

Sparåtgärder dämpade förlusten

Nyckeltalen för tredje kvartalet 2009 i sammandrag

- Omsättningen minskade med 21,8 % till 436,9 milj. euro (558,7 milj.).
- Passagerartrafiken per flugen personkilometer gick ned med 10,8 % jämfört med året innan, kabinfaktorn sjönk med 0,2 procentenheter till 79,6 % (79,8 %).
- Enhetsintäkterna från flygtrafiken minskade med 13,5 %, enhetskostnaderna sjönk med 1,0 %.
- Rörelseresultatet blev en förlust på 24,1 milj. euro (– 25,5 milj.).
- Det operativa resultatet det vill säga rörelsevinsten utan realisationsvinster, engångsposter och förändringar i verkligt värde på derivat utgjorde –36,4 milj. euro (+2,1 milj. euro).
- Resultatet före skatt var –28,0 milj. euro (–23,0 milj.).
- Nettoskuldsättningsgraden uppgick i slutet av september till 34,6 % (–8,7 %) och nettoskuldsättningsgraden justerad för leasingåtaganden till 97,1 % (51,1 %).
- Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av september till 304,4 milj. euro (374,0 milj.).
- Soliditeten uppgick till 38,5 % (46,2 %).
- Eget kapital per aktie utgjorde 6,73 euro (7,54 euro).
- Resultatet per aktie blev –0,16 euro (–0,15).
- Avkastningen på sysselsatt kapital var –9,5 % (+5,5 %).
- Punktligheten i flygtrafiken var 90,3% (80,2%)

Siffrorna inom parentes avser jämförelse med motsvarande period 2008.

VD Jukka Hienonens kommentar till delårsresultatet:

Resultatutvecklingen under det tredje kvartalet motsvarade våra förväntningar. Å andra sidan är den inte mycket att hurra för, eftersom resultatet låg långt från våra målsättningar.

Omsättningen fortsatte att sjunka med en takt på drygt 20 procent. Efterfrågestrukturen har inte väsentligt förändrats sedan det första och andra kvartalet. En kraftig nedgång i efterfrågan på affärsresor ledde till lägre genomsnittspriser, som innebar en minskning med mer än en femtedel på översta raden. Planen är relativt välfyllda, men den branta nedgången i genomsnittspris tär på lönsamheten. Vi har anpassat oss till efterfrågefallet genom att dra ned kapacitet. Det har gått betydligt trögare att anpassa sig till en lägre prisnivå.

Vi har i alla fall lyckats bromsa efterfrågeförsämringen med hjälp av kraftfulla sparåtgärder. Teknik, kabinpersonalen och Catering har genom sina interna stabiliseringsavtal spelat en avgörande roll i processen. De är ett lysande föredöme för andra enheter och personalgrupper.

Vi kan inte skönja någon snabb förändring av efterfrågestrukturen. Nedgången i efterfrågan på frakt har visserligen stannat av, men priserna är fortsatt pressade. Semestertrafik har en utmanande vintersäsong framför sig.

Finnair började i våras ta fram en omstruktureringsplan som sjösattes i augusti. Vår ledningsgrupp har utfäst sig att genomföra planen. Jag sade upp mig från min befattning den 7 augusti. Uppsägningstiden är ett halvt år, men jag kommer att medverka fullt ut i implementeringen av projektet.

Finnair har en lång väg att gå innan företagets strukturer ger förutsättningar för en varaktig konkurrenskraft. Företaget har visserligen gynnsammare betingelser än många konkurrenter, men en liten hemmamarknad. Det gör att den valda strategin för trafiken mellan Europa och Asien måste genomföras med den prisnivå som står till buds på en hårt konkurrerad internationell marknad.

Recessionen som vi drabbats av har visat hur viktig Finnairs Asienstrategi är. Hemmamarknaden lider av svag efterfrågan och låg prisnivå. Men det är en glädje att konstatera att den svaga hemmamarknaden i viss utsträckning kompenseras med nya företagskontrakt på andra marknader. Europa-Asientrafikens andel av Finnairs intäkter från reguljärt flyg är redan över 50 procent.

Marknader och allmän översikt

Flygtrafiken hade en starkt negativ efterfrågeutveckling under det första halvåret, men den nedåtgående kurvan planade ut under det tredje kvartalet. Resultatet inom branschen som helhet låg fortfarande på minus. Internationella luftfartsorganisationen IATA har under året fördubblat sin förlustprognos för den globala flygindustrin och spår ett underskott på 11 miljarder dollar för 2009.

Finnairkoncernens omsättning sjönk med över 20 procent under det tredje kvartalet. Både reguljärtrafiken och semestertrafiken berördes av den minskade efterfrågan. Efterfrågetappet för affärsresor har stabiliserat sig på en lägre nivå, men överkapaciteten inom flyget håller fortfarande biljettpriserna nere oavsett kundsegment. Den kraftiga minskningen av efterfrågan på frakt har stannat av, men överkapaciteten har pressat priserna ytterligare.

Våra kapacitetsnedskärningar har bidragit till att kabinfaktorn inom reguljärtrafiken legat kvar på en god nivå. Semestertrafiken visar däremot en minskad kabinfaktor.

För att stärka det egna kapitalet gav vi ut ett hybridlån på 120 miljoner euro i september. Det minskar vår skuldsättning. Finnair har en låg skuldsättningsgrad i jämförelse med andra bolag i branschen.

Under de senaste 15 månaderna har Finnair startat ett flertal effektiviseringsprogram för att uppnå besparingar på totalt 200 miljoner euro och få upp den snabbt försämrade lönsamheten. Cirka 120 miljoner euro av sparmålen i programmen ska nås med lägre personalkostnader. Målet är att få till stånd fler stabiliseringsavtal med personalorganisationerna om flexiblare anställningsvillkor för att sänka enhetskostnaderna. Dessutom behövs det omstruktureringar. Vi söker också partnerskap med andra aktörer inom flera av våra affärsområden.

Som ett led i sparåtgärderna och affärsutvecklingen håller vi på att organisera om genom att fokusera verksamhet, förbättra produktionsplaneringen samt skapa ett effektivare och lönsammare utnyttjande av kapacitet och resurser.

Ekonomiskt resultat 1.7–30.9.2009

Omsättningen minskade under det tredje kvartalet med 21,8 procent till 436,9 miljoner euro (558,7 milj. euro). Koncernens operativa rörelseresultat exklusive realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar, poster av engångskaraktär och förändringar i verkligt värde på derivat blev –36,4 miljoner euro (+2,1 milj. euro). Den justerade rörelsevinstmarginalen var –8,3 procent (+0,4 %). Resultatet före skatt utgjorde –28,0 miljoner euro (–23,0 milj. euro).

En positiv post på 3,7 miljoner euro till följd av förändringar i verkligt värde på derivat fördes till kvartalsresultatet. Samma post gav en negativ resultatpåverkan med 26,1 miljoner euro under motsvarande period 2008. Den kraftiga svängningen beror på fluktuationer i priserna på bränslemarknaden. Förändringar i verkligt värde på derivat får ingen kassaflödeseffekt.

Kapaciteten räknat i antal flygstolar inom vår passagerartrafik drogs ned med 10,6 procent under juli – september och antalet betalda passagerarkilometer minskade med 10,8 procent. Antalet betalda passagerarkilometer inom trafiken på Asien sjönk med 12,7 procent och inom Semestertrafik med 17,3 procent. Den totala kabinfaktorn minskade från året innan med 0,2 procentenheter till 79,6 procent. Den transporterade godsmängden gick ned med 8,5 procent.

De sammanlagda enhetsintäkterna från Reguljärtrafik och Semestertrafik per passagerarkilometer eller yelden sjönk med 10,4 procent. Intäkterna per passagerare minskade med 11,3 procent. Enhetsintäkterna från frakttrafiken per tonkilometer gick ned med 37,0 procent. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och frakttrafiken minskade med 13,5 procent.

De operativa kostnaderna i euro sjönk under rapportperioden med 15,0 procent samtidigt som omsättningen krympte med 21,8 procent. Därmed försämrades den operativa lönsamheten avsevärt. Enhetskostnaderna inom flygtrafiken gick ned med 1,0 procent. Resultateffekterna av påbörjade sparprogram är cirka 30 miljoner euro under det tredje kvartalet. De ackumulerade besparingarna av programmen uppgår till cirka 70 miljoner euro under detta år.

Bränslekostnaderna minskade med 28,4 procent under det tredje kvartalet jämfört med juli – september föregående år. Orsaken var dels sjunkande bränslepriser, dels minskad förbrukning. Rensat för bränslekostnader sjönk enhetskostnaderna per tonkilometer med 14,8 procent. Vid en jämförelse av bränslekostnaderna bör även realiserade vinster och förluster på bränsle- och valutasäkringsinstrument beaktas.

Förutom bränslekostnaderna minskade även andra kostnadsposter som är beroende av utnyttjandegraden – trafikavgifter, kostnader för incheckning och catering samt marknadsföring och paketreseproduktion – som en följd av märkbart lägre

passagerar- och fraktvolymer. Posten Övriga hyror steg med 22,6 procent på grund av inhyrd kapacitet på codeshare-flygningar.

Köpet av tre nya plan av typen Airbus A330 under det första halvåret märks i form av ökade avskrivningar. Avgifterna för leasing av plan gick ned med 13,5 procent beroende på förändrade valutakurser.

Försäljning och återhyrning av några fastigheter och en reservmotor gav en realisationsvinst på 31,2 miljoner euro. Under rapportperioden gjordes samtidigt nedskrivningar med totalt 22,6 miljoner euro på poster som hänförde sig till överlåtelse av Boeing 757-plan, på omsättnings- och anläggningstillgångar i samband med utträngning av plantypen MD-11 samt på två Embraer-plan som var till salu. I nedskrivningen ingår också en pensionsavsättning till följd av piloternas viljeyttring. Nettot av nedskrivningar, reavinst på sålda anläggningstillgångar och engångsposter uppgick till 8,6 miljoner euro under det tredje kvartalet.

Ekonomiskt resultat 1.7–30.9.2009

Omsättningen under januari–september sjönk med 17,7 procent till 1 380,0 miljoner euro (1 676,8 milj. euro). Koncernens operativa rörelseresultat exklusive realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar, förändringar i verkligt värde på derivat och omstruktureringskostnader av engångskaraktär minskade till -140,8 miljoner euro (+14,5 milj. euro). Den justerade rörelsevinstmarginalen var -10,2 procent (+0,9 %). Resultatet före skatt blev -88,3 miljoner euro (-0,2 milj. euro).

Förändringar i verkligt värde på derivat gav en positiv påverkan med 51,3 miljoner euro på resultatet för de nio första månaderna av året. Motsvarande post drog ned resultatet med 13,6 miljoner euro under samma period 2008.

Kapaciteten räknat i antal flygstolar minskades med 7,8 procent under januari – september och antalet betalda passagerarkilometer sjönk med 6,4 procent. Trafiken till och från Asien gick ned med 9,2 procent. Kabinfaktorn steg från föregående år med 1,1 procentenheter till 75,9 procent. Den transporterade godsmängden minskade med 17,4 procent jämfört med året innan.

Koncernens totala enhetsintäkter per betalda passagerarkilometer eller yield sjönk med 12,5 procent. Den genomsnittliga intäkten per passagerare gick ned med 10,0 procent. Enhetsintäkten per tonkilometer från fraktrafiken minskade med 30,1 procent. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och fraktrafiken sjönk med 12,5 procent.

De operativa kostnaderna i euro gick ned under rapportperioden med 8,6 procent samtidigt som omsättningen krympte med 17,7 procent. Enhetskostnaderna inom flygtrafiken mätt i utbudna tonkilometer ökade med 0,8 procent. Övriga hyror steg med 26,0 procent jämfört med föregående år. Det berodde huvudsakligen på att Finnair Semesterflyg hyrde en Airbus A330 från Air Europa under det första kvartalet samt att kapacitet hyrdes in inom ramen för codeshare-samarbetet.

Kassaflödet från löpande verksamhet blev svagt positivt under det tredje kvartalet. Hela niomånadersperioden visar dock ett negativt nettokassaflöde på -114,2 miljoner euro.

Resultatet per aktie för perioden januari – september var -0,51 euro (0,02 euro).

Investeringar, finansiering och riskhantering

Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av september till 304,4 miljoner euro (374,0 milj. euro). Nettoskuldsättningsgraden (gearing) var 34,6 procent (-8,7 %) per den 30 september. Justerat för leasingåtaganden uppgick nettoskuldsättningsgraden till 97,1 procent (51,1 %). Soliditeten utgjorde 38,5 procent (46,2 %). I en branschjämförelse har Finnair en god soliditet.

Investeringarna under årets tredje kvartal uppgick till 11,3 miljoner euro (74,9 milj. euro). Kassaflödeseffekten efter investeringar i flygplan och tillhörande utrustning inklusive förskottsbetalningar var 333 miljoner euro under januari – september. Bedömningen för helåret är 400 miljoner euro.

Investeringar på 300 miljoner euro som vi ursprungligen planerat att genomföra under 2010 kommer att bantas. Det innebär bland annat att vi skjuter fram leveranserna av nya bredbukiga plan.

Finnair upptog ett långfristigt pensionslån på 20 miljoner euro under det tredje kvartalet. Pensionslån har därmed upptagits med totalt 105 miljoner euro under årets nio första månader. I augusti – september träffade Finnair avtal om försäljning och återhyrning av några fastigheter på flygplatsområdet samt en reservmotor till ett Airbus A330-plan. Syftet var att frigöra kapital. Kassaflödeseffekten av avtalen var totalt cirka 90 miljoner euro.

Finnair gav ut ett hybridlån, ett villkorat lån som liknar eget kapital, på 120 miljoner euro under det tredje kvartalet som övertecknades. Justerat för effekten av hybridlånet minskade bolagets nettoskuldsättningsgrad med 15,7 procentenheter vid bokslutstillfället. Hybridlånet har inte inkluderats i de räntebärande medlen vid beräkning av skuldsättningsgraden, eftersom lånetransaktionen får en kassaeffekt först under det fjärde kvartalet. Ökning av likvida medel tar ned skuldsättningsgraden med ytterligare 13,8 procentenheter.

Utöver dessa finansieringslösningar har Finnair en kreditgaranti från Airbus ´ ägarländernas exportkreditinstitut på 160 miljoner euro. Calyon är banken som sköter finansieringen. Dessutom finns ett lånelöfte på 250 miljoner euro från Europeiska Investeringsbanken. Vi har också en möjlighet att återlåna pensionsmedel på cirka 330 miljoner euro hos Pensionsförsäkringsbolaget Ilmarinen. Båda kreditformerna kräver en bankgaranti.

En outnyttjad syndikerad kreditfacilitet på 200 miljoner euro står som reservfinansiering. Ett kortfristigt företagscertifikatprogram på 200 miljoner euro ökar den finansiella flexibiliteten ytterligare. Vid bokslutstillfället hade 101 miljoner euro av krediten utnyttjats.

I överensstämmelse med den policy för finansiell riskhantering som Finnairs styrelse antagit har vi säkrat våra inköp av flygbränsle för reguljärtrafiken till 71 procent för de närmaste sex månaderna och därefter för följande 24 månader enligt en fallande skala. Förväntad bränsleförbrukning inom chartertrafiken prissäkras enligt det trafikprogram som avtalas med researrangörerna inom ramen för koncernens säkringspolicy. Som prissäkringsinstrument för bränslet används huvudsakligen derivat som är knutna till priserna på flygfoto-gen och gasolja.

Förändring i verkligt värde under ett kvartal på derivat som innehas för säkring redovisas i Finnairs resultaträkning fram till förfall. I enlighet med IFRS-principerna avses en realiserad värderingsvinst eller -förlust på derivat. Posten ger ingen kassaflödeseffekt och ingår inte i det operativa rörelseresultatet. Förändringen i verkligt värde på derivat gav en positiv resultatpåverkan med 51,3 miljoner euro (-13,6 milj. euro) under januari – september. Under det tredje kvartalet medförde värdeförändringen en positivt resultatpåverkande post på 3,7 miljoner euro (-26,1 milj. euro).

I det operativa rörelseresultatet ingår realisationsförluster på totalt 58,7 miljoner euro från försäljning av derivat under januari – september. Beloppet redovisas på raden Bränsle i resultaträkningen. Reaförlusterna under det tredje kvartalet uppgick till 15,9 miljoner euro. I beloppet ingår förluster på både valutaderivat och bränslederivat.

Vid säkringsredovisning upptas beloppet av värdeförändringar i en fond för verkligt värde under eget kapital. Posten påverkas av förändringar i oljepris och valutor. Postens värde var -54,3 miljoner euro vid rapporttillfället. I beloppet ingår valutaderivat och bränslederivat samt vissa mindre finansiella poster.

Förstärkningen av USA-dollar gentemot euron jämfört med året innan påverkade inte resultatet för de nio första månaderna i någon högre grad tack vare valutasäkringar. I slutet av september var 70 procent av den dollardominerade valutakorgen säkrad för 12 månader framåt.

Värdestegringen på aktierna i Norwegian Air Shuttle gav en effekt på cirka nio miljoner euro på det egna kapitalet efter uppskjuten skatt. Finnair innehar drygt fem procent av aktierna i Norwegian Air Shuttle.

Aktier

Finnair hade ett marknadsvärde på 530,5 miljoner euro (517,7 milj. euro) vid NASDAQ OMX Helsinki (Helsingforsbörsen) den 30 september 2009. Sista betalkursen på aktien var 4,14 euro. Den högsta kurs som noterades för Finnairaktien på Helsingforsbörsen under januari – september var 5,24 (8,49) euro, den lägsta noteringen var 3,52 (3,95) euro och medelkursen var 4,30 (6,32) euro. Antalet omsatta aktier uppgick till 8,8 (57,7) miljoner stycken med ett värde på 37,7 (365,0) miljoner euro.

Totala antalet utestående aktier i Finnair per den 30 september 2009 var 128 136 115 stycken. Finska staten innehade 55,8 (55,8) procent av aktierna i Finnair. Andelen utländska direkt- och förvaltarregistrerade aktieinnehav utgjorde 18,0 (17,7) procent.

Finnair innehade 387 429 egna aktier den sista september 2009, vilket motsvarade 0,3 procent av det totala antalet utestående aktier.

Omorganiseringar

Finnairkoncernen började omorganisera verksamheten som ett led i effektiviseringsarbetet. Avsikten är att sammanslå Finnair Reguljärflyg och Finnair Semesterflyg till en rörelsegren som är underställd verkställande direktören. Dessutom eftersträvar vi en närmare samverkan mellan rörelsedrivande enheter och koncernstab.

Finnairs verksamhet kommer att delas in i följande fem affärsområden: Kommersiell division, Operativa funktioner, Kundservice, Resetjänster och Flygtjänster. Affärsstödjande funktioner är Ekonomi och finans, Personal, Kommunikation och samhällsrelationer, Resurshantering, Affärsutveckling och Juridik.

Mika Perho är direktör för den Kommersiella divisionen i den nya organisationen, Erno Hilden är direktör för Operativa funktioner, Timo Riihimäki för Kundservice och Kaisa Vikkula för Resetjänster. Ville Iho är ansvarig för Resurshantering.

Flygtjänster består av Finnair Catering, Finnair Teknik och markservicebolaget Northport. Dessa enheter samt de fraktbolag som ingår i funktionen Flygtrafik rapporterar fortfarande till vice verkställande direktör Lasse Heinonen.

Syftet med omorganiseringarna är att bättre tillgodose kundernas behov, öka försäljningen samt använda flottan och personalen effektivare för att öka lönsamheten. Den nya organisationen har tydligare ansvarsområden och är kostnadseffektivare.

Funktioner som IT, Personal och Ekonomistyrning samordnas i en koncernstab. Det samma gäller Resurshantering och Långsiktplanering.

Den nya organisationen gäller från den 1 oktober 2009. Omorganiseringarna väntas minska behovet av anställda med cirka 200 personer.

Förändringen innebär att Reguljärtrafik och Semestertrafik inte längre kommer att finnas med bland segmenten i vår externa rapportering. Primära segment (rörelsegrenar) enligt IFRS är från den 1 oktober 2009 Flygtrafik, Flygtjänster och Resetjänster. Reguljär- och chartertrafiken, fraktrafiken samt bolaget Finnair Aircraft Finance ingår i rörelsegrenen Flygtrafik. Aurinkomatkat är en enhet inom Resetjänster. Rapporteringen av helårsresultatet kommer att bygga på den nya segmentsindelningen.

Administration

Verkställande direktör Jukka Hienonen aviserade sin avgång den 7 augusti. Han lämnar sin post senast i början av februari 2010. VD har en uppsägningstid på sex månader.

Det har skett vissa förändringar i företagets ledningsgrupp som en följd av omorganiseringarna. I ledningsgruppen ingår följande personer förutom verkställande direktören: Lasse Heinonen, vice verkställande direktör och ekonomidirektör, Christer Haglund, direktör för kommunikation och samhällskontakter, Erno Hilden, direktör med ansvar för operativa funktioner, Ville Iho, direktör med ansvar för resurshantering, Anssi Komulainen, personaldirektör, Mika Perho, direktör med ansvar för Kommersiella divisionen, Timo Riihimäki, direktör med ansvar för kundservice och Kaisa Vikkula, direktör med ansvar för resetjänster.

Erno Hilden är Accountable Manager, direktör med ansvar för drifttillstånd för kommersiell luftfart.

I direktionen ingår dessutom Northport Oy:s verkställande direktör Jukka Hämmäläinen, Finnair Caterings direktör Kristina Inkiläinen och Finnair Cargo-bolagens verkställande direktör Antero Lahtinen.

Personal

Medelantalet anställda i Finnairkoncernen uppgick till 8 980 (9 614) personer under januari – september, en nedgång med 6,6 procent jämfört med föregående år. Större delen av minskningen gällde personer med tidsbestämda anställningar vars avtal löpt ut under de senaste 12 månaderna. Anställda har också blivit uppsagda som ett led i personalneddragningsprogrammet.

Reguljärtrafik hade 3 965 anställda och Semestertrafik 486 anställda. Det sammanlagda antalet anställda inom teknik, catering och markservice var 3 435 personer. Resetjänster hade 950 anställda. Personalen inom övrig verksamhet uppgick till 144 personer.

Finnair har gällande kollektivavtal med fackförbunden Finlands Flygtjänstemän och Finlands Flyvärdinne- och Stewardförening samt har tecknat avtal med personalorganisationerna för högre tjänstemän och ingenjörer vid Finnair. Avtalen löper till våren 2010. Kollektivavtalen med Luftfartsunionen och de tekniska tjänstemännen vid Finnair löpte ut den 30 september efter att parterna inte kunnat nå enighet om en avtalsenlig korrigering av löneförhöjningarna. Förhandlingar om nya avtal mellan företaget och de två organisationerna fortsätter.

Piloternas kollektivavtal löpte ut den 30 november 2008. Förhandlingar om ett nytt avtal inleddes redan samma höst och pågår fortfarande. De största meningsskiljaktigheterna mellan arbetsgivaren och piloterna som företräds av Finlands Trafikflygarförbund gäller pensionsförmåner, tolkningen av arbetsgivarens affärs-, företags- och arbetsledningsrätt, arbetstidsmodeller samt vilka raster och viloperioder som ska regleras i kollektivavtalet.

Samverkansförhandlingar som syftar till att uppnå lägre personalkostnader fortsatte inom alla affärsenheter även under det tredje kvartalet. Vår avsikt är att träffa stabiliseringsavtal om ökad flexibilitet inom varje enhet för att stärka produktiviteten.

Stabiliseringsavtal har hittills ingåtts med personalorganisationerna vid Finnair Teknik, kabinserviceavdelningen och Finnair Catering. Avtalen innehåller en modell för extra

bonus som gör det möjligt att återbetala gjorda inbesparingar om det operativa resultatet förbättras. Med hjälp av avtalen kommer vi att nå inemot 30 miljoner euro av det totala sparmålet på 70 miljoner euro fram till slutet av 2010. Avtal om stabiliseringsåtgärder saknas fortfarande med bland annat piloterna. Piloterna står för cirka 20 miljoner av sparbeloppet.

Nya förhandlingar om samverkan kommer att föras inom de andra enheterna under hösten i syfte att åstadkomma besparingar på 15 procent av personalkostnaderna eller 70 miljoner euro enligt tidigare uppsatt mål. Sparprogrammet inkluderar de personalminskningar som sker genom omorganiseringarna.

Antalet anställda vid resebyråerna har dragits ned med 12 procent eller 156 personer jämfört med september 2008. Dessutom pågår rullande permittering där hela personalen är temporärt friställd i fyra till nio veckor.

Sparåtgärderna berör med andra ord alla anställda inom Finnairkoncernen i form av permitteringar eller individuella lönesänkningar. Fram till slutet av september hade antalet anställda inom koncernen minskat genom neddragningar med över tusen personer jämfört med samma tidpunkt året innan.

Förändringar i flygflottan

Helägda dotterbolaget Finnair Aircraft Finance Oy förvaltar koncernens flygflotta. Finnair hade totalt 68 plan i trafik den sista september. Medelåldern på våra plan är omkring sex år.

Fyra nya bredbukiga flygplan av typen Airbus A330-300 levererades under det första och andra kvartalet. Inga nya plan anlände under det tredje kvartalet. Under det sista kvartalet kommer ytterligare en ny Airbus A330-300 att anslutas till vår flotta. Totalt 12 plan flyger för närvarande på våra långdistanslinjer.

Ytterligare tre Airbus A330-plan kommer att tas emot under 2010, två under det första och ett under det fjärde kvartalet. Tre återstående plan av modellen Boeing MD-11 kommer att tas ur vår flotta före slutet av mars 2010. Vi har beställning på två breda Airbusplan för åren 2012 och 2013. Närmare tidpunkt för leverans har inte ännu fastställts.

Som ett led i strävan att skapa en enhetligare flotta kommer vi att ta våra tre Boeing 757-200 ur trafik nästa vår. De har flugit till semesterdestinationer. Efter det kommer vi att ha kvar fyra stycken Boeing 757. Vi planerar att göra oss av med dem senast 2012.

Miljö och samhällsansvar

Finnair tar hänsyn till miljöaspekter i all verksamhet och alla beslut som fattas.

Vi började systematiskt förnya vår flygflotta 1999. En modern flotta är mindre miljöbelastande i fråga om koldioxidutsläpp och buller. Det uppdateringsprogram som pågår för långdistansflottan kommer att ha en väsentlig påverkan på utsläppsmängderna.

EU antog förra året ett system för utsläppshandel inom flygtrafiken som kommer att införas 2012. Som medlem i Aviation Global Deal Group vill Finnair medverka till att systemet blir världsomfattande och förhindra att det stör konkurrensen inom branschen.

Vi bedriver ett aktivt miljösamarbete tillsammans med våra intressenter. Dessutom har vi redovisat vår miljöpåverkan inom ramen för det globala projektet CDP (Carbon Disclosure Project) under tre år i rad.

Utvecklingen inom affärsområdena under det tredje kvartalet

Affärsområdena utgör Finnairkoncernens primära indelningsgrund för bokslutsrapportering per segment. Indelningen ändrades den 1 oktober i och med omorganiseringen av affärsområdena. Det beskrivs närmare i avsnittet Omorganiseringar. Rapporterade segment från 1 oktober 2009 är affärsområdena Flygtrafik, Flygtjänster och Resetjänster.

Kvartalsrapporteringen för det tredje kvartalet utgår från den tidigare indelningen i affärsområdena Reguljärtrafik, Semestertrafik, Flygtjänster och Resetjänster.

Reguljärtrafik

Affärsområdet ansvarar för försäljning av reguljära flygresor och flygfrakt, 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.

Omsättningen inom affärsområdet sjönk under det tredje kvartalet med 22,0 procent till 348,2 miljoner euro (446,4 milj. euro). Det operativa rörelseresultatet blev en förlust på 34,1 miljoner euro (-4,7 milj. euro).

Reguljärflyg hade en passagerarvolym på drygt 1,7 miljoner resenärer under juli – september. Det innebär en nedgång med 14 procent jämfört med föregående år. Antalet betalda passagerarkilometer inom Reguljärflyg minskade med åtta procent jämfört med föregående år. Samtidigt drogs kapaciteten ned med nio procent, vilket ökade kabinfaktorn för reguljärflyg med 1,1 procentenheter till 79,3 procent.

Vi har skurit ned utbudet i vårt linjenät genom att minska antalet flygturer inom Europa samt till och från Asien. Sommardestinationer öppnades i Europa även denna säsong, men med ett lägre antal flygstolar än förut. Under sommarmånaderna flög vi tre extraturer per vecka till Tokyo och New York. Tokyolinjen trafikerades varje dag och sträckan Helsingfors – New York tio gånger i veckan.

Antalet utbudna passagerarkilometer inom reguljärtrafiken är cirka tio procent lägre med nuvarande trafikprogram än året innan. Kapacitetsnedskärningarna har medfört att vår flygplansflottas genomsnittliga nyttjandegrad mätt i antal flygtimmar per dygn minskat med cirka 15 procent.

Enhetsintäkten per passagerarkilometer eller yelden från reguljärtrafiken sjönk med 12,3 procent under det tredje kvartalet. Den allmänna nedgången på affärsresemarknaden var främsta orsaken till den svaga prisutvecklingen.

Ankomstpunktligheten inom reguljärtrafiken förbättrades under juni – september. Den steg med 10,1 procentenheter till 90,3 procent (80,2 procent). Finnair ingår i tätgruppen av europeiska flygbolag när det gäller punktlighet.

Frakter svarar för cirka tio procent av de totala intäkterna från reguljärtrafiken. Lönsamheten inom vår fraktrafik har hittills i år försämrats snabbt till följd av den globala lågkonjunkturen. Enhetsintäkterna från fraktrafiken minskade med 37,0 procent under juli – september. Den totala transporterade fraktvolymen räknat i tonkilometer gick ned med 8,5 procent.

Vi har genomfört en kraftfull anpassning av verksamheten inom våra fraktbolag. Framför allt Terminal Operations har lyckats dimensionera personalresurserna till lägre fraktvolym. Enhetskostnaderna håller dock inte jämna steg med den negativa utvecklingen av enhetsintäkterna och lönsamheten blir lidande.

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 37 procent. Finnair Semesterflyg är starkt marknadsledande inom flygresor till olika semestermål och har alla större researrangörer i Finland som kunder. Researrangörerna köper in önskade flygserier till olika semesterdestinationer för en hel sommar- eller vintersäsong i taget och paketerar resorna i sin egen produktion.

Semestertrafik tappade 20,4 procent i omsättning under det tredje kvartalet. Den föll från 93,7 miljoner till 74,6 miljoner euro. Affärsområdets operativa rörelsevinst blev 5,9 miljoner euro (6,0 milj. euro).

Finnair Semesterflyg transporterade 247 000 resenärer under det tredje kvartalet, vilket var en ökning med 28,2 procent jämfört med föregående år. Genomsnittsintäkten per passagerarkilometer eller yelden sjönk med 23,7 procent. Kabinfaktorn för semesterflyg minskade från året innan med 6,9 procentenheter till 81,3 procent.

Recessionen och osäkerheten återspeglas i konsumenternas beteende och försäljningen av paketresor. Kunderna bokar sina biljetter så sent som möjligt före avresan. Researrangörerna blev tvungna att sälja allt fler resor med sista minuten-rabatter under augusti – september och lönsamheten tog stryk. Researrangörerna bantade produktionen för sommarsäsongen med omkring tio procent jämfört med året innan. Den estniska paketresemarknaden har i stort sett halverats. Aurinkomatkat ökar sin försäljning i Ryssland trots en starkt vikande efterfrågan på semesterresor.

Aurinkomatkat och Finnair Semesterflyg hade förberett sig för en avmattning i efterfrågan genom att dra ned produktionen till en volym som klart understeg föregående års nivå. Finnair Semesterflyg lyckades kompensera intäktsbortfallet till följd av krympande volymer för paketresor genom stolsförsäljning till semesterdestinationer, ökad ombordförsäljning och permittering av personal. Dessutom var flygbränslet billigare än året innan.

Försäljningen av semesterresor för nästa vintersäsong har haft en betydligt trögare start än för ett år sedan, då efterfrågan var rekordstor. Researrangörernas utbudsneddragningar leder till att de Boeing 757-plan som flyger till semesterdestinationer kommer att ha en sämre beläggning per dygn under det sista kvartalet. En av våra bredbukiga Airbus 330-300 kommer att flyga nonstop till Phuket under vintersäsongen. Planet har Comfort Class.

Flygtjänster

Affärsområdet omfattar flygplansunderhåll, markservice och koncernens cateringverksamhet. I affärsområdet ingår också merparten av koncernens fastighetstillgångar. Flygtjänster ansvarar för förvaltning och drift av fastigheter som används i den operativa verksamheten samt för upphandling av lokaltjänster.

Flygtjänsters omsättning sjönk med 11,8 procent till 95,8 miljoner euro (108,6 milj. euro) under det tredje kvartalet. Nedgången berodde på vår minskade trafikvolym. Det operativa rörelseresultatet försämrades med 6,6 miljoner euro och blev en förlust på -4,7 miljoner euro (vinst på 1,9 milj. euro).

Det stabiliseringsavtal som nåddes med Finnair Teknik i augusti ökar enhetens kostnadsmässiga konkurrenskraft och gjorde det möjligt att träffa ett treårigt service- och underhållsavtal värt 20 miljoner euro med semesterflygbolaget Condor Airlines. Arbetet med att bolagisera Finnair Teknik har startat.

Omsättningen inom Finnair Catering minskade som en följd av lägre passagerarvolym. Enheten har genomfört anpassningsåtgärder så att arbetsstyrkan ska vara rätt dimensionerad till efterfrågan på måltider ombord. Vi nådde ett stabiliseringsavtal med personalorganisationerna inom Finnair Catering.

Omsättningen inom markservicebolaget Northport sjönk på grund av färre flygturer. En stor fast kostnadsmassa har lett till ökade enhetskostnader.

Resetjänster

Affärsområdet består av koncernens resebyråer – Area samt Finlands Resebyrå och dess baltiska dotterbolag Estravel – och Amadeus Finland Ab, som erbjuder integrerade resebyråsystem och ett bokningssystem för turistbranschen.

Flygtjänsters omsättning under juli – september sjönk med 28,4 procent till 13,1 miljoner euro (18,3 milj. euro). Det operativa rörelseresultatet blev negativt med -0,5 miljoner euro (positivt med 1,3 milj. euro).

Den övervägande delen av försäljningen genom Finnairs resebyråer består av affärsresor. Volymen för tjänsteresor beräknas ha minskat med 30–40 procent jämfört med året innan. Det ekonomiska läget har även påverkat konsumenternas resande i viss utsträckning. Allt fler köper sina resor via Internet och priset är en väsentlig faktor när de ska fatta köpbeslut.

Area, SMT och Estravel har anpassat sin kostnadsstruktur till den nya marknadssituationen. Kontor har stängts, personal minskats och projekten inriktats mot utveckling av elektronisk kommunikation samt rationalisering och automatisering av processer. Sparåtgärderna kommer att ge effekt i form av bättre resultat mot slutet av året.

Tjänster och produkter för flygtrafik

Under sommarsäsongen har Finnair 55 reguljära direktflyg i veckan till nio destinationer i Asien – Bangkok, Delhi, Hongkong, Nagoya, Osaka, Peking, Shanghai, Söul och Tokyo. Under vintersäsongen flyger vi 57 turer per vecka till dessa resmål.

Vi har anslutningsflyg till vårt asiatiska linjenät från 33 flygplatser i Europa och från 11 inrikesdestinationer. Samtidigt har vi ett stort utbud av nonstopflyg från Finland till övriga Europa.

Sedan mitten av september trafikerar vi långdistanslinjen till Delhi varje dag. Det kommer vi att fortsätta med till slutet av januari 2010 då vi drar ned antalet flyg till sex per vecka. Under juni och juli flög vi dagligen till Tokyo i stället för normalt fyra dagar i veckan och på New Yorklinjen tio gånger per vecka.

Finnair lanserade i juli ett praktiskt internetbaserat verktyg för företag som vill veta vilken den totala miljöpåverkan av deras tjänsteresor är. Miljöverktyget finns på webbplatsen <http://feel.finnair.com> som förmedlar varumärkesupplevelser. Där kan man enkelt jämföra miljöpåverkan från olika flyglinjer beroende på transitplats.

Sedan augusti är vår trafik och kundservice samlad i terminal 2, T2, på Helsingfors–Vanda flygplats. Där finns också våra allianspartners inom **oneworld** och andra flygbolag som vi samarbetar med. Flygplatsen anpassade sig i och med det till internationell praxis. Det innebär att passagerarna både startar från och anländer till den terminal där det aktuella flygbolaget har sin disk. Därmed är det slut på separata terminaler för inrikesflyg och utrikesflyg.

Sedan första oktober har vi utökat antalet språk på vår hemsida. Nu kan besökare på sajten även välja norska, danska och polska.

Vi kommer att sätta in ett av våra fem nya långdistansplan av typen Airbus A330–300 i semestertrafiken under nästa vintersäsong. Planet som har bred flygkropp och 271 säten ska göra semesterflygningar från Helsingfors till thailändska Phuket utan mellanlandningar fyra dagar i veckan från november till april. Förra vintern hyrde vi in en Airbus A330–200 som gjorde en motsvarande serie säsongsflygningar sex dagar per vecka.

Förutom i semestertrafiken kommer vår egen Airbus A330-300 att flyga på våra reguljära linjer till och från New York, Delhi, Nagoya och Osaka. Planet har därför en affärsklass med 42 säten. På semesterflygen byter affärsklassen namn till Comfort Class. Komfortklassen är försedd med liggstolar och erbjuder ett bredare servicesortiment än turistklassen.

Risker och osäkerhetsfaktorer under den närmaste framtiden

Flyget hör globalt sett till de mest konjunktur känsliga branscherna. Utvecklingen av BNP och den globala handeln påverkar i hög grad efterfrågan på flygresor och flygfrakt. Ett svagare konsumentförtroende i Finland verkar dämpande på efterfrågan på semesterflyg och reguljära fritidsresor. Kunder som hamnat i 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 genomsnittsintäkten från passagerartrafiken förändras med en procentenhet, påverkas koncernens operativa resultat även då med cirka 15 miljoner euro.

Det kritiska läget på finansmarknaden har medfört högre finansiella kostnader än förutsett. Den ekonomiska krisen syns i finansieringsvillkoren för att modernisera vår flygflotta, främst i kostnaderna för skuldkapital och prisnivån på leasingkontrakt.

Om efterfrågan är svag även under nästa år finns det en risk för att våra nya plan inte flyger fulla trafikprogram och trafiken blir olönsam.

Bränslet står för omkring en femtedel av koncernens totala kostnader och är en av de största osäkerhetsfaktorerna på kostnadssidan. Också valutaförändringar innebär en risk. Vi garderar oss mot fluktuationer i bränslepriser 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 över 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. Även konkurrenternas policy för bränslesäkring påverkar Finnairs kostnadsmässiga konkurrenskraft. Våra viktigaste konkurrenter har samma riktlinjer för sin säkringspolicy som vi.

Utsikter

Nedgången i efterfrågan på frakter har stannat av. Det är ännu för tidigt att bedöma om den positiva trenden är bestående. Efterfrågan på flygfrakt är beroende av industrins investeringar och marknaden för kapitalvaror.

Det finns vissa tecken på att även efterfrågefallet på passagerarsidan har bromsats. Även om så är fallet går det inte att höja priserna i större skala på grund av överkapacitet. För att sätta fart på affärsresandet krävs det en genomgripande

förändring inom den globala handeln. Volymtillväxt är ingen garanti för att prisnivån automatiskt ska gå upp.

Vår reguljärtrafik dras med en låg enhetsintäkt. Vi har en tillfredsställande kabinfaktor, men prisnivån är fortsatt svag. Anpassningsåtgärder pågår inom alla våra enheter för att vi ska få ned enhetskostnaderna. Vi måste genomföra effektivitetsprogrammen fullt ut för att återställa lönsamheten.

Koncernen har som mål att uppnå besparingar på totalt cirka 200 miljoner euro. Över hälften av detta sparpaket håller på att ros i hamn. Åtgärder för att sänka personalkostnaderna är minskning av antalet anställda, permitteringar, utläggning av verksamhet på externa parter samt flexiblare anställningsvillkor som vi bör komma överens om med personalorganisationerna. Vi har till exempel inte ännu nått en överenskommelse med piloterna om deras andel av sparbetinget som uppgår till 20 miljoner euro.

Meningen är att få ned enhetskostnaderna så att minskningen är i linje med tappet i genomsnittsintäkt per passagerare. Omorganiseringarna som påbörjades i augusti fortsätter som ett led i programmet. De ger inte bara besparingar utan innebär också effektivare sätt att arbeta.

Vi arbetar målmedvetet vidare på strategin för trafiken mellan Europa och Asien. En ny koncernstruktur och optimering av produktionen ska hjälpa oss att producera tjänster på ett konkurrenskraftigt sätt.

Med nuvarande trafikprogram kommer kapaciteten inom vår reguljärtrafik att vara drygt tio procent mindre under 2009 som helhet jämfört med föregående år.

Vi räknar med lägre bränslekostnader under innevarande år jämfört med året innan till följd av minskad förbrukning, lägre pris på bränsle och bättre bränsleekonomi på de nya flygplanen. Bränslekostnaderna beräknas motsvara cirka 24 procent av Finnairs omsättning under 2009 med nuvarande prisnivå.

Vi bedömer att efterfrågan på semesterresor kommer att vara mindre under kommande vintersäsong än 2008–2009. Aurinkomatkat har anpassat sitt reseutbud och Finnair Semesterflyg har dimensionerat sitt flygprogram till den lägre efterfrågan för att motverka en sämre prisnivå till följd av överutbud.

Det operativa resultatet för det andra halvåret blir en betydande förlust, men mindre än för det första halvåret. Som vi tidigare bedömt, väntas det operativa resultatet för helåret bli klart negativt.

FINNAIR ABP
Styrelsen

Finnair Abp
Kommunikation
Christer Haglund
Kommunikationsdirektör

Mer information ges av:

Ekonomidirektör, vice verkställande direktör 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

FINNAIR-KONCERNENS DELÅRSRAPPORT 1.1. – 30.9.2009

NYCKELTAL (milj. euro)

	2009	2008	För- ändring	2009	2008	För- ändring	2008
	1.7.- 30.9.	1.7.- 30.9.	%	1.1.- 30.9.	1.1.- 30.9.	%	1.1.- 31.12.
Omsättning	436,9	558,7	-21,8	1 380,0	1 676,8	-17,7	2 255,8
Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR *	11,8	47,0	-	1,7	150,9	-	188,5
Leasingkostnader för flygplan	17,9	20,7	-13,5	56,1	61,8	-9,2	82,6
Operativa rörelseresultat, EBIT*	-36,4	2,1	-	-140,8	14,5	-	0,8
Förändringar i verkligt värde på derivat	3,7	-26,1	-	51,3	-13,6	-	-57,4
Realisationsvinst av anläggningstillgångar och engångsposter	8,6	-1,5	-	8,6	2,5	-	-1,3
Rörelseresultat, EBIT	-24,1	-25,5	-	-80,9	3,4	-	-57,9
Periodens resultat (andel som är hänförlig till moderbolaget)	-20,7	-17,8	-	-65,4	-1,3	-	-46,3

Rörelseresultat, EBIT % av omsättningen*	-8,3	0,4	-	-10,2	0,9	-	0,0
EBITDAR % av omsättningen*	2,7	8,4	-	0,1	9,0	-	8,4
Flygverksamhetens enhetsintäkter eurocent/RTK	58,4	67,5	-13,5	61,7	70,5	-12,5	70,1
Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK	42,4	42,8	-1,0	43,2	42,9	0,8	43,5
Resultat/aktie € före utspädning	-0,16	-0,15	-	-0,51	0,02	-	-0,36
Resultat/aktie € efter utspädning	-0,16	-0,15	-	-0,51	0,02	-	-0,36
Eget kapital/aktie €	6,73	7,54	-10,7	6,73	7,54	-10,7	5,87
Bruttoinvesteringar milj. €	11,3	74,9	-	338,8	219,7	-	232,8
Bruttoinvesteringar i % av omsättningen	2,6	13,4	-	24,6	13,1	-	10,3
Soliditet, %				38,5	46,2		36,9
Skuldsättningsgrad, % (gearing) **)				34,6	-8,7		-12,0
Justerad skuldsättningsgrad, % **)				97,1	51,1		65,1
Rullande 12 mån. avkastning på sysselsatt kapital, % (ROCE)				-9,5	5,5		-3,0
Rullande 12 mån. avkastning på eget kapital, % (ROE)				-12,2	3,6		-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

***) Hybridlånet har inte inkluderats i de räntebärande medlen vid beräkning av skuldsättningsgraden.

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	2009	2008	För- ändring	2008
	1.7.- 30.9.	1.7.-30.9	%	1.1.- 30.9.	1.1.- 30.9.	%	1.1.- 31.12.
Omsättning	436,9	558,7	-21,8	1 380,0	1 676,8	-17,7	2 255,8
Tillverkning för eget bruk	0,6	0,5	20,0	1,5	1,1	36,4	1,6
Övriga rörelseintäkter	3,2	4,3	-25,6	11,1	13,5	-17,8	20,9
Realisationsvinst av anläggningstillgångar *)	31,2	0,0	-	31,2	5,0	-	6,2
Rörelseintäkter	471,9	563,5	-16,3	1 423,8	1 696,4	-16,1	2 284,5
Rörelsekostnader							
Personalkostnader	118,7	129,3	-8,2	370,5	398,0	-6,9	538,6
Bränsle	108,0	150,9	-28,4	349,1	415,3	-15,9	557,6
Leasingkostnader för flygplan	17,9	20,7	-13,5	56,1	61,8	-9,2	82,6
Övriga hyror	16,3	13,3	22,6	61,1	48,5	26,0	69,3
Materialinköp och service av flygplan	21,8	21,4	1,9	73,2	64,7	13,1	96,1
Luftfartsavgifter	43,9	48,6	-9,7	131,1	139,3	-5,9	188,5
Markservice och catering	30,7	38,1	-19,4	94,2	109,8	-14,2	146,6
Produktion av paktresor	25,9	27,4	-5,5	96,7	97,5	-0,8	138,9
Försäljning och marknadsföring	14,3	23,7	-39,7	54,8	75,1	-27,0	102,9
Avskrivningar	30,3	28,6	5,9	86,4	79,0	9,4	105,1
Övriga kostnader	49,3	59,4	-17,0	160,2	187,9	-14,7	251,3
Operativa resultat totalt	477,1	561,4	-15,0	1 533,4	1 676,9	-8,6	2 277,5
Operativa rörelseresultat EBIT	-36,4	2,1	-	-140,8	14,5	-	0,8
Realisationsvinst av anläggningstillgångar	3,7	-26,1	-114,2	51,3	-13,6	-	-57,4
Engångsposter	-22,6	-1,5	-	-22,6	-2,5	-	-7,5
Kostnader totalt	496,0	589,0	-15,8	1 504,7	1 693,0	-11,1	2 342,4
Rörelseresultat, EBIT	-24,1	-25,5	-	-80,9	3,4	-	-57,9
Finansiella intäkter	2,7	5,4	-50,0	6,7	18,0	-62,8	22,1
Finansiella kostnader	-6,6	-2,9	127,6	-14,1	-21,6	-34,7	-26,7
Resultatandel i intressebolag	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-	0,3
Resultat före skatter	-28,0	-23,0	-	-88,3	-0,2	-	-62,2
Direkta skatter	7,3	5,2	-	23,0	-1,1	-	16,1
Räkenskapsperiodens resultat	-20,7	-17,8	-	-65,3	-1,3	-	-46,1

Andel som är hänförlig till moderbolagets aktieägare av räkenskapsperiodens resultat	-20,7	-17,8		-65,4	-1,3		-46,3
Andel som är hänförlig till minoriteten av räkenskapsperiodens resultat	0,0	0,0		0,1	0,0		0,2
Resultat per aktie räknat på resultat av räkenskapsperiodens resultat som är hänförligt till moderbolagets ägare							
Resultat per aktie före utspädning, euro/aktie	-0,16	-0,15		-0,51	0,02		-0,36
Resultat per aktie efter utspädning, euro/aktie	-0,16	-0,15		-0,51	0,02		-0,36

*) Ingår inte i den operativa rörelsevinsten.

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.

Sättet att redovisa inköp, service och underhåll av material under 2008 samt avskrivningar på dessa har ändrats och anpassats till redovisningspraxis för innevarande räkenskapsår. Avdrag för avskrivningar har gjorts med 6,3 miljoner euro för det första nio månader 2008 och med 1,9 miljoner euro för det tredje kvartalet 2008. Motsvarande belopp har lagts till kostnaderna för inköp, service och underhåll av material.

Påverkan av realiserad vinst/förlust på derivat har förts från Övriga kostnader till Bränslekostnader enligt följande:

Q3/2009: 7,7 milj. euro, Q1-Q3/2009: 55,9 milj. euro

Q3/2008: -7,3 milj. euro, Q1-Q3/2008: -21,3 milj. euro, Q1-Q4/2008: -10,3 milj. euro

BALANSRÄKNING (milj. euro)

	30.9.2009	30.9.2008	31.12.2008	1.1.2008
TILLGÅNGAR				
Långfristiga tillgångar				
Immateriella tillgångar	44,3	47,7	48,1	46,6
Materiella anläggningstillgångar	1 457,2	1 242,7	1 272,1	1 168,9
Andelar i intresseföretag	5,8	5,8	6,1	5,7
Övriga finansiella tillgångar	21,1	21,5	21,5	13,8
Uppskjutna skattefordringar	63,6	19,9	57,7	16,7
Totalt	1 592,0	1 337,6	1 405,5	1 251,7
Kortfristiga tillgångar				
Omsättningstillgångar	30,2	37,6	35,1	36,1
Kundfordringar och övriga fordringar	335,5	358,5	231,8	287,3
Övriga finansiella tillgångar	299,1	357,7	373,8	518,6
Likvida medel	5,3	16,3	18,3	21,5
Totalt	670,1	770,1	659,0	863,5
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	19,4	35,3	19,4	34,7
Tillgångar totalt	2 281,5	2 143,0	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	784,7	866,2	674,0	891,8
Totalt	860,1	941,6	749,4	967,2
Minoritetsandel	0,7	0,8	1,1	1,7
Eget kapital totalt	860,8	942,4	750,5	968,9
Långfristiga skulder				
Uppskjutna skatteskulder	105,7	149,1	120,6	144,5
Finansiella skulder	436,0	242,8	261,1	269,6
Pensionsåtaganden	0,0	2,2	6,1	15,8
Totalt	541,7	394,1	387,8	429,9
Kortfristiga skulder				
Skatteskulder baserade på periodens beskattningsbara inkomst	0,0	0,0	1,5	8,2
Avsättningar	59,9	53,3	61,5	0,0
Finansiella skulder	177,4	51,9	48,5	54,5
Leverantörsskulder och övriga kortfristiga skulder	641,7	701,3	834,1	688,4
Totalt	879,0	806,5	945,6	751,1
Skulder totalt	1 420,7	1 200,6	1 333,4	1 181,0
Eget kapital och skulder totalt	2 281,5	2 143,0	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.–30.9. 2009	1.1.–30.9 2008	1.1.–31.12. 2008
Kassaflöde från löpande verksamhet			
Räkenskapsperiodens vinst	-65,3	-1,3	-46,1
Justerings av periodens vinst 1)	39,4	83,3	174,6
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	14,1	21,6	26,7
Ränteintäkter	-6,5	-14,8	-18,9
Övriga finansiella intäkter	-0,1	-3,2	-3,2
Dividendintäkter	-0,1	0,0	0,0
Skatter	-23,0	1,1	-16,1
Förändringar i rörelsekapital:			
Förändring i kundfordringar och övriga fordringar	16,4	-50,2	-2,7
Förändring i omsättningstillgångar	1,0	-1,5	1,0
Förändring i leverantörsskulder och övriga skulder	-83,2	40,1	-11,8
Betalda räntor	-9,0	-9,6	-13,1
Betalda finansiella kostnader	-0,7	-3,5	-1,3
Erhållna räntor	5,7	10,8	15,4
Erhållna finansiella intäkter	0,1	3,2	3,2
Betalda skatter	-3,0	-5,8	12,5
Nettokassaflöde från löpande verksamhet	-114,2	70,2	120,2
Kassaflöde från investeringar			
Förvärv av dotterbolag	0,0	-3,2	-3,2
Investeringar i immateriella tillgångar	-4,9	-6,2	-12,7
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-328,2	-199,8	-215,3
Nettoförändring i ränteplaceringar som innehas i handelssyfte	-27,1	123,6	183,1
Nettoförändring i kortfristiga investeringar	6,2	18,9	0,0
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	57,4	64,8	69,0
Erhållna dividender	0,1	0,0	0,0
Förändring i långfristiga fordringar	0,4	-7,7	-7,8
Nettokassaflöde från investeringar	-296,1	-9,6	13,1
Kassaflöde från finansiering			
Ökning av långfristiga skulder	345,1	3,7	4,9
Återbetalningar och förändringar av lån	-43,4	-51,3	-50,0
Förvärv av egna aktier	0,0	-4,7	-4,7
Betalda dividender	0,0	-31,9	-31,9
Nettokassaflöde från finansiering	301,7	-84,2	-81,7
Förändringar i kassaflöden	-108,6	-23,6	51,6
Förändringar i likvida medel			
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	343,4	291,8	291,8
Förändringar i likvida medel	-108,6	-23,6	51,6
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	234,8	268,2	343,4

KASSAFLÖDESANALYS (milj. euro)

	1.1.–30.9.2009	1.1.–30.9.2008	1.1.–31.12.2008
Noter till kassaflödesanalysen, koncernen			
1) Justeringar av periodens vinst			
Avskrivningar	96,5	81,5	110,2
Anställningsförmåner	-12,7	-13,7	-10,3
Förändringar i verkligt värde på derivat	-51,3	13,6	57,4
Övriga justeringar	6,9	1,9	17,3
Totalt	39,4	83,3	174,6
Övriga finansiella tillgångar	299,1	357,7	373,8
Likvida medel	5,3	16,3	18,3
Kortfristiga likvida medel i balansräkningen	304,4	374,0	392,1
Tillgångar som förfaller efter 3 månader	-66,7	-99,1	-39,6
Aktier som innehas för försälning	-2,9	-6,7	-9,1
Totala likvida medel i kassaflödesanalysen	234,8	268,2	343,4

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare											
	Aktieka- pital	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	Hybrid- lånet	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2008	75,4	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	452,1	967,2	1,7	0,0	968,9
Dividend- utdelning							-31,9	-31,9	-0,6	0,0	-32,5
Minoritetsför- ändring							0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Förvärv av egna aktier	0,0	0,0					-4,7	-4,7		0,0	-4,7
Avträdelse av egna aktier/ Kostnad för aktierela- terade ersättningar					2,1		0,8	2,9		0,0	2,9
Förändring i verkligt värde på säkrings- instrument 30.9.2008	75,4	20,4	147,7	26,8	247,0	-0,1	416,3	933,5	0,8	0,0	934,3
Poster i en utökad resultat- räkning				9,1		0,3	-1,3	8,1	0,0	0,0	8,1
Eget kapital totalt 30.9.2008	75,4	20,4	147,7	35,9	247,0	0,2	415,0	941,6	0,8	0,0	942,4

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

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare											
	Aktieka- pital	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	Hybrid- lånet	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	369,2	749,4	1,1	0,0	750,5
Dividend- utdelning							0,0	0,0	-0,5	0,0	-0,5
Förvärv av egna aktier	0,0	0,0					0,0	0,0		0,0	0,0
Poster i en utökad resultat- räkning 30.9.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2		369,2	749,4	0,6	0,0	750,0
Hybridlånet								0,0		119,4	119,4
Poster i en utökad resultat- räkning				56,2		0,5	-65,4	-8,7	0,1	0,0	-8,6
Eget kapital totalt 30.9.2009	75,4	20,4	147,7	-54,3	247,2	0,5	303,8	740,7	0,7	119,4	860,8

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

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare											
	Aktieka- pital	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	Hybrid- lånet	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2008	75,4	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	470,2	985,3	1,7	0,0	987,0
Förändrad redovisnings- princip (IFRIC 13)							-18,1	-18,1	0,0	0,0	-18,1
Justerat kapital 1.1.2008	75,4	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	452,1	967,2	1,7	0,0	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 koncernbokslutet 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.

IFRIC 13, Kundlojalitetsprogram. En redogörelse för påverkan på koncernens resultat- och balansräkning för 2008 ges i vår delårsrapport Q1/2009.

- *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 hänför sig 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 intäkts- och kostnadsposter som redovisas i delårsbokslutet. 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. – 30.9.2009

	Reguljär- trafik	Semester- trafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli- mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	967,0	298,5	71,6	42,9			1 380,0
Intern omsättning	64,0	4,3	238,6	2,1	-309,0		0,0
Omsättning	1 031,0	302,8	310,2	45,0	-309,0	0,0	1 380,0
Rörelsevinst	-152,1	10,8	22,5	-2,9		40,8	-80,9
Resultatandel i intresseföretag						0,0	0,0
Finansiella intäkter						6,7	6,7
Finansiella kostnader						-14,1	-14,1
Inkomstskatter						23,0	23,0
Minoritetsandel						-0,1	-0,1
Periodens resultat							-65,4
Övriga poster							
Investeringar	322,1	0,2	15,3	0,8	0,0	0,4	338,8
Avskrivningar	72,7	0,2	20,4	0,7	0,0	2,5	96,5

PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDEN 1.1. – 30.9.2008

	Reguljär- trafik	Semestertrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli- mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	1 228,5	311,9	79,3	57,1			1 676,8
Intern omsättning	75,5	5,9	250,7	2,9	-335,0		0,0
Omsättning	1 304,0	317,8	330,0	60,0	-335,0	0,0	1 676,8
Rörelsevinst	-3,1	14,6	7,8	3,2		-19,1	3,4
Resultatandel i intresseföretag						0,0	0,0
Finansiella intäkter						18,0	18,0
Finansiella kostnader						-21,6	-21,6
Inkomstskatter						-1,1	-1,1
Minoritetsandel						0,0	0,0
Periodens resultat							-1,3
Övriga poster							
Investeringar	182,5	0,1	36,2	0,4	0,0	0,5	219,7
Avskrivningar	56,8	0,3	22,4	1,0	0,0	1,0	81,5

OMSÄTTNING PER KVARTAL

	2009	2008	Förändring	2009	2008	Förändring	2008
	1.7.–30.9.	1.7.–30.9.	%	1.1.–30.9.	1.1.–30.9.	%	1.1.–31.12.
Milj. euro							
Reguljärttrafik	348,2	446,4	-22,0	1 031,0	1 304,0	-20,9	1 728,9
Semestertrafik	74,6	93,7	-20,4	302,8	317,8	-4,7	454,6
Flygtjänster	95,8	108,6	-11,8	310,2	330,0	-6,0	445,8
Resetjänster	13,1	18,3	-28,4	45,0	60,0	-25,0	77,9
Koncernelimineringar	-94,8	-108,3	-12,5	-309,0	-335,0	-7,8	-451,4
Totalt	436,9	558,7	-21,8	1 380,0	1 676,8	-17,7	2 255,8

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

	2009	2008	Förändring	2009	2008	Förändring	2008
	1.7.-30.9.	1.7.-30.9.	%	1.1.-30.9.	1.1.-30.9.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro							
Reguljärtrafik	-34,1	-4,7	-	-140,3	-7,1	-	-35,9
Semestertrafik	5,9	6,0	-	14,3	14,6	-2,1	26,7
Flygtjänster	-4,7	1,9	-	-2,6	8,8	-	13,8
Resetjänster	-0,5	1,3	-	-2,9	3,1	-	2,1
Icke fördelade poster	-3,0	-2,4	25,0	-9,3	-4,9	89,8	-5,9
Totalt	-36,4	2,1	-	-140,8	14,5	-	0,8

MEDELANTAL ANSTÄLLDA PER KVARTAL

	2009	2008	Förändring
	1.1.-30.9.	1.1.-30.9.	%
Reguljärtrafik	3 965	4 254	-6,8
Semestertrafik	486	456	6,6
Flygtjänster	3 435	3 658	-6,1
Resetjänster	950	1 095	-13,2
Övrig verksamhet	144	151	-4,6
Totalt	8 980	9 614	-6,6

SEKUNDÄR SEGMENTRAPPORTERING – GEOGRAFISKA OMRÅDEN

KONCERNEXTERN OMSÄTTNING PER OMRÅDE

	2009	2008	Förändring	2008	2008	Förändring	2008
	1.7.-30.9.	1.7.-30.9.	%	1.1.-30.9.	1.1.-30.9.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro							
Finland	66,4	90,3	-26,5	260,2	306,7	-15,2	432,8
Europa	203,6	256,4	-20,6	602,2	752,7	-20,0	962,5
Asien	135,6	180,8	-25,0	414,2	517,4	-19,9	708,8
Nordamerika	16,3	21,8	-25,2	41,2	51,9	-20,6	67,6
Övriga	15,0	9,4	59,6	62,2	48,1	29,3	84,1
Totalt	436,9	558,7	-21,8	1 380,0	1 676,8	-17,7	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	30.9.2009		30.9.2008		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	310,5	-9,3	380,0	7,2	382,7	14,0
Valutasäkring av flygplansförvärv						
Verkligt värde säkring	493,0	3,2	406,8	10,1	425,8	26,4
Kassaflöde säkring	0,0	0,0	63,1	-0,2	58,9	0,4
Valutasäkring av leasingbetalningar	28,8	-1,0	49,1	1,4	48,4	2,2
Totalt	832,3	-7,1	899,0	18,4	915,8	43,0
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Kassaflödessäkring, köpta valutaoptioner	76,3	-0,3	60,1	3,4	74,4	3,2
Kassaflödessäkring, utställda valutaoptioner						
Köptioner	13,0	0,3	20,4	0,3	12,8	0,2
Säljoptioner	13,0	-0,4	19,4	-0,1	18,8	-0,1
Säkring av balansposter	88,1	-1,2	67,4	0,4	46,9	-2,3
Totalt	190,4	-1,6	167,3	4,0	152,9	1,0
Valutaderivat totalt	1 022,7	-8,7	1 066,3	22,4	1 068,8	44,0
	30.9.2009		30.9.2008		31.12.2008	
	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)
Varuderivat						
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Flygbränsleterminer	549 600	-67,4	602 800	52,0	591 300	-153,1
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Flygbränsleterminer	75 700	-3,4	69 200	-5,3	71 700	-27,6
Terminer på flygfotogen	0	0,0	28 500	0,5	17 000	-5,5
Terminer på flygbensin	151 000	5,8	460 500	1,1	340 500	6,9
Optioner						
Köpta, flygbränsle	69 750	1,3	45 000	2,0	28 000	0,1
Utslällda, flygbränsle	80 250	-1,4	45 000	-3,9	28 000	-8,9
Köpta, flygbensin	0	0,0	64 000	-2,9	47 000	0,0
Utslällda, flygbensin	0	0,0	78 500	0,0	63 500	-17,6
Totalt		-65,1		43,4		-205,6
	30.9.2009		30.9.2008		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:	7,0	-3,8	18,6	-3,8	16,7	-7,3
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	7,8	-4,5	12,4	-4,5	11,7	-6,3
Totalt	14,7	-8,4	31,0	-8,3	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	-0,3	20,0	0,7	20,0	0,1
Totalt	20,0	-0,3	20,0	0,7	20,0	0,1

Aktiederivat						
Optioner						
Köpooptioner på aktier	0,0	0,0	15,4	0,0	0,0	0,0

6. FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR AV FÖRETAG

Koncernens dotterbolag Oy Aurinkomatkat - Suntoours 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)

	30.9.2009	30.9.2008	31.12.2008
Bokföringsvärde i början av räkenskapsperioden	1 339,6	1 250,2	1 250,2
Investeringar i anläggningstillgångar	341,6	241,7	273,2
Förändring i förskott	-5,7	-13,6	-4,6
Minskningar	-58,1	-64,8	-69,0
Avskrivningar	-96,5	-87,8	-110,2
Bokföringsvärde i slutet av räkenskapsperioden	1 520,9	1 325,7	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	35,3	19,4

10. RÄNTEBÄRANDE FRÄMMANDE KAPITAL

Koncernens lån amorterades enligt plan under det första nio månader 2009. Under det första nio månader upptogs lån på 345,3 miljoner euro varav kortfristiga till ett belopp av 99,4 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)

	30.9.2009	30.9.2008	31.12.2008
Ställda panter och säkerheter för egna skulder	440,0	268,3	273,3
Borgensförbindelser för koncernbolag	82,9	67,5	68,0
Totalt	522,9	335,8	341,3

Investeringsåtaganden för materiella anläggningstillgångar uppgick till 1.200,0 miljoner euro den 30 oktober 2009 (1 508,9 miljoner euro 31.12.2008).

12. ÅTAGANDEN (milj. euro)

	30.9.2009	30.9.2008	31.12.2008
Leasingåtaganden för flygplansflottan	221,9	301,5	285,9
Övriga åtaganden	148,2	201,5	202,5
Totalt	370,1	503,0	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.–30.9.2009

	Trafiken	Europa	Nord-	Asien	Finland	Reguljär- trafik	Semes- ter- trafik	Frakt
	totalt		Amerika			totalt		
Passagerarantal (1000)	5 690	2 830	129	866	998	4 824	866	
Förändring/året innan, %	-8,9	-8,3	13,5	-10,2	-9,3	-8,4	-11,8	
Frakt och post (1000 kg)	64 608	13 614	4 671	42 400	2 056	62 741	881	64 608
Förändring/året innan, %	-17,4	-13,2	-15,8	-18,7	-10,8	-17,1	213,6	-17,4
Offererade passagerarkilometer (milj.)	20 018	5 886	1 031	8 093	920	15 929	4 089	
Förändring/året innan, %	-7,8	-8,2	15,1	-12,3	-12,8	-9,4	-0,6	
Betalda passagerarkilometer (milj.)	15 189	3 935	854	6 303	546	11 637	3 552	
Förändring/året innan, %	-6,4	-7,6	13,5	-9,2	-12,6	-7,5	-2,6	
Kabinfaktor %	75,9	66,9	82,8	77,9	59,3	73,1	86,9	
Förändring/året innan, %-enh.	1,1	0,4	-1,2	2,7	0,1	1,6	-1,8	
Offererade tonkilometer (milj.)	3 000							645
Förändring/året innan, %	-10,6							-11,2
Betalda tonkilometer (milj.)	1 728							367
Förändring/året innan, %	-9,1							-18,1
Total lastfaktor %	57,6							56,9 *
Förändring/året innan, %-enh.	1,0							-4,8

* 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	2009	2008	För- ändring	2008
	1.7.- 30.9.	1.7.- 30.9.	%	1.1.- 30.9.	1.1.- 30.9.	%	1.1.- 31.12.
Periodens resultat	-20,7	-17,8	-	-65,3	-1,3	-	-46,1
Övriga poster i den utökade resultaträkningen							
Omräkningsdifferenser	0,1	0,1	-	0,5	0,3	-	0,1
Förändring av likvida tillgångar som innehas för försäljning	9,2	-2,4		11,9	-14,1		-13,7
- Skatteandel	-3,2	0,9		-4,2	5,0		4,8
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument efter skatt	-1,5	-70,7	-	44,3	23,2	-	-123,6
- Skatteandel	0,5	24,8		-15,5	-8,2		43,4
Övriga poster i den utökade resultaträkningen, totalt	7,8	-73,0	-	56,7	9,4	-	-137,2
Periodens utökade resultat	-12,9	-90,8	-	-8,6	8,1	-	-183,3

Del av periodens utökade resultat som är hänförlig till moderbolagets ägare	-12,9	-90,8		-8,7	8,1		-183,5
Del av periodens utökade resultat som är hänförlig till minoriteten	0,0	0,0		0,1	0,0		0,2

16. VIKTIGA HÄNDELSE EFTER RAPPORTPERIODEN

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