetsansvarig chef (Accountable Manager) för de tekniska enheterna.

Personal

Medelantalet anställda i Finnairkoncernen uppgick till 9 230 personer under januari – mars, en minskning med 2,1 procent jämfört med föregående år. Regulertrafik hade 4 159 anställda och Semestertrafik 499 anställda. Det sammanlagda antalet anställda inom teknik, catering och markservice var 3 429 personer. Resetjänster hade 997 anställda. Personalen inom övrig verksamhet uppgick till 146 personer.

Finnair har gällande kollektivavtal med sex personalorganisationer. De löper fram till våren 2010. Förhandlingar förs med Luftfartsunionen och de tekniska tjänstemännen inom Finnair under våren 2009 för att nå en löneuppgörelse för det sista avtalsåret.

Piloternas kollektivavtal löpte ut den sista november 2008. Förhandlingar om ett nytt avtal har pågått sedan förra hösten. Finlands Trafikflygarförbund SSL som företräder piloterna inom Finnair utlyste en arbetskonflikt den 24 januari genom att utfärda övertidsförbud. Förbundet meddelade också att de kommer att fortsätta sina konfliktåtgärder med endagsstrejker under februari. SSL drog dock tillbaka sitt strejkvarsel innan någon strejk bröt ut. De största meningsskiljaktigheterna mellan arbetsgivare och arbetstagare gäller pensionsförmåner, gränser för företagsledningens befogenheter och arbetstidsmodeller.

MBL-förhandlingarna som startade i juni 2008 och slutfördes i januari innevarande år rörde alla personalgrupper med undantag för piloterna. I fråga om piloterna avslutades MBL-förhandlingarna i mars.

Vid månadsskiftet februari – mars inleddes MBL-förhandlingar inom Northport Oy i syfte att minska antalet årsverken med cirka 90. Minskningarna ska genomföras genom uppsägningar, övergång till deltidanställningar och eventuell utläggning av verksamhet på entreprenad. MBL-förhandlingar om permitteringar fördes inom Finnair Catering Oy och Finnair Teknik. Finnair Regulertrafik och Resebyrå Area MBL-förhandlade om personalneddragningar.

Totalt över 6 000 anställda kommer att beröras av de personalbesparande åtgärderna inom Finnairkoncernen i form av permitteringar. Längden på permitteringarna varierar i regel från två veckor till tre månader. Antalet anställda har minskat med cirka 200 till följd av permitteringar.

Dessutom kommer omkring 400 visstidsanställningar att upphöra under våren.

Förändringar i flygflottan

Finnair Aircraft Finance Oy som ingår i affärsområde Regulertrafik förvaltar Finnairkoncernens flotta. Finnairkoncernen hade totalt 67 plan i trafik i slutet av mars. Medelåldern på Finnairs flotta är 6,3 år. De plan som används på linjerna inom Europa är omkring fem år i genomsnitt.

Under det första kvartalet utökades Europaflottan och inrikesflottan med två Embraer 190 som har hundra säten. Vi har nu totalt 20 Embraerplan och 29 Airbusplan av serien A320. Vår första Airbus A330-300 levererades i mars och anslöts till flottan av

plan med bred flygkropp. Samtidigt togs ett Boeing MD-11-plan ur flottan. Finnair har totalt 11 långdistansplan.

Programmet att förnya flottan av breda plan fortsätter under 2009. Då tar vi emot ytterligare fyra nya Airbus A330-300. Nästa år får de sällskap av minst tre till. Airbusplanen ersätter fem plan av typen Boeing MD-11 som kommer att tas ur trafik i början av 2010. Två återstående MD-11:or i Finnairs ägo skall enligt avtal säljas till Aeroflot Cargo. Finnair kvarstår som ägare tills slutlikviden är betald. De övriga fyra MD-11:orna är inhyrda. Avtalen för dem löper ut om ett år.

Förnyelseprogrammet skapar en mer samordnad flotta inom reguljärtrafiken. Färre plantyper ger en effektivare kostnadsstruktur i och med att det blir enklare att sköta bemanning och underhåll.

Hyreskontrakten för Boeing 757-planen som flygs av Semestertrafik gäller fram till 2010. Därefter kan de vid behov förlängas två gånger med nuvarande villkor i två år åt gången. Vi ska första avgöra vilket som är det effektivaste sättet att hantera semestertrafiken innan beslut om en eventuell förlängning fattas.

Miljö och samhällsansvar

Finnair tar hänsyn till miljöaspekter i all verksamhet och allt beslutsfattande. Våra åtgärder när det gäller miljö och en hållbar utveckling beskrivs mer i detalj i årsredovisningen och på vår webbplats.

EU antog förra året ett system för utsläppshandel inom flygtrafiken som kommer att införas 2012. Reglerna för redovisning av utsläppshandel tar hänsyn till bränsleförbrukning per flugen kilometer. Som medlem av de europeiska flygbolagens organisation vill Finnair medverka till att systemet blir världsomfattande och förhindra att det stör konkurrensen inom branschen. Finnair har dessutom gått med i den internationella gruppen Aviation Global Deal, som presenterar en modell som ska ligga till grund för ett internationellt sektorsavtal för utsläppshandel.

Vi började systematiskt förnya vår flygflotta 1999. Flygplansserierna Airbus A320 och Embraer som används inom Europa och på inrikeslinjerna representerar den senaste teknologin. En modern flotta är miljöeffektiv i fråga om både koldioxidutsläpp och buller. Det förnyelseprogram som pågår för långdistansflottan kommer att påverka utsläppsmängderna väsentligt. Airbus A330 bidrar till att dra ned index för bränsleförbrukning och utsläpp med cirka tjugo procent jämfört med MD-11-planen.

Vi bedriver ett aktivt miljösamarbete tillsammans med våra intressentgrupper. En ny utsläppsräknare kommer att tas fram i maj. Vid samma tid utkommer vår hållbarhetsredovisning. Vi har dessutom redovisat vår miljöpåverkan inom ramen för det globala projektet CDP (Carbon Disclosure Project) under tre år i rad.

Utvecklingen inom affärsområdena

Affärsområdena utgör Finnairkoncernens primära indelningsgrund för bokslutsrapportering per segment. Rapportrande segment är affärsområdena Reguljärtrafik, Semestertrafik, Flygtjänster och Resetjänster.

Reguljärtrafik

Affärsområdet ansvarar för försäljning av reguljära resor och frakter, servicekoncept och operativ flygtrafik samt verksamhet som gäller inköp och finansiering av flygplan. Reguljärtrafik hyr ut besättningar och plan till affärsområde Semestertrafik enligt behov. I affärsområde Reguljärtrafik ingår enheten Finnair Reguljärflyg samt dotterbolagen Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy och Finnair Aircraft Finance Oy.

Affärsområdets omsättning under januari – mars sjönk med 15,7 procent till 353,8 miljoner euro (419,6 milj. euro). Det operativa rörelseresultatet blev en förlust på - 50,3 miljoner euro (-3,7 milj. euro).

Reguljärtrafik hade en passagerarvolym på drygt 1,5 miljoner resenärer under januari – mars. Antalet betalda passagerarkilometer inom Reguljärtrafik minskade med 4,9 procent samtidigt som utbudet drogs ned med 6,0 procent. Detta bidrog till att höja kabinfaktorn med en knapp procentenhet till 69,5 procent.

Enhetsintäkterna från den reguljära passagerartrafiken gick ned med 13,5 procent under det första kvartalet. Orsakerna till lägre intäkter var att affärsresandet sjönk med 30 procent och att efterfrågan riktades mot lägre och billigare reseklasser. Det är viktigt att notera att kvartalsvisa resultatjämförelser mellan två år påverkas av påskhelgen. Då företas det färre affärsresor i högprissegmentet. Påsken inföll under det andra kvartalet detta år, men under det första kvartalet 2008.

Frakter svarar för drygt tio procent av de totala intäkterna från reguljärtrafiken. Lönsamheten inom vår fraktrafik har snabbt försämrats till följd av de globala konjunkturerna. Enhetsintäkterna från den reguljära fraktrafiken minskade med 19,1 procent under januari – mars. Den totala transporterade fraktvolymen inom reguljärtrafiken räknat i tonkilometer gick ned med 19,3 procent. Godsvolymen på Asienlinjerna sjönk med 22,8 procent jämfört med föregående år.

Vi reducerar utbudet i vårt linjenät genom att minska antalet flygturer inom Europa samt till och från Asien. Visserligen har vi öppnat sommardestinationer i Europa även inför denna säsong, men med ett lägre stolsutbud. Under sommarmånaderna kommer vi att flyga tre extraturer per vecka till Tokyo och New York. Tokyolinjen trafikeras varje dag och sträckan Helsingfors – New York tio gånger i veckan. Antalet utbudna passagerarkilometer inom reguljärtrafiken är nästan åtta procent lägre med nuvarande trafikprogram än året innan.

Vi har ökat vår marknadsandel inom utrikes reguljär passagerartrafik i förhållande till huvudkonkurrenterna. När det gäller inrikestrafik har marknadsandelen krympt, främst därför att vi har dragit ned på kortare linjer.

Ankomstpunktligheten inom reguljärtrafiken förbättrades under januari – mars jämfört med året innan. Den steg med 16,6 procentenheter till 87,3 procent (70,7 %). Finnair ingår i tätgruppen av europeiska flygbolag i fråga om punktlighet.

Även fraktbolagen Finnair Cargo Oy och Finnair Cargo Terminal Operations Oy har drabbats av konjunkturedgången. Efterfrågan på frakter har globalt sjunkit med över 20 procent. Också prisnivån har sjunkit brant till följd av ett ökat överutbud. Den skandinaviska exportindustrin har krympt med 25–35 procent. Recessionen inom exportindustrin har även slagit hårt mot de asiatiska ekonomierna. Till exempel exporten från Japan har sjunkit med över 40 procent och landets BNP har fallit med tio procent.

Vi har genomfört en kraftfull anpassning av verksamheten inom våra fraktbolag. Framför allt Terminal Operations har lyckats dimensionera personalresurserna till de minskade fraktvolymer.

Semestertrafik

Affärsområdet består av enheten Finnair Semesterflyg samt koncernen Aurinkomatkat som erbjuder paketresor. I resekoncernen ingår det estniska dotterbolaget Horizon Travel, dotterbolaget Calypso i Sankt Petersburg samt varumärket takeOFF som är inriktat på ungdomsresor. Aurinkomatkat är Finlands största researrangör med en marknadsandel på mer än 35 procent. Finnair Semesterflyg har en starkt marknadsledande position inom flygresor till olika semester mål och har alla större researrangörer i Finland som kunder. Researrangörerna köper in önskade flygserier till semester mål för en hel sommar- eller vintersäsong i taget och paketerar resorna i sin egen produktion.

Affärsområdets omsättning steg med 6,8 procent till 148,8 miljoner euro (139,3 milj. euro) under det första kvartalet. Den operativa rörelsevinsten sjönk med 50,5 procent till 5,5 miljoner euro (11,1 milj. euro).

Finnair Semesterflyg hade drygt 360 000 passagerare under januari – mars, en ökning med fem procent jämfört med föregående år. Enheten förfogade över en egen flotta med Boeing 757-plan och hyrde dessutom in en bredbukig Airbus A330 med 299 säten inklusive besättning från Air Europe. Planet flög till thailändska Phuket under vintersäsongen 2008–2009.

Trafiken mätt i utbudna passagerarkilometer ökade med 12,0 procent. Antalet betalda passagerarkilometer inom Finnair Semesterflyg var märkbart högre under hela vintersäsongen än året innan. Intäkterna per betalda passagerarkilometer steg med 10,6 procent jämfört med föregående år som ett resultat av att andelen långdistansresor ökade under vintersäsongen. Därmed sjönk kabinfaktorn inom Finnair Semesterflyg med 1,2 procentenheter till 91,7 procent. Prissäkringar för flygfotogen belastade resultatet.

Recessionen och den ekonomiska osäkerheten har gjort att konsumenterna bokar sina biljetter allt senare före avresan. Efter några bra vintermånader minskade antalet semesterresenärer betydligt i mars. Paketresor såldes i högre grad än tidigare till rabatterade sista minuten-priser, vilket drog ned researrangörernas resultat. Också efterfrågan på sommarens paketresor är mer dämpad än året innan.

Researrangörernas kapacitetsneddragningar försvårar ett effektivt utnyttjande av Finnair Semesterflygs flotta under det andra och tredje kvartalet. Aurinkomatkat har minskat sin sommarproduktion så att den bättre motsvarar efterfrågan. Försäljningen av resor för nästa vintersäsong har dock knappt börjat.

Aurinkomatkats egen produktion på marknaden i Sankt Petersburg har fått en lovande start. Vinterdestinationerna Thailand, Israel, Egypten och Indien har sålt bra. Kundnöjdheten på marknaden är hög. Tillväxtmålen för den ryska marknaden har justerats ned på grund av recessionen. Estland visar en starkt vikande efterfrågan på semesterresor.

Flygtjänster

Affärsområdet omfattar flygplansunderhåll, markservice och koncernens cateringverksamhet. I affärsområdet ingår också merparten av koncernens fastighetstillgångar. Flygtjänster köper dessutom tjänster för förvaltning och drift av fastigheter som används i den operativa verksamheten samt lokaltjänster. Affärsområdets verksamhet består främst av koncernintern produktion av tjänster. Verksamhet utanför koncernen svarar för 25 procent av Flygtjänsters omsättning.

Flygtjänster ökade sin omsättning under januari – mars med 2,6 procent till 112,8 miljoner euro. Den operativa rörelsevinsten sjönk med 8,0 procent jämfört med året innan till 2,3 miljoner euro (2,5 milj. euro).

De ekonomiska och produktionsmässiga förutsättningarna och utsikterna för Flygtjänster har försämrats i takt med att de största kunderna minskat sin trafik.

Resultatmässigt hade Finnair Catering fortfarande ett hyfsat kvartal. Passagerarvolymen har dock krympt och resemönstret förändrades väsentligt under årets första månader. Det har bland annat lett till betydligt färre måltider i affärsklass och minskad butiksförsäljning. Vi räknar med en fortsatt försvagad verksamhet. I mars fördes MBL-förhandlingar om permittering av alla anställda inom Finnair Catering Oy. Längden på permitteringarna varierar från två veckor till tre månader beroende på befattning och arbetssituation.

Även Finnair Teknik befinner sig i ett mer trängt ekonomiskt läge, vilket beror på att både Finnair och externa kundföretag har dragit in på trafiken. Den minskade efterfrågan har lett till att hela personalen permitterats i fyra veckor i genomsnitt.

Markservicebolaget Northport Oy går fortfarande med förlust. Verksamheten med marktjänster är dock av en avsevärt bättre kvalitet jämfört med föregående år. MBL-förhandlingar inleddes i februari. Northport avser att minska antalet årsverken med cirka 90 genom att eventuellt säga upp personal, omvandla heltidsanställningar till deltidsanställningar samt lägga ut verksamhet på entreprenad. Eventuella permitteringar utöver detta berör samtliga anställda inom Northport Oy.

De operativa rörelseresultaten inom Finnair Teknik och Northport Oy var svagt negativa. Finnair Catering Oy redovisade ett operativt vinstresultat tack vare effektiva anpassningsåtgärder.

Resetjänster

Affärsområdet består av koncernens resebyråer – Area samt Finlands Resebyrå och dess baltiska dotterbolag Estravel – och Amadeus Finland Ab som erbjuder datasystem och bokningssystem för turistbranschen. Finlands Resebyrå (SMT) och Area hör till de ledande i branschen i Finland. Estravel är en av de ledande resebyråerna i Baltikum.

Affärsområdets omsättning sjönk under det första kvartalet med 28,0 procent till 15,2 miljoner euro (21,1 milj. euro). Rörelseresultatet blev en förlust på 1,5 miljoner euro (en vinst på 0,4 milj. euro).

Affärsresandet visade en dramatisk minskning med 30 procent, vilket märktes i resebyråernas försäljning och resultat. Personalneddragningar och permitteringar har hittills inte gett några effekter på deras resultat för det första kvartalet. De anställda vid byråerna i Finland kommer att minska med ett hundratal personer fram till hösten, vilket motsvarar 17 procent av personalen. Dessutom kommer permitteringar att genomföras i fyra till åtta veckor.

Recessionen är ett faktum också på den baltiska marknaden. Estravel som ingår i SMT-koncernen har anpassat verksamheten genom att minska personal. Företaget har en marknadsandel på 40 procent i Estland.

Omsättningen inom Amadeus Finland som organisatoriskt hör till Resetjänster sjönk något till följd av en lägre resevolym.

Tjänster och produkter för flygtrafik

Finnair har under de senaste åren utvecklat linjenätet så att det stärker flygtrafiken mellan Europa och Asien via Helsingfors. Samtidigt har vi ett brett utbud för finländare som vill flyga från hemlandet ut i världen.

Finnair flyger totalt 55 turer i veckan till tio destinationer i Asien utan mellanlandningar. Våra destinationer i Asien är Bangkok, Delhi, Hongkong, Mumbai, Nagoya, Osaka, Peking, Shanghai, Söul och Tokyo. Mumbailinjen trafikeras inte under sommarsäsongen.

Vi kan erbjuda anslutningsflyg till vårt asiatiska linjenät från 34 flygplatser i Europa och från 12 inrikesdestinationer. Samtidigt har vi ett stort utbud av direktflyg från Finland till övriga Europa.

Vi utökade antalet flygturer till Bryssel i januari. Nytt är att ett plan övernattar i Bryssel, vilket passar speciellt bra för affärsresenärer som ska flyga därifrån till Helsingfors.

I mars inledde vi direktflyg till turkiska Istanbul. Tack vare denna linje finns det goda förbindelser från Turkiet via Helsingfors till Skandinavien, Baltikum och Finnairs asiatiska flygnät.

Under sommarsäsongen trafikerar vi även Ljubljana, Kraków, Venedig, Pisa och Bergen. Flygningarna till Ljubljana startade i slutet av mars. I början av april öppnades linjerna till Kraków och Venedig. Pisa och Bergen börjar trafikeras i maj. Under sommarmånaderna kommer vi dessutom att flyga till Tokyo varje dag i stället för normalt fyra dagar i veckan och trafikera New Yorklinjen tio gånger per vecka.

Interiören i kabinerna på Finnairs reguljärplan håller på att förnyas. Uppfräschningen genomförs kostnadseffektivt med normal återvinning av material. Den nya designen introducerades på vår nya Airbus A330 som gjorde sin jungfruflygning den 6 april. Finnair tar emot ytterligare fyra A330-plan med den nya interiören under 2009. Planerna att förnya uniformerna har skjutits på framtiden på grund av konjunkturläget.

Finnair Semesterflygs flotta består av sju Boeing 757-plan. För att möta den ökade efterfrågan hyrde enheten in en bredbukig Airbus A330 som flög nonstop till thailändska Phuket under vintersäsongen. Under sommarsäsongen går Finnair Semesterflygs plan i chartertrafik samt flyger på så kallade semesterlinjer till bland annat Boston och Toronto.

Risker och osäkerhetsfaktorer under den närmaste framtiden

Det kritiska läget på finansmarknaden har medfört högre finansiella kostnader än förutsett. Tillgången på finansiering har försvårats, men vi anser inte att det föreligger någon risk för att den inte ska räcka till under 2009. Finanskrisen påverkar våra förutsättningar att finansiera förnyelsen av flygflottan. Det gäller främst kostnaderna för främmande kapital och prisnivån på leasingkontrakt.

Risken vid köp av nya plan är att efterfrågan ska minska så kraftigt att det inte går att skära ned kapaciteten i samma takt på ett rationellt sätt. Hyresavtalen för sju Boeing 757:or som Semestertrafik förfogar över löper ut 2010. Då kan vi optimera storleken och typsortimentet för reguljärflottan och de plan som flyger för Semestertrafik så att de ligger i linje med efterfrågeprognoserna.

Bränslet står för omkring en femtedel av koncernens totala kostnader och är en av de största osäkerhetsfaktorererna på kostnadssidan. Också valutförändringar innebär en risk. Vi gararderar oss mot fluktuationer i bränslepris och valutakurser genom att teckna options- och terminskontrakt. Högre kostnader för säkringsåtgärder utgör också en risk.

Finnair har en säkringspolicy som dämpar prisfluktuationerna för bränsle. Vi har säkrat 70 procent av den förväntade kostnaden för flygfotogen under de närmaste sex månaderna. Det gör att ett sjunkande marknadspris ger en lägre bränslenota först efter en viss fördröjning. Merparten av säkringsförlusterna uppkommer under det första halvåret. Även konkurrenternas policy för bränslesäkring påverkar Finnairs relativa kostnadskonkurrensposition. Våra viktigaste konkurrenter följer samma principer för sin säkringspolicy som vi. Om marknadspriset på bränsle stiger, minskar våra säkringsförluster.

Flyget är globalt sett en av de mest konjunktur känsliga branscherna. Utvecklingen av BNP och internationell handel bidrar starkt till hur passagerarefterfrågan och

fraktefterfrågan utvecklar sig. Ett svagare konsumentförtroende i Finland kan ha en negativ inverkan på efterfrågan inom Semestertrafik och på fritidsresor inom Reguljärtrafik. Kunder med ekonomiska svårigheter ökar risken för framtida kreditförluster. Inneliggande passagerar- och fraktbokningar omfattar en så kort period att det är svårt att blicka långt in i framtiden.

Om passagerarbeläggningen eller kabinfaktorn förändras med en procentenhet, blir effekten på koncernens operativa resultat cirka 15 miljoner euro. Ifall genomsnittsintäkterna från passagerartrafiken förändras med en procentenhet, blir effekten på koncernens operativa resultat även i det fallet cirka 15 miljoner euro.

Förhandlingar pågår om ett nytt kollektivavtal med piloterna. Det föregående löpte ut den 30 november 2008. Förhandlingar förs med Luftfartsunionen och de tekniska tjänstemännen inom Finnair under våren 2009 för att nå en löneuppgörelse för det sista avtalsåret. Om risken för en eventuell arbetskonflikt realiserar och Finnairs trafik stoppas skulle det innebära förluster på uppskattningsvis tre miljoner euro per dag. Störningar i trafiken skapar dessutom en osäkerhet som påverkar efterfrågan inte bara på strejkdagen, utan också de omkringliggande dagarna.

Utsikter

Innevarande år förutspås bli ett mycket svårt år för flygbolagens ekonomiska utveckling. Finnair håller fast vid sin Asienstrategi. Reguljärtrafik har som mål att på lång sikt växa inom trafiken mellan Europa och Asien genom att utnyttja det faktum att Helsingfors ligger geografiskt och trafikmässigt idealiskt till för mellanlandningar och planbyten.

Vi har beviljade kreditlöften som uppgår till 200 miljoner euro, ett lånelöfte på 250 miljoner euro från Europeiska Investeringsbanken som kräver en bankgaranti samt möjlighet till återlåning av pensionsmedel på drygt 400 miljoner euro. Dessutom har vi introducerat ett företagscertifikatprogram på 200 miljoner euro.

Vi fortsätter att sätta nya plan av typen Airbus A330 i trafik under det andra kvartalet. Omskolning av piloter till den nya plantypen samt teknisk idrifttagning medför extra kostnader. Det femte exemplaret av A330 anländer under det sista kvartalet 2009.

Vi räknar med lägre bränslekostnader under innevarande år jämfört med året innan till följd av att priset på bränsle sjunkit och de nya flygplanen har en bättre bränsleekonomi. Bränslekostnaderna beräknas motsvara cirka 23 procent av Finnairs omsättning under 2009 med nuvarande prisnivå.

Efterfrågan på affärsresor väntas fortsätta sjunka under det andra kvartalet. Efter de beslut om anpassningsåtgärder som fattats kommer kapaciteten inom Reguljärtrafik att minska med cirka åtta procent under 2009 jämfört med föregående år. Utbudet kommer att minska med omkring tio procent under det andra kvartalet. Vi räknar med en högre passagerarbeläggning i slutet av året.

Efterfrågan på sommarens semesterresor väntas sjunka från toppnivån föregående år. Aurinkomatkat har anpassat sitt reseutbud och Finnair har dimensionerat sitt flygprogram till researrangörernas efterfrågan för att motverka en lägre prisnivå. Det

råder ett överutbud av flygplan. Därför är det föga sannolikt att vi kan hyra ut plan och besättningar till utlandet denna sommar.

Efterfrågan på flygfrakter är beroende av industriella investeringar och kapitalvarumarknader. Först när det sker en ändring i det globala affärsklimatet kommer efterfrågan på frakter att vända uppåt. Likaså krävs det en markant förändring inom den internationella handeln för att affärsresandet ska börja gå upp.

Finnair håller på att genomföra effektiviseringsprogram på totalt cirka 100 miljoner euro. Det bedöms ge störst utslag i sänkta kostnader under innevarande år. Programmen kräver ytterligare sparåtgärder inom alla delar av verksamheten, också i form av lägre personalkostnader.

Vi räknar med att redovisa en rejäl förlust för det andra kvartalet. Efterfrågeläget och kostnadsutvecklingen kommer i hög grad att påverka det operativa resultatet för helåret. Även om utsikterna för resten av året är begränsad, finns det inga förutsättningar att uppnå ett positivt operativt resultat för helåret.

FINNAIR ABP
Styrelsen

Mer information ges av:

Ekonomidirektör, Vice VD Lasse Heinonen
Telefon (09) 818 4950
lasse.heinonen@finnair.fi

Kommunikationsdirektör Christer Haglund
Telefon (09) 818 4007
christer.haglund@finnair.fi

Taneli Hassinen, direktör för ekonomisk information och IR
Telefon (09) 818 4976
taneli.hassinen@finnair.fi

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

FINNAIR-KONCERNENS DELÅRSRAPPORT 1.1. – 31.3.2009

NYCKELTAL (milj. euro)

	2009	2008	För- ändring	2008
	1.1.- 31.3.	1.1.- 31.3.	%	1.1.- 31.12.
Omsättning	515,7	572,9	-10,0	2 255,8
Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR *	-1,5	54,9	-	188,5
Leasingkostnader för flygplan	19,3	20,4	-5,4	82,6
Rörelseresultat, EBIT*	-47,5	7,8	-	0,8
Förändringar i verkligt värde på derivat	23,4	-0,1	-	-57,4
Realisationsvinst av anläggningstillgångar	-0,2	1,1	-	-1,3
Rörelseresultat, EBIT	-24,3	8,8	-	-57,9
Periodens resultat (andel som är hänförlig till moderbolaget)	-18,6	3,1	-	-46,3

Rörelseresultat, EBIT % av omsättningen*	-9,2	1,4	-	0,0
EBITDAR % av omsättningen*	-0,3	9,6	-	8,4
Flygverksamhetens enhetsintäkter eurocent/RTK	62,9	69,2	-9,1	70,1
Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK	42,7	42,5	0,6	43,5
Resultat/aktie € före utspädning	-0,15	0,03	-	-0,36
Resultat/aktie € efter utspädning	-0,15	0,03	-	-0,36
Eget kapital/aktie €	5,82	7,42	-21,6	5,87
Bruttoinvesteringar milj. €	128,2	64,4	-	232,8
Bruttoinvesteringar i % av omsättningen	24,9	11,2	-	10,3
Soliditet, %	34,0	43,0		36,9
Skuldsättningsgrad, % (gearing)	14,9	-16,1		-12,0
Justerad skuldsättningsgrad, %	91,5	43,1		65,1
Rullande 12 mån. avkastning på sysselsatt kapital, % (ROCE)	-5,4	14,2		-3,0
Rullande 12 mån. avkastning på eget kapital, % (ROE)	-7,6	12,4		-5,3

* exklusive reavinster, förändringar i verkligt värde på derivat och engångsposter.

Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK = Rörelseintäkter inom affärsområdena Reguljärtrafik och Semestertrafik (exklusive reavinster och engångsposter)/koncernens ATK

En ny tolkning av standarden IAS 1 infördes 1.1.2009. Poster som enligt standarden ska framgå av en utökad resultaträkning specificeras i not 15 inkl. jämförelsedata.

FORMLER FÖR NYCKELTAL

Resultat/aktie,

Periodens resultat

Emissionsjusterat antal aktier i genomsnitt under perioden

Eget kapital/aktie:

Eget kapital

Emissionsjusterat antal aktier vid periodens slut

Skuldsättningsgrad, %:

Räntebärande nettoskulder *100

Eget kapital + minoritetsandel

Operativ rörelsevinst:

Rörelsevinst utan reavinster förändringar i verkligt värde på derivat och engångsposter

Eget kapital = som är hänförligt till moderbolagets aktieägare

Uppgifterna i denna delårsrapport har inte granskats av bolagets revisorer.

Avkastning på sysselsatt kapital, %: (ROCE)

Resultat före skatter + räntekostnader och övriga finansiella kostnader *100

Balansomslutning – räntefria skulder (i genomsnitt)

Räntebärande skulder:

Räntebärande skulder - räntebärande tillgångar - börsnoterade aktier

Soliditet i %:

Eget kapital + minoritetsandel *100

Balansomslutning - erhållna förskott

Avkastninga på eget kapital i %: (ROE)

Resultat *100

Eget kapital + minoritetsandel (i genomsnitt)

RESULTATRÄKNING (milj. euro)

	2009	2008	För- ändring	2008
	1.1.- 31.3.	1.1.- 31.3.	%	1.1.- 31.12.
Omsättning	515,7	572,9	-10,0	2 255,8
Tillverkning för eget bruk	0,4	0,1	300,0	1,6
Övriga rörelseintäkter	3,7	5,9	-37,3	27,1
Rörelseintäkter	519,8	578,9	-10,2	2 284,5
Rörelsekostnader				
Personalkostnader	135,2	140,5	-3,8	541,0
Bränsle	103,9	134,9	-23,0	567,9
Leasingkostnader för flygplan	19,3	20,4	-5,4	82,6
Övriga hyror	26,7	18,0	48,3	69,3
Materialinköp och service av flygplan	26,3	19,7	33,5	96,1
Luftfartsavgifter	45,0	43,6	3,2	188,5
Markservice och catering	33,4	35,2	-5,1	146,6
Produktion av paketresor	45,5	44,6	2,0	138,9
Försäljning och marknadsföring	20,4	26,8	-23,9	102,9
Avskrivningar	26,7	27,7	-3,6	110,2
Övriga kostnader	61,7	58,7	5,1	298,4
Totalt	544,1	570,1	-4,6	2 342,4
Rörelseresultat EBIT	-24,3	8,8	-	-57,9
Finansiella intäkter	3,1	5,4	-42,6	22,1
Finansiella kostnader	-3,8	-9,9	-61,6	-26,7
Resultatandel i intressebolag	0,0	0,0	-	0,3
Resultat före skatter	-25,0	4,3	-	-62,2
Direkta skatter	6,4	-1,2	-	16,1
Räkenskapsperiodens resultat	-18,6	3,1	-	-46,1

Andel som är hänförlig till moderbolagets aktieägare	-18,6	3,1		-46,3
Andel som är hänförlig till minoriteten	0,0	0,0		0,2
Resultat per aktie räknat på resultat som är hänförligt till moderbolagets ägare				
Resultat per aktie före utspädning, euro/aktie	-0,15	0,03		-0,36
Resultat per aktie efter utspädning, euro/aktie	-0,15	0,03		-0,36

IFRIC 13, Stamkundsprogram (programmet Finnair Plus). På grund av den nya tolkningen av standarden har resultaträkningarna för tidigare år ändrats så att dessa är jämförbara i fråga om omsättning, marknadsföringskostnader och uppskjuten skatt.

BALANSRÄKNING (milj. euro)

	31.3.2009	31.3.2008	31.12.2008	1.1.2008
TILLGÅNGAR				
Långfristiga tillgångar				
Immateriella tillgångar	47,7	49,0	48,1	46,6
Materiella anläggningstillgångar	1 373,5	1 234,7	1 272,1	1 168,9
Andelar i intresseföretag	5,8	5,8	6,1	5,7
Övriga finansiella tillgångar	23,3	12,9	21,5	13,8
Uppskjutna skattefordringar	64,2	28,2	57,7	16,7
Totalt	1 514,5	1 330,6	1 405,5	1 251,7
Kortfristiga tillgångar				
Omsättningstillgångar	36,3	40,1	35,1	36,1
Kundfordringar och övriga fordringar	281,4	367,6	231,8	287,3
Övriga finansiella tillgångar	359,6	443,6	373,8	518,6
Likvida medel	15,2	17,5	18,3	21,5
Totalt	692,5	868,8	659,0	863,5
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	19,4	32,8	19,4	34,7
Tillgångar totalt	2 226,4	2 232,2	2 083,9	2 149,9
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Andel som är hänförlig till moderbolagets ägare				
Aktiekapital	75,4	75,4	75,4	75,4
Övrigt eget kapital	668,2	869,8	674,0	891,8
Totalt	743,6	945,2	749,4	967,2
Minoritetsandel	0,7	1,1	1,1	1,7
Eget kapital totalt	744,3	946,3	750,5	968,9
Långfristiga skulder				
Uppskjutna skatteskulder	122,3	150,1	120,6	144,5
Finansiella skulder	271,8	258,9	261,1	269,6
Pensionsåtaganden	1,9	14,0	6,1	15,8
Totalt	396,0	423,0	387,8	429,9
Kortfristiga skulder				
Skatteskulder baserade på periodens beskattningsbara inkomst	0,0	7,5	1,5	8,2
Avsättningar	60,7	53,8	61,5	0,0
Finansiella skulder	222,2	55,2	48,5	54,5
Leverantörsskulder och övriga kortfristiga skulder	803,2	746,4	834,1	688,4
Totalt	1 086,1	862,9	945,6	751,1
Skulder totalt	1 482,1	1 285,9	1 333,4	1 181,0
Eget kapital och skulder totalt	2 226,4	2 232,2	2 083,9	2 149,9

IFRIC 13, Stamkundsprogram (programmet (Finnair Plus)). På grund av den nya tolkningen av standarden har balansräkningarna för tidigare år ändrats så att dessa är jämförbara i fråga om passiva resultatregleringar, eget kapital och uppskjuten skatt.

KASSAFLÖDESANALYS (milj. euro)

	1.1.–31.3. 2009	1.1.–31.3. 2008	1.1.–31.12. 2008
Kassaflöde från löpande verksamhet			
Räkenskapsperiodens vinst	-18,6	3,1	-46,1
Justeringar av periodens vinst 1)	20,9	24,4	117,2
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	3,8	9,9	26,7
Ränteintäkter	-2,3	-5,4	-18,9
Övriga finansiella intäkter	-0,6	0,0	-3,2
Dividendintäkter	-0,2	0,0	0,0
Skatter	-6,4	1,2	-16,1
Förändringar i rörelsekapital:			
Förändring i kundfordringar och övriga fordringar	-49,6	-60,2	-2,7
Förändring i omsättningstillgångar	-1,2	-4,0	1,0
Förändring i leverantörsskulder och övriga skulder	-18,6	61,6	45,6
Betalda räntor	-2,1	-3,2	-13,1
Betalda finansiella kostnader	-0,3	-0,2	-1,3
Erhållna räntor	3,1	2,3	15,4
Erhållna finansiella intäkter	0,0	0,0	3,2
Betalda skatter	-1,3	-0,8	12,5
Nettokassaflöde från löpande verksamhet	-73,4	28,7	120,2
Kassaflöde från investeringar			
Förvärv av dotterbolag	0,0	-2,5	-3,2
Investeringar i immateriella tillgångar	-3,0	-3,4	-12,7
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-123,9	-91,6	-215,3
Nettoförändring i ränteplaceringar som innehas i handelssyfte	-14,1	50,4	183,1
Nettoförändring i kortfristiga investeringar	6,3	6,4	0,0
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	0,0	3,6	69,0
Erhållna dividender	0,2	0,0	0,0
Förändring i långfristiga fordringar	-1,7	0,9	-7,8
Nettokassaflöde från investeringar	-136,2	-36,2	13,1
Kassaflöde från finansiering			
Ökning av långfristiga skulder	205,1	1,4	4,9
Återbetalningar och förändringar av lån	-20,6	-11,4	-50,0
Förvärv av egna aktier	0,0	-4,7	-4,7
Betalda dividender	0,0	0,0	-31,9
Nettokassaflöde från finansiering	184,5	-14,7	-81,7
Förändringar i kassaflöden	-25,1	-22,2	51,6
Förändringar i likvida medel			
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	343,4	291,8	291,8
Förändringar i likvida medel	-25,1	-22,2	51,6
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	318,3	269,6	343,4

KASSAFLÖDESANALYS (milj. euro)

	1.1.-31.3.2009	1.1.-31.3.2008	1.1.-31.12.2008
Noter till kassaflödesanalysen, koncernen			
1) Justeringar av periodens vinst			
Avskrivningar	26,7	27,7	110,2
Anställningsförmåner	-4,5	-1,8	-10,3
Övriga justeringar	-1,3	-1,5	17,3
Totalt	20,9	24,4	117,2
Övriga finansiella tillgångar	359,6	443,6	373,8
Likvida medel	15,2	17,5	18,3
Kortfristiga likvida medel i balansräkningen	374,8	461,1	392,1
Tillgångar som förfaller efter 3 månader	-53,7	-172,3	-39,6
Aktier som innehas för försälning	-2,8	-19,2	-9,1
Totala likvida medel i kassaflödesanalysen	318,3	269,6	343,4

KALKYL ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL (milj. euro)

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare											
	Aktieka- pital	Aktie- emis- sion	Över- kurs- fond	Re- serv- fond	Säk- rings- reserv	Fonden för inbetalt fritt eget kapital	Om- räk- nings- diffe- renser	Balanse rad vinst	Totalt	Minori- tets- andel	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	452,1	967,2	1,7	968,9
Dividend- utdelning								-31,9	-31,9	-0,6	-32,5
Förvärv av egna aktier	0,0	0,0	0,0					-4,7	-4,7		-4,7
Förändring i verkligt värde på säkrings- instrument	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	415,5	930,6	1,1	931,7
Poster i en utökad resultat- räkning					11,3		0,2	3,1	14,6	0,0	14,6
Eget kapital totalt 31.3.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	38,1	244,9	0,1	418,6	945,2	1,1	946,3

KALKYL ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL (milj. euro)

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare											
	Aktieka- pital	Aktie- emis- sion	Över- kurs- fond	Re- serv- fond	Säk- rings- reserv	Fonden för inbetalt fritt eget kapital	Om- räk- nings- diffe- renser	Balanse rad vinst	Totalt	Minori- tets- andel	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2009	75,4	0,0	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	369,2	749,4	1,1	750,5
Dividend- utdelning								0,0	0,0	-0,4	-0,4
Förvärv av egna aktier	0,0	0,0	0,0					0,0	0,0		0,0
Poster i en utökad resultat- räkning	75,4	0,0	20,4	147,7	-110,5	247,2		369,2	749,4	0,7	750,1
Poster i en utökad resultat- räkning					12,3		0,5	-18,6	-5,8	0,0	-5,8
Eget kapital totalt 31.3.2009	75,4	0,0	20,4	147,7	-98,2	247,2	0,5	350,6	743,6	0,7	744,3

KALKYL ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL (milj. euro)

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare											
	Aktieka- pital	Aktie- emis- sion	Över- kurs- fond	Re- serv- fond	Säk- rings- reserv	Fonden för inbetalt fritt eget kapital	Om- räk- nings- diffe- renser	Balanse rad vinst	Totalt	Minori- tets- andel	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	470,2	985,3	1,7	987,0
Förändrad redovisnings- princip (IFRIC 13)								-18,1	-18,1	0,0	-18,1
Justerat kapital 1.1.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	452,1	967,2	1,7	968,9

KONCERNENS DELÅRSRAPPORT, NOTER

1. UTGÅNGSPUNKT

Koncernens delårsrapport har upprättats i enlighet med IAS 34, den internationella standarden för delårsrapporter såsom den antagits av EU.

2. REDOVISNINGSPRINCIPER

De tillämpade redovisningsprinciperna är de samma som använts i koncernboks slutet 2008 med undantag av nedan angivna förändringar.

Följande nya standarder och tolkningar som trädde i kraft under 2009 kommer inte att ha någon inverkan på koncernens årsredovisning eller delårsrapporter:

- *IFRIC 13, Stamkundsprogram.* Tolkningen klargör att när varor eller tjänster säljs tillsammans med någon form av incitament för kundlojalitet handlar det om ett avtal med flera delar. Den ersättning som erhålls från kunden fördelas mellan de olika delarna i avtalet med värdering till verkliga värden. Koncernen har kundlojalitetsprogram av den typ som avses i tolkningen, stamkundsprogrammet Finnair Plus inom affärsområde Reguljärtrafik. På grund av den nya tolkningen har balansräkningarna för tidigare år ändrats så att dessa är jämförbara i fråga om passiva resultatregleringar, eget kapital och uppskjuten skatt.

Förändringar i resultaträkningen	1.1.- 31.3 2008	1.4.-30.6. 2008	1.1.- 30.6 2008	1.7.- 30.9. 2008	1.1.- 30.9. 2008	1.10.- 31.12. 2008	1.1.- 31.12. 2008
Omsättning	-3,6	-0,9	-4,5	-1,0	-5,5	-1,3	-6,8
Marknadsföringskostnader	0,3	0,3	0,6	0,3	0,9	0,1	1,0
Rörelseresultat, EBIT	-3,3	-0,6	-3,9	-0,7	-4,6	-1,2	-5,8
Uppskjuten skatt	0,9	0,2	1,0	0,2	1,2	0,3	1,5
Resultat på verkan	-2,4	-0,4	-2,9	-0,5	-3,4	-0,9	-4,3

Förändringar i balansräkningen	1.1.2008	31.3.2008	30.6.2008	30.9.2008	31.12.2008
Passiva resultatregleringar, ökning	24,4	27,7	28,3	29,0	30,2
Eget kapital, minskning	18,1	20,5	21,0	21,4	22,3
Uppskjuten skatt, ökning	6,3	7,2	7,3	7,6	7,9

- *IAS 1 (ny tolkning), Utformning av finansiella rapporter.* Ändringen syftar till att förbättra användarnas förmåga att analysera och jämföra informationen i de finansiella rapporterna. Bland annat ska förändringar inom eget kapital som avser transaktioner med företagets ägare särskiljas från andra förändringar i eget kapital. Upplýsningar om förändringar som inte avser företagets ägare ska lämnas i en utökad resultaträkning. Koncernen har upprättat både en resultaträkning och en utökad resultaträkning och ändrat resultaträkningarna för jämförelseperioderna så att de ska motsvara utformningen enligt den förnyade standarden IAS 1.

- *IFRS 8, Rörelsesegment.* Standarden ersätter IAS 14. Den kräver att segmentinformationen presenteras utifrån ledningens perspektiv, det vill säga överensstämmer med interna rapporter. Koncernens rapporterade rörelsesegment är de samma som affärsområdena, vilket avses i IAS 14. Samma indelning används i den interna rapporteringen.

- *IAS 23 (omarbetad), Utgifter för främmande kapital.* Standarden kräver att aktivering sker av lånekostnader när dessa hänförs till tillgångar som med nödvändighet tar en betydande tid. Möjligheten att direkt kostnadsföra dessa låneutgifter har tagits bort. Koncernen kommer att börja aktivera utgifter för främmande kapital vid projekt som startar under 2009 samt vid projekt som kostnadsförs allt efter som kostnader uppstår. Projekt som avses i standarden väntas förekomma mest inom segmentet Reguljärtrafik. Inga utgifter för främmande kapital enligt standarden har ännu uppkommit.

3. KRITISKA REDOVISNINGSMÄSSIGA VÄRDERINGAR

För att kunna upprätta delårsrapporten måste ledningen göra bedömningar och antaganden som påverkar tillgångs- och skuldposter respektive intäkt- och kostnadsposter som redovisas i delårsboks slutet. De verkliga resultaten kan avvika från dessa värden.

De väsentliga bedömningar som ledningen gjort om koncernens redovisningsprinciper och större osäkerhetsfaktorer vid upprättande av denna delårsrapport är de samma som genomfördes inför årsredovisningen 2008.

4. INFORMATION PER SEGMENT

Segmentrapporteringen inom koncernen är organiserad så att affärsområdena utgör primära redovisningssegment i årsbokslutet. Affärsområdena är Reguljärtrafik, Semestertrafik, Flygtjänster och Resetjänster. De geografiska områdena som är Finland, Europa, Asien, Nordamerika och Övriga är sekundära redovisningssegment.

PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDEN 1.1. – 31.3.2009

	Reguljär- trafik	Semester- trafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli- mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	326,1	147,1	28,2	14,3			515,7
Intern omsättning	27,7	1,7	84,6	0,9	-114,9		0,0
Omsättning	353,8	148,8	112,8	15,2	-114,9	0,0	515,7
Rörelsevinst	-50,3	5,5	2,3	-1,5		19,7	-24,3
Resultatandel i intresseföretag						0,0	0,0
Finansiella intäkter						3,1	3,1
Finansiella kostnader						-3,8	-3,8
Inkomstskatter						6,4	6,4
Minoritetsandel						0,0	0,0
Periodens resultat							-18,6
Övriga poster							
Investeringar	118,7	0,1	8,6	0,7	0,0	0,1	128,2
Avskrivningar	20,2	0,1	5,7	0,3	0,0	0,4	26,7

PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDEN 1.1. – 31.3.2008

	Reguljär- trafik	Semestertrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli- mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	388,4	138,1	26,5	19,9			572,9
Intern omsättning	31,2	1,2	83,4	1,2	-117,0		0,0
Omsättning	419,6	139,3	109,9	21,1	-117,0	0,0	572,9
Rörelsevinst	-1,6	11,1	2,6	0,4		-3,7	8,8
Resultatandel i intresseföretag						0,0	0,0
Finansiella intäkter						5,4	5,4
Finansiella kostnader						-9,9	-9,9
Inkomstskatter						-1,2	-1,2
Minoritetsandel						0,0	0,0
Periodens resultat							3,1
Övriga poster							
Investeringar	46,4	0,1	17,7	0,2	0,0	0,0	64,4
Avskrivningar	19,6	0,1	7,3	0,4	0,0	0,3	27,7

OMSÄTTNING PER KVARTAL

	2009	2008	Förändring	2008
	1.1.-31.3.	1.1.-31.3.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro				
Reguljärtrafik	353,8	419,6	-15,7	1 728,9
Semestertrafik	148,8	139,3	6,8	454,6
Flygtjänster	112,8	109,9	2,6	445,8
Resetjänster	15,2	21,1	-28,0	77,9
Koncernelimineringar	-114,9	-117,0	-1,8	-451,4
Totalt	515,7	572,9	-10,0	2 255,8

RÖRELSERESULTAT EXKL. REAVINSTER AV ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, FÖRÄNDRINGAR AV VERKLIGT VÄRDE PÅ DERIVAT OCH ENGÅNGSPOSTER PER KVARTAL

	2009	2008	Förändring	2008
	1.1.-31.3.	1.1.-31.3.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro				
Reguljärtrafik	-50,3	-3,7	1 259,5	-35,9
Semestertrafik	5,5	11,1	-50,5	26,7
Flygtjänster	2,3	2,5	-8,0	13,8
Resetjänster	-1,5	0,4	-475,0	2,1
Icke fördelade poster	-3,5	-2,5	40,0	-5,9
Totalt	-47,5	7,8	-709,0	0,8

MEDELANTAL ANSTÄLLDA PER KVARTAL

	2009	2008	Förändring
	1.1.-31.3.	1.1.-31.3.	%
Reguljärtrafik	4 159	4 168	-0,2
Semestertrafik	499	463	7,8
Flygtjänster	3 429	3 540	-3,1
Resetjänster	997	1 102	-9,5
Övrig verksamhet	146	153	-4,6
Totalt	9 230	9 426	-2,1

SEKUNDÄR SEGMENTRAPPORTERING – GEOGRAFISKA OMRÅDEN

KONCERNEXTERN OMSÄTTNING PER OMRÅDE

	2009	2008	Förändring	2008
	1.1.-31.3.	1.1.-31.3.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro				
Finland	115,8	122,1	-5,2	432,8
Europa	191,2	223,5	-14,5	962,5
Asien	160,2	187,0	-14,3	708,8
Nordamerika	10,8	11,5	-6,1	67,6
Övriga	37,7	28,8	30,9	84,1
Totalt	515,7	572,9	-10,0	2 255,8

5. HANTERING AV FINANSIELLA RISKER

Inga nämnvärda förändringar skedde i koncernens riskhanteringspolicy under redovisningsperioden. Mål och principer för riskhanteringen är de samma som angavs i noterna till årsredovisningen 2008.

Tabellerna nedan visar det nominella värdet eller den nominella mängden samt det verkliga nettovärdet på derivat som koncernen använder i sin säkringsredovisning.

DERIVATAVTAL (milj. euro)

Derivat	31.3.2009		31.3.2008		31.12.2008	
	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)
Valutaderivat						
Derivat som uppfyller villkoren för säkringsredovisning:						
Valutasäkring av flygbränsle	375,2	24,1	279,3	-30,3	382,7	14,0
Valutasäkring av flygplansförvärv	501,0	29,1	461,2	-34,4	484,7	26,8
Valutasäkring av leasingbetalningar	38,3	3,3	52,0	-5,6	48,4	2,2
Totalt	914,5	56,5	792,5	-70,3	915,8	43,0
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Kassaflödessäkring, köpta valutaoptioner	55,6	3,0	44,4	-1,5	74,4	3,2
Kassaflödessäkring, utställda valutaoptioner						
Köptioner	0,0	0,0	60,2	0,3	12,8	0,2
Säljoptioner	0,0	0,0	67,1	-1,7	18,8	-0,1
Säkring av balansposter	94,2	0,3	61,8	-2,0	46,9	-2,3
Totalt	149,8	3,3	233,5	-4,9	152,9	1,0
Valutaderivat totalt	1 064,2	59,8	1 026,0	-75,2	1 068,8	44,0
	31.3.2009		31.3.2008		31.12.2008	
	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)
Varuderivat						
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Flygbränsleterminer	572 600	-149,1	567 750	85,8	591 300	-153,1
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Flygbränsleterminer	53 500	-18,8	14 000	1,9	71 700	-27,6
Terminer på flygfotogen	8 000	-2,6	12 500	0,9	17 000	-5,5
Terminer på flygbensin	262 500	10,6	439 000	0,1	340 500	6,9
Optioner						
Köpta, flygbränsle	16 000	0,0	72 500	5,3	28 000	0,1
Utsälda, flygbränsle	16 000	-5,7	76 000	-0,5	28 000	-8,9
Köpta, flygbensin	27 000	0,0	57 500	3,0	47 000	0,0
Utsälda, flygbensin	39 500	-12,4	104 500	-0,2	63 500	-17,6
Totalt		-177,9		96,3		-205,6
	31.3.2009		31.3.2008		31.12.2008	
	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)
Räntederivat						
Valuta- och ränteswappar						
Poster som uppfyller villkoren för säkringsredovisning:	13,8	-5,3	22,0	-13,2	16,7	-7,3
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	10,9	-5,1	13,3	-10,0	11,7	-6,3
Totalt	24,8	-10,4	35,3	-23,2	28,4	-13,6
Ränteswappar						
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	20,0	0,2	20,0	0,7	20,0	0,1
Totalt	20,0	0,2	20,0	0,7	20,0	0,1
Aktiederivat						
Optioner						
Köptioner på aktier	0,0	0,0	15,9	3,0	0,0	0,0

6. FÖRVARV OCH AVYTTRINGAR AV FÖRETAG

Koncernens dotterbolag Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab förvärvade samtliga aktier i Toivelomat Oy i mars 2009. Dotterbolaget har konsoliderades från det första kvartalet 2009.

7. INKOMSTSKATT

Inkomstskatten har redovisats i resultaträkningen enligt den fastställda skattesats som tillämpas på förväntat helårsresultat.

8. DIVIDENDUTDELNING PER AKTIE

Bolagsstämman beslutade den 26 mars 2009 att ingen dividend delas ut för räkenskapsåret 2008.

9. FÖRÄNDRING I MATERIELLA OCH IMMATERIELLA TILLGÅNGAR (milj. euro)

	31.3.2009	31.3.2008	31.12.2008
Bokföringsvärde i början av räkenskapsperioden	1 339,6	1 250,2	1 250,2
Investeringar i anläggningstillgångar	129,0	66,9	273,2
Förändring i förskott	-1,3	30,7	-4,6
Minskningar	0,0	-3,6	-69,0
Avskrivningar	-26,7	-27,7	-110,2
Bokföringsvärde i slutet av räkenskapsperioden	1 440,6	1 316,5	1 339,6

Andelen tillgångar som innehades för försäljning i början av räkenskapsperioden	19,4	34,7	34,7
Andelen tillgångar som innehades för försäljning i slutet av räkenskapsperioden	19,4	32,8	19,4

10. RÄNTEBÄRANDE FRÄMMANDE KAPITAL

Koncernens lån amorterades enligt plan under det första kvartalet 2009. Under kvartalet upptogs lån på 205,1 miljoner euro varav kortfristiga till ett belopp av 86,8 miljoner euro. De övriga lånen som finns upptagna i bokföringen har en avvikande avtalsstruktur och av den anledningen bokförs en nettoamortering både som ett upptaget lån och som en amortering på lånet till bruttobeloppet.

11. ANSVARSFÖRBINDELSER (milj. euro)

	31.3.2009	31.3.2008	31.12.2008
Ställda panter och säkerheter för egna skulder	377,1	250,8	273,3
Borgensförbindelser för koncernbolag	82,1	67,5	68,0
Totalt	459,2	318,3	341,3

Investeringsåtaganden för materiella anläggningstillgångar uppgick till 1 505,0 miljoner euro den 31 mars 2009 (1 508,9 miljoner euro 31.12.2008).

12. ÅTAGANDEN (milj. euro)

	31.3.2009	31.3.2008	31.12.2008
Leasingåtaganden för flygplansflottan	272,2	299,1	285,9
Övriga åtaganden	205,2	239,0	202,5
Totalt	477,4	538,1	488,4

13. INSIDERINFORMATION

Insiderinformation ges i Finnairs årsredovisning för 2008. Inga väsentliga förändringar har skett efter bokslutstillfället.

Beloppen av transaktioner med intresseföretag och koncernkontosaldon var marginella under räkenskapsperioden.

14. TRAFIKINFORMATION 1.1.–31.3.2009

	Trafiken	Europa	Nord-	Asien	Finland	Reguljär- trafik	Semes- ter- trafik	Frakt
	totalt		Amerika			totalt		
Passagerarantal (1000)	1 890	790	32	295	412	1 529	361	
Förändring/året innan, %	-6,6	-10,3	12,5	-3,0	-11,5	-8,9	5,0	
Frakt och post (1000 kg)	20 228	4 520	1 496	12 711	764	19 491	343	20 228
Förändring/året innan, %	-19,6	-15,7	-4,3	-22,8	2,3	-19,3	219,8	-19,6
Offererade passagerarkilometer (milj.)	7 409	1 821	264	2 768	414	5 267	2 141	
Förändring/året innan, %	-1,4	-6,3	15,4	-6,9	-9,5	-6,0	12,0	
Betalda passagerarkilometer (milj.)	5 624	1 088	209	2 126	238	3 661	1 963	
Förändring/året innan, %	0,0	-8,4	12,5	-3,4	-13,9	-4,9	10,6	
Kabinfaktor %	75,9	59,7	79,2	76,8	57,6	69,5	91,7	
Förändring/året innan, %-enh.	1,1	-1,3	-2,1	2,8	-2,9	0,8	-1,2	
Offererade tonkilometer (milj.)	1 105							235
Förändring/året innan, %	-1,3							-2,9
Betalda tonkilometer (milj.)	616							112
Förändring/året innan, %	-4,7							-21,5
Total lastfaktor %	55,7							47,6 *
Förändring/året innan, %-enh.	-2,0							-11,3

* Genomsnittlig operativ transportkapacitet utgör underlag för redovisningen

15. POSTER I EN UTÖKAD RESULTATRÄKNING

Orealiserade värdeförändringar av derivat som säkringsredovisas ska presenteras i en utökad resultaträkning. Posterna har hittills redovisats direkt i eget kapital. Derivat ska säkra framtida kassaflöden samt skydda mot kursdifferenser på grund av förändrade valutakurser.

	2009	2008	För- ändring	2008
	1.1.- 31.3.	1.1.- 31.3.	%	1.1.- 31.12.
Periodens resultat	-18,6	3,1	-	-46,1
Övriga poster i den utökade resultaträkningen				
Omräkningsdifferenser	0,5	0,2	-	0,1
Förändring av likvida tillgångar som innehåller försäljning	1,3	-4,7		-13,7
- Skatteandel	-0,4	1,7		48,8
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument efter skatt	11,0	16,0	-	-123,6
- Skatteandel	-3,9	-5,7		43,4
Övriga poster i den utökade resultaträkningen, totalt	12,8	11,5	-	-137,2
Periodens utökade resultat	-5,8	14,6	-	-183,3

Del av periodens utökade resultat som är hänförlig till moderbolagets ägare	-5,8	14,6		-183,5
Del av periodens utökade resultat som är hänförlig till minoriteten	0,0	0,0		0,2

16. VIKTIGA HÄNDELSE EFTER RAPPORTPERIODEN

Alla väsentliga händelser som ägt rum efter rapporteringsperioden har utretts i delårsrapporten.