

Lönsamheten förbättrades betydligt under första halvåret

Nyckeltalen för januari – juni i sammandrag

- Omsättningen ökade med 1,3 procent till 955,0 (943,1) miljoner euro.
- Passagerartrafiken minskade sammantaget med 4,1 procent jämfört med året innan, reguljärtrafiken växte med 5,5 procent procent; kabinfaktorn steg med 3,2 procentenheter från föregående år och uppgick till 76,9 (73,7) procent.
- Det operativa resultatet, det vill säga rörelseresultatet utan engångsposter, realisationsvinster och förändringar i verkligt värde på derivat blev –39,9 (–100,5) miljoner euro.
- Resultatet före skatt var –67,3 (–56,4) miljoner euro.
- Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1,6 (–114,8) miljoner euro.
- Nettoskuldssättningsgraden justerad för leasingåtaganden var 98,1 (122,4) procent
- Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av juni till 568,9 (266,0) miljoner euro.
- Soliditeten uppgick till 32,2 (33,2) procent.
- Eget kapital per aktie uppgick till 6,32 (5,64) euro.
- Resultatet per aktie blev –0,42 (–0,33) euro.

Sammandrag av de viktigaste nyckeltalen för det andra kvartalet

- Omsättningen ökade med 10,8 procent till 473,5 (427,4) miljoner euro.
- Passagerartrafiken minskade med 2,1 procent jämfört med året innan, reguljärtrafiken steg med 3,8 procent.
- Ankomstpunktligheten var 88,6 (91,7) procent under april – juni.
- Enhetsintäkten eller yelden från flygtrafiken gick upp med 3,0 procent.
- Enhetskostnaden sjönk med 6,4 procent.
- Det operativa rörelseresultatet blev –13,6 (–53,2) miljoner euro inklusive en negativ resultateffekt på ca 30 miljoner euro på grund av askmolnskrisen.
- Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 19,5 (–41,4) miljoner euro.

Siffrorna inom parentes är jämförelsetal för motsvarande period 2009.

Verkställande direktör Mika Vehviläinens kommentar till kvartalsresultatet:

Allt tyder på att flygbranschen har kommit in i ett skede av återhämtning, trots att det fortfarande finns många osäkerhetsfaktorer i världsekonomin. Efterfrågan håller på att stärkas på både passagerar- och fraktsidan och lönsamheten förbättras, även om flygbolagen än så länge visar förluster i sina delårsrapporter. Den europeiska flygtrafiken repar sig långsammare än resten av världen. Läget förvärrades under det

andra kvartalet då det isländska askmolnet lamslog flygtrafiken i Europa under en veckas tid.

Vi inom Finnair har gått in för att i första hand satsa på trafiken mellan Asien och Europa där efterfrågan huvudsakligen kommer från marknader utanför Finland. Den rådande tillväxten i efterfrågan på affärsresor härrör främst från Skandinavien, Centraleuropa och Asien.

Jag hade tre prioriteringar då jag tillträdde som verkställande direktör i februari: att få ordning på ekonomin, att utvärdera strategin samt att utveckla personalen och företagskulturen. Vi har fått ekonomin att gå åt rätt håll genom att förbättra vår kostnadsmässiga konkurrenskraft. Å andra sidan har vi också fått ordentlig draghjälp av förändringen på marknaden.

Under våren har vi sett över vår strategi och justerat målsättningar och prioriteretsområden. Vi ska vara Nordens främsta flygbolag i fråga om volym, verksamhetskvalitet, servicekvalitet och lönsamhet. I transitotrafiken mellan Europa och Asien ska vi vara bland de tre största. Samarbetet med tyska Air Berlin som inleds i slutet av 2010 stödjer vår huvudstrategi på ett perfekt sätt. Det genererar ett stort antal nya snabba flygförbindelser via Helsingfors från Europas köpkraftigaste marknad.

Vi håller på att införa en ledningsmodell som ska vara sporrande för våra anställda. Företagskulturen ska utvecklas så att den motiverar medarbetarna till goda prestationer. Personalens aktiva medverkan är en förutsättning för att företaget ska nå sina mål.

Efterfrågan tar fart, kabin- och lastfaktorn stärks och yelden eller enhetsintäkten har märkbart förbättrats. Allt detta har bidragit till att utveckla lönsamheten i en gynnsam riktning. Det är också glädjande att vi nu genererar ett positivt kassaflöde från den löpande verksamheten. Men det säger sig självt att vi inte kan vara nöjda med ett resultat som visar minus, men trenden är uppmuntrande.

Vi håller fortfarande på att genomföra vårt effektiviseringsprogram på 200 miljoner euro. Frukterna av arbetet syns i resultatet. En del av spareffekterna sammanhänger med vissa faktorer som stärker vår kostnadsmässiga konkurrenskraft och våra möjligheter att få dem med i de kollektivavtal som håller på att förhandlas fram.

Marknader och allmän översikt

De europeiska flygbolagen ökade sin yield under det första halvåret både i fråga om passagerare och frakt. Yelden är den genomsnittliga intäkten per passagerarkilometer och/eller tonkilometer. Undantaget var april då yelden från flygtrafiken gick ned globalt – och framför allt inom de europeiska bolagen. En tredjedel av alla flygplan i världen stod kvar på marken när askmolnet från vulkanutbrottet dominerade luftrummet.

Allmänt taget hade den stärkta efterfrågan en positiv effekt på Finnairs verksamhet under det första halvåret. Antalet betalda passagerarkilometer inom vår reguljärtrafik

ökade med en femtedel, vilket låg en bra bit över europeiskt genomsnitt. Vi uppvisade fortsatt starka tillväxtsiffror även i maj och juni.

Omsättningen för affärsområde Flygtrafik började gå upp redan i mars, för första gången efter att lågkonjunkturen satte in. Yelden för både passagerare och frakt förbättrades betydligt under det andra kvartalet efter en neråtgående trend i början av 2010.

De större asiatiska ekonomierna har växt snabbare än övriga regioner i världen. Det påverkar vår verksamhet i en gynnsam riktning, eftersom Asien väger tungt i vår strategi. Vi har ökat vår marknadsandel i förhållande till huvudkonkurrenterna.

Det har också skett en mycket kraftig uppgång i efterfrågan på frakter. I maj inledde vi reguljär frakttrafik från Helsingfors till Hongkong och Söul. Den har fått en lovande start.

Trots att den reguljära trafiken ökade markant låg den totala trafiken för det första halvåret under nivån 2009. Det berodde på att trafiken för Semesterflyg blev cirka 30 procent lägre än året innan.

Enhetsintäkten per betald passagerarkilometer utvecklades negativt under förra året och trenden fortsatte även under det första kvartalet 2010. Efter att marknadsläget förändrats började yieldkurvan peka rejält uppåt.

Fremsta orsaken till tillväxten är att affärsresandet återhämtat sig på marknaderna utanför Finland. Också efterfrågan på resor i Business Class steg under det andra kvartalet särskilt på flyg till och från Asien, men även på linjerna i Europa.

Förändringarna i yield har också påverkat omsättningsutvecklingen. Under första kvartalet sjönk omsättningen med närmare sju procent jämfört med föregående år, men växte däremot med över tio procent under det andra kvartalet.

De första månaderna av året bjöd på många operativa utmaningar i form av extrema väderförhållanden och problem då markservicen lades ut på en extern leverantör. Det påverkade bagagehanteringen. Flygens punktlighet förbättrades mot slutet av halvårsperioden.

På grund av askmolnet som paralyserade flygtrafiken i Europa var vi tvungna att ställa in över 1 700 flygturer under en dryg veckas tid. Det rörde sig om mer än 140 000 bokade platser.

EU-kommissionens och flygbolagens åsikter gick kraftigt isär om skyldigheten att ersätta strandsatta passagerare för extra kostnader till följd av flygstopp. Efter förhandlingar nådde Finnair och finska Konsumentverket en kompromiss där vi kompenserar passagerarna för extra utlägg med vissa begränsningar. I resultatet för det andra kvartalet ingår en förlust på cirka 30 miljoner euro till följd av askmolns krisen.

Ekonomiskt resultat 1.1–30.6.2010

Finnairkoncernen hade under januari – mars en omsättning på 955,0 (943,1) miljoner euro, en ökning med 1,3 procent jämfört med året innan. Koncernens operativa rörelseresultat exklusive poster av engångskaraktär, realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat blev –39,9 (–100,5) miljoner euro inklusive cirka 30 miljoner euro i förluster till följd av askmolnskrisen. Resultatet före skatt var –67,3 (–56,4) miljoner euro.

Förändringar i verkligt värde på derivat gav en negativ påverkan med 6,4 miljoner euro på resultatet för de sex första månaderna av året. Motsvarande post förbättrade resultatet med 47,6 miljoner euro under samma period 2009.

Kapaciteten räknat i antal flygstolar minskades med 8,1 procent under januari – juni och antalet betalda passagerarkilometer sjönk med 4,1 procent. Trafiken på Asien ökade med 12,7 procent. Den totala kabinfaktorn steg från föregående år med 3,2 procentenheter till 76,9 procent. Den transporterade godsmängden växte med 33,9 procent jämfört med året innan. Finnair transporterade totalt 3,5 passagerare under januari – juni.

Koncernens yield eller totala enhetsintäkter per betalda passagerarkilometer minskade med 0,7 procent. Den genomsnittliga intäkten per passagerare gick ned med 3,5 procent. Enhetsintäkten per tonkilometer från frakttrafiken växte med 14,1 procent. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och frakttrafiken sjönk med 2,9 procent.

De operativa kostnaderna i euro utan poster av engångskaraktär, realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat minskade med 4,3 procent under januari – juni. Enhetskostnaden räknat i tonkilometer gick ned med 8,4 procent.

Resultaten av effektiviseringsåtgärderna syns i våra större kostnadsposter. Cirka 15 miljoner euro av personalkostnaderna fördes över till posterna markservice och catering efter att bagagehanteringen och lagerfunktionen lagts ut på entreprenad.

Nettokassaflödet från löpande verksamhet uppgick till 1,6 (–114,8) miljoner euro under rapportperioden. Resultatet per aktie för januari – juni var –0,42 (–0,33) euro.

Ekonomiskt resultat 1.4–30.6.2010

Omsättningen ökade under det andra kvartalet med 10,8 procent till 473,5 (427,4) miljoner euro. Koncernens operativa rörelseresultat exklusive engångsposter, realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat blev –13,6 (–53,2) miljoner euro inklusive cirka 30 miljoner euro i förluster till följd av askmolnskrisen. Den justerade rörelsevinstmarginalen var –2,9 (–12,4) procent. Resultatet före skatt utgjorde –37,9 (–31,6) miljoner euro.

Förändringar i verkligt värde på derivat redovisades mot kvartalsresultatet. Dessa gav en negativ resultatpåverkan med 6,8 miljoner euro. Samma post påverkade resultatet positivt med 24,2 miljoner euro under motsvarande period 2009. Den kraftiga

svängningen beror på fluktuationer i priserna på bränslemarknaden. Förändringar i verkligt värde på derivat får ingen kassaflödeseffekt.

Kapaciteten räknat i antal flygstolar minskades med 4,0 procent under april – juni och antalet betalda passagerarkilometer sjönk med 2,1 procent. Trafiken på Asien ökade med 15,7 procent. Den totala kabinfaktorn steg från året innan med 1,5 procentenheter till 73,4 procent. Den transporterade godsmängden växte med 44,3 procent.

Den totala yelden – intäkten per passagerarkilometer – från reguljär- och chartertrafik växte med 6,9 under det andra kvartalet som följd av den positiva förändringen i efterfrågestrukturen. Resorna i Business Class ökade märkbart under kvartalet. Intäkten per passagerare steg med 14,0 procent. Yelden från frakttrafiken – räknat i tonkilometer – ökade med 32,7 procent. Det vägda medeltalet av yelden från passagerar- och frakttrafiken gick upp med 0,8 procent.

De operativa kostnaderna i euro utan poster av engångskaraktär, realisationsvinster från försäljning av anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat växte med 2,2 procent jämfört med föregående år. Enhetskostnaden för flygtrafiken per betalda tonkilometer minskade med 6,4 procent.

Trafikavgifterna steg med 18 procent på grund av ökad flygtrafik och högre avgifter för överflygningar i ryskt luftrum. Däremot sjönk personalkostnaderna och kostnaderna för bränsle avsevärt, både absolut och i förhållande till yelden. Övriga hyror ökade med 18 procent, vilket främst beror på att fastigheterna på flygplatsen såldes och hyrdes tillbaka.

Materialinköp samt service och underhåll av planen gick upp med 38 procent. Orsaken är en omläggning av bokningssystemet för motorservice på inhyrda plan och särkostnader för överlåtelse av flygmaskiner. Förändringar av dollarkursen gentemot euron påverkade dessutom kostnaderna för service och underhåll.

Nettokassaflödet från löpande verksamhet uppgick till 19,5 (–41,4) miljoner euro under rapportperioden.

Askmolnskrisen medför en negativ resultatpåverkan för Finnair på totalt cirka 30 miljoner euro för det andra kvartalet. Extra kostnader och intäktsförluster ingår i det operativa resultatet och redovisas inte som engångskostnader.

Investeringar, finansiering och riskhantering

Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av juni till 568,9 (266,0) miljoner euro. Nettoskuldsättningsgraden (gearing) var 36,1 (45,2) procent. Justerat för leasingåtaganden uppgick nettoskuldsättningsgraden till 98,1 (122,4) procent. Soliditeten utgjorde 32,2 (33,2) procent. Finnair har en god soliditet jämfört med branschen som helhet.

Investeringar gjordes med 143,5 (327,5) miljoner euro under januari – juni. Vi räknar med drygt 200 miljoner euro för helåret.

Under 2009 träffade Finnair ett avtal om finansiell leasing på cirka 165 miljoner euro för anskaffning av tre bredbukiga Airbus A330. Exportkreditinstituten i ägarländerna till Airbus gick in som garantier för leasingen. Ett plan levererades i december 2009 och de två övriga under första halvåret 2010. Av de två sistnämnda planen anlände ett under det första kvartalet och det andra i april.

Vi har möjlighet att återlåna pensionsmedel på cirka 330 miljoner euro hos pensionsförsäkringsbolaget Ilmarinen. Det krävs en bankgaranti för att ta upp lånet.

I juni förnyade Finnair en utnyttjad syndikerad kreditfacilitet på 200 miljoner euro som står som reservfinansiering. Den nya faciliteten löper över tre år. Ett kortfristigt företagscertifikatprogram på 200 miljoner euro ökar den finansiella flexibiliteten ytterligare. Vid bokslutstillfället hade 46 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 74 procent för de närmaste sex månaderna och därefter för följande 21 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 flygfotogen och gasolja.

Förändringar i verkligt värde på derivat som innehas för säkring och hålls till förfall redovisas i resultaträkningen. Också valutakursförändringar på grund av ett nytt bokningssystem för motorservice som infördes under rapportperioden förs mot resultatet. Med förändring avses en realiserad värderingsvinst eller -förlust på finansiella instrument enligt IFRS-principerna. Posten ger ingen kassaflödeseffekt och ingår inte i det operativa rörelseresultatet. Förändringen i verkligt värde på derivat var -6,4 miljoner euro (+ 47,6 milj. euro) och effekten av valutakursförändring på grund av att bokningssystemet för motorservice lagts om blev -14,0 miljoner euro under januari – juni.

I det operativa rörelseresultatet för januari – juni ingår realisationsresultat på -15,7 (-91,0) miljoner euro från försäljning av derivat för säkring av bränsle. Beloppet redovisas på raden Bränsle i resultaträkningen. Reaförlusterna gäller både valutaderivat och bränslederivat. Av det operativa resultatet för andra kvartalet utgör 4,1 miljoner euro realisationsförluster.

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 +9,1 (-62,0) miljoner euro efter uppskjuten skatt. I beloppet ingår valutaderivat och bränslederivat samt vissa mindre finansiella poster.

Förstärkningen av USA-dollar gentemot euron påverkar Finnairs resultat negativt. På grund av en hög säkringsgrad hade det ingen betydande påverkan på det operativa resultatet för januari – juni, men resultatpåverkan kommer att bli mer markant framöver. I slutet av juni var 68 procent av den dollardominerade valutakorgen säkrad för 12 månader framåt. En avsevärd del av vår försäljning sker i andra valutor än euro. Det betyder att en försvagning av euron för det mesta påverkar intäkterna positivt.

Aktien

Finnair hade ett marknadsvärde på 512,5 (481,8) miljoner euro vid NASDAQ OMX Helsinki (Helsingforsbörsen) den 30 juni 2010. Sista betalkursen på aktien var 4,00 (3,76) euro. Den högsta kurs som noterades för Finnairs aktie under januari – juni var 4,78 (5,24) euro, den lägsta noteringen var 3,61 (3,52) euro och medelkursen var 4,16 (4,36) euro. Antalet omsatta aktier uppgick till 16,5 (6,8) miljoner stycken med ett värde på 68,4 (29,8) miljoner euro.

Antal aktier i Finnair som var registrerade i Handelsregistret den sista juni uppgick till 128 136 115 stycken. Finska staten innehade 55,8 (55,8) procent av aktierna i Finnair. Andelen utländska direkt- och förvaltarregistrerade aktieinnehav utgjorde 16,0 (18,3) procent.

Finnair innehade 387 429 egna aktier den sista mars 2010, vilket motsvarade 0,3 procent av det totala antalet utestående aktier. Inga egna aktier förvärvades eller överläts under januari – juni.

Förändringar i ledningen inom Finnair

Anssi Komulainen blev ansvarig direktör för Kundservice den 10 maj. Han har tidigare varit personaldirektör för koncernen. Timo Riihimäki, tidigare kundservicedirektör, lämnade företaget.

Som ny personaldirektör har anställts Manne Tiensuu, psyk. mag. Han tillträder posten den 1 september.

Jukka Hämmäläinen, tidigare verkställande direktör för Northport Oy, lämnade sin anställning den 31 juli. Ari Kuutschin, jur. kand., har utsetts till ny verkställande direktör med tillträde 1 augusti. Han har arbetat tidigare inom personalfunktionen.

Följande omorganiseringar av ledningsgruppen kommer att göras den 1 september:

Vice verkställande direktör Lasse Heinonen är fortsättningsvis ställföreträdare för verkställande direktören. Han har linjeansvar för fraktverksamheten, den tekniska verksamheten, cateringverksamheten samt mark- och fastighetstjänsterna inom Finnair.

Erno Hildén som nu är ansvarig för enheten Produktion blir ny ekonomidirektör i koncernen. Även Finnair Aircraft Service som förvaltar koncernens flotta kommer att ingå i hans ansvarsområde. Ny direktör för Produktion blir Ville Iho. Han ansvarar tills vidare också för enheten Resurshantering.

Antalet medlemmar i direktionen utökades den 1 juni. Följande personer har utsetts till nya medlemmar: Petri Schaaf, försäljningsdirektör, Markku Malmipuro, direktör för Flygtrafik och Kati Lehesmaa, direktör för kabinserviceavdelningen. Dessutom har alla personalgrupper en företrädare i koncernledningen. Tidigare roterade medlemskapet mellan olika personalorganisationer.

Information om val av nya styrelseledamöter och revisorer gavs i föregående delårsrapport.

Personal

Medelantalet anställda i Finnairkoncernen uppgick till 7 621 personer under januari – juni, en minskning med 16,2 procent jämfört med föregående år. Av dessa arbetade 3 566 inom Affärsområde Flygtrafik. Det sammanlagda personalantalet inom teknik, catering och markservice var 2 681 personer. Resetjänster hade 1 141 anställda. Personalen inom övrig verksamhet uppgick till 233 personer.

Koncernledningen och personalens företrädare arbetade under våren gemensamt på att hitta lämpliga sätt att förbättra arbetskulturen och genomföra strategin. Dialogen mellan anställda och ledning stärktes med en kampanj.

Kollektivavtalet för Finlands Flygvärdinne- och Stewardförening löpte ut den sista april.

Förhandlingarna återupptas i början av augusti efter sommaruppehållet. Avtalet med Luftfartsunionen som representerar markservicepersonalen och den tekniska personalen gäller till 31 augusti 2010. I mitten av augusti startar förhandlingarna om nytt avtal.

Ettåriga kollektivavtal tecknades med ingenjörsfacket och de högre tjänstemännen på Finnair i juni. De löper således fram till den sista maj 2011.

I juni slöts även ett avtal med teknikerfacket vid Finnair. Avtalet gäller i två år det vill säga till den sista maj 2012.

Kollektivavtalet med Finlands Flygtjänstemän löper ut den 30 april 2011, medan pilotavtalet gäller fram till sista oktober 2011.

Förändringar i flygflottan

Helägda dotterbolaget Finnair Aircraft Finance Oy förvaltar koncernens flygflotta.

Finnairkoncernen hade totalt 61 passagerarplan i trafik den sista juni 2010.

Medelåldern på våra plan är lite på sex år. Därmed har vi en av världens modernaste flygflottor.

En ny bredbukig maskin av typen Airbus A330-300 levererades under det första kvartalet. I april anlände ett exemplar till. Ytterligare en ny Airbus A330 kommer att tas emot under det sista kvartalet av året. Totalt 12 långdistansplan flyger för närvarande på våra passagerarrrutter. Alla är tillverkade av Airbus.

Vi hyr in två bredbukiga Airbus A340-300 med 272 säten för att möta de växande behoven inom trafiken på Asien. Leasingavtalen för planen är flexibla och löper över en period på cirka fyra år. Maskinerna ansluts till vår flotta i slutet av detta år och början av 2011.

Som ett led i harmoniseringen av Finnairflottan gjorde vi oss av med tre inhyrda Boeing 757-200 som flugits av Semestertrafik, beställde fem nya Airbus A321ER och förlängde hyrestiden för fyra återstående Boeing 757. Vi kommer att utrangera de

sista Boeing 757-planen när de nya A321ER-maskinerna anländer 2013 och 2014. Finnair är det första flygbolag som beställt en version utrustad med Winglets, vingfenor. I samband med beställningen hade vi även lämnat en order på två långdistansplan för leverans 2012–2013. Ordern kommer dock inte att genomföras på det sätt som planerats.

Sista exemplaret av Boeing MD-11 som trafikerat de interkontinentala passagerarlinjerna togs ur trafik i februari. Koncernen äger fortfarande två MD-11-maskiner. Den ena har byggts om till fraktplan och sattes i trafik i maj på rutterna Helsingfors – Hongkong och Helsingfors – Söul. På hösten ska den andra MD-11-maskinen konverteras till fraktplan. Båda planen har redan sålts till en privat riskkapitalinvestor genom en förfärd där äganderätten övergår till den nya innehavaren den första januari 2011. Vi ligger i förhandlingar om en eventuell återinhyrning av maskinerna för att på nytt sätta in dem i fraktrafik.

Finnair Aircraft Finance utökade dessutom flottan av uthyrda Embraer E170-plan från två till fyra genom att i maj hyra ut två exemplar till Kenya Airways. Hyresavtalet löper över fyra år.

Miljö

Finnair ska vara det självklara valet för flygresenärer som har förväntningar på både kvalitet och miljö. Det innebär att Finnair tar hänsyn till miljöaspekter i all verksamhet och alla beslut som fattas.

Vi deltar i arbetet för ett hållbarare samhälle och för en aktiv dialog med våra intressenter. Vi har för andra året i rad gett ut en hållbarhetsredovisning som upprättas enligt GRI:s riktlinjer. Den beskriver vår policy för en hållbar utveckling och de måttstockar vi använder. Rapporteringen 2009 uppnådde GRIs högsta nivå, A. Vi har dessutom redovisat vår miljöpåverkan inom ramen för det globala projektet CDP (Carbon Disclosure Project) under fyra år i följd.

Vi började systematiskt förnya vår flygflotta 1999. Förnyelseprogrammet för långdistanslinjerna är slutfört och i dag flyger vi med en av världens modernaste flottor. Vi vidtar även operativa åtgärder både till lands och i luften för att minska förbrukningen av energi och material i möjligaste mån.

Under våren presenterade vi våra nya ambitiösa utsläppsmål fram till 2017. Vi strävar efter att minska utsläppen med 24 procent jämfört med nivån 2009.

Flygbolagen inom Europeiska unionen kommer att ingå i handeln med utsläppsrätter från 2012. Systemet berör alla plan som landar eller startar i Europa. En del av flygets utsläppsrätter kommer att delas ut gratis. Hur många och vilket antal som tillfaller Finnair är fortfarande en öppen fråga. Reglerna för den andra perioden av handeln med utsläppsrätter mellan 2013 och 2020 har inte ännu fastställts definitivt. Det gör att vi har svårt att vidta förberedelser för utsläppshandeln. Vi har låtit upprätta en verifieringsplan som uppfyller myndigheternas krav.

Finnair har som ambition att i samverkan med olika aktörer se till att systemet med utsläppsrätter blir världsomfattande och förhindra att det stör konkurrensen inom branschen.

Utvecklingen inom affärsområdena

Affärsområdena utgör den primära indelningsgrunden för bokslutsrapportering per segment inom Finnairkoncernen. Rapportering per segment är affärsområdena Flygtrafik, Flygtjänster och Resetjänster.

Flygtrafik

Affärsområdet ansvarar för försäljning av reguljära flygresor, charterresor och flygfrakt, servicekoncept och operativ flygtrafik samt verksamhet som rör anskaffning och finansiering av flygplan. I affärsområde Reguljärtrafik ingår enheterna Försäljning och marknad, Produktion, Kundservice samt Resurshantering. Det omfattar även dotterbolagen Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy, Finnair Aircraft Finance Oy samt Finnair Flight Academy Oy som bildades den 1 januari 2010.

Omsättningen under januari – juni steg med 3,9 procent till 818,8 (788,2) miljoner euro. Det operativa rörelseresultatet blev en förlust på 35,2 (-91,2) miljoner euro. Under det andra kvartalet växte omsättningen med 14,6 procent. Det var främst en stärkt efterfrågan och en högre yield – genomsnittlig enhetsintäkt – som bidrog till ökningen.

Volymen inom reguljärtrafiken var 3,1 miljoner passagerare under januari – mars, en minskning med 0,9 procent jämfört med året innan. Antalet betalda passagerarkilometer inom reguljärtrafiken steg däremot med 5,5 procent samtidigt som kapaciteten drogs ned med en procent. Det gjorde att kabinfaktorn steg med 4,6 procentenheter från föregående år till 74,3 procent. Under det andra kvartalet växte omsättningen med 3,8 procent.

Yielden från den reguljära passagerartrafiken sjönk med 0,7 procent under januari – juni, men ökade med 5,8 procent under det andra kvartalet. Variationerna i yield berodde bland annat på att efterfrågan på biljetter i Business Class steg mot slutet av året. Försäljningen av affärsresor tog ordentlig fart under det andra kvartalet. Efterfrågan på Business Class-biljetter har ökat betydligt kraftigare än den totala efterfrågan. Affärsresenärer står totalt sett för sju procent av den reguljära trafiken, men utgör 12 procent av passagerarna på Asienlinjerna. Största delen av efterfrågeökningen kommer från marknader utanför Finland.

Frakter svarar för över tio procent av de totala intäkterna inom affärsområde Flygtrafik. Yielden från den reguljära frakttrafiken växte med 14,1 procent under första kvartalet och med 32,7 procent under det andra. Den totala transporterade fraktvolymer räknat i tonkilometer steg med 33,9 procent under januari – juni. Under det andra kvartalet var ökningen 44,3 procent jämfört med föregående år. Frakttrafiken vände till en rejäl vinst under första hälften av 2010 efter förra årets minusresultat.

Vår marknadsandel inom reguljär passagerartrafik från Finland till utrikes destinationer är cirka 50 procent. Vi har ökat marknadsandelen i förhållande till huvudkonkurrenterna särskilt på Asienrutterna. Vår andel av den inhemska marknaden har däremot minskat främst för att vi dragit ned på kortare inrikes flyglinjer. Det har å andra sidan bidragit till en högre kabinfaktor och bättre lönsamhet.

Ankomstpunktligheten inom reguljärtrafiken försämrades under januari – juni jämfört med året innan på grund av att trafiken inte alltid fungerade som planerat i början av 2010. Den sjönk med 9,8 procentenheter till 79,7 (89,5) procent. Efter att vi fått bukt med problemen blev ankomstpunktligheten bättre. Den steg till 88,6 procent under det andra kvartalet, vilket är 3,1 procentenheter mindre än föregående år.

Chartertrafiken sjönk under januari – juni med 27,9 procent jämfört med föregående år. Antalet passagerare var cirka 446 200. Antalet utbudna eller tillgängliga passagerarkilometer på Semesterflyg gick ned med 31,3 procent under januari – juni. Genomsnittsintäkten per betald passagerarkilometer eller yelden minskade med 29,5 procent jämfört med året innan. Kabinfaktorn för charterflyg ökade med 2,3 procentenheter till 88,9 procent.

Vår marknadsandel av chartertrafiken sjönk på grund av att flera researrangörer började använda flygbolag som ingick i den egna koncernen.

Flygtjänster

Affärsområdet omfattar service och underhåll av flygplan, marktjänster 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. Affärsområdets verksamhet består främst av koncernintern produktion av tjänster. En fjärdedel av Flygtjänsters omsättning kommer från externa kunder.

Affärsområdets omsättning minskade med 0,9 procent, till 212,5 (214,4) miljoner euro under januari – juni. Det operativa rörelseresultatet förbättrades däremot jämfört med föregående år och uppgick till 3,9 (2,1) miljoner euro. Omsättningen ökade något under det andra kvartalet och rörelsevinsten steg till 2,3 (–0,2) miljoner euro.

Verksamheten inom enheten Catering består av tillredning och leverans av mat och dryck samt så kallad Travel Retail – ombordförsäljning, förbeställning av varor och kundförsäljning på flygplatserna i Helsingfors, Tammerfors och Åbo.

Caterings omsättning har sjunkit på grund av att servicekonceptet ändrats, men lönsamheten ligger fortfarande på en tillfredsställande nivå. Enheten har genomfört anpassningsåtgärder för att arbetsstyrkan ska vara rätt dimensionerad till efterfrågan på måltider ombord. En orsak till att Travel Retail tappat omsättning är om- och utbyggnadsarbetena på Helsingfors-Vanda flygplats som temporärt har inneburit minskad försäljningsyta.

Finnair Teknik ombildades den 1 januari 2010 till två helägda dotterbolag, Finnair Technical Services Oy och Finnair Engine Services Oy.

Enhetens operativa rörelseresultat för januari – juni landade på minus, men blev något bättre än föregående år. Förlusten berodde främst på särkostnader för underhåll och service av MD-11-planet och Boeing 757-maskinerna innan de överläts till sina nya ägare. Drygt 20 procent av enhetens omsättning kommer från externa kunder.

Finnair Technical Services och svenska charterflygbolaget Nova Airlines AB (Novair) skrev ett avtal om service och komponenter för tre Airbus A320. Ett liknande avtal slöts med A.J. Walter (Aviation) Ltd.

Dessutom ingicks ett flerårigt avtal mellan Finnair Technical Services och svenska charterbolaget TUIfly Nordic om tungt underhåll och linjeunderhåll på Boeingtyperna 757 och 767.

Finnair Engine Services har träffat avtal för 2010 med ett flertal flygbolag i Ryssland och på andra håll i Europa om motorreparationer och reparationer av APU-anläggningar.

Northport Oy som levererar marktjänster redovisade ett förlustresultat för januari – juni, men hade en lite bättre lönsamhet än ifjol.

Resetjänster (researrangörer och resebyråer)

Affärsområdet består av koncernens researrangörer – Aurinkomatkat med det estniska dotterbolaget Horizon Travel och dotterbolaget Calypso i Sankt Petersburg – samt resebyråerna Area och Finlands Resebyrå inklusive det baltiska dotterbolaget Estravel. I Resetjänster ingår även Amadeus Finland Oy som erbjuder integrerade resebyråsystem och ett bokningssystem för turistnäringen.

Omsättningen under januari – juni sjönk med 12,5 procent till 163,4 (186,7) miljoner euro. Den operativa rörelseförlusten blev dock mindre än året innan, 1,2 miljoner euro mot 5,1 miljoner euro för samma period 2009. Lönsamhetsförbättringen var en effekt av sparåtgärder som genomfördes förra året och bantad produktion.

Det isländska askmolnet orsakade intäktsförluster och extra kostnader för enheterna inom affärsområdet under det andra kvartalet. Aurinkomatkat blev tvungen att ställa in avgångar på grund av flygförbudet och resebyråerna måste inhibera ett flertal gruppresor under en veckas tid. Logi och mat för resenärer som måste bli kvar på resmålen och olika lösningar att transportera hem dem medförde betydande kostnader.

Aurinkomatkat är Finlands största researrangör med en marknadsandel på 37 procent. Efterfrågan på paketresor minskade i Finland med över tio procent under vintersäsongen 2009–2010 jämfört med året innan. Aurinkomatkat drog ned sin produktion för att möta den lägre efterfrågan. Också produktionen för sommaren 2010 inskränktes något. Aurinkomatkat flyger enbart med Finnairplan till sina destinationer. Populäraste sommarresmålen är Grekland och Turkiet. Colombia är en

ny destination för vintern 2010–2011. Sri Lanka kommer att återupptas på programmet.

Den estniska marknaden för paketresor minskade drastiskt under 2009 och visar ännu inga tecken på återhämtning. En estnisk researrangör gick i konkurs. Horizon Travel har dock lyckats anpassa verksamheten till efterfrågan trots det svåra marknadsläget.

Aurinkomatkat fortsatte att långsiktigt bygga upp sin verksamhet i Ryssland. Kundnöjdheten ligger på topp, men trots det drog Aurinkomatkat ned på sin produktion av paketresor när den ryska ekonomin kraftigt försämrades. Rubeln har förstärkts på den senaste tiden och det har fått efterfrågan på paketresor att vakna till liv. Sommarutbudet består av tio destinationer vid Medelhavet.

Finlands Resebyrå och Area är branschledande i Finland. Estravel är en av de ledande resebyråerna på den baltiska marknaden. Inrikes affärsresor visade en liten tillväxt i maj för första gången sedan 2008 då marknaden hamnade i en djup lågkonjunktur. Våra resebyråer lyckades vinna nya avtal med några storkunder efter en anbudsruna.

Som ett led i den nya strategin kommer verksamheten med fritidsresor inom Area och Finlands Resebyrå att föras över till en ny affärsenhet inom Finnair Abp, Resor på egen hand och fritidsresor i grupp. Enheten som startar sin verksamhet under hösten blir den största leverantören av dessa tjänster i Finland.

Tjänster och produkter för flygtrafik

Finnair har 60 reguljärflyg i veckan till nio resmål i Asien under sommarsäsongen. Våra asiatiska destinationer är Bangkok, Delhi, Hongkong, Nagoya, Osaka, Peking, Shanghai, Söul och Tokyo. Vi flyger till de tre japanska städerna sammanlagt 20 gånger per vecka. I juni 2011 kommer vi att utöka antalet flygturer per vecka till Hongkong från nuvarande sju till 12. Samtidigt kommer vi att öppna en nonstoplinje till Singapore som kommer att trafikeras varje dag.

Vi har anslutningsflyg till vårt asiatiska linjenät från 40 flygplatser i Europa och från 12 inrikes flygplatser. Dessutom har vi ett stort utbud av nonstopflyg från Finland ut i Europa. I augusti startar vi en ny flyglinje från Helsingfors till Bromma flygplats utanför Stockholm. Vi kommer även att återvända till Stuttgart i augusti då vi börjar flyga dit från Helsingfors tio gånger i veckan.

Flygpassagerarna utsåg Finnair till Nordeuropas bästa flygbolag i en enkät som utfördes av det oberoende undersökningsföretaget Skytrax. Skytrax tillkännagav hedersutnämningen i maj. Omkring 18 miljoner flygpassagerare från ett hundratal länder svarade på enkäten. **oneworld** valdes för sjunde gången till världens bästa flygallians av deltagarna i samma enkät.

I maj tog Finnair emot ett pris av flygplatsen i Bryssel för att vi var det punktligaste bolaget som flög från den belgiska huvudstaden till europeiska destinationer under 2009.

Lojalitetsprogrammet Finnair Plus har förnyats och erbjuder nu fler möjligheter att tjäna ihop och använda poäng. Sommaren 2009 öppnade Finnair en webbutik där lojalitetskunder kan betala sina inköp genom att kombinera poäng och pengar.

Som ett led i förnyelsen justerade vi gränserna för de olika medlemsnivåerna i programmet. En medlem kan numera kvalificera sig för en högre nivå med ett lägre antal poäng än tidigare. I stället går poäng snabbare ut än förut. Innehavare av Plus-kort kan även överföra poäng till familjemedlemmar.

Vi har gjort vissa ändringar i ombordserveringen på våra plan. Portionsstorlekarna vid huvudmåltiderna i turistklass på flygningar till Asien och USA har blivit större. På längre reguljärflygningar i turistklass inom Europa serveras bröd med mättande fyllning eller en matig sallad samt kaffe/te eller läsk. På kortare inrikes rutter, flygningar inom Norden eller Baltikum samt till Polen och Sankt Petersburg bjuder vi på kaffe/te eller juice. Dessutom serveras mellanmål mot en avgift.

Bagagereglererna kommer att ändras den 1 september. Då får resenärer i turistklass checka in en resväska som väger maximalt 23 kilo i stället för 20 kilo som förut. Resenärer i Business Class, Finnair Plus-medlemmar på nivåerna Platinum-, Gold och Silver, medlemmar på högre nivå i ett lojalitetsprogram som drivs av en allianspartner inom **oneworld** samt resenärer som löst den dyraste biljetten i turistklass får checka in två resväskor på 23 kilo styck. Den tidigare viktbegränsningen för bagage var 30 kilo.

I mars öppnade Finnair en Facebooksida som nu har närmare 20 000 medlemmar. Den har visat sig vara en effektiv kanal för interaktiv kundkommunikation till exempel när det händer något som avviker från det normala.

Under vintersäsongen 2009–2010 flög Finnair Semesterflyg med långdistansplan av typen Airbus A330-300 förutom med Boeing 757.

I juli gav EU-kommissionen och amerikanska Trafikministeriet DoT grönt ljus åt ett transatlantiskt samarbete mellan allianspartnerna i **oneworld** där Finnair har varit med i drygt tio år. Det innebär att Finnair, American Airlines, British Airways, Iberia och Royal Jordanian kan bygga ut sitt samarbete när det gäller flygningar över Atlanten. Det är ett viktigt beslut särskilt med tanke på konkurrensen mellan olika flygallianser, eftersom vissa allianser har denna rättighet sedan tidigare.

Efter att indiska Kingfisher Airlines blivit medlem i **oneworld** Alliance kommer vårt nätverk i Indien att växa. Medlemskapet blir aktuellt under 2011. Kingfisher tillför **oneworld** 56 nya destinationer i Indien.

oneworld har beslutat att anta Air Berlin som ny medlem i alliansen. Air Berlin är Tysklands nästa största flygbolag. Medlemsprocessen väntas vara slutförd i början av 2012. Finnair och Air Berlin har dessutom avtalat om att inleda code share. Vi avser att bedriva kommersiellt samarbete på flyglinjer mellan Tyskland och Finland. Senare kommer även Finnairs trafik på Asien med i bilden.

Risker och osäkerhetsfaktorer under den närmaste framtiden

Flyget hör globalt sett till de mest konjunkturkänsliga branscherna. Utvecklingen av BNP, investeringar och global handel påverkar i hög grad efterfrågan på flygresor och flygfrakt.

Inneliggande passagerar- och fraktbokningar omfattar en så kort period att det är svårt att ställa prognoser långt in i framtiden. Övriga yttre chocker av typen askmoln kan snabbt påverka efterfrågeutvecklingen för flygtrafiken.

Om passagerarbeläggningen eller kabinfaktorn förändras med en procentenhet, blir effekten på koncernens operativa resultat något under 15 miljoner euro. I fall yielden från passagerartrafiken förändras med en procentenhet, påverkas koncernens rörelseresultat även då med nästan 15 miljoner euro.

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

En förändring på tio procent av världsmarknadspotentialen på bränsle ger en resultatpåverkan med cirka 20 miljoner euro på årsbasis efter gjord säkring. Om dollarkursen förändras gentemot euron med tio procent blir resultateffekten på årsbasis cirka 18 miljoner euro efter valutasäkring. Marknadspotentialen på bränsle har gått upp med drygt 40 procent jämfört med andra kvartalet 2009.

Finnair har en säkringspolicy som dämpar prisfluktuationerna för bränsle. Även konkurrenternas policy för bränslesäkring påverkar vår förmåga att klara oss i kostnadskonkurrensen. Våra viktigaste konkurrenter har samma riktlinjer för sin säkringspolicy som vi.

Väsentliga händelser efter räkenskapsåret

Finnair beslutade att stärka sitt linjenät för matartrafik i Finland genom att träffa ett samarbetsavtal med Flybe, Europas största flygbolag som specialiserat sig på regional flygtrafik. Detta på grund av den osäkerhet som uppstod hos Finncomm som länge varit partner till Finnair inom matartrafik till inrikeslinjer.

Samarbetet inleds i slutet av oktober med tre propellerplan som är stationerade på Helsingfors-Vanda flygplats. Vid behov kan samarbetet utökas. Flybe är även en potentiell partner om Finnair vill befästa sin ställning i Skandinavien och Östersjöregionen.

Utsikter

Man kan se en klart stigande efterfrågan på flygresor och yielden förbättras. Vi förutspår att affärsresandet kommer att öka framför allt på marknader utanför Finland. Det gäller att få ekvationen pris och kabinfaktor att gå ihop så att den totala omsättningen blir så bra som möjligt.

Genom att öka kapaciteten på ett kontrollerat sätt räknar vi med att kabinfaktorn ska ligga kvar på en bra nivå under det andra halvåret. Vi tror att problemen med överkapacitet kommer att lösa sig i och med att efterfrågan växer globalt. Vi bedömer att efterfrågan på semesterresor kommer att bli i nivå med 2009.

Efterfrågan på flygfrakter har vänt rejält uppåt. Den har stärkts framför allt på den asiatiska marknaden, vilket bidrar till att skapa bättre förutsättningar för vår fraktverksamhet. Vi planerar att utvidga verksamheten något.

Vi har hittat områden och metoder där vi ska genomföra tidigare beslutade sparprogram. Tack vare programmen förväntar vi oss att lönsamheten ska utvecklas positivt mot slutet av året.

Vi räknar med lägre bränslekostnader under innevarande år jämfört med året innan eftersom våra nya flygplan har en bättre bränsleekonomi. Bränslekostnaderna uppskattas motsvara drygt 21 procent av vår omsättning under 2010 med nuvarande prisnivå och säkringspolicy.

Vi avser att öka kapaciteten för vår passagerartrafik med nästan fem procent jämfört med föregående år. Antalet betalda passagerarkilometer inom reguljärtrafiken kommer troligtvis att öka, medan kapacitet från Semesterflyg minskar en aning.

Med ökad efterfrågan, högre omsättning och bättre yield räknar vi med att lönsamheten kommer att förbättras. Dessutom fortsätter vi att målmedvetet genomföra sparåtgärder. Vi förutspår därför att resultatet för senare hälften av 2010 kommer att visa en vinst.

FINNAIR ABP
Styrelsen

Press- och analytikerkonferens

Finnair anordnar en presskonferens för massmedia den 6 augusti 2010 kl. 11.00 och en analytikerträff kl. 12.30. Båda äger rum i Kontorstornet, Flygarvägen 3, Helsingfors-Vanda flygplats. För mer information och anmälan ring Marjo Kalliola, telefon (09) 818 4972, eller e-posta till marjo.kalliola@finnair.fi.

Finnair Abp
Kommunikation
Christer Haglund
Kommunikationsdirektör

Närmare information ges av:

Lasse Heinonen, VVD och ekonomidirektör
Telefon (09) 818 4950
lasse.heinonen@finnair.fi

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

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

www.finnair.fi/konserni (välj önskat språk)

FINNAIR-KONCERNENS DELÅRSRAPPORT 1.1. – 30.6.2010

NYCKELTAL

	2010	2009	För- ändring	2010	2009	För- ändring	2009
milj. euro	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.- 30.6.	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Omsättning	473,5	427,4	10,8	955,0	943,1	1,3	1 837,7
Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR *	32,5	-4,9	-	52,5	-6,2	-	21,0
Leasingkostnader för flygplan	17,0	18,9	-10,1	35,3	38,2	-7,6	74,4
Operativa rörelseresultat, EBIT*	-13,6	-53,2	-	-39,9	-100,5	-60,3	-171,1
Förändringar i verkligt värde på derivat och valutakurser för service och underhåll	-20,8	24,2	-	-20,4	47,6	-	55,5
Realisationsvinst av anläggningstillgångar och engångsposter	1,1	0,2	-	-1,1	0,0	-	0,7
Rörelseresultat, EBIT	-33,3	-28,8	-	-59,2	-52,9	11,9	-114,9
Periodens resultat (andel som är hänförlig till moderbolaget)	-28,2	-23,4	-	-50,0	-41,8	19,6	-95,3

Rörelseresultat, EBIT % av omsättningen*	-2,9	-12,4	-	-4,2	-10,7	-	-9,3
EBITDAR % av omsättningen*	6,9	-1,1	-	5,5	-0,7	-	1,1
Flygverksamhetens enhetsintäkter eurocent/RTK *	73,3	71,1	3,0	69,0	70,5	-2,1	67,2
Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/RTK*	75,3	80,4	-6,4	72,1	78,7	-8,4	74,7
Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK*	48,1	44,2	7,8	46,7	43,4	7,7	43,8
Resultat/aktie € före utspädning **	-0,23	-0,18	-	-0,42	-0,33	-	-0,76
Resultat/aktie € efter utspädning **	-0,23	-0,18	-	-0,42	-0,33	-	-0,76
Eget kapital/aktie €	6,32	5,64	12,1	6,32	5,64	12,1	6,45
Bruttoinvesteringar milj. €	74,8	199,3	-	143,5	327,5	-	347,6
Bruttoinvesteringar i % av omsättningen	15,8	46,6	-	15,0	34,7	-	18,9
Soliditet, %				32,2	33,2		34,2
Skuldsättningsgrad, % (gearing)				36,1	45,2		26,8
Justerad skuldsättningsgrad, %				98,1	122,4		90,0
Rullande 12 mån. avkastning på sysselsatt kapital, % (ROCE)				-7,8	-9,3		-7,8
Rullande 12 mån. avkastning på eget kapital, % (ROE)				-13,7	-11,9		-12,1

* utan realisationsvinster, förändringar i verkligt värde på derivat och poster av engångskaraktär.

Enhetsintäkter från flygverksamheten c/RTK = Intäkter från flygverksamheten/RTK från flygverksamheten

Enhetskostnader inom flygverksamheten c/RTK = Rörelsekostnader inom flygverksamheten/RTK från flygverksamheten

Enhetskostnader inom flygverksamheten c/ATK = Rörelsekostnader inom flygverksamheten/ATK inom flygverksamheten

** Ingår ränta av Hybrid bond.

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 +Innehav utan bestämmande inflytande

Operativa rörelseresultat:

Rörelseresultat 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 %:

Eget kapital + Innehav utan bestämmande inflytande *100

Balansomslutning - erhållna förskott

Avkastninga på eget kapital %: (ROE)

Resultat *100

Eget kapital + Innehav utan bestämmande inflytande (i genomsnitt)

RESULTATRÄKNING

	2010	2009	För- ändring	2010	2009	För- ändring	2009
milj. euro	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.- 30.6.	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Omsättning	473,5	427,4	10,8	955,0	943,1	1,3	1 837,7
Tillverkning för eget bruk	3,3	0,5	560,0	3,8	0,9	322,2	4,7
Övriga rörelseintäkter	5,4	4,0	35,0	8,2	7,9	3,8	14,9
Realisationsvinst av anläggningstillgångar *	1,6	0,2	-	1,6	0,0	-	32,9
Rörelseintäkter	483,8	432,1	12,0	968,6	951,9	1,8	1 890,2
Rörelsekostnader							
Personalkostnader	105,9	116,6	-9,2	217,8	251,8	-13,5	482,3
Bränsle	103,1	109,3	-5,7	208,4	241,1	-13,6	450,3
Leasingkostnader för flygplan	17,0	18,9	-10,1	35,3	38,2	-7,6	74,4
Övriga hyror	21,3	18,1	17,7	40,1	44,8	-10,5	81,4
Service och underhåll av plan	29,5	21,4	37,9	57,5	47,5	21,1	92,5
Luftfartsavgifter	49,8	42,2	18,0	94,3	87,2	8,1	171,1
Markservice och catering	41,6	30,1	38,2	82,6	63,5	30,1	130,2
Produktion av paketresor	22,3	25,3	-11,9	60,2	70,8	-15,0	131,1
Försäljning och marknadsföring	21,6	20,1	7,5	41,5	40,5	2,5	77,2
Avskrivningar	29,1	29,4	-1,0	57,1	56,1	1,8	117,9
Övriga kostnader	54,6	53,7	1,7	112,1	110,9	1,1	220,0
Operativa resultat totalt	495,8	485,1	2,2	1 006,9	1 052,4	-4,3	2 028,4
Operativa rörelseresultat EBIT	-13,6	-53,2	-74,4	-39,9	-100,5	-60,3	-171,1
Förändringar i verkligt värde på derivat och valutakurser för service och underhåll	-20,8	24,2	-0	-20,4	47,6	-	55,5
Engångsposter	-0,5	0,0	-	-0,5	0,0	-	-32,2
Kostnader totalt	517,1	460,9	12,2	1027,8	1004,8	2,3	2 005,1
Rörelseresultat, EBIT	-33,3	-28,8	15,6	-59,2	-52,9	11,9	-114,9
Finansiella intäkter	1,0	0,9	11,1	3,5	4,0	-12,5	8,9
Finansiella kostnader	-5,7	-3,7	54,1	-11,7	-7,5	56,0	-18,7
Resultatandel i intressebolag	0,1	0,0	-	0,1	0,0	-	0,1
Resultat före skatter	-37,9	-31,6	-	-67,3	-56,4	19,3	-124,6
Direkta skatter	10,1	8,3	-	17,8	14,7	21,1	29,4
Räkenskapsperiodens resultat	-27,8	-23,3	-	-49,5	-41,7	18,7	-95,2

Andel som är hänförlig till moderbolagets aktieägare av räkenskapsperiodens resultat	-28,2	-23,4		-50,0	-41,8		-95,3
Innehav utan bestämmande inflytande	0,4	0,1		0,5	0,1		0,1
Resultat per aktie räknat på resultat av räkenskapsperiodens resultat som är hänförligt till moderbolagets ägare							
Resultat per aktie före utspädning, euro/aktie	-0,23	-0,18		-0,42	-0,33		-0,76
Resultat per aktie efter utspädning, euro/aktie	-0,23	-0,18		-0,42	-0,33		-0,76

* Ingår inte i de operativa rörelseresultaten.

BALANSRÄKNING

milj. euro	30.6.2010	30.6.2009	31.12.2009	1.1.2009
TILLGÅNGAR				
Långfristiga tillgångar				
Immateriella tillgångar	41,8	46,9	46,1	48,1
Materiella anläggningstillgångar	1 481,0	1 524,0	1 469,0	1 272,1
Andelar i intresseföretag	7,9	5,8	8,3	6,1
Övriga finansiella tillgångar	15,9	21,3	20,5	21,5
Uppskjutna skattefordringar	61,8	75,1	52,1	70,2
Totalt	1 608,4	1 673,1	1 596,0	1 418,0
Kortfristiga tillgångar				
Omsättningstillgångar	47,7	37,4	36,8	35,1
Kundfordringar och övriga fordringar	303,7	222,1	197,5	231,8
Övriga finansiella tillgångar	542,7	249,5	598,2	373,8
Likvida medel	26,2	16,5	9,2	18,3
Totalt	920,3	525,5	841,7	659,0
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	19,4	19,4	19,4	19,4
Tillgångar totalt	2 548,1	2 218,0	2 457,1	2 096,4
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Andel som är hänförlig till moderbolagets ägare				
Aktiekapital	75,4	75,4	75,4	75,4
Övrigt eget kapital	731,5	645,5	748,3	638,4
Totalt	806,9	720,9	823,7	713,8
Innehav utan bestämmande inflygtande	1,0	0,7	0,9	1,1
Eget kapital totalt	807,9	721,6	824,6	714,9
Långfristiga skulder				
Uppskjutna skatteskulder	98,4	121,6	99,1	120,6
Finansiella skulder	738,6	421,1	637,4	261,1
Pensionsåtaganden	0,0	0,0	0,0	6,1
Totalt	837,0	542,7	736,5	387,8
Kortfristiga skulder				
Skatteskulder baserade på periodens beskattningsbara inkomst	0,0	0,0	0,0	1,5
Avsättningar	111,2	104,4	112,0	109,6
Finansiella skulder	133,6	181,4	201,8	48,5
Leverantörsskulder och övriga kortfristiga skulder	658,4	667,9	582,2	834,1
Totalt	903,2	953,7	896,0	993,7
Skulder totalt	1 740,2	1 496,4	1 632,5	1 381,5
Eget kapital och skulder totalt	2 548,1	2 218,0	2 457,1	2 096,4

KASSAFLÖDESANALYS

milj. euro	1.1.–30.6.2010	1.1.–30.6.2009
Kassaflöde från löpande verksamhet		
Räkenskapsperiodens resultat	-49,5	-41,7
Justeringar av periodens resultat ¹	46,8	-4,5
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	11,7	7,5
Ränteintäkter	-2,8	-3,8
Övriga finansiella intäkter	-0,6	-0,1
Dividendintäkter	-0,1	-0,1
Skatter	-17,8	-14,7
Förändringar i rörelsekapital:		
Förändring i kundfordringar och övriga fordringar	-71,2	13,2
Förändring i omsättningstillgångar	5,5	-2,3
Förändring i leverantörsskulder och övriga skulder	87,6	-64,1
Betalda räntor	-8,8	-5,9
Betalda finansiella kostnader	-1,1	-0,4
Erhållna räntor	1,9	4,5
Erhållna finansiella intäkter	0,0	0,1
Betalda skatter	0,0	-2,5
Nettokassaflöde från löpande verksamhet	1,6	-114,8
Kassaflöde från investeringar		
Förvärv av dotterbolag	-0,1	0,0
Investeringar i immateriella tillgångar	-1,0	-3,9
Investeringar i materiella anläggningstillgångar *	53,2	-300,9
Nettoförändring i ränteplaceringar som innehas i handelssyfte	203,3	39,6
Nettoförändring i kortfristiga investeringar	1,4	6,3
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	1,3	0,3
Erhållna dividender	0,1	0,1
Förändring i långfristiga fordringar	4,6	0,2
Nettokassaflöde från investeringar	262,8	-258,3
Kassaflöde från finansiering		
Ökning av långfristiga skulder	47,7	308,0
Återbetalningar och förändringar av lån	-144,8	-15,1
Hybrid Bond	0,0	0,0
Förvärv av egna aktier	0,0	0,0
Betalda dividender	0,0	0,0
Nettokassaflöde från finansiering	-97,1	292,9
Förändringar i kassaflöden	167,3	-80,2
Förändringar i likvida medel		
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	262,9	343,4
Förändringar i likvida medel	167,3	-80,2
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	430,2	263,2

KASSAFLÖDESANALYS

milj. euro	1.1.–30.6.2010	1.1.–30.6.2009
Noter till kassaflödesanalysen, koncernen		
1) Justeringar av periodens resultat		
Avskrivningar	57,1	56,1
Anställningsförmåner	-2,8	-10,0
Förändringar i verkligt värde på derivat och valutakurser för service och underhåll	20,4	-47,6
Övriga justeringar	-6,8	-3,0
Totalt	67,9	-4,5
Övriga finansiella tillgångar	542,7	249,5
Likvida medel	26,2	16,5
Kortfristiga likvida medel i balansräkningen	568,9	266,0
Tillgångar som förfaller efter 3 månader	-115,4	0,0
Aktier som innehas för försäljning	-23,3	-2,8
Totala likvida medel i kassaflödesanalysen	430,2	263,2

KALKYL ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare											
milj. euro	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	Inne- hav utan be- stäm- mande infly- tande	Hybrid- lånet	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	333,6	713,8	1,1	0,0	714,9
Dividend- utdelning							0,0	0,0	-0,5	0,0	-0,5
Förändring i verkligt värde på säkrings- instrument 30.6.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	333,6	713,8	0,6	0,0	714,4
Periodens resultat							-41,8	-41,8	0,0		-41,8
Poster i en utökad resultat- räkning				48,5		0,4	0,0	48,9	0,1	0,0	49,0
Periodens utökade resultat	0,0	0,0	0,0	48,5	0,0	0,4	-41,8	7,1	0,1	0,0	7,2
Eget kapital totalt 30.6.2009	75,4	20,4	147,7	-62,0	247,2	0,4	291,8	720,9	0,7	0,0	721,6

KALKYL ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare											
milj. euro	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	Inne- hav utan be- stäm- mande infly- tande	Hybrid- lånet	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2010	75,4	20,4	147,7	-25,2	247,2	0,5	238,3	704,3	0,9	119,4	824,6
Dividend- utdelning							0,0	0,0	-0,4	0,0	-0,4
Poster i en utökad resultat- räkning 30.6.2010	75,4	20,4	147,7	-25,2	247,2	0,5	238,3	704,3	0,5	119,4	824,2
Hybrid lånet							0,0	0,0		0,0	0,0
Periodens resultat							-50,0	-50,0	0,0	0,0	-50,0
Poster i en utökad resultat- räkning				34,3		-1,1	0,0	33,2	0,5	0,0	33,7
Periodens utökade resultat	0,0	0,0	0,0	34,3	0,0	-1,1	-50,0	-16,8	0,5	0,0	-16,3
Eget kapital totalt 30.6.2010	75,4	20,4	147,7	9,1	247,2	-0,6	188,3	687,5	1,0	119,4	807,9

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare											
milj. euro	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	Inne- hav utan be- stäm- mande infly- tande	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
Förändrad redovisnings- princip							-35,6	-35,6	0,0	0,0	-35,6
Justerat kapital 1.1.2009	75,4	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	333,6	713,8	1,1	0,0	714,9

KONCERNENS DELÅRSRAPPORT, NOTER

1. UTGÅNGSPUNKT

Koncernens delårsrapport har upprättats i enlighet, 9.2.2007, med IAS 34, den internationella standarden för delårsrapporter såsom den antagits av EU.

2. REDOVISNINGSPRINCIPER

Redovisningsprinciperna överensstämmer med de riktlinjer som följts när koncernens bokslut för 2009 upprättades med undantag för redovisning av basunderhåll på leasing motorer. För en mer detaljerad redogörelse se punkt 16.

Följande nya standarder samt uppdateringar, nya tolkningar och tillämpningar av standarderna som infördes 1.1.2010 är relevanta för koncernen:

- IFRS 5 (ändrad) Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter. Ändringen specificerar de upplysningskrav som finns för långfristiga anläggningstillgångar (eller avyttringsgrupper) som klassificeras som anläggningstillgångar som innehas för försäljning eller avvecklade verksamheter. Den klargör också att det allmänna kravet i IAS fortfarande gäller, särskilt punkt 15 (att ge en rättvisande bild) och punkt 125 (källor till osäkerhet i uppskattningar).

- IFRS 8 (ändrad) Rörelsesegment Ändringen klargör att bara företag vars rörelseresultat regelbundet granska av företagets högsta verkställande beslutsfattare ska redovisa segmentinformation. Dessutom har vissa mindre ändringar av teknisk karaktär gjorts i standarden.

- IAS 7 (reviderad) Kassaflödesanalys. Ändringen innebär att endast kostnader som resulterar i att en tillgång redovisas i balansräkningen kan klassificeras som investeringsverksamhet.

- IAS 17 (reviderad) Leasing Förändringen innebär att vid klassificering av mark ska hänsyn tas till det faktum att mark har obegränsad livslängd. Leasing av mark ska klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing enligt reglerna i standarden.

- IAS 39 (reviderad) Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Förändringen förtydligar att en långivare som får återbetalning av ett lån i förtid kan kompenseras för kommande förlust av ränteintäkter genom inlösen av optioner. Återinvesteringsrisken minskar och därmed den ekonomiska förlusten. Derivatet ska vara nära relaterat till en kapitalskuld.

- IAS 39 (reviderad) Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Ändring av stycke 2 (g) klarlägger att IAS 39 bara tillämpas på (a) bindande (termins)kontrakt mellan köpare och säljare för att kunna slutföra ett förvärv någon gång i framtiden, att (b) löptiden för ett terminskontrakt inte får överstiga den tid som rimligen åtgår för att erhålla nödvändiga beslut och kunna slutföra ett förvärv och att (c) undantaget inte ska tillämpas på optionskontrakt som vid genomförandet leder till bestämmande inflytande i ett bolag eller på liknande investeringar i intressebolag eller på transaktioner av samma slag. Förväntat kassaflöde ger resultatpåverkan.

- IAS 39 (reviderad) Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Förändringen klargör att värdeförändringar på derivat som tecknas för att säkra framtida kassaflöden ska föras från eget kapital och redovisas i resultaträkningen under den period då det säkrade framtida kassaflödet har resultatpåverkan.

Inga väsentliga effekter har uppstått på koncernens resultat och finansiella ställning vid tillämpningen av dessa reviderade standarder.

IASB utvecklar nya standarder och tolkningar som ska tillämpas från 2011 och 2012. Vi kommer att ge en mer detaljerad redogörelse för dem i redovisningsprinciperna för upprättande av koncernbokslutet 2010.

3. KRITISKA REDOVISNINGSMÄSSIGA VÄRDERINGAR

För att kunna upprätta denna delårsrapport måste ledningen göra bedömningar och antaganden som påverkar tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadsposter i bokslutet. 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 2009.

4. INFORMATION PER SEGMENT

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

PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDENA 1.1. – 30.6.2010

	Flygtrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli-mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro						
Extern omsättning	742,0	50,5	162,5			955,0
Intern omsättning	76,8	162,0	0,9	-239,7		0,0
Omsättning	818,8	212,5	163,4	-239,7	0,0	955,0
Rörelseresultat	-50,7	5,5	-1,2		-12,8	-59,2
Resultatandel i intresseföretag					0,1	0,1
Finansiella intäkter					3,5	3,5
Finansiella kostnader					-11,7	-11,7
Inkomstskatter					17,8	17,8
Innehav utan bestämmande inflytande					-0,5	-0,5
Periodens resultat						-50,0
Övriga poster						
Investeringar	138,9	4,5	0,1	0,0	0,0	143,5
Avskrivningar	47,6	8,2	0,7	0,0	0,6	57,1

PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDEN 1.1. – 30.6.2009

	Flygtrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli-mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro						
Extern omsättning	705,0	52,4	185,7			943,1
Intern omsättning	83,2	162,0	1,0	-246,2		0,0
Omsättning	788,2	214,4	186,7	-246,2	0,0	943,1
Rörelseresultat	-91,2	2,1	-5,1		41,3	-52,9
Resultatandel i intresseföretag					0,0	0,0
Finansiella intäkter					4,0	4,0
Finansiella kostnader					-7,5	-7,5
Inkomstskatter					14,7	14,7
Innehav utan bestämmande inflytande					-0,1	-0,1
Periodens resultat						-41,8
Övriga poster						
Investeringar	313,9	12,1	1,0	0,0	0,5	327,5
Avskrivningar	43,0	11,5	0,7	0,0	0,9	56,1

OMSÄTTNING PER KVARTAL

	2010	2009	Förändring	2010	2009	Förändring	2009
	1.4.–30.6.	1.4.–30.6.	%	1.1.–30.6.	1.1.–30.6.	%	1.1.–31.12.
Milj. euro							
Flygtrafik	415,6	362,6	14,6	818,8	788,2	3,9	1 537,9
Flygtjänster	101,8	101,6	0,2	212,5	214,4	-0,9	421,3
Resetjänster	63,3	71,9	-12,0	163,4	186,7	-12,5	346,5
Koncernelimineringar	-107,2	-108,7	-1,4	-239,7	-246,2	-2,6	-468,0
Totalt	473,5	427,4	10,8	955,0	943,1	1,3	1 837,7

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

	2010	2009	Förändring	2010	2009	Förändring	2009
	1.4.-30.6.	1.4.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro							
Flygtrafik	-10,6	-47,4	-77,6	-35,2	-91,2	-61,4	-161,4
Flygtjänster	2,3	-0,2	-	3,9	2,1	85,7	7,3
Resetjänster	-1,6	-2,8	-42,9	-1,2	-5,1	-76,5	-4,3
Icke fördelade poster	-3,7	-2,8	32,1	-7,4	-6,3	17,5	-12,7
Totalt	-13,6	-53,2	-74,4	-39,9	-100,5	-60,3	-171,1

MEDELANTAL ANSTÄLLDA PER KVARTAL

	2010	2009	Förändring
	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%
Flygtrafik	3 566	4 060	-12,2
Flygtjänster	2 681	3 447	-22,2
Resetjänster	1 141	1 360	-16,1
Övrig verksamhet	233	231	0,9
Totalt	7 621	9 098	-16,2

SEKUNDÄR SEGMENTRAPPORTERING – GEOGRAFISKA OMRÅDEN

KONCERNEXTERN OMSÄTTNING PER OMRÅDE

	2010	2009	Förändring	2009	2009	Förändring	2009
	1.4.-30.6.	1.4.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro							
Finland	66,3	78,0	-15,0	140,8	193,8	-27,3	358,8
Europa	204,5	207,4	-1,4	394,5	398,6	-1,0	782,2
Asien	161,7	118,4	36,6	329,6	278,6	18,3	551,5
Nordamerika	17,9	14,1	27,0	30,8	24,9	23,7	55,9
Övriga	23,1	9,5	143,2	59,3	47,2	25,6	89,3
Totalt	473,5	427,4	10,8	955,0	943,1	1,3	1 837,7

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 2009.

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

DERIVATAVTAL

Derivat	30.6.2010		30.6.2009		31.12.2009	
	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 kraven för säkringsredovisning:						
Valutasäkring av flygbränsle	314,2	37,8	329,1	1,8	299,1	-3,0
Valutasäkring av flygplansförvärv						
Verkligt värde säkring	281,1	35,1	503,4	11,8	491,0	7,1
Kassaflöde säkring	0,0	0,0	34,5	0,3	0,0	0,0
Valutasäkring av leasingbetalningar	27,0	3,1	29,4	0,5	36,2	-0,6
Totalt	622,3	76,0	896,4	14,4	826,3	3,5
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Kassaflödessäkring, köpta valutaoptioner	214,3	-1,6	40,8	1,4	214,8	0,9
Kassaflödessäkring, utställda valutaoptioner						
Köptioner	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0
Säljoptioner	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0
Säkring av balansposter	103,4	2,9	90,4	-4,3	90,0	1,9
Totalt	317,7	1,3	147,2	-2,9	304,8	2,8
Valutaderivat totalt	940,0	77,3	1 043,7	11,5	1 131,1	6,3
	30.6.2010		30.6.2009		31.12.2009	
	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)
Varuderivat						
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Flygbränsleterminer	500 850	-31,9	542 600	-78,0	538 600	-34,7
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Flygbränsleterminer	96 250	-1,5	61 700	-7,5	48 400	0,7
Terminer på flygfotogen	0	0,0	2 000	-0,4	0	0,0
Terminer på flygbensin	84 500	3,8	202 500	7,2	120 500	4,3
Optioner						
Köpta, flygbränsle	71 000	0,3	75 000	0,0	68 000	0,8
Utsälda, flygbränsle	98 000	-1,0	89 500	-2,3	80 500	-0,4
Köpta, flygbensin	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Utsälda, flygbensin	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Totalt		-30,3		-81,0		-29,3
	30.6.2010		30.6.2009		31.12.2009	
	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 kraven för säkringsredovisning:	1,2	-0,5	10,6	-5,2	6,9	-3,8
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	5,4	-1,9	9,3	-4,8	4,7	-2,6
Totalt	6,6	-2,4	19,9	-10,0	11,6	-6,4
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:	45,0	-0,7	20,0	0,2	20,0	-0,2
Totalt	45,0	-0,7	20,0	0,2	20,0	-0,2

Aktiederivat						
Optioner						
Köpooptioner på aktier	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

6. FÖRVARV OCH AVYTTRINGAR AV FÖRETAG

Finnair Teknik ombildades den 1 januari 2010 till två helägda dotterbolag, Finnair Technical Services Oy och Finnair Engine Services Oy. Bolagiseringen skapar strukturell flexibilitet med tanke på framtida samarbetsmodeller. Bägge bolagen ingår i segmentet Flygtjänster.

Verksamheten vid Finnairs utbildningscenter bolagiserades rapportperioden till Finnair Flight Academy Oy. Det ingår i segmentet Flygtrafik. Bolaget ska erbjuda utbildnings- och kompetensutvecklingstjänster av hög kvalitet till Finnair, som är den största kunden. Finnairs flygakademi kommer främst att ordna kompetensbevarande utbildning för piloter och kabinpersonal för att de ska kunna behålla sin behörighet samt typutbildning. Akademin säljer också flygutbildningstjänster till externa kunder.

Koncernen har sålt sin intresseandel i fastighetsbolaget Kiinteistö Oy Lentäjantie 3 och förvärvat en majoritetsandel på 85,7 procent i det estniska bolaget Back Office Services Estonia OÜ.

7. INKOMSTSKATT

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

8. DIVIDENDUTDELNING PER AKTIE

Bolagsstämman beslutade den 31 mars 2010 att ingen dividend delas ut för räkenskapsåret 2009.

9. FÖRÄNDRING I MATERIELLA OCH IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

milj. euro	30.6.2010	30.6.2009	31.12.2009
Bokföringsvärde i början av räkenskapsperioden	1 534,5	1 339,6	1 339,6
Investeringar i anläggningstillgångar	143,5	330,3	413,2
Förändring i förskott	-61,1	-22,6	-22,2
Minskningar	-1,1	-0,9	-63,3
Transfer	-16,5	-	-
Avskrivningar	-57,1	-56,1	-132,8
Bokföringsvärde i slutet av räkenskapsperioden	1 542,2	1 590,3	1 534,5

Andelen tillgångar som innehades för försäljning i början av räkenskapsperioden	19,4	19,4	19,4
Andelen tillgångar som innehades för försäljning i slutet av räkenskapsperioden	19,4	19,4	19,4

10. RÄNTEBÄRANDE FRÄMMANDE KAPITAL

Lån amorterades enligt plan. Resten av de lån som redovisas i bokföringen utgör gamla lån som tagits upp mot säkerhet. De har en avvikande avtalsstruktur och av den orsaken bokförs en nettoamortering både som ett upptaget lån och som en amortering på lånet till bruttobeloppet.

11. ANSVARSFÖRBINDELSER

milj. euro	30.6.2010	30.6.2009	31.12.2009
Ställda panter och säkerheter för egna skulder	725,4	451,8	680,0
Borgensförbindelser för koncernbolag	69,1	82,1	81,4
Totalt	794,5	533,9	761,4

Investeringsåtaganden för materiella anläggningstillgångar uppgick till 1.200,0 miljoner euro den 30 juni 2010 (1 200,0).

12. ÅTAGANDEN

milj. euro	30.6.2010	30.6.2009	31.12.2009
Leasingåtaganden för flygplansflottan	202,9	245,1	226,5
Övriga åtaganden	246,1	198,0	256,8
Totalt	449,0	443,1	483,3

13. INSIDERINFORMATION

Insiderinformation ges i Finnairs årsredovisning för 2009. Inga väsentliga förändringar har skett efter bokslutstillfället.

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

14. TRAFIKINFORMATION 1.1.–30.6.2010

	Trafiken	Europa	Nord-	Asien	Finland	Reguljär- trafik	Semes- ter- trafik	Frakt
	totalt		Amerika			totalt		
Passagerarantal (1000)	3 519	1 730	71	606	666	3 073	446	
Förändring/året innan, %	-5,4	-1,3	-1,6	11,8	-9,4	-0,9	-27,9	
Frakt och post (1000 kg)	54 534	10 053	4 059	35 395	1 134	50 641	809	54 534
Förändring/året innan, %	33,9	12,8	38,5	35,7	-18,7	28,8	31,9	33,9
Offererade passagerarkilometer (milj.)	12 470	3 585	603	5 487	614	10 289	2 181	
Förändring/året innan, %	-8,1	-5,7	0,2	3,5	-11,1	-1,0	-31,3	
Betalda passagerarkilometer (milj.)	9 588	2 389	470	4 425	365	7 648	1 939	
Förändring/året innan, %	-4,1	-1,9	-1,6	12,7	-10,4	5,5	-29,5	
Kabinfaktor %	76,9	66,6	77,9	80,6	59,4	74,3	88,9	
Förändring/året innan, %-enh.	3,2	2,6	-1,5	6,6	0,5	4,6	2,3	
Offererade tonkilometer (milj.)	1 829							444
Förändring/året innan, %	-10,2							2,4
Betalda tonkilometer (milj.)	1 186							327
Förändring/året innan, %	5,6							43,5
Total lastfaktor %	64,8							73,7 *
Förändring/året innan, %-enh.	9,7							21,1

* 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.

	2010	2009	För- ändring	2010	2009	För- ändring	2009
milj. euro	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.- 30.6.	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Periodens resultat	-27,8	-23,3	-	-49,5	-41,7	-	-95,2
Övriga poster i den utökade resultaträkningen							
Omräkningsdifferenser	-0,4	-0,1	-	-1,1	0,4	-	0,5
Förändring av likvida tillgångar som innehas för försäljning	-5,8	1,4		-0,7	2,7		12,0
Skatteandel	2,1	-0,6		0,3	-1,0		-4,2
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument	13,1	34,8	-	35,0	45,8	-	73,3
Skatteandel	-4,6	-12,1		-12,3	-16,0		-25,7
Övriga poster i den utökade resultaträkningen, totalt	6,9	36,1	-	33,2	48,9	-	85,8
Periodens utökade resultat	-20,9	12,8	-	-16,3	7,2	-	-9,4

Del av periodens utökade resultat som är hänförlig till moderbolagets ägare	-21,3	12,7		-16,8	7,1		-9,5
Del av periodens utökade resultat innehav utan bestämmande inflytande	0,4	0,1		0,5	0,1		0,1

16. NYTT REDOVISNINGSSÄTT

Bolaget har infört ett nytt sätt att redovisa obligatoriskt basunderhåll på leasingmotorer, exempelvis basservice på flygplansskrov. Nedan framgår hur det nya redovisningssättet påverkar siffrorna för 2009.

	2009	2009	2009	2009	2009	2009	2009
	1.1.-31.3.	1.4.-30.6.	1.1.-30.6.	1.7.-30.9.	1.1.-30.9.	1.10.-31.12.	1.1.-31.12.
milj. euro							
Förändringar i resultaträkningen							
Service och underhåll av plan	0,2	3,7	3,9	3,5	7,4	1,7	9,1
Rörelseresultat (EBIT)	0,2	3,7	3,9	3,5	7,4	1,7	9,1
Direkta skatter	0,0	-1,0	-1,0	-0,9	-1,9	-0,5	-2,4
Periodens resultat	0,2	2,7	2,9	2,6	5,5	1,2	6,7

	31.3.2009		30.6.2009		30.9.2009		31.12.2009
milj. euro							
Förändringar i balansräkningen							
Uppskjutna skattefordringar, uppväxt	12,5		11,5		10,6		10,1
Eget kapital	-35,4		-32,7		-30,1		-28,9
Avsättningar	47,9		44,2		40,7		39,0

17. VIKTIGA HÄNDELSE EFTER RAPPORTPERIODEN

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