

Billiga flygbiljetter och dyrt bränsle tärde på lönsamheten

Nyckeltalen för 2008 i sammandrag

- Omsättningen ökade med 3,8 procent till 2 262,6 miljoner euro (2 180,5 milj. euro)
- Passagerartrafiken växte med 7,8 % jämfört med året innan, kabinfaktorn sjönk med 0,3 procentenheter till 75,2 % (75,5 %).
- Enhetsintäkterna från flygtrafiken minskade med 3,5 %, enhetskostnaderna låg kvar på samma nivå som 2007.
- Rörelseresultatet blev en förlust på 52,1 miljoner euro (en vinst på 141,5 milj. euro).
- Det operativa resultatet det vill säga rörelseresultatet utan engångsposter, realisationsvinster och förändringar i verkligt värde på derivat uppgick till 6,6 miljoner euro (96,6 milj.), vilket motsvarade 0,3 procent av omsättningen.
- Resultatet före skatt blev -56,4 miljoner euro (138,9 milj.).
- Nettoskuldsättningsgraden per sista december var -11,6 % (-22,5) och nettoskuldsättningsgraden justerad för leasingåtaganden var 63,2 % (35,1 %).
- Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av räkenskapsperioden till 392,1 miljoner euro (540,1 milj. euro).
- Soliditeten var 38,1 % (47,0 %).
- Eget kapital per aktie utgjorde 6,04 euro (7,70).
- Resultatet per aktie blev -0,33 euro (1,04 euro).
- Avkastningen på sysselsatt kapital var 2,5 % (14,2 %).

Jämförelsedata för 2007 anges inom parentes efter nyckeltalen för 2008 i denna bokslutskommuniké.

VD Jukka Hienonens kommentar till årsresultatet:

Lönsamheten inom flygbranschen avtog snabbt under hela räkenskapsåret. Läget är dystrare än någonsin när vi nu går in i det nya året 2009. Efterfrågan minskade kraftigt i slutet av 2008 både på passagerar- och fraktsidan. Prognoserna visar att denna trend kommer att hålla i sig under 2009.

Alla flygbolag kommer inte att överleva. Branschen kommer att få uppleva en aldrig tidigare skådad utkonkurrering. Det har redan genomförts omfattande branschrationaliseringar, även i Europa. Köpvillkoren ger en fingervisning om att många flygbolag praktiskt taget saknar ett marknadsvärde.

Finnair ligger bättre till än de flesta andra bolag inför den stundande utslagningskampen. Vi har en stark balansräkning, en sund kassa och en väl fungerande strategi. Trots det är vi naturligtvis inte opåverkade av omvälvningarna på marknaden.

Företagskunderna har skurit ner sina resebudgetar. Vi har än så länge lyckats fylla våra plan, men till priser som är på tok för blygsamma. Efterfrågan på frakter har sjunkit drastiskt också hos oss.

Finanskrisen har lett till att penningkranarna dragits åt på alla håll. Finnair kommer att göra stora investeringar i flygflottan under 2009 och vi arbetar för fullt för att få bästa möjliga finansieringen ordnad.

Det gäller att anpassa sig till läget inom en bransch i kris under det år som nyss börjat. Vi måste se till att vi överlever och lyckas navigera förbi blindskären. Därför måste vi justera vår kostnadsstruktur en gång för alla så att den blir mer konkurrenskraftig. Flera av våra konkurrenter har effektiviserat sin verksamhet och håller på att springa ikapp oss på marknaden.

Finnair införde ett sparprogram på 50 miljoner euro under 2008 som kommer att genomföras fullt ut. Samtidigt vill vi ha mer flexibilitet i kostnadsstrukturen, så att kostnaderna kan anpassas till variationer i efterfrågan och kapaciteten. Ifall passagerarvolymen börjar minska också hos oss kommer vi att skära ner kapaciteten till en sund nivå och dra ner på kostnaderna i motsvarande mån.

Marknader och allmän översikt

Finnairs lönsamhet sjönk betydligt under 2008 trots en stark volymökning. Det operativa resultatet blev svagt. De främsta orsakerna var att priset på bränsle steg skyhögt under början av året och att de genomsnittliga intäkterna per passagerarkilometer minskade kraftigt mot slutet av året.

Kabinfaktorn för Finnairs reguljärflyg fick sig en ordentlig knäck när vi tog oss för att höja priserna under våren. När företagen började minska affärsresandet och välja en lägre prisklass föll snittintäkterna från flygbiljetter snabbt. Vi kunde inte anpassa kostnadsstrukturen i motsvarande grad. Andra och tredje kvartalen som normalt brukar vara starka tog stryk av dessa händelser. Lönsamhetskurvan fortsatte att peka neråt under det fjärde kvartalet och det operativa resultatet blev en avsevärd förlust.

Flygtrafiken följde samma mönster som den allmänna konjunkturutvecklingen, men kände av den lite tidigare. Första delen av året präglades av stark tillväxt. Mot slutet av året försvagades efterfrågan både volymmässigt och strukturellt.

Sett till hela året ökade antalet betalda passagerarkilometer inom de europeiska flygbolagen (AEA) med bara en dryg procent jämfört med föregående år. Utbudet steg samtidigt med cirka tre procent. Omsvängningen från ökat antalet flygkilometer i början av året till minskad kapacitet vid slutet av året var kännbar.

Finnairs trafik växte betydligt kraftigare under räkenskapsåret än Europa i genomsnitt till följd av satsningarna på Asienflygen. Kabinfaktorn behölls dock på i stort sett samma nivå som året innan oavsett kapacitetsökningen.

Finnair transporterade 1,3 miljoner passagerare i trafiken till och från Asien under 2008. Trafiken på Asien ökade med drygt 16 procent jämfört med föregående år.

Finnair Reguljärtrafik växte totalt med över sex procent och Semesterflyg med mer än 12 procent. Finnair är fortfarande ett tillväxtföretag när det gäller passagerarkilometer.

Kapaciteten inom reguljärtrafiken har redan dragits ner med nästan tio procent jämfört med de ursprungliga planerna. Antalet offererade passagerarkilometer under 2009 kommer att vara minst tre procent lägre än 2008. Kapacitetsnedskränkningarna kommer att fortsätta i takt med nuvarande efterfrågeutveckling.

År 2008 var ett exceptionellt bra år under konjunkturcykeln för Semestertrafik. Affärsområdet ökade kapaciteten med tio procent för att möta den goda efterfrågan. Semestertrafik hyrde in ett bredbukigt plan med besättning från Spanien inför vintersäsongen 2008–2009 för att flyga nonstop till thailändska Phuket. Aurinkomatkat lyckades sälja praktiskt taget hela sin produktion till listpris utan sista minuten-rabatter. Därmed gjorde affärsområdet sitt bästa resultat genom tiderna oavsett ett rekordhög oljepris. Aurinkomatkat startade egen produktion, försäljning och marknadsföring av paketresor i Ryssland.

Priset på bränsle låg på en rekordhög nivå ända fram till hösten. Det gjorde att Finnairs bränslekostnader steg med cirka 26 procent trots en effektiv prissäkringspolicy. Flygbränslet har sjunkit från toppnivån men det dröjer innan det slår igenom i minskade bränslekostnader.

Finnairs flygfrakttrafik på Asienlinjerna ökade till följd av utökad kapacitet fram till september 2008. Den globala nedgången i fraktefterfrågan som satte in under våren började synas i efterfrågan på Finnairs frakter under det sista kvartalet. Flygfrakterna minskade med cirka 20 procent under perioden.

I maj 2008 initierade vi ett effektiviseringsprogram som ska ge besparingar på 50 miljoner euro. Programmet har löpt enligt plan. Under det andra halvåret fördes medbestämmandeförhandlingar som ett led i programmet. Resultatet av MBL-förhandlingarna blev att cirka 120 anställda i Finnairkoncernen sades upp och drygt 3 000 personer kommer att bli permitterade under ett par tre veckor under 2009. Ett nytt program av motsvarande omfattning måste inledas så fort som möjligt på grund av den försämrade lönsamheten och kapacitetsnedskränkningarna.

Förnyelsen av flygflottan löper enligt plan. Under 2008 köptes två nya långdistansplan av typen Airbus A340. Fem nya bredbukiga plan av typen Airbus A330 kommer att levereras under 2009. De ersätter Boeing MD-11 som tas ur trafik. Utbytet kommer att ske under drygt ett års tid. Det betyder att Finnair kommer att ha en av de modernaste flygplansflottorna i världen i början av 2010.

I december 2007 genomfördes en riktad aktieemission på 248 miljoner euro till de nuvarande aktieägarna i Finnair för att finansiera investeringsprogrammet för flygflottan. Dessutom har Finnair bekräftade kreditfaciliteter på 300 miljoner euro.

Ekonomiskt resultat 1.10–31.12.2008

Omsättningen ökade under det sista kvartalet med 2,0 procent till 580,3 miljoner euro (568,7 milj. euro). Koncernens operativa rörelseresultat utan engångsposter, realisationsvinster för sålda anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat minskade med närmare 37 miljoner euro till 12,5 miljoner euro (24,4 milj. euro). Den justerade rörelsevinstmarginalen var -2,2 procent (4,3 %). Resultatet före skatt var -60,8 miljoner euro (35,2 milj. euro). En post på 43,8 miljoner euro som avser förändringar i verkligt värde på derivat redovisas i resultatet för det fjärde och sista kvartalet. Posten drar ner resultatet, men har inga effekter på kassaflödet. Förändringen redovisas under övriga kostnader i resultaträkningen.

Kapaciteten inom Finnairs passagerartrafik ökade med 7,3 procent under oktober-december och antalet betalda passagerarkilometer med 10,5 procent. Trafiken på Asien växte med 13,9 procent. Totala kabinfaktorn steg från året innan med 2,3 procentenheter till 76,7 procent. Den transporterade godsmängden gick ned med 13,2 procent.

De sammanlagda enhetsintäkterna från reguljärtrafik och semestertrafik per passagerarkilometer minskade med 8,5 procent till följd av att efterfrågan riktades mot lägre och billigare reseklasser. Intäkterna per passagerare sjönk med 2,7 procent. Enhetsintäkterna från fraktrafiken räknat i tonkilometer minskade med 1,8 procent. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och fraktrafiken per flygna kilometer gick ned med 4,7 procent.

De operativa kostnaderna i euro utan engångsposter, realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat sjönk till 8,2 procent. Enhetskostnaderna inom Flygtjänster steg med 5,2 procent.

Kostnaderna för material samt service och underhåll på flygflottan fördubblades under det sista kvartalet. I posten ingår ökade beställningar på service och underhåll samt extra avskrivningar på reservdelslagret för DC-10 i samband med att service- och underhållsberedskapen för denna plantyp läggs ner. Dessutom ändrades sättet att redovisa inköp av material till flygplanen, service på planen samt avskrivningar på dem under det sista kvartalet. Det görs numera som en engångsredovisning för hela året. En post på cirka sex miljoner euro redovisades för materialinköp till flygplanen samt service och underhåll på planen. Posten hade tidigare bokförts under avskrivningar. En extra avskrivning gjordes under 2007 på de MD-80-plan som flugits av FlyNordic. Det bidrog också till att minska avskrivningarna.

Övriga hyror ökade med 35,9 procent, vilket främst berodde på att kapacitet på Airbus A330 hyrts in från Air Europe. Kapaciteten används för semesterflyg till Phuket under vintersäsongen 2008–2009.

Ekonomiskt resultat 1.1–31.12.2008

FlyNordics ekonomiska siffror och intäkter per flygkilometer för det första halvåret 2007 ingår i jämförelsebeloppen för det året. Bolaget såldes i juli 2007.

Omsättningen under 2008 ökade med 3,8 procent till 2 262,6 miljoner euro (2 180,5 milj. euro). Den jämförbara omsättningsökningen frånräknat FlyNordic var 5,7 procent. Koncernens operativa rörelseresultat före poster av engångskaraktär, realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat minskade med 90 miljoner euro till 6,6 miljoner euro (96,6 milj. euro). Den justerade rörelsevinstmarginalen utgjorde 0,3 procent (4,4 %). Resultatet före skatt var -56,4 milj. euro (138,9 milj.). Förändringen i verkligt värde på derivat gav en negativ påverkan med 57,4 miljoner euro på resultatet för 2008. Nettokassaflödet från den löpande verksamheten minskade från 301,8 miljoner euro till 120,2 miljoner euro. Resultatet per aktie för helåret 2008 blev -0,33 euro (1,04).

Finnair transporterade totalt 8,3 miljoner passagerare i semestertrafik och reguljärtrafik under 2008. Antalet utbudskilometer inom passagerartrafiken utökades med 8,3 procent och antalet betalda passagerarkilometer steg med 7,8 procent. Efterfrågan inom trafiken på Asien växte med 16,5 procent. Den totala kabinfaktorn sjönk från året innan med 0,3 procent till 75,2 procent. Den transporterade godsmängden ökade med 3,5 procent jämfört med året innan.

Koncernens totala enhetsintäkter från passagerartrafiken räknat i personkilometer sjönk med 4,6 procent. Intäkterna per passagerare ökade med 7,7 procent. Enhetsintäkterna från frakttrafiken per tonkilometer steg med 5,4 procent. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och frakttrafiken per flugen kilometer gick ned med 3,5 procent.

De operativa kostnaderna i euro utan engångsposter, realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat växte med 9,3 procent. Enhetskostnaderna inom flygtrafiken per offererad tonkilometer låg kvar på samma nivå som 2007. Bränslekostnaderna ökade med 25,7 procent under 2008. Rensat för bränslekostnader sjönk enhetskostnaderna med 4,8 procent. Vid en jämförelse av bränslekostnaderna mellan 2008 och 2007 bör noteras att även säkringsvinster och -förluster på instrument som inte identifieras som en säkring har redovisats under Övriga kostnader i resultaträkningen. Kostnaderna för materialinköp till flygplan samt service och underhåll på planen steg med 25,3 procent under 2008. De största orsakerna till att kostnaderna gått upp är ökade inköp av material, verktyg, motorer och instrument till följd av att Finnairs flotta växer. Dessutom har garantitiden för en del flygplan löpt ut och priserna på material och underleveranser har stigit överlag. Även servicebokningar och nedskrivningar på omsättningstillgångar bidrog till kostnadstillväxten.

Den främsta orsaken till att kostnaderna för produktion av paketresor ökade med 15,2 procent är att verksamheten inom resebyrå Calypso i Sankt Petersburg och estniska researrangören Horizon integrerades i Aurinkomatkat. Bolagen förvärvades under 2007. Den ökade volymen har också lett till högre kostnader.

Personalkostnaderna låg totalt sett kvar på föregående års nivå, även om lönekostnaderna stigit med cirka fem procent per anställd i genomsnitt. I stället har avsättningar för vinstbonus och incitamentbonus inte belastat personalkostnaderna lika mycket som året innan. Under 2007 uppgick de till cirka 30 miljoner euro, under 2008 till 11 miljoner euro. Bonuskriterierna baserades främst på kvalitet och punktlighet.

Investeringar, finansiering och riskhantering

Investeringarna under 2008 uppgick till 232,8 miljoner euro (326,3 milj. euro). De består bland annat av två bredbukiga Airbus A340 samt två plan av typen Embraer 190. Kassaflödeseffekten efter investeringar i flygplan och tillhörande utrustning inklusive förskottsbetalningar var cirka 160 miljoner euro. Programmet för anskaffning av nya plan och tillhörande utrustning kommer att ge en kassaflödeseffekt på cirka 400 miljoner euro under 2009 och över 300 miljoner euro under 2010. Det slutliga beloppet av investeringarna beror på antalet flygplan som kommer att finansieras genom operationell leasing.

Finnair ligger i förhandlingar med flera parter om operationella leasingavtal för försäljning och återhyrning av plan som ska levereras under 2009.

Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av december 2008 till 392,1 miljoner euro (540,1 milj. euro). Vi vill ha en stark kassa för att kunna säkra kommande investeringar. Företagets finansiella ställning har stärkts genom aktieemissionen i slutet av 2007 och vissa kreditlösningar.

Koncernen disponerar över beviljade outnyttjade krediter på sammanlagt cirka 300 miljoner euro. I dem ingår en kredit på 60 miljoner dollar som beviljades av Nordiska investeringsbanken (NIB) i oktober. Finnair har dessutom erhållit ett kreditlöfte på 250 miljoner euro från Europeiska investeringsbanken samt en möjlighet till återlån av pensionsmedel på över 400 miljoner euro från arbetspensionsbolaget Ilmarinen. Båda kreditformerna kräver en bankgaranti. Även ett företagscertifikatprogram på 100 miljoner euro ger finansiell flexibilitet.

Nettoskuldsättningsgraden (gearing) uppgick till -11,6 procent (-22,5 %) vid årets utgång, vilket betyder att företaget är nettoskuldfrött. Skuldsättningsgraden justerad för leasingåtaganden var 63,2 procent (35,1 %). Soliditeten utgjorde 38,1 procent (47,0 %).

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

Förändring i verkligt värde under ett kvartal på derivat som kommer att förfalla i framtiden redovisas enligt IFRS-reglerna under övriga kostnader i Finnairs resultaträkning. I enlighet med IFRS-principerna gäller det en orealiserad värdeförlust och posten ger ingen kassaflödeseffekt. Förändringen i verkligt värde på derivat var -43,8 miljoner euro under oktober-december och -57,4 miljoner euro under januari-december.

Det operativa rörelseresultatet innehåller realiserade intäkter på 62,8 miljoner euro från försäljning av derivat under januari-december. Största delen har redovisats på

raden Bränsle och resten på raden Övriga intäkter i resultaträkningen. Beloppet innehåller både valutaderivat och bränslederivat.

I det egna kapitalet ingår en säkringsfond. Det är en rörlig post som direkt påverkas av förändringar i oljepris och valutor. Posten hade en påverkan på -110,5 miljoner euro på det egna kapitalet vid bokslutstillfället. Beloppet innehåller valutaderivat och bränslederivat samt vissa mindre finansiella poster minskat med uppskjuten skatt. Motsvarande påverkan på det egna kapitalet var cirka 110 miljoner euro i juni 2008. Det visar att prisvolatiliteten på bränsle har en kraftig inverkan på värdet av säkringsposter i det egna kapitalet.

Amerikanska dollarn i förhållande till euron försvagades jämfört med föregående år, vilket gav positiva effekter på Finnairs operativa helårsresultat för 2008. Resultatpåverkan inklusive valutasäkringar uppgår till 37 miljoner euro. I slutet av december var 75 procent av den dollardominerade valutakorgen säkrad för 12 månader framåt.

Aktier och aktiekapital

Finnairs marknadsvärde uppgick till 626,6 (1 036,6) miljoner euro den 31 december 2008 och sista betalkursen var 4,89 euro. Den högsta kurs som noterades för aktien i Finnair Abp på NASDAQ OMX Helsingforsbörsen under 2008 var 8,49 (14,35) euro, den lägsta noteringen var 3,50 (7,51) euro och medelkursen var 6,10 (10,01) euro. Antal omsatta aktier på NASDAQ OMX Helsingforsbörsen uppgick till 64,8 (37,7) miljoner stycken med ett värde på 395,2 (377,2) miljoner euro.

Antal aktier i Finnair som var registrerade i handelsregistret den 31 december 2008 uppgick till 128 136 115 stycken. Finska staten innehade 55,8 (55,8) procent av aktierna i Finnair, medan andelen utländska och förvaltarregistrerade aktieinnehav utgjorde 19,5 (21,7) procent.

Det skedde en stor aktieägarförändring då isländska FL Group avyttrade hela sitt innehav i Finnair i mars 2008. Som mest hade bolaget en ägarandel på cirka 24 procent i Finnair. Bolaget sålde omkring hälften av innehavet i december 2007 och resten av aktierna i mars 2008. Trots det var andelen utländska aktieinnehav i Finnair ungefär den samma i slutet av 2008 som i början av året. Den enda som lämnade ett flaggningsmeddelande förutom FL Group var norska Skagen AS vars innehav på en dryg tjugondel av aktierna i Finnair passerade gränsen för budplikt i maj.

I början av räkenskapsåret innehade bolaget 151 903 stycken egna aktier som förvärvats under tidigare år. Under perioden 1 januari – 17 mars 2008 återköpte Finnair 598 097 stycken egna aktier med stöd av bemyndigande från bolagsstämman den 22 mars 2007. Ordinarie bolagsstämma den 27 mars 2008 gav styrelsen ett nytt bemyndigande att i ett år framåt förvärva högst 5 000 000 egna aktier och överlåta högst 5 500 000 egna aktier. Antalet aktier som omfattas av bemyndigandet utgör mindre än fem procent av bolagets aktiekapital. Med stöd av bemyndigandet delade Finnair ut totalt 364 912 stycken egna aktier i bonus för 2007 till personer som omfattades av bolagets aktierelaterade bonusprogram under 2007–2009. Totalt 2 341 aktier återfördes till bolaget av personer som tidigare omfattats av det aktierelaterade bonusprogrammet. Finnair innehade 387 429 egna aktier den sista

december 2008, vilket motsvarade 0,30 procent av antalet utestående aktier per samma datum.

En närmare beskrivning av aktier och aktiekapital finns i Ekonomisk översikt av Finnairs tvådelade årsredovisning.

Administration

Vid bolagsstämman den 27 mars 2008 utsågs styrelse för tiden från ordinarie bolagsstämman intill slutet av nästa ordinarie bolagsstämman. Styrelsens ordförande Christoffer Taxell omvaldes liksom styrelseledamöterna Sigurdur Helgason, Satu Huber, Markku Hyvärinen, Kari Jordan, Ursula Ranin och Veli Sundbäck. Pekka Timonen utsågs till ny ledamot i styrelsen.

Stämman beslöt att till ordinarie revisor välja CGR-revisor Jyri Heikkinen samt 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.

Henrik Arle, direktör för Finnair Reguljärtrafik och verkställande direktörens ställföreträdare, gick i pension den 31 december 2008. Samtidigt genomfördes en omorganisering och omfördelning av ledaransvaret inom koncernen.

Finnairkoncernens ekonomidirektör Lasse Heinonen har utsetts till verkställande direktörens ställföreträdare från den 13 januari 2009. Han fortsätter även som ekonomidirektör i Finnairkoncernen. Förutom ekonomi- och finansenheter rapporterar följande enheter och dotterbolag till Lasse Heinonen: enheterna inom affärsområde Flygtjänster, markservicebolaget Northport Oy, Finnair Catering Oy, Finnair Teknik, Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy, Finnair Aircraft Finance Oy som förvaltar koncernens flygflotta och Finnair Facilities Management Oy som är leverantör av fastighetstjänster.

Verkställande direktör Jukka Hienonen leder affärsområde Finnair Reguljärtrafik från den 1 januari 2009 tillsammans med affärsområdets ledningsgrupp. Veikko Sievänen, direktör för affärsområde Flygtjänster, är Accountable Manager för Finnair och ansvarar för att den operativa flygverksamheten bedrivs enligt luftfartsmyndigheternas regelverk. Han har också utsetts till medlem i koncernens ledningsgrupp. Kimmo Soini som är direktör för Finnair Teknik är också verksamhetsansvarig, Accountable Manager, för de tekniska frågorna inom Finnair. Verkställande direktören har numera ansvaret för den löpande riskhanteringen som tidigare hörde till Henrik Arles ansvarsområde.

Christer Haglund, direktör för samhällsrelationer och kommunikation, utsågs till medlem i ledningsgruppen den 1 mars 2008.

Corporate Governance inom Finnair beskrivs mer i detalj i Ekonomisk översikt av vår tvådelade årsredovisning.

Personal

Medelantalet anställda i Finnairkoncernen uppgick till 9 595 personer under 2008, en ökning med 1,2 procent jämfört med föregående år. Reguljärtrafik hade 4 254 anställda och Semestertrafik 464 anställda. Det sammanlagda antalet anställda inom teknik, catering och markservice var 3 650 personer. Resetjänster hade 1 078 anställda. Personalen inom övrig verksamhet uppgick till 149 personer.

Finnairkoncernen hade cirka 770 anställda vid de utländska enheterna den sista december. Omkring 270 av dessa arbetade med försäljning och kundservice för passagerar- och fraktrafiken. De övriga 500 är anställda hos resebyråerna och researrangörerna i de baltiska länderna och Ryssland eller arbetar som guider vid Aurinkomatks semestermål. Utlandspersonalen ingår i totala antalet anställda inom koncernen.

Antalet heltidsanställda utgjorde 94 procent. Hälften av de deltidsanställda var delvis vårdlediga. Andelen tillsvidareanställda utgjorde 93 procent. I antalet visstidsanställda ingår även säsongspersonal. Medelåldern bland personalen uppgick till 42 år. De flesta var mellan 30 och 50 år. Drygt 20 procent hade fyllt 50 år, medan var tionde var under 30 år.

Den genomsnittliga anställningstiden var 14 år. En tredjedel av personalen har varit anställda inom Finnairkoncernen i över 20 år. Nästan hälften av dessa har fler än 30 anställningsår i företaget.

Personalen inom Finnairkoncernen består av lika många kvinnor som män. Två av de tolv medlemmarna i Finnairkoncernens direktion är kvinnor. Finnair Abp:s styrelse har åtta ledamöter av vilka två är kvinnor.

Finnair har träffat kollektivavtal med sex personalorganisationer som gäller fram till våren 2010. Under våren 2009 kommer Finnair att förhandla om en lösning på lönefrågan för det sista avtalsåret med Luftfartsunionen och de tekniska tjänstemännen inom företaget.

Piloternas kollektivavtal gick ut den sista november 2008 och förhandlingar om ett nytt avtal har pågått sedan hösten. Finlands trafikflygarförbund som företräder piloterna hos Finnair anmälde konflikt med arbetsgivaren den 24 januari 2009 genom att utfärda övertidsförbud. Man har varslat om att konflikten fortsätter i form av endagsstrejker från den 25 februari. De största meningsskiljaktigheterna mellan arbetsgivare och arbetstagare gäller pensionsförmånerna, ledningens beslutsfattande samt arbetstidsmodellerna.

I juni 2008 startade medbestämmandeförhandlingar i syfte att spara 25 miljoner euro i personalkostnader. Det motsvarar cirka fem procent av de totala personalkostnaderna. Finnair Cargo Oy och Finnair Cargo Terminal Operations Oy har suttit med vid förhandlingarna sedan november. MBL-processen slutfördes i januari 2009 för alla andra personalgrupper än piloterna. Förhandlingarna med dem pågår fortfarande.

När MBL-förhandlingarna inleddes fanns det ett neddragningsbehov på 500 tjänster. Totalt kommer drygt 120 personer att sägas upp. Övriga besparingar uppnås genom att permittera drygt 3 000 anställda under två – tre veckor. Personalen minskar också efter att cirka 400 visstidsanställningar antingen löpt ut vid årsskiftet eller avvecklas under våren 2009.

Incitamentbonus utbetalas till de anställda i huvudsak för uppsatta kvalitetskriterier som uppnåtts för 2008 beräknas uppgå till 11,2 miljoner euro inklusive personalbikostnader. En märkbart bättre punktlighet var ett av kriterierna för incitamentbonus. Villkoren för vinstbonus till personalen och bonus inom ramen för ett aktierelaterat program till nyckelpersoner för 2008 uppfylldes inte och kommer därför inte att betalas ut.

Förändringar i flygflottan

Finnair Aircraft Finance Oy som ingår i affärsområde Reguljärtrafik förvaltar Finnairkoncernens flotta. Finnairkoncernen hade totalt 65 plan i trafik den sista december 2008. Medelåldern på Finnairs flotta är 6,4 år. De plan som används på linjerna inom Europa är cirka fem år i genomsnitt.

Den flotta som används inom Europatrafiken och på inrikeslinjerna utökades med två nya plan av modellen Embraer 190 som har hundra säten. Finnair har totalt 18 Embraerplan och 29 plan av typen Airbus A320. Två Airbus A340 anslöts till Finnairs flotta av bredbukiga plan under 2008. Ett av Finnairs Boeing MD-11-plan togs ur trafik i oktober. Finnair har totalt 11 plan för långdistanstrafiken.

Programmet att förnya flygplanen med bred kropp fortsätter under 2009. Då sätts fem nya Airbus A330-300 in på långdistanslinjerna. Ytterligare fyra ansluts till flottan under 2010. Airbusplanen ersätter de sex Boeing MD-11 som flyger fram till slutet av mars 2010. Finnair äger ett av de återstående planen och har avtalat om att sälja det till Aeroflot Cargo. De övriga fem MD-11:orna är inhyrda och avtalen för dem löper ut om ett år.

Förnyelseprogrammet skapar en enhetlig flotta för reguljärtrafiken. Färre plantyper ger en effektivare kostnadsstruktur, eftersom det blir enklare att sköta bemanning samt service och underhåll.

Två nya plan av modellen Embraer 190 som har hundra säten levereras under första kvartalet 2009. Däremot tas tre mindre plan av modellen 170 ur trafik under 2009 på grund av minskad efterfrågan. Två tas ur drift i januari och ett annat i slutet av första halvåret 2009.

Hyesavtalen för Boeing 757 som Finnair Semestertrafik förfogar över löper ut under 2010 varefter de kan förlängas med nuvarande villkor två gånger två år. Innan bolaget gör beslut om förlängning, analyseras hur semestertrafiken kan skötas på möjligast effektiva sätt.

Miljö

Finnair tar hänsyn till miljöaspekter i all verksamhet och allt beslutsfattande. Finnairs arbete med miljö- och samhällsansvar beskrivs mer i detalj i årsredovisningen och på vår webbplats.

EU godkände en modell för hur utsläppshandeln inom flygtrafiken ska hanteras från 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 började systematiskt förnya sin 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.

Kati Ihamäki, ekon.mag., utnämndes till miljödirektör vid Finnair från den 1 februari 2008. Hon ska bidra till att koncernens miljömål uppnås inom den egna verksamheten och att Finnair på så sätt blir ett ledande flygbolag när det gäller miljöarbete. Miljödirektören ska också samordna projekt med anknytning till företagets strategi för en hållbar utveckling och handeln med utsläppsrätter. Hon ansvarar dessutom för att miljöfrågor tas in i Finnairs konkurrensstrategi. Väl fungerande intressentrelationer och kommunikation är a och o för att kunna agera med samhälls- och miljöansvar.

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 anskaffning och finansiering av flygplan. Reguljärtrafik hyr ut besättningar och plan till affärsområde Semestertrafik efter behov. I affärsområde Reguljärtrafik ingår enheten Finnair Reguljärtrafik samt dotterbolagen Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy och Finnair Aircraft Finance Oy.

Omsättningen inom affärsområdet steg med 3,0 procent till 1 735,7 miljoner euro (1 685,3 milj. euro) under 2008. Rörelseresultatet blev en förlust på 30,1 miljoner euro (en vinst på 76,2 milj. euro).

Finnairs reguljärtrafik hade en passagerarvolym på cirka sju miljoner resenärer under 2008. Antal betalda personkilometer inom Reguljärtrafik steg med 6,5 procent samtidigt som utbudet ökades med 7,9 procent. Därmed minskade kabinfaktorn jämfört med året innan med en procentenhet, till 72 procent.

Enhetsintäkterna från den reguljära passagerartrafiken sjönk med 5,1 procent under 2008. Minskningen var 11,7 procent under det sista kvartalet. Nedgången i enhetsintäkter berodde på att efterfrågan riktades mot lägre och billigare prisklasser.

Frakter svarar för drygt tio procent av de totala intäkterna från reguljärtrafiken. Enhetsintäkterna från fraktrafiken gick upp med 2,4 procent under 2008. Den totala transporterade fraktvolymer räknat i tonkilometer växte med sju procent. Fraktvolymer på Asienlinjerna ökade med 14 procent jämfört med föregående år.

Finnairs fraktrafik visade en god lönsamhet under 2008. Största orsaken till resultatförbättringen var en fortsatt god prisnivå och högre effektivitet i verksamheten. Under det sista kvartalet försvagades fraktefterfrågan snabbt och vi bedömer att läget kommer att hålla i sig även under 2009 på grund av de globala konjunkturerna.

Finnair har ökat sin internationella marknadsandel inom reguljär passagerartrafik i förhållande till huvudkonkurrenterna. När det gäller inrikestrafiken har Finnairs marknadsandel krympt, främst beroende på att vi dragit ned på korta linjer. Det har i stället lett till högre kabinfaktor och bättre lönsamhet.

Ankomstpunktligheten inom reguljärtrafiken steg till 80,8 procent (80,4 %), en svag förbättring jämfört med året innan. Vid en branschjämförelse hade Finnair en låg ankomstpunktlighet i början av 2008. Efter en rad åtgärder ligger vi nu åter på en hög nivå och går i täten bland de europeiska flygbolagen.

Verksamheten inom det estniska dotterbolaget Aero lades ned i början av 2008. Alla sju propellerplan av typen ATR-2008 har sålts. Samtidigt markerade det slutet på Finnairs propellertrafik som pågått oavbrutet sedan 1924.

Semestertrafik

Affärsområdet består av Finnairs enhet för semesterflyg samt koncernen Aurinkomatkat som erbjuder paketresor. I denna koncern ingår det estniska dotterbolaget Horizon Travel och dotterbolaget Calypso i Sankt Petersburg samt varumärket takeOFF som är inriktat på ungdomsresor. Aurinkomatkat är Finlands största researrangör med en marknadsandel på 37 procent. Även Finnair Semestertrafik har en starkt marknadsledande position inom flygresor till olika semestermål. Alla större researrangörer i Finland är kunder hos Semestertrafik. Researrangörerna köper in önskade flygserier till semestermål för en sommar- eller vintersäsong och bygger upp egna paketresor.

År 2008 var ett toppår för semesterresande. Antalet paketresor med flyg från Finland till utlandet uppgick till 989 000 stycken, en ökning med 3,3 procent jämfört med föregående år. Drygt 23 procent av resorna gick till Kanarieöarna. Thailand ökade sin andel till tio procent. Finanskrisen ledde till en klart försvagad efterfrågan på paketresor på den estniska och ryska marknaden under hösten.

Affärsområdets omsättning under 2008 ökade med 11,0 procent till 454,6 miljoner euro tack vare en generellt god efterfrågan. Den operativa rörelsevinsten växte med 10,3 procent till 26,7 miljoner euro (24,2 milj. euro), vilket utgjorde 5,9 procent av

omsättningen. Resultatet var det bästa genom tiderna, men tyngdes av Aurinkomatkat's etableringskostnader för produktion av paketresor i Ryssland och priset på flygbränsle som steg till rekordnivå.

Finnair Semesterflyg hade drygt 1,3 miljoner passagerare under 2008, en ökning med cirka tio procent jämfört med året innan. Semesterflyg förfogade över en egen Boeing 757-flotta och hyrde dessutom in en bredbukig Airbus A330 med 299 säten inklusive besättning för flygningar till thailändska Phuket under vintersäsongen 2008–2009. Semesterflyg hade totalt 14 veckoturer till Asien under vintersäsongen varav sex med inhyrd kapacitet. Antalet utbudna passagerarkilometer växte med 9,7 procent. Långdistanstrafiken under vintersäsongen stod för en ökande andel av totaltrafiken, vilket bidrog till att intäkterna per betald passagerarkilometer steg med 12,4 procent jämfört med föregående år. Kabinfaktorn inom Semesterflyg ökade med 2,1 procentenheter till 88,1 procent.

Försäljningen av vissa extratjänster som erbjuds mot betalning och bokas över Internet – en bestämd plats på planet och flerrättersmåltider – samt ombordförsäljningen ökade enligt de mål som satts upp.

Finnair har gjort upp om fasta priser på charterresor med researrangörerna och garderat sig mot bränslerisken genom prissäkringar enligt koncernens finanspolicy.

Aurinkomatkat noterade ett rekordår 2008. Stark efterfrågan och dåligt sommarväder i Finland gjorde att omsättningen ökade och man slapp sälja sista minuten-resor till rabatterade priser. Också försäljningen av resor för vintern 2008–2009 gick som smort. Aurinkomatkat's volym låg kvar på föregående års nivå, 345 000 passagerare. Beläggning och resultat steg till rekordnivå. Horizon ökade passagerarvolymen med över 17 procent medan andra researrangörer minskade sitt utbud. Resultatet blev dock negativt till följd av att flygbolaget Futura gick i konkurs.

Aurinkomatkat förvärvade resebyrå Calypso i Sankt Petersburg i början av 2008. Bolaget har fungerat som plattform och distributionskanal för etablering av egen produktion av paketresor i Ryssland. Under den första produktionssäsongen från sommar till vinter producerade Aurinkomatkat drygt 10 000 ryska paketresor med flyg till utlandet. Beläggningen uppgick till 84 procent redan i slutet av 2008. Bolaget har Rossiya Airlines som samarbetspartner. Aurinkomatkat lyckades nå en hög kundtillfredsställelse i Ryssland.

Flygtjänster

Affärsområdet omfattar flygplansunderhåll, markservice och koncernens cateringverksamhet. I affärsområdet ingår också merparten av koncernens fastighetstillgångar, förvaltning och drift av fastigheter som används i den operativa verksamheten samt upphandling av lokaltjänster. Verksamheten inom Flygtjänster består främst av internproduktion av tjänster som köps inom koncernen. Affärsområdets omsättning utgörs till 24 procent av verksamhet utanför koncernen.

Flygtjänster ökade sin omsättning under 2008 med 2,7 procent till 445,8 miljoner euro. Det operativa rörelseresultatet var i nivå med året innan, en vinst på 13,8 miljoner euro (10,3 milj. euro).

Cateringverksamheten är lönsammast av de enheter som ingår i Flygtjänster. Verksamheten är indelad i två segment, tillagning och leverans av mat och dryck samt travel retail. Det senare omfattar dels försäljning av varor ombord inklusive förhandsbeställningar, dels butiksförsäljning på flygplatserna i Helsingfors, Tammerfors och Åbo. Bägge segmenten visade ökad omsättning och förbättrat resultat. Cateringverksamheten fick en effektivare produktion när Finnair Catering flyttade in i nya lokaler i början av 2008.

Det operativa rörelseresultatet för 2008 blev en förlust inom Finnair Teknik. Knappt tre miljoner euro i kreditförluster och lagernedskrivningar fördes till resultatet på grund av att kundföretaget Gemini Air Cargo gick i konkurs.

Det är viktigt att Finnair Teknik också har externa kunder med tanke på prestanda och lönsamhet. I början av 2008 tecknade Finnair Teknik ett avtal om service och underhåll med Aerflot som löper till 2016. Värdet av avtalet uppskattas till cirka 200 miljoner euro.

Masrkservicebolaget Northport Oy går fortfarande med förlust. Kvaliteten på markservicen har däremot blivit markant bättre jämfört med föregående år.

Resetjänster

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

Finlands Resebyrå (SMT) och Area hör till de ledande i branschen i Finland. Estravel som firade 20-årsjubileum i augusti är en av de främsta aktörerna på resebyråmarknaden i de baltiska länderna. Dotterbolaget har placerat sig fint vid mätningar av kundnöjdheten bland nordiska affärsresenärer.

Affärsområdets omsättning under 2008 minskade med 5,3 procent till 77,9 miljoner euro (82,3 milj. euro). Orsaken var att SMT avvecklat Etumatkat, en produkt som omfattat resor till städer i Europa. Den hade nått slutet av sin livscykel. Recessionen återspeglade sig i en kraftig minskning av affärsresandet under hösten. Det påverkade resebyråernas försäljning och resultat. Den operativa rörelsevinsten sjönk till 2,1 miljoner euro (2,9 milj. euro).

Resebyråerna lägger ut sin distribution på Internet. Online-resebyråerna ökar sin marknadsandel, men Area är störst på webben av de konventionella resebyråerna i Finland. Nästan en fjärdedel av företagets försäljning sker över nätet. Man vill skapa effektivitet i produktionen av resetjänster för företag med hjälp av automatisering.

Estravel som ingår i SMT-koncernen hade åter ett framgångsrikt år i Baltikum. Resevolymen på denna marknad minskade för första gången och marginalerna krympte. Företaget har en marknadsandel på 40 procent i Estland.

Reseserviceföretaget Amadeus Finland som erbjuder boknings- och IT-tjänster till resebyråer introducerade ett flertal nya tjänster för resehantering inom företag och

resebyråer. Amadeus utökade hotellutbudet i sitt bokningssystem. Finländska flygresenärer gav ett volymtillskott som ökade bolagets omsättning.

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 effektivt och brett utbud för finländare som vill flyga från hemlandet ut i världen.

Finnair flyger totalt 60 turer i veckan till tio destinationer i Asien utan mellanlandningar. Vi inledde nonstopflygningar till den sydkoreanska huvudstaden Seoul i juni. Antalet flygturer dit är fyra per vecka under vintern. Våra övriga destinationer i Asien är Bangkok, Delhi, Mumbai, Hongkong, Nagoya, Osaka, Peking, Shanghai och Tokyo. Linjen till Kanton lades ned i slutet av oktober. Vi flyger en gång om dagen till Hongkong, vilket även gagnar Kantonregionen.

Finnair kan erbjuda anslutningsflyg till sitt asiatiska linjenät från 45 flygplatser i Europa och 13 inrikesorter. Samtidigt har vi ett stort utbud av direktflyg från Finland till övriga Europa.

Finnair började flyga från Helsingfors till Jekaterinburg i Ural i början av september. Turtätheten på linjen är tre gånger i veckan och flygningarna sker med Airbus A319. Jekaterinburg är den tredje destinationen i Ryssland efter Moskva och Sankt Petersburg. Finnair flyger sträckan i samarbete med Ural Airlines. Flygtiden är tre timmar och det finns anslutningsflyg med korta bytestider vid båda destinationerna. Det gör linjen mycket konkurrenskraftig i såväl Ryssland och Norden som övriga Europa.

Finnair Semesterflyg har en flotta som består av sju Boeing 757. För att möta den ökade efterfrågan har Semesterflyg hyrt in ett bredbukigt plan av typen Airbus A330 som ska flyga nonstop till thailändska Phuket under vintersäsongen. Under sommarsäsongen går Semesterflygs plan i chartertrafik samt flyger på så kallade semesterlinjer till bland annat Boston och Toronto.

Finnair och British Airways som är allianspartner i **oneworld** började samflyga till den thailändska huvudstaden Bangkok och Sydney i Australien. I december gick vi ut med nyheten att antalet turer till Bryssel ska utökas. Finnair flyger 25 turer i veckan till Bryssel från början av januari. Ett nytt nattflyg tillgodoser framför allt behoven hos affärsresenärer på väg från Bryssel till Helsingfors.

Finnair inför direktflyg till Istanbul, Turkiets största stad, i mars 2009. Till en början flyger vi två gånger i veckan och fördubblar antalet turer i slutet av mars. Linjen till Istanbul ger bra förbindelser från Turkiet via Helsingfors till Skandinavien, Baltikum och Finnairs Asiennät samt vice versa.

Skytrax gav Finnair fyra stjärnor av fem möjliga efter en granskning i december. Finnair hade tidigare klassats som ett trestjärnigt bolag. Skytrax är ett internationellt forskningsföretag som bedömer kommersiella flygbolag och deras tjänster.

Den 1 juni gick flygbranschen över till elektroniska flygbiljetter på alla resor runt om i världen. Finnair har varit en föregångare inom användning av e-biljetter. De är både billigare och smidigare än pappersbiljetter.

Den växande internationella efterfrågan på Finnairflyg har skapat ett ökat behov att ge service på språk som talas på våra olika marknader världen över. I slutet av december öppnade vi webbsidor på spanska, italienska, franska, ryska och kinesiska. Vi når 3,3 miljarder människor med vår nuvarande språkrepertoar. Finnair erbjuder bokningstjänster på totalt 11 språk på Internet. Webbplatsen finns förutom på de nämnda språken på finska, svenska, engelska, japanska, koreanska och tyska. I dag säljer vi omkring en femtedel av våra biljetter över Internet och räknar med att andelen kommer att växa.

Risker och osäkerhetsfaktorer under den närmaste framtiden

Åtstramningen på finansmarknaden har lett till högre finansiella kostnader än väntat. Det har blivit svårare att få finansiering, men vi anser inte att tillgången på tillräcklig finansiering kommer att utgöra en risk under 2009.

En risk i fråga om inköp av nya plan är om efterfrågan faller snabbare än man vettigt kan minska utbudet i samma takt. Hyresavtalen för sju stycken Boeing 757 som Finnair Semestertrafik förfogar över löper ut under 2010. Då kan vi anpassa flottan till efterfrågeprognoserna på ett optimalt sätt.

Bränslet står för omkring en femtedel av koncernens totala kostnader och är en av de största osäkerhetsfaktorererna i fråga om kostnader, även om oljepriset gått ner under den senaste tiden. Även fluktuationer i valutakurserna utgör en risk. Finnair har garderat sig mot variationer i bränslepriset och valutakurserna genom att ingå options- och terminskontrakt. Stigande kostnader för säkringar utgör en annan risk.

Finnair har en säkringsnivå på över 70 procent under de närmaste sex månaderna. Därmed dröjer det innan vi kan dra nytta av prisnedgången i form av lägre bränslekostnader. Även konkurrenternas säkringspolicy för bränsle påverkar kostnadskonkurrensen för Finnair. De viktigaste konkurrenterna har samma principer för sin säkringspolicy som vi.

Om den globala konjunkturnegången fördjupas kan efterfrågan och snittintäkterna från passagerar- och frakttrafiken sjunka kraftigt. Inneliggande bokningar omfattar en kort period som gör det svårt att blicka långt in i framtiden. Om kabinfaktorn förändras med en procentenhet påverkar det koncernens rörelseresultat med cirka 15 miljoner euro. På samma sätt påverkas koncernens rörelseresultat med cirka 15 miljoner euro om de genomsnittliga intäkterna från passagerartrafiken förändras med en procentenhet.

Utvecklingen av bruttonationalprodukten inverkar på efterfrågeutvecklingen för flygresor och flygfrakter. Ett svagare konsumentförtroende i Finland kan leda till sjunkande efterfrågan på semesterresor och fritidsresor med reguljärflyg.

Det är värt att notera att kvartalsvisa resultatjämförelser mellan två år påverkas av påskhelgen. Då företas det färre affärsresor i höghörssegmentet. Under 2009 infaller

påskan under det andra kvartalet, 2008 firade vi påsk under det första kvartalet. Det kinesiska nyåret kan ha en försvagande effekt på efterfrågan på Finnairs flyg när det gäller den kinesisktalande passagerarmarknaden.

Förhandlingar pågår om ett nytt kollektivavtal med piloterna. Det förra avtalet löpte ut den 30 november 2008, vilket skapar en risk för arbetskonflikt. Om Finnairs plan står på marken orsakar det förluster på cirka tre miljoner per dag. Störningar i trafiken skulle dessutom skapa osäkerhet och ha negativa återverkningar på efterfrågan dagarna kring strejken.

Utsikter

År 2009 väntas bli svårt för den ekonomiska utvecklingen inom flygbolagen. Branschen kommer att omformas genom konkurser och fusioner. Finnair följer aktivt med vad som händer i branschen.

Utgångspunkten är att vi ska hålla fast vid vår Asienstrategi. Det långsiktiga målet för reguljärtrafiken är att expandera inom trafiken mellan Europa och Asien genom att dra nytta av att Helsingfors är en idealisk plats för planbyte både geografiskt och trafikmässigt. Vi ska bygga ut linjenätet genom att både öka vår egen kapacitet och utvidga samarbetet med andra.

Finnair har bekräftade kreditfaciliteter på cirka 300 miljoner euro. Europeiska investeringsbanken har dessutom lämnat ett kreditlöfte på 250 miljoner euro. Vi har ytterligare en möjlighet till återlånning av pensionsmedel på drygt 400 miljoner euro. Både dessa krediter kräver en bankgaranti. När det gäller finansieringen av de nya flygplanen kommer följderna av finanskrisen främst att påverka skuldkapitalet och prisnivån för leasingavtal.

Vi räknar med lägre bränslekostnader under 2009 än 2008. Vår säkringspolicy dämpar prisfluktuationerna på bränsle. Bränslekostnaderna väntas stå för över 22 procent av Finnairs omsättning under 2009 med nuvarande prisnivå.

Vi bedömer att konjunkturedgången i den globala ekonomin kommer att försvaga efterfrågan hos oss och försämra de genomsnittliga intäkterna från passagerar- och frakttrafiken på alla marknader. Den samlade europeiska bruttonationalprodukten går ner. Tillväxtsiffrorna för de asiatiska ekonomierna har stannat långt under prognoserna.

Den starka efterfrågan på vinterresor till mer exotiska mål kommer att avspeglas i Semestertrafiks omsättning under det första kvartalet. Vi räknar med att efterfrågan på semesterresor under nästa sommar kommer att mattas av jämfört med året innan.

Finnair är redo att banta kapaciteten i hela linjenätet och anpassa kostnaderna under 2009. Utbudet inom trafiken på Asien och reguljärtrafiken i sin helhet kommer utifrån fattade beslut att minska med cirka tre procent.

I maj 2008 sjösattes ett program att förbättra lönsamheten med 50 miljoner euro varav cirka hälften ska uppnås genom minskade personalkostnader. Vi bedömer att

effekterna kommer att uppnås fullt ut under 2009. Koncernen kommer att starta ett nytt program av samma storleksordning och håller på att välja sparområden.

Vi räknar med en klar förlust för första kvartalet 2009. Efterfrågesituationen och kostnadsutvecklingen kommer väsentligt att påverka det operativa resultatet för helåret. Utsikterna för hela året är minst sagt utmanande.

Styrelsens förslag till utdelning

Finnair Abp:s utdelningsbara medel uppgår till 458,7 miljoner euro. Styrelsen kommer att föreslå bolagsstämman att ingen utdelning lämnas för räkenskapsåret 2008.

FINNAIR ABP
Styrelsen

Press- och analytikerkonferens

Finnair anordnar en presskonferens för massmedia den 5 februari 2007 kl. 11.00 och en analytikerträff kl. 12.30 samma dag. Båda äger rum i Kontorstornet, Flygarvägen 3, Helsingfors-Vanda flygplats. Mer information och anmälan: Hanna-Kaisa Nurmi, telefon (09) 818 4951 eller hanna-kaisa.nurmi@finnair.fi.

Finnair Abp
Kommunikation
Christer Haglund
Kommunikationsdirektör

Mer information ges av:

Ekonomidirektör 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/på_svenska/investerare

FINNAIR-KONCERNENS BOKSLUTSKOMMUNIKÉ FÖR RÄKENSKAPSPERIODEN

1.1. – 31.12.2008

NYCKELTAL (milj. euro)

	2008	2007	För- ändring	2008	2007	För- ändring
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Omsättning	580,3	568,7	2,0	2 262,6	2 180,5	3,8
Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR *	28,1	70,6	-60,2	194,3	287,4	-32,4
Leasingkostnader för flygplan	20,8	20,6	1,0	82,6	81,2	1,7
Rörelseresultat, EBIT*	-12,5	24,4	-	6,6	96,6	-93,2
Förändringar i verkligt värde på derivat	-43,8	0,2	-	-57,4	14,5	-
Realisationsvinst av anläggningstillgångar	-3,8	6,2	-	-1,3	30,4	-
Rörelseresultat, EBIT	-60,1	30,8	-	-52,1	141,5	-
Periodens resultat (andel som är hänförlig till moderbolaget)	-44,1	26,9	-	-42,0	101,6	-

Rörelseresultat, EBIT % av omsättningen*	-2,2	4,3	-	0,3	4,4	-93,4
EBITDAR % av omsättningen*	4,8	12,4	-	8,6	13,2	-34,8
Flygverksamhetens enhetsintäkter eurocent/RTK	68,8	72,2	-4,7	70,1	72,6	-3,5
Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK	45,4	43,1	5,2	43,5	43,5	0,0
Resultat/aktie € före utspädning	-0,35	0,27	-	-0,33	1,04	-
Resultat/aktie € efter utspädning	-0,35	0,27	-	-0,33	1,04	-
Eget kapital/aktie €	6,04	7,70	-21,6	6,04	7,70	-21,6
Bruttoinvesteringar milj. €	13,1	62,00	-	232,8	326,3	-28,7
Bruttoinvesteringar i % av omsättningen	2,3	10,9	-	10,3	15,0	-
Soliditet, %				38,1	47,0	-18,9
Skuldsättningsgrad, % (gearing)				-11,6	-22,5	-
Justerad skuldsättningsgrad, %				63,2	35,1	-
Rullande 12 mån. avkastning på sysselsatt kapital, % (ROCE)				-2,5	14,2	-
Rullande 12 mån. avkastning på eget kapital, % (ROE)				-4,8	12,9	-

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

Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK = Rörelseintäkter inom affärsområdena Reguljärtrafik och Semestertrafik (exklusive reavinster och förändringar i verkligt värde på derivat och engångsposter)/koncernens ATK

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 bokslutskommunikén 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)

	2008	2007	För- ändring	2008	2007	För- ändring
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Omsättning	580,3	568,7	2,0	2 262,6	2 180,5	3,8
Tillverkning för eget bruk	0,5	0,6	-16,7	1,6	3,0	-46,7
Övriga rörelseintäkter	8,6	11,6	-25,9	27,1	52,8	-48,7
Rörelseintäkter	589,4	580,9	1,5	2 291,3	2 236,3	2,5
Rörelsekostnader						
Personalkostnader	143,0	150,1	-4,7	541,0	541,5	-0,1
Bränsle	131,3	115,9	13,3	567,9	439,9	29,1
Leasingkostnader för flygplan	20,8	20,6	1,0	82,6	81,2	1,7
Övriga hyror	20,8	15,3	35,9	69,3	63,8	8,6
Materialinköp och service av flygplan	37,7	18,3	106,0	96,1	76,7	25,3
Luftfartsavgifter	49,2	42,9	14,7	188,5	177,0	6,5
Markservice och catering	36,8	36,0	2,2	146,6	154,3	-5,0
Produktion av paketresor	41,4	36,8	12,5	138,9	120,6	15,2
Försäljning och marknadsföring	27,9	26,4	5,7	103,9	92,0	12,9
Avskrivningar	22,4	25,6	-12,5	110,2	112,6	-2,1
Övriga kostnader	118,2	62,2	90,0	298,4	235,2	26,9
Totalt	649,5	550,1	18,1	2 343,4	2 094,8	11,9
Rörelseresultat EBIT	-60,1	30,8	-	-52,1	141,5	-
Finansiella intäkter	4,1	9,0	-54,4	22,1	17,2	28,5
Finansiella kostnader	-5,1	-4,6	10,9	-26,7	-19,9	34,2
Resultatandel i intressebolag	0,3	0,0	-	0,3	0,1	-
Resultat före skatter	-60,8	35,2	-	-56,4	138,9	-
Direkta skatter	16,9	-8,2	-	14,6	-36,8	-
Periodens resultat	-43,9	27,0	-	-41,8	102,1	-

Andel som är hänförlig till moderbolagets aktieägare	-44,1	26,9		-42,0	101,6	
Andel som är hänförlig till minoriteten	0,2	0,1		0,2	0,5	
Resultat per aktie räknat på resultat som är hänförligt till moderbolagets ägare						
Resultat per aktie före utspädning, euro/aktie	-0,35	0,27		-0,33	1,04	
Resultat per aktie efter utspädning, euro/aktie	-0,35	0,27		-0,33	1,04	

BALANSRÄKNING (milj. euro)

	31.12.2008	31.12.2007
TILLGÅNGAR		
Långfristiga tillgångar		
Immateriella tillgångar	48,1	46,6
Materiella anläggningstillgångar	1 272,1	1 168,9
Andelar i intresseföretag	6,1	5,7
Övriga finansiella tillgångar	21,5	13,8
Uppskjutna skattefordringar	49,8	10,4
Totalt	1 397,6	1 245,4
Kortfristiga tillgångar		
Omsättningstillgångar	35,1	36,1
Kundfordringar och övriga fordringar	231,8	290,1
Övriga finansiella tillgångar	373,8	518,6
Likvida medel	18,3	21,5
Totalt	659,0	866,3
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	19,4	34,7
Tillgångar totalt	2 076,0	2 146,4
EGET KAPITAL OCH SKULDER		
Andel som är hänförlig till moderbolagets ägare		
Aktiekapital	75,4	75,4
Övrigt eget kapital	696,3	909,9
Totalt	771,7	985,3
Minoritetsandel	1,1	1,7
Eget kapital totalt	772,8	987,0
Långfristiga skulder		
Uppskjutna skatteskulder	120,6	144,5
Finansiella skulder	261,1	269,6
Pensionsåtaganden	6,1	15,8
Totalt	387,8	429,9
Kortfristiga skulder		
Skatteskulder baserade på periodens beskattningsbara inkomst	1,5	12,1
Avsättningar	61,5	53,6
Finansiella skulder	48,5	54,5
Leverantörsskulder och övriga skulder	803,9	609,3
Totalt	915,4	729,5
Skulder totalt	1 303,2	1 159,4
Eget kapital och skulder totalt	2 076,0	2 146,4

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

Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare										
	Aktie- ka- pital	Aktie- emis- sion	Över- kurs- fond	Re- serv- fond	Säk- rings- reserv	Fonden för inbetalt fritt eget kapital	Balanse- rad vinst	Totalt	Minori- tets- andel	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2007	75,4	0,0	20,4	147,7	-21,1	0,0	377,5	599,9	1,6	601,5
Omräkningsdifferenser							-0,1	-0,1		-0,1
Dividendutdelning							-8,9	-8,9	-0,4	-9,3
Aktieemission						244,9	0,0	244,9		244,9
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument					47,9			47,9		47,9
Periodens vinst							101,6	101,6	0,5	102,1
Eget kapital totalt 31.12.2007	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	470,1	985,3	1,7	987,0

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

Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare										
	Aktie- ka- pital	Aktie- emis- sion	Över- kurs- fond	Re- serv- fond	Säk- rings- reserv	Fonden för inbetalt fritt eget kapital	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	470,1	985,3	1,7	987,0
Omräkningsdifferenser							0,0	0,0		0,0
Dividendutdelning							-31,9	-31,9	-0,5	-32,4
Minoritetsförändring							0,0	0,0	-0,3	-0,3
Teckning av egna aktier	0,0	0,0	0,0				-4,7	-4,7		-4,7
Avträdelse av egna aktier/ Kostnad för aktierelaterade ersättningar						2,3	0,0	2,3		2,3
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument					-137,3			-137,3		-137,3
Periodens vinst							0,0	-42,0	0,2	-41,8
Eget kapital totalt 31.12.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	-110,5	247,2	433,5	771,7	1,1	772,8

KASSAFLÖDESANALYS (milj. euro)

	1.1.–31.12. 2008	1.1.–31.12. 2007
Kassaflöde från löpande verksamhet		
Periodens vinst	-41,8	102,1
Justeringar av periodens vinst 1)	117,2	100,0
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	26,7	19,9
Ränteintäkter	-18,9	-11,9
Övriga finansiella intäkter	-3,2	-5,1
Dividendintäkter	0,0	-0,2
Skatter	-14,6	36,8
Förändringar i rörelsekapital:		
Förändring i kundfordringar och övriga fordringar	-2,7	2,4
Förändring i omsättningstillgångar	1,0	2,4
Förändring i leverantörsskulder och övriga skulder	39,8	86,4
Betalda räntor	-13,1	-14,6
Betalda finansiella kostnader	-1,3	-2,3
Erhållna räntor	15,4	9,6
Erhållna finansiella intäkter	3,2	0,5
Betalda skatter	12,5	-24,2
Nettokassaflöde från löpande verksamhet	120,2	301,8
Kassaflöde från investeringar		
Avyttringar av dotterbolag med avdrag för tillgångar vid överlåtelsestillfället	0,0	0,6
Förvärv av dotterbolag	-3,2	-0,6
Investeringar i immateriella tillgångar	-12,7	-15,4
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-215,3	-346,2
Nettoförändring i ränteplaceringar som innehas i handelssyfte	183,1	-205,6
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	69,0	65,2
Erhållna dividender	0,0	0,2
Förändring i långfristiga fordringar	-7,8	1,7
Nettokassaflöde från investeringar	13,1	-500,1
Kassaflöde från finansiering		
Ökning av långfristiga skulder	4,9	95,6
Återbetalning och förändringar av lån	-50,0	-115,0
Aktieemission	0,0	244,9
Tekning av egna aktier	-4,7	0,0
Betalda dividender	-31,9	-8,9
Nettokassaflöde från finansiering	-81,7	216,6
Förändringar i kassaflöden	51,6	18,3
Förändringar i likvida medel		
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	291,8	273,5
Förändringar i likvida medel	51,6	18,3
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	343,4	291,8

	1.1.–31.12.2008	1.1.–31.12.2007
Noter till kassaflödesanalysen, koncernen		
1) Justeringar av periodens vinst		
Avskrivningar	110,2	112,6
Anställningsförmåner	-10,3	6,8
Övriga justeringar	17,3	-19,4
Totalt	117,2	100,0
Övriga finansiella tillgångar	373,8	518,6
Likvida medel	18,3	21,5
Kortfristiga likvida medel i balansräkningen	392,1	540,1
Tillgångar som förfaller efter 3 månader	-39,6	-222,7
Aktier som innehas för försälning	-9,1	-25,6
Totala likvida medel i kassaflödesanalysen	343,4	291,8

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KONCERNBOKSLUTET

1. UTGÅNGSPUNKT

Koncernens bokslutskommuniké har upprättats enligt finansministeriets förordning från den 9 februari 2007 om skyldighet för emittent av värdepapper att lämna regelbundna rapporter och i enlighet med IAS 34, Delårsrapportering.

2. PRINCIPER FÖR UPPRÄTTANDE AV DELÅRSBOKSLUTET

Redovisningsprinciperna överensstämmer med den internationella redovisningsstandarden, som följts när koncernens bokslut för 2008 upprättats.

Nya standarder samt uppdateringar, nya tolkningar och tillämpningar av standarderna som infördes 1.1.2008:

IFRIC 11, IFRS 2 – Transaktioner med egna aktier, även koncerninterna. Tolkningen behandlar aktierelaterade transaktioner som innefattar egna aktier eller som inbegriper koncernföretag. Standarden ger vägledning om huruvida dessa transaktioner ska redovisas som aktierelaterade ersättningar som regleras med egenkapitalinstrument eller med kontanter i de separata finansiella rapporterna för moderföretaget respektive andra berörda företag i koncernen. Tolkningen har ingen inverkan på koncernbokslutet.

Koncernen har dessutom infört följande ändring av standarder som trädde i kraft under 2008:

*IAS 39 (Ändring) och IFRS 7 (Ändring), Reclassification of Financial assets (Omklassificering av finansiella instrument) *.* Ändringarna innebär att vissa finansiella instrument ibland får omklassificeras från kategorin ”som innehas för handel” eller ”som kan säljas”. I detta fall måste extra upplysningar ges i bokslutet. Ändringarna får tillämpas från och med den 1 juli 2008. Tolkningen har ingen inverkan på koncernbokslutet.

Vi kommer att ge en detaljerad redogörelse för standarder och tillämpningar utarbetade av IASB som koncernen börjar följa från 2009 och 2010 bland Redovisningsprinciperna i Årsredovisningen för 2008.

3. KRITISKA REDOVISNINGSMÄSSIGA VÄRDERINGAR

För att kunna upprätta delårsrapporten och offentliggöra bokslutskommunikén måste ledningen göra bedömningar och antaganden som påverkar tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadposter som redovisas i bokslutet. Bedömningarna och antagandena baseras på de olika uppskattningar och faktorer som Finnairs ledning anser vara rimliga och utgör grunden för nu aktuella avgöranden och planer. Även om ledningen bedömer att förväntningarna som framgår av sådan framtidsinriktad information är rimliga, kan ingen garanti lämnas på att dessa förväntningar kommer att visa sig vara korrekta.

Följaktligen kan faktiskt framtida utfall variera väsentligt jämfört med vad som framgår av den framtidsinriktade informationen beroende på bland annat osäkerheten i ekonomin.

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. – 31.12.2008

	Reguljär- trafik	Semester- trafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli- mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	1 634,9	447,1	106,8	73,8			2 262,6
Intern omsättning	100,8	7,5	339,0	4,1	-451,4		0,0
Omsättning	1 735,7	454,6	445,8	77,9	-451,4	0,0	2 262,6
Rörelsevinst	-27,6	26,7	10,9	1,8		-63,9	-52,1
Resultatandel i intresseföretag						0,3	0,3
Finansiella intäkter						22,1	22,1
Finansiella kostnader						-26,7	-26,7
Inkomstskatter						14,6	14,6
Minoritetsandel						-0,2	-0,2
Periodens resultat							-42,0
Övriga poster							
Investeringar	196,1	0,5	34,2	0,7	0,0	1,3	232,8
Avskrivningar	77,4	0,4	30,5	1,5	0,0	0,4	110,2

PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDEN 1.1. – 31.12.2007

	Reguljär- trafik	Semestertrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli- mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	1 578,3	403,6	121,0	77,6			2 180,5
Intern omsättning	107,0	6,0	312,9	4,7	-430,6		0,0
Omsättning	1 685,3	409,6	433,9	82,3	-430,6	0,0	2 180,5
Rörelsevinst	79,2	24,2	16,9	2,9		18,3	141,5
Resultatandel i intresseföretag						0,1	0,1
Finansiella intäkter						17,2	17,2
Finansiella kostnader						-19,9	-19,9
Inkomstskatter						-36,8	-36,8
Minoritetsandel						-0,5	-0,5
Periodens resultat							101,6
Övriga poster							
Investeringar	284,6	0,2	37,5	1,5	0,0	2,5	326,3
Avskrivningar	81,7	0,4	26,0	1,6	0,0	2,9	112,6

OMSÄTTNING PER KVARTAL

	2008	2007	Förändring	2008	2007	Förändring
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Milj. euro						
Reguljärtrafik	426,2	427,5	-0,3	1 735,7	1 685,3	3,0
Semestertrafik	136,8	119,8	14,2	454,6	409,6	11,0
Flygtjänster	115,8	113,4	2,1	445,8	433,9	2,7
Resetjänster	17,9	20,2	-11,4	77,9	82,3	-5,3
Koncernelimineringar	-116,4	-112,2	3,7	-451,4	-430,6	4,8
Totalt	580,3	568,7	2,0	2 262,6	2 180,5	3,8

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

	2008	2007	Förändring	2008	2007	Förändring
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Milj. euro						
Reguljärtrafik	-27,6	20,0	-238,0	-30,1	76,2	-139,5
Semestertrafik	12,1	9,7	24,7	26,7	24,2	10,3
Flygtjänster	5,0	3,0	66,7	13,8	10,3	34,0
Resetjänster	-1,0	-0,9	11,1	2,1	2,9	-27,6
Icke fördelade poster	-1,0	-7,4	-86,5	-5,9	-17,0	-65,3
Totalt	-12,5	24,4	-151,2	6,6	96,6	-93,2

MEDELANTAL ANSTÄLLDA PER KVARTAL

	2008	2007	Förändring
	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Reguljärtrafik	4 254	4 151	2,5
Semestertrafik	464	372	24,7
Flygtjänster	3 650	3 674	-0,7
Resetjänster	1 078	1 129	-4,5
Övrig verksamhet	149	154	-3,2
Totalt	9 595	9 480	1,2

SEKUNDÄR SEGMENTRAPPORTERING – GEOGRAFISKA OMRÅDEN

KONCERNEXTERN OMSÄTTNING PER OMRÅDE

	2008	2007	Förändring	2008	2007	Förändring
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Milj. euro						
Finland	127,1	111,2	14,3	434,3	419,7	3,5
Europa	210,1	230,6	-8,9	965,8	992,8	-2,7
Asien	191,4	185,9	3,0	710,8	626,3	13,5
Nordamerika	15,7	13,7	14,6	67,6	63,2	7,0
Övriga	36,0	27,3	31,9	84,1	78,5	7,1
Totalt	580,3	568,7	2,0	2 262,6	2 180,5	3,8

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	31.12.2008		31.12.2007	
	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)
Valutaderivat				
Poster som uppfyller villkoren för säkringsredovisning:				
Valutasäkring av flygbränsle	382,7	14,0	267,0	-20,0
Valutasäkring av flygplansförvärv	484,7	26,8	463,0	-16,9
Valutasäkring av leasingbetalningar	48,4	2,2	56,3	-3,9
Totalt	915,8	43,0	786,3	-40,8
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:				
Kassaflödessäkring, köpta valutaoptioner	74,4	3,2	2,7	0,0
Kassaflödessäkring, utställda valutaoptioner				
Köptioner	12,8	0,2	54,3	0,1
Säljoptioner	18,8	-0,1	64,5	-0,6
Säkring av balansposter	46,9	-2,3	47,2	-0,6
Totalt	152,9	1,0	168,7	-1,1
Valutaderivat totalt	1 068,8	44,0	955,0	-41,9
	31.12.2008		31.12.2007	
	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)
Varuderivat				
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:				
Flygbränsleterminer	591 300	-153,1	562 750	55,3
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:				
Flygbränsleterminer	71 700	-27,6	11 100	0,6
Terminer på flygfotogen	17 000	-5,5	21 900	2,7
Terminer på flygbensin	340 500	6,9	395 000	1,1
Optioner				
Köpta, flygbränsle	28 000	0,1	64 500	2,0
Uställda, flygbränsle	28 000	-8,9	76 000	-0,7
Köpta, gasoil	47 000	0,0	48 500	3,1
Uställda, gasoil	63 500	-17,6	86 500	-0,5
Totalt		-205,6		63,5
	31.12.2008		31.12.2007	
	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:	16,7	-7,3	26,9	-13,6
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	11,7	-6,3	15,4	-10,1
Totalt	28,4	-13,6	42,3	-23,7
Ränteswappar				
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:	0,0	0,0	0,0	0,0
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	20,0	0,1	20,0	1,0
Totalt	20,0	0,1	20,0	1,0
Aktiederivat				
Optioner, Köpoptioner på aktier	0,0	0,0	16,1	8,4

6. FÖRVARV OCH AVYTTRINGAR AV FÖRETAG

Koncernens dotterbolag Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab slöt den 23 oktober 2007 ett avtal där bolaget förvärvade aktiemajoriteten i samtliga tre ryska bolag som ingår i Calypso-gruppen. Aurinkomatkat övertog 80 procent av aktierna och kontrollen över bolagen i januari 2008, då bolagen konsoliderades i koncernen. Av köpeskillingen har 2,5 miljoner euro redovisats som en investering i aktier. Under föregående rapportperiod betalades enligt överenskommelse en extra köpeskillning på 0,4 miljoner euro för aktierna i A/S Horizon Travel.

7. INKOMSTSKATT

Inkomstskatter utgörs av aktuell skatt på årets resultat och uppskjuten skatt som har redovisats i resultaträkningen till gällande skattesats.

8. DIVIDENDUTDELNING PER AKTIE

Bolagsstämman beslutade den 27 mars 2008 att en dividend på 0,25 euro per aktie skall delas ut. Dividendutdelningen uppgår totalt till 31,9 miljoner euro enligt antalet registrerade aktier per den 1 april 2008. Dividenderna betalades ut den 7 april 2008.

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

	31.12.2008	31.12.2007
Bokföringsvärde i början av perioden	1 250,2	1 067,4
Adderas	273,2	326,3
Förändring i förskott	-4,6	35,8
Minskningar	-69,0	-66,7
Avskrivningar	-110,2	-112,6
Bokföringsvärde i slutet av räkenskapsperioden	1 339,6	1 250,2

Andelen tillgångar som innehades för försäljning i början av perioden	34,7	7,6
Andelen tillgångar som innehades för försäljning i slutet av perioden	19,4	34,7

10. RÄNTEBÄRANDE FRÄMMANDE KAPITAL

Koncernens lån amorterades enligt plan under det rapporteringsperioden 2008, därtill återköptes masskuldebrevslån på 23,0 milj. 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)

	31.12.2008	31.12.2007
Ansvarsförbindelser		
Ställda panter och säkerheter för egna skulder	273,3	263,1
Borgensförbindelser för koncernbolag	68,0	67,5
Totalt	341,3	330,6

Investeringsåtaganden för materiella anläggningstillgångar uppgick till 1 508,9 miljoner euro den 31 december 2008 (1 311,1 miljoner euro 31.12.2007).

12. ÅTAGANDEN (milj. euro)

	31.12.2008	31.12.2007
Leasingåtaganden för flygplansflottan	285,9	324,8
Övriga åtaganden	202,5	177,7
Totalt	488,4	502,5

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.–31.12.2008

	Trafiken	Europa	Nord-	Asien	Finland	Reguljär-	Semes-	
	totalt		Amerika			totalt	ter-	Frakt
							trafik	
Passagerarantal (1000)	8 270	4 027	155	1 299	1 471	6 951	1 319	
Förändring/året innan, %	-4,4	-10,3	10,6	14,9	-13,5	-6,8	10,4	
Frakt och post (1000 kg)	102 144	20 698	7 508	67 447	3 125	98 778	606	102 144
Förändring/året innan, %	3,5	-7,6	1,4	14,0	-6,3	7,0	32,0	3,5
Offererade passagerarkilometer (milj.)	29 101	8 425	1 197	12 202	1 392	23 215	5 886	
Förändring/året innan, %	8,3	-2,5	8,7	18,6	-5,9	7,9	9,7	
Betalda passagerarkilometer (milj.)	21 896	5 530	1 021	9 340	818	16 708	5 188	
Förändring/året innan, %	7,8	-5,5	10,6	16,5	-8,6	6,5	12,4	
Kabinfaktor %	75,2	65,6	85,2	76,5	58,8	72,0	88,1	
Förändring/året innan, %-enh.	-0,3	-2,1	1,5	-1,4	-1,7	-1,0	2,1	
Offererade tonkilometer (milj.)	4 485							971
Förändring/året innan, %	10,1							10,1
Betalda tonkilometer (milj.)	2 545							583
Förändring/året innan, %	7,6							6,6
Total lastfaktor %	56,7							60,0 *
Förändring/året innan, %-enh.	-1,3							-2,0

* Genomsnittlig operativ transportkapacitet utgör underlag för redovisningen

15. VIKTIGA HÄNDELSE EFTER RAPPORTPERIODEN

För händelser efter rapportperiodens utgång hänvisar vi till bokslutskommunikén, redogörelsedelen.