



FINNAIR OYJ

Osakeanti

39 447 270 Tarjottavaa osaketta

Merkintähinta 6,30 euroa Tarjottavalta osakkeelta

Tämä Listalleottoesite liittyy osakkeenomistajien merkintätuoikeuteen perustuvaan osakeantiin ("Osakeanti"), jossa Finnair Oyj ("Finnair" tai "Yhtiö"), julkinen Suomessa kaupparekisteriin merkitty osakeyhtiö, tarjoaa merkittäväksi 39 447 270 uutta osaketta ("Tarjottavat osakkeet") merkintähintaan 6,30 euroa ("Merkintähinta") Tarjottavalta osakkeelta. Tarjottavat osakkeet ovat vapaasti luovutettavissa, ja ne tuottavat samat osakkeenomistajan oikeudet kuin olemassa olevat Yhtiön osakkeet ("Olemassa olevat osakkeet" ja yhdessä Tarjottavien osakkeiden kanssa "Osakkeet"). Kukin Olemassa olevan osakkeen omistaja saa jokaista täsmäytyspäivänä 26.11.2007 ("Täsmäytyspäivä") omistamaansa yhtä (1) Olemassa olevaa osaketta kohti yhden (1) vapaasti luovutettavissa olevan merkintätuoikeuden ("Merkintätuoikeus" ja yhdessä "Merkintätuoikeudet"), joka oikeuttaa merkitsemään Tarjottavia osakkeita. Osakkeenomistaja tai se, jolle Merkintätuoikeudet ovat siirtyneet, on oikeutettu merkitsemään jokaisella yhdeksällä (9) Merkintätuoikeudella neljä (4) uutta Tarjottavaa osaketta Merkintähintaan.

Merkintäaika, jonka aikana Tarjottavia osakkeita voi merkitä, alkaa 29.11.2007 ja päättyy 17.12.2007 klo 17.00 ("Merkintäaika"). Merkintätuoikeuksien perusteella tehty merkinnät ovat sitovia, eikä niitä voi muuttaa tai peruuttaa lukuun ottamatta kohdan "Osakeannin ehdot—Merkintöjen peruuttaminen tietyissä olosuhteissa" mukaisia tilanteita. Merkintätuoikeudet ovat julkisen kaupankäynnin kohteena OMX Nordic Exchange Helsinki Oy:ssä ("Helsingin Pörssi") 29.11.2007 alkaen 10.12.2007 asti.

Käyttämättömät Merkintätuoikeudet raukeavat 17.12.2007 klo 17.00. Katso "Yhteenveto eräistä tärkeistä Osakeantiin liittyvistä päivämääristä".

Pääjärjestäjät (kuten jäljempänä määritelty) ja Yhtiö voivat erikseen sopia toissijaisen merkinnän järjestämisestä merkitsemättä jääneiden osakkeiden osalta ("Merkitsemättä jääneet osakkeet"). Tällöin Pääjärjestäjät voivat, Yhtiön kanssa mahdollisesti tehtävän erillisen sopimuksen mukaisesti joko (i) pyrkiä hankkimaan merkitsijöitä Merkitsemättä jääneille osakkeille markkinoilla tai tarjousmenettelyn kautta tai (ii) merkitä Merkitsemättä jääneet osakkeet harkintansa mukaan ja myydä nämä osakkeet Merkintätuoikeuksien haltijoiden lukuun joko markkinoilla tai tarjousmenettelyn kautta. Pääjärjestäjät tilittävät saadun nettotuoton (Merkitsemättä jääneiden osakkeiden myyntihinta vähennettynä Merkintähinnalla, Pääjärjestäjien palkkioilla, varainsiirtoverolla ja muilla kuluilla) niille käyttämättömien Merkintätuoikeuksien haltijoille, joilla olisi ollut oikeus merkitä Merkitsemättä jääneet osakkeet. Nettotuotto tilitetään arviolta 4.1.2008. Merkitsemättä jääneiden osakkeiden merkintä tai myynti on ehdollinen Yhtiön ja Pääjärjestäjien väliselle sopimukselle sekä markkinaolosuhteille, eikä merkinnästä tai myynnistä ole takeita. Tämän takia rauenneiden Merkintätuoikeuksien haltijat eivät välttämättä saa hyvitystä rauenneista Merkintätuoikeuksistaan. Katso "Osakeannin ehdot" ja "Pääjärjestäjien kanssa tehty sopimukset ja merkintäsitoumukset".

Osakeanti koostuu (i) Merkintätuoikeuksien ja Tarjottavien osakkeiden tarjoamisesta Olemassa olevien osakkeiden haltijoille ja yleisölle Suomessa; (ii) Merkintätuoikeuksien ja Tarjottavien osakkeiden tarjoamisesta Olemassa olevien osakkeiden haltijoille Yhdysvaltain ulkopuolella *private placement* -järjestelyissä ((i) ja (ii) toteutetaan Yhdysvaltain vuoden 1933 arvopaperilain ("Yhdysvaltain arvopaperilaki") nojalla annetun Regulation S -säännöksen sekä muiden soveltuvien arvopaperilakien mukaisesti); ja (iii) Merkintätuoikeuksien ja Tarjottavien osakkeiden tarjoamisesta Yhdysvalloissa *private placement* -järjestelyissä ainoastaan Olemassa olevien osakkeiden haltijoille, jotka ovat Yhdysvaltain Rule 144A -säännöksessä määriteltyjä "hyväksytyjä institutionaalisia sijoittajia" (*qualified institutional buyers*), Yhdysvaltain arvopaperilain sallimassa poikkeustapauksessa ja soveltuvien Yhdysvaltojen osavaltioiden arvopaperilakien mukaisesti. Merkintätuoikeuksia ja Tarjottavia osakkeita ei ole rekisteröity eikä niitä tulla rekisteröimään Yhdysvaltain arvopaperilain tai minkään Yhdysvaltain osavaltion arvopaperilain mukaisesti eikä niitä ei saa tarjota tai myydä suoraan tai välillisesti Yhdysvalloissa, kuten määritelty Regulation S -säännöksessä (ellei Merkintätuoikeuksia tai Tarjottavia osakkeita ole rekisteröity Yhdysvaltain arvopaperilain mukaisesti tai ellei rekisteröintivollisuudesta ole poikkeusta, ja noudattaen Yhdysvaltain osavaltioiden arvopaperilakeja).

Ellei tässä Listalleottoesitteessä ole toisin mainittu, tätä Listalleottoesitettä ei saa lähettää kenellekään Australiaan, Japaniin, Kanadaan, Yhdysvaltioihin tai muuhun maahan, jossa Merkintätuoikeuksien toimittaminen tai Tarjottavien osakkeiden tarjoaminen olisi kiellettyä. Merkintätuoikeuksia tai Tarjottavia osakkeita ei saa suoraan tai välillisesti tarjota, myydä, myydä edelleen, siirtää tai toimittaa tällaisiin maihin tai tällaisissa maissa.

Tämä Listalleottoesite tulee lukea kokonaisuudessaan, ja Merkintätuoikeuksien käyttämisestä tai Merkintätuoikeuksien tai Tarjottavien osakkeiden ostamista harkitsevia pyydetään tutustumaan erityisesti kohtaan "Riskitekijät" Listalleottoesitteen sivulta 9 alkaen.

Olemassa olevat osakkeet ovat julkisen kaupankäynnin kohteena Helsingin Pörssin pörssilistalla. Olemassa olevien osakkeiden päätöskurssi oli 21.11.2007 Helsingin Pörssissä (viimeinen kaupankäyntipäivä ennen Merkintätuoikeuksien irtoamista) 9,00 euroa osakkeelta. Yhtiö tulee jättämään hakemuksen Tarjottavien osakkeiden listaamiseksi Helsingin Pörssiin. Tarjottavien osakkeiden kaupankäynnin Helsingin Pörssin pörssilistalla oletetaan alkavan väliaikaisilla osakkeilla arviolta 18.12.2007, ja kaupankäynnin Tarjottavilla osakkeilla oletetaan alkavan arviolta 28.12.2007. Tarjottavat osakkeet toimitetaan arvo-osuustileille arviolta 28.12.2007.

Pääjärjestäjät

Danske Markets

UBS Investment Bank

Taloudellinen neuvonantaja

Aventum Partners

Tämän Listalleottoesitteen päivämäärä on 23.11.2007

OSAKEANTIIN LIITTYVIÄ TIETOJA

Tässä Listalleottoesitteessä ”Finnair”, ”Yhtiö” ja ”Konserni” tarkoittavat asiayhteydestä riippuen joko Finnair Oyj:tä tai Finnair Oyj:tä ja sen konsolidoituja tytäryhtiötä.

Ketään ei ole valtuutettu antamaan Osakeannista mitään muita kuin tähän Listalleottoesitteeseen sisältyviä tietoja tai lausuntoja. Mikäli tällaisia tietoja tai lausuntoja annetaan, on otettava huomioon, että ne eivät ole Yhtiön tai Osakeannin pääjärjestäjänä toimivien Danske Bank A/S (”Danske Markets”) ja UBS Ltd:n (”UBS Investment Bank”) (yhdessä, ”Pääjärjestäjät”) hyväksymiä. Pääjärjestäjät toimivat tässä Osakeannissa ainoastaan Yhtiön puolesta. Danske Marketsin ja UBS Investment Bankin asiakkailleen tarjoama suoja koskee ainoastaan Yhtiötä, eivätkä ne anna neuvoja Osakeannista tai tästä Listalleottoesitteestä muille kuin Yhtiölle. Sijoittajien tulee luottaa ainoastaan tämän Listalleottoesitteen sisältämään tietoon. Tämän Listalleottoesitteen julkistaminen tai siihen liittyvä Osakeanti ei missään olosuhteissa merkitse, että Yhtiön liiketoiminnassa ei olisi tapahtunut muutoksia tämän Listalleottoesitteen päivämäärän jälkeen tai että Listalleottoesitteessä esitetyt tiedot pitäisivät paikkansa tulevaisuudessa. Sijoittajia kehoitetaan tutustumaan myös Yhtiön julkistamiin pörssitiedotteisiin.

Lukuun ottamatta velvollisuuksia ja vastuuta, joita Yhtiölle ja Pääjärjestäjille voi aiheutua Suomen lain tai jonkun muun valtion pakottavan lainsäädännön perusteella, jossa vastuun poissulkeminen olisi laitonta, mitätöntä tai täytännönpanokelvotonta, Yhtiö tai Pääjärjestäjät eivät kumpikaan hyväksy minkäänlaista vastuuta tämän Listalleottoesitteen sisällöstä tai minkään sellaisen lausuman osalta, joka on tehty tai jonka on oletettu tehdyn Listalleottoesitteen perusteella tai Yhtiön ja Pääjärjestäjien puolesta, liittyen Yhtiöön, Merkintäoikeuksiin, Tarjottaviin osakkeisiin tai Osakeantiin. Yhtiö ja Pääjärjestäjät eivät ota mitään vastuuta (paitsi edellä kuvatussa tilanteessa) tällaisen asiakirjan tai lausuman johdosta, perustuipa se sitten oikeudenloukkaukseen, sopimukseen tai muuhun perusteeseen.

Osakeannin yhteydessä kukin Pääjärjestäjä ja mikä tahansa niiden tytäryhtiö, joka toimii sijoittajana omaan lukuunsa, saa tässä ominaisuudessa merkitä Tarjottavia osakkeita ja pitää, ostaa, myydä, tarjota myytäväksi tai muuten käydä kauppaa omaan lukuunsa Osakeannissa tai muuten. Tässä Listalleottoesitteessä olevat viittaukset Tarjottaviin osakkeisiin, joita tarjotaan tai merkitään tai joilla muuten käydään kauppaa, sisältävät tarjoamisen kullekin Pääjärjestäjälle ja niiden tytäryhtiöille, jotka toimivat sijoittajina omaan lukuunsa, sekä kunkin Pääjärjestäjän ja niiden tytäryhtiöiden tekemät merkinnät tai kaupat. Pääjärjestäjät eivät aio julkistaa mitään tällaista sijoitusta tai kauppaa, jollei joku laki tai määräys sitä siihen velvoita.

Tämä Listalleottoesite on laadittu arvopaperimarkkinalain (495/1989 muutoksineen), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/71/EY täytäntöönpanosta esitteiden sisältämien tietojen, esitteiden muodon, viittauksina esitettävien tietojen, julkistamisen ja mainonnan osalta annetun Euroopan komission asetuksen (EY) N:o 809/2004 (liitteet I ja III), valtiovarainministeriön arvopaperimarkkinalain 2 luvussa tarkoitettua esitteestä antaman asetuksen (452/23.6.2005) sekä Rahoitustarkastuksen määräysten ja standardien mukaisesti. Rahoitustarkastus on hyväksynyt tämän Listalleottoesitteen (diarinumero 149/250/2007), mutta ei vastaa sen oikeellisuudesta.

Tehdessään sijoituspäätöstä sijoittajien tulee tukeutua omiin selvityksiinsä Yhtiöstä ja Osakeannin ehdoista, sekä sijoituspäätöksen eduista ja riskeistä. Listalleottoesite on saatavissa Osakeannin merkintäpaikoista, Yhtiön pääkonttorista, Helsingin Pörssin OMX Way -palvelupisteestä sekä internet-osoitteista www.finnair.fi/osakeanti ja www.sampopankki.fi.

Tiettyjen valtioiden lainsäädäntö saattaa asettaa rajoituksia tämän Listalleottoesitteen levittämiselle ja Osakeannille. Tätä Listalleottoesitettä ei saa käyttää sellaisessa yhteydessä sellaisessa maassa, jossa tarjoaminen olisi lainvastaista, tai levittää tai tarjota sellaisille henkilöille, joille levittäminen tai tarjoaminen olisi lainvastaista. Merkintäoikeuksien, Tarjottavien osakkeiden tai Osakeannin rekisteröimiseksi tai Merkintäoikeuksien tai Tarjottavien osakkeiden tarjoamiseksi yleisölle missään muualla kuin Suomessa ei ole ryhdytty minkäänlaisiin toimenpiteisiin. Yhtiö ja Pääjärjestäjät edellyttävät, että tämän Listalleottoesitteen haltuunsa saavat henkilöt hankkivat asianmukaiset tiedot tällaisista rajoituksista ja noudattavat niitä. Yhtiö ja Pääjärjestäjät eivät ole oikeudellisessa vastuussa, mikäli tämän Listalleottoesitteen haltuunsa saaneet henkilöt rikkovat näitä rajoituksia, riippumatta siitä, ovatko nämä henkilöt mahdollisia Tarjottavien osakkeiden merkitsijöitä.

Jollei tässä Listalleottoesitteessä nimenomaisesti toisin todeta:

- Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia osakkeita ei saa suoraan tai välillisesti tarjota, myydä, myydä edelleen, siirtää tai toimittaa Australiaan, Japaniin, Kanadaan, Yhdysvaltoihin tai muuhun maahan, jossa Merkintäoikeuksien tai Tarjottavien osakkeiden tarjoaminen olisi lainvastaista;
- Tätä Listalleottoesitettä ei saa toimittaa henkilöille edellä mainittuihin maihin;
- Merkintäoikeuksia saa käyttää vain edellä mainittujen maiden ulkopuolella; ja
- Merkintäoikeuksien kirjaaminen edellä mainituissa maissa olevien osakkeenomistajien tai muiden henkilöiden Suomessa sijaitsevalle arvo-osuustilille ei ole tarjous myydä eikä ostaa Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia osakkeita näille henkilöille.

Osakeantiin sovelletaan Suomen lakia ja kaikki Osakeantia koskevat riidat ratkaistaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa Suomessa.

Lisätietoa eräistä tähän Listalleottoesitteeseen, Osakeantiin sekä Yhtiön taloudellisiin tietoihin liittyvistä seikoista on esitetty kohdissa ”*Vakuutus Listalleottoesitteessä annetuista tiedoista*”, ”*Tulevaisuutta koskevat lausumat*”, ”*Tilinpäätöksiin liittyviä ja eräitä muita tietoja*”, ”*Verkkosivuston tiedot eivät kuulu Listalleottoesitteeseen*” sekä ”*Saatavilla olevia tietoja*”.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	1
Yleistä	1
Keskeiset vahvuudet	1
Liiketoimintastrategia	2
Taloudelliset tavoitteet	2
Johtoryhmä ja hallitus	2
Osingot	2
Yhteenvedo riskitekijöistä	2
Yhteenvedo Osakeannista	4
Yhteenvedo Yhtiön konsernitilinpäätöstiedoista	7
RISKITEKIJÄT	9
Lentoliikennealaan liittyviä riskejä	9
Yhtiön liiketoimintaan liittyviä riskejä	12
Sääntelyriskit	18
Osakeantiin liittyviä riskejä	19
VAKUUTUS LISTALLEOTTOESITTEESSÄ ANNETUISTA TIEDOISTA	21
TULEVAISUUTTA KOSKEVAT LAUSUMAT	21
TILINPÄÄTÖKSEEN LIITTYVIÄ JA ERÄITÄ MUITA TIETOJA	21
VERKKOSIVUSTON TIEDOT EIVÄT KUULU LISTALLEOTTOESITTEeseen	22
SAATAVILLA OLEVIA TIETOJA	22
MARKKINA- JA TOIMIALATIETOJA	22
YHTENVETO ERÄISTÄ TÄRKEISTÄ OSAKEANTIIN LIITTYVISTÄ PÄIVÄMÄÄRISTÄ	23
OSAKEANNIN TAUSTA JA SYYT SEKÄ HANKITTAVIEN VAROJEN KÄYTTÖ	24
Taustaa	24
Osakeannin syyt ja hankittavien varojen käyttö	25
OSAKEANNIN EHDOT	26
Merkintäoikeus	26
Merkintähinta	26
Merkintäaika	26
Merkintäpaikat	26
Osakkeiden merkintä ja maksaminen	26
Merkitsemättä jääneiden osakkeiden toissijainen merkintä	27
Merkintöjen peruuttaminen tietyissä olosuhteissa	27
Julkinen kaupankäynti Merkintäoikeuksilla	27
Merkintöjen maksu	28
Merkintöjen hyväksyminen	28
Tarjottavien osakkeiden kirjaaminen arvo-osuustileille ja kaupankäynti Tarjottavilla osakkeilla	28
Osakasoikeudet	28
Tiedottaminen	28
Sovellettava laki ja erimielisyyksien ratkaisu	28
Muut asiat	28
OSAKEMARKKINATIETOJA	29
OSINGOT JA OSINKOPOLITIikka	30
PÄÄOMARAKENNE JA VELKAANTUNEISUUS	31
ERÄITÄ KONSERNITILINPÄÄTÖSTIETOJA FINNAIRISTA	33
LIIKETOIMINNAN TULOS, TALOUDELLINEN ASEMA JA TULEVAISUUDENNÄKYMÄT	36
Yleistä	36
Yleiskatsaus liikevaihtoon ja kustannuksiin	36
Yhtiön liiketoiminnan tulokseen vaikuttavia tekijöitä	39
Viimeaikaiset tapahtumat	44
Lähitulevaisuuden näkymät ja tulosennuste	45
Kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) käyttöönotto	46
Liiketoiminnan tulos	46

Maksuvalmius ja pääomalähteet	63
Käyttöpääomaa koskeva lausunto	64
Tasetietoja	65
Investoinnit	66
Sopimusvastuut	66
Taseen ulkopuoliset järjestelyt	69
Rahoitusriskien hallinta	69
Keskeiset tilinpäätösten laadintaperiaatteet	70
Uusimmat kirjanpitotulkinnat	73
MARKKINAT JA KILPAILU	74
Yleistä	74
Yleinen talouskehitys	76
Suomen lentoliikennemarkkinat	76
Euroopan lentoliikennemarkkinat	77
Aasia	78
Pohjois-Amerikka	78
Kilpailuympäristö	78
Rahtimarkkinat	79
Lomamatkamarkkinat	79
FINNAIRIN LIKETOIMINTA	80
Yleistä	80
Keskeiset vahvuudet	80
Liiketoimintastrategia	82
Taloudelliset tavoitteet	83
Historia	84
Liiketoimintasegmentit	84
Laivasto	87
Reittiverkosto	88
Tuotonhallinta ja hinnoittelu	89
Lipunmyynti ja jakelu	90
Markkinointi ja kanta-asiakasjärjestelmät	90
Strategiset yhteistyökumppanit	91
Huolto ja turvallisuus	92
Tietotekniikka	92
Kiinteistöt	92
Henkilöstö	93
Konsernin oikeudellinen rakenne	94
Ympäristöasiat	94
Oikeudenkäynnit	94
Vakuutukset	94
Olennaiset sopimukset	94
SÄÄNTELY	96
Johdanto	96
Kansainvälisen sääntelyn vaatimukset	96
EU:n sääntelyn vaatimukset	97
Suomalaisen sääntelyn vaatimukset	99
HALLITUS, JOHTO JA TILINTARKASTAJAT	100
Yleistä	100
Hallitus ja johtoryhmä	100
Johtokunta	102
Corporate Governance	102
Eräitä lisätietoja hallituksen ja johtoryhmän jäsenistä	103
Eturistiriidat	103
Hallituksen ja johtoryhmän jäsenten sekä toimitusjohtajan palkkiot ja eläkejärjestelmät	103

Irtisanomisedut	104
Palkkiojärjestelmät	104
Yhtiön johdon omistukset	105
Jäsenyydet ja yhtiömiesasemat	105
Tilintarkastajat	106
OMISTUSRAKENNE JA SUHDE SUOMEN VALTIOON	107
Yleistä	107
Valtion omistajapolitiikkaa koskeva periaatepäätös	107
LÄHIPIIRILIIKETOIMET	110
OSAKKEET JA OSAKEPÄÄOMA	111
Yleistietoja Yhtiöstä	111
Osakkeet ja osakepääoma	111
Osakepääoman historiallinen kehitys	111
Voimassa olevat valtuutukset	111
Osakkeenomistajien oikeudet	112
Omat osakkeet	113
Osakkeiden luovutus	114
Ulkomaalaisomistusta koskevat rajoitukset	114
Valuuttakontrolli	114
SUOMEN ARVOPAPERIMARKKINAT	115
Kaupankäynti Helsingin Pörssissä	115
Arvopaperimarkkinoiden sääntely	115
Arvo-osuusjärjestelmä	116
VEROTUS	118
Yleistä	118
Osinkojen verotus	118
Luovutusvoittoverotus	120
Varainsiirtovero	121
PÄÄJÄRJESTÄJIEN KANSSA TEHDYT SOPIMUKSET JA MERKINTÄSITOUMUKSET	122
Järjestämissopimus	122
Osakkeiden luovutusta koskeva rajoitus (Lock-up)	122
OIKEUDELLISET SEIKAT	123
NÄHTÄVILLÄ OLEVAT ASIAKIRJAT	123
LISTALLEOTTOESITTEeseen VIITTAAMALLA SISÄLTYVÄT TIEDOT	123
SANASTO KESKEISISTÄ TERMEISTÄ	124
TILINTARKASTAJIEN LAUSUNTO LISTALLEOTTOESITTEeseen SISÄLTYVÄSTÄ	
TULOSENNUSTEESTA	125
TILINPÄÄTÖSTIETOJEN SISÄLLYSLUETTELO	F-1
LIITE A: FINNAIR GROUP OYJ:N YHTIÖJÄRJESTYS	A-1

TIIVISTELMÄ

Seuraavaa tiivistelmää ei ole tarkoitettu kattavaksi esitykseksi, vaan se on johdanto tässä Listalleottoesitteessä esitettäviin tietoihin ja sitä tulee lukea yhdessä muiden tässä Listalleottoesitteessä esitettävien yksityiskohtaisten tietojen kanssa, mukaan lukien tämän Listalleottoesitteen sisältämät Yhtiön konsernitilinpäätökset ja muut taloudelliset tiedot. Sijoittajien tulee perustaa Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia osakkeita koskeva sijoituspäätöksensä Listalleottoesitteessä esitettäviin tietoihin kokonaisuutena. Eräät tässä tiivistelmässä käytetyt termit on määritelty muualla tässä Listalleottoesitteessä.

Yleistä

Finnair on yksi maailman vanhimmista toiminna olevista lentoyhtiöistä, ja se perustettiin vuonna 1923. Yhtiö toimii integroitujen reittiverkostojen liikennöitsijänä lentäen kotimaan, Euroopan ja mannertenvälisiä reittejä. Tällä hetkellä Yhtiö tarjoaa matkustajareittiliikenne- ja lentorahtipalveluja 13 kotimaan reitillä Suomessa, 34 suoralla reitillä Euroopan kohteisiin sekä kymmenellä suoralla mannertenvälisellä reitillä Aasiaan ja yhdellä suoralla reitillä New Yorkiin Pohjois-Amerikassa. Yhtiö on yksi yhdestätoista kansainvälisestä lentoyhtiöstä, jotka yhdessä muodostavat oneworld™-lentoyhtiöallianssin. Vuonna 2006 Yhtiön liikevaihto oli 1 989,6 miljoonaa euroa verrattuna 1 871,1 miljoonaa euroon vuonna 2005. Yhtiön liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 1 611,8 miljoonaa euroa, josta 1 179,0 miljoonaa euroa eli 73,2 prosenttia muodostui Reittiliikenne-segmentin toiminnasta. Yhtiön palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 9 534 henkilöä.

Matkustajareittiliikenne- ja lentorahtipalvelujen lisäksi Yhtiöllä on vahva asema suomalaisilla lomaliikenne- ja matkapalvelumarkkinoilla, ja se tarjoaa lentotoimintaan liittyviä palveluja, kuten huolto-, maa- ja cateringpalveluja. Yhtiön liiketoiminta on jaettu seuraaviin segmentteihin: Reittiliikenne, Lomaliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut.

Yhtiön reittiverkoston perusta on sen liikenteellinen keskus, Helsinki-Vantaan lentoasema Suomessa. Yhtiön reittiverkosto on suunniteltu siten, että se yhdistää Finnairin Euroopan kohteet kasvavaan määrään Aasian kohteita Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Helsinki-Vantaan lentoaseman suotuisa maantieteellinen sijainti Euroopan koillisnurkassa mahdollistaa lyhimmän mahdollisen lentoajan Euroopan ja Aasian välillä yli 250 kaupunkipari-yhdistelmän osalta. Yhtiön reittiverkosto Euroopassa tarjoaa useita päivittäisiä lentoja valikoitujen eurooppalaisten kaupunkien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä, mahdollistaen näin tehokkaan syöttöliikenteen kaukolennoille Aasiaan, tarjoten aasialaisille asiakkaille enemmän kohteita Euroopassa sekä tarjoten suomalaisille ja eurooppalaisille liikeasiakkaille mahdollisuuden päivänsisäiseen edestakaiseen matkaan. Yhtiön kohteita Aasiassa ovat tällä hetkellä Peking, Shanghai, Hongkong ja Guangzhou Kiinassa; Delhi ja Mumbai Intiassa; Tokio, Osaka ja Nagoya Japanissa sekä Bangkok Thaimaassa. Yhtiö on myös ilmoittanut aikeistaan avata uuden reitin Souliin, Etelä-Koreaan kesällä 2008.

Yhtiön liikennöimään laivastoon kuului 63 lentokonetta 30.9.2007, ja laivaston keski-ikä oli 6,3 vuotta. Tämän jälkeen Yhtiölle on toimitettu kaksi uutta Embraer 190 -lentokonetta. Yhtiö on uudistanut laivastoaan jatkuvasti tukeakseen kasvustrategiaansa ja parantaakseen kilpailukykyään. Tällä hetkellä Yhtiöllä on sitova tilaus neljästä Embraer 190 -lentokoneesta, jotka toimitetaan vuosina 2008 ja 2009, ja tämän lisäksi sillä on vuoden 2012 loppuun saakka käytettävissä oleva optio tilata kuusi Embraer 170 tai 190 -lentokonetta. Kaksi uutta laajarunkoista Airbus A340 -lentokonetta odotetaan toimitettavan vuonna 2008 ja seitsemän Airbus A330 -lentokonetta vuosien 2009 ja 2010 aikana. Yhtiöllä on lisäksi kolme toistaiseksi käyttämätöntä optiota tilata Airbus A330 tai A340 -lentokoneita toimitettavaksi vuonna 2010. Tämä tarkoittaa sitä, että Yhtiö odottaa uusineensa koko laivastonsa ensi vuosikymmenen alkuun mennessä, jolloin sillä olisi yksi Euroopan nykyaikaisimmista laivastoista.

Keskeiset vahvuudet

Yhtiön johto uskoo, että Finnairin asema yhtenä Pohjois-Euroopan johtavista lentoyhtiöistä perustuu seuraaviin avainvahvuuksiin:

- Johtava markkina-asema Suomessa;
- Liikenteellisen keskuksen strateginen sijainti Suomessa, ja sen korkealaatuinen infrastruktuuri sekä hyvät kuljetusyhteydet;
- Verkostoliikennöijä, jolla on keskeinen kilpailuasema Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä;
- Moderni ja yhtenäinen laivasto;
- Vahva brändi, johon yhdistetään korkea palvelun laatu;

- Menestyksellä maailmanlaajuinen yhteistyöverkosto; ja
- Kokenut johto ja pätevä henkilöstö.

Liiketoimintastrategia

Yhtiön strateginen päämäärä on kestävä ja kannattava kasvu, joka tekee siitä houkuttelevan sijoituskohteen osakkeenomistajilleen. Yhtiön johto uskoo, että Yhtiö voi saavuttaa strategisen tavoitteensa toteuttamalla seuraavia strategisia avaintoimenpiteitä:

- Euroopan ja Aasian välisen liikenteen kasvattaminen jatkossakin ja Helsinki-Vantaan lentoaseman suotuisan maantieteellisen sijainnin hyödyntäminen;
- Vahvan markkina-aseman hyödyntäminen Suomessa sekä uusien kasvumahdollisuuksien etsiminen laajentamalla lähimarkkinoille;
- Laivastoon tehtyjen investointien hyödyntäminen;
- Tuottojen maksimointi;
- Kustannusten tarkka hallinta; ja
- Liiketoimintaportfolion optimoinnin jatkaminen.

Taloudelliset tavoitteet

Strategiansa mukaisesti Yhtiö on määritellyt tavoitteikseen jatkuvan kasvun ja kannattavuuden, ja se on hyväksynyt taloudelliseksi tavoitteekseen tuottaa taloudellista lisäarvoa enemmän kuin arvioitu pääoman painotettu keskikustannus ennen veroja, 9,5 prosenttia. Yhtiö katsoo onnistuneensa tavoitteessaan, mikäli se saavuttaa taloudellisen suhdannekierron ajalta kuuden prosentin liikevoittomarginaalin ja 17 prosentin EBITDAR-marginaalin. Yhtiö on omaksunut myös tasetta koskevan tavoitteen, jonka mukaan lentokoneiden leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste ei saa nousta yli 140 prosenttiin.

Johtoryhmä ja hallitus

Yhtiön hallitukseen kuuluvat tällä hetkellä Christoffer Taxell, Kari Jordan, Kalevi Alestalo, Satu Huber, Markku Hyvärinen, Ursula Ranin, Veli Sundbäck ja Sigurdur Helgason. Yhtiön johtoryhmään kuuluvat Jukka Hienonen, Henrik Arle, Lasse Heinonen, Anssi Komulainen, Mika Perho, Kimmo Soini ja Kaisa Vikkula.

Osingot

Yhtiön tavoitteena on maksaa suhdannekierron aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Mahdollisten tulevien osinkojen määrä riippuu muun muassa Yhtiön liiketoiminnan tuloksesta ja tulevaisuudennäkymistä, taloudellisesta asemasta ja pääomatarpeesta, yleisistä liiketoimintaolosuhteista sekä muista tekijöistä, joita Yhtiön hallitus pitää merkittävänä. Yhtiö maksoi osinkoa 8,5 miljoonaa euroa tilikaudelta 2004, 21,7 miljoonaa euroa tilikaudelta 2005 ja 8,9 miljoonaa euroa tilikaudelta 2006. Nämä Yhtiön maksamat osingot eivät välttämättä ole osoitus Yhtiön osinkojen maksamisesta tulevaisuudessa. Katso ”*Osingot ja osinkopolitiikka*”.

Yhteenveto riskitekijöistä

Merkintäoikeuksiin ja Tarjottaviin osakkeisiin sijoittamiseen liittyy monia riskejä, joista useimmat kuuluvat Yhtiön toimialan tai liiketoiminnan luonteeseen ja jotka voivat olla merkittäviä. Merkintäoikeuksiin tai Tarjottaviin osakkeisiin sijoittamista harkitsevaa kehoitetaan ennen sijoituspäätöksen tekemistä tutustumaan huolellisesti tässä Listalleottoesitteessä esitettyihin tietoihin. Yhtiön toimintaan mahdollisesti vaikuttavat riskit eivät rajoitu ai-noastaan tässä Listalleottoesitteessä kuvattuihin. Yhtiö voi altistua koko lentoliikennealaa liittyville riskeille ja sellaisille riskeille, joita ei tällä hetkellä tunneta tai pidetä olennaisina, mutta jotka voivat vaikuttaa haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen. Merkintäoikeuksien ja Osakkeiden markkinahinta saattaa laskea näiden riskien toteutumisen vuoksi, ja sijoittajat voivat menettää sijoituksensa arvon osittain tai kokonaan.

Yhtiön toimialaan liittyviä riskejä ovat intensiivinen kilpailu, lentopetrolin hintakehitykseen ja saatavuuteen liittyvät riskit, toimialan luonteeseen kuuluvat matalat katteet ja korkeat kiinteät kustannukset, taloudellisten ja geopoliittisten olosuhteiden muutokset, kyvyttömyys hankkia ja säilyttää lentokenttien lähtö- ja saapumisaikoja, lentomat kustuksen kysyntään haitallisesti vaikuttavat epidemiat ja/tai pandemiat, lento-onnettomuuksista tai

muista katastrofeista, tulevista terroriteoista tai niiden uhasta aiheutuvien merkittävien tappioiden riski sekä vaikeudet lentoyhtiövakuutusten saamisessa kohtuullisin ehdoin tai lainkaan.

Yhtiön liiketoimintaan liittyviä riskejä ovat Yhtiön kasvustrategian epäonnistumisen riski, tuottavuuden parantamiseen ja toimintakustannusten vähentämiseen pyrkivissä käynnistetyissä strategisissa hankkeissa epäonnistumisen riski, Helsinki-Vantaan lentokentän kyky tarjota riittävä kapasiteetti vastatakseen kentän kasvavan lentoliikenteen tarpeisiin, Yhtiön brändin alhaiseen tunnettuuteen sen päämarkkinoiden ulkopuolella ja Finnairin brändin heikentymiseen liittyvät riskit, lakot ja muut työselkkaukset sekä epäedulliset tulokset tulevia työehtosopimuksia koskevissa neuvotteluissa, kyvyttömyys houkutella ja pitää palveluksessa pätevää henkilökuntaa, viivästykset tai epäonnistuminen Yhtiön laivaston uudistamisessa, riippuvuus Airbusista lentokonevalmistajana, Yhtiön jatkuviin rahoitustarpeisiin liittyvät riskit, Yhtiön velan määrä, valuuttakurssien vaihtelu, korkoriski, lentokoneiden markkina-arvojen vaihtelu, riippuvuus teknologian keskeytymättömästä toiminnasta, tietoturvariskit, riippuvuus kolmansien osapuolten tarjoamista liiketoiminnan kannalta keskeisistä tavaroista ja palveluista, Yhtiön joidenkin reittien kannattamattomuuden riski, Yhtiön strategiaan alliansseihin tai yhteistyöjärjestelyihin vaikuttavat epäedulliset tapahtumat sekä Yhtiön riski joutua asianosaiseksi oikeudenkäynneissä ja välimiesmenettelyissä.

Yhtiöön mahdollisesti kohdistuvia sääntelyriskejä ovat Yhtiön liiketoimintaan vaikuttavien uusien kansallisten, alueellisten ja kansainvälisten määräysten säätäminen, ympäristölakeihin ja määräyksiin perustuvien rajoitusten soveltaminen tulevaisuudessa, muutokset kahdenvälisissä sopimuksissa tai kauppasuhteissa Euroopan unionin ("EU") ja kolmansien maiden välillä ja voimassa olevien lentopetrolin verovapautusten poistaminen. Osakeantiin liittyviä riskejä ovat lisäksi Suomen valtion merkittävä omistusosuus Yhtiössä myös Osakeannin jälkeen, tulevien osakeantien tai merkittävien osakemäärien myyntien epäedullinen vaikutus Osakkeiden markkinahintaan, Merkintäoikeuksien raukeamisen tai arvottomiksi muuttumisen riski, Yhtiön osakkeenomistajien omistuksien laimentuminen, Merkintäoikeuksien tai Tarjottavien osakkeiden markkinahinnan huomattava vaihtelu sekä se, että kaikki ulkomaiset osakkeenomistajat eivät välttämättä voi käyttää merkintäetuoikeuttaan, sijoittajat eivät voi perua merkintöjään ja Osakeantia ei välttämättä merkitä kokonaisuudessaan.

Osakeannin tarkoituksena on tarjota Yhtiön Olemassa olevien osakkeiden haltijoille mahdollisuus merkitä Tarjottavia osakkeita tietyin lakisääteisin rajoituksin. Jos osakkeenomistaja ei osallistu Osakeantiin, tämän suhteellinen omistusosuus ja äänioikeus Yhtiössä laimenevat vastaavasti. Näistä riskeistä on esitetty lisätietoja tämän Listalleottoesitteen kohdassa "*Riskitekijät*".

Yhteenveto Osakeannista

Yhtiö	Finnair Oyj
Osakeanti	Osakeanti koostuu (i) Merkintäoikeuksien ja Tarjottavien Osakkeiden tarjoamisesta Olemassa olevien osakkeiden haltijoille ja yleisölle Suomessa ja (ii) Merkintäoikeuksien ja Tarjottavien osakkeiden tarjoamisesta Olemassa olevien osakkeiden haltijoille Yhdysvaltain ulkopuolelle <i>private placement</i> -järjestelyissä ((i) ja (ii) toteutetaan Yhdysvaltain arvopaperilain nojalla annetun Regulation S -säännöksen sekä muiden soveltuvien arvopaperilakien mukaisesti) ja (iii) Merkintäoikeuksien ja Tarjottavien osakkeiden tarjoamisesta <i>private placement</i> -järjestelyssä ainoastaan Yhdysvalloissa Olemassa olevien osakkeiden haltijoille, jotka ovat Yhdysvaltain Rule 144A -säännöksessä määriteltyjä ”hyväksyttyjä institutionaalisia sijoittajia” (<i>qualified institutional buyers</i>), Yhdysvaltain arvopaperilain sallimassa poikkeustapauksessa ja Yhdysvaltojen arvopaperilain mukaisesti, ja noudattaen Yhdysvaltain osavaltioiden arvopaperilakeja.
Osakeannissa merkittäväksi Tarjottavat osakkeet	39 447 270 Tarjottavaa osaketta
Merkintäoikeus	Tämän Listalleottoesitteen ehtojen mukaisesti kukin Yhtiön Olemassa olevien osakkeiden omistaja, joka on Täsmäytyspäivänä merkitty Yhtiön osakasluetteloon, saa automaattisesti Merkintäoikeuksia. Osakkeenomistaja voi merkitä neljä (4) Tarjottavaa osaketta jokaista yhdeksää (9) Merkintäoikeutta kohden.
Osakeannin Täsmäytyspäivä	26.11.2007
Merkintäaika	Merkintäaika alkaa 29.11.2007 ja päättyy 17.12.2007 klo 17.00.
Kaupankäynti Merkintäoikeuksilla . . .	Merkintäoikeuksien odotetaan olevan julkisen kaupankäynnin kohteena Helsingin Pörssin pörssilistalla 29.11.2007 alkaen 10.12.2007 asti. Merkintäoikeuksien kaupankäyntitunnus on ”FIA1SU0107” ja ISIN-tunnus on ”FI0009503031”. Merkintäoikeuksien haltijat voivat halutessaan myydä Merkintäoikeutensa markkinoilla milloin tahansa ennen kuin kaupankäynti Merkintäoikeuksilla päättyy.
Käyttämättömät Merkintäoikeudet . . .	Merkintäajan päättyessä kaikki käyttämättömät Merkintäoikeudet raukeavat. Pääjärjestäjät ja Yhtiö voivat erikseen sopia toissijaisen merkinnän järjestämisestä. Tällöin Pääjärjestäjät voivat, Yhtiön kanssa mahdollisesti tehtävän erillisen sopimuksen mukaisesti joko (i) pyrkiä hankkimaan merkitsijöitä Merkitsemättä jääneille osakkeille markkinoilla tai tarjousmenettelyn kautta tai (ii) merkitä Merkitsemättä jääneet osakkeet harkintansa mukaan ja myydä nämä osakkeet Merkintäoikeuksien haltijoiden lukuun joko markkinoilla tai tarjousmenettelyn kautta. Pääjärjestäjät tilittävät saadun nettotuoton (Merkitsemättä jääneiden osakkeiden myyntihinta vähennettynä Merkintahinnalla, Pääjärjestäjien palkkioilla, varainsiirtoverolla ja muilla kuluilla) niille käyttämättömien Merkintäoikeuksien haltijoille, joilla olisi ollut oikeus merkitä Merkitsemättä jääneet osakkeet. Nettotuotto tilitetään arviolta 4.1.2008. Merkitsemättä jääneiden osakkeiden merkintä tai myynti on ehdollinen Yhtiön ja Pääjärjestäjien väliselle sopimukselle sekä markkinaolosuhteille eikä merkinnästä tai myynnistä ole takeita. Tämän takia rauenneiden Merkintäoikeuksien haltijat eivät välttämättä saa hyvitystä Merkintäoikeuksistaan. Katso ”Osakeannin ehdot” ja ”Pääjärjestäjien kanssa tehdyt sopimukset ja merkintäsitoumukset”.
Merkintahinta	6,30 euroa kultakin Tarjottavalta osakkeelta.

Suurimpien osakkeenomistajien

osallistuminen Osakeantiin

Suomen valtio, joka omistaa 55,78 prosenttia Yhtiön Osakkeista ja äänivallasta on 21.11.2007 pidetyssä Yhtiön ylimääräisessä yhtiökokouksessa kannattanut hallituksen valtuuttamista päättämään uusien osakkeiden liikkeeseen laskemisesta maksua vastaan. Eduskunta on 14.11.2007 hyväksynyt esityksen lisätalousarvioksi, johon sisältyy valtion kaikkien Merkintäoikeuksien käyttämiseen tarvittava määrä-raha. Lisätalousarvio tuli voimaan 20.11.2007. Valtion osallistuminen Osakeantiin edellyttää vielä valtioneuvoston merkintäpäätöstä.

FL Group ilmoitti 20.11.2007 Yhtiölle, että sen omistus Yhtiössä mainittuna päivämääränä oli noin 24 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista ja äänivallasta, ja että se aikoo osallistua Osakeantiin.

Hankittavien varojen käyttö

Olettaen, että kaikki Tarjottavat osakkeet merkitään Osakeannissa, Yhtiö saa Osakeannista noin 244,4 miljoonaa euroa palkkioiden ja arvioitujen kulujen vähentämisen jälkeen. Katso ”*Osakeannin tausta ja syyt sekä hankittavien varojen käyttö*”.

Merkintäoikeuksien käyttäminen

Kukin Merkintäoikeuden haltija voi käyttää joko kaikki tai osan Merkintäoikeuksista antamalla merkintätoimeksiannon asianmukaisesti ennen Merkintäajan päättymistä ja maksamalla Osakkeiden Merkintähinnan kokonaisuudessaan merkintätoimeksiannon antamisen yhteydessä.

Tilinhoitajayhteisöt ja omaisuudenhoitajat saattavat edellyttää merkintätoimeksiannon antamista jo tiettyinä päivämääränä hyvissä ajoin ennen Merkintäajan päättymistä.

Merkintäoikeuksien perusteella tehdyt merkinnät ovat sitovia, eikä niitä voi peruuttaa tai muuttaa lukuun ottamatta kohdan ”Osakeannin ehdot—Merkintöjen peruuttaminen tietyissä olosuhteissa” mukaisia tilanteita.

Lisätietoja merkintäoikeuksien käyttämisestä on esitetty kohdassa ”*Osakeannin ehdot*”.

Osakkeiden luovutusta koskeva

rajoitus (Lock-up)

Yhtiö on sopinut Pääjärjestäjien kanssa, että se ei, ilman Pääjärjestäjien etukäteistä kirjallista suostumusta (jota ei saa kohtuuttomasti viivyttää tai evätä), ajanjaksolla, joka alkaa tämän Listalleottoesitteen päivämääränä ja päättyy 180 päivän kuluessa siitä, kun Tarjottavat osakkeet otetaan kaupankäynnin kohteeksi, Osakeannissa Tarjottavia osakkeita ja tiettyjä muita poikkeuksia lukuun ottamatta, anna valtuutusta liikkeeseenlaskuun, laske liikkeeseen, tarjoa, panttaa, myy, sitoudu myymään, aseta optiota tai oikeutta ostaa, osta optiota tai oikeutta myydä, anna optio-oikeutta tai warranttia ostaa, lainaa tai muutoin siirrä tai luovuta, suoraan tai välillisesti, Osakkeita tai niihin oikeuttavia arvopapereita, tai tee vaihto- tai muuta sopimusta, jolla Osakkeiden omistukseen liittyvät taloudelliset vaikutukset siirtyvät kokonaan tai osittain, riippumatta siitä toteutetaanko tällaiset toimenpiteet Osakkeiden tai muiden arvopaperien toimituksella, käteisellä tai muutoin.

Päätös vapauttaa lock-up -sopimuksen piiriin kuuluvia Osakkeita perustuisi useisiin kyseisenä ajankohtana vallitseviin tekijöihin, kuten Osakkeiden markkinahintaan, osakevaihtoon, yleisiin markkinaolosuhteisiin, myytäviksi ehdotettavien Osakkeiden lukumäärään sekä myynnin ajankohtaan, tarkoitukseen ja ehtoihin.

Julkinen kaupankäynti Olemassa

olevilla osakkeilla Olemassa olevat osakkeet ovat julkisen kaupankäynnin kohteena Helsingin Pörssin pörssilistalla kaupankäyntitunnuksella ”FIA1S”. Olemassa olevien osakkeiden ISIN-tunnus on ”FI0009003230”.

Väliaikaisten osakkeiden kirjaaminen

arvo-osuustileille ja kaupankäynti . . Merkintäoikeuksien perusteella merkityt Tarjottavat osakkeet kirjaan osakemerkinnän jälkeen arvo-osuustilille uutena arvo-osuuslajina, niin sanottuina väliaikaisina osakkeina, jotka otetaan julkisen kaupankäynnin kohteeksi Helsingin Pörssissä arviolta 18.12.2007, eli Merkintäajan päättymistä seuraavana pörssipäivänä.

Osakkeiden kirjaus arvo-osuustileille ja

kaupankäynti Tarjottavia osakkeita vastaavat väliaikaiset osakkeet yhdistetään Olemassa oleviin osakkeisiin arviolta 28.12.2007, kun Tarjottavat osakkeet on rekisteröity kaupparekisteriin, jota ylläpitää Patentti- ja rekisterihallitus (”Kaupparekisteri”), ja kaupankäynti niillä alkaa Helsingin Pörssissä arviolta 28.12.2007.

Osingot

Tarjottavat osakkeet oikeuttavat Yhtiön mahdollisesti jakamaan täyteen osinkoon sen jälkeen, kun Tarjottavat osakkeet on rekisteröity Kaupparekisteriin. Katso ”*Osakeannin ehdot—Osakasoikeudet*”, ”*Osingot ja osinkopolitiikka*” ja ”*Riskitekijät—Yhtiön liiketoimintaan liittyviä riskejä*”.

Osakkeiden tuottama äänioikeus

Tarjottavat osakkeet tuottavat samat osakkeenomistajan oikeudet Yhtiössä kuin muutkin Osakkeet sen jälkeen, kun Tarjottavat osakkeet on rekisteröity Kaupparekisteriin. Yhtiön jokainen Osake oikeuttaa yhteen ääneen yhtiökokouksessa. Katso ”*Osakkeet ja osakepääoma*”.

Riskitekijät

Merkintäoikeuksiin ja/tai Tarjottaviin osakkeisiin sijoittamista harkitsevien tulee tutustua kohtaan ”*Riskitekijät*”.

Yhteenveto Yhtiön konsernitilinpäätöstiedoista

Seuraavassa yhteenvedossa on esitetty eräitä Yhtiön taloudellisia tietoja 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta ja konsernitilinpäätöstietoja 31.12.2006, 31.12.2005 ja 31.12.2004 päättyneiltä tilikausilta. Tässä esitettävää yhteenvetoa on luettava yhdessä jäljempänä tämän Listalleottoesitteen kohdassa ”Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät” esitettävien tietojen kanssa sekä Listalleottoesitteeseen sisältyvien Yhtiön konsernitilinpäätösten ja viittaamalla liitettyjen osavuositarkastusten kanssa. Yhtiön tilintarkastamattomat taloudelliset konsernitilinpäätöstiedot 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta ja tilintarkastetut konsernitilinpäätökset 31.12.2006 ja 31.12.2005 päättyneiltä tilikausilta sekä vastaavat tilintarkastamattomat vertailutiedot 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta on laadittu EU:n käyttöönottamien kansainvälisten tilinpäätösstandardien (*International Financial Reporting Standards*, ”IFRS”) mukaisesti. Tilintarkastamattomat tiedot 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta sisältyy 31.12.2005 päättyneen tilikauden tilintarkastettuun konsernitilinpäätökseen vertailutietoina. Yhtiön tilintarkastettu konsernitilinpäätös 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta on laadittu suomalaisten kirjanpito- ja tilinpäätösperiaatteiden (FAS) mukaisesti. Yhtiön tilintarkastamattomat osavuositarkastustiedot 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta on laadittu IFRS-standardien kirjaamis- ja arvostusperiaatteita noudattaen. Osavuositarkastuksia ei ole laadittu noudattaen kaikkia IAS 34 osavuositarkastukset-standardin vaatimuksia. Alla oleva yhteenveto ei sisällä kaikkia konsernitilinpäätöksen tietoja.

	1.1.-30.9.		1.1.-31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu)		(tilintarkastamaton)
(miljoonaa euroa, lukuun ottamatta osakekohtaisia tunnuslukuja)					
TULOSLASKELMA					
Liikevaihto	1 611,8	1 490,3	1 989,6	1 871,1	1 682,9
Valmistus omaan käyttöön	2,4	2,0	3,7	11,3	1,4
Liiketoiminnan muut tuotot	42,7	17,1	17,9	31,8	24,0
Liiketoiminnan muut kulut	-1 457,7	-1 419,1	-1 917,2	-1 741,6	-1 573,2
Poistot ja arvonalentumiset	-88,5	-75,3	-104,8	-90,7	-104,1
Liikevoitto/-tappio	110,7	15,0	-10,8	81,9	31,0
Rahoitustuotot	8,2	7,6	11,0	20,1	22,5
Rahoituskulut	-15,3	-11,1	-15,0	-14,6	-23,5
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,1	0,1	0,1	0,1	0,6
Voitto/tappio ennen veroja	103,7	11,6	-14,7	87,5	30,6
Tuloverot	-28,6	-4,3	1,7	-25,5	-4,8
Tilikauden voitto/tappio	75,1	7,3	-13,0	62,0	25,8
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	74,7	6,7	-13,6	61,4	25,6
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,4	0,6	0,6	0,6	0,2
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta voitosta Laskettu osakekohtainen tulos⁽¹⁾					
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa	0,84	0,07	-0,16	0,73	0,30
Laimennusvaikutuksella oikaistu osakekohtainen tulos, euroa	0,84	0,07	-0,16	0,71	0,30

	1.1.-30.9.		1.1.-31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu)		(tilintarkastamaton)
	(miljoonaa euroa)				
KONSERNITASE					
Varat					
Pitkäaikaiset varat	1 248,3	1 077,6	1 107,9	927,3	946,8
Lyhytaikaiset varat	605,8	606,5	544,6	711,1	553,5
Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	11,2	—	7,6	0,0	—
Varat yhteensä	1 865,3	1 684,1	1 660,1	1 638,4	1 500,3
Oma pääoma ja velat					
Osakepääoma	75,4	75,5	75,4	73,8	72,1
Muu oma pääoma	605,1	560,4	524,5	598,6	517,7
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma yhteensä	680,5	635,9	599,9	672,4	589,8
Vähemmistöosuus	1,6	1,6	1,6	1,6	1,2
Oma pääoma yhteensä	682,1	637,5	601,5	674,0	591,0
Velat					
Pitkäaikaiset velat	444,1	419,8	409,6	353,4	356,2
Lyhytaikaiset velat	729,1	626,8	649,0	611,0	553,1
Myytävänä oleviin pitkäaikaisiin omaisuuseriin liittyvät velat	10,0	—	—	—	—
Velat yhteensä	1 183,2	1 046,6	1 058,6	964,4	909,3
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 865,3	1 684,1	1 660,1	1 638,4	1 500,3
RAHAVIRTALASKELMA					
Liiketoiminnan nettorahavirta	168,7	23,4	95,8	191,8	129,5
Investointien nettorahavirta	–225,7	–149,3	–227,7	–100,0	–91,0
Rahoituksen nettorahavirta	32,4	72,7	66,0	–2,9	–29,3

	1.1.-30.9		1.1.-31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)				
TUNNUSLUKUJA ⁽¹⁾					
Oikaistu EBITDAR, (miljoonaa, euroa)	216,8	178,9	206,9	249,3	218,2
Oikaistu EBITDAR-marginaali, (%)	13,5	12,0	10,4	13,3	13,0
Oikaistu liikevoitto, (miljoonaa euroa)	72,2	35,6	11,2	70,1	25,2
Oikaistu liikevoittomarginaali, (%)	4,5	2,4	0,6	3,7	1,5
Lentotoiminnan yksikkötuotot, (sentteinä/RTK)	72,8	73,9	74,0	73,7	71,0
Lentotoiminnan yksikkökulut, (sentteinä/ATK)	43,7	45,8	46,1	45,3	50,7
Bruttoinvestoinnit, (miljoonaa euroa)	264,3	195,1	252,2	57,5	114,5
Korolliset nettovelat, (miljoonaa euroa)	120,9	62,1	43,0	−154,7	−23,9
Omavaraisuusaste, (%)	37,5	38,9	37,2	42,2	40,2
Nettovelkaantumisaste, (%)	17,7	9,7	7,1	−25,1	−3,1
Oikaistu nettovelkaantumisaste, (%)	103,3	108,0	112,8	66,8	102,5
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), (%)	9,3	1,7	−0,1	11,1	6,1
Oman pääoman tuotto (ROE), (%)	8,3	0,6	−2,0	9,8	4,3
Henkilöstön keskimääräinen lukumäärä	9 534	9 708	9 598	9 447	9 522
YHTEENVETO OPERATIIVISESTA TOIMINNASTA ⁽¹⁾					
Lentotunnit	169 716	157 126	211 813	202 070	196 795
Lentokilometrit, (tuhatta)	111 554	100 299	133 890	125 410	121 027
Tarjotut henkilökilometrit, (miljoonaa)	19 978	17 804	23 846	23 038	21 907
Myydyt henkilökilometrit, (miljoonaa)	15 171	13 554	17 923	16 735	15 604
Matkustajakäyttöaste, (%)	75,9	76,1	75,2	72,6	71,2
Tarjotut tonnikipometrit, (miljoonaa)	3 024	2 683	3 602	3 400	3 162
Myydyt tonnikipometrit, (miljoonaa)	1 752	1 575	2 100	1 940	1 791
Kokonaiskäyttöaste, (%)	57,9	58,7	58,3	57,0	56,6
Matkustajat, (tuhatta)	6 704	6 754	8 792	8 517	8 149
Rahti ja posti, (tuhatta kiloa)	71 125	69 553	93 807	90 242	86 245

(1) Katso määritelmät kohdasta "Eräitä konsernitilinpäätöstietoja Finnairista".

RISKITEKIJÄT

Merkintäoikeuksiin ja Tarjottaviin osakkeisiin sijoittamiseen liittyy monia riskejä, joista useimmat kuuluvat Yhtiön toimialan tai liiketoiminnan luonteeseen ja jotka voivat olla merkittäviä. Tarjottaviin osakkeisiin sijoittamista harkitsevaa kehoitetaan ennen sijoituspäätöksen tekemistä tutustumaan huolellisesti tässä Listalleottoesitteessä esitettyihin tietoihin. Yhtiön toimintaan mahdollisesti vaikuttavat riskit eivät rajoitu ainoastaan tässä Listalleottoesitteessä kuvattuihin. Yhtiö voi altistua koko lentoliikennealalla liittyville riskeille ja sellaisille riskeille, joita ei tällä hetkellä tunneta tai pidetä olennaisina, mutta jotka voivat vaikuttaa haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen. Merkintäoikeuksien ja Osakkeiden markkinahinta saattaa laskea näiden riskien toteutumisen vuoksi, ja sijoittajat voivat menettää sijoituksensa arvon osittain tai kokonaan.

Lentoliikennealalla liittyviä riskejä

Kilpailu lentoliikennealalla on intensiivistä; jos Yhtiö ei kilpaile tehokkaasti, tämä voi vaikuttaa haitallisesti sen liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Kilpailu lentoliikennealalla on intensiivistä, ja markkinatilanne muuttuu jatkuvasti sen seurauksena, että markkinoille tulee uusia lentoyhtiöitä, olemassa olevat lentoyhtiöt laajentavat toimintaansa, lentoyhtiöt muodostavat markkinointi- tai yhteistoiminta-alliansseja sekä lentoliikennealan keskittymisen seurauksena. Kilpailun intensiivisyys vaihtelee reiteittäin riippuen erityisesti markkinoilla toimivien osapuolten lukumäärästä ja luonteesta. Verkostoliikennöijänä Yhtiö on alttiina myös epäsuoralle kilpailulle, joka ei liity kilpailuun yksittäisten kaupunkiparien välisillä reiteillä, koska erityisesti kaukoliikennemarkkinoilla matkustajat voivat valita useista erilaisista yhteysvaihtoehdoista. Tärkeimpiä kilpailutekijöitä lentoliikennealalla ovat hinnat, reittiverkosto, lentoaikataulu, maine, turvallisuushistoria, palveluvalikoiman laajuus ja taso sekä lentokoneiden tyyppi ja ikä.

Yhtiön kilpailijoita ovat muut kansalliset lentoyhtiöt, muut kaupalliset ja tilauslentoyhtiöt sekä halpalentoyhtiöt. Useilla näistä lentoyhtiöistä, mukaan lukien Air France-KLM S.A.:lla ("Air France-KLM"), Deutsche Lufthansa AG:lla ("Lufthansa") ja British Airways Plc:lla ("British Airways"), on suuremmat kotimarkkinat, kattavammat lentoaikataulut ja taloudelliset valmiudet sekä paremmin niiden kotimarkkinoiden ulkopuolella tunnetut brändit. Lisäksi Yhtiön kilpailijoita ovat halpalentoyhtiöt, jotka ovat laajentaneet toimintaansa Yhtiön keskeisille Euroopan ja kotimaan markkinoille. Yhtiön kilpailijat voivat pyrkiä suojelemaan tai kasvattamaan markkinaosuuksiaan jäljittelemällä hinnoittelua tai alentamalla lentohintoja, tarjoamalla houkuttelevampia lentoaikatauluja tai palveluja, avaamalla uusia reittejä tai tekemällä suuria uusien lentokoneiden tilauksia ja siirtämällä ylimääräistä kapasiteettia Yhtiön palvelemille markkinoille tai reiteille taikka sellaisille markkinoille tai reiteille, joilla Yhtiö harkitsee toiminnan aloittamista. Jotkut kilpailijat saattavat myös kyetä tarjoamaan edullisempia hintoja kuin Yhtiö esimerkiksi siten, että ne tarjoavat lennoillaan matkustajille vähemmän palveluja tai niiden kiinteät ja/tai muuttuvat kustannukset ovat pienemmät. Yhtiö saattaa kärsiä kilpailijoiden tekemistä hinnanalennuksista, koska se joutuu yleensä sekä erityisesti Aasian liikenteessä, jossa Yhtiö pyrkii parantamaan markkinaosuuttaan aggressiivisella hinnoittelulla, vastaamaan kilpailijoiden hinnoitteluun säilyttääkseen matkustajaliikennemääränsä. Jos Yhtiön kilpailijat ryhtyvät alentamaan hintoja tai tekevät palveluissaan muita markkinaosuuksien kasvattamiseen tähtääviä muutoksia eikä Yhtiö kykene vastaamaan niihin tehokkaasti säilyttääkseen markkinaosuutensa, Yhtiön matkustajaliikenteen tuotot voivat supistua, mikä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiö kohtaa kiristyvää kilpailua myös Lähi-idän ja Aasian lentoyhtiöiltä, jotka ovat ilmoittaneet suunnittelevansa kaukolentokapasiteettinsa lisäämistä lähitulevaisuudessa ottamalla käyttöön uusia suurempia lentokoneita tarkoitukseenaan lentää Aasian kohteisiin, jotka ovat tällä hetkellä tärkeitä Yhtiölle sekä osa sen liiketoimintastrategiaa. Lisäksi muut lentoyhtiöt joiden liikenteelliset keskuskeskukset sijaitsevat maantieteellisesti paikoissa, jotka mahdollistavat Yhtiön Aasian strategiaa vastaavan strategian, saattavat avata uusia reittejä, mikä voi johtaa alhaisempiin matkustajamääriin Yhtiön lennoilla sekä vaatia Yhtiötä leikkaamaan hintojaan.

Lisätietoja eri markkinoilla Yhtiöön kohdistuvasta kilpailusta on esitetty kohdassa "Markkinat ja kilpailu—Kilpailuympäristö".

Yhtiö on alttiina lentopetrolin hintakehitykseen ja saatavuuteen liittyville riskeille; lentopetrolikustannusten kasvu ja/tai lentopetrolin rajallinen saatavuus voivat vaikuttaa haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Lentopetrolikustannukset olivat 12,6 prosenttia Yhtiön liikevaihdosta vuonna 2004, 15,6 prosenttia vuonna 2005 ja 19,4 prosenttia vuonna 2006 ja 20,1 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Näin ollen muutokset lentopetrolin hinnassa ja saatavuudessa vaikuttavat merkittävästi Yhtiön liiketoiminnan tulokseen. Lentopetrolin hinta on aikaisemmin vaihdellut voimakkaasti, ja tämän odotetaan jatkuvan tulevaisuudessakin.

Lentopetrolin hinta on ollut historiallisen korkea vuodesta 2003 lähtien, ja siinä on viime vuosina ollut erityisen huomattavia ja äkillisiä nousuja. Yhtiön kyky siirtää kasvaneita lentopetrolikustannuksia asiakkailleen hintoja korottamalla on rajallinen lentoliikennealan kilpailullisen luonteen takia. Lentopetrolikustannusten kasvulla on ollut, ja sillä odotetaan olevan jatkossakin, olennaisen haitallinen vaikutus Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen. Tarkempia tietoja lentopetrolin hintakehityksestä on esitetty kohdassa ”*Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät—Yhtiön liiketoiminnan tulokseen vaikuttavia tekijöitä—Muutokset lentopetrolin hinnassa*”. Yhtiön lentopetrolikustannuksiin liittyy myös tiettyjä valuuttariskejä, sillä lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaluutta on Yhdysvaltain dollari.

Tällä hetkellä Yhtiö pystyy hankkimaan riittävästi lentopetrolia, mutta lentopetrolin tulevasta saatavuudesta ei ole varmuutta. Säähän liittyvät tapahtumat, luonnonkatastrofit, poliittiset kriisit tai sodat öljyntuottajamaissa, lentopetrolin tuotantoa, kuljetusta tai markkinointia koskevien poliittisten linjausten muutokset, lentopetrolin tuotantokapasiteetin muutokset, ympäristöongelmat sekä muut ennakoimattomat tapahtumat voivat johtaa tulevaisuudessa odottamattomiin lentopetrolitoimitusten katkoksiin ja lentopetrolin hinnan nousuun. Odottamaton lentopetrolikustannusten kasvu tai häiriöt lentopetrolitoimituksissa voivat vaikuttaa olennaisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Parantaakseen suunnittelun varmuutta Yhtiö suojaa rahoitusmarkkinoilla osan lentopetrolitarpeidensa arvioiduista kustannuksista määritellyiksi ajanjaksoiksi *gasoil*- ja lentopetrolitermiinisopimuksilla ja -optioilla, joiden vastapuolet ovat rahoituslaitoksia. Suojausinstrumentit eivät kuitenkaan suojaa Yhtiötä täydellisesti lentopetrolin hinnan nousun vaikutuksilta, sillä ei ole varmuutta siitä, että Yhtiöllä on juuri tietyllä hetkellä voimassa olevia johdannaisopimuksia, jotka tarjoavat tietyn tasoisen suojan lentopetrolin hinnan nousua vastaan. Suojaaminen myös heikentää Yhtiön mahdollisuuksia hyötyä lentopetrolin hinnan mahdollisista laskuista. Lisäksi Yhtiön taloudellisen aseman heikkeneminen voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön kykyyn tehdä tulevaisuudessa johdannaisopimuksia. Jos Yhtiön suojauspolitiikka epäonnistuu tai jos suojauksen vastapuoli laiminlyö vastuunsa, tämä voi vaikuttaa olennaisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen. Lisätietoja lentopetrolin hintariskistä Yhtiölle ja suojauksesta on esitetty kohdassa ”*Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät—Rahoitusriskien hallinta—Lentopetrolin hintariski*”.

Matalat katteet ja korkeat kiinteät kustannukset kuuluvat lentoliikennealan luonteeseen.

Koko lentoliikennealalle ja erityisesti reittiliikenteelle on luonteenomaista, että katteet ovat matalat ja kiinteät kustannukset korkeat. Tietyn lennon järjestämisen kustannukset eivät vaihtelee merkittävästi matkustajien tai rahdin määrän mukaan, ja siksi verrattain pieni muutos matkustajien lukumäärässä, rahdin määrässä tai lentohinnoittelussa taikka liikennejakaumassa voi johtaa suhteettoman suureen voitonmenetykseen, koska kiinteitä kustannuksia ei yleisesti ottaen voi alentaa lyhyellä varoajalla. Tätä tilannetta on korostanut halpalentoyhtiöiden aggressiivinen hinnoittelu, jonka vaikutuksesta lentohinnat ovat yleisesti laskeneet. Odottettua heikommalla tuotolla voivat täten vaikuttaa olennaisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Lentoyhtiöiden liiketoiminnan tulokseen heijastuvat taloudelliset ja geopoliittiset olosuhteet, jotka voivat vaikuttaa merkittävästi lentoliikenteen kysyntään.

Lentolippujen hinnat ja matkustajakysyntä ovat aikaisemmin vaihdelleet merkittävästi ja voivat vaihdella merkittävästi jatkossakin. Asiakkaiden odotukset voivat muuttua nopeasti, ja edullisempien lippujen kysyntä voi rajoittaa tuottomahdollisuuksia. Talouskasvun heikkeneminen erityisesti Yhtiön päämarkkinoilla Suomessa, Euroopassa tai Aasiassa sekä geopoliittinen epävakaus eri puolilla maailmaa voivat johtaa Yhtiön palvelujen kysynnän vähenemiseen ja aiheuttaa painetta hintojen alentamiseen. Koska Yhtiön strategiaan kuuluu erityinen alueellinen painotus Aasiaan, Yhtiön liiketoiminta riippuu kasvavassa määrin Aasian taloustilanteesta sekä Aasiaan ja Aasiasta suuntautuvan lentomatkustuksen kysynnästä.

Jos lentokuljetusten kysynnässä tapahtuu taloudellisten tai geopoliittisten olosuhteiden vuoksi merkittävä tai pitkäaikainen heikkeneminen, Yhtiö voi joutua ottamaan vastaan uuden lentokoneen, jonka se on sitoutunut ostamaan tai vuokraamaan, riippumatta siitä, onko Yhtiöllä tarvetta kyseisen lentokoneen tarjoamalle lisäkapasiteetille tai saattaa olla kykenemätön luopumaan tarpeettomasta lentokoneesta (vuokratusta tai omasta) taloudellisesti hyväksyttävien ehdoin. Taloudellinen epävarmuus tietyillä markkinoilla voi myös saada eräät Yhtiön kilpailijoista siirtämään kapasiteettiaan Yhtiön palvelemissa markkinoilla ja reiteille, mikä kiristäisi kilpailua näillä markkinoilla. Mikä tahansa edellä mainituista tapahtumista voi vaikuttaa olennaisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiön kyvyttömyys hankkia ja säilyttää lentokenttien lähtö- ja saapumisaikoja voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Lentokenttien infrastruktuuri sekä lentokoneiden nousuille ja laskeutumisille jaettavien aikojen määrä rajoittavat lentoliikennettä. Maailmanlaajuisen lentoliikenteen lisääntymisen myötä lähtö- ja saapumisaajoista on monilla lentokentillä tullut niukkuushyödykkeitä. Yhtiölle on tärkeää hankkia ja säilyttää ruuhkahuippuihin ajoittuvia lähtö- ja saapumisaikoja Helsinki-Vantaan lentokentällä voidakseen ylläpitää ja kehittää verkostoaan sekä yhteyksiä lentoliikennekeskuksiin. Samoin on tärkeää varmistaa lähtö- ja saapumisaajat muilla Yhtiön verkoston tärkeillä lentokentillä. Yleensä kunkin maan ilmailuviranomainen koordinoi lähtö- ja saapumisaikojen jaon lentokentillä, joilla on kapasiteettirajoitteita. International Air Transport Association (”IATA”) sovittaa lähtö- ja saapumisaajat yhteen, ja tarkistus suoritetaan erikseen kesä- ja talviliikennekausille. Myönnetyt lähtö- ja saapumisaajat pysyvät lentoyhtiön hallussa myös tulevana vuosina niin kutsuttujen *grandfather rights* -oikeuksien nojalla. Ei kuitenkaan ole varmuutta, että Yhtiö kykenee jatkossa hankkimaan ja säilyttämään lähtö- ja saapumisaikoja Helsinki-Vantaan lentokentällä tai muilla keskeisillä lentokentillä, mikä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen. Yhtiön suunnitelmat uusien kohteiden avaamisesta voivat viivästyä tai rajoittua, jos se ei kykene saamaan tarvittavia lähtö- ja saapumisaikoja. Lisäksi sääntelyviranomaiset voivat antaa määräyksiä, joilla rajoitetaan lähtö- ja saapumisaikojen saatavuutta. Yhtiöön voivat esimerkiksi vaikuttaa EU:n lähtö- ja saapumisaikoja koskevien säädösten muutokset, jos näihin esimerkiksi sisältyisi mekanismi aikojen sattumanvaraisesta perumisesta. Tässä tapauksessa Yhtiö voisi menettää joitain tällä hetkellä hallussaan pitämiä lähtö- ja saapumisaikoja.

Epidemiat ja/tai pandemiat voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatkustuksen kysyntään.

Vuonna 2003 puhjennut sars-epidemia vaikutti merkittävästi Yhtiön Aasian tilaus- ja reittilentoihin. Aasian-lentojensa matkustajamäärien supistumisen takia Yhtiö vähensi joihinkin Aasian kohteisiinsa suuntautuvien lentojen lukumäärää ja tiheyttä. Sittenmin on ilmennyt huolia lintuinfluenssan sekä suu- ja sorkkataudin mahdollisesta leviämisestä. Mikä tahansa matkustuskäyttäytymiseen vaikuttavan taudin puhkeaminen voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiö on alttiina lento-onnettomuuksista tai muista katastrofeista aiheutuvien merkittävien tappioiden riskille.

Kuten kaikki lentoyhtiöt, myös Yhtiö on alttiina mahdollisille merkittäville tappioille, mikäli jokin sen lentokoneista tuhoutuu tai joutuu onnettomuuden, terroriteon tai muun katastrofin kohteeksi, mukaan lukien merkittävät kustannukset liittyen asiakkaiden korvausvaateisiin, vahingoittuneen koneen korjaamiseen tai korvaamiseen sekä sen tilapäiseen tai pysyvään toimintakelvottomuuteen. Ei ole varmuutta siitä, ettei Yhtiölle tulevaisuudessa satu tällaista tapahtumaa. Myöskään siitä ei ole varmuutta, että Yhtiön vakuutusturva riittää tällaisen tapahtuman sattuessa, ja tällainen tapahtuma voi johtaa Yhtiön vakuutusmaksujen olennaiseen nousuun. Lisäksi mikä tahansa Yhtiön käyttämään lentokonetyyppiin liittyvä onnettomuus voi synnyttää julkisuudessa käsityksen, etteivät kyseisen lentokonetyypin koneet ja siten Yhtiön lentokoneet olisi turvallisia tai luotettavia. Tämä voi vahingoittaa Yhtiön mainetta ja saada lentomatkustajat karttamaan Yhtiön koneilla lentämistä ja siten aiheuttaa Yhtiön liiketoiminnalle vahinkoa. Lisätietoja koskien Yhtiön riippuvuutta Airbusista lentokonevalmistajana on esitetty kohdassa ”—Yhtiön riippuvuus Airbusista lentokonevalmistajana kasvaa tulevaisuudessa, ja mitkä tahansa Airbusin lentokoneeseen liittyvät ongelmat voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen”. Mikä tahansa tällaisista tapahtumista voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Tulevat terroriteot tai niiden uhka voivat johtaa lentomatkustuksen merkittävään vähentymiseen.

Terrori-iskut 11.9.2001 Yhdysvalloissa ja niiden jälkeinen terrorismi erityisesti Lähi-idässä, Kaakkois-Aasiassa ja Euroopassa herättivät matkustajien keskuudessa epävarmuutta. Suuren terrori-iskun uhka tai tapahtuminen voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti lentomatkustuksen kysyntään, ja ne voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Lisäksi kasvaneesta terrori-iskujen uhasta johtuvat lisääntyneet turvatoimet ovat aiemmin häirinneet, ja voivat jatkossakin häiritä Yhtiön liiketoimintaa tilapäisesti tai pitkäaikaisesti. Ei ole varmuutta siitä, etteivät tulevat turvallisuuteen liittyvät kustannukset tai ongelmat häiritse Yhtiön liiketoimintaa tai matkustajien matkustushalukkuutta tai etteivät ne Yhtiön palvelujen kysyntää vähentämällä vaikuta olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Lentoyhtiövakuutuksen hankkiminen voi tulla liian vaikeaksi tai kalliiksi, mistä syystä Yhtiö voi altistua olennaisille tappioille ja voi joutua lopettamaan toimintoja.

Yhtiöllä on yleinen vastuuvakuutus, matkustajavastuuvakuutus, omaisuusvahinkovakuutus ja Yhtiön lentokonevahinkojen kaikenvaaranvakuutus. Terrori-iskujen 11.9.2001 jälkeen lentoyhtiövakuuttajat lopettivat sotavakuutuksen myöntämisen. Samalla vakuutusyhtiöt ja jälleenvakuutusyhtiöt korottivat yleisesti lentoyhtiöiden vakuutusmaksuja. Vaikka joissakin tapauksissa tietyt valtiot ovat varautuneet myöntämään sotavakuutuksen, jos vakuutusyhtiöt ovat peruneet vakuutusturvan terrori-iskujen tai sodan seurauksena, ei voi olla varmuutta siitä, että näin tehdään myös tulevaisuudessa. Sittenkin lentoyhtiöiden vakuuttajat ja jälleenvakuuttajat ovat julkistaneet ehtoja, joiden tarkoituksena on poistaa tai merkittävästi rajoittaa vakuutusturvaa niin sanottuihin joukkotuhohäpeisiin liittyvien riskien osalta. Jos vakuutusyhtiöt tai jälleenvakuutusyhtiöt rajaavat nämä riskit vakuutusturvan ulkopuolelle tai tällaista vakuutusturvaa ei ole saatavissa kaupallisesti kohtuullisin ehdoin eikä vakuutusturvaa saada muista lähteistä (kuten valtion laitokselta), Yhtiö ei välttämättä kykene vakuuttamaan tällaisia riskejä, jolloin se ei kykenisi jatkamaan lentokuljetusliiketoimintaansa ja joutuisi viime kädessä luopumaan lentoyhtiötoiminnastaan.

Yhtiön liiketoimintaan liittyviä riskejä

Yhtiön kasvustrategian onnistuminen vaikuttaa sen liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiön kasvustrategian ytimenä on hyödyntää sen liikenteellisen keskuksen, Helsinki-Vantaan lentokentän, maantieteellistä sijaintia ja kasvattaa Yhtiön kapasiteettia Euroopassa ja Aasiassa, jotta se voisi lisätä markkinaosuuttaan kasvavilla Aasian markkinoilla. Aasian osuus Yhtiön kokonaisliikevaihdosta oli 17,8 prosenttia vuonna 2004, 19,3 prosenttia vuonna 2005, 24,2 prosenttia vuonna 2006 ja 27,3 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla lentokohteen mukaan eriteltynä. Koska Yhtiön ydinliiketoiminnan eli kansainvälisen matkustajareittiliikenteen tulevaisuuden kasvu perustuu sen kykyyn toteuttaa tämä strategia onnistuneesti, Yhtiön investoinneissa keskitytään sen kaukoliikenteen kasvuedellytysten tukemiseen. Toteutetut ja suunnitellut lentokonehankinnat, joita on kuvattu tarkemmin kohdassa ”Osakeannin tausta ja syyt sekä hankittavien varojen käyttö”, on suunniteltu parantamaan Yhtiön kilpailukykyä Aasiaan ja Aasiasta suuntautuvassa kaukoliikenteessä ja Euroopan syöttöliikenteessä. Yhtiö ei kuitenkaan voi antaa mitään vakuutta siitä, että sillä tulee olemaan suunniteltujen investointien edellyttämät taloudelliset resurssit, ettei lentokonevalmistajien toimituksissa tapahdu viivästyksiä ja että se pystyy näiden investointien myötä kasvattamaan liikennettään Aasiaan ja Aasiasta suunnitelmien mukaisesti. Jos Yhtiö epäonnistuu strategiansa suunnitelmien mukaisessa toteuttamisessa, tämä vaikuttaisi olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Jos kuluttajien mieltymyksissä, käsityksissä, kulutustottumuksissa tai väestörakenteessa Aasiaan ja Aasiasta suuntautuvan matkailun suhteen tapahtuu muutoksia, myös tämä voi vaikuttaa olennaisella tavalla Yhtiön liiketoimintaan ja strategian onnistumiseen. Lisäksi Yhtiöön saattaa Aasian markkinoilla kohdistua monia tekijöitä, joihin se ei voi vaikuttaa, kuten markkinoille tulevat uudet kilpailijat, joilla on Yhtiötä paremmat resurssit, ulkomaisten markkinoiden avaamisen peruuntuminen tai viivästyminen, valuuttasäätö, valuuttariski ja poliittinen riski, verotus ja Yhtiön toimintaa koskevat vieraan valtion määräykset, joista voi seurata kyvyttömyys hankkia tai säilyttää tarvittavia reittikohtaisia lupia ja/tai lähtö- ja saapumisaikoja sekä muutoksia Yhtiön oikeuteen lentää Venäjän ylitse. Tällaiset muutokset tai tekijät voisivat vaikuttaa yhteen tai useampaan Yhtiön kohteeseen Aasiassa, ja siten niillä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Aasiaan suuntautuvien lentovuorojen lisääminen voi myös rasittaa Yhtiön johtamisresursseja ja toiminnallisia, taloudellisia ja hallinnollisia tietojärjestelmiä niin, etteivät ne enää riitä Yhtiön toimintaan. Yhtiön johto arvioi, että Yhtiön on kehitettävä edelleen johtamisresurssejaan sekä toiminnallisia, taloudellisia ja hallinnollisia tietojärjestelmiään ja valvontaa tai menettelyjä, jotta se voisi sopeutua lentovuorojen suurempaan määrään Aasian-reiteillä. Epäonnistuminen näiden järjestelmien ja valvonnan tai menettelyjen oikea-aikaisessa kehittämisessä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai Yhtiön liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiö ei välttämättä onnistu käynnistämässään tuottavuuden parantamiseen ja toimintakustannusten vähentämiseen pyrkivissä strategisissa hankkeissa.

Vuoden 2006 toisella neljänneksellä Yhtiö aloitti rakenneuudistusohjelman, jonka tavoitteena oli 80 miljoonan euron vuotuiset säästöt ja kustannuskilpailukykyyn parantaminen pitkällä aikavälillä. Rakenneuudistusohjelman mukaisesti sovittiin 670 työntekijän vähentämisestä vuoden 2007 loppuun mennessä. Useimpien leikkausten on määrä toteutua Tekniikka-liiketoimintayksikössä ja hallinnollisissa tukipalveluissa. Reittiliikenne-segmentin henkilöstöä lisätään kasvustrategian tukemiseksi. Henkilöstökustannukset muodostavat erään Yhtiön suurimmista toimintakustannuseristä, ja niiden osuus liikevaihdosta oli 25,9 prosenttia vuonna 2004, 26,5 prosenttia vuonna

2005, 25,5 prosenttia vuonna 2006 ja 24,3 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Yhtiö pyrkii jatkossakin parantamaan tuottavuutta ja saavuttamaan kustannussäästöjä toiminnan rationalisoinnin ja rakenteellisen uudistamisen avulla. Esimerkiksi vuoden 2006 lopussa ja vuoden 2007 alussa Yhtiö allekirjoitti matkustamohenkilökunnan ja lentäjien ammattiyhdistysten kanssa sopimukset, jotka sisältävät useita toimenpiteitä työvoiman tuottavuuden parantamiseksi ja erityisesti matkustamohenkilökunnan käytön tehostamiseksi kaukolentoilla. Yhtiö on myös ilmoittanut meneillään olevasta ydinliiketoimintaansa kuulumattomien liiketoimintayksiköiden arvioinnista, jonka tavoitteena on kehittää nykyisiä liiketoiminta- ja toimintamalleja, ja se harkitsee tiettyjen tukitoimintojen osalta erilaisia omistajuus- ja kumppanuusvaihtoehtoja.

Yhtiön kustannushallintaan ja tuottavuusparannuksiin pyrkivien hankkeiden riittävyys ja onnistuminen eivät ole tällä hetkellä tiedossa eikä niistä ole varmuutta. Lisäksi näiden hankkeiden riittävyys ja onnistuminen riippuvat suurelta osin tekijöistä, joihin Yhtiö ei voi vaikuttaa, kuten erityisesti lentoliikennealan yleisestä tilanteesta, mukaan lukien matkustajakysyntä, yksikkötuotot ja toimialan kapasiteetin kasvu sekä lentopetrolin hinta ja sääntelytoimenpiteet. Epäonnistuminen näiden hankkeiden toteuttamisessa voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön liikevaihtoon, kustannuksiin ja tehokkuuteen, ja siten sillä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiön liiketoiminta ja kasvustrategia riippuvat Helsinki-Vantaan lentokentän kyvystä tarjota riittävää kapasiteettia täyttämään kentän kasvavan lentoliikenteen tarpeet.

Yhtiön liikenteellinen keskus on Helsinki-Vantaan lentokentällä, ja mikä tahansa lentokenttään haitallisesti vaikuttava seikka voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen. Yhtiön strategian tehokas toteuttaminen perustuu siihen, että Helsinki-Vantaan lentokenttä tarjoaa jatkossakin riittävää kapasiteettia sekä kustannustehokkaita ja korkealaatuisia palveluita.

Aasian liikenteen johdosta lennolta toiselle siirtyvien matkustajien ja rahdin määrä Helsinki-Vantaan lentokentällä on kasvussa, mikä voi aiheuttaa lentokentän tilarajoitteista ja kiristyneistä turvatoimista johtuvia viivästyksiä. Eurooppalaisten lentoyhtiöiden järjestön ("AEA") tuottaman tilaston mukaan Yhtiön lentojen saapumisen täsmällisyys heikkeni vuonna 2006 verrattuna edellisiin vuosiin. AEA:n tietojen mukaan Yhtiö on perinteisesti ollut yksi täsmällisimmistä lentoyhtiöistä Euroopassa, ja Yhtiön johto uskoo, että Yhtiön lentojen täsmällisyys paranee Helsinki-Vantaan lentokentän suunnitellun terminaalilaajennuksen käyttöönoton jälkeen vuonna 2009. Vaikka Yhtiö odottaa hyötyvänsä suunnitellusta Helsinki-Vantaan lentokentän terminaalilaajennuksesta, ei ole varmuutta siitä, että laajennus valmistuu aikataulussa ja että käyttöön tultuaan laajennus riittää vastaamaan liikenteen kasvun vaatimuksia. Liikenteen kasvu edellyttää myös Yhtiöltä infrastruktuuri-investointeja, ja pienempien investointien ohella Yhtiö suunnittelee rakentavansa uuden rahtiterminaalin ja uuden huoltohallin vuosina 2009-2010. Yhtiön infrastruktuuri-investointien arvioidaan olevan yhteensä 170 miljoonaa euroa vuosien 2008 ja 2010 välisenä aikana. Mikäli terminaalin laajennus ja/tai Yhtiön infrastruktuuri-investoinnit eivät toteudu nykyisten suunnitelmien mukaisesti tai mikäli toteutus viivästyy, tällä voi olla merkittävä vaikutus yleisesti Yhtiön liiketoimintaan ja erityisesti sen kasvustrategiaan, mikä puolestaan voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Finnairin brändin tunnettuus Yhtiön kotimarkkinoiden ulkopuolella on alhainen, ja brändin tunnettuuden edistäminen vaatii merkittäviä investointeja; mikäli brändin imago tai kuluttajien luottamus Finnairin brändiin heikkenevät, tämä voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön kykyyn markkinoida palvelujaan ja houkutella sekä pitää asiakkaita.

Osana yleistä liiketoimintamalliaan Yhtiö luottaa asiakkaiden houkuttelemisessa positiiviseen brändin tunnettuuteen muiden tekijöiden ohella. Sen brändi tunnetaan hyvin Pohjoismaissa ja Baltian maissa, mutta näiden markkinoiden ulkopuolella Finnair-brändin tunnettuus on tällä hetkellä alhainen. Brändin tunnettuuden parantaminen edellyttää merkittäviä investointeja, ja markkinaosuuttaan parantaakseen Yhtiön on tarjottava houkuttelevia lentohintoja erityisesti Aasiaan ja Aasiasta suuntautuville kaukolentoille, mikä vaikuttaa epäedullisesti sen tuottoihin. Lisäksi brändin imagon tai kuluttajien brändiä kohtaan tuntemaan luottamuksen heikkeneminen voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön kykyyn markkinoida palvelujaan ja houkutella uusia asiakkaita tai pitää vanhat asiakkaansa. Lisäksi mitkä tahansa Suomen maineeseen vaikuttavat tapahtumat saattavat vaikuttaa myös Finnair-brändin maineeseen.

Yhtiön työntekijät voivat osallistua lakkoihin tai muihin työselkkauksiin, ja työehtosopimuksia koskevien neuvottelujen tulokset voivat johtaa Yhtiön henkilöstökulujen merkittävään lisääntymiseen.

Yhtiön liiketoiminta on työvoimaintensiivistä ja työllistää suuren määrän lentäjiä, matkustamohenkilökuntaa, teknisiä asiantuntijoita ja muuta henkilöstöä. Suurin osa Yhtiön työntekijöistä kuuluu ammattiliittoihin, ja mikä tahansa Yhtiön työntekijöiden pitkäaikainen lakko tai työvoimakiista voi vaikuttaa Yhtiön liiketoimintaan. Esimerkiksi lokakuussa 2006 Yhtiö neuvotteli matkustamohenkilökuntansa kanssa työsuhteiden ehdoista

sovittaakseen ne Yhtiön liikenne-rakennetta vastaavaksi. Yhtiön tavoite palkata 500 uutta matkustamotyöntekijää kansallisen työehtosopimuksen mukaisesti johti kiistaan Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttyhdistyksen ("SLSY") kanssa, joka järjesti kaksipäiväisen lakon lokakuun 2006 lopussa. Lakon negatiivinen vaikutus Yhtiön liiketoiminnan tulokseen oli noin 10 miljoonaa euroa. Tällaisten lakkojen vaikutus voi olla olennainen, sillä noin 20 000–30 000 matkustajaa lentää päivittäin Yhtiön lennoilla.

Mikäli Yhtiö tai sen tytäryhtiöt eivät kykene saavuttamaan sopimusta järjestäytyneiden työntekijäryhmiensä kanssa työehtosopimusten ehtoja koskevissa neuvotteluissa tai jos muita Yhtiön työvoimaan kuuluvia ryhmiä järjestäytyy, niihin voi kohdistua työnkeskeytyksiä tai työnseisauksia. Lisäksi ei ole varmuutta siitä, että tulevat työntekijäjärjestöjen kanssa solmittavat sopimukset tai palkkaneuvottelujen, sovittelujen tai välitysmenettelyjen tulokset ovat Yhtiön odotusten mukaisia tai verrannollisia muiden lentoyhtiöiden tekemiin sopimuksiin. Yhtiö sai syksyn 2007 aikana solmittua uudet työehtosopimukset kuuden ammattijärjestön kanssa. Työehtosopimus Suomen Liikennelentäjäliiton kanssa päättyi huhtikuun 2008 lopussa. Mikä tahansa tuleva sopimus tai palkkoja koskevien neuvottelujen, sovittelujen tai välitysmenettelyjen tulos voi johtaa henkilöstökustannusten tai muiden kulujen kasvuun, joka voi kasvattaa Yhtiön toimintakustannuksia siinä määrin, ettei se kykene kilpailemaan joidenkin sellaisten lentoyhtiöiden kanssa, joiden henkilöstökustannusrakenne on joustavampi. Yhtiön työntekijöistä ja työehtosopimuksista on esitetty lisätietoja kohdassa "*Finnairin liiketoiminta—Henkilöstö*".

Yhtiön on kyettävä houkuttelemaan ja pitämään palveluksessaan pätevää henkilökuntaa kohtuullisin kustannuksin.

Yhtiön toiminta riippuu pätevistä henkilökunnasta, erityisesti lentäjistä, matkustamohenkilökunnasta sekä pätevistä lentokoneiden huolto-, tietotekniikka- ja myyntihenkilökunnasta. Yhtiön kasvustrategian toteuttaminen vaatii uuden henkilökunnan palkkaamista, eikä ole varmuutta siitä, että Yhtiö kykenee pitämään palveluksessaan avainhenkilöstöään tai rekrytoimaan riittävästi uusia teknisesti ja/tai muulla tavalla päteviä työntekijöitä kohtuullisin kustannuksin siten, että se voi toteuttaa strategiaansa ja säilyttää kilpailukykyänsä.

Viivästys tai epäonnistuminen Yhtiön laivaston uudistamisessa voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Keskeinen osa Yhtiön strategiaa on laivaston uudenaikaistaminen poistamalla käytöstä vanhimpia konetyyppejä ja hankkimalla uusia lentokoneita. Laivaston uudenaikaistaminen näkyy selvästi Yhtiön poistojen ja leasingmaksujen kasvuna. Airbusin toimitusten viivästyminen aiheutti epävarmuutta Yhtiön tilaamien A330-, A340- ja A350XWB -konetyyppien toimitusaikataulusta. Viivästys tai epäonnistuminen Yhtiön laivaston uudistamisessa Airbusin tai minkä tahansa muun lentokoneen osalta tai kyvyttömyys poistaa suunnitelmien mukaisesti tiettyjä lentokoneita laivastosta koordinoitusti uusien koneiden käyttöönoton kanssa voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön strategian toteuttamiseen, mikä voi puolestaan vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiön riippuvuus Airbusista lentokonevalmistajana kasvaa tulevaisuudessa, ja mitkä tahansa Airbusin lentokoneeseen liittyvät ongelmat voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Laivaston suunnitellun uudistamisen jälkeen Yhtiön riippuvuus Airbusin lentokoneista, erityisesti kaukoliikennelaivastossa, asettaa Yhtiön erityisen alttiiksi mille tahansa Airbus-lentokoneisiin tai niiden valmistajaan mahdollisesti liittyville ongelmille. Yhtiön liiketoiminta, taloudellinen asema tai liiketoiminnan tulos voivat kärsiä, jos jossakin sen Airbus-tyypin lentokoneessa tai muussa Yhtiön myöhemmin hankkimassa lentokonetyypissä havaitaan suunnitteluvirhe tai mekaaninen ongelma, jonka johdosta Yhtiön lentokone joudutaan pitämään maassa sen aikaa, että kyseisen vika tai ongelma korjataan tai sitä yritetään korjata. Vastaavasti jos valmistajalla on taloudellisia ongelmia, se lopettaa liiketoimintansa tai laiminlyö vastuunsa Yhtiötä kohtaan, tästä voi aiheutua Yhtiölle haitallisia seuraamuksia. Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen voi vaikuttaa haitallisesti myös se, jos sen asiakkaat alkavat karttaa Yhtiön lennoilla matkustamista Airbusin lentokoneeseen liittyvää turvallisuusongelmaa tai muuta ongelmaa koskevan kielteisen julkisen vaikutelman takia riippumatta siitä, ovatko ongelmat todellisia vai vaikutelmaan perustuvia.

Yhtiöllä on merkittäviä tulevia rahoitustarpeita, ja se on alttiina jatkuviin rahoitustarpeisiinsa liittyville riskeille.

Yhtiön sitovat lentokonetilaukset olivat 30.9.2007 kokonaisuudessaan arvoltaan arviolta 1,4 miljardia euroa (perustuen 30.9.2007 hintoihin ja valuuttakursseihin). Yhtiö voi optioiden perusteella tai muutoin tilata tulevaisuudessa lisää lentokoneita, mikä voi kasvattaa sen rahoitustarpeita merkittävästi. Lisätietoa tilatuista lentokoneista ja käyttämättömistä lentokoneiden osto-optioista on esitetty kohdassa "*Osakeannin tausta ja syyt sekä hankittavien varojen käyttö*". Sitovien tilausten kokonaisvastuun määrä vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen

välisenä aikana pääasiassa valuuttakurssivaihteluiden seurauksena, koska kaikki Yhtiön lentokonetilaukset ovat Yhdysvaltain dollarimääräisiä, sekä lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatio-ehtojen takia. Tämän vuoksi sitovien tilausten kokonaisvastuun määrää ei tulisi pitää Yhtiön enimmäis- tai vähimmäisvastuun määränä. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen suhteen vasta toimitushetkellä. Katso myös ”*Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät—Sopimusvastuut*”.

Osakeannista kerättävien varojen lisäksi Yhtiö arvioi tällä hetkellä rahoittavansa uusien lentokoneiden hankinnat ensisijaisesti liiketoiminnan rahavirralla ja lisäksi käyttävänsä lentokoneiden leasingrahoitusta ja velkarahoitusta rahoitustarpeensa mukaan. Ei ole varmuutta siitä, että Yhtiö kykenee jatkossa hankkimaan oikea-aikaisesti ja Yhtiön hyväksyttävissä olevin ehdoin riittävää rahoitusta maksuvalmiuden säilyttämiseen ja liiketoimintastrategiansa edellyttämien toimintamenojen sekä käyttöomaisuusinvestointien rahoittamiseen, mikäli liiketoiminnan rahavirta ja käytettävissä olevat rahavarat ovat riittämättömät. Epäonnistuminen lisävarojen hankkimisessa joko liiketoiminnasta tai velka- tai oman pääoman ehtoisella rahoituksella voi pakottaa Yhtiön lykkäämään tai perumaan joitakin tai kaikki suunnitelluista menoistaan tai muuttamaan liiketoimintastrategiaansa, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Yhtiön liiketoimintaan, liiketoiminnan tulokseen tai taloudelliseen asemaan. Lisäksi kilpailijoiden kyky hankkia pääomaa helpommin ja suotuisammin ehdoin saattaa muodostaa Yhtiölle kilpailullisen haitan.

Yhtiön nykyisen ja tulevaisuudessa mahdollisesti hankittavan velan määrä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiöllä on tällä hetkellä ja tulee jatkossakin olemaan merkittävästi velkaa sekä merkittäviä kiinteitä vastuuta lentokoneiden käyttöleasingsopimuksista. Yhtiön leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste 30.9.2007 oli 103,3 prosenttia. Meneillään olevan laivaston uudistusohjelman odotetaan vaativan sisäisen rahoituksen ohella ulkoista lisärahoitusta, jota on käsitelty edellä kohdassa ”—*Yhtiöllä on merkittäviä tulevia rahoitustarpeita, ja se on alttiina jatkuviin rahoitustarpeisiinsa liittyville riskeille*”. Lisätietoja Yhtiön velkaantumisesta on esitetty kohdassa ”*Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät—Maksuvalmius ja pääomalähteet*”. Yhtiön kyky suoriutua velkaantumiseensa liittyvistä maksuista riippuu muun muassa sen tulevasta liiketoiminnan kehityksestä ja kyvystä jälleenrahoittaa velkansa tarvittaessa. Kukin näistä tekijöistä riippuu suuresta määrin talouteen, rahoitukseen, kilpailuun, sääntelyyn ja toimintaan liittyvistä ja monista muista tekijöistä, joista monet ovat Yhtiön vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella. Ei ole varmuutta, että Yhtiö kykenee tulevaisuudessa saamaan toiminnastaan riittävästi kassavirtaa velka- ja leasingvastuidensa suorittamiseen.

Lisäksi Yhtiön nykyisiin rahoitusjärjestelyihin sisältyy ja tuleviin järjestelyihin voi sisältyä rajoittavia kovenantteja. Tällä hetkellä tavanomaisten ehtojen lisäksi Yhtiön 200 miljoonan euron luottolimiitin ehtojen mukaisesti Yhtiön on vastattava siitä, ettei sen oikaistu nettovelkaantumisaste ole missään tilanteessa 175 prosenttia tai sitä korkeampi. Mihin tahansa tuleviin lainoihin voi myös sisältyä ehtoja, jotka rajoittavat Yhtiön toiminnan ja rahoituksen joustavuutta. Nämä tekijät voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Valuuttakurssien vaihtelu voi vaikuttaa Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Valuuttakurssien muutokset, erityisesti euron ja Yhdysvaltain dollarin välisen kurssin muutokset voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen. Yhtiön valuuttariski syntyy pääasiassa lentopetrolin ja lentokoneiden ostamisesta ja lentokoneiden leasingmaksuista. Merkittäviin Yhdysvaltain dollarin määräisiin kulueriin sisältyvät lentokoneiden leasingmaksut ja lentopetrolikustannukset. Suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinnat tehdään myös pääasiassa Yhdysvaltain dollareissa. Vaikka Yhtiö pyrkii hallitsemaan valuuttakurssien vaihtelusta aiheutuvaa epävarmuutta valuuttasuojauksen avulla, ei ole varmuutta siitä, että Yhtiöllä on juuri tietyllä hetkellä voimassa olevia johdannaissopimuksia, jotka tarjoavat tietyn tasaisen suojan valuuttakurssitappioita vastaan. Lisätietoja Yhtiön valuuttariskistä ja -suojauksista on esitetty kohdassa ”*Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät—Rahoitusriskien hallinta—Valuuttariski*”. Ei ole varmuutta, ettei valuuttakurssien vaihtelulla ole olennaisen haitallista vaikutusta Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiö on alttiina korkoriskille vaihtuvakorkoisten lainojensa ja lentokoneiden leasingsopimusten vuoksi.

Yhtiö on alttiina korkojen vaihtelun vaikutuksille vaihtuvakorkoisten rahoitusjärjestelyjensä ja lentokoneiden leasingsopimustensa takia. Yhtiön vaihtuvakorkoiset lainat olivat 30.9.2007 yhteensä noin 302 miljoonaa euroa. Näiden vaihtuvakorkoisten lainojen vuoksi korkojen nousu johtaisi Yhtiön korkomaksujen kasvuun, ja sillä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Yhtiön liiketoimintaan, liiketoiminnan tulokseen tai taloudelliseen asemaan.

Lisätietoja Yhtiön korkoriskistä on esitetty kohdassa ”*Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät—Rahoitusriskien hallinta—Korkoriski*”.

Maksut, joita Yhtiön on suoritettava sille toistaiseksi toimittamattomien lentokoneiden leasingsopimusten perusteella, saattavat olla korkovaihtelujen alaisia. Kun Yhtiö sitoutuu vuokraamaan uuden lentokoneen, sen toimituksen jälkeen maksettavaksi tuleva kuukausittainen lentokoneen leasingmaksu on kiinteä, ja siihen tehdään tyypillisesti tarkistuksia koronmuutosten perusteella jaksolla leasingsopimuksen allekirjoituksesta lentokoneen toimitukseen.

Luopuessaan lentokoneesta Yhtiö altistuu lentokoneiden markkina-arvojen vaihtelulle.

Yhtiön liikennöimästä yhteensä 63 lentokoneesta 34 oli Yhtiön omia ja 29 vuokrattuja 30.9.2007. Tämän jälkeen Yhtiölle on toimitettu kaksi uutta lentokonetta, ja Yhtiö on saattanut päätökseen Embraer 190 -lentokonetta koskevan myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn (*sale-and-lease-back*). Lisäksi Yhtiö vuokraa yhteensä kuutta omistamaansa konetta FlyNordicille. Kun Yhtiö hankkii lentokoneen, se solmii valmistajan kanssa sopimuksen lentokoneen ostamisesta. Päätös kyseisen koneen ostamisesta omistettavaksi tai vuokraamisesta tehdään myöhemmin, yleensä 9-12 kuukautta ennen lentokoneen suunniteltua toimitusta. Näin ollen Yhtiö on alttiina lentokoneiden markkina-arvojen vaihtelulle. Jos Yhtiö päättää omistaa lentokoneen, lentokoneen arvonmuutokset vaikuttavat Yhtiön taloudelliseen asemaan, mikäli lentokoneen arvo laskee. Mikäli käytettyjen lentokoneiden hinnat laskevat tai Yhtiön käytetyn koneen myynti viivästyy, tällä on erityistä merkitystä, jos Yhtiö haluaa tai sen täytyy käyttää vanhan koneen myyntituotot toisen koneen rahoitusta varten otettujen lainojen takaisinmaksuun. Toisaalta jos Yhtiö vuokraa lentokoneen, lentokoneen markkina-arvo realisoituu aikaisemmin myynti- ja takaisinvuokraus -rahoitusjärjestelyllä, jolloin kaikki muutokset lentokoneen arvossa vaikuttavat lentokoneen rahoitusjärjestelyn perusteella tulevaisuudessa suoritettaviin maksuihin.

Yhtiö on riippuvainen teknologian keskeytymättömästä toiminnasta.

Yhtiöstä on tullut yhä riippuvaisempi teknisistä hankkeista, joilla pyritään vähentämään kustannuksia ja parantamaan asiakaspalvelua kilpailukyvyyn säilyttämiseksi nykyisessä liiketoimintaympäristössä. Yhtiö on riippuvainen automaattisista tietojärjestelmistä ja teknologiasta, kuten tietokoneistetusta lennonvarausjärjestelmästä, lentojen operointijärjestelmästä, verkkosivustosta, televiestintäjärjestelmistä ja muista automatisoiduista järjestelmistä. Näin ollen teknologian toimivuus ja luotettavuus ovat kriittisiä tekijöitä ajatellen Yhtiön kykyä houkuttaa ja pitää asiakkaita sekä Yhtiön kykyä kilpailla tehokkaasti. Nämä hankkeet tulevat jatkossakin vaikuttamaan suoraan tietotekniikka- ja tietoturvakustannuksiin, ja lisäksi tietojärjestelmäratkaisujen ja tietotekniikkaympäristön kehittäminen vaatii jatkuvia investointeja. Jos Yhtiö ei kykene tekemään näitä investointeja, tämä voi vaikuttaa haitallisesti sen liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Lisäksi sisäiset teknologiaviat tai häiriöt tai laajamittaiset ulkoiset katkokset Yhtiölle kriittisessä teknologia-infrastruktuurissa, kuten sähkö- tai televiestintäverkossa taikka internetissä, voivat aiheuttaa häiriön sen teknologiaverkossa. Mikä tahansa yksittäinen, jatkuva tai toistuva teknologinen häiriö voi vaikuttaa Yhtiön asiakaspalveluun ja johtaa kustannusten kasvuun. Kuten kaikkien yritysten kohdalla, myös Yhtiön teknologiset järjestelmät ja niiden tiedot voivat olla alttiina erilaisille häiriöille, jotka eivät ole Yhtiön vaikutusmahdollisuuksien piirissä, kuten luonnonkatastrofit, terrori-iskut, televiestintähäiriöt, tietokonevirukset, hakkerit ja muut turvaongelmat. Vaikka Yhtiö kehittää jatkuvasti tietoturvaansa ja kriisivalmiuksiaan vakavien tieto- ja televiestintähäiriöiden varalta, nämä toimenpiteet voivat olla riittämättömiä tai puutteellisesti toteutettuja estääkseen liiketoiminnan keskeytymisen ja sen olennaisen haitalliset vaikutukset Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiö on alttiina tietoturvariskeille.

Yhtiö on lisännyt lipunmyyntiään internetin välityksellä viime vuosina. Internetin välityksellä myydyt liput muodostivat Yhtiön kokonaislipunmyynnistä nolla prosenttia vuonna 2004, 10 prosenttia vuonna 2005, 13 prosenttia vuonna 2006 ja 16 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Verkkokaupan ja verkossa tapahtuvan lipunmyynnin perustavanlaatuisen edellytys on luottamuksellisten tietojen turvallinen siirto. Yhtiölle voi aiheutua merkittäviä kustannuksia suojautumisesta tietoturvarikkomuksia vastaan tai tällaisten rikkomusten aiheuttamien ongelmien ratkaisemisesta. Ongelmien ratkaiseminen saattaa aiheuttaa keskeytyksiä, viivästyksiä tai katkoksia Yhtiön asiakaspalvelussa, mikä voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön maineeseen ja vieroittaa asiakkaita käyttämästä sen palveluja tai saada asiakkaat esittämään Yhtiölle korvausvaateita. Mitkä tahansa näistä seikoista voivat vaikuttaa haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen. Osana liiketoimintaansa Yhtiö tallentaa asiakkailtansa saamiaan henkilötietoja, mihin kohdistuu Suomessa ja EU:ssa tiettyjä tietosuojasäännöksiä. Sähköisesti tai muutoin säilytettävät henkilötiedot ovat erittäin luottamuksellisia. Jos tällaisia henkilötietoja asetettaisiin kolmansien osapuolten saataville ilman asiakkaan etukäteen antamaa suostumusta tai jos kolmas osapuoli anastaisi tällaisia tietoja, Yhtiön maine voisi vahingoittua, Yhtiö

voisi altistua valvontatoimille, haasteille ja/tai sakoille ja asiakkaat voisivat nostaa Yhtiötä vastaan kanteita, ja mikä tahansa näistä voisi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen. Lisäksi Yhtiö voi joutua vastuuseen luottokorttiyhtiöitä kohtaan, jos luottokorttitietoja vietäisiin ja väärinkäytettäisiin Yhtiön toteuttamien turvatoimien puutteiden tai riittämättömyyden takia.

Yhtiö on riippuvainen siitä, että kolmannet osapuolet tarjoavat sille sen liiketoiminnan kannalta keskeisiä tavaroita ja palveluja.

Yhtiön liiketoiminta riippuu sen kyvystä hankkia tavaroita ja palveluja useilta toimittajilta erityisesti toimittaessa Suomen ulkopuolisilla lentokentillä. Yhtiö on solminut ulkopuolisten toimittajien kanssa sopimuksia esimerkiksi lentokoneiden huollon, matkustajapalvelun, matkatavaran käsittelyn ja lähtöselvitystilan tarjoamisesta, minkä lisäksi se käyttää myös ulkopuolisia lennonjohtopalveluja. Keskeytys näiden toimittajien tavaroiden tai palvelujen toimituksessa tai Yhtiön kyvyttömyys uusien kyseisiä sopimuksia tai neuvotella uusia sopimuksia toisten toimittajien kanssa vastaavin hinnoin voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen. Tällaisia keskeytyksiä voi aiheutua monista syistä, joista monet ovat Yhtiön vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella. Vastaavasti ulkopuolisten palveluntarjoajien tehokkuus, oikea-aikaisuus ja sopimuksen noudattamisen laatu ovat suurelta osin Yhtiön välittömien vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella, ja jos niissä on puutteita, tämä voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön maineeseen ja suoriutumiseen. Lisäksi Yhtiön on solmittava lentokenttäpalvelusopimukset niillä markkinoilla, joilla se toimii, eikä ole varmuutta, että se kykenee uusimaan olemassa olevat sopimukset tai solmimaan uusia sopimuksia uusista kohteista hankkiakseen tarvittavat, laatuvedellytykset täyttävät tilat ja palvelut kilpailukykyisin hinnoin.

Jotkut Yhtiön nykyisistä tai tulevista reiteistä eivät välttämättä tule koskaan kannattaviksi.

Jotkut Yhtiön tällä hetkellä tarjoamista reiteistä ovat itsenäisinä kannattamattomia, kun niiden merkitystä reittiverkostossa ei oteta huomioon, ja tällaisista reiteistä ei välttämättä tule koskaan kannattavia. Tappiollisten reittien kannattavuuden parantaminen riippuu Yhtiön onnistumisesta kysynnän, kapasiteetin ja hintojen asianmukaisessa määrittämisessä sekä liiketoiminnan kustannusten hallinnassa. Verkostoliikennöijälle reitin itsenäinen kannattavuus ei ole ainoa mittari arvioitaessa sen jatkoedellytyksiä. Muihin huomioon otettaviin tekijöihin lukeutuu reitin merkitys muulle verkostolle, ja tietyn reitin lakkauttamisen sijaan Yhtiö voi ryhtyä muihin toimenpiteisiin sen kannattavuuden parantamiseksi, kuten vaihtaa reitille pienemmän koneen.

Lisäksi Yhtiön aloittaessa liikennöinnin uudella reitillä, Yhtiön käyttöasteet ovat yleensä aluksi alhaisemmat kuin sen vakiintuneemmilla reiteillä, ja sen mainos- ja muut myynninedistämiskustannukset ovat yleensä korkeammat. Tämän seurauksena uudet reitit voivat vaatia merkittävää rahoitusta ja ovat usein aluksi tappiollisia. Asiakkaat voivat myös käyttää uusia reittejä tai lisäkapasiteettia entisillä reiteillä vähemmän kuin Yhtiö on arvioinut. Lisäksi kilpailu voi olla uusilla reiteillä kovempaa kuin nykyisillä, tai kilpailu voi muilla tavoin ylittää Yhtiön odotukset.

Epäedulliset tapahtumat, jotka vaikuttavat Yhtiön strategiaan alliansseihin ja yhteistyöjärjestelyihin kumppanuuslentoyhtiöiden kanssa, voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, liiketoiminnan tulokseen ja rahoitusasemaan.

Strategiset ja kaupalliset järjestelyt oneworld™-allianssin kanssa tuottavat Yhtiölle tärkeitä etuja, kuten yhteistyölennot, tehokkaat yhteydet ja siirtymät, vastavuoroisen osallistumisen kanta-asiakasohjelmiin ja muiden jäsenten lounge-palvelujen käyttöön. Näin ollen oneworld™-allianssiin vaikuttavat haitalliset tapahtumat voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan. Tällaisia haitallisia tapahtumia olisivat esimerkiksi, jos yksi tai useampi allianssiin kuuluva lentoyhtiö irtisanoo jäsenyytensä ja liittyy toiseen allianssiin tai jos ne suljetaan pois maksukyvyttömyyden tai muun syyn takia. Lisäksi jos Yhtiö irtisanoutuu oneworld™-allianssista eikä kykene liittymään muuhun kilpailukykyiseen strategiseen allianssiin sopivien kumppanien kanssa, tämä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiö voi aika ajoin olla asianosaisena oikeudenkäynneissä ja välimiesmenettelyissä, ja jos ne johtavat Yhtiölle epäsuotuisaan ratkaisuun, tämä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Yhtiö voi aika ajoin olla asianosaisena oikeudenkäynneissä ja välimiesmenettelyissä. Tällaisten menettelyjen lopputuloksesta ei ole mitään varmuutta. Jos mikä tahansa tällainen menettely johtaa Yhtiölle epäsuotuisaan ratkaisuun, tämä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Sääntelyriskit

Uusien kansallisten, alueellisten ja kansainvälisten määräysten tai olemassa olevia määräyksiä koskevien muutosten säätäminen voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Lentoliikennealan sovelletaan kansallisia, alueellisia ja kansainvälisiä määräyksiä, jotka koskevat muun muassa turvallisuutta, toimilupien myöntämistä, kilpailua, melutasoa ja ympäristöä. Aika ajoin saatetaan ehdottaa uusia lakeja ja määräyksiä, joissa voidaan säätää ylimääräisiä vaatimuksia tai rajoituksia lentoyhtiöiden toiminnalle. Ei ole varmuutta, ettei uusia määräyksiä säädetä tai nykyisiä määräyksiä muuteta. Tällaisten uusien lakien ja määräysten säätäminen tai nykyisten säädösten ja sellaisten määräysten muuttaminen voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Melusaastetta ja kasvihuonekaasupäästöjä koskevien rajoitusten sekä muiden ympäristölakien ja määräysten soveltaminen tulevaisuudessa voi vaikuttaa haitallisesti lentoyhtiöihin.

Lentoyhtiöiden toimintaa voidaan rajoittaa meluntorjuntamääräysten nojalla. Meluntorjuntamääräyksissä keskitytään yleensä melutasoon ja sen ympäristövaikutukseen erityisesti lentokenttien läheisillä alueilla. Helsinki-Vantaan lentokentän ympäristölupa päättyy vuoden 2007 lopussa, ja Finavia, valtion omistama Helsinki-Vantaan lentokentän ylläpitäjä, laatii parhaillaan uusimishakemusta toimitettavaksi ympäristöviranomaisille ennen nykyisen luvan voimassaolon päättymistä. Tästä syystä ei ole varmuutta, ettei uuteen lupaan sisälly uusia Yhtiön toimintaa koskevia rajoituksia. Siinä voidaan esimerkiksi säädettyjen melurajavaatimusten täyttämiseksi asettaa määrällisiä rajoituksia yölennoille (eli klo 22.00–06.00 välisenä aikana lähteville ja saapuville lennoille). Tällaiset yölentoja koskevat rajoitukset vaikuttaisivat Yhtiön aikatauluihin ja toimintaan Helsinki-Vantaan lentokentällä.

Yhdistyneiden Kansakuntien ilmastomuutoksen puitesopimuksen ja Kioton pöytäkirjan nojalla sopimusvaltiot sitoutuivat hallitsemaan ja vähentämään kasvihuonekaasujen päästöjä. Velvollisuuksiensa noudattamiseksi EU perusti päästöoikeuksien kaupan järjestelmän ("päästökauppajärjestelmä") kasvihuonekaasujen päästöoikeuksilla käytävää kaupankäyntiä varten. Järjestelmän mukaisesti, sellaisena kuin se on tällä hetkellä käytössä, toimivaltainen sääntelyviranomainen jakaa sääntelyn piiriin kuuluville yrityksille tietyn määrän päästöoikeuksia, ja niiden on luovutettava niiden todellisia päästöjä vastaava päästöoikeusmäärä kunakin kalenterivuonna. Rikkomuksista seuraa sakkorangaistus. Jos yritys arvioi, ettei sillä ole riittävästi luovutettavia päästöoikeuksia, se voi ostaa ylimääräisiä päästöoikeuksia jälkimarkkinoilta tai vähentää todellisia päästöjä (esimerkiksi investoimalla uuteen teknologiaan tai rajoittamalla toimintaa).

Joulukuussa 2006 Euroopan komissio antoi ehdotuksen Euroopan ilmailualan ottamisesta päästökauppajärjestelmän piiriin. Euroopan parlamentti äänesti 13.11.2007 ilmailualan päästökauppajärjestelmään ottamisen puolesta. Euroopan parlamentin hyväksymän ehdotuksen mukaan kaikki EU-maista lähtevät ja saapuvat lennot otettaisiin päästökauppajärjestelmään mukaan vuoteen 2011 mennessä. Parlamentin äänestyksen jälkeen asia siirtyy Euroopan neuvoston käsiteltäväksi, ja ellei parlamentin ehdotusta hyväksytä sellaisenaan, palaa asia parlamentin toiseen käsittelyyn. Ellei parlamentti hyväksy neuvoston ehdottamia muutoksia, direktiivin hyväksymisestä ja sisällöstä päätetään viime kädessä sovittelumenettelyä noudattaen. Direktiivin lopullisesta sisällöstä tai sen voimaantulon aikataulusta ei ole varmuutta. Jos päästökauppajärjestelmä kuitenkin hyväksytään Euroopan parlamentin ehdotuksen mukaisena, tämä asettaisi Yhtiön epäedulliseen asemaan verrattuna joihinkin sen kilpailijoihin, jotka lentävät samoihin Aasian kohteisiin kuin Yhtiö, mutta tekevät välilaskun EU:n ulkopuolella ja siten saattavat päästökauppajärjestelmän piiriin vain osan koko lennosta EU:sta Aasiaan. Lisäksi ehdotuksen mukainen päästöoikeuksien jakojärjestelmä vaikuttaisi eri tavoin lentoyhtiöihin, joiden liiketoimintamallit ovat erilaiset, aiheuttaen muutoksia Euroopan lentoliikennealan toimintaympäristössä. Päästökauppajärjestelmän käyttöönotto Euroopan parlamentin ehdottamassa muodossa kasvattaisi Yhtiön toimintakustannuksia merkittävästi ja siten sillä olisi olennaisen haitallinen vaikutus Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen. Katso "Sääntely".

Muutokset kahdensivulaisissa sopimuksissa tai kauppasuhteissa Euroopan unionin ja kolmansien maiden, erityisesti Venäjän, välillä voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

EU:n asetuksessa jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (847/2004) määrätään periaatteista, joiden tarkoituksena on varmistaa riittävä tietojenvaihto EU:ssa siten, että EU:n jäsenvaltiot eivät lentoliikenteen suhteen kahdensivulaisissa suhteissaan kolmansien maiden kanssa rikkoisi EU- lainsäädäntöä. EU:n jäsenvaltiot voivat myös valtuuttaa komission neuvottelemaan kolmansien maiden kanssa kaikkien EU:n jäsenvaltioiden puolesta. Tällaisten valtuutusten nojalla EU ja Venäjä neuvottelivat marraskuun 2006 lopussa sopimuksen, jonka mukaisesti vuosina 2010–2013 luovutaan asteittain rojaltien

veloittamisesta Venäjän ylilennoista ja viimeistään 31.12.2013 luovutaan kaikista rojaltimaksuista, minkä jälkeen lentoyhtiöiden on maksettava vain navigaatiomaksuja. Sopimus on ratifioitu EU-maissa, mutta ei vielä Venäjällä. Tällä hetkellä Yhtiö maksaa kahdenvälisen sopimuksen perusteella Venäjälle vuosittain noin 20 miljoonaa euroa lennoista, jotka kulkevat Venäjän ylitse tietyillä Aasian-reiteillä. Ei ole varmuutta, että Venäjän rojaltimaksut lakkautetaan ilmoitetussa aikataulussa tai ollenkaan. Lisäksi kiistat EU:n ja Venäjän kauppasuhteissa voivat johtaa siihen, että Venäjä jatkaa nykyisten rojaltimaksujen veloittamista, asettaa uusia maksuja tai muutoin rajoittaa liikennettä Venäjän ylitse. Mikä tahansa tällainen kehitys voi vaikuttaa olennaisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen, sillä Venäjän ylitse kulkevat reitit ovat kriittisiä Yhtiön kilpailukyvyille.

Voimassaolevien lentopetrolin verovapautusten poistaminen kasvattaisi olennaisesti Yhtiön lentopetrolikustannuksia.

Viime vuosina EU:n tasolla ja EU:n jäsenvaltioissa on ollut keskustelua siitä, pitäisikö lentopetrolin voimassaolevia verovapauksia tarkistaa. Euroopan komissio julkisti vuonna 2001 valkoisen kirjan, jossa käsiteltiin tasapuolista ja tehokasta hinnanasetantaa kuljetusalalla ja ehdotettiin nykyisten verohelpotusten tarkistusta. Ei ole varmuutta, ettei lentopetrolin nykyisiä verohelpotuksia kumota. Helpotusten poistaminen johtaisi Yhtiön lentopetrolikustannusten olennaiseen kasvuun.

Osakeantiin liittyviä riskejä

Suomen valtiolla on merkittävä omistusosuus Yhtiössä myös Osakeannin jälkeen.

Osakeannin jälkeen Suomen valtio omistaa 55,78 prosenttia Osakkeista olettaen, että Osakeanti merkitään kokonaisuudessaan ja että Suomen valtio käyttää Merkintäoikeutensa. Lisäksi Suomen valtion omistusosuuden laskeminen 50 prosenttiin tai alle vaatii eduskunnan hyväksynnän. Näin ollen Suomen valtiolla on jatkossakin huomattavaa vaikutusvaltaa osakkeenomistajien päätöstä edellyttävissä asioissa, joita ovat esimerkiksi vuotuisen tilinpäätöksen hyväksyminen, osingoista päättäminen, pääoman korotukset, Yhtiön yhtiöjärjestyksen muutokset sekä Yhtiön hallituksen jäsenten valinta ja toimestaan vapauttaminen. Valtioneuvosto antoi 7.6.2007 periaatepäätöksen valtionyhtiöiden toiminnasta, johon sisältyy yleisiä periaatteita, joita Suomen valtion edustajien on noudatettava käyttäessään Suomen valtiolle kuuluvia osakkeenomistajan oikeuksia. Ohjeita noudatetaan Suomen valtion sisäisessä päätöksenteossa, joka liittyy valtion omistusosuuksien hallinnointiin valtionyhtiöissä. Kyseiset ohjeet eivät sido valtionyhtiöitä tai niiden hallintoelimiä, vaan ne toimivat pikemminkin ohjeina Suomen valtion edustajille näiden toimiessa kyseisten hallintoelinten jäseninä. Katso ”*Omistusrakenne ja suhde Suomen valtioon—Valtion omistajapolitiikkaa koskeva periaatepäätös*”.

Tulevat osakeannit tai merkittävien osakemäärien myynnit voivat vaikuttaa epäedullisesti Osakkeiden markkinahintaan.

Yhtiö on sopinut Pääjärjestäjien kanssa, että se ei, tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta, laske liikkeeseen tai myy Osakkeita ajanjaksolla, joka alkaa tämän Listalleottoesitteen päivämääränä ja päättyy 180 päivän kuluessa siitä, kun Tarjottavat osakkeet otetaan kaupankäynnin kohteeksi. Tämän ajanjakson päättymisen jälkeen Yhtiö voi vapaasti laskea liikkeeseen Osakkeita. Suomen valtio voi tulevaisuudessa päättää laskea omistusosuuttaan Yhtiössä, vaikka omistusosuuden laskeminen 50 prosenttiin tai alle vaatiikin eduskunnan hyväksynnän. Merkittävien Yhtiön osakemäärien liikkeeseenlasku tai Suomen valtion tai muun huomattavan osakkeenomistajan Yhtiön Osakkeiden myynnit taikka käsitys siitä, että tällaisia liikkeeseenlaskuja tai myyntejä voi tapahtua, voi vaikuttaa haitallisesti Osakkeiden markkina-arvoon ja Yhtiön kykyyn hankkia tulevaisuudessa varoja pääomakorotusten avulla.

Osakkeenomistajien Merkintäoikeudet voivat raueta tai tulla arvottomiksi.

Merkintäaika, jonka kuluessa Tarjottavia osakkeita voi merkitä, alkaa 29.11.2007 ja päättyy 17.12.2007 klo 17:00. Kaupankäynti Merkintäoikeuksilla Helsingin Pörssissä alkaa 29.11.2007 ja päättyy 10.12.2007.

Merkintäajan päättyessä kaikki käyttämättömät Merkintäoikeudet raukeavat. Merkintäajan päätyttyä Yhtiö ja Pääjärjestäjät voivat päättää joko myydä Merkitsemättä jääneet osakkeet markkinoilla tai hankkia niille merkitsojia. Myytyjen tai merkittyjen osakkeiden hinta maksetaan, siinä laajuudessa kuin mahdollista, käyttämättömien Merkintäoikeuksien haltijoille Merkintähinnalla ja Pääjärjestäjien palkkioilla, varainsiirtoverolla ja muilla Merkitsemättä jääneiden osakkeiden myynnistä tai merkitsemisestä aiheutuneilla kuluilla vähennettynä. Merkitsemättä jääneiden osakkeiden myynti tai merkitsojoiden hankkiminen edellyttää, että tietyt Järjestämissopimuksen ehdot täyttyvät. Katso ”*Pääjärjestäjien kanssa tehdyt sopimukset ja merkintäsitoumukset*”.

Yhtiön osakkeenomistajien omistukset voivat laimentua.

Osakeanti on suunniteltu siten, että Yhtiö kykenee sen avulla keräämään pääomaa tavalla, joka antaa kaikille osakkeenomistajille mahdollisuuden merkitä Tarjottavia osakkeita tiettyjä laista ja säännöksistä aiheutuvia poikkeuksia lukuun ottamatta. Jollei osakkeenomistaja osallistu Osakeantiin, kyseisen osakkeenomistajan suhteellinen omistusosuus ja osuus Yhtiön äänimäärästä laimentuu vastaavasti. Tarjottavat osakkeet vastaavat 44,4 prosenttia kaikkien liikkeeseenlaskettujen Osakkeiden lukumäärästä ennen Osakeannin loppuunsaattamista ja 30,8 prosenttia kaikkien liikkeeseenlaskettujen Osakkeiden lukumäärästä Osakeannin jälkeen olettaen, että Osakeanti merkitään kokonaisuudessaan.

Merkintäoikeuksien ja Tarjottavien osakkeiden markkinahinta voi vaihdella huomattavasti.

Merkintäoikeudet ja Tarjottavat osakkeet listataan Helsingin Pörssiin. Merkintäoikeuksien ja Tarjottavien osakkeiden markkinahinnat voivat vaihdella merkittävästi eli niiden volatilitteetti voi olla suuri. On epävarmaa, kehittykö Merkintäoikeuksille ja Tarjottaville osakkeille aktiivisia jälkimarkkinoita. Merkintäoikeuksien ja Tarjottavien osakkeiden markkinahinta voi vaihdella huomattavasti riippuen muutoksista markkinoiden suhtautumisessa Merkintäoikeuksiin, Tarjottaviin osakkeisiin tai niitä vastaaviin muihin arvopapereihin sekä useista muista tekijöistä ja tapahtumista, kuten Yhtiön toimintaan vaikuttavan lainsäädännön muutoksista tai Yhtiön liiketoiminnan tuloksen tai liiketoiminnan kehityksen muutoksista. Osakkeiden hinnat ja vaihto osakemarkkinoilla vaihtelevat ajoittain huomattavasti Yhtiön liiketoiminnan kehityksestä tai tulevaisuudennäkymistä riippumatta. Lisäksi Yhtiön liiketoiminnan tulos ja tulevaisuudennäkymät voivat ajoittain alittaa markkina-analyttikkojen ja sijoittajien odotukset. Mikä tahansa näistä tekijöistä voi johtaa Osakkeiden markkinahinnan laskemiseen Merkintähinnan alapuolelle. Tarjottavat osakkeet eivät ole Merkintäaikaan julkisen kaupankäynnin kohteena. Näin ollen Osakeannissa merkittyjä Tarjottavia osakkeita ei voi välttämättä myydä ennen Merkintäajan päättymistä.

Kaikki ulkomaiset osakkeenomistajat eivät välttämättä voi käyttää merkintäetuoikeuttaan.

Tietyt osakkeenomistajat, jotka asuvat tai joiden rekisteröity osoite on tietyissä maissa Suomen ulkopuolella, mukaan luettuina yhdysvaltalaiset omistajat, eivät välttämättä voi mahdollisissa tulevista osakeanneissa käyttää Yhtiön osakkeiden omistukseen perustuvaa merkintäetuoikeuttaan, paitsi jos osakkeet on rekisteröity kyseisen maan arvopaperilainsäädännön mukaisesti tai muutoin vastaavalla tavalla taikka jos käytettävissä on poikkeus sovellettavassa lainsäädännössä asetetuista rekisteröinti- tai muista vastaavista vaatimuksista. Katso ”*Osakkeet ja osakepääoma—Osakkeenomistajien oikeudet—Osakkeenomistajien merkintäetuoikeus*”.

Sijoittajat eivät voi peruuttaa merkintöjään.

Merkintäoikeuksien käyttö on sitova, ja sen jälkeen kun Tarjottavat osakkeet on merkitty, merkintää ei voi peruuttaa tai muuttaa muutoin kuin rajoitetuissa tapauksissa, jotka on esitetty kohdassa ”*Osakeannin ehdot*”. Näin ollen Merkintäoikeuksien haltijat joutuvat tekemään sijoituspäätöksensä tietämättä Osakeannin lopullista tulosta, eikä merkintöjä voi peruuttaa, mikäli Osakeanti ei toteudu Yhtiön suunnitteleamalla tavalla. Osakeannin onnistumisella voi olla merkittävä vaikutus Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen ja tämän seurauksena Osakkeiden markkinahinta voisi laskea ja sijoittajat voisivat menettää sijoituksensa osittain tai kokonaan.

Osakeantia ei välttämättä merkitä kokonaisuudessaan

Mikäli Osakeantia ei merkitä kokonaisuudessaan, Yhtiö ei saa kerättyä Osakeannilla tavoittelemiaan varoja. Tämän seurauksena Yhtiön Osakeannista saamat nettovarot voivat jäädä alle oletetun 244,4 miljoonan euron, mikä voi johtaa siihen, ettei Yhtiö kykene toteuttamaan strategiaansa suunnitellulla tavalla. On myös mahdollista, että Yhtiölle syntyy ylimääräisiä kuluja tai että se ei pysty hoitamaan jälleärahoitusta suotuisilla ehdoilla, mikäli Osakeannissa ei saada kerättyä suunniteltuja varoja. Tämän seurauksena Osakkeiden markkinahinta voisi laskea, ja sijoittajat voisivat menettää sijoituksensa osittain tai kokonaan.

VAKUUTUS LISTALLEOTTOESITTEESSÄ ANNETUISTA TIEDOISTA

Yhtiö vastaa tähän Listalleottoesitteeseen sisältyvistä tiedoista. Finnair Oyj vakuuttaa varmistaneensa riittävän huolellisesti, että sen parhaan ymmärryksen mukaan tässä Listalleottoesitteessä esitetyt tiedot vastaavat tosiseikkoja eikä tiedoista ole jätetty pois mitään asiaan todennäköisesti vaikuttavaa.

Helsingissä 23.11.2007

Finnair Oyj

Yllä mainitun lisäksi Yhtiö ja Pääjärjestäjät eivät anna mitään nimenomaista tai välillistä vakuutusta tai takuuta tässä Listalleottoesitteessä esitettyjen tietojen oikeellisuudesta tai täydellisyydestä. Yhtiö kuitenkin tarvittaessa päivittää tässä Listalleottoesitteessä annettuja tietoja arvopaperimarkkinalain (495/1989) 2 luvun 3b §:n mukaisesti. Sijoitusta harkitsevia kehoitetaan tutustumaan Yhtiön tämän Listalleottoesitteen päivämäärän jälkeen julkistamiin pörssitiedotteisiin.

TULEVAISUUTTA KOSKEVAT LAUSUMAT

Eräät tässä Listalleottoesitteessä esitetyt lausumat, mukaan lukien muun muassa kohdissa *"Tiivistelmä"*, *"Riskitekijät"*, *"Osakeannin tausta ja syyt sekä hankittavien varojen käyttö"*, *"Osingot ja osinkopolitiikka"*, *"Finnairin liiketoiminta"* sekä *"Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät"* esitetyt lausumat, perustuvat Yhtiön johdon näkemyksiin ja käsityksiin sekä tällä hetkellä Yhtiön johdon tiedossa olevien seikkojen perusteella tehtyihin oletuksiin, ja siten ne voivat olla tulevaisuutta koskevia lausumia. Tällaiset tulevaisuutta koskevat lausumat sisältävät tunnettuja ja tuntemattomia riskejä, epävarmuustekijöitä sekä muita tärkeitä tekijöitä, joiden johdosta Yhtiön todellinen tulos, toiminta ja saavutukset tai toimialan tulos voivat poiketa olennaisesti tällaisissa tulevaisuutta koskevissa lausumissa nimenomaisesti tai välillisesti esitetyistä tuloksista, toiminnasta tai saavutuksista. Tällaisia riskejä, epävarmuustekijöitä ja muita tärkeitä tekijöitä ovat muun muassa lisääntynyt kilpailu toimialalla, riskit liittyen lentopetrolikustannusten muutoksiin, Yhtiön pääomatarpeet, Helsinki-Vantaan lentokentän kyky tarjota riittävää kapasiteettia kasvavalle liikennemäärälle, sääntely-ympäristön muutokset, suhteet ammattiliittoihin sekä muut kohdassa *"Riskitekijät"* kuvatut seikat. Tulevaisuutta koskevat lausumat eivät ole takuita Yhtiön tulevasta toiminnallisesta tai taloudellisesta kehityksestä. Muualla tässä Listalleottoesitteessä kuvattujen tekijöiden ohella kohdassa *"Riskitekijät"* käsitellyt tekijät saattavat johtaa siihen, että Yhtiön liiketoiminnan todellinen tulos tai taloudellinen asema poikkeavat olennaisesti tulevaisuutta koskevissa lausumissa kuvatusta. Mikäli yksi tai useampi kyseisistä riskeistä tai epävarmuustekijöistä toteutuu, tai jokin asetetuista olettamuksista osoittautuu virheelliseksi, Yhtiön liiketoiminnan todellinen tulos tai taloudellinen asema saattavat poiketa olennaisesti tässä Listalleottoesitteessä ennakoidusta, uskotusta, arvioidusta tai odotetusta. Yhtiön tarkoituksena ei ole eikä sillä ole velvollisuutta päivittää tähän Listalleottoesitteeseen sisältyviä tulevaisuuden näkymiä koskevia lausumia, ellei soveltuva lainsäädäntö sitä edellytä.

TILINPÄÄTÖKSEEN LIITTYVIÄ JA ERÄITÄ MUITA Tietoja

Yhtiön tilintarkastetut konsernitilinpäätökset 31.12.2006 ja 31.12.2005 päättyneiltä tilikausilta, mukaan lukien tilintarkastamattomat vertailutiedot 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta sekä tilintarkastamattomat osavuosikatsaukset 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta on laadittu EU:n käyttöönottamien kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti. Yhtiön tilintarkastamattomat osavuosikatsaukset 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta on laadittu IFRS-standardien kirjaamis- ja arvostusperiaatteita noudattaen. Osavuosikatsauksia ei ole laadittu noudattaen kaikkia IAS 34 osavuosikatsaukset -standardin vaatimuksia. Yhtiön tilintarkastamattomat taloudelliset konsernitilinpäätöstiedot 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta on sisällytetty tähän Listalleottoesitteeseen viittaamalla. Muualle tähän Listalleottoesitteeseen on sisällytetty eräitä tietoja Konsernin osavuosikatsauksista 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta.

Yhtiön tilintarkastettu konsernitilinpäätös 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta, mukaan lukien vertailutiedot 31.12.2003 päättyneeltä tilikaudelta, on laadittu suomalaisten kirjanpito- ja tilinpäätösstandardien (FAS) mukaisesti. Nämä tilinpäätökset on sisällytetty tähän Listalleottoesitteeseen viittaamalla.

PricewaterhouseCoopers Oy, päävastuullisena tilintarkastajana KHT Eero Suomela ja KHT Jyri Heikkinen ovat tarkastaneet Yhtiön tilinpäätökset 31.12.2006 ja 31.12.2005 päättyneiltä tilikausilta. PricewaterhouseCoopers Oy, päävastuullisena tilintarkastajana KHT Eero Suomela ja KHT Jorma Heikkinen ovat tarkastaneet Yhtiön tilinpäätöksen 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta.

Tämän Listalleottoesitteen taulukoissa esitetyt taloudelliset ja muut tiedot on pyöristetty. Siten tietyissä tapauksissa sarakkeen tai rivin lukujen summa ei aina vastaa tarkalleen sarakkeen tai rivin loppusummana esitettyä lukua. Lisäksi tietyt prosenttiluvut on laskettu tarkoilla luvuilla ennen pyöristystä, eivätkä ne siten välttämättä vastaa prosenttilukuja, joihin olisi päästy, mikäli lukujen laskenta olisi perustunut pyöristettyihin lukuihin.

Tämän Listalleottoesitteen sisältämät tiedot koskien reittejä sekä lentovuorotiheyttä eri kohteisiin perustuvat tällä hetkellä voimassa oleviin lentoaikatauluihin. Näitä aikatauluja voidaan muuttaa, ja ne voivat vaihdella kausittain.

Tässä Listalleottoesitteessä ”euro” viittaa Euroopan talous- ja rahaliittoon osallistuvien EU:n jäsenvaltioiden käyttämään rahayksikköön, ”Ison-Britannian punta” viittaa Ison-Britannian rahayksikköön, ”yuan” viittaa Kiinan kansantasavallan rahayksikköön, ”Hongkongin dollari” viittaa Hongkongin rahayksikköön ja ”Yhdysvaltain dollari” viittaa Yhdysvaltain rahayksikköön.

Kaikki tämän Listalleottoesitteen viittaukset ”tonneihin” ovat viittauksia metrijärjestelmän tonneihin.

Tietyistä tässä Listalleottoesitteessä käytetyistä määritelmistä on esitetty lisätietoja kohdassa ”*Sanasto keskeisistä termeistä*”.

VERKKOSIVUSTON TIEDOT EIVÄT KUULU LISTALLEOTTOESITTEeseen

Suomenkielinen Listalleottoesite julkistetaan Finnairin internet-sivuilla osoitteessa www.finnair.fi/osakeanti sekä osoitteessa www.sampopankki.fi. Finnairin verkkosivustolla tai millä tahansa muulla verkkosivustolla esitetyt tiedot eivät kuitenkaan ole osa tätä Listalleottoesitettä (poislukien tiedot, jotka on sisällytetty viittaamalla tähän Listalleottoesitteeseen, katso ”*Listalleottoesitteeseen viittaamalla sisältyvät tiedot*”), eikä sijoituspäätöstä harkitsevien tule perustaa päätöstään Merkintäoikeuksiin tai Tarjottaviin osakkeisiin sijoittamisesta tällaisiin tietoihin.

SAATAVILLA OLEVIA TIETOJA

Yhtiö julkistaa vuosikertomuksensa, joka sisältää konsernitilinpäätöksen sekä osavuositarkastukset ja muut tiedon Helsingin Pörssin sääntöjen määräämällä tavalla. Kaikki vuosikertomukset ja osavuositarkastukset julkistetaan suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi ja pörssitiedotteet suomeksi ja englanniksi. Näiden dokumenttien jäljennöksiä voi pyytää osoitteesta Finnair Oyj, Tietotie 11 A, 01053 FINNAIR, puhelin 09-8184951 tai sähköpostitse osoitteesta post@finnair.com.

MARKKINA- JA TOIMIALATIETOJA

Tämä Listalleottoesite sisältää tietoja markkinoista, joilla Yhtiö toimii, markkinoiden koosta ja Yhtiön kilpailuasemasta näillä markkinoilla. Ellei toisin ole mainittu, Yhtiön markkinoita koskevat tiedot perustuvat IATA:n, AEA:n, Economist Intelligence Unitin (”EIU”), Finavian, tilastokeskuksen, Euromonitor International Plc:n (”Euromonitor International”), Global Insight Inc.:in (”Global Insight”), Airclaims CASE -tietokannan, SRS Analyserin ja Suomen Matkatoimistoalan liitto ry:n julkaisemiin tietoihin. Tietyt Listalleottoesitteessä esitettävät arviot markkinoista ovat peräisin muista ulkopuolisista lähteistä, jolloin niiden lähde on ilmoitettu. Yhtiö ei vastaa millään tavalla kolmansien osapuolten tekemien markkinoihin liittyvien arvioiden tarkkuudesta tai täydellisyydestä. Nämä tiedot on toistettu asianmukaisesti tässä Listalleottoesitteessä. Sikäli kun Yhtiö tietää ja on pystynyt kyseisten kolmansien osapuolten julkistamien tietojen perusteella varmistamaan, tiedoista ei ole jätetty pois seikkoja, jotka tekisivät tässä Listalleottoesitteessä toistetuista tiedoista harhaanjohtavia tai epätarkkoja.

YHTEENVETO ERÄISTÄ TÄRKEISTÄ OSAKEANTIIN LIITTYVISTÄ PÄIVÄMÄÄRISTÄ

Täsmäytyspäivä.	26.11.2007
Merkintäaika alkaa	29.11.2007
Kaupankäynti Merkintäoikeuksilla Helsingin Pörssissä alkaa	29.11.2007
Kaupankäynti Merkintäoikeuksilla Helsingin Pörssissä päättyy	10.12.2007
Merkintäaika päättyy	17.12.2007

Tämä on viimeinen mahdollinen päivä, jolloin Tarjottavia osakkeita voi merkitä Merkintäoikeuksien perusteella ja Tarjottavien osakkeiden maksupäivä. Omaisuudenhoitajat ja tilinhoitajayhteisöt saattavat edellyttää merkintätoimeksiannon antamista tietyssä päivänä hyvissä ajoin ennen Merkintäajan päätyä.

Kaupankäynti merkityistä Tarjotuista osakkeista annetuilla väliaikaisilla osakkeilla alkaa Helsingin Pörssissä	Arviolta 18.12.2007
Tarjottavat osakkeet merkitään Kaupparekisteriin	Arviolta 28.12.2007
Väliaikaiset osakkeet muutetaan Osakkeiksi	Arviolta 28.12.2007
Tarjottavien osakkeiden kaupankäynti Helsingin Pörssissä alkaa	Arviolta 28.12.2007
Mahdollisten Merkitsemättä jääneiden osakkeiden myynnistä saadun nettotuoton tilitys. .	Arviolta 4.1.2008

OSAKEANNIN TAUSTA JA SYYT SEKÄ HANKITTAVIEN VAROJEN KÄYTTÖ

Taustaa

Yhtiöllä on johtava markkina-asema Suomen reitti- ja lomalentoliikenteessä, ja se on perinteisesti keskittynyt tarjoamaan suomalaisille asiakkailleen lentoyhteyksiä lukuisiin Euroopan kaupunkeihin ja lomakohteisiin. Yhtiön vuonna 1999 esittelemä kasvustrategia muutti Yhtiön toiminnan painopistettä paikallisesta, kansallisesta lentoyhtiöstä kansainväliseksi verkostoliikennöijäksi. Yhtiön kasvustrategian keskeinen osatekijä on Yhtiön Euroopan ja Aasian välisen liikenteen kasvattaminen hyödyntämällä Yhtiön liikenteellisen keskuksen, Helsinki-Vantaan lentokentän, suotuisaa maantieteellistä sijaintia, joka mahdollistaa lyhimmän mahdollisen lentoajan Euroopan ja Aasian välillä yli 250 kaupunkipariyhdistelmän osalta. Sen lisäksi, että Yhtiö on lisännyt kohteitaan Aasiassa, se on viime vuosina keskittynyt kehittämään Euroopan sisäistä reittiverkostoaan tarjoamalla useita päivittäisiä reittilentoja valikoitujen eurooppalaisten kaupunkien ja Helsinki-Vantaan lentokentän välillä: tarkoituksena on lisätä syöttöliikenteen vaihtoehtoja kaukolentoille Aasiaan, tarjota aasialaisille asiakkaille enemmän kohteita Euroopassa sekä tarjota suomalaisille ja eurooppalaisille liikeasiakkaille mahdollisuus päivänsisäiseen edestakaiseen matkaan. Yhtiö tarjoaa tällä hetkellä päivittäisiä lentoja 34:ään Euroopan kaupunkiin sekä päivittäisiä tai lähes päivittäisiä yhteyksiä kohteisiinsa Aasiassa. Keväällä 2007 Yhtiö uudisti reittiverkostoaan niin, että nykyään kaikkiin sen kohteisiin pääsee suorilla lennoilla ilman välilaskuja.

Yhtiö on uudistanut laivastoaan jatkuvasti tukeakseen kasvustrategiaansa ja parantaakseen kilpailukykyään. Viime vuosina Yhtiön investoinnit ovat keskittyneet laivaston uudistamiseen Euroopan ja kotimaan reiteillä. Vuosien 1999 ja 2004 välillä Yhtiö hankki 29 Airbus A320 -koneperheen lentokonetta sen Euroopan ja kotimaan liikenteeseen. Kesäkuussa 2004 Yhtiö julkisti suunnitelmansa hankkia kymmenen Embraer 170- ja kymmenen Embraer 190 -lentokonetta, jotka on määrä toimittaa vuosina 2005–2009. Tähän päivään mennessä on toimitettu kaikki kymmenen Embraer 170 ja kuusi Embraer 190 -lentokonetta, ja loput neljä konetta odotetaan toimitettavan vuosina 2008 ja 2009. Lisäksi Yhtiöllä on käyttämättömiä optioita kuuteen Embraer-lentokoneeseen. Erikokoiset Embraer- ja Airbus-lentokoneet mahdollistavat oikean kokoisen koneen osoittamisen kullekin Euroopan ja kotimaan reitille kapasiteetin tarpeen mukaan.

Yhtiön Euroopan ja kotimaan laivaston uusiminen on saatettu lähes päätökseen, ja Yhtiön uudet investoinnit keskittyvät pääasiassa kaukoliikennelaivaston uusimiseen. Niiden tarkoituksena on laajentaa Yhtiön kaukoreittiverkostoa ja parantaa sen kilpailukykyä. Ensimmäinen laajarunkoinen Airbus A340 -lentokone hankittiin heinäkuussa 2006, ja vuonna 2006 Yhtiö tilasi neljä uutta Airbus A340 -lentokonetta toimitettavaksi vuosina 2007 ja 2008. Touko- ja kesäkuussa 2007 Yhtiö otti vastaan ensimmäiset kaksi Airbus A340 -lentokonetta, ja loput kaksi Airbus A340 -lentokonetta toimitetaan vuonna 2008. Yhtiöllä on lisäksi sitova tilaus seitsemästä laajarunkoisesta Airbus A330 -lentokoneesta, jotka on määrä toimittaa vuosina 2009–2010 ja lisäksi Yhtiöllä on kolme käyttämättä optiota tilata Airbus A330 tai Airbus A340 -lentokoneita. Tämä tarkoittaa sitä, että Yhtiö odottaa uusineensa koko laivastonsa ensi vuosikymmenen alkuun mennessä, jolloin sillä olisi yksi Euroopan nykyaikaisimmista laivastoista.

Liikenteen lisääntyminen edellyttää Yhtiöltä lentokoneinvestointien lisäksi investointeja Helsinki-Vantaan lentokentän infrastruktuuriin. Helsinki-Vantaan lentoasemaa ylläpitävä Finavia vastaa lentoliikenteen perusinfrastruktuurin sekä matkustajaterminaalin investoinneista. Yhtiön vastattavaksi jäävien pienempien infrastruktuuriinvestointien lisäksi Yhtiö suunnittelee rakentavansa uuden rahtiterminaalin ja uuden huoltohallin lentokoneille vuosina 2009-2010. Yhtiön infrastruktuuri-investointien arvioidaan olevan yhteensä noin 170 miljoonaa euroa vuosien 2008–2010 aikana.

Laivaston uudistusohjelman toisessa vaiheessa vuosina 2014–2016 Yhtiö aikoo ottaa käyttöönsä uuden teknologian Airbus A350XWB -lentokoneen, joita Yhtiö on jo tilannut 11 ja joiden lisäksi sillä on optiot neljään lentokoneeseen. Nämä investoinnit on määrä tehdä vuoteen 2016 mennessä. Airbus A350XWB -lentokoneiden odotetaan tuovan lisäparannuksia tehokkuuteen ja vähentävän toimintakustannuksia parantaen näin kilpailukykyä sekä matkustusviihtyvyyttä.

Yhtiön investointiohjelma, mukaan lukien infrastruktuuri-investoinnit, on suuruudeltaan yli miljardi euroa vuoden 2010 loppuun mennessä päättyvällä jaksolla.

Yhtiön sitovat lentokonetilaukset olivat 30.9.2007 yhteensä arvoltaan arviolta 1,4 miljardia euroa (perustuen 30.9.2007 hintoihin ja valuuttakursseihin). Lisätietoja Yhtiön lentokoneiden ostositoumuksista on esitetty kohdassa ”*Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät—Sopimusvastuut*”.

Osakeannin syyt ja hankittavien varojen käyttö

Mikäli Osakeannissa merkitään kaikki Tarjottavat osakkeet, Yhtiön Osakeannista saama bruttotuotto on arviolta 248,5 miljoonaa euroa. Yhtiö arvioi maksavansa arviolta 4,1 miljoonaa euroa Osakeantiin liittyvinä kertaluonteisina palkkioina ja kuluina. Yhtiö aikoo käyttää Osakeannista kerättävät varat laivastonsa uudistus-ohjelmaan ja muihin Yhtiön kasvustrategian toteuttamista tukeviin investointeihin.

Osakeannista kerättävien varojen lisäksi Yhtiö odottaa rahoittavansa investointiohjelmansa ensisijaisesti liiketoiminnan rahavirralla ja lisäksi käyttävänsä leasing- ja velkarahoitusta rahoitustarpeensa mukaan. Yhtiön tavoitteena on säilyttää taloudellinen joustavuus myös suurten investointien aikana.

OSAKEANNIN EHDOT

Finnairin ylimääräinen yhtiökokous valtuutti 21.11.2007 Yhtiön hallituksen päättämään maksullisesta osakeannista siten, että osakkeenomistajilla on etuoikeus merkitä uusia osakkeita samassa suhteessa kuin näillä ennestään on Yhtiön osakkeita. Valtuutuksen perusteella liikkeeseen laskettavien uusien osakkeiden lukumäärä voi olla enintään 50 000 000 osaketta. Hallitus valtuutettiin päättämään myös muista Osakeannin ehdoista. Valtuutus sisältää hallituksen oikeuden päättää mahdollisesti Merkitsemättä jääneiden osakkeiden tarjoamisesta toissijaisesti hallituksen päättämien tahojen merkittäväksi.

Yhtiön hallitus on yhtiökokouksen valtuutuksen perusteella päättänyt 21.11.2007 laskea liikkeeseen enintään 39 447 270 uutta Tarjottavaa osaketta näiden Osakeannin ehtojen mukaisesti.

Yhtiön osakkeiden lukumäärä voi Osakeannin seurauksena kasvaa 88 756 358 osakkeesta enintään 128 203 628 osakkeeseen. Osakeannissa Tarjottavat osakkeet vastaavat 44,4 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista ja niiden tuottamasta äänimäärästä ennen Osakeantia.

Merkintäoikeus

Tarjottavat osakkeet tarjotaan Yhtiön osakkeenomistajien merkittäväksi näiden osakeomistuksen suhteessa.

Osakeannin täsmäytyspäivä on 26.11.2007 ("Täsmäytyspäivä").

Osakkeenomistaja, joka on Täsmäytyspäivänä merkitty Yhtiön osakkeenomistajaksi Suomen Arvopaperikeskus Oy:n ("APK") ylläpitämään osaksluetteloon tai hallintarekisteröityjen Osakkeiden osalta osakkeenomistaja, jonka lukuun osakkeet on Täsmäytyspäivänä kirjattu APK:n ylläpitämään osaksluetteloon, saa automaattisesti yhden (1) arvo-osuusmuotoisen vapaasti luovutettavissa olevan Merkintäoikeuden (ISIN-tunnus "FI0009503031") jokaista Täsmäytyspäivänä omistamaansa osaketta kohden.

Osakkeenomistaja taikka henkilö tai yhteisö, jolle osakkeenomistajan Merkintäoikeudet ovat siirtyneet, on oikeutettu merkitsemään neljä (4) Tarjottavaa osaketta jokaisella yhdeksällä (9) Merkintäoikeudella. Tarjottavien osakkeiden murto-osia ei ole mahdollista merkitä.

Merkintähinta

Merkintähinta on 6,30 euroa Tarjottavalta osakkeelta. Merkintähinta on määritelty siten, että se sisältää merkintäetuoikeusanneille tavanomaisen alennuksen, jonka suuruus Osakeannissa on noin 34,7 prosenttia osakeantipäätöstä edeltävän kaupankäyntipäivän päätöskurssiin nähden.

Yhtiön hallituksen päätöksen mukaan Merkintähinta kirjataan sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

Merkintäaika

Merkintäaika alkaa 29.11.2007 ja päättyy 17.12.2007 klo 17.00. Merkintäpaikat vastaanottavat merkintätoimeksiantoja tavanomaisina aukioloaikoinaan. Merkintäoikeutta voidaan käyttää koko Merkintäajan. Merkintäoikeuksien nojalla mahdollisesti Merkitsemättä jääneiden osakkeiden toissijaisesta merkinnästä määrätään kohdassa "*Merkitsemättä jääneiden osakkeiden toissijainen merkintä*" jäljempänä.

Osakkeenomistajien on syytä huomioida, että tilinhoitaja- ja selvitysyhteisöt voivat pyytää asiakkaitaan antamaan merkintätoimeksiantonsa jo ennen kuin julkinen kaupankäynti Merkintäoikeuksilla päättyy.

Merkintäpaikat

Merkintäpaikkoja ovat Sampo Pankki Oyj:n henkilöasiakaskonttorit ja Mandatum Yksityispankin konttorit sekä Sampo Pankki Oyj:n puhelinpalvelu 0200 25760 (suomenkielinen) ja 0200 2570 (ruotsinkielinen). Puhelinpankissa tehtävä merkintä edellyttää, että merkitsijällä on voimassa oleva palvelusopimus puhelinpalveluista Sampo Pankki Oyj:n kanssa.

Myös tilinhoitaja- ja säilytisyhteisöt, jotka ovat tehneet Sampo Pankki Oyj:n kanssa sopimuksen asiakkaidensa merkintöjen välittämisestä, vastaanottavat merkintätoimeksiantoja.

Osakkeiden merkintä ja maksaminen

Osakkeenomistaja tai muu sijoittaja osallistuu Osakeantiin merkitsemällä Tarjottavia osakkeita arvo-osuustilillään olevilla Merkintäoikeuksilla ja maksamalla Merkintähinnan. Jokainen yhdeksän (9) Merkintäoikeutta oikeuttaa merkitsemään neljä (4) Tarjottavaa osaketta. Osakkeiden murto-osia ei voi merkitä. Osakeantiin

osallistuakseen osakkeenomistajan tai muun sijoittajan on annettava merkintätoimeksianto säilytys- tai tilinhoitajayhteisönsä antamien ohjeiden mukaisesti.

Niiden osakkeenomistajien tai muiden Osakeantiin osallistuvien sijoittajien, joiden osakkeet tai Merkintäoikeudet on rekisteröity hallintarekisteröinnin hoitajan (tai muun säilytysyhteisön) nimiin, on annettava merkintätoimeksianto oman hallintarekisteröinnin hoitajansa antamien ohjeiden mukaisesti.

Merkintä on sitova, eikä sitä voi muuttaa tai peruuttaa lukuun ottamatta kohdan “—*Merkintöjen peruuttaminen tietyissä olosuhteissa*” mukaisia tilanteita.

Merkintäoikeudet, joita ei ole käytetty viimeistään Merkintäajan päättyessä 17.12.2007, raukeavat.

Merkitsemättä jääneiden osakkeiden toissijainen merkintä

Pääjärjestäjät ja Yhtiö voivat erikseen sopia toissijaisen merkinnän järjestämisestä Merkitsemättä jääneiden osakkeiden osalta. Tällöin Pääjärjestäjät voivat, Yhtiön kanssa tehtävän erillisen sopimuksen mukaisesti joko (i) pyrkiä hankkimaan merkitsijöitä Merkitsemättä jääneille osakkeille markkinoilla tai tarjousmenettelyn kautta tai (ii) merkitä Merkitsemättä jääneet osakkeet harkintansa mukaan ja myydä nämä osakkeet Merkintäoikeuksien haltijoiden lukuun joko markkinoilla tai tarjousmenettelyn kautta. Yhtiön hallitus voi päättää toissijaisen merkinnän suorittamisesta, jolloin merkintäaika toissijaisten merkintöjen osalta jatkuu korkeintaan 15.1.2008 asti. Hallitus voi kuitenkin päättää toissijaisen merkintäajan keskeyttämisestä ennen tätä päivää.

Pääjärjestäjät tilittävät edellä kohdassa (ii) tarkoitetussa tilanteessa saadun nettotuoton (Merkitsemättä jääneiden osakkeiden myyntihinta vähennettynä Merkintähinnalla, Pääjärjestäjien palkkioilla, varainsiirtoverolla ja muilla kuluilla) käyttämättömien Merkintäoikeuksien haltijoille, joilla olisi ollut oikeus merkitä Merkitsemättä jääneet osakkeet. Nettotuotto tilitetään arviolta 4.1.2008.

Merkintäoikeuden haltija voi kieltäytyä vastaanottamasta nettotuoton tilitystä ilmoittamalla tästä kirjallisesti tilinhoitajayhteisölleen Merkintäajan kuluessa eli viimeistään 17.12.2007.

Merkitsemättä jääneiden osakkeiden merkintä tai myynti on ehdollinen Yhtiön ja Pääjärjestäjien väliselle sopimukselle sekä markkinaolosuhteille eikä merkinnästä tai myynnistä ole takeita. Tämän takia rauenneiden Merkintäoikeuksien haltijat eivät välttämättä saa hyvitystä rauenneista Merkintäoikeuksistaan. Pääjärjestäjät voivat ryhtyä edellä kuvattuihin toimenpiteisiin rauenneiden Merkintäoikeuksien osalta ilman Merkintäoikeuden omistajan suostumusta. Pääjärjestäjillä ei ole velvollisuutta myydä Merkitsemättä jääneitä osakkeita tai hankkia niille merkitsijöitä ja Pääjärjestäjät voivat, Yhtiön suostumuksella, hyväksyä myös markkinahintaa alempia tarjouksia Merkitsemättä jääneiden osakkeiden osalta. Yhtiö hyväksyy lopullisesti Merkitsemättä jääneiden osakkeiden myynnit ja merkinnät.

Mikäli edellä kuvattua toissijaista merkintää ei toteuteta, Merkitsemättä jääneet osakkeet voidaan suunnata hallituksen päättämän tahon merkittäväksi.

Merkintöjen peruuttaminen tietyissä olosuhteissa

Sijoittajilla, jotka ovat merkinneet Tarjottavia osakkeita, on oikeus arvopaperimarkkinalain mukaan peruuttaa merkintänsä, mikäli Listalleottoesitettä täydennetään sellaisen siinä esitettyihin tietoihin liittyvän olennaisen virheen tai puutteen johdosta, joka saattaa vaikuttaa arvioon Tarjottavista osakkeista. Merkintä on peruutettava kahden (2) pankkipäivän kuluessa siitä, kun Listalleottoesitteen täydennys on julkistettu. Rahoitustarkastuksella on oikeus erityisestä syystä päättää peruutusoikeuden määräajaksi enintään neljä (4) pankkipäivää. Peruutusoikeuden käyttämisen edellytyksenä on, että sijoittaja on sitoutunut merkintään ennen Listalleottoesitteen täydennyksen julkistamista ja että täydennys julkistetaan sen jälkeen, kun Rahoitustarkastus on hyväksynyt Listalleottoesitteen ja ennen kuin kaupankäynti väliaikaisilla osakkeilla alkaa. Merkinnän peruuttamisen mahdollistavat toimenpiteet julkistetaan porssitiedotteella samanaikaisesti Listalleottoesitteen mahdollisen täydentämisen kanssa.

Julkinen kaupankäynti Merkintäoikeuksilla

Merkintäoikeudet ovat vapaasti luovutettavissa koko Merkintäajan. Julkinen kaupankäynti Merkintäoikeuksilla alkaa Helsingin Pörssissä 29.11.2007 ja päättyy 10.12.2007.

Merkintäoikeuden hinta Helsingin Pörssissä määräytyy vallitsevan markkinatilanteen mukaan. Merkintäoikeuksia voi hankkia tai luovuttaa antamalla osto- tai myyntitoimeksiannon omalle säilytys- tai tilinhoitajayhteisölleen tai arvopaperinvälittäjälle.

Merkintäoikeuksien kaupankäyntitunnus on ”FIA1SU0107”.

Merkintöjen maksu

Osakeannissa merkittyjen Tarjottavien osakkeiden Merkintähinta on maksettava kokonaisuudessaan merkin-
nän tekemisen yhteydessä merkintäpaikan ja asianomaisen säilytys- tai tilinhoitajayhteisön antamien ohjeiden
mukaisesti.

Merkintöjen hyväksyminen

Yhtiön hallitus hyväksyy kaikki Merkintäoikeuksien perusteella näiden Osakeannin ehtojen sekä sovelletta-
vien lakien ja määräysten mukaisesti tehdyt merkinnät, jotka ovat voimassa Merkintäajan päättyessä, sekä
mahdolliset Merkintätuoikeuksien nojalla Merkitsemättä jääneiden osakkeiden toissijaiset merkinnät.

Yhtiö julkistaa Osakeannin lopullisen tuloksen pörssitiedotteella arviolta 20.12.2007.

Tarjottavien osakkeiden kirjaaminen arvo-osuustileille ja kaupankäynti Tarjottavilla osakkeilla

Osakeannissa merkityt Tarjottavat osakkeet lasketaan liikkeeseen arvo-osuuksina APK:n ylläpitämässä arvo-
osuusjärjestelmässä. Tarjottavat osakkeet kirjataan merkitsijän arvo-osuustilille merkinnän rekisteröimisen jälkeen
väliaikaisina osakkeina (ISIN-tunnus ”FI0009015697”, kaupankäyntitunnus ”FIA1SN0107”), jotka vastaavat
Tarjottavia osakkeita. Kaupankäynti väliaikaisilla osakkeilla alkaa ensimmäisenä kaupankäyntipäivänä Merkin-
tääjan päättymisen jälkeen, arviolta 18.12.2007.

Väliaikaiset osakkeet yhdistetään Yhtiön nykyiseen osakelajiin (ISIN-tunnus ”FI0009003230”, kaupankäyn-
titunnus ”FIA1S”), kun Tarjottavat osakkeet on rekisteröity Kaupparekisteriin. Yhdistäminen tapahtuu arviolta
28.12.2007. Tarjottavat osakkeet ovat vapaasti luovutettavissa.

Osakasoikeudet

Tarjottavat osakkeet oikeuttavat Yhtiön mahdollisesti jakamaan täyteen osinkoon ja tuottavat muut osakkeen-
omistajan oikeudet Yhtiössä siitä alkaen, kun Tarjottavat osakkeet on rekisteröity Kaupparekisteriin, arviolta
28.12.2007.

Tiedottaminen

Osakeyhtiölain 5 luvun 21 §:ssä tarkoitetut asiakirjat ovat nähtävillä Yhtiön pääkonttorissa osoitteessa
Tietotie 11 A, 01053 FINNAIR ja Yhtiön internetsivuilla www.finnair.fi.

Sovellettava laki ja erimielisyyksien ratkaisu

Osakeantiin sovelletaan Suomen lakia. Osakeannista mahdollisesti aiheutuvat erimielisyydet ratkaistaan
toimivaltaisessa tuomioistuimessa Suomessa.

Muut asiat

Yhtiön hallitus päättää Osakeantiin liittyvistä muista seikoista ja käytännön toimenpiteistä.

OSAKEMARKKINATIEDOT

Osakkeet ovat olleet Helsingin Pörssissä julkisen kaupankäynnin kohteena vuodesta 1989 alkaen. Osakkeiden kaupankäyntitunnus on ”FIA1S” ja ISIN-tunnus ”FI0009003230”. Seuraavassa taulukossa esitetään Osakkeiden ylin ja alin kaupankehitys esitetyiltä ajanjaksoilta Helsingin Pörssissä:

	Osakkeen hinta	
	Ylin	Alin
	(euroa)	
2003		
Ensimmäinen vuosineljännes	4,05	3,50
Toinen vuosineljännes	3,85	3,22
Kolmas vuosineljännes	4,98	3,80
Neljäs vuosineljännes	5,58	4,62
2004		
Ensimmäinen vuosineljännes	6,57	5,36
Toinen vuosineljännes	5,94	5,00
Kolmas vuosineljännes	5,65	4,46
Neljäs vuosineljännes	5,80	4,75
2005		
Ensimmäinen vuosineljännes	6,48	5,56
Toinen vuosineljännes	7,29	6,06
Kolmas vuosineljännes	11,10	6,90
Neljäs vuosineljännes	12,15	10,10
2006		
Ensimmäinen vuosineljännes	15,00	11,50
Toinen vuosineljännes	13,07	10,01
Kolmas vuosineljännes	13,00	10,20
Neljäs vuosineljännes	12,99	11,60
2007		
Ensimmäinen vuosineljännes	14,21	12,05
Toinen vuosineljännes	13,20	12,31
Kolmas vuosineljännes	13,72	11,01
Neljäs vuosineljännes (21.11 asti)	10,20	8,58

Lähde: Helsingin Pörssi.

OSINGOT JA OSINKOPOLITIikka

Yhtiön tavoitteena on maksaa suhdannekierron aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Mahdollisten tulevien osinkojen määrä riippuu muun muassa Yhtiön liiketoiminnan tuloksesta ja tulevaisuudennäkymistä, taloudellisesta asemasta ja pääomatarpeesta, yleisistä liiketoimintaolosuhteista sekä muista tekijöistä, joita Yhtiön hallitus pitää merkittävänä. Yhtiö maksoi osinkoa 8,5 miljoonaa euroa tilikaudelta 2004, 21,7 miljoonaa euroa tilikaudelta 2005 ja 8,9 miljoonaa euroa tilikaudelta 2006. Nämä Yhtiön maksamat osingot eivät välttämättä ole osoitus Yhtiön osinkojen maksamisesta tulevaisuudessa.

Osakeyhtiölain (624/2006) mukaan yhtiökokous päättää osinkojen jakamisesta. Osakeyhtiöiden osakkeille on pääsääntöisesti maksettu mahdollista osinkoa vain kerran vuodessa, ja osinkoa voidaan maksaa vasta yhtiökokouksen vahvistettua yhtiön tilinpäätöksen ja päätettyä osingonjaon määrästä yhtiön hallituksen osingonjakoehdotuksen perusteella. Osakeyhtiölain mukaan osingonjako voi perustua myös muuhun kuin viimeksi päättyneeltä tilikaudelta tilintarkastettuun tilinpäätökseen, edellyttäen, että yhtiökokous on vahvistanut tämän tilinpäätöksen. Yhtiön osingonjako edellyttää yhtiökokouksessa osakkeenomistajien enemmistöpäätöstä. Osakeyhtiölain mukaan jaettavan osingon määrä ei saa ylittää emoyhtiön viimeisimmän vahvistetun ja tilintarkastetun tilinpäätöksen mukaisia jakokelpoisia varoja. Varoja ei kuitenkaan saa jakaa, jos jaosta päätettäessä tiedetään tai pitäisi tietää yhtiön olevan maksukyvytön tai jaon aiheuttavan maksukyvyttömyyden. Yhtiöllä oli 30.9.2007 vapaata jakokelpoista omaa pääomaa 272,0 miljoonaa euroa. Katso ”*Osakkeet ja osakepääoma—Osakkeenomistajien oikeudet—Osingot ja muu vapaan oman pääoman jakaminen*”.

Suomessa rajoitetusti verovelvolliset osakkeenomistajat ovat yleensä velvollisia maksamaan osinkotulosta lähdeveron, joka on tällä hetkellä 28 prosenttia. Suomen valtion solmimat verosopimukset saattavat kuitenkin alentaa sovellettavaa verokantaa. Kohdassa ”*Verotus*” esitetään yhteenveto tietyistä osakkeenomistajiin vaikuttavista veroseuraamuksista.

PÄÄOMARAKENNE JA VELKAANTUNEISUUS

Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön toteutunut sekä Osakeannilla oikaistu pääomarakenne ja velkaantuneisuus konsernitason 30.9.2007 päättyneeltä osavuositarkastusajanjaksolta. Taulukkoa tulisi lukea yhdessä kohdan ”Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät” sekä Listalleottoesitteen F-sivuilla esitettyjen Yhtiön tilinpäätöstietojen kanssa.

	30.9.2007	
	Toteutunut (tilintarkastamaton) (miljoonaa euroa)	Oikaistu ⁽³⁾
Lyhytaikainen korollinen vieras pääoma		
Josta vakuudeton	39,3	39,3
Josta vakuudellinen	31,0	31,0
Yhteensä	70,3	70,3
Pitkäaikainen korollinen vieras pääoma		
Josta vakuudeton	145,8	145,8
Josta vakuudellinen	167,8	167,8
Yhteensä	313,6	313,6
Yhteensä	383,9	383,9
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma⁽¹⁾		
Osakepääoma	75,4	75,4
Ylikurssirahasto	20,4	20,4
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	0,0	244,4
Muut rahastot	141,7	141,7
Yhteensä	237,5	481,9
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma⁽¹⁾ ja korolliset velat yhteensä	621,4	865,8
Nettovelkaantuneisuus		
Rahat ja pankkisaamiset	25,3	269,7
Rahoitusvarat (noteeratut osakkeet)	16,5	16,5
Rahoitusvarat (lyhytaikaiset sijoitukset)	215,3	215,3
Likviditeetti	257,1	501,5
Muut korolliset saamiset	3,3	3,3
Lyhytaikaiset lainat rahoituslaitoksilta	31,0	31,0
Muut lyhytaikaiset korolliset lainat	39,3	39,3
Lyhytaikainen vieras pääoma	70,3	70,3
Lyhytaikainen nettovelkaantuneisuus⁽²⁾	-190,1	-434,5
Pitkäaikaiset lainat rahoituslaitoksilta	313,6	313,6
Nettovelkaantuneisuus	123,5	-120,9

(1) Toteutunut 30.9.2007 ei sisällä kertyneitä voittovaroja ja muuntoeroja yhteismäärältään 443,0 miljoonaa euroa.

(2) Lyhytaikainen nettovelkaantuneisuus = likviditeetti + muut korolliset saamiset – lyhytaikainen vieras pääoma.

(3) Olettaen, että Osakeanti merkitään kokonaan ja että Osakeannin nettotuotto on 244,4 miljoonaa euroa.

Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön taseen ulkopuoliset vastuut 30.9.2007:

	30.9.2007 (tilintarkastamaton) (miljoonaa euroa)
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	282,8
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	622,3
Lentokaluston leasingmaksuvastuut	333,2
Muut vastuut	181,9
Yhteensä	1 420,2

Yllä esitetyn lisäksi Yhtiön sitovat lentokonetilaukset olivat 30.9.2007 yhteensä arviolta 1,4 miljardia euroa (perustuen 30.9.2007 hintoihin ja valuuttakursseihin). Lisätietoja Yhtiön lentokonesitoumuksista on esitetty kohdassa *”Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät—Sopimusvastuut”*.

Muutoin kuin on käsitelty yllä ja muualla tässä Listalleottoesitteessä, Yhtiön pääomarakenteessa ei ole 30.9.2007 jälkeen tapahtunut merkittäviä muutoksia.

ERÄITÄ KONSERNITILINPÄÄTÖSTIETOJA FINNAIRISTA

Seuraavassa yhteenvedossa on esitetty eräitä Yhtiön taloudellisia tietoja 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta ja konsernitilinpäätöstietoja 31.12.2006, 31.12.2005 ja 31.12.2004 päättyneiltä tilikausilta. Tässä esitettävää yhteenvedoa on luettava yhdessä jäljempänä tämän Listalleottoesitteen kohdassa ”Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät” esitettävien tietojen kanssa sekä Listalleottoesitteeseen sisältyvien Yhtiön konsernitilinpäätösten ja viittaamalla liitettyjen osavuositarkastusten kanssa. Yhtiön tilintarkastamattomat taloudelliset konsernitilinpäätöstiedot 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta ja tilintarkastetut konsernitilinpäätökset 31.12.2006 ja 31.12.2005 päättyneiltä tilikausilta sekä vastaavat tilintarkastamattomat vertailutiedot 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta on laadittu IFRS-standardien mukaisesti. Tilintarkastamattomat tiedot 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta sisältyy 31.12.2005 päättyneen tilikauden tilintarkastettuun konsernitilinpäätökseen vertailutietoina. Yhtiön tilintarkastettu konsernitilinpäätös 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta on laadittu suomalaisten kirjanpito- ja tilinpäätösperiaatteiden (FAS) mukaisesti. Yhtiön tilintarkastamattomat osavuositarkastustiedot 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta on laadittu IFRS-standardien kirjaamis- ja arvostusperiaatteita noudattaen. Osavuositarkastuksia ei ole laadittu noudattaen kaikkia IAS 34 Osavuositarkastukset -standardin vaatimuksia. Alla oleva yhteenvedo ei sisällä kaikkia konsernitilinpäätöksen tietoja.

	1.1.-30.9.		1.1.-31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu)		(tilintarkastamaton)
(miljoonaa euroa, lukuun ottamatta osakekohtaisia tunnuslukuja)					
TULOSLASKELMA					
Liikevaihto	1 611,8	1 490,3	1 989,6	1 871,1	1 682,9
Valmistus omaan käyttöön	2,4	2,0	3,7	11,3	1,4
Liiketoiminnan muut tuotot	42,7	17,1	17,9	31,8	24,0
Liiketoiminnan muut kulut	-1 457,7	-1 419,1	-1 917,2	-1 741,6	-1 573,2
Poistot ja arvonalentumiset	-88,5	-75,3	-104,8	-90,7	-104,1
Liikevoitto/-tappio	110,7	15,0	-10,8	81,9	31,0
Rahoitustuotot	8,2	7,6	11,0	20,1	22,5
Rahoituskulut	-15,3	-11,1	-15,0	-14,6	-23,5
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,1	0,1	0,1	0,1	0,6
Voitto/tappio ennen veroja	103,7	11,6	-14,7	87,5	30,6
Tuloverot	-28,6	-4,3	1,7	-25,5	-4,8
Tilikauden voitto/tappio	75,1	7,3	-13,0	62,0	25,8
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	74,7	6,7	-13,6	61,4	25,6
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,4	0,6	0,6	0,6	0,2
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta voitosta Laskettu osakekohtainen tulos					
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa ⁽¹⁾	0,84	0,07	-0,16	0,73	0,30
Laimennusvaikutuksella oikaistu osakekohtainen tulos, euroa ⁽²⁾	0,84	0,07	-0,16	0,71	0,30

	1.1.-30.9.		1.1.-31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu)		(tilintarkastamaton)
(miljoonaa euroa)					
KONSERNITASE					
Varat					
Pitkäaikaiset varat	1 248,3	1 077,6	1 107,9	927,3	946,8
Lyhytaikaiset varat	605,8	606,5	544,6	711,1	553,5
Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	11,2	—	7,6	0,0	—
Varat yhteensä	<u>1 865,3</u>	<u>1 684,1</u>	<u>1 660,1</u>	<u>1 638,4</u>	<u>1 500,3</u>
Oma pääoma ja velat					
Osakepääoma	75,4	75,5	75,4	73,8	72,1
Muu oma pääoma	605,1	560,4	524,5	598,6	517,7
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma yhteensä	680,5	635,9	599,9	672,4	589,8
Vähemmistöosuus	1,6	1,6	1,6	1,6	1,2
Oma pääoma yhteensä	<u>682,1</u>	<u>637,5</u>	<u>601,5</u>	<u>674,0</u>	<u>591,0</u>
Velat					
Pitkäaikaiset velat	444,1	419,8	409,6	353,4	356,2
Lyhytaikaiset velat	729,1	626,8	649,0	611,0	553,1
Myytävänä oleviin pitkäaikaisiin omaisuuseriin liittyvät velat	10,0	—	—	—	—
Velat yhteensä	<u>1 183,2</u>	<u>1 046,6</u>	<u>1 058,6</u>	<u>964,4</u>	<u>909,3</u>
Oma pääoma ja velat yhteensä	<u>1 865,3</u>	<u>1 684,1</u>	<u>1 660,1</u>	<u>1 638,4</u>	<u>1 500,3</u>
RAHAVIRTALASKELMA					
Liiketoiminnan nettorahavirta	168,7	23,4	95,8	191,8	129,5
Investointien nettorahavirta	−225,7	−149,3	−227,7	−100,0	−91,0
Rahoituksen nettorahavirta	32,4	72,7	66,0	−2,9	−29,3

	1.1.-30.9.		1.1.-31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)				
TUNNUSLUKUJA					
Oikaistu EBITDAR, (miljoonaa euroa) ⁽³⁾	216,8	178,9	206,9	249,3	218,2
Oikaistu EBITDAR marginaali, (%) ⁽³⁾	13,5	12,0	10,4	13,3	13,0
Oikaistu liikevoitto, (miljoonaa euroa) ⁽⁴⁾	72,2	35,6	11,2	70,1	25,2
Oikaistu liikevoitto marginaali, (%) ⁽⁴⁾	4,5	2,4	0,6	3,7	1,5
Lentotoiminnan yksikkötuotot, (sentteinä/RTK)	72,8	73,9	74,0	73,7	71,0
Lentotoiminnan yksikkökulut, (sentteinä/ATK)	43,7	45,8	46,1	45,3	50,7
Bruttoinvestoinnit, (miljoonaa euroa)	264,3	195,1	252,2	57,5	114,5
Korolliset nettovelat, (miljoonaa euroa)	120,9	62,1	43,0	−154,7	−23,9
Omavaraisuusaste, (%) ⁽⁵⁾	37,5	38,9	37,2	42,2	40,2
Nettovelkaantumisaste, (%) ⁽⁶⁾	17,7	9,7	7,1	−25,1	−3,1
Oikaistu nettovelkaantumisaste, (%) ⁽⁷⁾	103,3	108,0	112,8	66,8	102,5
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), (%) ⁽⁸⁾	9,3	1,7	−0,1	11,1	6,1
Oman pääoman tuotto (ROE), (%) ⁽⁹⁾	8,3	0,6	−2,0	9,8	4,3
Henkilöstön keskimääräinen lukumäärä	9 534	9 708	9 598	9 447	9 522
YHTEENVETO OPERATIIVISESTA TOIMINNASTA					
Lentotunnit ⁽¹⁰⁾	169 716	157 126	211 813	202 070	196 795
Lentokilometrit, (tuhatta) ⁽¹¹⁾	111 554	100 299	133 890	125 410	121 027
Tarjotut henkilökilometrit, (miljoonaa) ⁽¹²⁾	19 978	17 804	23 846	23 038	21 907
Myydyt henkilökilometrit, (miljoonaa) ⁽¹³⁾	15 171	13 554	17 923	16 735	15 604
Matkustajakäyttöaste, (%) ⁽¹⁴⁾	75,9	76,1	75,2	72,6	71,2
Tarjotut tonnikipometrit, (miljoonaa) ⁽¹⁵⁾	3 024	2 683	3 602	3 400	3 162
Myydyt tonnikipometrit, (miljoonaa) ⁽¹⁶⁾	1 752	1 575	2 100	1 940	1 791
Kokonaiskäyttöaste, (%) ⁽¹⁷⁾	57,9	58,7	58,3	57,0	56,6
Matkustajat, (tuhatta)	6 704	6 754	8 792	8 517	8 149
Rahti ja posti, (tuhatta kiloa)	71 125	69 553	93 807	90 242	86 245

Katso määritelmät seuraavalta sivulta.

- (1) Yhtiö määrittelee laimentamattoman osakekohtaisen tuloksen seuraavalla tavalla =
$$\frac{\text{Emoyhtiön omistajille kuuluva tilikauden tulos}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä keskimäärin kauden aikana}}$$
- (2) Yhtiö määrittelee laimennusvaikutuksella oikaistun osakekohtaisen tuloksen seuraavalla tavalla =
$$\frac{\text{Emoyhtiön omistajille kuuluva tilikauden tulos}}{\text{Laimennusvaikutuksella oikaistu osakemäärä keskimäärin kauden aikana}}$$
- (3) Yhtiö määrittelee oikaistun EBITDARin tilikauden liikevoittona ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja, johon on lisätty poistot ja lentokonekaluston leasingmaksut. Oikaistu EBITDAR marginaali saadaan jakamalla oikaistu EBITDAR tilikauden liikevaihdolla. Sijoittajien ei tule pitää oikaistua EBITDARia vaihtoehtoisena tapana esittää Yhtiön liikevoitto/-tappio, osoituksena liiketoiminnan kannattavuudesta tai vaihtoehtoisena tapana esittää liiketoiminnan rahavirtaa.
- (4) Yhtiö määrittelee oikaistun liikevoiton tilikauden liikevoittona ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja. Oikaistu liikevoitto marginaali saadaan jakamalla oikaistu liikevoitto tilikauden liikevaihdolla. Sijoittajien ei tule pitää oikaistua liikevoittoa vaihtoehtoisena tapana esittää Yhtiön liikevoitto/-tappio, osoituksena liiketoiminnan kannattavuudesta tai vaihtoehtoisena tapana esittää liiketoiminnan rahavirtaa.
- (5) Yhtiö määrittelee omavaraisuusasteen (%) seuraavalla tavalla =
$$\frac{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus}}{\text{Taseen loppusumma – saadut ennakot}} \times 100$$
- (6) Yhtiö määrittelee nettovelkaantumisasteen (%) seuraavalla tavalla =
$$\frac{\text{Korolliset velat – likvidit varat}}{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus}} \times 100$$
- (7) Yhtiö määrittelee oikaistun nettovelkaantumisasteen (%) seuraavalla tavalla =
$$\frac{\text{Korolliset velat + 7 x vuosittaiset lentokoneiden leasevuokrat – likvidit varat}}{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus}} \times 100$$
- (8) Yhtiö määrittelee sijoitetun pääoman tuoton (ROCE) (%) seuraavalla tavalla =
$$\frac{\text{Tulos ennen veroja + korko- ja muut rahoituskulut}}{\text{Sijoitettu pääoma (taseen loppusumma – korottomat velat) (kauden keskiarvo)}} \times 100$$
- (9) Yhtiö määrittelee oman pääoman tuoton (ROE) (%) seuraavalla tavalla =
$$\frac{\text{Tilikauden voitto/tappio}}{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus (kauden keskiarvo)}} \times 100$$
- (10) Kauden aikana yhteenlasketut lentotunnit.
- (11) Kauden yhteenlasketut lentokilometrit.
- (12) Tarjotut henkilökilometrit (*Available seat kilometres*, ”ASK”) tarkoittaa tarjottavien istumapaikkojen määrää kerrottuna lentokilometreillä.
- (13) Myytyt henkilökilometrit (*Revenue passenger kilometres*, ”RPK”) tarkoittaa kuljetettujen maksavien henkilöiden määrää kerrottuna lentokilometreillä.
- (14) Matkustajakäyttöaste tarkoittaa myytyjen henkilökilometrien määrää jaettuna tarjotuilla henkilökilometreillä.
- (15) Tarjotut tonnikilometrit (*Available tonne kilometres*, ”ATK”) tarkoittaa tarjottua painokapasiteettia tonneissa kerrottuna lentotoiminnan lennetyillä kilometreillä.
- (16) Myytyt tonnikilometrit (*Revenue tonne kilometres*, ”RTK”) tarkoittaa myytyä painokapasiteettia tonneissa kerrottuna lentotoiminnan lennetyillä kilometreillä.
- (17) Kokonaiskäyttöaste tarkoittaa myytyjen tonnikilometrien määrää jaettuna tarjotuilla tonnikilometreillä.

LIIKETOIMINNAN TULOS, TALOUDELLINEN ASEMA JA TULEVAISUUDENNÄKYMÄT

Seuraava katsaus tulee lukea yhdessä tämän Listalleottoesitteen sisältämien Yhtiön konsernitilinpäätösti-tojen kanssa. Yhtiön tilintarkastetut konsernitilinpäätökset 31.12.2006 ja 31.12.2005 päättyneiltä tilikausilta ja tilintarkastamattomat vertailuluvut 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta on laadittu IFRS:n mukaisesti. Yhtiön tilintarkastamattomat osavuosikatsaukset 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta on laadittu IFRS-standardien kirjaamis- ja arvostusperiaatteita noudattaen, mutta osavuosikatsauksia ei ole laadittu noudattaen kaikkia IAS 34 osavuosikatsaukset -standardin vaatimuksia.

Yleistä

Yhtiö toimii integroitujen reittiverkostojen liikennöitsijänä lentäen kotimaan, Euroopan ja mannertenvälisiä reittejä. Se tarjoaa tällä hetkellä matkustajareittiliikenne- ja lentorahtipalveluja 13 kotimaan reitillä Suomessa, 34 suoralla reitillä Euroopan kohteisiin sekä kymmenellä suoralla mannertenvälisellä reitillä Aasiaan ja yhdellä suoralla reitillä New Yorkiin. Yhtiön liiketoiminta on jaettu seuraaviin segmentteihin: Reittiliikenne, Lomalii-kenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut.

Tällä hetkellä Yhtiö keskittyy kasvustrategiansa mukaisesti Euroopan ja Aasian välisen liikenteen lisäämiseen hyödyntämällä Yhtiön liikenteellisen keskuksen, Helsinki-Vantaan lentoaseman, suotuisaa maantieteellistä sijain-tia, joka mahdollistaa lyhyimmän matka-ajan yli 250 kaupunkipariyhdistelmän välillä Euroopan ja Aasian välisillä reiteillä. Aasian liikenteen osuus Yhtiön liikevaihdosta on kasvanut voimakkaasti viime vuosina ja oli 17,8 pro-senttia vuonna 2004, 19,3 prosenttia vuonna 2005, 24,2 prosenttia vuonna 2006 ja 27,3 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla.

Aasian sars-epidemia ja muut ulkopuoliset tekijät rasittivat vuotta 2003, minkä jälkeen Yhtiön taloudellinen tulos parani vuosina 2004 ja 2005 pääasiassa siksi, että kysyntä kasvoi Euroopan ja Aasian välisessä lento-liikenteessä. Yhtiön liiketoiminnan tulos vuonna 2006 oli tappiollinen, mikä johtui pääasiassa vuonna 2006 aloitetun rakennemuutosohjelman kertaluonteisista rakennemuutoskuluista, Lentotoimintapalvelut-segmentin merkittävistä tappioista sekä lentopetrolikulujen merkittävästä kasvusta. Vuoden 2007 ensimmäisen yhdeksän kuukauden jaksolla Yhtiön liiketoiminnan hyötyi matkustajareittiliikenteen voimakkaan kysynnän, Tekniikka-liiketoimintayksikön parantuneen tuottavuuden sekä parantuneen kokonaiskannattavuuden ansiosta. Yhtiön Aasian liikenteen kasvu oli erityisen voimakasta. Yhtiön kokonaisliikennemäärä myydyillä tonnikipetrolin hinnat jyrkkä nousu, kertaluonteiset kulut ja kilpailun kiristymisen. Vuonna 2006 aloitetun rakennemuutosohjelman mukaisesti Konsernia ja sen henkilöstörakennetta on kehitetty, jotta se tukisi Yhtiön kasvustrategiaa paremmin. Yksiköiden ja toimintojen myynnit sekä henkilöstövähennykset ovat painottuneet tukitoimintoihin. Valtaosa rakennemuutosohjelmassa suunnitelluista työvoiman vähennyksistä sekä yli puolet 80 miljoonan euron tavoitel-luista vuosisäästöistä arvioidaan toteutuvan vuoden 2007 loppuun mennessä.

Yhtiön liiketoiminnan tulokseen ovat vaikuttaneet vuoden 2004 alun jälkeen erityisesti lentopetrolin hinnan jyrkkä nousu, kertaluonteiset kulut ja kilpailun kiristymisen. Vuonna 2006 aloitetun rakennemuutosohjelman mukaisesti Konsernia ja sen henkilöstörakennetta on kehitetty, jotta se tukisi Yhtiön kasvustrategiaa paremmin. Yksiköiden ja toimintojen myynnit sekä henkilöstövähennykset ovat painottuneet tukitoimintoihin. Valtaosa rakennemuutosohjelmassa suunnitelluista työvoiman vähennyksistä sekä yli puolet 80 miljoonan euron tavoitel-luista vuosisäästöistä arvioidaan toteutuvan vuoden 2007 loppuun mennessä.

Yleiskatsaus liikevaihtoon ja kustannuksiin

Liikevaihto

Yhtiön liikevaihto muodostuu sen neljän segmentin kautta. Yhtiön segmentit tarjoavat palveluja ulkopuolisille osapuolille sekä Konsernin sisäisesti. Konsernitilinpäätöksissä esitetty Yhtiön liikevaihto sisältää ainoastaan kolmansilta osapuolilta peräisin olevan liikevaihdon.

Yhtiö esittää segmenttikohtaisten liikennetietojen lisäksi tiettyjä Konsernitason, segmenttien rajat ylittäviä lukuja kaikesta lentotoiminnastaan, johon sisältyvät matkustajareittiliikenne, rahtiliikenne ja lomalennot. Näin ollen ”lentotoiminnoilla” tai ”kokonaisliikennemäärällä” tarkoitetaan Konsernin kaikkia lentotoimintoja segment-tijaosta riippumatta.

Reittiliikenne

Reittiliikenne on Yhtiön tärkein segmentti liikevaihdolla mitattuna. Reittiliikenne-segmentin liikevaihto muodostuu matkustajareittiliikenteestä, rahtiliikenteestä ja tietyistä muista toiminnoista. Muiden toimintojen liikevaihto on allokoitu joko Matkustajareittiliikenne- tai Rahtiliikenne-liiketoimintayksikön liikevaihtoon. Reit-tiliikenne-segmentin ulkoisen liikevaihdon osuus Yhtiön liikevaihdosta oli 68,2 prosenttia vuonna 2004,

69,3 prosenttia vuonna 2005, 71,1 prosenttia vuonna 2006 ja 73,1 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla.

Matkustajareittiliikenne. Matkustajareittiliikenne-liiketoimintayksikön osuus Reittiliikenne-segmentin koko liikevaihdosta oli 88,5 prosenttia vuonna 2004, 88,4 prosenttia vuonna 2005, 88,2 prosenttia vuonna 2006 ja 89,9 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Matkustajareittiliikenteen liikevaihto perustuu myytyihin henkilökilometreihin ja yksikkötuottoihin. Myydyt henkilökilometrit saadaan kertomalla matkustajien lukumäärä lennetyillä kilometreillä, ja Yhtiö käyttää tätä tunnuslukua kysynnän mittaamiseen. Matkustajareittiliikenteen yksikkötuotto määritellään liikevaihtona myytyä henkilökilometriä kohti. Muun muassa seuraavat tekijät vaikuttavat yksikkötuottoon (euroina ilmaistuna):

- lentolippujen hinnat, jotka perustuvat Yhtiön lentokapasiteetin ja hinnoittelun hallintajärjestelmiin (katso ”*Finnairin liiketoiminta—Tuotonhallinta ja hinnoittelu*”);
- matkustajakäyttöaste; ja
- valuuttakurssien vaihtelu, joka vaikuttaa etenkin muissa valuutoissa kuin euroissa myytävistä lipuista saatavaan euromääräiseen liikevaihtoon.

Matkustajakäyttöaste lasketaan jakamalla myydyt henkilökilometrit tarjotulla matkustajakapasiteetilla. Tarjottu matkustajakapasiteetti lasketaan kertomalla tarjottujen matkustajapaikkojen määrä lennetyillä kilometreillä, ja se ilmoitetaan tarjottuina henkilökilometreinä.

Rahtiliikenne. Myydyt rahtikapasiteetin sekä Helsinki-Vantaan lentokentän rahtiterminaalin toimintojen osuus Reittiliikenne-segmentin koko liikevaihdosta oli 11,5 prosenttia vuonna 2004, 11,6 prosenttia vuonna 2005, 11,8 prosenttia vuonna 2006 ja 10,1 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Rahtiliikenteen liikevaihto riippuu ensisijaisesti kansainvälisestä kaupasta, ja se vaihtelee maailmanlaajuisen taloudellisen aktiviteetin (joka puolestaan vaikuttaa hinnoitteluun) sekä valuuttakurssien vaihtelun mukaisesti. Matkustajareittiliikenteessä käytettävien määreiden tapaan rahtiliikenteen liikevaihto riippuu myydyistä rahtitonnikilometreistä ja rahtiliikenteen yksikkötuotosta. Myydyt rahtitonnikilometrit saadaan kertomalla rahtitonniin kokonaismäärä lennetyjen kilometrien kokonaismäärällä. Rahtiliikenteen yksikkötuotto tarkoittaa liikevaihtoa myytyä rahtitonnikilometriä kohti. Kysyntää mitataan rahtikäyttöasteella, joka lasketaan jakamalla myydyt rahtitonnikilometrit tarjotuilla rahtitonnikilometreillä. Yhtiö määrittää tarjotut rahtitonnikilometrit kertomalla rahtikuljetuksiin käytettävissä olevien lentokoneiden operatiivisen kapasiteetin lennetyjen kilometrien määrällä, ja rahtikapasiteetti ilmoitetaan tarjottuina rahtitonnikilometreinä.

Seuraavassa taulukossa on esitetty tietoja Yhtiön yksikkötuottoja taulukossa ilmoitetuilla ajanjaksoilla:

	1.1.-30.9.		1.1.-31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)				
Lentotoiminnan yksikkötuotot, (sentteinä/RTK)	72,8	73,9	74,0	73,7	71,0
Matkustajaliikenteen yksikkötuotot, (sentteinä/RPK) . .	7,6	7,8	7,8	7,7	7,4
Matkustajareittiliikenteen yksikkötuotot, (sentteinä/RPK)	8,3	8,7	8,9	9,0	9,4
Rahtiliikenteen yksikkötuotot, (sentteinä/RFTK)	28,8	30,5	30,1	24,0	24,1

Lomaliikenne

Lomaliikenne-segmentin ulkoisen liikevaihdon osuus Yhtiön liikevaihdosta oli 20,9 prosenttia vuonna 2004, 20,5 prosenttia vuonna 2005, 19,2 prosenttia vuonna 2006 ja 17,7 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Lomaliikenne-segmentin liikevaihto koostuu pääasiassa Lomalennot-liiketoimintayksikön ja Yhtiön tytäryhtiön Oy Aurinkomatkat-Suntours Ltd Ab:n (”Aurinkomatkat-Suntours”) liikevaihdosta (mukaan lukien Yhtiön joulukuussa 2006 ostaman virolaisen matkatoimiston Oü Horizon Travelin (”Horizon Travel”) liikevaihdosta). Lomalennot-liiketoimintayksikön liikevaihto puolestaan muodostuu vuokramaksuista tilauslento-kapasiteetin vuokraamisesta ulkopuolisille matkanjärjestäjille (*charter*) ja lippujen suoramyyntistä tilauslentoille. Yhtiön liikevaihto ulkopuolisille matkanjärjestäjille myydyistä tilauslentoista ei riipu siitä, kuinka monta matkustajapaikkaa matkanjärjestäjä myy kullekin lennolle. Matkanjärjestäjä kantaa riskin kunkin tilauslennon ja koko kauden matkustajakäyttöasteesta. Yhtiö kuitenkin kantaa riskin matkustajakäyttöasteesta omilla reittilentoillaan lomakohteisiin, joille matkustajat voivat ostaa lentolipun suoraan Yhtiöltä. Aurinkomatkat-Suntoursin myymien valmismatkojen kerryttämään liikevaihtoon sisältyvät lennot, majoitus lomakohteessa sekä lomakohteessa myydyt lisäpalvelut.

Lentotoimintapalvelut

Lentotoimintapalvelut-segmentin ulkoisen liikevaihdon osuus Yhtiön liikevaihdosta oli 5,9 prosenttia vuonna 2004, 5,6 prosenttia vuonna 2005, 5,5 prosenttia vuonna 2006 ja 5,5 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Lentotoimintapalvelut-segmentin liikevaihto koostuu pääasiassa lentokoneiden huoltopalvelujen, maapalvelujen ja cateringpalvelujen myynnistä saatavasta liikevaihdosta. Maapalvelujen ja cateringpalvelujen liikevaihto riippuu suurelta osin liikenteen määrästä Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Lentokoneiden huoltopalvelujen liikevaihto riippuu myös Yhtiön kyvystä myydä lentokonehuoltopalveluja Konsernin ulkopuolelle. Lentotoimintapalvelut-segmenttiin kuuluvat lisäksi Yhtiön kiinteistöomaisuus, toiminnoissa käytettävien kiinteistöjen hallinnointi ja ylläpito sekä toimitilapalvelujen hankinta. Suurin osa Lentotoimintapalvelut-segmentin liikevaihdosta on Konsernin sisäistä myyntiä, joka eliminoidaan konsolidoinnin yhteydessä.

Matkapalvelut

Matkapalvelut-segmentin ulkoisen liikevaihdon osuus Yhtiön koko liikevaihdosta oli 5,1 prosenttia vuonna 2004, 4,6 prosenttia vuonna 2005, 4,2 prosenttia vuonna 2006 ja 3,6 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Matkapalvelut-segmentin liikevaihto koostuu Yhtiön matkatoimistojen (Suomen Matkatoimiston ("SMT") ja Matkatoimisto Area Oy:n ("Area")) Suomessa sekä A/S Estravelin ("Estravel") Baltian maissa) sekä matkailualan varaus- ja tietojärjestelmien toimittajan Amadeus Finland Oy:n ("Amadeus Finland") myynnistä. Matkatoimistojen myynti muodostuu pääasiassa palvelumaksuista ja palkkioista, jotka veloitetaan Yhtiön järjestämistä valmismatkoista. Amadeus Finlandin liikevaihto muodostuu Amadeus-varausjärjestelmän käytöstä veloitettavista palkkioista Suomessa sekä tietojärjestelmien kehitysprojekteista ja palvelumaksuista.

Liiketoiminnan muut kulut

Yhtiön liiketoiminnan muihin kuluihin sisältyvät materiaali- ja palvelukulut, henkilöstökulut sekä muut kulut (ilman poistoja). Yhtiön liiketoiminnan muut kulut olivat 1 573,2 miljoonaa euroa vuonna 2004, 1 741,6 miljoonaa euroa vuonna 2005, 1 917,2 miljoonaa euroa vuonna 2006 ja 1 457,7 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla.

Yksikkökulut kuvaavat Yhtiön kuluja suhteessa tarjottuun kapasiteettiin. Seuraavassa taulukossa on esitetty tietoja Yhtiön lentotoiminnan yksikkökuluja taulukossa ilmoitetuilla ajanjaksoilla:

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	<i>(tilintarkastamaton)</i>				
Lentotoiminnan yksikkökulut (sentteinä/ATK) ⁽¹⁵⁾	43,7	45,8	46,1	45,3	50,7

Materiaali- ja palvelukulut

Materiaali- ja palvelukuluihin sisältyvät korjaamojen ainesostot, maapalvelu- ja cateringkulut, lentopetrolikulut, valmismatkatoiminnan kulut, lentokaluston korjaus- ja huoltokulut, tietohallintokulut ja muut kulut. Materiaali- ja palvelukulut olivat 608,3 miljoonaa euroa eli 38,7 prosenttia liiketoiminnan muista kuluista vuonna 2004, 709,8 miljoonaa euroa eli 40,8 prosenttia liiketoiminnan muista kuluista vuonna 2005, 838,7 miljoonaa euroa eli 43,7 prosenttia liiketoiminnan muista kuluista vuonna 2006 ja 660,9 miljoonaa euroa eli 45,3 prosenttia liiketoiminnan muista kuluista 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Lentopetrolikulut ovat suurin kuluerä materiaali- ja palvelukuluissa, ja ne ovat toiseksi suurin kuluerä kaikista Yhtiön liiketoiminnan muista kuluista.

Henkilöstökulut

Henkilöstökuluihin sisältyvät palkat ja palkkiot, eläkekulut ja muut henkilöstösivukulut. Henkilöstökulut olivat 435,5 miljoonaa euroa eli 27,7 prosenttia liiketoiminnan muista kuluista vuonna 2004, 495,8 miljoonaa euroa eli 28,5 prosenttia liiketoiminnan muista kuluista vuonna 2005, 508,2 miljoonaa euroa eli 26,5 prosenttia kaikista liiketoiminnan kuluista vuonna 2006 ja 391,4 miljoonaa euroa eli 26,9 prosenttia liiketoiminnan muista kuluista 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Henkilöstökulut ovat suurin kuluerä Yhtiön liiketoiminnan muista kuluista.

Muut kulut

Muihin kuluihin sisältyvät muun muassa liikennöimismaksut, myynti- ja markkinointikulut, lentokaluston leasingmaksut, toimitilavuokrat ja muut vuokrat, lento- ja rahtikapasiteetin vuokrat sekä muut erät. Muut kulut olivat 529,4 miljoonaa euroa eli 33,7 prosenttia liiketoiminnan muista kuluista vuonna 2004, 536,0 miljoonaa euroa

eli 30,8 prosenttia liiketoiminnan muista kuluista vuonna 2005, 570,3 miljoonaa euroa eli 29,7 prosenttia liiketoiminnan muista kuluista vuonna 2006 ja 405,4 miljoonaa euroa eli 27,8 prosenttia liiketoiminnan muista kuluista 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla.

Poistot ja arvonalentumiset

Poistot ja arvonalentumiset liittyvät pääasiassa lentokaluston ja sen kunnossapidon poistoihin ja arvonalentumistappioihin. Lisäksi niihin sisältyvät Yhtiön omistamien rakennusten ja laitteiden poistot.

Yhtiön liiketoiminnan tulokseen vaikuttavia tekijöitä

Kapasiteetti, kapasiteetin käyttöaste ja hinnoittelu

Yhtiön liikevaihtoon vaikuttavat pääasiassa matkustajamäärä, lentorahdin määrä ja yksikkötuotot. Matkustajamäärään ja lentorahdin määrään puolestaan vaikuttavat lentokoneiden määrä Yhtiön laivastossa, näiden lentokoneiden kapasiteetti, kapasiteetin käyttö, lähtö- ja saapumisaikojen saatavuus Yhtiön käyttämällä lentokentillä sekä paikallinen ja maailmanlaajuinen talous- ja kilpailutilanne. Laivaston mahdollisimman korkeiden vuorokausittaiten käyttötuntien ohella Yhtiö keskittyy myös yksikkötuoton ja matkustajakäyttöasteen optimointiin liikevaihdon maksimoimiseksi kaikilla reiteillä. Tämän vuoksi oikean tyyppisten ja kokoisten lentokoneiden käyttö eri reiteillä on tärkeä osa kapasiteetin hallintaa pyrittäessä maksimoimaan kokonaistuotto sekä matkustajien ja rahdin määrä.

Kapasiteetti

Seuraavassa taulukossa on esitetty tietoja Yhtiön laivaston kapasiteetista ja iästä taulukossa ilmoitetuilla ajanjaksoilla:

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
Lentokoneiden määrä jakson lopussa	69	70	72	69	69
Laivaston ikä keskimäärin					
Laivasto yhteensä	7,3	8,3	8,2	8,8	8,8
Yhtiön liikennöimä laivasto	6,3	8,3	8,2	8,8	8,8
Tarjottuja henkilökilometrejä, miljoonaa					
Matkustajareittiliikenne	16 211	13 919	18 496	17 261	16 320
Lomalennot	3 767	3 885	5 350	5 777	5 587
Lentotoiminta yhteensä	19 978	17 804	23 846	23 038	21 907
Tarjottuja tonnikilometrejä, miljoonaa	3 024	2 683	3 602	3 400	3 162

Yhtiölle on toimitettu kaksi uutta Embraer 190 -lentokonetta 30.9.2007 jälkeen.

Yhtiö uusii laivastoansa parhaillaan. Kuten edellä esitetty taulukko osoittaa, kokonaiskapasiteetti tarjottuina henkilökilometreinä ja tonnikilometreinä ilmoitettuna on kasvanut maltillisesti tarkastelujakson aikana. Yhtiö on sen sijaan viime vuosien aikana keskittynyt kotimaisen ja eurooppalaisen laivastonsa uudistamiseen ja yhtenäistämiseen. Yhtiön Euroopan ja kotimaan laivaston uusiminen on saatettu lähes päätökseen, ja Yhtiön uudet investoinnit keskittyvät pääasiassa kaukoliikennelaivaston uusimiseen. Yhtiön johto uskoo, että lisäkapasiteetti voidaan hyödyntää markkinaosuuden kasvattamiseen kasvavilla Aasian markkinoilla. Lisätietoja Yhtiön nykyisestä laivastosta on esitetty kohdassa ”*Finnairin liiketoiminta—Laivasto*” ja Yhtiön laivaston meneillään olevasta rakenneuudistuksesta kohdassa ”*Osakeannin tausta ja syyt sekä hankittavien varojen käyttö*”.

Yhtiön laivaston kapasiteettiin ovat vaikuttaneet käynnissä olevan laivaston uudistamisen lisäksi myös rakennemuutokset, kuten FlyNordicin osto vuonna 2004 ja sen myynti vuonna 2007. Yhteensä 69 lentokoneesta 30.9.2007 Yhtiö vuokraa kuutta konetta FlyNordicille. Lisäksi Yhtiö on ilmoittanut lakkauttavansa Aero Airlines AS:n (”Aero Airlines”) toiminnan vuoden 2008 alussa ja myyvänsä kolme jäljellä olevaa Aero Airlinesin liikennöimää ATR-72-potkuriturbiinikonetta. Aero Airlines on Yhtiön tytäryhtiö Virossa.

Yhtiö vuokraa lentokoneitaan tarpeen mukaan lyhytaikaisilla wet lease -järjestelyillä kapasiteettinsa hallitsemiseksi. Wet lease -järjestelyssä lentokone vuokrataan enintään kuudeksi kuukaudeksi siten, että vuokralleantaja vastaa tietyistä operatiivisista asioista, kuten vakuutuksista, huoltojärjestelyistä, lentokoneen miehistön tarvitsemista palveluista ja/tai itse miehistön järjestämisestä.

Kapasiteetin käyttöaste

Yhtiö mittaa kapasiteettinsa käyttöä käyttöasteina. Yhtiön koko lentotoiminnan kapasiteetin käyttöaste oli 56,6 prosenttia vuonna 2004, ja se nousi 0,5 prosenttiyksikköä 57,1 prosenttiin vuonna 2005 sekä edelleen 1,2 prosenttiyksikköä 58,3 prosenttiin vuonna 2006. Koko lentotoiminnan kapasiteetin käyttöasteen paraneminen johtui pääasiassa matkustajakäyttöasteen paranemisesta (matkustajakäyttöaste sisältää sekä matkustajareittiliikenteen että lomalennot). Matkustajakäyttöasteen paraneminen 31.12.2006 päättyneellä kolmen vuoden jaksolla johtui pääasiassa kysynnän kasvusta Aasiassa ja Euroopassa. Koko lentotoiminnan käyttöaste oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 57,9 prosenttia, ja se laski 0,8 prosenttiyksikköä verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Siitä huolimatta, että matkustajareittiliikenteen matkustajakäyttöaste nousi 0,9 prosenttiyksikköä kapasiteetin kasvaessa 16,5 prosenttia, koko lentotoiminnan kokonaiskäyttöastetta rasitti 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla sekä rahti- että lomaliikenteen kysynnän lasku suhteessa tarjonnan lisääntymiseen.

Rahtikäyttöaste parani vuonna 2005 vuoteen 2004 verrattuna, mikä johtui pääasiassa voimakkaasta kysynnästä Pohjoismaiden ja Aasian välisillä reiteillä, mutta vuonna 2006 rahtikäyttöaste laski 11,8 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2005 pääasiassa siksi, että kilpailu kiristyi ja Yhtiön kaukoliikenteen rahtikapasiteetti kasvoi ensimmäisen Airbus A340 -lentokoneen käyttöönoton myötä heinäkuussa 2006. Vuoden 2007 kuuden ensimmäisen kuukauden aikana Yhtiön rahtiliikenne kärsi heikosta kysynnästä Aasiasta Eurooppaan suuntautuvassa rahtiliikenteessä. Rahtiliikenteen kysyntä parantui kuitenkin elokuusta 2007 alkaen erityisesti Aasiasta Eurooppaan suuntautuvassa liikenteessä. Lisäksi touko- ja kesäkuussa 2007 toimitettiin yhteensä kaksi uutta laajarunkoista Airbus A340 -lentokonetta, jotka suurensivat rahtikapasiteettia. Näiden tekijöiden seurauksena rahtikäyttöaste 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla laski 3,3 prosenttiyksikköä verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon.

Seuraavassa taulukossa on esitetty tietoja Yhtiön laivaston käytöstä kaikessa lentotoiminnassa taulukossa ilmoitetuilla ajanjaksoilla:

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
Myytyjä henkilökilometrejä, miljoonaa					
Matkustajareittiliikenne	11 952	10 139	13 245	11 694	10 628
Lomalennot	3 219	3 415	4 678	5 041	4 976
Lentotoiminta yhteensä	15 171	13 554	17 923	16 735	15 604
Matkustajakäyttöaste, (%)					
Matkustajareittiliikenne	73,7	72,8	71,6	67,7	65,1
Lomalennot	85,5	87,9	87,4	87,3	89,1
Lentotoiminta yhteensä	75,9	76,1	75,2	72,6	71,2
Myytyjä tonnikipometrejä, miljoonaa	1 752	1 575	2 100	1 940	1 791
Rahtikäyttöaste, (%)	60,0	56,4	54,3	61,5	58,1
Kokonaiskäyttöaste, (%)	57,9	58,7	58,3	57,1	56,6
Matkustajia, tuhatta	6 704	6 754	8 792	8 517	8 149
Rahtia, tonnia	71 125	69 553	93 807	90 242	86 245

Hinnoittelu

Matkustajareittiliikenne-segmentin liikevaihtoon sisältyvät kaikki matkaliput, jotka myydään matkustajille Yhtiön verkkosivujen, Yhtiön myyntipisteiden ja Yhtiön matkalippujen myynti interline- ja yhteistyölentojärjestelyjen perusteella muiden lentoyhtiöiden, matkatoimistojen (mukaan luettuna online-matkatoimistojen verkkosivut) ja muiden jakelukanavien kautta. Yhtiön tuotonhallinta ja hinnoittelu auttavat sitä ymmärtämään markkinoita, ennakoimaan kuluttajien käyttäytymistä ja reagoimaan nopeasti uusiin tilaisuuksiin. Yhtiön tuotonhallinnan ja hinnoittelun tarkoituksena on maksimoida matkustajatuotot lento- ja markkina-aluekohtaisesti sekä Yhtiön koko reittiverkostossa ja samalla pyrkiä säilyttämään matkustajakäyttöaste korkeana. Lisätietoja Yhtiön tuotonhallinnasta ja hinnoittelusta on esitetty kohdassa ”*Finnairin liiketoiminta—Tuotonhallinta ja hinnoittelu*”.

Yhtiön lentotoiminnan yksikkötuotot laskivat 2,9 prosenttia vuonna 2004, ja nousivat 3,7 prosenttia vuonna 2005 ja 0,3 prosenttia vuonna 2006. Matkustajareittiliikenteen yksikkötuotot kuitenkin laskivat 31.12.2006 päättyneellä kolmen vuoden jaksolla pääasiassa siksi, että kilpailu kiristyi Euroopan ja kotimaan liikenteessä. Aasian matkustajareittiliikenteen yksikkötuotot kasvoivat hieman 31.12.2006 päättyneellä kolmen vuoden jaksolla, mutta koska kaukoliikenteen suhteellinen osuus kasvoi, vaikutti tämä liikennetietojen muutos myös matkustajareittiliikenteen yksikkötuottojen laskuun. Myytyihin henkilökilometreihin perustuvat yksikkötuotot ovat kaukoliikenteessä pienemmät kuin Euroopan ja kotimaan liikenteessä, koska keskimääräiset lentomatkat ovat

pidempiä. Matkustajareittiliikenteen yksikkötuottojen laskusuuntaus jatkui vuoden 2007 yhdeksän ensimmäisen kuukauden aikana, mikä johtui pääasiassa kapasiteetin kasvusta kaukoliikenteessä ja Euroopan pitkillä reiteillä. Polttoainekustannusten nousun odotetaan lisäävän paineita matkustaja- ja rahtimaksujen hinnankorotuksiin, mutta kireä kilpailutilanne määrää viime kädessä siitä, ovatko hinnankorotukset mahdollisia. Toimialan käytäntö on, että rahtiliikenteessä peritään asiakkailta polttoainelisämaksu. Tämä saattaa vaikuttaa siihen, että jotkut tuoteryhmät siirtyvät lentorahdin parista merikuljetuksiin, mikä puolestaan vähentää lentorahdin kysyntää.

Rahtiliikenteen kysynnän epätasapaino Euroopan ja Aasian välillä on tällä hetkellä suurin haaste lentorahdin hinnoittelussa. Rahtikapasiteettia on säädetty sen mukaan, että rahtiliikenteelle Aasiasta Eurooppaan on suuri kysyntä, minkä seurauksena ylikapasiteetti alentaa Euroopasta Aasiaan kuljetettavan rahdin markkinahintoja. Tästä syystä lentorahtihinnat eroavat suuresti itään ja länteen suuntautuvissa rahtikuljetuksissa.

Lähtö- ja saapumisaikojen sekä laskeutumisoikeuksien saatavuus

Yhtiön kyky vastata kysynnän kasvuun ja lisätä liikennemääräänsä avaamalla uusia reittejä tai lisäämällä lentovuoroja olemassa olevilla reiteillään riippuu lähtö- ja saapumisaikojen saatavuudesta lentokentillä, joita Yhtiö käyttää tällä hetkellä tai pyrkii käyttämään tulevaisuudessa. Monilla Yhtiön tällä hetkellä käyttämällä lentokentillä on saatavilla haluttuja lähtö- ja saapumisaikoja vain rajoitetusti. Lisäksi lähtö- ja saapumisaikojen saatavuus voi rajoittaa tai vaikeuttaa päätöksentekoa koskien uusien reittien avaamista tai lentovuorojen lisäämistä tiettyihin kohteisiin. Tämän seurauksena ongelmat tarvittavien lähtö- ja saapumisaikojen sekä laskeutumisoikeuksien saamisessa voivat vaikuttaa Yhtiön suunnitelmiin avata uusia reittejä tai lisätä lentovuoroja tiettyihin kohteisiin, ja siten tällaiset ongelmat voivat vaikuttaa Yhtiön kykyyn vastata tulevaisuudessa markkinoiden kysyntään.

Paikallinen ja maailmanlaajuinen talous- ja kilpailutilanne

Taloudelliset ja geopoliittiset olosuhteet voivat vaikuttaa merkittävästi lentoliikenteen kysyntään. Odottamattomilla tapahtumilla, kuten terrori-iskuilla 11.9.2001, on ollut huomattava vaikutus lentoliikennealan tähänastiseen kehitykseen. Epävarmuus Irakin sotaa edeltäneessä vaiheessa, sodan aikana ja sen jälkeen sekä sars-epidemian puhkeaminen vuonna 2003 vaikuttivat olennaisesti lentoliikennealaan. Vuonna 2004 lentoliikenteen kysyntä alkoi elpyä edeltävinä vuosina tapahtuneiden ulkopuolisten tekijöiden vaikutuksista, mutta toimialan ylikapasiteetti vaikutti Yhtiön liiketoiminnan tulokseen edelleen vuonna 2004. Laskusuuntaus Suomen, Euroopan tai Aasian taloudessa tai geopoliittinen epävakaus eri puolilla maailmaa vähentäisi lentoliikenteen kysyntää Euroopassa ja pidemmällä reiteillä. Koska Aasiassa on erityinen alueellinen painotus Yhtiön kasvustrategiassa, Yhtiön liiketoiminta riippuu yhä enemmän taloudellisista olosuhteista Euroopassa ja Aasiassa sekä Euroopan ja Aasian välisen lentomatkailun kysynnästä. Yhtiöllä on kuitenkin monipuolinen valikoima Aasian kohteita, joten johonkin Aasian maahan vaikuttavalla epävakaudella olisi pienempi haittavaikutus Yhtiön liiketoimintaan kuin koko Aasian taloudellisella laskusuhdanteella.

Edellä kuvattujen tekijöiden ohella myös halpalentoyhtiöt ovat vaikuttaneet viime vuosina lentoliikennealan kokonaiskapasiteettiin, yksikkötuottoihin ja kilpailuun. Halpalentoyhtiöiden alemmat yksikkökustannukset perustuvat suurelta osin yksinkertaistettuun palveluntarjontaan, halvempien lentokenttien käyttöön, lentokoneiden korkeampiin käyttöasteisiin ja pienempiin henkilöstökuluihin, ja siten ne pystyvät toimimaan kannattavasti merkittävästi halvemmista lentolippuhinnoistaan huolimatta. Tämä on asettanut hinnanalennuspaineita täyden palvelun lentoyhtiöille. Halpalentoyhtiöt ovat vaikuttaneet Yhtiöön pääasiassa tietyillä Euroopan reiteillä ja Suomessa, missä Blue1 Oy ("Blue1") (jonka SAS AB ("SAS") omistaa) on voittanut markkinaosuutta Yhtiöltä vuoden 2006 loppuun asti. Tämä kehitys kääntyi vuoden 2007 ensimmäisen yhdeksän kuukauden aikana. Yhtiö ei pidä halpalentoyhtiöitä merkittävänä uhkana Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessään, mutta tilanne voi muuttua tulevaisuudessa, jos halpalentoyhtiöt laajentavat toimintaansa kaukoliikenteeseen. Yhtiö toimii eri tavalla kuin halpalentoyhtiöt, jotka yleensä tarjoavat lentojen aikana ainoastaan peruspalveluja sekä vain yksittäisten kaupunkien välisiä lentoja. Tästä poiketen Yhtiö tarjoaa lentojen aikana kattavia palveluja, sillä on laaja reittiverkosto ja se tarjoaa kaukolentoja ja syöttöliikennettä. Eurooppalaisilla halpalentoyhtiöillä on joka tapauksessa IATA:n mukaan tällä hetkellä noin 30 prosentin osuus Euroopan lentoliikennemarkkinasta tarjottuina henkilökilometreinä viikossa mitattuna, ja halpalentoyhtiöiden lentokonetilausten kasvu ja viimeaikaiset taloudelliset tulokset viittaavat siihen, että ne ovat jatkossakin merkittävä kilpailija täyden palvelun lentoyhtiöille.

Muutokset lentopetrolin hinnassa

Lentopetroli on tällä hetkellä toiseksi suurin kuluerä Yhtiön liiketoiminnassa, ja se muodosti 212,5 miljoonaa euroa eli 13,5 prosenttia Yhtiön muista liiketoiminnan kuluista vuonna 2004, 292,7 miljoonaa euroa eli 16,8 prosenttia muista liiketoiminnan kuluista vuonna 2005, 385,0 miljoonaa euroa eli 20,1 prosenttia muista liiketoiminnan kuluista vuonna 2006 ja 324,0 miljoonaa euroa eli 22,2 prosenttia muista liiketoiminnan kuluista 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Lentopetrolin hinta on ollut historiallisen korkealla tasolla vuodesta 2003, ja viime vuosina se on noussut erityisen paljon ja nopeasti. Koska Yhtiön ostama lentopetroli hinnoitellaan

Yhdysvaltain dollareina, euron vahvistuminen suhteessa Yhdysvaltain dollariin lievensi lentopetrolin hinnan nousun vaikutuksia Yhtiön liiketoiminnan tulokseen vuosina 2004, 2005 ja 2006.

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhteenveto lentopetrolin keskimääräisestä hinnasta taulukossa ilmoitetuilla ajanjaksoilla (Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksi):

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
Yhdysvaltain dollaria/tonni	661,2	666,7	650,9	566,0	398,9
Euroa/tonni	491,2	535,4	518,5	456,7	320,7

Yhtiö suojautuu lentopetrolin hintavaihtelulta gasoil- ja lentopetrolitermiinien ja -optioiden avulla. Lisätietoja on esitetty kohdassa ”—Rahoitusriskien hallinta—Lentopetrolin hintariski”.

Korkeat kiinteät kulut

Merkittävä prosenttiosuus Yhtiön liiketoiminnan kuluista ovat suhteellisen kiinteitä. Matkustaja- ja rahtikäyttöaste vaikuttavat marginaalisesti merkittävään osaan Yhtiön lentoliikennekuluista, kuten tiettyihin henkilöstökuuluihin, poistoihin, kunnossapito-, huolto- ja lentopetrolikuluihin, maapalvelu- ja liikennöimismaksuihin, rahoituskustannuksiin ja käyttöleasingmaksuihin. Näin ollen Yhtiön liiketoiminnan kulujen muutokset eivät välttämättä vastaa eivätkä ole vastanneet liikevaihdon muutoksia, mikä voi vaikuttaa ja on vaikuttanut olennaisesti sen liiketoiminnan tuloksiin. Lisäksi merkittävä osa Yhtiön kuluista, kuten poistot, rahoituskulut, käyttöleasingmaksut ja tietyt henkilöstökulut, eivät muutu lennettyjen lentojen määrän tai lentokoneiden käyttötuntien perusteella. Tämän vuoksi lentokoneiden vuorokausittaisten lentotuntimäärien tai matkustaja- ja rahtikäyttöasteiden suhteellisen pienet muutokset ovat vaikuttaneet ja voivat jatkossakin vaikuttaa olennaisesti Yhtiön liiketoiminnan tulokseen. Kiinteiden kustannusten korkea suhteellinen osuus korostaa lentoliikennealalla yleisesti esiintyvää tuottojen vaihtelua entisestään.

Lentokoneiden poistot ja vuokratulot

Yhtiöllä on useita laivastonsa rakenteeseen liittyviä tavoitteita, kuten omien ja vuokrattujen lentokoneiden määrän sopiva suhde, laivaston pitäminen suhteellisen uutena ja lentokoneiden uusimisen jaksottaminen riittävän pitkälle ajanjaksolle. Näiden tavoitteiden saavuttaminen riippuu useista tekijöistä, kuten lentokonemarkkinoiden toiminnasta, liiketoiminnan kustannuksista ja tulostaatimuksista.

Yhtiön lentokoneiden poistot ja vuokratulot riippuvat absoluuttisina lukuina pääasiassa käytössä olevien lentokoneiden lukumäärästä sekä omien ja vuokrattujen lentokoneiden suhteellisesta osuudesta. Näiden keskinäinen suhde määräytyy vallitsevien markkinaolosuhteiden perusteella. Yhteensä 63:sta Yhtiön 30.9.2007 käyttämästä lentokoneesta 34 oli Yhtiön omia ja 29 vuokrattuja. Kaikki vuokratut lentokoneet on vuokrattu IFRS:n mukaisilla käyttöleasingjärjestelyillä. Lisäksi Yhtiö on vuokrannut kuusi omistamaansa lentokonetta FlyNordicille.

Kun Yhtiö päättää hankkia lentokoneen, se solmii valmistajan kanssa hankintasopimuksen. Päätös kyseisen koneen ostamisesta tai vuokraamisesta tehdään myöhemmin, yleensä 9-12 kuukautta ennen lentokoneen suunniteltua toimitusta. Jos Yhtiö päättää hankkia lentokoneen omistukseensa, lentokoneen arvonmuutokset vaikuttavat Yhtiön taloudelliseen asemaan, mikäli lentokoneen arvo laskee. Lisäksi Yhtiö poistaa omistamiensa lentokoneiden arvon ja lentokoneisiin tehdyt suuret huoltotyöt sekä vastaa lentokoneiden hankintaan liittyvistä rahoituskuluista. Jos Yhtiö vuokraa lentokoneen, koneen arvoa ei esitetä Yhtiön taseessa. Yhtiö kuitenkin maksaa leasingmaksuja, joihin sisältyy korvaus lentokoneen arvonalentumisesta, markkina-arvon muutoksista, rahoituskuluista ja muista leasingyhtiölle aiheutuvista kuluista.

Seuraavassa taulukossa on esitetty tietoa Yhtiön omien ja vuokraamien lentokoneiden määrästä taulukossa ilmoitettuinä päivinä:

	30.9.		31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
Omat lentokoneet	40 ⁽¹⁾	38	40	33	33
Vuokratut lentokoneet	29	32	32	36	36
Yhteensä.	69	70	72	69	69

(1) Kuusi lentokonetta on vuokrattu FlyNordicille.

Valuuttojen muuntoerojen ja valuuttakurssien vaikutukset

Yhtiön liiketoiminnan kuluista muissa valuutoissa kuin euroissa oli noin 30 prosenttia vuonna 2004, noin 35 prosenttia vuonna 2005, noin 40 prosenttia vuonna 2006 ja noin 32 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Vastaavasti Yhtiön liikevaihdosta muissa valuutoissa kuin euroissa oli noin 25 prosenttia vuonna 2004, noin 32 prosenttia vuonna 2005, noin 32 prosenttia vuonna 2006 ja noin 34 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Yhtiön konsernitilinpäätöksen tilinpäätösvaluuttana on kuitenkin euro. Laatiessaan konsernitilinpäätöksiään Yhtiö kirjaa muissa valuutoissa kuin euroina syntyneet varat, velat, tuotot ja kulut euromääräisinä. Valuuttojen muuntoeroista aiheutuvat voitot ja tappiot kirjataan konsernituloslaskelmaan. Tämän seurauksena Yhtiön tulos on altistunut tarkastelujaksoilla muuntoriskille, joka liittyy eri valuuttojen, erityisesti Yhdysvaltain dollarin, valuuttakurssin vaihteluun suhteessa euroon. Lisäksi valuuttakurssien vaihtelu on vaikuttanut Yhtiön liiketoiminnan tulokseen liiketoiminnan kulujen kautta. Yhtiöön eniten vaikuttava ulkomaanvaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus Yhtiön kaikista liiketoiminnan kuluista oli noin 24 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, koska monet toimintakulut, kuten lentokoneita ja niiden osia koskevat maksuvelvoitteet, lentopetrolikulut sekä merkittävä osa lentokoneiden huoltokustannuksista, käyttöleasingmaksuista ja lentokoneisiin liittyvistä lainanhoitokuluista ovat dollarimääräisiä. Yhdysvaltain dollarin heikentymisellä suhteessa euroon on positiivinen vaikutus ja vahvistumisella negatiivinen vaikutus Yhtiön liiketoiminnan tulokseen, koska Yhtiöllä on enemmän Yhdysvaltain dollarimääräisiä kustannuksia kuin tuottoja.

Yhtiö suojaa osan ennakoidusta valuuttariskistään valuuttakurssien vaihtelulta. Katso ”Riskitekijät—Yhtiön liiketoimintaan liittyviä riskejä—Valuuttakurssien vaihtelu voi vaikuttaa Yhtiön taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen” ja ”—Rahoitusriskien hallinta—Valuuttariski”.

Kausivaihtelu

Lentoliikennealalla on tyypillistä, että toinen ja kolmas vuosineljännes ovat vuoden vahvimmat neljännekset. Tämän seurauksena Yhtiön liikevaihto on yleensä pienempi talvella, jolloin käyttöasteet ovat pienemmät. Kysynnän kausiluonteisuus ja kiinteiden kustannusten suuri osuus ovat aiheuttaneet suurta vaihtelua Yhtiön liiketoiminnan tuloksessa saman tilikauden vuosineljännesten välillä, ja tämän odotetaan jatkuvan tulevaisuudessakin.

Seuraavassa taulukossa on esitetty tietoa Yhtiön oikaistusta liikevoitosta/-tappiosta neljännesvuosittain taulukossa ilmoitettuna jaksoina:

Vuosineljännes	Oikaistu liikevoitto/ -tappio ⁽¹⁾	Liikevaihto	Osuus koko vuoden liikevaihdosta
	(miljoonaa euroa)	(miljoonaa euroa)	(%)
2004			
1.1.–31.3.	–3,9	413,2	24,5
1.4.–30.6.	3,1	408,3	24,3
1.7.–30.9.	15,5	415,6	24,7
1.10.–31.12.	10,5	445,8	26,5
2005			
1.1.–31.3.	14,0	443,4	23,7
1.4.–30.6.	30,0	469,4	25,1
1.7.–30.9.	25,7	479,7	25,6
1.10.–31.12.	0,4	478,8	25,6
2006			
1.1.–31.3.	–5,1	480,3	24,1
1.4.–30.6.	18,2	494,6	24,9
1.7.–30.9.	22,5	515,4	25,9
1.10.–31.12.	–24,4	499,3	25,1
2007			
1.1.–31.3.	5,8	528,5	—
1.4.–30.6.	27,2	538,1	—
1.7.–30.9.	39,2	545,2	—

(1) Liikevoitto ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja.

Viimeaikaiset tapahtumat

Yrityssostot ja -myynnit

Norjan ja Ruotsin maapalvelutoiminnan myynti

Northport Oy solmi 2.11.2007 Menzies Aviation Plc:n kanssa sopimuksen Northport Oy:n maapalvelutoimintojen myymisestä Ruotsissa ja Norjassa. Sopimuksen mukaan Menzies Aviation Plc ostaa Northport Oy:n tytäryhtiöiden Finnhandling AB:n ja Northport Norway AS:n osakkeita sekä Arlandan lentoaseman lounge- ja lipunmyyntipalvelut. Menzies Aviation Plc on sopinut hoitavansa Yhtiön maapalvelutoiminnat Tukholman ja Oslon lentoasemilla vuoden 2012 loppuun asti. Myytyjen yhtiöiden liikevaihto oli 15,5 miljoonaa euroa ja liiketappio 3,1 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Yhtiöt olivat osa Lentotoimintapalvelut-segmentin liiketoimintaa myyntihetken 2.11.2007 asti.

Calypso-yritysrhymän osto

Aurinkomatkat-Suntours teki 23.10.2007 sopimuksen, jolla se ostaa osake-enemmistön kaikista kolmesta Calypso-yritysrhymään ("Calypso") kuuluvasta venäläisestä yhtiöstä. Calypso on yksi johtavista matkatoimistoista ja matkanjärjestäjistä Pietarin alueella Venäjällä. Sopimuksen allekirjoittamisen ajankohtana Calypson palveluksessa oli 60 henkilöä. Yhtiön arvion mukaan yrityskauppa saatetaan päätökseen vuoden 2007 loppuun mennessä. Calypson ostolla ei odoteta olevan merkittävää vaikutusta Lomaliikenne-segmentin liikevaihtoon tai liiketoiminnan tulokseen vuonna 2007.

FlyNordicin myynti

Yhtiö ja Norwegian Air Shuttle ASA allekirjoittivat 30.6.2007 sopimuksen FlyNordicin myynnistä. Kauppa saatettiin päätökseen 30.7.2007. Kauppahinta maksettiin Norwegian Air Shuttle ASA:n uusina osakkeina ja optioina, joilla voi lunastaa lisää osakkeita. Kaupan myötä Yhtiö sai omistukseensa noin 5 prosenttia Norwegian Air Shuttle ASA:n osakkeista. Sopimukseen sisältyviä optioita käyttämällä Yhtiö voi hankkia lisää osakkeita ja kasvattaa omistusosuuttaan Norwegian Air Shuttle ASA:ssa noin 10 prosenttiin. Optiot voidaan käyttää vuoden 2008 loppuun mennessä. Lisäksi Norwegian Air Shuttle ASA maksaa Yhtiölle määrän, joka vastaa 50 prosenttia FlyNordicin tilauslentotoiminnan voitosta 30.6.2007 alkavalla ja 31.10.2008 päättyvällä jaksolla. Sopimuksen mukaan tämä summa tulee maksettavaksi 31.12.2008. Kaupasta syntyi Yhtiölle 14,1 miljoonaa euron liikevoitto. Ennen myyntiä FlyNordic oli osa Reittiliikenne-segmenttiä.

Tässä Listalleottoesitteessä esitetyt Yhtiötä koskevat taloudelliset tiedot ja liikenneluvut sisältävät FlyNordicin kaikilta jaksoilta ennen 1.7.2007, jonka jälkeen FlyNordic ei enää ole ollut osa Yhtiön liiketoimintaa.

Horizon Travelin osto

Aurinkomatkat-Suntours teki 22.12.2006 sopimuksen, jolla se osti 95 prosenttia Viron toiseksi suurimman matkanjärjestäjän Horizon Travelin osakkeista. Kaupan yhteydessä Aurinkomatkat-Suntours ja Horizon Travelin toimitusjohtaja, joka jäi yhtiöön vähemmistöosakkaaksi, tekivät osakassopimuksen. Horizon Travelin ostaminen lisäsi Aurinkomatkat-Suntoursin myynnin volyymia yli viisi prosenttia tarjottujen matkojen määrällä mitattuna. Kauppa saatettiin päätökseen 29.3.2007. Yrityskaupan vaikutus Konsernin liikevaihtoon ajalle 1.4.2007–30.9.2007 oli 5,1 miljoonaa euroa. Horizon Travel kuuluu Lomaliikenne-segmenttiin.

Laivaston uudistamisohjelma

Yhtiö on uudistanut laivastoaan jatkuvasti vuodesta 1999. Yhtiön investoinnit lentokoneisiin olivat 87,0 miljoonaa euroa vuonna 2004, 34,4 miljoonaa euroa vuonna 2005, 221,1 miljoonaa euroa vuonna 2006 ja 244,5 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Asiasta on esitetty lisätietoja kohdissa "Osakeannin tausta ja syyt sekä hankittavien varojen käyttö" ja "—Investoinnit".

Yhtiölle on toimitettu kaksi uutta Embraer 190 -lentokonetta 30.9.2007 jälkeen, minkä johdosta Yhtiön liikennöimien lentokoneiden kokonaismäärä on noussut 65:een. Lisäksi Yhtiö saattoi lokakuussa 2007 päätökseen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn (*sale-and-lease-back*), joka lisäsi vuokrattujen Embraer 190 -lentokoneiden määrää yhdellä (sekä vähensi vastaavasti omistettujen lentokoneiden lukumäärää).

Työmarkkinasuhteet

Syksyn 2007 aikana Yhtiö sopi kuuden ammattijärjestön kanssa uudet työehtosopimukset, joissa sovitut palkankorotukset kasvattavat Yhtiön kulupohjaa erityisesti sen työvoimavaltaisissa liiketoimintayksiköissä. Näiden sopimusten sisältämät palkkojen nimelliskorotukset ovat keskimäärin 4–5 prosenttia ensimmäisen

12 kuukauden ajalle ja 3–4 prosenttia seuraavalle 12 kuukauden jaksolle. Sopimuksissa on myös työvoiman joustoon ja tulospalkkausmalleihin liittyviä helpotuksia, joiden odotetaan tasapainottavan sovittuja palkankorotuksia. Työehtosopimus Suomen Liikennelentäjäliiton kanssa päättyy huhtikuun 2008 lopussa. Yhtiön työntekijöistä ja työehtosopimuksista sekä näihin liittyvistä riskeistä on esitetty lisätietoja kohdissa ”*Finnairin liiketoiminta—Henkilöstö*” sekä ”*Riskitekijät—Yhtiön liiketoimintaan liittyviä riskejä—Yhtiön työntekijät voivat osallistua lakkoihin tai muihin työselkkauksiin, ja työehtosopimuksia koskevien neuvottelujen tulokset voivat johtaa Yhtiön henkilöstökulujen merkittävään kasvuun*”.

Yhtiön tavoite palkata 500 uutta matkustamotyöntekijää kansallisen työehtosopimuksen mukaisesti johti lokakuun 2006 lopussa kiistaan SLSY:n kanssa, joka järjesti kaksipäiväisen lakon. Lakon negatiivinen vaikutus Yhtiön vuoden 2006 liiketoiminnan tulokseen oli noin 10 miljoonaa euroa. Lakon jälkeen käydyissä neuvotteluissa päästiin sopimukseen joustavammista työehdoista ja muun muassa kaukolentoihin painottuneen ryhmän perustamisesta.

Vuonna 2006 aloitettu rakennemuutosohjelma

Yhtiö käynnisti vuoden 2006 toisella neljänneksellä rakennemuutosohjelman parantaakseen tuottavuuttaan kustannussäästöjen, toiminnan rationalisoinnin ja rakenneuudistuksen avulla. Tekniikka-liiketoimintayksikössä vuoden 2006 alussa aloitettu kilpailukykyprojekti liitettiin osaksi rakennemuutosohjelmaa. Monien Yhtiön liiketoimintayksiköiden toimintaa organisoitiin uudelleen kasvavan Aasian-liikenteen tukemiseksi. Tämä johti muutoksiin sekä yksiköiden organisaatio- että henkilöstörakenteessa. Rakennemuutosohjelmaan sisältyi henkilöstön lisääminen Reittiliikenne-segmentissä laajenevan lentotoiminnan tukemiseksi, ja suurin osa henkilöstöleikkauksista tapahtui tukitoiminnoissa. Lisäksi Yhtiö seuraa tarkasti ydintoimintaansa kuulumattomia liiketoimintayksiköitä sekä harkitsee jatkuvasti kumppanuus- ja omistusjärjestelyjä tietyissä tukitoiminnoissa.

Rakennemuutoksella pyritään saavuttamaan 80 miljoonan euron vuosittaiset kustannushyödyt vuodesta 2008 alkaen sekä parantamaan kustannuskilpailukykyä pitkällä aikavälillä. Vuoden 2006 toisella neljänneksellä Yhtiö kirjasi rakennemuutoksen kertaluonteisina järjestelykuluina 15,2 miljoonaa euroa, mihin sisältyi 10,0 miljoonan euron varaus henkilöstöleikkauksia varten ja 5,2 miljoonan euron arvonalennus Tekniikka-liiketoimintayksikön vaihto-omaisuudessa. Osana rakennemuutosohjelman sovittiin 670 henkilön vähentämisestä vuoden 2007 loppuun mennessä. Suurin osa vähennyksistä suunniteltiin toteutettaviksi Tekniikka-liiketoimintayksikössä ja hallinnollisissa tukipalveluissa. Rakennemuutosohjelman kustannushyödyt painottuvat vuoden 2007 loppuun. Ohjelma eteni 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla suunnitelmien mukaisesti. Johdon arvion mukaan enemmän kuin puolet ohjelman vaikutuksista toteutuu vuonna 2007, ja täydet vaikutukset toteutuvat vuoden 2008 loppuun mennessä.

Yhtiö teki 15.12.2006 YIT Kiinteistötekniikka Oy:n (”YIT”) kanssa sopimuksen, jonka mukaan Finnairin kiinteistö- ja toimitilapalvelut siirtyivät YIT:n hoidettaviksi viiden vuoden ajaksi. Kokonaisuudessaan sopimuksen arvo on yli 40 miljoonaa euroa. Järjestelyn piiriin kuuluvien kiinteistöjen pinta-ala on noin 300 000 neliometriä, ja ne sijaitsevat pääasiassa Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Noin 50 Finnair Facilities Management Oy:n työntekijää siirtyi vuoden 2007 alusta YIT:n palvelukseen vanhoina työntekijöinä. Konsernin omistamat kiinteistöt eivät siirtyneet osana järjestelyä. Sopimus on osa Yhtiön organisaatiomuutosta, jolla pyritään tehostamaan sen toimintoja.

Vuonna 2003 aloitettu toiminnan tehostamisohjelma ja hinnoittelun uudistus

Yhtiö ilmoitti maaliskuussa 2003 aloittavansa toiminnan tehostamisohjelman parantaakseen kannattavuuttaan ja liiketoimintansa näkymiä vaikeassa markkinatilanteessa. Ohjelman säästötavoite oli vuositasolla 160 miljoonaa euroa ja suurin osa säästöistä saavutettiin vuoden 2005 loppuun mennessä, josta noin kaksi kolmasosaa saavutettiin vuosina 2003 ja 2004 ja loput saavutettiin vuonna 2005. Henkilöstökulujen osuus tavoitellusta kokonaissäästöistä oli noin 60 miljoonaa euroa.

Yhtiö uudisti syyskuun 2003 alussa myös hinnoittelunsa. Kotimaan ja Euroopan lennoilla siirryttiin sääntö- ja rajoituspohjaisista hinnoista asiakkaiden odotuksia ja tarpeita vastaavaan joustavaan lentokohtaiseen hinnoitteluun, joka perustuu lentojen kysyntään ja tarjontaan. Osana hinnoittelun uudistusta Suomessa, Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa myytävien lentolippujen hintoihin lisättiin kaikissa jakelukanavissa palvelumaksut.

Lähitulevaisuuden näkymät ja tulosenuste

Yhtiö aikoo jatkossakin keskittyä kestävään ja kannattavaan kasvuun toteuttamalla kasvustrategiaansa, jota on kuvattu kohdassa ”*Finnairin liiketoiminta—Liiketoimintastrategia*”. Yhtiön johdon käsityksen mukaan Euroopan ja Aasian välisten lentoreittien kysyntä kasvaa, ja Yhtiöllä on hyvät edellytykset hyödyntää tätä suuntausta. Yhtiön

Aasian-liikenne kasvaa johdon arvion mukaan lähitulevaisuudessakin ripeästi. Lisäksi Yhtiön kymmenen vuoden vision mukaan Pohjois-Amerikan ja Aasian väliset liikennevirrat tarjoavat Yhtiölle kasvumahdollisuuksia tulevaisuudessa.

Öljyn maailmanmarkkinahinta on ollut syksyn 2007 aikana ennätyskorkealla. Yhtiön johto ei odota tämän vaikuttavan merkittävästi Yhtiön lentopetrolikustannuksiin vuonna 2007, mutta lentopetrolin korkean hintatason odotetaan heijastuvan Yhtiön lentopetrolikustannuksiin vuoden 2008 jälkipuoliskolta alkaen. Lentopetrolin hinnan nousu korostaa sen merkitystä, että Yhtiö on sitoutunut käyttämään energiatehokkaampaa laivastoa.

Yhtiön johto arvioi, että laivastouudistus etenee suunnitelmien mukaisesti. Kaksi Embraer 190 -lentokonetta odotettavasti toimitetaan vuonna 2008 ja kaksi lisää vuonna 2009. Lisäksi Yhtiön laivastoon odotetaan lisättävän kaksi Airbus A340 -kaukoliikennekonetta vuonna 2008 ja seitsemän Airbus A330 -konetta vuosina 2009 ja 2010.

Yhtiön johdon arvion mukaan uudet reittiavaukset rasittavat vielä jossain määrin Yhtiön käyttöasteita, mutta vähemmän kuin vuoden 2007 kolmannen neljänneksen aikana. Yksikkötuottojen kehityksen arvioidaan jatkuvan laskevana, joskin lievemmin kuin vuoden 2007 kolmannella neljänneksellä.

Yhtiön rakennemuutosohjelma tuottavuuden parantamiseksi kustannussäästöillä ja toimintaa rationalisoidulla käynnistettiin vuoden 2006 toisella neljänneksellä, ja johto odottaa siitä yli 40 miljoonan euron säästöjä vuonna 2007 sekä säästöjen täysimittaista vaikutusta vuoden 2008 loppuun mennessä. Ohjelma eteni suunnitelmien mukaisesti 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla.

Lisäksi Yhtiön johto arvioi, että Yhtiön vuoden 2007 oikaistu liikevoitto on yli 90 miljoonaa euroa ja vuoden 2007 viimeisen neljänneksen oikaistu liikevoitto on selvästi voitollinen.

Yhtiön arvio vuoden 2007 odotettavasta kannattavuudesta perustuu pääasiassa toteutuneeseen kehitykseen 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla sekä Yhtiön johdon arvioihin Yhtiön palvelujen kysynnästä vuoden 2007 viimeisellä neljänneksellä, Yhtiön nykyiseen kustannuspohjaan ja Yhtiön toiminnan jatkumiseen ilman keskeytyksiä vuoden 2007 viimeisellä neljänneksellä. Tulevaisuutta koskeviin lausumiin vaikuttavia tekijöitä, joihin Yhtiö ei voi vaikuttaa, ovat muun muassa yleiset taloudelliset olosuhteet, lentopetrolin hinta, lentoliikenteen tarjonta ja kysyntä sekä mahdolliset Yhtiön liiketoimintaa häiritsevät työmarkkinatoimenpiteet.

Edellä kuvattuihin lähitulevaisuuden näkymiin ja niiden taustalla oleviin keskeisiin oletuksiin liittyy useita epävarmuustekijöitä, joten lähitulevaisuuden näkymien tai Yhtiön arvioiden toteutumisesta ei ole varmuutta. Lisätietoja tällaisista epävarmuustekijöistä on esitetty kohdissa ”Riskitekijät” ja ”Tulevaisuutta koskevat lausumat”.

Kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) käyttöönotto

Yhtiö on siirtynyt kansainväliseen IFRS-tilinpäätöskäytäntöön siten kuin se on hyväksytty EU:ssa taloudellisessa raportoinnissa käytettäväksi ja soveltanut tässä yhteydessä standardia IFRS 1 (*”Ensimmäinen IFRS-standardien käyttöönotto”*). Siirtymispäivä oli 1.1.2004 lukuun ottamatta standardeja IAS 32 (*”Rahoitusinstrumentit: tilinpäätöksessä esitettävät tiedot ja esittämistapa”*) ja IAS 39 (*”Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen”*). Näiden osalta Yhtiön vuoden 2005 tilinpäätöksessään soveltamaan IAS 39:ään maaliskuussa 2004 tehdyn muutoksen jälkeen vuodelta 2004 ei tarvitse laatia tämän standardin mukaisia vertailutietoja. IAS 32:n ja 39:n soveltamisalaan kuuluvien rahoitusinstrumenttien esittämiseen on siten vuoden 2004 vertailutiedoissa sovellettu suomalaista tilinpäätöskäytäntöä. IFRS-standardien käyttöönotosta johtuvat erot on esitetty täsmäytyslaskelmissa, jotka sisältyvät tässä Listalleottoesitteessä esitettävän tilikaudelta 2005 laaditun Yhtiön konserniti-linpäätöksen liitetietoon 36. Vuoden 2004 vertailutiedot on muutettu IFRS-siirtymäsääntöihin sisältyvää rahoitusinstrumentteja koskevaa poikkeusta lukuun ottamatta IFRS-standardien mukaisiksi.

Liiketoiminnan tulos

Yhtiön liiketoiminta on jaettu seuraaviin segmentteihin: Reittiliikenne, Lomaliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut. Lisäksi Yhtiö jakaa liiketoimintansa seuraaviin maantieteellisiin segmentteihin: Suomi, Eurooppa, Aasia, Pohjois-Amerikka ja muut. Maantieteellisen segmentin liikevaihto esitetään lentokohteen mukaan, kun taas varat, velat, poistot ja investoinnit esitetään omaisuuserän sijainnin mukaan.

Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön segmenttien liikevaihto 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneillä yhdeksän kuukauden jaksoilla sekä vuosina 2006, 2005 ja 2004:

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu)		(tilintarkastamaton)
	(miljoonaa euroa)				
Reittiliikenne	1 257,8	1 147,0	1 522,1	1 407,9	1 256,2
Sisäisen myynnin osuus	78,8	79,6	107,1	111,0	108,6
Lomaliikenne	289,8	282,5	386,8	387,3	354,6
Sisäisen myynnin osuus	4,7	2,8	3,9	3,6	3,6
Lentotoimintapalvelut	320,5	301,3	407,5	400,9	407,4
Sisäisen myynnin osuus	231,5	221,0	298,7	296,7	308,9
Matkapalvelut	62,1	66,1	87,4	91,2	91,6
Sisäisen myynnin osuus	3,4	3,2	4,5	4,9	5,8
Konsernieliminoinnit	−318,4	−306,6	−414,2	−416,2	−426,9
Liikevaihto (konsernieliminoitien jälkeen)	1 611,8	1 490,3	1 989,6	1 871,1	1 682,9

Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön segmenttien liikevoitto/-tappio 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneillä yhdeksän kuukauden jaksoilla sekä vuosina 2006, 2005 ja 2004:

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu)		(tilintarkastamaton)
	(miljoonaa euroa)				
Reittiliikenne	63,4	38,4	28,6	37,6	−3,5
Lomaliikenne	14,5	14,9	18,4	20,3	24,8
Lentotoimintapalvelut	8,5	−19,9	−34,9	29,3	21,6
Matkapalvelut	3,8	2,1	2,3	8,1	6,5
Kohdistamattomat erät ⁽¹⁾	20,5	−20,5	−25,2	−13,4	−18,4
Yhteensä.	110,7	15,0	−10,8	81,9	31,0

(1) Sisältää verot, rahoituserät ja yleisen hallinnon, tulevien rahavirtojen suojauksen ja omaisuuden myyntivoitot/-tappiot.

Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön liikevaihto maantieteellisesti jaettuna 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneillä yhdeksän kuukauden jaksoilla sekä vuosina 2006, 2005 ja 2004:

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu)		(tilin- tarkas- tamaton)
	(miljoonaa euroa)				
Suomi.	308,5	324,4	436,7	475,3	445,1
Eurooppa	762,2	716,7	936,5	916,7	824,4
Aasia	440,4	347,1	482,0	361,0	298,9
Pohjois-Amerikka	49,5	52,8	66,4	65,7	57,1
Muut	51,2	49,3	68,0	52,4	57,4
Yhteensä.	1 611,8	1 490,3	1 989,6	1 871,1	1 682,9

30.9.2007 päättynyt yhdeksän kuukauden jakso verrattuna 30.9.2006 päättyneeseen yhdeksän kuukauden jaksoon

Liikevaihto

Yhtiön liikevaihto oli 1 611,8 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja se kasvoi 121,5 miljoonaa euroa eli 8,2 prosenttia verrattuna 1 490,3 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa Reittiliikenne-segmentin liikevaihdon kasvusta erityisesti Aasian ja Euroopan matkustajareittiliikenteen kysynnän ja kapasiteetin kasvun myötä. Liikevaihtoa kasvatti myös Lentotoimintapalvelut-segmentin liikevaihdon kasvu, koska erityisesti Catering- ja Maapalvelut-liiketoimintayksiköiden

liikevaihto kasvoi. Liikevaihtoa kasvatti vähäisemmässä määrin Lomaliikenne-segmentin liikevaihdon kasvu pääasiassa Aurinkomatkat-Suntoursin myynnin kasvun seurauksena. Lisäksi Lomaliikenne-segmentin liikevaihtoa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla kasvatti Horizon Travelin ostaminen vuoden 2006 lopussa. Liikevaihdon kasvua alensi Matkapalvelut-segmentin liikevaihdon lasku, joka johtui pääasiassa SMT:n oman valmismatkatuotannon supistamisesta.

Yhtiön kokonaisliikevaihdosta 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla kohteittain eriteltynä 19,1 prosenttia oli peräisin Suomesta, 47,3 muualta Euroopasta, 27,3 prosenttia Aasiasta, 3,1 prosenttia Pohjois-Amerikasta ja 3,2 prosenttia muilta alueilta. Vuoden 2006 vastaavalla jaksolla Yhtiön kokonaisliikevaihdosta 21,8 prosenttia oli peräisin Suomesta, 48,1 muualta Euroopasta, 23,3 prosenttia Aasiasta, 3,5 prosenttia Pohjois-Amerikasta ja 3,3 prosenttia muilta alueilta.

Lentotoiminnan (joka sisältää matkustajareittiliikenteen, rahtiliikenteen ja lomalennot) kapasiteetti tarjottuina tonnikipometreinä ilmoitettuna oli 3 024 miljoonaa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja se kasvoi 12,6 prosenttia verrattuna 2 683 miljoonaan vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Kysyntä myytyinä tonnikipometreinä ilmoitettuna oli 1 752 miljoonaa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja se kasvoi 10,9 prosenttia verrattuna 1 575 miljoonaan vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Tämän seurauksena kokonaiskäyttöaste laski 0,8 prosenttiyksikköä 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Kapasiteetin kasvu johtui pääasiassa siitä, että Yhtiön laivastoon lisättiin vuoden 2007 kuuden ensimmäisen kuukauden aikana kaksi uutta Airbus A340 -lentokonetta ja neljä uutta Embraer 190 -lentokonetta. Uuden Embraer-kapasiteetin vaikutusta hieman tasoitti neljän ATR-72 -potkuriturbiinikoneen myynti kesä- ja heinäkuussa 2007. Kysyntä kasvoi eniten Aasian-liikenteessä. Kokonaiskäyttöasteen lasku johtui siitä, että kysyntä kasvoi kapasiteettia hitaammin pääasiassa lomaliikenteessä ja rahtiliikenteessä. Kuljetetun rahdin määrä kasvoi 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 2,4 prosenttia verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Lentotoiminnan yksikkötuotot (liikevaihto euroina jaettuna myydyillä tonnikipometreillä) laskivat 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 1,4 prosenttia verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Lentotoiminnan yksikkötuottojen lasku johtui pääasiassa kaukoliikenteen suhteellisen osuuden kasvusta sekä liikenne-rakenteen muutoksesta Euroopan matkustajareitti- ja rahtiliikenteessä.

Reittiliikenne

Yleiskatsaus. Reittiliikenne-segmentin liikevaihto oli 1 257,8 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 1 179,0 miljoonaa euroa) 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja se kasvoi 110,8 miljoonaa euroa eli 9,7 prosenttia verrattuna 1 147,0 miljoonaan euroon (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 1 067,4 miljoonaa euroa) vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Koko segmentin liikevaihdosta muodotui 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla noin 90 prosenttia Matkustajareittiliikenne-liiketoimintayksikön ja noin 10 prosenttia Rahtiliikenne-liiketoimintayksikön liikevaihdosta. Konsolidoinnin yhteydessä eliminoitu sisäinen liikevaihto liittyi pääasiassa Lomaliikenne-segmentille vuokrattuun lentokone- ja miehistökapasiteettiin.

Segmentin liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa kapasiteetin ja kysynnän kasvusta Aasiaan ja Aasiasta suuntautuvassa matkustajareittiliikenteessä sekä Euroopan matkustajareittiliikenteessä. Lentomatikustajien kokonaisuäärä kasvoi 0,3 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Segmentin yksikkötuotot laskivat 4,3 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon, mikä johtui pääasiassa liikenne-rakenteen muuttumisesta.

Yhtiön reittiliikenteessä oli 30.9.2007 yhteensä 56 lentokonetta verrattuna 63 lentokoneeseen 30.9.2006.

Matkustajareittiliikenne. Matkustajareittiliikenne-liiketoimintayksikön liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 1 131,0 miljoonaa euroa, ja se kasvoi 116,9 miljoonaa euroa eli 11,5 prosenttia verrattuna 1 014,1 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa kapasiteetin ja kysynnän kasvusta Aasian- ja Euroopan-reiteillä. Samanaikaisesti kapasiteetti ja kysyntä laskivat Pohjois-Amerikan ja kotimaan liikenteessä. Lisäksi vuonna 2007 FlyNordicin liikevaihto sisältyi segmentin tulokseen ainoastaan kuusi kuukautta 30.6.2007 asti verrattuna täyteen yhdeksän kuukauden jaksoon vuonna 2006, mikä laski segmentin liikevaihtoa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Myös Aero Airlinesin liikevaihto laski, koska sen kapasiteettia pienennettiin valmistauduttaessa toiminnan lakkauttamiseen vuoden 2008 alussa.

Kapasiteetti tarjottuina henkilökilometreinä ilmoitettuna kasvoi 16,5 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon, mikä johtui pääasiassa kapasiteetin kasvusta Yhtiön Aasian-reiteillä ja vähäisemmässä määrin kapasiteetin kasvusta sen Euroopan reiteillä. Aasiassa kapasiteetti kasvoi 31,8 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006

vastaavaan jaksoon, mikä johtui pääasiassa kahden uuden Airbus A340 -lentokoneen lisäämisestä kaukoreittilaitavastoon touko- ja kesäkuussa 2007. Yhtiö organisoι uudelleen Asian-verkostonsa ja avasi uuden kohteen Intiaan (Mumbaihin) kesäkuussa 2007 sekä lisäsi vuorotiheyttä Delhiin Intiassa, Guangzhouhun ja Hongkongiin Kiinassa sekä Nagoyaan ja Osakaan Japanissa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Reitti Bangkokiin ja edelleen Singaporeen lakkautettiin huhtikuussa 2007. Euroopassa kapasiteetti kasvoi pääasiassa sen seurauksena, että laivastoon lisättiin neljä uutta Embraer 190 -lentokonetta vuoden 2007 kuuden ensimmäisen kuukauden aikana. Yhtiö avasi Euroopassa viisi uutta kohdetta vuonna 2007. Näiden tekijöiden seurauksena Yhtiön kapasiteetti kasvoi 12,3 prosenttia Euroopassa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Kapasiteetti pieneni Pohjois-Amerikassa 2,7 prosenttia ja Suomessa 17,2 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Suomessa kapasiteetin pientyminen johtui pääasiassa tiettyjen kannattamattomien reittien lakkauttamisesta.

Kysyntä myytyinä henkilökilometreinä ilmoitettuna kasvoi 17,9 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Kysynnän kasvu johtui pääasiassa siitä, että Aasian-reiteillä myydyt henkilökilometrit lisääntyivät 30,9 prosenttia ja matkustajien lukumäärä Aasian-reiteillä kasvoi 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 25,8 prosenttia verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Tämä kasvu johtui Aasian matkailumarkkinoiden kasvusta ja kansantalouksien positiivisesta kehityksestä Yhtiön kohteissa. Kysyntä Euroopan-reiteillä kasvoi 13,0 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon pääasiassa siksi, että Aasian-liikenteen kasvu lisäsi jatkoyhteyksien kysyntää Euroopan reiteillä sekä vähäisemmässä määrin siitä, että markkinointia lisättiin Euroopassa vuonna 2007. Kysyntä heikkeni Pohjois-Amerikassa 4,6 prosenttia ja Suomessa 11,2 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Yhtiön markkinaosuus Suomessa pieneni pääasiassa siksi, että tiettyjä kannattamattomia reittejä lakkautettiin.

Reittiliikenteen matkustajakäyttöaste oli 73,7 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja se nousi 0,8 prosenttiyksikköä verrattuna 72,8 prosenttiin vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Tämä kasvu johtui kysynnän kasvusta Euroopassa ja kapasiteetin paremmasta hallinnasta sen seurauksena, että laivastoon lisättiin neljä uutta Embraer 190 -lentokonetta.

Matkustajareittiliikenteen yksikkötuotot laskivat 4,3 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Yksikkötuottojen lasku johtui siitä, että yksikkötuotot pienentyivät Euroopan liikenteessä ja kaukoliikenteen suhteellinen osuus koko reittiliikenteestä kasvoi. Henkilökilometreihin perustuvat yksikkötuotot ja kustannukset ovat pitkillä lennoilla pienemmät kuin lyhyemmillä Euroopan sisäisillä lennoilla ja kotimaanlennoilla. Myös Euroopan sisäisten lentojen keskimääräinen pituus kasvoi. Lisäksi uudet reittiavaukset ja kilpailun kiristyminen Euroopassa ja Aasiassa rasittivat yksikkötuottoja 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla.

Rahtiliikenne. Rahtiliikenne-liiketoimintayksikön liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 126,8 miljoonaa euroa, ja se laski 6,1 miljoonaa euroa eli 4,6 prosenttia verrattuna 132,9 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Lasku johtui pääasiassa IATA-komissoiden kirjauskäytännön muuttamisesta nettoperiatteen mukaiseksi vuoden 2007 alusta lukien. Aiemmin tuotot sisälsivät myös IATA-komission, joka kirjattiin vastaavasti myös myynti- ja markkinointikuluihin.

Kapasiteetti tarjottuina rahtitonnikilometreinä ilmoitettuna kasvoi 12,7 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Kapasiteetin kasvu johtui pääasiassa laivastoon lisätyistä uusista lentokoneista, joita on kuvattu yllä kohdassa ”—Matkustajareittiliikenne”.

Myytyinä rahtitonnikilometreinä ilmoitettuna kysyntä kasvoi 6,9 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Kysynnän kasvu johtui pääasiassa siitä, että Aasiasta Eurooppaan kuljetettujen rahtitonniien määrä kasvoi 18,9 prosenttia. Epätasapaino Aasiasta ja Aasiaan suuntautuvassa rahtiliikenteessä jatkui, ja kilpailu Euroopasta Aasiaan suuntautuvasta rahtikapasiteetista oli kireää, koska Pohjoismaiden markkinoilla alkoi liikennöimään uusia kiinalaisia ja eteläkorealaisia rahtilentoyhtiöitä. Kysyntä parani 30.9.2007 päättyneen yhdeksän kuukauden jakson kolmen viimeisen kuukauden aikana.

Rahtikäyttöaste oli 60,0 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja se laski 3,3 prosenttiyksikköä verrattuna 63,3 prosenttiin vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Lasku johtui pääasiassa siitä, että kapasiteetti kasvoi voimakkaasti ja samalla rahtiliikenteen kysyntä ei kasvanut yhtä nopeasti etenkin Euroopasta Aasiaan suuntautuvassa liikenteessä. Tämä johtui pääasiassa kilpailun kiristymisestä, kun uudet aasialaiset rahtilentoyhtiöt alkoivat liikennöidä Ruotsiin.

Rahtiliikenteen yksikkötuotot laskivat 4,3 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Yksikkötuottojen lasku johtui pääasiassa hintojen laskusta lukuun ottamatta Aasiasta Eurooppaan suuntautuvaa rahtiliikennettä. Lisäksi matkustajareittiliikenteen tapaan

liikennejakauman muuttumisella oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla suurempi negatiivinen vaikutus yksikkötuottoihin kuin vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Rahtitonnikilometreihin perustuvat yksikkötuotot ovat kaukorahtiliikenteessä pidempien keskimääräisten lentomatkojen seurauksena pienemmät kuin Euroopan ja kotimaan liikenteessä.

Lomaliikenne

Lomaliikenne-segmentin liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 289,8 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 285,1 miljoonaa euroa), ja se kasvoi 7,3 miljoonaa euroa eli 2,6 prosenttia verrattuna 282,5 miljoonaan euroon (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 279,7 miljoonaa euroa) vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Eliminoitu sisäinen liikevaihto liittyi pääasiassa segmentin Arealle ja SMT:lle myytyihin palveluihin. Yhtiöllä on seitsemän Boeing 757 -lentokonetta, joita käytetään pääasiassa lomaliikenteessä. Lomalennot-liiketoimintayksikkö hyödyntää Reittiliikenne-segmentin pienempiä Airbus A320 -lentokoneita erityisesti viikonloppuisin. Kesäliikennekaudella 2007 Boeing 757 -lentokoneita käytetään myös lennettäessä reittiliikenteen suosittuihin kohteisiin Etelä-Eurooppaan.

Lomalennot-liiketoimintayksikön liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 93,7 miljoonaa euroa, ja se laski 4,2 prosenttia verrattuna 97,8 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Lomalennot-liiketoimintayksikkö tuottaa tilaus- ja lomalentopalveluja, joita myydään pääasiassa matkanjärjestäjille. Lomalentojen liikevaihdon lasku 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla johtui pääasiassa tarjonnan supistamisesta ja matkustajamäärän pienentymisestä. Lomalentokapasiteettin lasku johtui pääasiassa asennusajasta, jolloin Boeing 757 -laivastoon asennettiin energiankulutusta vähentävät karkisiivet, laivaston muutoksista sekä Reittiliikenne-segmentin kanssa kesäkaudeksi sovitusta kapasiteetin optimoinnista Boeing 757 ja Airbus A320 -laivastojen ristiinkäytöllä. Kysyntä laski 5,7 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Matkanjärjestäjät leikkasivat kesäkauden 2007 tuotantoaan edellisvuoden yltäarjonnan ja heikon hintatason takia. Lisäksi ulkomaisessa omistuksessa olevat matkanjärjestäjät lisäsivät omien lentoyhtiöiden käyttöä Suomen markkinoilla joilla oli haitallinen vaikutus kysyntään. Lomalentojen matkustajakäyttöaste laski 2,4 prosenttia 87,9 prosentista 30.9.2006 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 85,5 prosenttiin vuoden 2007 vastaavalla jaksolla. Lomalentojen yksikkötuotot nousivat 2,9 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon lentopaikkahintojen korotuksista johtuen.

Aurinkomatkat-Suntoursin liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 188,6 miljoonaa euroa, ja se kasvoi 2,1 prosenttia verrattuna 184,7 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Kasvu johtui pääasiassa myytyjen matkojen hyvästä hintatasosta. Edellisvuonna osa kesän matkoista myytiin alennuksella. Aurinkomatkat-Suntoursin asiakkaat tekivät 248 634 matkaa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jakson aikana verrattuna 258 542 matkaan vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Matkojen määrä laski 3,8 prosenttia.

Lentotoimintapalvelut

Lentotoimintapalvelut-segmentin liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 320,5 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 89,0 miljoonaa euroa), ja se kasvoi 19,2 miljoonaa euroa eli 6,4 prosenttia verrattuna 301,3 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Suurin osa segmentin liikevaihdosta muodostuu lentotoimintapalvelujen myynnistä Konserniin kuuluville muille yhtiöille.

Liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa maa- ja cateringpalvelujen liikevaihdon kasvusta. Maapalvelut-liiketoimintayksikön liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa maapalvelutoiminnan kasvusta Osllossa ja Tukholmassa sekä matkustajamäärän kasvusta Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Catering-liiketoimintayksikön liikevaihto kasvoi 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon pääasiassa sen seurauksena, että liikenne Helsinki-Vantaan lentoasemalta kasvoi, ennakkomyynti kaukolentojen yhteydessä kasvoi ja verovapaa myynti kasvoi Euroopan lennoilla. Lisäksi Yhtiö teki ulkopuolisen asiakkaan kanssa merkittävän cateringsopimuksen, joka lisäsi myyntiä. Verovapaan myynnin kasvu johtui tax-free-myymlöiden tuotevalikoimaan tehdyistä tarkennuksista ja myyntikampanjoista. Näiden tekijöiden vaikutusta hieman tasoitti Tekniikka-liiketoimintayksikön sekä ulkoistetun kiinteistöjen hallinnon liikevaihdon lasku.

Matkapalvelut

Matkapalvelut-segmentin liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 62,1 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 58,7 miljoonaa euroa), ja se laski 4,0 miljoonaa euroa eli 6,0 prosenttia verrattuna 66,1 miljoonaan euroon (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 62,9 miljoonaa euroa) vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Eliminoitu sisäinen liikevaihto muodostuu pääasiassa reittilentolippujen ja Aurinkomatkat-Suntoursin järjestämien valmismatkojen myynnistä.

Segmentin liikevaihdon lasku johtui pääasiassa SMT:n oman valmismatkatuotannon supistumisesta ja markkinaosuuden laskusta. Tämän vaikututusta tasoitti se, että myynti internetin kautta kasvoi. SMT:n ja Areal myymien lentolippujen määrä laski 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla yhteensä 2,9 prosenttia verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Lisäksi kireä kilpailu kohdisti paineita matkatoimistojen veloittamiin palvelumaksuihin. Varaus- ja tietotekniikan -järjestelmiä myyvän Amadeus Finlandin liikevaihto kasvoi, koska varauksia tehtiin enemmän ja asiakkaille myytiin uusia tuotteita.

Liiketoiminnan muut tuotot

Liiketoiminnan muut tuotot olivat 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 42,7 miljoonaa euroa, ja ne kasvoivat 25,6 miljoonaa euroa verrattuna 17,1 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Kasvu johtui pääasiassa FlyNordicin myynnistä kirjatusta 14,1 miljoonan euron kertaluonteisesta liikevoittoa parantavasta erästä sekä lentopetrolin hintasuojauksissa käytettyjen johdannaissopimusten käyvän arvon laskennallisesta muutoksesta.

Liiketoiminnan muut kulut

Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön liiketoiminnan muut kulut 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja vuoden 2006 vastaavalla jaksolla:

	1.1.–30.9.	
	2007	2006
	(miljoonaa euroa)	
Materiaali- ja palvelukulut	–660,9	–618,3 ⁽¹⁾
Henkilöstökulut	–391,4	–376,6 ⁽²⁾
Muut kulut	–405,4	–424,2
Yhteensä	–1 457,7	–1 419,1

- (1) Vuoden 2006 toisella neljänneksellä Yhtiö kirjasi rakennemuutosohjelman osana kertaluonteisen 5,2 miljoonan euron arvonalennuksen Tekniikka-liiketoimintayksikön vaihto-omaisuudessa.
- (2) Vuoden 2006 toisella neljänneksellä Yhtiö kirjasi rakennemuutosohjelman osana kertaluonteiset 10 miljoonan euron järjestelykulut, jotka liittyivät henkilöstövähennysten yhteydessä sovittujen eläkejärjestelyjen ja muiden ratkaisujen toteuttamiseen. Nämä kulut kirjattiin palkka- ja eläkekuluina.

Liiketoiminnan muut kulut olivat 1 457,7 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja ne kasvoivat 38,6 miljoonaa euroa eli 2,7 prosenttia verrattuna 1 419,1 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Liiketoiminnan muiden kulujen kasvu johtui pääasiassa liiketoiminnan volyymin yleisestä kasvusta, lentopetrolikulujen kasvusta ja johdannaissopimusten käyvän arvon muuttumisesta. Lisäksi vuoden lopussa kirjattavien kannustinpalkkioiden jaksotus nosti liiketoiminnan muita kuluja 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Liiketoiminnan muut kulut olivat 90,4 prosenttia liikevaihdosta 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 95,2 prosenttia liikevaihdosta vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Liiketoiminnan muiden kulujen osuuden lasku johtui pääasiassa tuottavuuden paranemisesta henkilöstön käyttöasteessa ja vuoden 2006 rakennemuutosohjelman yhteydessä tehdyistä henkilöstövähennyksistä vuoden 2006 rakennemuutosohjelman yhteydessä.

Materiaali- ja palvelukulut kasvoivat 6,9 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Materiaali- ja palvelukulujen kasvu johtui pääasiassa liiketoiminnan volyymin yleisestä kasvusta, lentopetrolikulujen merkittävästä kasvusta ja liikennemaksujen noususta. Kulujen kasvua lievensi osittain lentokonemateriaalien ja -tarvikkeiden kulujen lasku, joka liittyi siihen, että uudet lentokoneet alensivat huoltokustannuksia eikä jaksolla tehty suuria raskashuoltoja. Muut vuokrat ovat pienentyneet vuokratun rahtikapasiteetin käytön vähentämisen seurauksena. Vuokrausta on vähennetty tietyillä reiteillä liiketoiminnan kannattamattomuuden takia. Lisäksi Lomaliikenne-segmentin käytössä olevien Boeing 757-lentokoneiden vuokrasopimukset uusittiin aiempaa edullisemmin ehdoin, mikä alensi vuokramaksuja 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Myös heikentynyt Yhdysvaltain dollari suhteessa euroon alensi vuokratuloja 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Lisäksi Yhtiöllä oli 30.9.2006 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla huomattavia kuluja laitteiden alihankintasopimuksista, joita ei aiheutunut vuonna 2007. Myös maapalvelu- ja cateringkustannukset kasvoivat jakson aikana vuoden 2006 vastaavaan jaksoon verrattuna Osion maapalvelutoiminnan lisäämisen seurauksena. Materiaali- ja palvelukulut olivat 41,0 prosenttia Yhtiön liikevaihdosta 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 41,5 prosenttia Yhtiön liikevaihdosta vuoden 2006 vastaavalla jaksolla.

Henkilöstökulut kasvoivat 3,9 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Kasvu johtui pääasiassa henkilöstön määrän kasvusta Reittiliikenne-segmentissä (samalla tukitoimintojen henkilömäärää vähennettiin) ja jaksotetuista vuoden 2007 lopussa kirjattavista kannustinpalkkioista, joiden odotetaan olevan suuremmat kuin vuonna 2006, koska liiketoiminnan tulos parani 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Henkilöstömäärä laski keskimäärin 9 708 henkilöstä 30.9.2006 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 9 534 henkilöön vuoden 2007 vastaavalla jaksolla. Henkilöstökulut olivat 24,3 prosenttia Yhtiön liikevaihdosta 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 25,3 prosenttia Yhtiön liikevaihdosta vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Henkilöstökulujen pienentyminen suhteessa liikevaihtoon johtui pääasiassa vuoden 2006 rakennemuutosohjelman yhteydessä toteutetuista henkilöstövähennyksistä ja jossakin määrin myös tuottavuuden paranemisesta lentotoiminnassa.

Muut kulut laskivat 4,4 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Muiden kulujen lasku johtui pääasiassa johdannaissopimusten käyvän arvon muutosten positiivisesta vaikutuksesta. Muut kulut olivat 25,2 prosenttia Yhtiön liikevaihdosta 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 28,5 prosenttia Yhtiön liikevaihdosta vuoden 2006 vastaavalla jaksolla.

Poistot ja arvonalentumiset

Poistot ja arvonalentumiset olivat 88,5 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja ne kasvoivat 13,2 miljoonaa euroa eli 17,5 prosenttia verrattuna 75,3 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Kasvu johtui pääasiassa uusien lentokoneiden ostopista, Yhtiön omistuksessa mutta FlyNordicin käytössä olevien Boeing MD-80 -lentokoneiden lisäpoistoista ja FlyNordiciin liittyvästä liikearvopoistosta. Poistoja pienensivät 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla kahden Boeing MD -11 lentokoneen myynti.

Liikevoitto/-tappio

Liikevoitto oli 110,7 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna 15,0 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Liikevoiton kasvu johtui kaikkien segmenttien (paitsi Matkapalvelut-segmentin) liikevaihdon kasvusta sekä liiketoiminnan muiden tuottojen kasvusta yhdistettynä kaikkien segmenttien (paitsi Lomaliikenne-segmentin) kannattavuuden paranemiseen tuottavuuden parantamiseen tähdenneiden toimenpiteiden seurauksena. Lisäksi euron vahvistuminen suhteessa Yhdysvaltain dollariin 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla vaikutti positiivisesti liikevoittoon verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon.

Lentotoiminnan yksikkökustannukset laskivat 4,6 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Yksikkökustannusten lasku johtui tehostamistoimista ja muutoksista liikenne-rakenteesta.

Yhtiön liikevoittomarginaali oli 6,9 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna 1,0 prosenttiin vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Yhtiön oikaistu liikevoittomarginaali oli 4,5 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna 2,4 prosenttiin vuoden 2006 vastaavalla jaksolla.

Reittiliikenne

Reittiliikenne-segmentin liikevoitto oli 63,4 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja se kasvoi 25,0 miljoonaa euroa eli 65,1 prosenttia verrattuna 38,4 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Liikevoiton kasvu johtui pääasiassa liikevaihdon kasvusta ja toiminnan tehostumisesta. Toiminnan tehostuminen johtui lentotoimintaa tehostaneista muutoksista Aasian-verkostossa sekä lentohenkilöstön kanssa sovitusta tehostamistoimista. Lisäksi liikevoittoa paransi neljän ATR-72 -lentokoneen myynti kesä- ja heinäkuussa 2007. Yhteistyökumppaneilta vuokrattujen matkustajapaikkojen vuokrataso aleni, ja rahtikapasiteettia vuokrattiin vähemmän Yhtiön ulkopuolelta. Uuden lentokoneen toimitus kasvatti poistoja. Lentopetrolikustannusten nousu hieman tasoitti näiden parannusten vaikutusta. Lentopetrolikustannusten nousu johtui lentopetrolin hinnan noususta ja kokonaislentotuntien lisääntymisestä.

Lomaliikenne

Lomaliikenne-segmentin liikevoitto oli 14,5 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja se laski 0,4 miljoonaa euroa eli 2,7 prosenttia verrattuna 14,9 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Liikevoiton lasku johtui pääasiassa matkanjärjestäjien liikenneohjelmien supistuksista johtuneesta lomalentojen liikevaihdon laskusta, mutta tämän vaikutusta hieman tasoitti Aurinkomatkat-Suntoursin kannattavuuden paraneminen sen seurauksena, että myytyjen valmismatkojen keskimääräiset hinnat nousivat alennuksella myytävien äkkilähtöjen osuuden pienentyessä.

Lentotoimintapalvelut

Lentotoimintapalvelut-segmentin liikevoitto oli 8,5 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna 19,9 miljoonan euron liiketappioon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Liiketuloksen parantuminen johtui pääasiassa ulkoisen liikevaihdon kasvusta sekä vuoden 2006 rakennemuutosohjelman yhteydessä toteutetuista tehostamistoimista. Säästöt toteutuivat pääasiassa Tekniikka-liiketoimintayksikössä, jonka palveluntarjoajille ja laitetoimittajille maksamat vuokrat laskivat selvästi verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Yhtiö myös vähensi 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla huoltovalmiuksiaan vanhoihin konetyyppeihin, joilla Yhtiö ei enää liikennöi ja siten kevensi kustannuspohjaansa. Lisäksi 30.9.2006 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla teknisten palvelujen tulosta rasittivat monet muut erät, kuten kertaluonteiset rakennemuutuskustannukset, joilta välttyttiin vuonna 2007.

Matkapalvelut

Matkapalvelut-segmentin liikevoitto oli 3,8 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja se kasvoi 1,7 miljoonaa euroa eli 80,6 prosenttia verrattuna 2,1 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Vaikka segmentin liikevaihto pieneni, liikevoitto kasvoi sen seurauksena, että SMT:ssä ja Areassa toteutettiin vuonna 2006 rakennejärjestelyjä ja niiden henkilöstömäärä väheni noin 70:llä, kun pääosa Arean myyntitoimistoista yhdistettiin ja siirrettiin SMT:lle. Liikevoittoon vaikutti haitallisesti SMT:n liikevaihdon lasku pääasiassa sen seurauksena, että SMT:n omaa valmismatkatuotantoa supistettiin.

Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoitustuotot olivat 8,2 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja ne kasvoivat 0,6 miljoonaa euroa eli 7,9 prosenttia verrattuna 7,6 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Rahoituskulut olivat 15,3 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, ja ne kasvoivat 4,2 miljoonaa euroa eli 37,8 prosenttia verrattuna 11,1 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Korkojen nousun seurauksena korkotuotot kasvoivat 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon, mutta nettovelan kasvun seurauksena rahoituskulut kasvoivat nopeammin johtaen korkeampiin nettorahoituskuluihin.

Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksista

Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksista oli 0,1 miljoonaa euroa sekä 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla että vuoden 2006 vastaavalla jaksolla.

Tuloverot

Yhtiön välittömät verot olivat 28,6 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna 4,3 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Tämä johtui verotettavan tuloksen kasvusta 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon.

Osavuosituloksen voitto/tappio

Osavuosituloksen voitto oli 75,1 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna 7,3 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla.

31.12.2006 päättynyt tilikausi verrattuna 31.12.2005 päättyneeseen tilikauteen

Liikevaihto

Yhtiön liikevaihto oli 1 989,6 miljoonaa euroa vuonna 2006, ja se kasvoi 118,5 miljoonaa euroa eli 6,3 prosenttia verrattuna 1 871,1 miljoonaan euroon vuonna 2005. Liikevaihdon kasvu johtui ensisijaisesti siitä, että Reittiliikenne-segmentin liikevaihto kasvoi 8,1 prosenttia pääasiassa Aasian matkustajareittiliikenteen kysynnän kasvun ja suuremman rahtimäärän myötä sekä vähäisemmässä määrin siitä, että Lentotoimintapalvelut-segmentin liikevaihto kasvoi. Liikevaihdon kasvua alensi hieman Lomaliikenne- ja Matkapalvelut-segmenttien liikevaihdon lasku pääasiassa markkinoiden kapasiteetin kasvun ja hintakilpailun seurauksena.

Yhtiön liikevaihdesta vuonna 2006 kohteittain eriteltynä 21,9 prosenttia oli peräisin Suomesta, 47,1 muualta Euroopasta, 24,2 prosenttia Aasiasta, 3,3 prosenttia Pohjois-Amerikasta ja 3,4 prosenttia muilta alueilta. Vastaa- vasti vuonna 2005 Yhtiön liikevaihdesta 25,4 prosenttia oli peräisin Suomesta, 49,0 prosenttia muualta Euroopasta, 19,3 prosenttia Aasiasta, 3,5 prosenttia Pohjois-Amerikasta ja 2,8 prosenttia muilta alueilta.

Lentotoiminnan (joka sisältää matkustajareittiliikenteen, rahtiliikenteen ja lomalennot) kapasiteetti tarjottuina tonnikilometreinä ilmoitettuna oli 3 602 miljoonaa vuonna 2006, ja se kasvoi 5,9 prosenttia verrattuna 3 400 miljoonaan vuonna 2005. Kysyntä myytyinä tonnikilometreinä ilmoitettuna oli 2 100 miljoonaa vuonna 2006, ja se kasvoi 8,2 prosenttia verrattuna 1 940 miljoonaan vuonna 2005. Tämän seurauksena kokonaiskäyttöaste kasvoi 1,2 prosenttiyksikköä vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Vuonna 2006 kuljetetun rahdin määrä kasvoi 4,0 prosenttia verrattuna vuoteen 2005. Reittiliikenteen yksikkötuotot laskivat pääasiassa liikennetieteen muuttumisen seurauksena, koska keskimääräiseltä lentomatkaltaan pitkien kaukoreittien suhteellinen osuus kasvoi. Yhteenlasketut yksikkötuotot kuitenkin kasvoivat 0,4 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005 pääasiassa lomalentojen parempien yksikkötuottojen ansiosta: lomalentojen yksikkötuottojen kasvu johtui pääasiassa siitä, että Yhtiöltä lentokapasiteettia vuokranneilta matkanjärjestäjiltä veloitettiin polttoainelisämaksuja.

Reittiliikenne

Yleiskatsaus. Reittiliikenne-segmentin liikevaihto oli 1 522,1 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 1 415,0 miljoonaa euroa) vuonna 2006, ja se kasvoi 114,2 miljoonaa euroa eli 8,1 prosenttia verrattuna 1 407,9 miljoonaan euroon (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 1 296,9 miljoonaa euroa) vuonna 2005. Vuonna 2006 koko segmentin liikevaihdosta noin 88 prosenttia muodostui Matkustajareittiliikenne-liiketoimintayksikön ja noin 12 prosenttia Rahtiliikenne-liiketoimintayksikön liikevaihdosta. Konsolidointia varten eliminoitu sisäinen liikevaihto liittyi pääasiassa Lomaliikenne-segmentille vuokrattuun lentokone- ja miehistökapasiteettiin.

Segmentin liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa kysynnän kasvusta erityisesti Aasian ja Euroopan matkustajareitti- ja rahtiliikenteen reiteillä. Matkustajien kokonaismäärä kasvoi 6,0 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Lisäksi vuonna 2006 segmentin liikevaihtoon vaikutti negatiivisesti matkustamohenkilökunnan kaksipäiväinen lakko lokakuun 2006 lopussa. FlyNordic vaikutti liikevaihtoon positiivisesti vuoden 2006 verrattuna vuoteen 2005, kun taas Aero Airlinesin liikevaihto laski hieman vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005.

Yhtiön reittiliikenteessä oli 31.12.2006 yhteensä 65 lentokonetta verrattuna 62 lentokoneeseen 31.12.2005.

Matkustajareittiliikenne. Matkustajareittiliikenne-liiketoimintayksikön liikevaihto oli 1 342,3 miljoonaa euroa vuonna 2006, ja se kasvoi 97,3 miljoonaa euroa eli 7,8 prosenttia verrattuna 1 245,0 miljoonaan euroon vuonna 2005. Liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa kysynnän ja kapasiteetin kasvusta Aasian ja Euroopan reiteillä, mutta yksikkötuottojen lasku alensi hieman kasvua.

Kapasiteetti tarjottuina henkilökilometreinä ilmoitettuna kasvoi 7,2 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005, mikä johtui pääasiassa ensimmäisen Airbus A340 -lentokoneen lisäämisestä laivastoon heinäkuussa 2006 ja seitsemännen Boeing MD-11 -lentokoneen lisäämisestä laivastoon joulukuussa 2005. Aasiassa kapasiteetti kasvoi 26,5 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Vuonna 2006 Yhtiö avasi uuden reitin Japaniin (Nagoyaan) ja lisäsi lentovuoroja Osakaan, Tokioon, Shanghaihin ja Hongkongiin. Euroopassa avattiin kesällä 2006 viisi uutta kohdetta, jotka palvelevat sekä paikallisen kysynnän että Aasian syöttöliikenteen tarpeita. Uudet kohteet olivat Edinburgh, Geneve, Kiova, Krakova ja Pisa/Firenze. Lisäksi vuonna 2006 lisättiin lentovuoroja Pietariin ja Varsovaan. Koska laivastoon lisättiin yhteensä seitsemän pienempää Embraer-lentokonetta, kapasiteetti laski vuonna 2006 Euroopassa 0,6 prosenttia verrattuna vuoteen 2005. Kapasiteetti laski vuonna 2006 Pohjois-Amerikassa 14,8 prosenttia ja Suomessa 8,3 prosenttia verrattuna vuoteen 2005, ja myös tämä laski kokonaiskapasiteettia vuonna 2006. Kapasiteetin lasku Suomessa vuonna 2006 johtui lentovuorojen vähentämisestä sekä pienemmän Embraer-lentokoneen lisäämisestä laivastoon vuonna 2005. Kapasiteetin lasku Pohjois-Amerikassa johtui pääasiassa siitä, että Miamiin lennettiin vuoden 2005 alussa kausiluonteisesti, mutta koko reitistä luovuttiin alkuvuodesta 2005.

Kysyntä myytyinä henkilökilometreinä ilmoitettuna kasvoi 13,3 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Kysynnän kasvu johtui pääasiassa siitä, että Aasian-reiteillä myydyt henkilökilometrit lisääntyivät 27,3 prosenttia. Matkustajien lukumäärä Aasian-reiteillä kasvoi 25,7 prosenttia 708 000 matkustajasta vuonna 2005 yhteensä 890 000 matkustajaan vuonna 2006. Kasvu johtui siitä, että Aasian matkailumarkkinat ja Yhtiön markkinaosuus niillä kasvoivat. Kysyntä Euroopan-reiteillä kasvoi 9,1 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005 pääasiassa siksi, että Aasian-liikenteen kasvu lisäsi jatkoyhteyksien kysyntää Euroopan-reiteillä. Vähäisemmässä määrin kysyntää kasvatti FlyNordicin markkinaosuuden kasvu vuonna 2006 aggressiivisten markkinointikampanjoiden seurauksena. Kysyntä heikkeni vuonna 2006 Pohjois-Amerikassa 13,5 prosenttia ja Suomessa 3,3 verrattuna vuoteen 2005. Vuonna 2006 Yhtiön markkinaosuus laski Suomessa vuoteen 2005 verrattuna, mikä johtui pääasiassa kilpailun kiristymisestä kotimaan reiteillä sekä Yhtiön päätöksestä keskittyä tuottavampiin reitteihin. Kysyntä heikentyi Pohjois-Amerikassa myytyinä henkilökilometreinä ilmoitettuna pääasiassa siksi, että Miamin reitti lakkautettiin.

Reittiliikenteen matkustajakäyttöaste oli 71,6 prosenttia vuonna 2006, ja se nousi 3,9 prosenttiyksikköä verrattuna 67,7 prosenttiin vuonna 2005. Matkustajakäyttöasteen nousu johtui pääasiassa kapasiteetin paremmasta hallinnasta, koska laivastoon lisättiin vuonna 2006 pienempi Embraer-lentokone, jota Yhtiö pystyy käyttämään vähemmän vilkkailla reiteillä, ja kysynnän merkittävästä kasvusta Aasiassa.

Matkustajareittiliikenteen yksikkötuotot laskivat 2,0 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Yksikkötuottoja laski keskihintojen yleisen laskun lisäksi se, että kaukoliikenteen suhteellinen osuus koko reittiliikenteestä kasvoi. Toisaalta kaukoliikenteen keskimääräiset hinnat nousivat edelliseen vuoteen verrattuna. Euroopan-liikenteen hintataso pysyi lähes samana kuin vuonna 2005. Hintojen lasku jatkui kotimaan liikenteessä markkinoiden kasvaneen kapasiteetin seurauksena.

Rahtiliikenne. Rahtiliikenne-liiketoimintayksikön liikevaihto oli 179,8 miljoonaa euroa vuonna 2006, ja se kasvoi 16,9 miljoonaa euroa eli 10,4 prosenttia verrattuna 162,9 miljoonaan euroon vuonna 2005. Liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa kuljetetun rahdin määrän kasvusta.

Rahtiliikenteen kapasiteetti tarjottuina rahtitonnikilometreinä ilmoitettuna kasvoi 26,4 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Kapasiteetin kasvu johtui pääasiassa lisääntyneestä laajarunkokonekapasiteetista ja uusien reittien avaamisesta.

Myytyinä rahtitonnikilometreinä ilmoitettuna kysyntä kasvoi 11,5 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Kasvu johtui pääasiassa rahtikapasiteetin kysynnän kasvusta Aasiasta lähtevässä liikenteessä.

Rahtikäyttöaste oli 54,3 prosenttia vuonna 2006, ja se laski 11,8 prosenttiyksikköä verrattuna 61,5 prosenttiin vuonna 2005. Rahtikapasiteetin kasvu Euroopassa yhdistettynä Aasiasta Eurooppaan suuntautuvien rahtikuljetusten kysynnän kasvuun johti epätasapainoon Euroopan ja Aasian välillä. Rahtikäyttöaste oli hyvä Aasiasta Eurooppaan suuntautuvassa liikenteessä, mutta ylikapasiteetti Euroopasta Aasiaan suuntautuvassa liikenteessä pienensi rahtikäyttöastetta.

Rahtiliikenteen yksikkötuotot laskivat 1,6 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Yksikkötuottojen lasku johtui pääasiassa keskihintojen laskusta lukuun ottamatta Aasiasta Eurooppaan suuntautuvaa rahtiliikennettä. Lisäksi matkustajaliikenteen tapaan liikenne rakenteen muuttumisella oli vuonna 2006 suurempi negatiivinen vaikutus yksikkötuottoon kuin vuonna 2005.

Lomaliikenne

Lomaliikenne-segmentin liikevaihto oli 386,8 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 382,9 miljoonaa euroa) vuonna 2006, ja se laski 0,5 miljoonaa euroa eli 0,1 prosenttia verrattuna 387,3 miljoonaan euroon (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 383,7 miljoonaa euroa) vuonna 2005. Eliminoitu sisäinen myynti liittyi pääasiassa Arealle ja SMT:lle myytyihin palveluihin.

Vuonna 2006 Lomalennot-liiketoimintayksikön liikevaihto oli 126,2 miljoonaa euroa, ja se laski 14,3 prosenttia verrattuna 147,3 miljoonaan euroon vuonna 2005. Lomalentojen liikevaihdon lasku vuonna 2006 johtui pääasiassa siitä, että Suomessa toimivat matkanjärjestäjät ottivat käyttöön omia lentokoneita Suomesta lähteville tilauslennoilleen, mikä vähensi Yhtiön lomalentopalvelujen kysyntää. Lisäksi lomalentokapasiteetti pieneni 7,4 prosenttia vuoteen 2006 verrattuna vuoteen 2005, mikä johtui pääasiassa Boeing 757 -lentokoneen huollosta vuoden 2006 viimeisellä neljänneksellä sekä eräiden lomakohteiden lentojen perumisesta heikon kysynnän takia. Lomalentojen matkustajakäyttöaste pysyi vakaana vuosina 2005 ja 2006. Lomalentojen yksikkötuotot kasvoivat 5,3 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005 johtuen pääasiassa polttoainelisämaksuista, jotka Yhtiö veloittaa lentokapasiteettia tilanneilta matkanjärjestäjiltä.

Vuonna 2006 Aurinkomatkat-Suntoursin liikevaihto oli 260,6 miljoonaa euroa, ja se kasvoi 8,6 prosenttia verrattuna 240,0 miljoonaan euroon vuonna 2005. Aurinkomatkat-Suntoursin liikevaihdon kasvu vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005 johtui pääasiassa markkinaosuuden kasvusta Suomessa. Aurinkomatkat-Suntours myi 344 227 matkaa vuonna 2006 verrattuna 326 223 matkaan vuonna 2005, joten myytyjen matkojen määrä kasvoi 5,5 prosenttia. Lisäksi keskimääräiset hinnat nousivat vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Suurin osa hintojen noususta johtui kuitenkin polttoainelisämaksujen noususta vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Ilman polttoainelisämaksujen vaikutusta keskimääräiset hinnat laskivat, koska kapasiteetti kasvoi markkinoilla ja alennuksella myytäviä äkkilähtöjä myytiin enemmän.

Lentotoimintapalvelut

Lentotoimintapalvelut-segmentin liikevaihto oli 407,5 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 108,8 miljoonaa euroa) vuonna 2006, ja se kasvoi 6,6 miljoonaa euroa eli 1,6 prosenttia verrattuna 400,9 miljoonaan euroon (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 104,2 miljoonaa euroa) vuonna 2005. Suurin osa segmentin

liikevaihdosta muodostuu lentotoimintapalvelujen myynnistä Konsernin muille yhtiöille. Lentotoimintapalvelujen ulkoinen myynti kasvoi vuonna 2006 pääasiassa siksi, että liikenne kasvoi Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja lisäksi aloitettiin maapalvelutoiminta Norjassa.

Segmentin liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa Cateringpalvelut-liiketoimintayksikön liikevaihdon kasvusta. Cateringpalvelut-liiketoimintayksikön liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa siitä, että Helsinki-Vantaan lentoasemalta lähtevä liikenne kasvoi. Tämän vaikutusta alensivat hieman joidenkin lentoyhtiöiden tekemät muutokset lentojen aikana tarjottavissa aterioissa, jotka ovat johtaneet alhaisempiin ateriakustannuksiin matkustajaa kohti. Myös maapalvelujen liikevaihto kasvoi, koska Helsinki-Vantaan lentoasemalle saapuva ja sieltä lähtevä liikenne kasvoi ja Gardemoenin lentoasemalla Oslossa aloitettiin vuonna 2006 oman maapalveluyhtiön toiminta. Liikevaihdon kasvua hidasti hieman se, että lentokoneiden huoltopalveluja myytiin vähemmän Konsernin ulkopuolelle. Liikevaihdon lasku johtui eräiden ulkopuolisten asiakkaiden kanssa tehdyistä epäsuotuisista huoltosopimuksista, joista suurimman osan Yhtiö pystyi irtisanomaan vuonna 2006. Lisäksi raskashuoltoja tekevän lentokonekorjaamon matala käyttöaste vaikutti haitallisesti segmentin liikevaihtoon.

Matkapalvelut

Matkapalvelut-segmentin liikevaihto oli 87,4 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 82,9 miljoonaa euroa) vuonna 2006, ja se laski 3,8 miljoonaa euroa eli 4,2 prosenttia verrattuna 91,2 miljoonaan euroon (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 86,3 miljoonaa euroa) vuonna 2005. Eliminoitu sisäinen myynti liittyi pääasiassa reittilentojen ja Aurinkomatkat-Suntoursin järjestämien matkojen myyntiin.

Vaikka SMT:n ja Areal myymien lentolippujen määrä kasvoi vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005, matkatoimistoalan intensiivinen kilpailu alensi keskimääräisiä hintoja Suomessa vuonna 2006, minkä seurauksena segmentin liikevaihto laski. Lisäksi matkanjärjestäjien ja lentoyhtiöiden matkatoimistoille maksamista myyntiprovisioista luopuminen vaikutti Matkapalvelut-segmentin liikevaihtoon negatiivisesti vuonna 2006. Liikevaihdon laskua hieman alensi Estravelin liikevaihdon kasvu vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005 pääasiassa myytyjen matkojen määrän kasvun seurauksena, mikä puolestaan johtui markkinan kasvusta ja suuremmasta markkinaosuudesta. Amadeus Finlandin palvelujen tuottama liikevaihto pysyi tarkastelujaksoilla vakaana.

Liiketoiminnan muut tuotot

Liiketoiminnan muut tuotot olivat 17,9 miljoonaa euroa vuonna 2006, ja ne laskivat 13,9 miljoonaa euroa eli 44,0 prosenttia verrattuna 31,8 miljoonaan euroon vuonna 2005. Tämä johtui pääasiassa siitä, että vuonna 2005 yhden omistetun lentokoneen modifikaatio- ja standardointimenot kirjattiin poikkeuksellisesti liiketoiminnan muihin tuottoihin (normaalisti nämä menot kirjataan materiaali- ja palvelukulujen vähennykseksi). Lisäksi käyttöomaisuushyödykkeiden myynnistä saadut myyntivoitot olivat vuonna 2006 pienemmät kuin vuonna 2005. Vuonna 2005 suurin osa 3,6 miljoonan euron myyntivoitosta saatiin kiinteistöjen myynnistä, ja vuonna 2006 suurin osa 2,3 miljoonan euron myyntivoitosta saatiin yhden ATR-lentokoneen myynnistä. Vertailukelpoisuuteen vaikuttaa myös vuonna 2005 tapahtunut tytäryhtiön myynti, josta saatu myyntivoitto oli 3,5 miljoonaa euroa. Muilta lentoyhtiöiltä saatujen vuokratuottojen (matkustajapaikkavuokrien) kasvu tasoitti hieman muiden tuottojen laskua.

Liiketoiminnan muut kulut

Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön liiketoiminnan muut kulut vuosina 2006 ja 2005:

	1.1.–31.12.	
	2006	2005
	(miljoonaa euroa)	
Materiaali- ja palvelukulut ⁽¹⁾	-838,7	-709,8
Henkilöstökulut ⁽²⁾	-508,2	-495,8
Muut kulut	-570,3	-536,0
Yhteensä	-1 917,2	-1 741,6

(1) Vuonna 2006 Yhtiö kirjasi rakennemuutosohjelmansa osana Tekniikka-liiketoimintayksikön vaihto-omaisuuden kertaluonteisen arvonalennuksen 5,2 miljoonaa euroa.

(2) Vuonna 2006 Yhtiö kirjasi rakennemuutosohjelmansa osana 10,0 miljoonan euron kertaluonteisen kulun, joka liittyi henkilöstön vähentämisen yhteydessä sovittuihin eläkejärjestelyihin ja muihin ratkaisuihin. Tämä kulu kirjattiin palkka- ja eläkekuluihin.

Liiketoiminnan muut kulut olivat 1 917,2 miljoonaa euroa vuonna 2006, ja ne kasvoivat 175,6 miljoonaa euroa eli 10,1 prosenttia verrattuna 1 741,6 miljoonaan euroon vuonna 2005. Liiketoiminnan muiden kulujen kasvu johtui pääasiassa liiketoiminnan volyymin yleisestä kasvusta ja lentopetrolikulujen kasvusta. Lisäksi

rakennemuutosohjelma aiheutti 15,2 miljoonan euron kertaluonteiset kulut vuonna 2006. Liiketoiminnan muut kulut olivat 96,4 prosenttia Yhtiön liikevaihdosta vuonna 2006 ja 93,1 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2005.

Materiaali- ja palvelukulut kasvoivat 18,2 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Kulujen kasvu johtui pääasiassa liiketoiminnan volyymin yleisestä kasvusta, lentopetrolikustannusten merkittävästä kasvusta, lentokoneisiin liittyvien materiaali- ja tarvikekulujen kasvusta sekä valmismatkatoimintojen kulujen kasvusta. Lentokoneisiin liittyvien materiaali- ja tarvikekulujen kasvu johtui pääasiassa rakennemuutosohjelman yhteydessä kirjatusta vaihto-omaisuuden 7,2 miljoonan euron arvonalentumisesta, josta 5,2 miljoonaa euroa kirjattiin järjestelykuluina, sekä suunnitelman mukaisista lentokoneiden raskashuolloista ja modifikaatioista vuonna 2006. Materiaali- ja palvelukulut olivat 42,2 prosenttia Yhtiön liikevaihdosta vuonna 2006 ja 37,9 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2005.

Henkilöstökulut kasvoivat 2,5 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Kasvu johtui ensisijaisesti siitä, että vuonna 2006 kirjattiin 10,0 miljoonan euron kertaluonteinen kulu, joka liittyi vuoden 2006 rakennemuutosohjelman yhteydessä sovittuihin eläkejärjestelyihin ja muihin ratkaisuihin sekä siitä, että henkilöstömäärä nousi keskimäärin 9 447 henkilöstä vuonna 2005 keskimäärin 9 598 henkilöön vuonna 2006 ja palkkoihin tehtiin sovitut vuosikorotukset. Kannustinpalkkiovaraukset olivat kuitenkin vuonna 2006 alemmat kuin vuonna 2005, koska Yhtiö ei saavuttanut vuoden 2006 tulostavoitettaan. Henkilöstökulut olivat 25,5 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2006 ja 26,5 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2005.

Muut kulut kasvoivat 6,4 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Muiden kulujen kasvu johtui pääasiassa liiketoiminnan volyymin yleisestä kasvusta sekä kasvaneista toimitilavuokrista ja muista vuokrista (pääasiassa maapalvelulaitteiden käytöstä johtuvista vuokrista). Lisäksi muilta lentoyhtiöltä vuokrattujen matkustajapaikkojen maksut kasvoivat vuonna 2006 vuoteen 2005 verrattuna, ja johdannaisopimusten käypään arvoon perustuvien maksujen muutoksilla oli vuonna 2006 suurempi vaikutus liiketoiminnan muihin kuluihin kuin vuonna 2005. Muut kulut olivat 28,7 prosenttia Yhtiön liikevaihdosta vuonna 2006 ja 28,6 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2005.

Poistot ja arvonalentumiset

Poistot ja arvonalentumiset olivat 104,8 miljoonaa euroa vuonna 2006, ja ne kasvoivat 14,1 miljoonaa euroa eli 15,5 prosenttia verrattuna 90,7 miljoonaan euroon vuonna 2005. Kasvu johtui pääasiassa lentokaluston poistojen kasvusta uusien lentokoneiden hankinnan seurauksena, vuonna 2006 laivastosta poistuvan kaluston suunnitelman mukaisista lisäpoistoista ja vähäisemmässä määrin rakennusten ja tietotekniikkalaitteiden suuremmista poistoista.

Liikevoitto/-tappio

Liiketappio oli 10,8 miljoonaa euroa vuonna 2006 verrattuna 81,9 miljoonan euron liikevoittoon vuonna 2005. Vuoden 2006 liiketappio johtui pääasiassa Lentotoimintapalvelut-segmentin ja erityisesti Tekniikka-liiketoimintayksikön tappioista. Lisäksi, vaikka Reittiliikenne-segmentin liikevaihto ja kysyntä kasvoivat, Reittiliikenne-segmentin liikevoitto laski vuonna 2006 pääasiassa lentopetrolikustannusten merkittävän nousun seurauksena. Sekä Lomaliikenne- että Matkapalvelut-segmenttien liikevoitto laski vuonna 2006. Lomaliikenne-segmentin liikevoiton lasku johtui pääasiassa kapasiteetin lisääntymisestä Suomessa markkinoilla ja lomakohteissa sijaitsevien hotellien kustannusten kasvusta, jota Yhtiö ei kyennyt siirtämään asiakkailleen, sekä liitännäispalveluiden myynnin laskusta lomakohteissa. Lisäksi lentopetrolikustannusten huomattava kasvu vaikutti negatiivisesti Lomaliikenne-segmentin liiketulokseen, koska Suomessa vallinneen kireän kilpailutilanteen takia Yhtiö pystyi siirtämään asiakkaille vain osan polttoainekustannusten noususta. Lisäksi Yhtiö kirjasi vuonna 2006 rakennemuutosohjelmaan liittyneet 15,2 miljoonan euron kertaluonteiset kulut, jotka kohdennettiin pääasiassa Lentotoimintapalvelut-segmenttiin. Myös poistot kasvoivat vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005 pääasiassa siksi, että vuonna 2006 ostettiin uusia lentokoneita ja laivastosta poistuvan lentokaluston lisäpoistoista. Lisäksi lokakuussa 2006 järjestetyn kaksipäiväisen lakon negatiivinen vaikutus Yhtiön liiketoiminnan tulokseen oli runsaat 10 miljoonaa euroa.

Lentotoiminnan yksikkökustannukset nousivat 1,8 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Ilman lentopetrolikustannusten nousun vaikutusta yksikkökustannukset kuitenkin laskivat 3,5 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Liikenne rakenteen muutos vaikutti alentavasti yksikkökuluihin.

Yhtiön liikevoittomarginaali oli 0,5 prosenttia negatiivinen vuonna 2006 verrattuna 4,4 prosenttiin vuonna 2005. Yhtiön oikaistu liikevoittomarginaali oli 0,6 prosenttia vuonna 2006 verrattuna 3,7 prosenttiin vuonna 2005.

Reittiliikenne

Reittiliikenne-segmentin liikevoitto oli 28,6 miljoonaa euroa vuonna 2006, ja se laski 9,0 miljoonaa euroa eli 23,9 prosenttia verrattuna 37,6 miljoonaan euroon vuonna 2005. Lasku johtui pääasiassa lentopetrolikustannusten merkittävästä kasvusta. Toiminnan tehostuminen lievensi hieman lentopetrolikulujen nousun negatiivista vaikutusta. Lisäksi Yhtiö alensi konsernin sisäisten palvelujen hintoja, minkä seurauksena markkinointi-, catering- ja maapalvelukulut laskivat vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005. Segmentti hyötyi myös siitä, että vuonna 2006 luovuttiin suurimmasta osasta matkatoimistoille maksettavista myyntiprovisioista.

Lomaliikenne

Lomaliikenne-segmentin liikevoitto oli 18,4 miljoonaa euroa vuonna 2006, ja se laski 1,9 miljoonaa euroa eli 9,4 prosenttia verrattuna 20,3 miljoonaan euroon vuonna 2005. Liikevoiton lasku johtui pääasiassa siitä, että Aurinkomatkat-Suntours myi tappiollisia äkkilähtöjä aikaisempaa enemmän. Lisäksi Aurinkomatkat-Suntours pystyi siirtämään lisääntyneet polttoainekustannukset asiakkailleen vain osittain, mikä johtui kiristyneestä kilpailusta vuonna 2006. Kustannussäästöjen seurauksena Lomalennot-liiketoimintayksikön liikevoitto kasvoi vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005.

Lentotoimintapalvelut

Lentotoimintapalvelut-segmentin liiketappio oli 34,9 miljoonaa euroa vuonna 2006 verrattuna 29,3 miljoonan euron liikevoittoon vuonna 2005. Liiketappio johtui pääasiassa Tekniikka-liiketoimintayksikön tappioista. Nämä tappiot johtuivat ylikapasiteetista, joka johtui uusien lentokoneiden toimitusten viivästymisestä vuonna 2006, laitevuokrien kasvusta ja 10,6 miljoonan euron kertaluonteisista rakennemuutoskuluista, jotka kohdennettiin tälle segmentille ja erityisesti Tekniikka-liiketoimintayksikköön. Lisäksi Yhtiön raskashuoltokapasiteetin käyttöaste oli alhainen vuonna 2006, mikä lisäsi Yhtiön kuluja suhteessa liikevaihtoon. Lisäksi lentoaseman turvallisuuden lisäämiseen liittyvien kustannusten kasvu sekä maapalveluiden aloittamiseen liittyneet kustannukset ja ongelmat Gardemoenin lentoasemalla Oslolla kasvattivat segmentin liiketappiota. Myös eläkekulut kasvoivat vuonna 2006 vuoteen 2005 verrattuna johtuen pääasiassa tiettyjen eläkekulujen uudelleenjaksoituksesta vuonna 2005, josta seurasi vuoden 2005 eläkekulujen aleneminen.

Matkapalvelut

Matkapalvelut-segmentin liikevoitto oli 2,3 miljoonaa euroa vuonna 2006, ja se laski 5,8 miljoonaa euroa eli 71,6 prosenttia verrattuna 8,1 miljoonaan euroon vuonna 2005. Lasku johtui pääasiassa SMT:n tuottamien Etumatkat-kaupunkilomien alentuneesta myynnistä, myyntiprovisioiden asteittaisesta poistumisesta, liikematkojen tuottaman liikevaihdon laskusta, kulujen liian hitaasta sopeuttamisesta alentuneeseen tuottotasoon, sekä eläkekulujen kasvusta. Lisäksi rakennemuutosohjelmaan liittyneet kertaluonteiset kustannukset vaikuttivat haitallisesti segmentin liikevoittoon vuonna 2006.

Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoitustuotot olivat 11 miljoonaa euroa vuonna 2006, ja ne laskivat 9,1 miljoonaa euroa eli 45,3 prosenttia verrattuna 20,1 miljoonaan euroon vuonna 2005. Tämä johtui pääasiassa siitä, että kurssivoitot laskivat 11,5 miljoonasta eurosta vuonna 2005 1,6 miljoonaan euroon vuonna 2006. Vuoden 2005 kurssivoitoissa suurimpina erinä olivat yhtiön omistamien julkisen kaupankäynnin kohteena olevien osakkeiden arvostusvoitot, mistä osakkeista on sittemmin luovuttu. Lisäksi kurssivoittoihin sisältyy valuuttakurssivoittoja suojauslaskennan ulkopuolisista valuuttajohdannaisista, joilla suojauduttiin lentokonehankintojen valuuttakurssimuutoksilta. Korkotuottojen kasvu vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005 johtui pääasiassa korkojen noususta.

Rahoituskulut olivat 15 miljoonaa euroa vuonna 2006, ja ne kasvoivat 0,4 miljoonaa euroa eli 2,7 prosenttia verrattuna 14,6 miljoonaan euroon vuonna 2005. Tämä johtui pääasiassa korkokulujen kasvusta korkojen noustessa.

Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksista

Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksista oli 0,1 miljoonaa euroa sekä vuonna 2006 että vuonna 2005.

Tuloverot

Yhtiön tuloverot olivat 1,7 miljoonan euroa positiiviset vuonna 2006 verrattuna 25,5 miljoonan euron tuloveroihin vuonna 2005. Tämä johtui pääasiassa Yhtiön tappiosta vuonna 2006 ja voitosta vuonna 2005.

Tilikauden voitto/tappio

Tilikauden tappio oli 13,0 miljoonaa euroa vuonna 2006 verrattuna 62,0 miljoonaan euron tilikauden voittoon vuonna 2005.

31.12.2005 päättynyt tilikausi verrattuna 31.12.2004 päättyneeseen tilikauteen

Liikevaihto

Yleiskatsaus. Yhtiön liikevaihto oli 1 871,1 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja se kasvoi 188,2 miljoonaa euroa eli 11,1 prosenttia verrattuna 1 682,9 miljoonaan euroon vuonna 2004. Kasvu johtui pääasiassa siitä, että Reittiliikenne-segmentin liikevaihto kasvoi 12,1 prosenttia, mikä johtui pääasiassa kysynnän ja kapasiteetin kasvusta Aasian ja Euroopan reiteillä. Lomaliikenne-segmentin liikevaihto kasvoi 9,2 prosenttia pääasiassa siksi, että myytyjen matkojen määrä kasvoi neljä prosenttia ja keskimääräiset hinnat nousivat. Matkapalvelut-segmentin liikevaihto pysyi verrattain vakaana, koska liiketoimintavolyymin kasvua vuoden 2005 lopulla hidasti kiristynyt hintakilpailu.

Lentotoiminnan (joka sisältää matkustajareittiliikenteen, rahtiliikenteen ja lomalennot) kapasiteetti tarjottuina tonnikipometreinä ilmoitettuna oli 3 400 miljoonaa vuonna 2005, ja se kasvoi 7,5 prosenttia verrattuna 3 162 miljoonaan vuonna 2004. Kysyntä myytyinä tonnikipometreinä ilmoitettuna oli 1 940 miljoonaa vuonna 2005, ja se kasvoi 8,3 prosenttia verrattuna 1 791 miljoonaan vuonna 2004. Tämän seurauksena kokonaiskäyttöaste nousi 0,4 prosenttiyksikköä vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Vuonna 2005 kuljetetun rahdin määrä kasvoi 4,5 prosenttia verrattuna vuoteen 2004. Lentotoiminnan yksikkötuotot kasvoivat 1,8 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004 pääasiassa siksi, että reitti- ja lomaliikenteen hinnat nousivat yleisen taloustilanteen parantuessa Yhtiön markkinoilla.

Reittiliikenne

Reittiliikenne-segmentin liikevaihto oli 1 407,9 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 1 296,9 miljoonaa euroa) vuonna 2005, ja se kasvoi 151,7 miljoonaa euroa eli 12,1 prosenttia verrattuna 1 256,2 miljoonaan euroon (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 1 147,6 miljoonaa euroa) vuonna 2004. Konsolidointia varten eliminoitu sisäinen myynti johtui pääasiassa lentokonekapasiteetin vuokrauksesta Lomaliikenne-segmentille. Vuonna 2005 koko segmentin liikevaihdosta noin 88 prosenttia muodostui Matkustajareittiliikenne-liiketoimintayksikön ja noin 12 prosenttia Rahtiliikenne-liiketoimintayksikön liikevaihdosta. Segmentin liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa kysynnän kasvusta Aasiassa ja Euroopassa, minkä seurauksena myytyjen henkilökilometrien määrä kasvoi 10,0 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. FlyNordic, Aero ja rahtiliikenne kasvattivat kaikki liikevaihtoa vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004.

Yhtiön reittiliikenteessä oli sekä 31.12.2005 että 31.12.2004 yhteensä 62 lentokonetta.

Matkustajareittiliikenne. Matkustajareittiliikenne-liiketoimintayksikön liikevaihto oli 1 245,0 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja se kasvoi 133,3 miljoonaa euroa eli 11,9 prosenttia verrattuna 1 111,7 miljoonaan euroon vuonna 2004. Liikevaihdon kasvu johtui pääasiassa kysynnän ja kapasiteetin kasvusta Aasian ja Euroopan reiteillä sekä yksikkötuottojen kasvusta.

Matkustajareittiliikenteen kapasiteetti tarjottuina henkilökilometreinä ilmoitettuna kasvoi 5,8 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004, mikä johtui pääasiassa kapasiteetin kasvusta Aasian-reiteillä ja vähäisemmässä määrin kapasiteetin kasvusta Euroopassa. Aasiassa kapasiteetin kasvu johtui pääasiassa uuden Boeing MD-11 -lentokoneen hankkimisesta kesäkuussa 2004, minkä vaikutus kapasiteettiin näkyi täydelle vuodelle 2005. Yhtiö aloitti lennot Hongkongiin toukokuussa 2005 ja Kiinan Guangzouhun syyskuussa 2005. Euroopan-liikenne hyötyi Aasian-liikenteen kasvusta, ja kapasiteetti kasvoi 3,1 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Vuonna 2005 Euroopassa avattiin yhteensä kolme kohdetta pääasiassa Aasian-reittien syöttöliikennettä varten. Nämä Euroopan uudet kohteet olivat Bergen, Dublin ja Venetsia. Kapasiteetti kasvoi Pohjois-Amerikassa 1,6 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Kapasiteetti pieneni Suomessa 7,2 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Kapasiteetti pieneni Suomessa 2005 pääasiassa siksi, että vuorotiheyttä harvennettiin useiden kohteiden osalta.

Kysyntä myytyinä henkilökilometreinä ilmoitettuna kasvoi 10,0 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Kysynnän kasvu johtui pääasiassa siitä, että kysyntä kasvoi Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä 16,8 prosenttia. Aasian-reiteillä oli 708 000 matkustajaa vuonna 2005, ja matkustajamäärä kasvoi 14,8 prosenttia verrattuna 616 400 matkustajaan vuonna 2004. Kasvu johtui pääasiassa suotuisasta talouskehityksestä Aasian maissa, joissa Yhtiöllä on kohteita, sekä markkinaosuuden kasvusta. Kysyntä kasvoi Euroopan-reiteillä 10,5 prosenttia vuonna 2005 vuoteen 2004 verrattuna pääasiassa siksi, että Aasiasta tuleva liikenne kasvatti

yhdysliikennettä Euroopan-reiteillä, mutta Suomessa kysyntä heikkeni 9,2 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004 pääasiassa siksi, että Yhtiön kapasiteetti pieneni vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Pohjois-Amerikassa kysyntä kasvoi 2,5 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004.

Reittiliikenteen matkustajakäyttöaste oli 67,7 prosenttia vuonna 2005, ja se nousi 2,6 prosenttiyksikköä verrattuna 65,1 prosenttiin vuonna 2004. Kasvu johtui pääasiassa Aasian-liikenteen kysynnän kasvusta.

Matkustajareittiliikenteen yksikkötuotot kasvoivat 0,7 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Tämä johtui pääasiassa keskimääräisten hintojen noususta kaikessa liikenteessä.

Rahtiliikenne. Rahtiliikenne-liiketoimintayksikön liikevaihto oli 162,9 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja se kasvoi 18,4 miljoonaa euroa eli 12,7 prosenttia verrattuna 144,5 miljoonaan euroon vuonna 2004. Kasvu johtui pääasiassa siitä, että kuljetetun rahdin tonnimäärä kasvoi 4,5 prosenttia. Rahtimäärä kasvoi Aasiaan suuntautuvassa liikenteessä erityisen paljon, 12,9 prosenttia.

Rahtiliikenteen kapasiteetti tarjottuina rahtitonnikilometreinä ilmoitettuna kasvoi 5,5 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Rahtiliikenteen kapasiteetin kasvu johtui pääasiassa uudesta lisäkapasiteetista, mitä on kuvattu edellä matkustajareittiliikenteen kohdalla. Lisäksi Yhtiö avasi rahtireitin Hongkongiin vuoden 2004 lopussa yhteistyössä Cargolux Airlines International S.A.:n ("Cargolux") kanssa.

Rahtiliikenteen kysyntä myytyinä rahtitonnikilometreinä ilmoitettuna kasvoi 11,9 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Kysynnän kasvu johtui pääasiassa siitä, että Aasiasta kuljetettujen rahtitonniin määrä kasvoi 12,9 prosenttia.

Rahtikäyttöaste oli 61,5 prosenttia vuonna 2005, ja se nousi 3,4 prosenttiyksikköä verrattuna 58,1 prosenttia vuonna 2004. Nousu johtui pääasiassa voimakkaasta kysynnästä Pohjoismaiden ja Aasian välisillä reiteillä lähinnä näiden markkinoiden yleisen talouskasvun seurauksena.

Rahtiliikenteen yksikkötuotot laskivat 5,0 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004 johtuen pääasiassa liikennetietojen muutoksesta, joka johtui Euroopan ja Aasian välisten pidempien lentojen suhteellisen osuuden kasvusta.

Lomaliikenne

Lomaliikenne-segmentin liikevaihto oli 387,3 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 383,7 miljoonaa euroa) vuonna 2005, ja se kasvoi 32,7 miljoonaa euroa eli 9,2 prosenttia verrattuna 354,6 miljoonaan euroon (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 351,0 miljoonaa euroa) vuonna 2004. Eliminoitu sisäinen liikevaihto liittyi pääasiassa cateringpalkkioihin.

Vuonna 2005 Lomalennot-liiketoimintayksikön liikevaihto oli 147,3 miljoonaa euroa, ja se kasvoi 7,4 prosenttia verrattuna 137,3 miljoonaan euroon vuonna 2004. Lomalennot-liiketoimintayksikön liikevaihdon kasvu vuonna 2005 johtui pääasiassa kapasiteetin ja kysynnän kasvusta. Kapasiteetti kasvoi 3,3 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Lomalentojen kysyntä kasvoi vain 1,2 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Kysyntään Aasiassa vaikutti Kaakkois-Aasiaan joulukuussa 2004 iskenyt tsunami, joka heijastui lentojen lukumäärään vuoden 2005 alussa. Lomaliikenteen yksikkötuotot kasvoivat 8,6 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Tämä johtui pääasiassa vuonna 2005 käyttöön otetusta polttoainelisästä.

Vuonna 2005 Aurinkomatkat-Suntoursin liikevaihto oli 240,0 miljoonaa euroa, ja se kasvoi 10,4 prosenttia verrattuna 214,3 miljoonaan euroon vuonna 2004. Aurinkomatkat-Suntoursin liikevaihto kasvoi vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004 pääasiassa siksi, että myytyjen matkojen määrä kasvoi vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004 ja keskihinnat nousivat. Aurinkomatkat-Suntours myi 326 223 matkaa vuonna 2005 verrattuna 315 091 matkaan vuonna 2004, ja myytyjen matkojen määrä kasvoi 4,0 prosenttia. Myytyjen matkojen määrän kasvua paransi se, että Suomessa oli vuonna 2004 huono sää, joka kasvatti kysyntää syksyllä 2004 sekä matkojen myyntiä vuodelle 2005.

Lentotoimintapalvelut

Lentotoimintapalvelut-segmentin liikevaihto oli 400,9 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 104,2 miljoonaa euroa) vuonna 2005, ja se laski 6,5 miljoonaa euroa eli 1,6 prosenttia verrattuna 407,4 miljoonaan euroon (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 98,5 miljoonaa euroa) vuonna 2004. Suurin osa segmentin liikevaihdesta syntyy palvelujen myynnistä Konsernin muille yhtiöille. Lentotoimintapalvelujen ulkoinen myynti kasvoi vuonna 2005 pääasiassa siksi, että vuoden 2005 aikana solmittiin uusia sopimuksia.

Matkapalvelut

Matkapalvelut-segmentin liikevaihto oli 91,2 miljoonaa euroa (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 86,3 miljoonaa euroa) vuonna 2005, ja se laski 0,4 miljoonaa euroa verrattuna 91,6 miljoonaan euroon (josta ulkoisen liikevaihdon osuus oli 85,8 miljoonaa euroa) vuonna 2004. Vaikka SMT ja Area myivät enemmän lippuja vuoden 2005 lopulla, matkatoimistoalan kireä kilpailu alensi hintatasoa ja johti siihen, että segmentin liikevaihto laski hieman. Estravelin liikevaihdon kasvu tasoitti hieman laskua.

Liiketoiminnan muut tuotot

Liiketoiminnan muut tuotot olivat 31,8 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja ne kasvoivat 7,8 miljoonaa euroa eli 32,5 prosenttia verrattuna 24 miljoonaan euroon vuonna 2004. Kasvu johtui pääasiassa siitä, että yhden omistetun lentokoneen modifikaatio- ja standardointimenot kirjattiin poikkeuksellisesti liiketoiminnan muihin tuottoihin (normaalisti nämä menot kirjataan materiaali- ja palvelukulujen vähennykseksi).

Liiketoiminnan muut kulut

Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön liiketoiminnan muut kulut vuosina 2005 ja 2004:

	1.1.–31.12.	
	2005	2004
	(miljoonaa euroa)	
Materiaali- ja palvelukulut	-709,8	-608,3
Henkilöstökulut	-495,8	-435,5
Muut kulut	-536,0	-529,4
Yhteensä	<u>-1 741,6</u>	<u>-1 573,2</u>

Liiketoiminnan muut kulut olivat 1 741,6 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja ne kasvoivat 168,4 miljoonaa euroa eli 10,7 prosenttia verrattuna 1 573,2 miljoonaan euroon vuonna 2004. Liiketoiminnan muiden kulujen kasvu johtui pääasiassa liiketoiminnan volyymin yleisestä kasvusta sekä lentopetrolikulujen ja henkilöstökulujen kasvusta. Yhtiön liiketoiminnan muut kulut olivat 93,1 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2005 ja 93,5 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2004.

Materiaali- ja palvelukulut kasvoivat 16,7 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Kasvu johtui pääasiassa liiketoiminnan volyymin yleisestä kasvusta ja lentopetrolikulujen merkittävästä kasvusta. Materiaali- ja palvelukulut olivat 37,9 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2005 ja 36,1 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2004.

Henkilöstökulut kasvoivat 13,8 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Henkilöstökulujen kasvu johtui pääasiassa Yhtiön kannustinjärjestelmään perustuvien maksettujen kannustinpalkkioiden kasvusta sekä eläkekulujen kasvusta. Eläkekulujen kasvu johtui pääasiassa eläkevastuiden laskusta sekä eläkesäätiön sääntöihin vuonna 2004 tehdyistä muutoksista, jotka pienensivät eläkemaksuja vuonna 2004. Keskimääräinen henkilöstömäärä pieneni 9 522 henkilöstä vuonna 2004 yhteensä 9 447 henkilöön vuonna 2005.

Muut kulut kasvoivat 1,2 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Muiden kulujen kasvu johtui pääasiassa liiketoiminnan volyymin yleisestä kasvusta sekä liikennekapasiteetin vuokrauksen lisäämisestä ja liikennöimismaksuista. Muut kulut olivat 28,6 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2005 ja 31,5 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2004.

Poistot ja arvonalentumiset

Poistot ja arvonalentumiset olivat 90,7 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja ne laskivat 13,4 miljoonaa euroa eli 12,9 prosenttia verrattuna 104,1 miljoonaan euroon vuonna 2004. Lasku johtui pääasiassa siitä, että Yhtiö arvioi uudelleen lentokoneiden käyttöiän. Tämän seurauksena Airbus-lentokoneen huoltoväliä pidennettiin ja raskas-huoltojen poistot laskivat 1,0 miljoonaa euroa vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Vuonna 2004 laivastoon tehtiin 5,0 miljoonan euron lisäpoisto.

Liikevoitto/-tappio

Liikevoitto oli 81,9 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja se kasvoi 50,9 miljoonaa euroa verrattuna 31,0 miljoonaan euroon vuonna 2004. Kasvu johtui pääasiassa reittiliikenteen kysynnän voimakkaasta kasvusta erityisesti Aasiassa, keskihintojen noususta, tuottavuutta parantaneista tehostamistoimenpiteistä ja kustannusleikkauksista. Myös poistot vuonna 2005 olivat alhaisemmat kuin 2004. Liikevoiton kasvua hidasti hieman eläkekulujen kasvu

vuonna 2005, koska eläkesäätiön sääntöihin vuonna 2004 tehdyt muutokset pienensivät eläkemaksuja vuonna 2004. Lisäksi kasvaneilla lentopetrolikuluilla oli negatiivinen vaikutus liikevoittoon vuonna 2005.

Yhtiön liikevoittomarginaali oli 4,4 prosenttia vuonna 2005 verrattuna 1,8 prosenttiin vuonna 2004. Yhtiön oikaistu liikevoittomarginaali oli 3,7 prosenttia vuonna 2005 verrattuna 1,5 prosenttiin vuonna 2005.

Reittiliikenne

Reittiliikenne-segmentin liikevoitto oli 37,6 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja se kasvoi 41,1 miljoonaa euroa verrattuna 3,5 miljoonan euron liiketappioon vuonna 2004. Kasvu johtui pääasiassa Yhtiön markkinaosuuden kasvusta Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä sekä keskihintojen noususta. Lisäksi laitteiden hankinta- ja huoltokulut sekä poistot kasvoivat vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004. Myös lentopetroli- ja eläkekulujen kasvu ja FlyNordicin lisääntyneet tappiot vaikuttivat negatiivisesti liikevoittoon vuonna 2005.

Lomaliikenne

Lomaliikenne-segmentin liikevoitto oli 20,3 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja se laski 4,5 miljoonaa euroa eli 18,0 prosenttia verrattuna 24,8 miljoonaan euroon vuonna 2004. Lasku johtui pääasiassa lomalennoista, joita jouduttiin perumaan vuoden 2005 alussa Kaakkois-Aasiaan iskeneen lentotoiminnot keskeyttäneen tsunamin seurauksena. Lisäksi kohonneet lentopetrolikulut rasittivat liikevoittoa.

Lentotoimintapalvelut

Lentotoimintapalvelut-segmentin liikevoitto oli 29,3 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja se kasvoi 7,7 miljoonaa euroa eli 35,6 prosenttia verrattuna 21,6 miljoonaan euroon vuonna 2004. Kasvu johtui pääasiassa tuottavuutta parantavien toimenpiteiden toteuttamisesta ja henkilöstökulujen laskusta, joka seurasi tiettyjen eläkekulujen uudelleenjaksotuksesta vuonna 2005.

Matkapalvelut

Matkapalvelut-segmentin liikevoitto oli 8,1 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja se kasvoi 1,6 miljoonaa euroa eli 24,6 prosenttia verrattuna 6,5 miljoonaan euroon vuonna 2004. Kasvu johtui pääasiassa siitä, että eläkekulut olivat vuonna 2005 pienemmät kuin vuonna 2004.

Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoitustuotot olivat 20,1 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja ne laskivat 2,4 miljoonaa euroa eli 10,7 prosenttia verrattuna 22,5 miljoonaan euroon vuonna 2004. Rahoitustuottojen pienentyminen johtui pääasiassa 6,3 miljoonan euron myyntivoitosta, jonka Yhtiö sai myytyään 37,9 prosentin vähemmistöosuutensa Gourmet Novasta maaliskuussa 2004. Gourmet Nova tarjoaa ravintola- ja konferenssipalveluja Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

Rahoituskulut olivat 14,6 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja ne laskivat 8,9 miljoonaa euroa eli 37,8 prosenttia verrattuna 23,5 miljoonaan euroon vuonna 2004. Ilman valuuttavoittoja ja -tappioita rahoitusvarojen käypä arvo muuttui 3,9 miljoonaa euroa vuonna 2004. Tämä johtui pääasiassa Yhdysvaltain dollarimääräisten rahavarojen ja pankkitilien muuntoeroista.

Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksista

Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksista oli 0,1 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja se laski 0,5 miljoonaa euroa eli 83,3 prosenttia verrattuna 0,6 miljoonaan euroon vuonna 2004.

Tuloverot

Tuloverot olivat 25,5 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja ne kasvoivat 20,7 miljoonaa euroa verrattuna 4,8 miljoonaan euroon vuonna 2004. Kasvu johtui pääasiassa siitä, että voitto kasvoi vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004.

Tilikauden voitto/tappio

Tilikauden voitto oli 62,0 miljoonaa euroa vuonna 2005, ja se kasvoi 36,2 miljoonaa euroa verrattuna 25,8 miljoonaan euroon vuonna 2004.

Maksuvalmius ja pääomalähteet

Yleistä

Yhtiön pääoman tarpeen rahoittamiseen tarvittava maksuvalmius on perustunut ja oletetaan perustuvan myös Osakeannin ja siitä saatavien tuottojen jälkeen pääosin liiketoiminnan rahavirtaan, lentokoneiden leasingrahoitukseen, uusien lentokoneiden hankintaan liittyviin vakuudettomiin ja vakuudellisiin lainarahoitusjärjestelyihin sekä lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyihin. Yhtiö aikoo rahoittaa investointinsa ensisijaisesta liiketoimintansa rahavirralla ja käyttää leasing- ja velkarahoitusta rahoitustarpeen mukaan.

Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 95,8 miljoonaa euroa vuonna 2006, 191,8 miljoonaa euroa vuonna 2005 ja 129,5 miljoonaa euroa vuonna 2004. Liiketoiminnan nettorahavirta pieneni 96,0 miljoonaa euroa eli 50,1 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005, mikä johtui pääasiassa vuoden 2006 tappiosta ja 19,1 miljoonan euron muutoksesta tuloveroissa. Liiketoiminnan nettorahavirta kasvoi 62,3 miljoonaa euroa eli 48,1 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004, mikä johtui pääasiassa voiton kasvusta vuonna 2005. Liiketoiminnan nettorahavirta oli 168,7 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna 23,4 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Kasvu johtui pääasiassa liikevoiton kasvusta sekä käyttöpääoman lisääntymisestä.

Yhtiön investointien nettorahavirta oli 227,7 miljoonaa euroa negatiivinen vuonna 2006, 100,0 miljoonaa euroa negatiivinen vuonna 2005 ja 91,0 miljoonaa euroa negatiivinen vuonna 2004. Investointien negatiivinen nettorahavirta kasvoi 127,7 miljoonaa euroa eli 127,7 prosenttia vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005, mikä johtui pääasiassa lentokoneinvestointien kasvusta, jota kompensoi yli kolmen kuukauden korkosijoitusten nettomuutosten vaikutus. Investointien negatiivinen nettorahavirta kasvoi 9,0 miljoonaa euroa eli 9,9 prosenttia vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004, mikä johtui pääasiassa vuonna 2005 yli kolmen kuukauden korkosijoitusten nettomuutosten kasvusta, jota kompensoi aineellisten käyttöomaisuusinvestointien vähentyminen. Investointien nettorahavirta oli 225,7 miljoonaa euroa negatiivinen 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna 149,3 miljoonaan euron negatiiviseen nettorahavirtaan vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Kasvu johtui pääasiassa lentokoneinvestointien kasvusta sekä yli kolmen kuukauden korkosijoitusten nettomuutosten pienenemisestä, tätä kompensoi aineellisen käyttöomaisuuden myynti.

Yhtiön rahoituksen nettorahavirta oli 66,0 miljoonaa euroa negatiivinen vuonna 2006, 2,9 miljoonaa euroa negatiivinen vuonna 2005 ja 29,3 miljoonaa euroa negatiivinen vuonna 2004. Rahoituksen nettorahavirta kasvoi 68,9 miljoonaa euroa vuonna 2006 verrattuna vuoteen 2005, mikä pääasiassa johtui lainojen noston kasvusta jota kompensoi maksettujen osinkojen kasvu. Rahoituksen nettorahavirta parani 26,4 miljoonaa euroa vuonna 2005 verrattuna vuoteen 2004, mikä johtui pääasiassa osakkeiden merkinnästä optioilla vuonna 2005 sekä pienemmistä lainojen takaisinmaksuista. Rahoituksen nettorahavirta oli 32,4 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna 72,7 miljoonaan euroon vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Lasku johtui pääasiassa lainojen nostojen pienenemisestä sekä lainojen takaisinmaksujen suurenemisesta.

Lainarahoitus

Yhtiö käyttää ulkopuolista lainarahoitusta pääasiassa lentokonehankintojen rahoittamiseen, ja ostettuja lentokoneita käytetään tyypillisesti vakuuksina tällaisessa lainarahoituksessa. Yhtiö käyttää lainarahoitusta myös käyttöpääoman tarpeen kattamiseen ja yleisiin tarkoituksiin. Yhtiön laivastossa oli 30.9.2007 yhteensä 69 lentokonetta, joista 40:tä käsiteltiin kirjanpidossa omina lentokoneina ja 29:ää operatiivisina leasingjärjestelyinä. Näistä lentokoneista Yhtiö liikennöi 63:lla ja kuusi oli vuokrattuna FlyNordicille. Yhtiölle on toimitettu kaksi uutta Embraer 190 -lentokonetta 30.9.2007 jälkeen, minkä johdosta Yhtiön liikennöimien lentokoneiden kokonaismäärä on noussut 65:een. Lisäksi Yhtiö saattoi lokakuussa 2007 päätökseen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn (*sale-and-lease-back*), joka lisäsi vuokrattujen Embraer 190 -lentokoneiden määrää yhdellä (sekä vähensi vastaavasti omistettujen lentokoneiden lukumäärää). Yhtiöllä ei tällä hetkellä ole yhtään rahoitusleasingjärjestelyllä hankittua lentokonetta. Yhtiön leasingjärjestelyjä kuvataan jäljempänä kohdassa ”—*Sopimusvastuut*”.

Yhtiö allekirjoitti 4.3.1999 lentokonehankintojen rahoitusta koskevan pääsopimuksen, jossa BNP Paribas S.A. toimi järjestäjänä. Järjestelyn tarkoituksena oli rahoittaa osittain vuosina 1999-2004 toimitettujen Airbus A320 -lentokoneiden hankinta. Järjestelystä oli 30.9.2007 käytetty 125,5 miljoonaa euroa. Jokainen nostettu lainaerä on maksettava takaisin viimeistään 12 vuoden kuluessa kunkin lentokoneen toimituspäivästä, ja näin ollen lainan lopullinen maturiteetti on lokakuussa 2013 (12 vuoden kuluttua viimeisen järjestelyllä rahoitetun lentokoneen toimituksesta). Yhtiöllä on oikeus maksaa nostettu lainamäärä kokonaan tai osittain takaisin ennen aikaisesta 5 000 000 Yhdysvaltain dollarin vähimmäiserinä ilman lisämaksua. Lyhennykset tehdään puolivuositain. Nostettujen lainamäärien vakuuksina käytetään lentokoneiden kiinnityksiä sekä oikeutta vuokriin (soveltuvissa

tapauksissa) ja vakuutuskorvauksiin. Lisäksi rahoitussopimuksessa on tavanomaisia ehtoja, kuten ristikkäistä maksukyvyttömyyttä (*cross default*) koskeva ehto.

Käyttöpääomatarpeidensa kattamiseksi Yhtiö on allekirjoittanut 26.5.2004 sopimuksen 200 miljoonan euron vakuudettomasta monivaluuttaisesta viisivuotisesta luottolimiitistä. Alkuperäistä sopimusta muutettiin 23.2.2006, ja samalla sen voimassaoloa jatkettiin viidellä vuodella. Luottolimiitti oli 30.9.2007 kokonaan käyttämättä. Luottolimiittisopimus sisältää kovenantin, jonka mukaan Yhtiön oikaistu nettovelkaantumisaste tulee ylläpitää tasolla joka ei ylitä 175 prosenttia. Luottolimiittisopimuksen perusteella laskettu oikaistu nettovelkaantumisaste 30.9.2007 oli 103,3 prosenttia. Lisäksi luottolimiittisopimus sisältää tavanomaisia ehtoja, jotka koskevat muun muassa ristikkäistä maksukyvyttömyyttä ja määräysvallan vaihtumista (*change of control*). Näiden ehtojen mukaan nostettu lainamäärä ja kertyneet korot erääntyvät välittömästi maksettaviksi, jos henkilö tai yhdessä toimiva ryhmä (paitsi Suomen valtio) saa Yhtiössä tai sen olennaisissa tytäryhtiöissä (Aurinkomatkat-Suntoursissa, Finnair Cargo Oy:ssä tai Finnair Tekniikka Oy:ssä) määräysvallan (yli 50 prosenttia äänistä) ja jos luotonantajat vaativat takaisinmaksua.

Yhtiö laski 14.6.2006 liikkeeseen suomalaisille institutionaalisille sijoittajille suunnatun 100 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan. Laina merkittiin täysimääräisenä, ja se erääntyy vuonna 2012. Lainan vuotuinen korko on kolmen kuukauden Euribor-korko lisättynä 0,60 prosenttiyksikön korkomarginaalilla. Korko maksetaan neljännesvuosittain, ja korko määräytyy kunakin koronmaksupäivänä. Laina on vakuudeton, eikä se sisällä taloudellisia kovenanteja.

Finnair Aircraft Finance Oy allekirjoitti 25.8.2006 luotonantajana toimivan Nordea Finans Sverige AB:n kanssa sopimuksen 50 miljoonan euron vakuudellisesta lainasta, jolla rahoitettiin osa Embraer-lentokoneiden hankinnasta. Lainasta nostettiin 49,5 miljoonaa euroa 29.5.2007, ja tämä lainaerä maksetaan takaisin 20 peräkkäisenä lyhennyksenä puolen vuoden välein. Lainasopimus sisältää tavanomaisia kovenanteja, maksukyvyttömyyttä koskevia ehtoja sekä määräysvallan vaihtumista koskevan ehdon. Määräysvallan vaihtumista koskevan ehdon mukaan laina perutaan ja Yhtiön on varmistettava, että laina ja muut erääntyneet määrät maksetaan täysimääräisinä, mikäli henkilö tai yhdessä toimiva ryhmä (paitsi Suomen valtio tai sen määräysvallassa oleva taho) saa määräysvallan Yhtiössä. Lainasopimus ei sisällä taloudellisia kovenanteja, ja laina voidaan maksaa takaisin ilman lisämaksuja.

Finnair Aircraft Finance Oy allekirjoitti 21.6.2006 luotonantajana toimivan OKO Pankki Oyj:n kanssa sopimuksen 50 miljoonan euron lainasta, jolla rahoitetaan osa Embraer-lentokoneiden hankinnasta. Luottolimiitti oli 30.9.2007 kokonaan käyttämättä. Luottolimiitistä nostettujen lainojen laina-aika on kymmenen vuotta, ja nostetut lainat maksetaan takaisin tasalyhennyksinä puolen vuoden välein alkaen siitä, kun nostosta on kulunut kuusi kuukautta. Lainasopimus sisältää tavanomaisia kovenanteja, se ei sisällä finanssikovenanteja ja laina voidaan maksaa takaisin ilman lisämaksuja.

Yhtiö minimoi lainarahoitukseen liittyvää valuutta- ja korkoriskiänsä jäljempänä kohdassa ”—*Rahoitusriskien hallinta*” kuvatulla tavalla.

Käyttöpääomaa koskeva lausunto

Yhtiön johdon arvion mukaan Yhtiön käyttöpääoman määrä vastaa sen tämänhetkisiä tarpeita seuraavalle 12 kuukaudelle.

Tasetietoja

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhteenlaskettuja tietoja Yhtiön taseesta 30.9.2007 ja 30.9.2006 sekä 31.12.2006, 31.12.2005 ja 31.12.2004:

	30.9.		31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu)		(tilintarkastamaton)
	(miljoonaa euroa)				
Varat					
Pitkäaikaiset varat yhteensä	1 248,3	1 077,6	1 107,9	927,3	946,8
Lyhytaikaiset varat yhteensä	605,8	606,5	544,6	711,1	553,5
Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	11,2	0,0	7,6	0,0	—
Varat yhteensä	<u>1 865,3</u>	<u>1 684,1</u>	<u>1 660,1</u>	<u>1 638,4</u>	<u>1 500,3</u>
Oma pääoma ja velat					
Osakepääoma	75,4	75,5	75,4	73,8	72,1
Muu oma pääoma	605,1	560,4	524,5	598,6	517,7
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	680,5	635,9	599,9	672,4	589,8
Vähemmistöosuus	1,6	1,6	1,6	1,6	1,2
Oma pääoma yhteensä.	<u>682,1</u>	<u>637,5</u>	<u>601,5</u>	<u>674,0</u>	<u>591,0</u>
Velat					
Pitkäaikaiset velat yhteensä	444,1	419,8	409,6	353,4	356,2
Lyhytaikaiset velat yhteensä	729,1	626,8	649,0	611,0	553,1
Myytävänä oleviin pitkäaikaisiin omaisuuseriin liittyvät velat	10,0	—	—	—	—
Velat yhteensä.	<u>1 183,2</u>	<u>1 046,6</u>	<u>1 058,6</u>	<u>964,4</u>	<u>909,3</u>
Oma pääoma ja velat yhteensä.	<u>1 865,3</u>	<u>1 684,1</u>	<u>1 660,1</u>	<u>1 638,4</u>	<u>1 500,3</u>

Yhtiön pitkäaikaiset varat muodostuvat pääasiassa aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä, kuten lentokoneista, laitteista ja rakennuksista, ja lyhytaikaiset varat muodostuvat myyntisaamisista ja muista saamisista sekä rahoitusvaroista. Pitkäaikaiset velat muodostuvat pääasiassa korollisista veloista ja laskennallisista verovelosta, kun taas valtaosa lyhytaikaisista veloista muodostuu ostovelosta ja muista veloista, kuten siirtovelosta.

Yhtiön taseen loppusumma 31.12.2006 oli 1 660,1 miljoonaa euroa, ja se kasvoi 21,7 miljoonaa euroa eli 1,3 prosenttia verrattuna 1 638,4 miljoonaan euroon 31.12.2005. Kasvu johtui pääasiassa aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden arvon kasvusta lentokonehankintojen seurauksena. Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden arvon kasvua kuitenkin hieman hidasti rahoitusvarojen arvon lasku. Yhtiön taseen loppusumma 31.12.2005 oli 1 638,4 miljoonaa euroa, ja se kasvoi 138,1 miljoonaa euroa eli 9,2 prosenttia verrattuna 1 500,3 miljoonaan euroon 31.12.2004. Kasvu johtui pääasiassa voimakkaasta liiketoiminnan rahavirrasta vuonna 2005. Yhtiö sijoitti likvidejä varojaan arvopaperimarkkinoille, mikä näkyi lyhytaikaisten saamisten kasvuna.

Yhtiön taseen loppusumma 30.9.2007 oli 1 865,3 miljoonaa euroa, ja se kasvoi 181,2 miljoonaa euroa eli 10,8 prosenttia verrattuna 1 684,1 miljoonaan euroon 30.9.2006. Kasvu johtui pääasiassa uusien lentokoneiden hankkimisesta ja myyntisaatavien kasvusta.

Investoinnit

Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön historialliset bruttoinvestoinnit pääryhmittäin 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneillä yhdeksän kuukauden jaksoilla sekä vuosina 2006, 2005 ja 2004:

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamon)		(tilintarkastettu)		(tilintarkastamon)
	(miljoonaa euroa)				
Rakennukset	0,0	1,3	1,9	1,2	0,3
Lentokoneet	244,5	171,8	221,1	34,4	87,0
Muut	19,9	22,1	29,2	21,9	26,6
Lentokoneiden ennakkomaksujen muutos	15,8	23,4	33,4	16,4	2,5
Yhteensä	280,2	218,6	285,6	73,9	116,4

Yhtiön investointitaso riippuu pääasiassa lentokoneinvestointien ajoituksesta ja tarpeesta. Lisäksi Yhtiö tutkii leasingrahoitusvaihtoehtoja ennen rahoituspäätösten tekemistä. Myös ostettujen ja vuokrattujen lentokoneiden suhteelliset osuudet vaikuttavat merkittävästi investointitasoon.

Yhtiön investoinnit olivat 285,6 miljoonaa euroa vuonna 2006, 73,9 miljoonaa euroa vuonna 2005 ja 116,4 miljoonaa euroa vuonna 2004. Vuonna 2006 suurimpia investointeja olivat yksi Airbus A340 -kone, kuusi Embraer 170 -konetta, yksi Embraer 190 -kone ja yksi Embraer 170 -lentosimulaattori. Vuonna 2005 suurimpia investointeja olivat lentokoneiden raskashuollot sekä modifikaatiot. Vuonna 2004 Yhtiö hankki yhden Airbus A320 -lentokoneen ja investoi 21,4 miljoonaa euroa tietotekniikan järjestelmiin.

Investoinnit olivat 280,2 miljoonaa euroa 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 218,6 miljoonaa euroa vuoden 2006 vastaavalla jaksolla. Suurimpia investointeja 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla olivat kaksi Airbus A340 -laajarunkokonetta ja kolme Embraer 190 -konetta sekä 30.9.2006 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla yksi Airbus A340 -laajarunkokone, viisi Embraer 170 -konetta ja yksi Embraer 170 -lentosimulaattori.

Lisätietoja Yhtiön lentokonetoimitussitoumuksista ja -optioista on esitetty kohdissa ”—Sopimusvastuut” ja ”Finnairin liiketoiminta—Laivasto”.

Sopimusvastuut

Yleiskatsaus

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhteenveto Yhtiön sopimusvastuista 30.9.2007:

	Yhteensä	Alle 1 vuotta	1–5 vuotta	Yli 5 vuotta
	(miljoonaa euroa)			
Pitkä- ja lyhytaikaiset velat ⁽¹⁾	383,9	70,3	231,3	82,3
Lentokoneiden leasingmaksut ⁽²⁾	333,2	75,5	208,6	49,1
Muut vuokrasopimukset ⁽³⁾	181,9	27,3	71,1	83,5
Yhteensä	899,0	173,1	511,0	214,9

(1) Sisältää kaikki Yhtiön korolliset velat.

(2) Yhtiön koneisiin liittyvät operatiivisia leasingjärjestelyjä. Näihin sopimuksiin sisältyy erilaisia uusimista koskevia ehtoja sekä muita indeksisidonnaisia ehtoja.

(3) Yhtiö vuokraa kiinteistöjä ja maaomaisuutta vuokrasopimuksilla. Näihin sopimuksiin sisältyy erilaisia uusimista koskevia ehtoja sekä muita indeksisidonnaisia ehtoja.

Yllä esitetyn lisäksi Yhtiön sitovat lentokonetilaukset olivat 30.9.2007 yhteensä arvoltaan arviolta 1,4 miljardia euroa (perustuen 30.9.2007 hintoihin ja valuuttakursseihin). Sitovien tilausten kokonaisvastuun määrä vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa valuuttakurssivaihteluiden seurauksena, koska kaikki Yhtiön lentokonetilaukset ovat Yhdysvaltain dollarimääräisiä, sekä lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatio-ehtojen takia. Tämän vuoksi tässä Listalleottoesitteessä esitettyä kokonaisvastuun määrää ei tulisi pitää Yhtiön enimmäis- tai vähimmäisvastuun määränä. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen suhteen vasta toimitushetkellä. Katso myös ”—Uusien lentokoneiden ostosopimukset” jäljempänä.

Edellä esitettyjen sopimusvastuiden lisäksi Yhtiöllä on eläkevelvoitteita. Eläkejärjestelyt luokitellaan etuus- pohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä velvoitteet lasketaan käyttäen ennakoitua etuoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (*projected unit credit method*). Eläkemenot kirjataan kuluksi työntekijöiden palvelusajalle auktorisoitujen vakuutusmatemaattikkojen suorittamien laskelmien perusteella. Vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot tietyn rajamäärän ylittävältä osalta kirjataan työntekijöiden keskimääräiselle palvelusajalle. Eläkevelvoitteen nykyarvoa laskettaessa käytetään diskonttokorkona valtion velkasitoumusten käypää korkoa. Valtion velkasitoumusten maturiteetti vastaa olennaisilta osin laskettavan eläkevastuun maturiteettia.

Yhtiön ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat kyseisten maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Kaikki merkittävimmät eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia. Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä, ja eläketurva on maksupohjainen järjestely. Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelyt ovat yksilöllisiä, ja sopimusten eläkeikä vaihtelee 60–65 vuoteen. Myös kaikki kyseiset eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia. Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu eläketurva (vapaaehtoinen) on pääsääntöisesti järjestetty Finnairin eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat etuuspohjaisia. Niissä määritellään eläketurvaa koskevat etuudet, työkyvyttömyyskorvaukset, työsuhteen päättymisen jälkeiset terveydenhuoltoon ja henkivakuutukseen liittyvät etuudet sekä työsuhteen irtisanomisen yhteydessä maksetut etuudet. Yhtiön kaikki työsuhteen päättymisen jälkeiset etuudet ovat maksupohjaisia.

Yhtiöllä ei 30.9.2007 ollut rahoittamattomia eläkevelvoitteita, ja sen rahoitettujen eläkevelvoitteiden arvo oli 11,8 miljoonaa euroa.

Uusien lentokoneiden ostosopimukset

Airbus

Maaliskuussa 2006 Yhtiö teki Airbus S.A.S.:n ("Airbus") kanssa ostosopimuksen kolmesta uudesta Airbus A340 -lentokoneesta, jotka toimitetaan vuosina 2007 ja 2008. Maaliskuussa 2007 Yhtiö tilasi seitsemän Airbus A330 -laajarunkokonetta, jotka toimitetaan vuosina 2009 ja 2010. Yhtiö käytti 1.9.2007 yhden option, ja sillä on käyttämättömät optiot kolmeen lentokoneeseen. Toukokuussa ja kesäkuussa 2007 Yhtiö sai ensimmäiset kaksi neljästä uudesta Airbus A340 -lentokoneesta, ja jäljellä olevat kaksi Airbus A340 -lentokonetta on määrä toimittaa vuonna 2008. Kaikki vuosina 2009 ja 2010 toimitettavat koneet ovat Airbus A330-300 -lentokoneita. Yhtiö teki 30.3.2006 Airbusin kanssa ostosopimuksen kymmenestä Airbus A350 -lentokoneesta, ja sopimusta muutettiin myöhemmin siten, että Yhtiölle toimitetaan yksitoista Airbus A350XWB -lentokonetta vuosina 2014–2016 ja sillä on optio neljään Airbus A350XWB -lisäkoneeseen.

Jokaisen lentokoneen ostohinta perustuu kiinteissä tilauksissa Airbusin vuonna 2005 julkistamaan rungon ja moottoreiden listahintaan, johon lisätään tai josta vähennetään erittelymuutosilmoituksessa erikseen sovittu määrä. Tätä määrää oikaistaan eskalaatiotekijällä, jolla nostetaan lentokoneen listahintaa käyttäen kaavaa, joka ottaa huomioon Yhdysvaltain työministeriön määrittämät muutokset vallitsevissa taloudellisissa olosuhteissa.

Ostetun lentokoneen toimittamisen lisäksi Airbus tarjoaa lentokoneelle ja Yhtiön toiminnoille jatkuvaa tuotetukea, mukaan lukien takuita, varaosia, teknistä tukea, henkilöstön koulutusta ja kenttäpalvelutukea. Lisäksi Airbus tarjoaa asiakastukea ohjelmistojen, teknisten ohjeiden ja online-palvelujen muodossa.

Embraer

Yhtiö allekirjoitti 30.6.2004 Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.:n ("Embraer") kanssa ostosopimuksen 12 Embraer 170 -koneesta, jotka toimitetaan vuosina 2005–2007, ja sopimuksen mukaan Yhtiöllä on optio ostaa enintään neljä Embraer 170 -lisäkoneita. Samaan aikaan osapuolet sopivat, että Yhtiö voi pyytää lentokonetyypin vaihtamista siten, että toimitukset ja optiot koskevatkin Embraer 190 STD -koneita ja Embraer 175 STD -koneita. Yhtiö päätti 1.12.2005 ja 5.10.2006 käyttää optiotaan sekä suurentaa alkuperäistä ostotilastaan ja hankkia yhteensä kymmenen Embraer 170 -konetta ja kymmenen Embraer 190LR -konetta. Tähän mennessä on toimitettu kaikki kymmenen Embraer 170 -konetta ja kuusi Embraer 190 -konetta, ja loput koneet odotetaan toimitettavan vuosina 2008 ja 2009. Lisäksi Yhtiöllä on optio ostaa enintään kuusi lisäkoneita, jotka voivat olla joko Embraer 170 -koneita tai Embraer 190 -koneita. Lisäkoneet on toimitettava viimeistään 30.12.2012.

Tilattujen ja optioiden perusteella hankittavien lentokoneiden ostohinta perustuu rungon ja moottoreiden osalta yksikkölentokoneen perushintaan tammikuussa 2004 vallinneissa taloudellisissa olosuhteissa. Lentokoneen perushintaa korotetaan ostosopimuksessa määritellyn eskalaatiokaavan mukaisesti. Yksikkölentokoneen perushintaa voidaan kuitenkin nostaa tai laskea sen mukaan, mitä lisälaitteita koneeseen tilataan eri sopimuksesta.

Ostetun lentokoneen toimittamisen lisäksi Embraer tarjoaa lentokoneelle ja Yhtiön toiminnoille jatkuvaa tuotetukea, mukaan lukien runkoon ja järjestelmiin liittyvää teknistä tukea ja suunnittelupalveluja, lentäjiä henkilöstön kouluttamista varten ja kenttäpalvelutukea. Lisäksi Embraer tarjoaa asiakastukea ohjelmistojen, teknisten ohjeiden ja online-palvelujen muodossa.

Omien lentokoneiden ulkopuolinen rahoitus

Yhtiöllä on tällä hetkellä 14 lentokonetta, jotka on rahoitettu kohdassa ”—*Maksuvalmius ja pääomalähteet—Lainarahoitus*” kuvatuilla pankkirahoitusjärjestelyillä. Rahoituksen vakuutena on tyypillisesti kyseessä olevan lentokoneen kiinnitys. Pankkirahoitusjärjestelyn voimassaolon päättyessä pankkirahoitus maksetaan takaisin ja kiinnitys vapautuu, jolloin lentokone joko myydään kolmannelle osapuolelle avoimilla markkinoilla tai se pidetään omassa laivastossa. Lentokoneen rahoitusjärjestelyt voidaan yleensä päättää ennenaikaisesti.

Lentokoneiden käyttöleasingjärjestelyt

Yhtiön laivastossa oli 30.9.2007 yhteensä 29 lentokonetta, joita käytetään käyttöleasingjärjestelyjen perusteella. Leasingjärjestelyt on tehty lentokonevuokrausyhtiöiden tai niiden omistamien tai määräysvallassa olevien yhtiöiden kanssa:

<u>Vuokranantaja</u>	<u>Lentokoneiden lukumäärä</u>
International Lease Financing Corp.	13
Hermes Aviation Ltd.	1
BOC Aviation	1
Clementine Aviation.	1
Jumala Leasing	2
NBB-1916 Lease Partnership	1
RBS Aerospace Ltd.	4
TLC-Cosmos	1
BBAM Aircraft Holdings 92 LLC	1
BBAM Aircraft Holdings 91 LLC	1
CBSA Partners LLC	1
MD Dakota Leasing	1
MDFC-Lakewood Co.	<u>1</u>
Yhteensä	<u>29</u>

Lisäksi Yhtiö on 30.9.2007 jälkeen tehnyt myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen (*sale-and-lease-back*) yhdestä Embraer 190 -lentokoneesta.

Käyttöleasingjärjestelyjen ansiosta Yhtiö on pystynyt laajentamaan toimintakapasiteettiaan sijoittamatta pääomaa lentokoneiden rahoitukseen. Käyttöleasingjärjestelyissä lentokoneen jäännösarvoriski jää lentokoneen omistajalle, kun taas Yhtiö on vastuussa lentokoneen varsinaiseen käyttöön liittyvistä riskeistä. Yhtiön käyttöleasingjärjestelyjen jäljellä oleva kesto oli 30.9.2007 keksimäärin noin 4,5 vuotta. Lentokoneen vuokraus päättyy yleensä vuokra-ajan päättyessä, vaikka Yhtiöllä onkin optio joidenkin leasingjärjestelyjen pidentämiseen. IFRS:n vaatimusten mukaisesti käyttöleasingjärjestelyihin kuuluvat varat ja velat eivät sisälly Yhtiön konsernitaseeseen.

Rahoitusleasingjärjestelyt

Aineellisia käyttöomaisuushyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa Yhtiölle siirtyy olennainen osa omistukseen kuuluvista riskeistä ja eduista, luokitellaan rahoitusleasingsopimuksiksi. Rahoitusleasingsopimuksella hankittu omaisuuserä merkitään taseeseen sopimuksen alkaessa varoiksi määrään, joka vastaa vuokrakohteen käypää arvoa tai tätä alemmaa vähimmäisvuokrien nykyarvoa. Vastaava määrä kirjataan rahoitusvelaksi. Maksettavat leasingvuokrat jaetaan rahoituskuluihin ja velan vähennykseen. Vastaavat leasingvuokravastuut rahoituskustannuksella vähennettynä sisältyvät muihin pitkäaikaisiin korollisiin velkoihin. Rahoituksen korko kirjataan tuloslaskelmaan leasingsopimuksen aikana siten, että jäljellä olevalle velalle tulee kullakin tilikaudella saman-suuruinen korkoprosentti. Rahoitusleasingsopimuksella vuokratut omaisuuserät poistetaan joko taloudellisena pitoaikana tai sitä lyhyemmän leasingajan kuluessa.

Yhtiön rahoitusleasingvastuut olivat 21,5 miljoonaa euroa 31.12.2004, 17,9 miljoonaa euroa 31.12.2005, 14,0 miljoonaa euroa 31.12.2006 ja 11,0 miljoonaa euroa 30.9.2007. Rahoitusleasingvastuista 30.9.2007 oli pitkäaikaisia kiinteistövuokria 7,3 miljoonaa euroa ja pitkäaikaisia maalaitevuokria 3,7 miljoonaa euroa.

Taseen ulkopuoliset järjestelyt

Taseen ulkopuolisia järjestelyjä ovat konsolidoimattoman yhteisön kanssa sovitut sopimusvelvoitteet, sopimukset tai järjestelyt, joiden perusteella yhtiöllä on (i) siirrettyjä omaisuuseriä koskevia vastuuta, (ii) oman pääoman ehtoiseksi luokiteltuun johdannaiseen perustuva velvoite, (iii) olennaiseen muuttuvaan omistussuuteen perustuva velvoite konsolidoimattomassa yhteisössä, joka tukee yhtiötä tarjoamalla sille rahoitusta, maksuvalmiutta, markkinariskitukea tai luottoriskitukea tai osallistuu vuokraus-, suojaus-, tutkimus- tai kehittämistoimintaan yhtiön kanssa tai (iv) joiden perusteella yhtiö on antanut vakuuksia. Yhtiö ei ole tehnyt kolmen ensimmäisen edellä mainitun ryhmän mukaisia järjestelyjä, joilla sen käsityksen mukaan olisi tällä hetkellä tai tulevaisuudessa olennainen vaikutus sen liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen. Yhtiö ei ollut 30.9.2007 antanut vakuuksia kolmansien osapuolien eduksi. Yhtiön vakuuksista on lisätietoja tähän Listalleottoesitteeseen sisältyvän vuoden 2006 konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 32.

Rahoitusriskien hallinta

Yleistä

Yhtiön liiketoiminnan luonne altistaa Yhtiön valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä lentopetrolin hintariskille. Konsernin periaatteena on minimoida näiden riskien aiheuttamat haitalliset vaikutukset kassavirtaan, tulokseen ja omaan pääomaan. Rahoitusriskien hallinta perustuu Yhtiön hallituksen hyväksymään rahoituspolitiikkaan, jossa määritellään kullekin eri riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot. Rahoitusriskien hallintaa ohjaa ja valvoo Yhtiön rahoitusriskien ohjausryhmä. Rahoituspolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty Yhtiön rahoitusosastolle. Yhtiö käyttää valuutta-, korko- ja lentopetrolipositoiden hallinnoimisessa eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita.

Lentopetrolin hintariski

Lentopetrolin hintariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu lentopetrolin hintavaihtelusta. Yhtiö suojautuu lentopetrolin hintavaihtelulta gasoil- ja lentopetrolitermiinien ja optioiden avulla. Yhtiö käyttää lentopetrolijohdannaistensa kohde-etuutena Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, sillä Luoteis-Euroopan lentopetrolitoimitusten benchmark-hintaindeksiin pohjautui 30.9.2007 noin 70 prosenttia Yhtiön lentopetrolin ostosopimuksista. Yhtiö noudattaa lentopetrolisuojausissaan aikahajauttamisen periaatetta. Tämänhetkisen rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on kolme vuotta. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että Yhtiön reittiliikenteen suojausaste (eli suojattujen lentopetrolitai kaasutonniin suhde ennustettuun kulutukseen) on lähimmältä kuudelta kuukaudelta yli 60 prosenttia ja tästä eteenpäin suojausaste laskee periodikohtaisesti. Suojauksien jaksottamisella kausikohtainen lentopetrolikulku ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa lentopetrolikulku nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset kirjataan Yhtiössä kahdella eri tavalla. Ensimmäiset noin 40 prosenttiyksikköä Yhtiön lentopetrolin kulutuksen suojauksesta käsitellään Yhtiön kirjanpidossa rahavirran suojauksena IAS 39-suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Rahavirran suojaukseksi IAS 39 mukaan määriteltujen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisältyvään suojausrahastoon. Oman pääoman suojausrahastoon kirjattu käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelmaan samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Gasoil- ja lentopetrolijohdannaisten – jotka eivät täytä IAS 39-suojauslaskennan kriteerejä – käyvän arvon muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin kyseisten johdannaisten voimassaoloajan mukaan.

Reittiliikenne-segmentti oli 30.9.2007 suojannut polttoaineostoistaan 60 prosenttia lähimmältä päätyvältä kuudelta kuukaudelta ja 42 prosenttia seuraavilta päätyvältä kuudelta kuukaudelta. Lomaliikenne-segmentti oli suojannut polttoaineostoistaan 60 prosenttia huhtikuussa 2008 päätyvällä talvikaudella.

Lentopetrolikustannukset olivat 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 20 prosenttia Yhtiön liikevaihdosta. Lentopetrolin markkinahinnan kymmenen prosentin nousu 30.9.2007 olisi lisännyt – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen 12 kuukauden ennustetuilla lentomäärittä laskettuna – vuosittaista lentopetrolikulua arviolta 38 miljoonaa euroa. Suojaukset huomioon ottaen lentopetrolin markkinahinnan kymmenen prosentin nousu 30.9.2007 alentaa liikevoittoa noin 21 miljoonaa euroa.

Valuuttariski

Valuuttariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneostoista sekä lentokoneiden leasingmaksuista. Uusi rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kahteen osaan: tulosvaikutteiseen positioon ja investointipositioon. Tulosvaikutteinen positio muodostuu Yhdysvaltain dollarimääräisistä polttoainehankinnoista ja leasingmaksuista,

useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista sekä myös valuuttamääräisistä rahamarkkinainvestoinneista ja lainoista. Investointipositioon kuuluvat Yhdysvaltain dollarimääräiset lentokoneinvestoinnit.

Yhtiö noudattaa myös valuuttasuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Yhtiön nykyisen rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on kaksi vuotta. Valuuttaposition suojausaste määritellään position kokonaisriskin laskuna käyttäen *value-at risk* -menetelmää. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä tulosvaikutteiseen positioon kunkin vuosipuoliskon aikana siten, että suojausaste on lähimmältä kuudelta kuukaudelta yli 60 prosenttia ja tästä eteenpäin suojausaste laskee kausikohtaisesti. Lisäksi Yhtiö suojaa kahden vuoden ylittävää riskiä polttoainehankintojen valuuttariskin suojaamisen osalta (IAS 39 rahavirtasuojaus). Investointipositioon kuuluvat kaikki valuuttamääräiset lentokoneinvestoinnit, joiden osalta on allekirjoitettu sitova hankintasopimus. Rahoituspolitiikan mukaan vähintään puolet taseeseen kirjattavista investoinneista tulee suojata sitovan hankintasopimuksen allekirjoituksen jälkeen.

Konsernin liikutuloksesta kertyi 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla noin 66 prosenttia euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat ovat Ruotsin kruunu, Japanin jeni, Kiinan yuan, Yhdysvaltain dollari ja Englannin punta. Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 32 prosenttia. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus kaikista operatiivisista kuluista oli 30.9.2007 noin 24 prosenttia. Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasingmaksut ja polttoainekulut. Myös suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Konserni oli 30.9.2007 suojannut tulosvaikutteisista eristä 71 prosenttia lähimmältä päättyvältä kuudelta kuukaudelta ja 50 prosenttia seuraavilta päättyvältä kuudelta kuukaudelta. Yhdysvaltain dollarin kymmenen prosentin vahvistuminen 30.9.2007 suhteessa euroon olisi vaikuttanut ilman suojaustoimintaa negatiivisesti vuositulokseen noin 43 miljoonaa euroa. Suojaukset huomioon ottaen Yhdysvaltain dollarin kymmenen prosentin vahvistuminen 30.9.2007 olisi heikentänyt tulosta noin 16 miljoonaa euroa. Edellä mainituissa herkkyyсарvoissa dollaririskiin on sisällytetty Kiinan yuan ja Hongkongin dollari, joiden historiallinen korrelaatio Yhdysvaltain dollarin kanssa on suuri.

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta. Yhtiössä korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusaikaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Yhtiön rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0–12 kuukautta ja korollisten velkojen 0–24 kuukautta. Sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika 30.9.2007 oli kaksi kuukautta ja korollisten velkojen kuusi kuukautta. Korkojen yhden prosenttiyksikön nousu 30.9.2007 olisi lisännyt vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa alle kaksi miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua yli kaksi miljoonaa euroa. Vastaavasti korkojen yhden prosenttiyksikön lasku 30.9.2007 olisi alentanut vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa alle kaksi miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua yli kaksi miljoonaa euroa.

Luottoriski

Yhtiö altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä Yhtiön vastapuoliriskipolitiikan rajojen puitteissa sopimuksia vakavaraisten koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa. Rahavaroja sijoitetaan myös konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin.

Likviditeettiriski

Yhtiön tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Lentokonehankintojen osalta Yhtiön periaatteena on varmistaa rahoitus esimerkiksi lainalupauksilla viimeistään kuusi kuukautta ennen toimitusta. Yhtiön likvidit rahoitusvarat 30.9.2007 olivat 257,1 miljoonaa euroa. Yhtiöllä on kotimainen 100 miljoonan euron yritystodistusohjelma, josta on käyttämättä 88 miljoonaa euroa. Lisäksi Yhtiöllä on 200 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumistaseseen (*adjusted gearing*). Oikaistun nettovelkaantumistasen kovenanttitaso on 175 prosenttia, ja 30.9.2007 tunnusluku oli 103,3 prosenttia. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 140 prosenttia.

Keskeiset tilinpäätösten laadintaperiaatteet

Keskeiset tilinpäätösten laadintaperiaatteet edellyttävät Yhtiön johdolta vaativaa, subjektiivista ja monimutkaista harkintaa, ja usein ne edellyttävät arvioita väistämättä epävarmojen ja tulevaisuudessa mahdollisesti muuttuvien tekijöiden vaikutuksista. Keskeisiin tilinpäätösten laadintaperiaatteisiin liittyy arvioita ja epävarmuustekijöitä, jotka voivat herkkyytensä seurauksena johtaa olennaisesti erilaisiin tuloksiin eri oletuksilla ja eri olosuhteissa. Yhtiön johto pitää alla kuvattuja tilinpäätösten laadintaperiaatteita ja arvioita kaikkein keskeisimpinä.

Tähän Listalleottoesitteeseen sisältyvän Yhtiön konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 2 on kuvattu yksityiskohtaisesti tiettyjä Yhtiön konsernitilinpäätösten keskeisiä laadintaperiaatteita.

Tuloutusperiaate

Liikevaihto palveluista tuloutetaan sillä tilikaudella, jolloin palvelu tuotetaan asiakkaalle. Liikevaihto tavaroiden myynnistä kirjataan, kun tavaroiden omistamiseen liittyvät merkittävät riskit ja edut ovat siirtyneet ostajalle. Tällöin Yhtiöllä ei ole enää tuotteeseen liittyvää valvonta- ja määräysvaltaa.

Reittiliikenne- ja Lomaliikenne-segmentin myynti tuloutetaan sillä hetkellä, kun lento lennetään lento-liikenneohjelman mukaisesti. Lentotoimintapalvelujen myynti tuloutetaan silloin, kun palvelu on kokonaan suoritettu. Matkapalvelut-segmentin myynti tuloutetaan, kun palvelu on luovutettu. Myynnistä vähennetään oikaisuerinä muun muassa annetut alennukset ja välilliset verot.

Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu lipun vanhenemisaikaan.

Arvonalentumiset

Yhtiö arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että jonkin omaisuuserän arvo on alentunut. Jos viitteitä ilmenee, arvioidaan kyseisestä omaisuuserästä kerrytettävissä oleva rahamäärä. Kerrytettävissä oleva rahamäärä arvioidaan lisäksi seuraavista omaisuuseristä riippumatta siitä, onko arvonalentumisesta viitteitä: liikearvo ja aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika. Arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksikköjen tasolla.

Kerrytettävissä oleva rahamäärä on omaisuuserän käypä arvo vähennettynä luovutuksesta aiheutuvilla menoilla tai sitä korkeampi käyttöarvo. Käyttöarvolla tarkoitetaan kyseisestä omaisuuserästä tai rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa olevia arvioituja tulevia nettorahavirtoja, jotka diskontataan nykyarvoonsa. Rahoitusvarojen kerrytettävissä oleva rahamääräarvo on joko käypä arvo tai odotettavissa olevien tulevien, alkuperäisellä efektiivisellä korolla diskontattujen rahavirtojen nykyarvo. Arvonalentumistappio kirjataan, kun omaisuuserän kirjanpitoarvo on suurempi kuin siitä kerrytettävissä oleva rahamäärä. Arvonalentumistappio kirjataan tuloslaskelmaan. Arvonalentumistappio perutaan, jos olosuhteissa on tapahtunut muutos ja hyödykkeen kerrytettävissä oleva rahamäärä on muuttunut arvonalentumistappion kirjaamisajankohdasta. Arvonalentumistappiota ei kuitenkaan peruta enempää, kuin mikä hyödykkeen kirjanpitoarvo olisi ilman arvonalentumistappion kirjaamista. Liikearvosta kirjattua arvonalentumistappiota ei peruta missään tilanteessa. Myöskään myytävissä oleviin rahoitusvaroihin luokiteltujen oman pääoman ehtoisten sijoitusten arvonalentumistappiota ei peruuteta tuloksen kautta. Jaksotettuun hankintahintaan IAS 39:n mukaisesti käsiteltävistä saamisista kerrytetään arvonalennuskirjauksen jälkeen korkotuottoa sillä korolla, jota on käytetty diskonttokorkona arvonalennuskirjausta laskettaessa.

Lentokonehuolto

Yhtiön kirjanpitoperiaatteiden mukaan lentokoneiden säännönmukaisista huolloista ja korjauksista aiheutuvat menot kirjataan kuluksi heti menon syntyessä. Merkittävistä ei-säännönmukaisista lentokonerunkojen huolloista syntyvät menot pääomitetaan ja poistetaan suunnitelman mukaisin poistoin kyseessä olevan hyödykkeen odotettavissa olevan käyttöiän mukaan. Yhtiön omistamien lentokoneiden raskashuolloista syntyvät kustannukset pääomitetaan ja poistetaan suunnitelman mukaisin poistoin raskashuoltokertojen välisillä ajanjaksoilla. Vuokrattujen lentokoneiden kunnossapitoa ja huoltoa varten tehty varaukset perustuvat sopimusveloitteisiin, ja ne jaksotetaan vuokra-aikojen mukaan. Yhtiön omistamien moottoreiden raskashuollon menot kirjataan kuluksi heti menon syntyessä.

Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Yhtiö käyttää valuutta-, korko- ja hyödykejohdannaisia pienentämään kurssi-, korko-, ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat sen taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoituista ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetroliostoista.

Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen alkuperäiseen hankintamenuun, joka vastaa niiden käypää arvoa, ja arvostetaan sen jälkeen käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksissa. Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käyvän arvon muutoksista, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen alkuperäisen käyttötarkoituksen määräämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti niiden perusteena olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen ja sitovien ostosopimusten suojausiksi (rahavirtasuojauksia tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojaus- tai kytkettyjä johdannaisia ei ollut käytössä.

Yhtiö dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen suhteen sekä Yhtiön riskinhallintatavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Yhtiö dokumentoi ja arvioi suojausta aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojaussuhteiden tehokkuuden tarkastelemalla suojaavan instrumentin kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa ja -veloissa.

Yhtiössä toteutetaan tulevien kassavirtojen suojauksena (rahavirtasuojaus) IAS 39-suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti lentopetrolin hintariskin ja valuuttariskin sekä lease-maksujen että lentokoneostojen valuuttasuojauksia.

Käyvän arvon suojausta toteutetaan Yhtiössä uusien Airbus-koneiden sitovien ostosopimusten osalta. Nämä sitovat ostosopimukset käsitellään IAS 39:n mukaan kiinteäehtoisena sitoumuksena, joiden käypä arvo kirjataan taseeseen omaisuuseräksi ja vastaava voitto tai tappio tulosvaikutteisesti. Samoin näitä ostoja suojaavien instrumenttien käypä arvo esitetään taseessa velkana tai saamisena ja käyvän arvon muutos kirjataan tulosvaikutteisesti.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien johdannaisinstrumenttien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan omaan pääomaan suojausrahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet. Omaan pääomaan kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Kuitenkin jos ennakoidun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan välittömästi tuloslaskelmaan.

Suojauksen tehokkuutta testataan vuosineljänneksittäin. Suojausten tehokas osa kirjataan oman pääoman suojausrahastoon, josta se puretaan kohde-etuuden realisoituessa tuloslaskelmaan tai investointien osalta oikaisuna hankintameno.

Valuuttamääräisten lainojen korko- ja valuuttariskin suojaamiseksi Konserni käyttää valuutan- ja koronvaihtosopimuksia. Suojauslaskennan ehdot täyttävien valuutan- ja koronvaihtosopimusten valuuttakurssiero kirjataan yhtäaikaaisesti lainasta syntyvää kurssiero vastaan, ja muu käyvän arvon muutos kirjataan tehokkaalta osaltaan omaan pääomaan suojausrahastoon. Korkotuotot ja -kulut kirjataan rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Konserni solmii lentopetroliswappeja (termiinejä) ja -optioita tasatakseen tulevien lentopetrolistojen hintavaihteluita. Lentopetrolin suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset kirjataan omaan pääomaan suojausrahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltujen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IAS 39-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Omaan pääomaan kirjattujen johdannaisten kertyneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sen tilikauden tuotoksi tai kuluksi, jolla suojauksen kohde kirjataan tuloslaskelmaan. Jos ennakoidun kassavirran ei enää odoteta toteutuvan, omassa pääomassa raportoidut kertyneet voitot ja tappiot esitetään välittömästi tilikauden muissa tuotoissa ja kuluissa. Johdannaissopimusten käyvän arvon muutokset, niiltä osin kun IAS 39-suojauslaskennan kriteerit eivät täyty, esitetään liikevoiton muissa tuotoissa ja kuluissa kyseisten johdannaisten voimassaoloajan mukaan.

Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien liiketoimintojen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelmassa muihin liiketoiminnan kuluihin. Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien korkojohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Vuokrasopimukset

Aineellisia käyttöomaisuushyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa Yhtiölle siirtyy olennainen osa omistukseen kuuluvista riskeistä ja eduista, luokitellaan rahoitusleasingsopimuksiksi. Rahoitusleasingsopimuksella hankittu omaisuuserä merkitään taseeseen sopimuksen alkaessa varoiksi määrään, joka vastaa vuokrakohteen käypää arvoa tai tätä alemmaa vähimmäisvuokrien nykyarvoa. Vastaava määrä kirjataan rahoitusvelaksi.

Maksettavat leasingvuokrat jaetaan rahoitusmenoon ja velan vähennykseen. Vastaavat vuokravastuut rahoituskustannuksella vähennettynä sisältyvät muihin pitkäaikaisiin korollisiin velkoihin. Rahoituksen korko kirjataan tuloslaskelmaan vuokrasopimuksen aikana siten, että jäljellä olevalle velalle tulee kullakin tilikaudella samansuuruinen korkoprosentti. Rahoitusleasingsopimuksella vuokratut omaisuuserät poistetaan joko taloudellisena pitoaikana tai sitä lyhyemmän leasingajan kuluessa.

Aineellisia käyttöomaisuushyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa olennainen osa omistukseen kuuluvista riskeistä ja eduista jää vuokranantajalle, luokitellaan muiksi vuokrasopimuksiksi. Muun vuokrasopimuksen perusteella maksetut vuokrat kirjataan tuloslaskelmaan kuluksi vuokra-ajan kuluessa.

Yhtiön lentokoneiden muiden vuokrasopimusten mukaiset käyttöleasingvastuut on käsitelty vuokratuloina tuloslaskelmassa. Sopimusten mukaiset tulevat vuosina erääntyvät leasingmaksut on esitetty konsernitilinpäätösten liitetiedoissa.

Eläkevelvoitteet

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, johon suoritus kohdistuu. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä velvoitteet lasketaan käyttäen ennakoitua etuoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (project unit credit method). Eläkemenot kirjataan kuluksi työntekijöiden palvelusajalle auktorisoitujen vakuutusmatemaattikkojen suorittamien laskelmien perusteella. Vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot, tietyn rajamäärän ylittävältä osalta, kirjataan työntekijöiden keskimääräiselle palvelusajalle. Eläkevelvoitteen nykyarvoa laskettaessa käytetään diskonttokorkona valtion velkasitoumusten käypää korkoa. Valtion velkasitoumusten maturiteetti vastaa olennaisilta osin laskettavan eläkevastuun maturiteettia.

Yhtiön ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat kyseisten maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Kaikki merkittävimmät eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia. Yhtiön kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva oli 31.12.2005 hoidettu kotimaaisessa eläkevakuutusyhtiössä, ja eläketurva on maksupohjainen järjestely. Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelyt ovat yksilöllisiä, ja sopimusten eläkeikä vaihtelee 60–65 vuoden välillä. Myös kaikki kyseiset eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia.

Yhtiön kotimaisten yhtiöiden työntekijöiden lakisääteinen eläketurva hoidettiin 30.6.2005 asti Finnair Oyj:n eläkesäätiössä. Muu eläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty Finnair Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat kokonaisuudessaan etuuspohjaisia. Niissä määritellään eläketurvaa koskevat etuudet, työkyvyttömyyskorvaukset, työsuhteen päättymisen jälkeiset terveydenhuoltoon ja henkivakuutukseen liittyvät etuudet sekä työsuhteen irtisanomisen yhteydessä maksetut etuudet.

Osakeperusteiset maksut

Yhtiö on soveltanut IFRS 2 -standardia ("*osakeperusteiset maksut*") kaikkiin sellaisiin omana pääomana maksettaviin osakeperusteisiin liiketoimiin, joissa oman pääomanehtoiset instrumentit on myönnetty 7.11.2002 jälkeen ja joihin ei ole syntynyt oikeutta ennen 1.1.2005. Yhtiöllä oli vuonna 2006 kaksi osakeperusteista järjestelyä: vuoden 2000 optio-ohjelma, joka loppui 31.8.2006, ja vuoden 2004 osakepalkkiojärjestelmä. Optio-ohjelman osalta on noudatettu aiemman tilinpäätöskäytännön mukaista järjestelyä, eikä optioita ole kirjattu kuluksi. Osakepalkkiojärjestelmän osalta on noudatettu IFRS 2 -standardia.

Osakepalkkiojärjestelmässä avainhenkilöillä on mahdollisuus saada palkkiona sekä Yhtiön osakkeita että rahaa, jonka määrä on 1,5 kertaa osakepalkkio kolmelta vuoden pituiselta ansaintajaksolta sen mukaan kuin ansaintajaksolle asetetut tavoitteet on saavutettu. Hallitus päättää vuosittain asetettavat tavoitteet. Tavoitteet määritellään Yhtiön taloudellisen ja/tai toiminnallisen kehityksen perusteella. Ansaintajaksolle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen määrää sen, kuinka suuri osa enimmäispalkkiosta maksetaan. Myönnettyjen osakkeiden myöntämispäivän mukainen käypä arvo kirjataan henkilöstökuluihin ja oman pääoman lisäykseksi tilikauden aikana tavoitteiden toteutumisastearvion mukaisesti. Rahapalkkio kirjataan osakkeiden kunkin ajankohdan käyvän arvon perusteella henkilöstökuluihin ja velaksi. Osavuositaksauksissa jaksotetaan kuluvaikutus kyseessä olevalle kaudelle. Osakepalkkiojärjestelmää varten on omat osakkeet hankittu markkinoilta, joten niiden myöntäminen ei laimenna osakeomistusta.

Uusimmat kirjanpitotulkinnat

IFRIC 13 tulkintaohje: "*Kanta-asiakasohjelmat*" koskee myyntitapahtumia, joissa yhteisöt myöntävät asiakkailleen kanta-asiakaspisteitä, joilla asiakkaat voi mahdollisten lisäehtojen täytyessä tulevaisuudessa vaihtaa ilmaisiin tai hinnaltaan alennettuihin tavaroihin tai palveluihin. Tätä tulkintaohjetta sovelletaan Yhtiön Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaan. Saadun vastikkeen käypä arvo tai alkuperäiseen myyntitapahtumaan liittyvä saatava kohdistetaan etupisteille ja myyntitapahtuman muille komponenteille käypien arvojen perusteella. Etupisteille kohdistettavan vastikkeen arvostuksen on perustuttava etupisteiden käypään arvoon, toisin sanoen siihen rahamäärään, jolla etupisteet voitaisiin myydä erikseen. IFRIC 13 tulkintaa on sovellettava 1.7.2008 tai sen jälkeen alkavilla tilikausilla ja laa-
timisperiaatteen muutokset on käsiteltävät IAS 8 mukaisesti. Yhtiö arvioi parhaillaan tämän tulkinnan vaikutusta tulokseensa.

MARKKINAT JA KILPAILU

Yleistä

Yhtiö toimii integroitujen reittiverkostojen liikennöitsijänä lentäen kotimaan, Euroopan ja mannertenvälisiä reittejä. Se tarjoaa matkustajapalveluja ja lentorahtipalveluja lukuisilla lyhyillä ja keskipitkillä reiteillä Euroopan kohteisiin, kotimaan reiteillä ja pitkillä reiteillä Aasiaan ja Pohjois-Amerikkaan. Yhtiö lentää pääasiassa reittilentoja ja toissijaisesti tilauslentoja. Lisäksi Yhtiö ylläpitää yhteistyöpalveluja valittujen kumppanuuslentoyhtiöiden kanssa sekä tarjoaa joitakin lentotoimintaan liittyviä palveluja, kuten huolto-, maa-, catering- ja matkatoimistopalveluja pääasiassa Suomen markkinoilla. Yhtiön tärkeimmät maantieteelliset markkinat ovat Suomen lentoliikennemarkkinat, Euroopan lentoliikennemarkkinat (erityisesti Pohjois-Eurooppa) sekä Euroopan ja Aasian väliset kaukolentoliikennemarkkinat.

Yhtiön liikenteellinen keskus, Helsinki-Vantaan lentoasema, on Suomen suurin lentoasema. Finavian mukaan vuonna 2006 kaikista Suomeen saapuvista ja Suomesta lähtevistä lentomatkustajista 87,7 prosenttia käytti Helsinki-Vantaan lentoasemaa, ja 99,6 prosenttia kotimaan lennoista saapui Helsinki-Vantaan lentoasemalle tai lähti Helsinki-Vantaan lentoasemalta. Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta matkustajien lukumäärä on kasvanut keskimäärin 18,2 prosenttia vuodesta 2000 vuoteen 2006, jolloin se oli noin 16,4 miljoonaa henkilöä. Yhtiön markkinaosuus oli noin 55 prosenttia kaikista Suomesta lähtevistä kansainvälisistä lennoista vuonna 2006.

Viiden viime vuoden aikana Yhtiö on keskittynyt kehittämään Euroopan ja Aasian välistä liikennettä kasvustrategiansa mukaisesti. Samalla Yhtiö on vähentänyt kapasiteettiaan kotimaan lennoilta sekä Atlantin-ylittäviltä lennoilta Pohjois-Amerikkaan. Pohjois-Amerikassa Yhtiöllä on tällä hetkellä yksi reitti New Yorkiin, mutta se arvioi mahdollisuuksia laajentaa toimintojaan lisätäkseen tulevaisuudessa Pohjois-Amerikan ja Aasian välisiä reittejä, joilla käytettäisiin Helsinki-Vantaan lentoasemaa yhteysasemana. Seuraavassa taulukossa on kuvattu Yhtiön liikenne rakenteen kehitystä sen maantieteellisten markkinoiden välillä vuosina 2000–2006.

	1.1.–31.12.							Keskimääräinen vuotuinen kasvu 2000–2006 (%)
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
	(miljoonaa henkilökilometriä)							
Suomi								
Tarjotut henkilökilometrit	2 354	2 317	2 088	2 029	2 062	1 915	1 756	–4,8
Myydyt henkilökilometrit	1 279	1 264	1 157	1 075	1 137	1 033	998	–4,1
Eurooppa								
Tarjotut henkilökilometrit	6 550	6 918	6 278	6 390	7 597	7 835	7 791	2,9
Myydyt henkilökilometrit	3 470	3 753	3 603	3 614	4 362	4 822	5 259	7,2
Pohjois-Amerikan ylittävät lennot								
Tarjotut henkilökilometrit	1 148	1 318	1 205	1 306	1 315	1 336	1 138	–0,1
Myydyt henkilökilometrit	1 128	962	973	954	1 063	1 090	943	–2,9
Aasia								
Tarjotut henkilökilometrit	2 056	2 249	3 050	3 760	5 346	6 176	7 811	24,9
Myydyt henkilökilometrit	1 590	1 793	2 458	2 751	4 066	4 749	6 045	24,9
Lomalennot								
Tarjotut henkilökilometrit	5 812	5 634	5 173	5 159	5 587	5 777	5 350	–1,4
Myydyt henkilökilometrit	5 127	5 024	4 602	4 577	4 976	5 041	4 678	–1,5

Kansanvälistä matkustajaliikennettä koskevien IATAN ennusteiden mukaan Euroopan-Aasian/Tyynenmeren-lentojen odotetaan kasvavan nopeammin kuin lennot minkään muun alueen ja Euroopan välillä ja Euroopan sisäisesti. Seuraavassa taulukossa on esitetty historiallisia tietoja ja ennusteita matkustajamääristä Euroopan ja alla mainittujen kohteiden välillä:

Lähtö-sijainti ⁽¹⁾	Muu sijainti ⁽²⁾	Maa-parit ⁽³⁾	1.1.–31.12.						Keskimääräinen vuotuinen kasvu 2005–2010
			2005	2006	2007	2008	2009	2010	
					(tuhatta)				(%)
Eurooppa	Afrikka	183	39 342	41 988	44 332	46 794	49 203	51 558	
	Matkustajamäärän kasvu, (%)			6,7	5,6	5,6	5,1	4,8	5,6
Eurooppa	Aasia/Tyynimeri	163	41 976	44 884	48 150	51 138	54 189	57 380	
	Matkustajamäärän kasvu, (%)			6,9	7,3	6,2	6,0	5,9	6,5
Eurooppa	Eurooppa	579	365 380	385 930	404 858	424 094	442 996	461 805	
	Matkustajamäärän kasvu, (%)			5,6	4,9	4,8	4,5	4,2	4,8
Eurooppa	Lat.Amerikka/ Karibia	77	19 378	20 391	21 390	22 537	23 588	24 727	
	Matkustajamäärän kasvu, (%)			5,2	4,9	5,4	4,7	4,8	5,0
Eurooppa	Lähi-itä	151	22 445	23 930	25 463	27 026	28 547	30 144	
	Matkustajamäärän kasvu, (%)			6,6	6,4	6,1	5,6	5,6	6,1
Eurooppa	Pohjois-Amerikka	43	60 136	62 671	65 387	68 246	71 112	73 850	
	Matkustajamäärän kasvu, (%)			4,2	4,3	4,4	4,2	3,9	4,2
Eurooppa	Yhteensä	1 196	548 657	579 795	609 581	639 835	669 634	699 463	
	Matkustajamäärän kasvu, (%)			5,7	5,1	5,0	4,7	4,5	5,0

Lähde: IATA Passenger Forecast 2006–2011, lokakuu 2006.

(1) Viittaa lähtöpaikan sijaintiin.

(2) Viittaa kohteen sijaintiin.

(3) Viittaa kahdella alueella olevien maiden lukumäärästä johdettuun mahdollisten reittien määrään.

Suomen lentoliikenteen kokonaiskapasiteetti on kasvanut viime vuosina kaikkien liikennesegmenttien kapasiteetin kasvun tuloksena. Aikaisemmin supistunut reitti- ja lomalentokapasiteetti alkoi kasvaa vuosina 2003 ja 2004. Myös halpalentoyhtiöiden kasvu on lisännyt kokonaiskapasiteettia viimeisten viiden vuoden aikana. Seuraavassa taulukossa on esitetty tietoja suomalaisten lentoyhtiöiden kapasiteetista taulukossa ilmoitettuna vuosina:

	1.1.–31.12.					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
			(tuhatta matkustajapaikkaa)			
Lentoyhtiöiden kapasiteetti	11 982	12 343	11 166	11 298	12 110	12 483
Reittilennot (kapasiteetti)	10 033	10 364	9 382	9 243	9 970	10 158
Tilauslennot (kapasiteetti)	1 949	1 979	1 784	1 760	1 775	1 820
Halpalentoyhtiöt (kapasiteetti)	—	—	—	295	365	505

Lähde: Finavia, toimialakyselyt, Tilastokeskus, Euromonitor International, elokuu 2006.

Suomessa toimivat lentoyhtiöt ovat kyenneet parantamaan käyttöasteitaan asteittain jaksolla 2000–2005. Seuraavassa taulukossa on esitetty tietoa lentokoneiden käyttöasteista, jotka kuvaavat lentokonekapasiteetin käyttöä, taulukossa ilmoitettuna vuosina:

	1.1.–31.12.					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
			(%)			
Kokonaiskäyttöaste	65,4	65,1	68,9	67,5	68,2	69,6
Reittilennot	61,0	60,5	65,1	62,6	63,3	64,6
Tilauslennot	88,2	89,2	89,0	91,3	92,6	93,4
Halpalentoyhtiöt	—	—	—	81,0	85,2	84,2

Lähde: Finavia, toimialakyselyt, Tilastokeskus, Euromonitor International, elokuu 2006.

Kotimaan ja Euroopan sisäiset lennot ovat perinteisesti muodostaneet merkittävän osan Suomeen saapuvasta, Suomessa lähtevästä tai Suomessa yhteyslentoa vaihtavasta lentoliikenteestä. Suomen ja Euroopan ulkopuolisten maiden välisen lentoliikenteen matkustajamäärä on kasvanut 690 753 matkustajasta 1 249 281 matkustajaan vuosina 2000–2006. Matkustajamäärä Suomesta muihin Euroopan maihin (pois lukien Suomi) suuntautuvilla

reiteillä on niin ikään kasvanut 6 919 143 matkustajasta 9 258 343 matkustajaan vuosina 2000–2006. Kotimaan reittien matkustajamäärä on laskenut 6 216 222 matkustajasta 5 835 608 matkustajaan vuosina 2000–2006.

Yleinen talouskehitys

Maailmanlaajuinen lentoliikenne on syklinen toimiala, ja liikenteen kasvu korreloi voimakkaasti bruttokansantuotteen ("BKT") kasvun kanssa. Pitkällä aikavälillä matkustajaliikenne on kasvanut nopeammin kuin BKT (*Lähde: IATA ja Global Insight*). Muiden kysyntään vaikuttavien tekijöiden ohella lentoliikenteen kasvua on tukenut lentohintojen reaalin ja nimellinen lasku. Lentomatkojen kysyntä vaihtelee maailmanlaajuisen ja paikallisen yleisen taloustilanteen mukaan, ja siihen voivat vaikuttaa myös terroriteot, kuten 11.9.2001 Yhdysvalloissa tapahtuneet iskut, sodat sekä tautiepidemiat, kuten sars-epidemia Aasiassa vuonna 2003. Muita lentomatkustuksen kysyntään vaikuttavia keskeisiä tekijöitä ovat muun muassa öljyn hinnan vaikutus lentohintoihin, maailmankaupan ja sijoitusvirtojen kasvu, tulojen kasvun myötävaikutus ulkomaanlomien kysyntään, perinteisten pitkien lomien korvautuminen useammin tehtävillä lyhyillä lomilla, muuttoliike, muutokset matka-ajoissa ja matkailualan teknologian kehitys.

Maailmantalous on kehittynyt voimakkaasti viime vuosina huolimatta öljyn korkeasta hinnasta ja epävarmuustekijöistä, kuten terroriteoista ja jatkuvista vihamielisyyksistä esimerkiksi Irakissa ja Afganistanissa, ja kehitys on saanut tukea Aasian maiden, kuten Kiinan ja Intian jatkuvasta voimakkaasta kasvusta. Myös Euroopan talous on kasvanut viime vuosina, ja kasvua ovat tukeneet muun muassa matala korkotaso sekä kotimaisen kysynnän ja viennin kasvu, teollisuuden rakennemuutoksen tuottamat hyödyt ja EU:n uusien jäsenvaltioiden nopea kasvu.

Suomen talous on kasvanut nopeasti muutamana viime vuonna voimakkaan vientikysynnän ja yksityisen kulutuksen ansiosta. Suomen taloudelle myönteisiä tekijöitä ovat olleet maailmantalouden vaikutus, Skandinavian lähialueella sijaitsevien maiden ja Venäjän kehitys, kehittyvien markkinoiden, kuten Kiinan ja Intian kehitys sekä EU:n uusien jäsenvaltioiden, kuten Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan viimeaikainen kehitys. Näiden myönteisten tekijöiden vastapainona on ollut epävarmuustekijöitä, kuten kapasiteettirajoitteita ja työvoiman saatavuusongelmia, jotka lisäävät kansantalouden kustannus- ja palkkapaineita ja voivat siten kiihdyttää inflaatiota.

Seuraavassa taulukossa esitetään tietoja BKT:n kasvusta taulukossa ilmoitettuina ajanjaksoina:

	1.1.–31.12				
	2006 (toteutunut)	2007 (arvio)	2008 (ennuste) (%)	2009 (ennuste)	2010 (ennuste)
Suomi	4,9	4,4	2,7	2,5	2,1
Eurooppa (EU-25)	3,0 ⁽¹⁾	2,8	2,5	2,3	2,2
Aasia ja Australasia (pois lukien Japani)	7,5 ⁽¹⁾	7,6	7,1	6,6	6,0
Kiina	11,1	11,5	10,0	9,2	8,0
Intia	9,4	8,0	7,9	7,5	7,5
Japani	2,2	2,3	1,9	1,6	1,3
Baltian maat ⁽²⁾	10,2	8,4	6,7	6,0	5,7
Venäjä	6,7	7,2	6,4	5,5	4,7

Lähde: Economist Intelligence Unit, 10.10.2007.

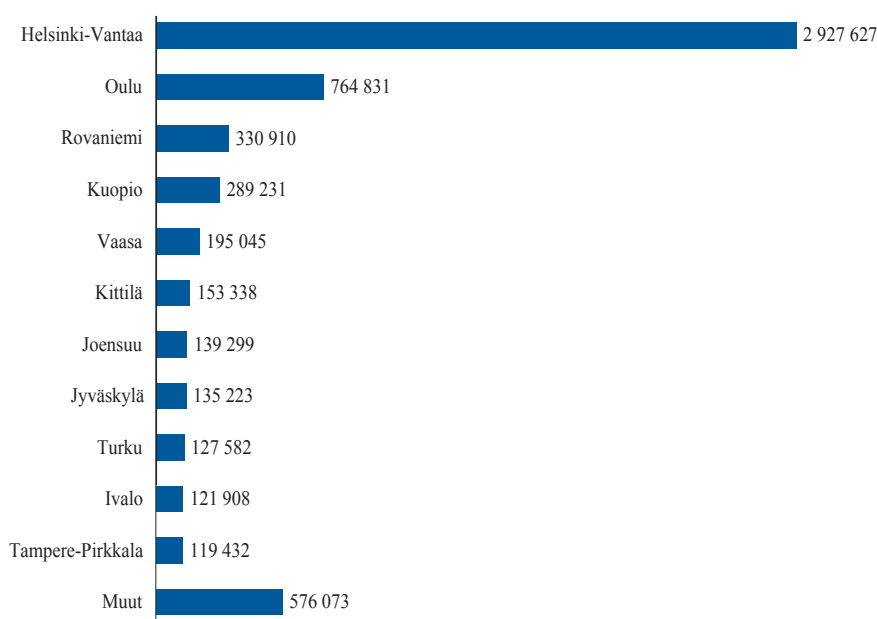
(1) Arvio.

(2) Viron, Latvian ja Liettuan aritmeettinen keskiarvo.

Suomen lentoliikennemarkkinat

Suomen lentoliikennemarkkinat ovat erittäin keskittyneet Helsinki-Vantaan lentoasemalle saapuviin ja sieltä lähteviin lentoihin, ja kotimaan reittejä ja lentoja muiden kohteiden kuin Helsinki-Vantaan välillä on vain rajallisesti. Myös maantieteellisillä tekijöillä on merkittävä vaikutus lentoliikennemarkkinoihin, eikä lentojen lukumäärä korreloi suoraan kunkin kotimaan kohteen asukasmäärän kanssa. Koska toiseksi ja kolmanneksi suurimmat taloudelliset alueet, Tampere ja Turku, sijaitsevat suhteellisen lyhyen etäisyyden päässä pääkaupungista Helsingistä, muiden kulkuneuvojen, kuten junien ja linja-autojen käytettävyys vähentää lentomatkustajien suhteellista osuutta. Toisaalta Pohjois-Suomen kaupunkien (esimerkiksi Oulun) osuus lentoliikennematkustajista on asukasmäärään suhteutettuna suurempi.

Seuraavassa kaaviossa on esitetty kotimaisten lentojen laskeutumisten määrät matkustajien lukumäärällä mitattuna Suomessa vuonna 2006:



Lähde: Finavia.

Yhtiön strategiana kotimaan reittiverkostossa on keskittyä vilkkaampiin reitteihin ja etsiä yhteistyökumppaneita matalamman volyymin reiteille. Yhtiön tärkein yhteistyökumppani Suomessa on Finnish Commuter Airlines ("Finncomm Airlines"). Yhtiön tärkeimpiä kohteita Suomessa matkustajamäärällä mitattuna ovat Oulu, Kuopio ja Rovaniemi. Yhtiön tavoitteena on suunnitella sekä oma että yhteistyökumppaniensa kotimaan reittiverkosto siten, että kotimaan lentojen ja Yhtiön kansainvälisten lentojen välillä on hyvät yhteydet.

Euroopan lentoliikennemarkkinat

Euroopan lentoliikenneala on kehittynyt merkittävästi sitten EU:n lentokuljetusmarkkinoiden vapauttamisen 1990-luvulla. Markkinoiden vapauttaminen johti lentoliikenteen voimakkaaseen yleiseen kasvuun sekä mahdollisti halpalentoyhtiöiden, kuten Ryanair Plc:n ("Ryanair") ja easyJet Plc:n laajentumisen, ja samaan aikaan myös useimmat kansalliset lentoyhtiöt yksityistettiin. Halpalentoyhtiöt ovat vakiinnuttaneet itselleen merkittävän markkinaosuuden lyhyiden reittien markkinoilla, mikä synnytti lisää kysyntää korvaten osittain perinteisiä tilaus- ja reittilentoja. Halpalentoyhtiöt käyttävät tyypillisesti vain yhtä matkustamoluokkaa, tarjoavat karsittuja matkustajapalveluja, liikenneöivät sivulentoasemilla ja tarjoavat rajallisesti jatkoyhteyksiä.

Viime vuosien suotuisa taloudellinen ympäristö on auttanut lentoyhtiöitä saavuttamaan historiallisen korkeat liikennevolyymit. Myös lentoyhtiöiden taloudellinen kehitys on ollut suotuisaa viime aikoina niin Euroopassa kuin muuallakin, ja maailmanlaajuisella tasolla odotetaan vuodesta 2007 ensimmäistä kannattavaa vuotta lentoliikennealalla sitten vuoden 2000 (Lähde: IATA 2007 Annual report, kesäkuu 2007). IATAn ennusteiden mukaan Euroopan sisäisten lentoliikennemarkkinoiden arvioidaan kasvavan keskimäärin 4,8 prosenttia vuodessa ja koko markkinoiden 5,0 prosenttia vuodessa vuosina 2006-2011.

Euroopan lentoliikennealan keskipitkän aikavälin näkymiin vaikuttavat ensisijaisesti tasapaino kysynnän kasvun ja lentokonekapasiteetin tarjonnan kasvun välillä. Lentokonekapasiteetin tarjonnan kasvu perustuu ensisijaisesti käyttöön otettavien uusien lentokoneiden määrään, josta on vähennetty väliaikaisesti tai pysyvästi käytöstä poistetut tai muille alueille siirretyt lentokoneet. Suurimmilla lentokonevalmistajilla on tällä hetkellä merkittävän suuret tilauskannat, ja syyskuussa 2007 Euroopan osuus kaikista yli 70-paikkaisten lentokoneiden maailmanlaajuisista sitovista tilauksista oli noin 23,5 prosenttia (Lähde: Airclaims CASE -tietokanta). Halpalentoyhtiöt ovat tilanneet Euroopassa merkittävän määrän lyhyillä reiteillä käytettäviä lentokoneita, ja niiden odotetaan kasvattavan jatkossakin markkinaosuuttaan lyhyillä reiteillä. Lentokonevalmistajien tilauskannan ja uusien tilauksien valmistumisen vaatiman ajanjakson ansiosta lentoyhtiöillä on tällä hetkellä hyvä käsitys kilpailijoidensa kapasiteettisuunnitelmista.

Aasia

Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen markkinat perustuvat pitkiin lentoihin, jotka tehdään kaukoliikennekoneilla. Monet eurooppalaiset ja aasialaiset lentoyhtiöt toimivat näillä markkinoilla lentäen näiden alueiden suurkaupunkien välillä. Merkittävä osa lentomatkustajista käyttää jatkoyhteyksiä, jolloin kaukolentoon yhdistetään yksi tai useampi lyhyt lento. Tämä johtuu siitä, että ainoastaan tiettyjen kaupunkien välillä on suoria lentoja, ja lisäksi matkustusaika, aikataulut, lentojen paikkatilanne, hinnoittelu ja yhteysvaihtoehdot vaikuttavat tilanteeseen. Vastaavat tekijät vaikuttavat myös kyseisen markkina-alueen rahtiliikenteeseen.

Yhtiö liikennöi valittuihin Aasian kaupunkeihin vahvasti painottuvaa kaukoreittiverkostoa ja lentää tällä hetkellä kymmeneen Aasian kohteeseen tukikohdastaan Helsinki-Vantaan lentoasemalta 59 viikoittaisella lennolla. Verkostoliikennöijänä Yhtiö toimii yhteysliikennemallilla käyttäen liikenteellisenä keskuksenaan Helsinki-Vantaan lentoasemaa, mikä tarjoaa matkustajille nopeat siirtymät pitkien ja lyhyiden lentojen välillä. Tällä hetkellä noin 70 prosenttia Yhtiön Helsinki-Aasia -reittien matkustajista jatkaa edelleen muihin kohteisiin, jotka ovat enimmäkseen Euroopan kaupunkeja Suomen ulkopuolella. Aasian-toiminnoissaan Yhtiö kilpailee merkittävässä määrin laajemmilla Eurooppa-Aasia/Tyynenmeren alue -markkinoilla. Nämä markkinat ovat kasvaneet nopeasti viime vuosina, ja IATA:n ennusteiden mukaan kasvun arvioidaan jatkuvan keskimäärin 6,5 prosentin vuosivauhdilla vuosina 2006–2011.

Pohjois-Amerikka

Tällä hetkellä Yhtiö lentää viisi reittilentoa viikossa New Yorkiin Pohjois-Amerikassa, jossa se hyödyntää yhteistyösopimuksia oneworld™-kumppanuuslentoyhtiöiden kanssa saadakseen jatkoyhteyksiä muihin Amerikan mantereiden kohteisiin. Lisäksi se lentää kausittain Bostoniin ja Torontoon. Yhtiö arvioi mahdollisuuksia lisätä tulevaisuudessa Pohjois-Amerikan ja Aasian välisten yhteyksien määrää käyttäen Helsinki-Vantaan lentoasemaa yhteysasemana. IATA ennustaa Eurooppa-Pohjois-Amerikka -markkinoiden kasvavan vuosittain keskimäärin 4,2 prosenttia vuosina 2006–2011.

Kilpailuympäristö

Lentoliikennealalle tyypillinen piirre on ankara kilpailu. Verkostoliikennöijät, kuten Yhtiö, altistuvat suoralle kilpailulle yksittäisten kaupunkiparien välillä sekä myös epäsuoralle kilpailulle, koska matkustajat voivat valita useista vaihtoehtoisista lentoyhteyksistä erityisesti kaukolentomarkkinoilla. Kilpailu voi kiristyä esimerkiksi siinä tapauksessa, että halpalentoyhtiöt laajentavat kapasiteettiaan. Myös uudet lentokonetyypit voivat muuttaa kilpailutilannetta. Esimerkiksi Airbus A380 -lentokoneen odotetaan kasvattavan kapasiteettia keskeisillä pitkillä runkoreiteillä, ja uuden sukupolven kaukomatkakoneet, kuten Boeing B787 ja Airbus A350XWB voivat mahdollistaa uusia suoria reittejä.

Kotimaan markkinoilla on kolme suurta lentoyhtiötä. Syyskuussa 2007 Yhtiön osuus matkustajapaikkakapasiteetista oli 59,1 prosenttia, Finncomm Airlinesin osuus 23,5 prosenttia ja SAS:n tytäryhtiön Blue1:n osuus 16,0 prosenttia (*Lähde: SRS Analyser, 17.9.2007 alkanut viikko*).

Euroopan lyhyiden ja keskipitkien lentojen markkinoilla Yhtiö kilpailee useiden perinteisten kansallisten lentoyhtiöiden sekä halpa- ja tilauslentoyhtiöiden kanssa. Suomen ja Euroopan välisillä reiteillä matkustajapaikkakapasiteetilla mitattuna Yhtiön merkittävimmät kilpailijat ovat tällä hetkellä Blue1, SAS, Lufthansa, Ryanair, Air France-KLM ja British Airways (*Lähde: SRS Analyser, 17.9.2007 alkanut viikko*). Viime vuosina monet halpalentoyhtiöt, kuten Sterling Airlines A/S ja Germanwings GmbH, ovat avanneet reittejä Helsinkiin ja Helsingistä. Useimmat näistä yhtiöistä ovat kuitenkin sittemmin vetäytyneet kyseisiltä reiteiltä. Yhtiön johdon käsityksen mukaan tämä johtuu useista tekijöistä, mukaan lukien (i) Suomen etäisyys Euroopan suurista asutuskeskuksista, mikä johtaa pitkiin matka-aikoihin ja vähentää lyhyellä maassaoloajalla toimivien halpalentoyhtiöiden kilpailuetua, (ii) markkinoiden yleinen pienuus ottaen huomioon Suomen suhteellisen pienilukuinen väestö ja (iii) sivulentoasemien puuttuminen Suomen asutuskeskusten läheisyydestä.

Eurooppa-Aasia -kaukolentomarkkinoilla Yhtiö kilpailee useiden lentoyhtiöiden kanssa pääasiassa yhteysliikenteen pohjalta. Vaikka Yhtiö on erikoistunut tällaiseen liikenteeseen ja sillä on maantieteellinen etu, sen osuus näistä markkinoista on edelleen varsin pieni, noin 4 prosenttia Euroopan ja niiden neljän Aasian maan välisillä reiteillä, joihin Finnair lensi 30.6.2007 päättyneellä kuuden kuukauden jaksolla (*Lähde: IATA BSP / PaxIS-tietokanta*). Suurimmat yhtiöt Eurooppa-Aasia -markkinoilla ovat Lufthansa, Air France-KLM, Thai Airways International Plc ("Thai Airways") ja British Airways. Matkustajapaikkojen määrän perusteella Yhtiö oli kesäkuussa 2007 markkinoiden kymmenenneksi suurin lentoyhtiö näillä markkinoilla, ja se kasvoi kaikkein nopeinta vuosivauhtia (*Lähde: SRS Analyser, kesäkuu 2007*). Kaukolentomarkkinoilla on myös nopeasti kasvavia yhtiötä, kuten Emirates Airlines Lähi-idässä, ja aasialaiset yhtiöt, kuten Air China Ltd ("Air China"), Korean Air

Lines Co. Ltd (”Korean Air”), Thai Airways ja Air India Ltd. Yhtiön johdon käsityksen mukaan eräs Yhtiön kilpailueduista on se, että se toimii suhteellisen ruuhkattomalla Helsinki-Vantaan lentoasemalla, mikä mahdollistaa lyhyet ajat yhteyksien välillä.

Rahtimarkkinat

Lentorahtimarkkinat ovat maailmanlaajuiset markkinat, joilla kilpaillaan ankarasti sekä suurten ja vakiintuneiden lentorahtiyhtiöiden että muutamalla lentokoneella liikennöivien, rajallisia lisäarvopalveluja tarjoavien pienempien toimijoiden kesken. Suurin osa Yhtiön rahtituotoista muodostuu Aasiasta Eurooppaan kuljetetusta rahdista. Kolmena viime vuonna Aasiaan ja Aasiasta suuntautuvassa rahtiliikenteessä on ollut epätasapainoa. Vaikka rahtikapasiteetin kysyntä kuljetuksille Aasiasta Eurooppaan on ollut voimakasta, rahdinkuljettajat ovat kärsineet eurooppalaisten vientiyritysten vähäisestä kysynnästä. Merkittäviä markkinaosuuksia hallitsevia rahtilento-yhtiöitä ovat Lufthansa Cargo, Singapore Airlines Ltd, Cargolux, Cathay Pacific Airways Ltd. (”Cathay Pacific”), Emirates Airlines, Korean Air Cargo ja British Airways.

Lomamatkamarkkinat

Valmismatkajärjestäjänsä Aurinkomatkat-Suntoursin kautta Yhtiön osuus Suomen pakettilomamarkkinoilla oli matkustajamäärällä mitattuna noin 37 prosenttia vuonna 2006. Se on markkinajohtaja myös Suomesta lähtevissä lomalennoissa, ja kaikki merkittävät matkanjärjestäjät ovat sen asiakkaita (*Lähde: Suomen matkatoimistoalan liitto*). Valmismatkamarkkinoilla Yhtiön merkittävimmät kilpailijat ovat Finnmatkat (osa TUI Travel Plc:tä) ja Tjäreborg (osa Thomas Cook Group Plc:tä).

FINNAIRIN LIIKETOIMINTA

Yleistä

Finnair on yksi maailman vanhimmissa toiminnassa olevista lentoyhtiöistä, ja se perustettiin vuonna 1923. Yhtiö toimii integroitujen reittiverkostojen liikennöitsijänä lentäen kotimaan, Euroopan ja mannertenvälisiä reittejä. Tällä hetkellä Yhtiö tarjoaa matkustajareittiliikenne- ja lentorahtipalveluja 13 kotimaan reitillä Suomessa, 34 suoralla reitillä Euroopan kohteisiin sekä kymmenellä suoralla mannertenvälisellä reitillä Aasiaan ja yhdellä suoralla reitillä New Yorkiin Pohjois-Amerikassa. Yhtiö on yksi yhdestätoista kansainvälisestä lentoyhtiöstä, jotka yhdessä muodostavat **oneworld**TM-lentoyhtiöallianssin. Vuonna 2006 Yhtiön liikevaihto oli 1 989,6 miljoonaa euroa verrattuna 1 871,1 miljoonaan euroon vuonna 2005. Yhtiön liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 1 611,8 miljoonaa euroa, josta 1 179,0 miljoonaa euroa eli 73,2 prosenttia muodostui Reittiliikenne-segmentin toiminnasta. Yhtiön palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 9 534 henkilöä.

Matkustajareittiliikenne- ja lentorahtipalvelujen lisäksi Yhtiöllä on vahva asema suomalaisilla lomaliikenne- ja matkapalvelumarkkinoilla, ja se tarjoaa lentotoimintaan liittyviä palveluja, kuten huolto-, maa- ja cateringpalveluja. Yhtiön liiketoiminta on jaettu seuraaviin segmentteihin: Reittiliikenne, Lomaliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut.

Yhtiön reittiverkoston perusta on sen liikenteellinen keskus, Helsinki-Vantaan lentoasema Suomessa. Yhtiön reittiverkosto on suunniteltu siten, että se yhdistää Finnairin Euroopan kohteet kasvavaan määrään Aasian kohteita Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Helsinki-Vantaan lentoaseman suotuisa maantieteellinen sijainti Euroopan koillisnurkassa mahdollistaa lyhimmän mahdollisen lentoajan Euroopan ja Aasian välillä yli 250 kaupunkipari-yhdistelmän osalta. Yhtiön reittiverkosto Euroopassa tarjoaa useita päivittäisiä lentoja valikoitujen eurooppalaisten kaupunkien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä, mahdollistaen näin tehokkaan syöttöliikenteen kaukolennoille Aasiaan, tarjoten aasialaisille asiakkaille enemmän kohteita Euroopassa sekä tarjoten suomalaisille ja eurooppalaisille liikeasiakkaille mahdollisuuden päivänsisäiseen edestakaiseen matkaan. Yhtiön kohteita Aasiassa ovat tällä hetkellä Peking, Shanghai, Hongkong ja Guangzhou Kiinassa; Delhi ja Mumbai Intiassa; Tokio, Osaka ja Nagoya Japanissa sekä Bangkok Thaimaassa. Yhtiö on myös ilmoittanut aikeistaan avata uuden reitin Souliin, Etelä-Koreaan kesällä 2008.

Yhtiön liikennöimään laivastoon kuului 63 lentokonetta 30.9.2007, ja laivaston keski-ikä oli 6,3 vuotta. Tämän jälkeen Yhtiölle on toimitettu kaksi uutta Embraer 190 -lentokonetta. Yhtiö on uudistanut laivastoaan jatkuvasti tukeakseen kasvustrategiaansa ja parantaakseen kilpailukykyään. Tällä hetkellä Yhtiöllä on sitova tilaus neljästä Embraer 190 -lentokoneesta, jotka toimitetaan vuosina 2008 ja 2009, ja tämän lisäksi sillä on vuoden 2012 loppuun saakka käytettävissä oleva optio tilata kuusi Embraer 170 tai 190 -lentokonetta. Kaksi uutta laajarunkoista Airbus A340 -lentokonetta odotetaan toimitettavan vuonna 2008 ja seitsemän Airbus A330 -lentokonetta vuosina 2009 ja 2010. Lisäksi Yhtiöllä on kolme toistaiseksi käyttämätöntä optiota tilata Airbus A330 tai A340 -lentokoneita toimitettavaksi vuonna 2010. Tämä tarkoittaa sitä, että Yhtiö odottaa uusineensa koko laivastonsa ensi vuosikymmenen alkuun mennessä, jolloin sillä olisi yksi Euroopan nykyaikaisimmista laivastoista.

Keskeiset vahvuudet

Yhtiön johto uskoo, että Finnairin asema yhtenä Pohjois-Euroopan johtavista lentoyhtiöistä perustuu seuraaviin avainvahvuuksiin:

- ***Johtava markkina-asema Suomessa***

Finnairin suomalaiset juuret johtavat vuoteen 1923, ja se on markkinajohtaja kotimaan reittiliikenteessä sekä Suomeen saapuvissa ja Suomesta lähtevissä kansainvälisissä lennoissa. Sen markkinaosuus kaikista Suomeen saapuvista ja Suomesta lähtevistä lennoista oli Finavian mukaan 59 prosenttia 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Lisäksi Yhtiöllä oli Suomen Matkatoimistoalan liitto ry:n mukaan valmismatkanjärjestäjä Aurinkomatkat-Suntoursin kautta matkustajamäärällä mitattuna noin 37 prosentin markkinaosuus valmismatkoista Suomen markkinoilla vuonna 2006, ja se on Suomesta lähtevien lomalentojen markkinajohtaja, asiakkaanaan kaikki suurimmat matkanjärjestäjät. Yhtiön vahvan aseman ansiosta monet kansainväliset yritykset ovat sen avainasiakkaita.

- ***Liikenteellisen keskuksen strateginen sijainti Suomessa, ja sen korkealaatuinen infrastruktuuri sekä hyvät kuljetusyhteydet***

Yhtiö hyödyntää liikenteellisen keskuksensa, Helsinki-Vantaan lentoaseman, suotuisaa maantieteellistä sijaintia, joka mahdollistaa lyhimmän mahdollisen lentoajan Euroopan ja Aasian välillä yli 250

kaupunkipariyhdistelmän osalta. Lisäksi Yhtiö hyötyy Helsinki-Vantaan lentoaseman korkealaatuisesta infrastruktuurista ja kuljetusyhteyksistä. Lentoaseman tehokkaan tilasuunnittelun ansiosta matkustajien siirtyminen lennolta toiselle on nopeaa, lyhimmillään 35 minuuttia, mikä lyhentää kauttakulkuliikenteen kokonaismatka-aikaa. Lentoaseman palvelujen ja infrastruktuurin korkeatasoisuudesta on osoituksena se, että Helsinki-Vantaan lentoasema on useissa asiakaskyselyissä sijoittunut yhdeksi maailman parhaista lentoasemista. Yhtiö tekee yhteistyötä Helsinki-Vantaan lentoaseman ylläpitäjän Finavian kanssa kehittääkseen Helsinki-Vantaasta houkuttelevan palvelutarjonnan palvelukonseptia. Helsinki-Vantaan lentokentällä on jo nyt kolme kiitorataa, ja lentoaseman terminaalin laajennuksen, jonka odotetaan tällä hetkellä valmistuvan syyskuun 2009 loppuun mennessä, uskotaan mahdollistavan lentoaseman matkustajakapasiteetin lisäyksen sekä parantavan lentoaseman tehokkuutta edelleen. Helsinki-Vantaan lentoaseman johtavana lentoyhtiönä Yhtiöllä on hyvät edellytykset hyödyntää lentoaseman infrastruktuuria, mikä tarjoaa puitteet Yhtiön kasvustrategian toteuttamiseen.

- ***Verkostoliikennöijä, jolla on keskeinen kilpailuasema Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä***

Verkostoliikennöijänä Yhtiö lentää tällä hetkellä yhteensä 58 kohteeseen liikenteellisestä keskuksestaan Helsinki-Vantaan lentoasemalta. Yhtiön asema lähtö- ja saapumisaikojen jaossa Helsinki-Vantaan lentoasemalla on vahva, ja sillä on hallussaan merkittävä määrä tärkeimpiä lähtö- ja saapumisaikoja. Tämä on tärkeä edellytys kauttakulkuliikenteen vaihtoajan minimoinnille ja vähentää kokonaismatka-aikaa Euroopan ja Aasian välillä, mikä on tärkeä tekijä lentoja varaaville matkatoimistoille ja matkustajille. Tällä hetkellä Yhtiö lentää kymmeneen kohteeseen Aasiassa ja on viime vuosina keskittynyt parantamaan myös Euroopan sisäistä reittiverkostoaan tarjoamalla useita päivittäisiä reittilentoja valikoitujen eurooppalaisten kaupunkien ja Helsinki-Vantaan lentokentän välillä hankkiakseen näin syöttöliikennettä kaukolennoille Aasiaan, tarjotakseen aasialaisille asiakkailleen useampia kohteita Euroopassa sekä tarjotakseen suomalaisille ja eurooppalaisille liikeasiakkaille mahdollisuuden päivänsisäiseen edestakaiseen matkaan. Keväällä 2007 Yhtiö uudisti reittiverkostoaan niin, että nykyään kaikkiin sen kohteisiin pääsee suorilla lennoilla ilman välilaskuja. Yhtiön johto uskoo, että nopea yhteys Aasiaan yhdessä kasvaneen vuorotiheyden ja suorien Helsinkiin saapuvien sekä sieltä lähtevien yhteyksien kanssa tarjoavat Yhtiölle hyvän aseman lisätä markkinaosuuttaan kasvavilla Aasian markkinoilla.

- ***Moderni ja yhtenäinen laivasto***

Yhtiö toteuttaa parhaillaan laajaa investointiohjelmaa laivastonsa uudistamiseksi. Yhtiö odottaa, että ensi vuosikymmenen alussa sillä on nykyaikainen, ainoastaan Airbus A340/A330 -lentokoneista koostuva kaukoliikennelaivasto ja että sen käytössä on myös kotimaan ja Euroopan liikenteessä nykyaikainen laivasto, jossa käytetään A319/A320/A321 -lentokoneita ja Embraer- lentokoneita. Nykyaikaisen laivaston käyttö pienentää polttoainekustannuksia modernien lentokoneiden paremman polttoainetehokkuuden myötä, vähentää huoltokustannuksia sekä pidentää huoltoväliä ja takaa näin matkustajille parempaa, mukavampaa ja luotettavampaa palvelua. Uusi teknologia myös rasittaa ympäristöä vähemmän ja antaa Yhtiölle hyvän aseman toimia markkinoilla, joilla ympäristösääntely ja matkustajien ympäristötietoisuus ovat lisääntymässä. Lisäksi yhtenäisempi laivasto auttaa vähentämään Yhtiön lentäjien ja matkustamohenkilökunnan koulutuskustannuksia ja mahdollistaa henkilökunnan joustavamman käytön. Embraer- ja Airbus-lentokoneiden kokoerojen ansiosta Yhtiö pystyy myös optimoimaan lentokoneiden käytön kullakin Euroopan ja kotimaan reitillä odotetun kysynnän perusteella, mikä parantaa koneiden käyttöä ja käyttöasteita.

- ***Vahva brändi, johon yhdistetään korkea palvelun laatu***

Finnairin brändi on vakiintunut ja vahva brändi Suomessa, muissa Pohjoismaissa ja Baltian maissa. Finnairin brändi asettaa Yhtiön korkean palvelun lentoyhtiöksi, jolla on vahvat näytöt asiakastytyvyydestä. Yhtiön brändiarvoja ovat turvallisuus, raikkaus, luovuus ja suomalaisuus. Yhtiö pyrkii kehittämään brändinsä tunnettuutta päämarkkinoidensa ulkopuolella hyödyntämällä avainvahvuuttaan eli korkealaatuista palvelua. Finnair Plus -kanta-asiakasohjelman avulla Yhtiö kykenee tarjoamaan asiakkailleen entistä henkilökohtaisempaa ja kattavampaa palvelua.

- ***Menestyksellä maailmanlaajuinen yhteistyöverkosto***

Yhtiö on korkealaatuisten lentoyhtiöiden maailmanlaajuisen oneworld™-allianssin jäsen. Yhtiön johto uskoo, että suhde oneworld™-allianssiin tarjoaa Yhtiölle monia etuja. Yhteistyö oneworld™-allianssin ja muiden lentoyhtiöiden kanssa tuo Yhtiölle näkyvyyttä maailmanlaajuisesti sekä lisätuottoja ja kustannussäästöjä. Lisäksi allianssi laajentaa asiakkaiden yhteysvaihtoehtoja entisestään. Jäsenyys oneworld™-allianssissa on tarjonnut Yhtiölle puitteet laajentaa yhteistyötä muiden allianssiin kuuluvien lentoyhtiöiden, kuten pohjoisamerikkalaisen American Airlines Inc:in ("American Airlines"), espanjalaisen Iberia Airlinesin ("Iberia") ja

japanilaisen Japan Airlines International Co. Ltd:n ("Japan Airlines") kanssa. Sen lisäksi, että Yhtiö on oneworld™-allianssin jäsen, se toimii reittiverkostonsa vahvistamiseksi yhteistyössä useiden kumppanuuslentoyhtiöiden kanssa, kuten Brussels Airlinesin kanssa Brysseliin ja siitä edelleen Etelä-Eurooppaan suuntautuvassa liikenteessä, sekä Aeroflotin kanssa Venäjällä.

- ***Kokenut johto ja pätevä henkilöstö***

Yhtiöllä on kokenut johto ja erittäin pätevät lentäjät, matkustamopalveluhenkilökunta sekä tekninen ja maapalveluhenkilöstö. Ammattitaitoinen, motivoitunut ja sitoutunut henkilöstö on eräs Yhtiön toiminnan tärkeimmistä voimavaroista. Yhtiö tekee aktiivisesti työtä parantaakseen henkilöstönsä osaamista, sitoutumista Finnairin visioon ja työtyytyväisyyttä sekä edistääkseen joustavuutta, tuottavuutta ja innovatiivisuutta nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä liiketoimintatavoitteidensa mukaisesti.

Liiketoimintastrategia

Yhtiön visiona on olla laatu- ja ympäristötietoisien lentomatkustajan halutuin vaihtoehto pohjoisen pallonpuoliskon mannertenvälisessä liikenteessä strategiansa mukaisilla alueilla vuoteen 2017 mennessä. Visiossa pääkasvualueiksi määritellään reittiliikenne Euroopan ja Aasian välillä, ja tulevaisuudessa myös Pohjois-Amerikan ja Aasian välillä Helsinki-Vantaan lentoaseman suotuisaa maantieteellistä sijaintia hyödyntäen.

Yhtiön strateginen päämäärä on kestävä ja kannattava kasvu, joka tekee siitä houkuttelevan sijoituskohteen osakkeenomistajilleen. Yhtiön johto uskoo, että Yhtiö voi saavuttaa strategisen tavoitteensa toteuttamalla seuraavia strategisia avaintoimenpiteitä:

- ***Euroopan ja Aasian välisen liikenteen kasvattaminen jatkossakin, ja Helsinki-Vantaan lentoaseman suotuisan maantieteellisen sijainnin hyödyntäminen***

Yhtiön kasvustrategian keskeisenä tavoitteena on hyödyntää sen liikenteellisen keskuksen, Helsinki-Vantaan lentoaseman, maantieteellistä sijaintia ja korkealaatuista palveluntarjontaa kasvattaakseen edelleen liikennettään Euroopan ja Aasian välillä. Yhtiö lentää tällä hetkellä viikoittain 59 lentoa Aasiaan, ja se pyrkii lisäämään kapasiteettiaan tällä markkinalla ottamalla käyttöön uusia reittejä ja lisäämällä nykyisten reittien vuorotiheyttä kasvattaakseen osuuttaan tällä nopeimmin kasvaviin kuuluvalla kaukolentomarkkinalla. Sen lisäksi, että Yhtiö on lisännyt kohteitaan Aasiassa ja kasvattanut vuorotiheyttä Aasian reiteillä, se pyrkii kasvattamaan päivittäistä lentotarjontaansa Euroopan kohteisiin sekä avaamaan uusia yhteyksiä valikoituihin Euroopan kaupunkeihin, joista ei ole tällä hetkellä suoria lentoja Aasiaan. Tällä hetkellä Yhtiön tarjontaan kuuluu jo vähintään yksi päivittäinen lento kaikkiin sen tärkeimpiin kohteisiin Euroopassa, ja se pyrkii tarjoamaan päivittäiset yhteydet kaikkiin Aasian-kohteisiinsa noin vuoteen 2010 mennessä kysynnän mukaan ja liikennöimisöikeuksien sallimissa rajoissa. IATAN ennusteiden mukaan Euroopan ja Aasian/Tyynenmeren alueen välisen liikenteen matkustajamäärän odotetaan kasvavan vuosittain keskimäärin 6,5 prosenttia vuosina 2006–2011, ja Yhtiön johto uskoo, että Yhtiö on hyvässä asemassa hyödyntääkseen tätä kehitystä. Tulevaisuudessa Yhtiö saattaa etsiä myös uusia mahdollisuuksia hyödyntää Helsinki-Vantaan lentoaseman suotuisaa maantieteellistä sijaintia. Esimerkiksi jo tällä hetkellä Yhtiö lentää Intiassa Delhiin ja Mumbaiin, mikä tarjoaa sille mahdollisuuden kasvattaa tulevaisuudessa Pohjois-Amerikan ja Intian välistä liikennettä Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta.

- ***Vahvan markkina-aseman hyödyntäminen Suomessa sekä uusien kasvumahdollisuuksien etsiminen laajentamalla lähimarkkinoille***

Yhtiö pyrkii vastaamaan jatkossakin kotimaan lentojen sekä Suomen ja Euroopan kohteiden välisten reittien avainasiakaskuntansa vaatimuksiin sekä houkuttelemaan uusia asiakkaita tarjoamalla matkapalveluja kaikille asiakasryhmille. Yhtiön tavoitteena on tarjota vähintään kaksi päivittäistä lentoa kaikkiin tärkeimpiin Euroopan kohteisiin, jotta liikematkustajat Suomeen saapuvilla ja Suomesta lähtevillä lennoilla voisivat tehdä päivänsisäisiä liikematkoja. Yhtiö tarjoaa myös joustavia ja edullisia matkapalveluja houkutellakseen turisteja ja muita kustannustietoisia asiakasryhmiä. Yhtiön johto pitää laajaa palveluvalikoimaa kilpailuetuna ja uskoo, että Yhtiöllä on hyvät edellytykset säilyttää vahva markkina-asemansa kotimaan markkinoilla sekä Euroopan kohteiden ja Suomen välisillä reiteillä ja parantaa sitä edelleen. Lisäksi Yhtiö etsii jatkuvasti uusia mahdollisuuksia laajentaa toimintaansa Itämeren alueella, erityisesti Baltian maissa ja Venäjällä. Yhtiö omistaa entuudestaan valmismatkanjärjestäjän Virossa, ja lokakuussa 2007 se ilmoitti tehneensä sopimuksen enemmistöosuuden hankkimisesta venäläisestä matkatoimistosta ja matkanjärjestäjästä Calypsosta. Tämän uskotaan antavan Yhtiölle enemmän näkyvyyttä Venäjän markkinoilla, ja jos Venäjän markkinat avautuvat

tulevaisuudessa kansainvälisille lentoyhtiöille, se asettaa Yhtiön hyvään asemaan hyödyntää tästä syntyviä uusia mahdollisuuksia.

- ***Laivastoon tehtyjen investointien hyödyntäminen***

Yhtiön johto uskoo, että uusia tilattuja lentokoneita voidaan hyödyntää tehokkaasti Aasiaan ja Aasiasta suuntautuvien lentojen kasvavan kysynnän tyydyttämiseen. Yhtiön Aasian reittiliikenne kasvoi 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla myydyillä henkilökilometreillä mitattuna 30,9 prosenttia verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon. Yhtiön johto suunnittelee keskittävänsä kapasiteetin kasvua ennemmin vuorotiheyksien lisäämiseen nykyisiin kohteisiin kuin uusien reittien avaamiseen. Yhtiö on yksilöinyt mahdollisia uusia reittejä sekä Euroopassa että Aasiassa, mutta jokaisen uuden reitin avaaminen tai vuorotiheyden lisääminen perustuu yksityiskohtaiseen analyysiin kyseisistä markkinoista ja siitä, kuinka uusi reitti sopisi olemassa olevaan verkostoon. Nykyaikaisen laivaston käyttö tarjoaa Yhtiölle myös operatiivisia etuja ja kulusäästöjä uusien lentokoneiden paremman polttoainetehokkuuden sekä toiminta- ja koulutuskustannusten vähenemisen myötä.

- ***Tuottojen maksimointi***

Yhtiö aikoo keskittyä jatkossakin laivastonsa tehokkaaseen käyttöön, jossa optimoidaan koneiden lento-tuntimäärä ja maksimoidaan matkustaja- ja rahtituotot aktiivisen tuotonhallinnan ja hinnoittelun avulla. Yhtiö hyödyntää kysynnän historiallista toteutumaa tulevan kysynnän arvioinnissa. Eri hintatyyppien saatavuutta säädellään kysynnän historiallisen toteutuman sekä varaustilanteen kehittymisen seurannan perusteella. Tuotto-optimointijärjestelmää kehitetään siten, että kaupunkipariyhdistelmien hinnoittelua voidaan ohjata markkinapaikkakohtaisesti. Yhtiö aikoo edelleen noudattaa kurinalaisuutta uusien reittien avaamisessa ja seuraa jatkuvasti kunkin reitin kannattavuutta ja merkitystä Yhtiön ja sen verkoston kannalta.

- ***Kustannusten tarkka hallinta***

Yhtiö keskittyy jatkossakin tarkkaan kustannusten hallintaan säilyttääkseen kilpailukykyänsä. Yhtiön laivaston uudenaikaistaminen tarjoaa hyvän perustan yksikkökustannusten alentamiseen, ja laivaston uudistamisen odotetaan toteuduttuaan johtavan konkreettisiin kustannussäästöihin. Tärkeä osa kustannustenhallintaa on tuottavuuden parantaminen, jotta Yhtiö voi kilpailla muiden toimijoiden kanssa Eurooppa-Aasia -kaukolen-tomarkkinoilla. Esimerkiksi toukokuussa 2006 Yhtiö julkisti tavoitteensa alentaa kustannuksia uudistamalla organisaatiotaan, pääasiassa tukitoimintojaan. Yhtiön henkilöstöstrategian keskeisenä tavoitteena on palkata uutta henkilöstöä kasvavan Aasian liikenteen tukemiseksi, parantaa lentohenkilöstön tuottavuutta ja pyrkii säästöihin työvoimavaltaisissa tukitoiminnoissa. Yhtiö onnistui 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla vähentämään yksikkökustannuksiaan 4,6 prosenttia verrattuna vuoden 2006 vastaavaan jaksoon.

- ***Liiketoimintaportfolion optimoinnin jatkaminen***

Hallitakseen kustannusrakennettaan Yhtiö optimoi jatkuvasti liiketoimintaportfoliotaan parantaakseen Yhtiön operatiivista tehokkuutta. Yhtiö on myynyt ja ulkoistanut osan tukitoiminnoistaan, jotka aikaisemmin tuotettiin sisäisesti, ja se arvioi jatkossakin liiketoimintaportfoliotaan sekä tavoittelee lisäarvoa ulkoistusten, kumppanuuksien ja omistajuusjärjestelyjen avulla. Näiden toimenpiteiden tarkoituksena on maksimoida Yhtiön keskeisten lentotoimintojen kasvumahdollisuudet. Yhtiön johto pitää tällaista liiketoimintaportfolion optimointia tärkeänä osana kestävä ja kannattavan kasvun strategiassaan.

Taloudelliset tavoitteet

Strategiansa mukaisesti Yhtiö on määritellyt tavoitteikseen jatkuvan kasvun ja kannattavuuden, ja se on hyväksynyt taloudelliseksi tavoitteekseen tuottaa taloudellista lisäarvoa enemmän kuin arvioitu pääoman painotettu keskikustannus ennen veroja, 9,5 prosenttia. Yhtiö katsoo onnistuneensa tavoitteessaan, mikäli se saavuttaa taloudellisen suhdannekierron ajalta kuuden prosentin liikevoittomarginaalin ja 17 prosentin EBITDAR-marginaalin. Yhtiö on omaksunut myös tasetta koskevan tavoitteen, jonka mukaan lentokoneiden leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste ei saa nousta yli 140 prosentin.

Ei ole varmuutta, että Yhtiö saavuttaa edellä esitetyt taloudelliset tavoitteet tai saavutettuaan tavoitteensa kykenee pysymään niissä jatkossakin. Katso ”Tulevaisuutta koskevat lausumat” ja ”Riskitekijät—Yhtiön liiketoimintaan liittyviä riskejä”.

Historia

Finnair Oyj, alkuperäiseltä nimeltään Aero O/Y, on yksi maailman vanhimmista edelleen toimivista lentoyhtiöistä. Aero O/Y perustettiin 1.11.1923, ja se lensi ensimmäisen lentonsa 20.3.1924 Helsingistä Tallinnaan. Ensimmäisen toimintavuotensa aikana Aero kuljetti yhteensä 269 matkustajaa, ja sen palveluksessa oli seitsemän henkilöä. Vuonna 1952 Aero O/Y kuljetti jo yli 100 000 matkustajaa.

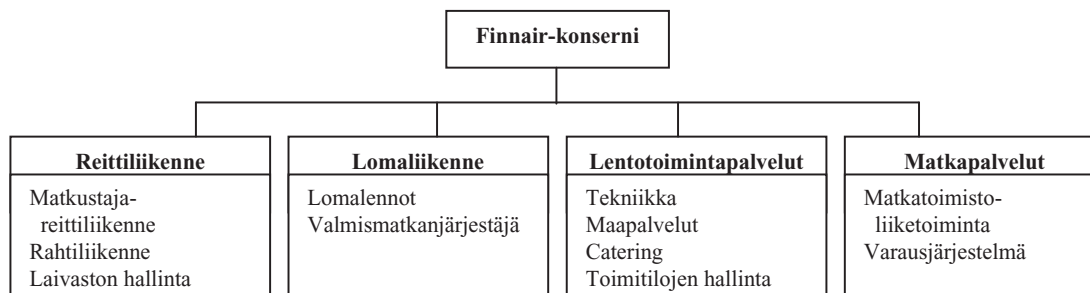
Vuonna 1953 Aero O/Y alkoi käyttää markkinoinnissaan nimeä Finnair, vaikkakin yhtiön nimenä säilyi Aero O/Y joulukuuhun 1968 saakka, jolloin se muutettiin Finnair Oy:ksi. Finnair listattiin Helsingin Pörssiin 26.6.1989. Vuonna 1997 Yhtiön viralliseksi nimeksi tuli Finnair Oyj, ja 1.9.1999 Yhtiöstä tuli täysjäsen maailmanlaajuisessa **oneworld**TM-allianssissa, jossa on tällä hetkellä yksitoista jäsentä. Yhtiön vuonna 1999 esittelemä kasvustrategia muutti Yhtiön toiminnan painopistettä paikallisesta, kansallisesta lentoyhtiöstä kansainväliseksi verkostoliikennöijäksi. Yhtiö on uudistanut laivastoaan jatkuvasti tukeakseen kasvustrategiaansa ja parantaakseen kilpailukykyään.

Vuonna 2001 Yhtiö otti alkuperäisen nimensä uudelleen käyttöön perustaessaan Viroon lentoyhtiön nimeltä Aero Airlines. Yhtiö on ilmoittanut lopettavansa Aero Airlinesin toiminnan vuoden 2008 alussa.

Vuonna 2003 Yhtiö osti 85 prosentin osuuden ruotsalaisen lentoyhtiön Nordic Airlink Holding AB:n (joka harjoittaa liiketoimintaa FlyNordic-nimellä) osakkeista ja loput 15 prosenttia vuonna 2004. Norwegian Air Shuttle ASA ja Yhtiö allekirjoittivat kesäkuussa 2007 sopimuksen FlyNordicin myynnistä. Kauppa saatettiin päätökseen lokakuussa 2007.

Liiketoimintasegmentit

Yhtiön liiketoiminta on jaettu seuraaviin segmentteihin: Reittiliikenne, Lomaliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut.



Reittiliikenne

Reittiliikenne-segmentti on liikevaihdolla mitattuna Yhtiön tärkein segmentti. Reittiliikenne-segmentin liiketoiminta koostuu matkustajareitti- ja lentorahtiliikenteestä sekä lentokoneiden hallinnasta. Segmentissä toimivia Yhtiön tytäryhtiöitä ovat Aero Airlines, Finnair Cargo Oy ja Finnair Aircraft Finance Oy. Reittiliikenne-segmentin liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 1 257,8 miljoonaa euroa (josta 1 179,0 miljoonaa euroa eli 93,7 prosenttia oli ulkoista liikevaihtoa), ja 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla sen palveluksessa oli keskimäärin 4 145 henkilöä.

Matkustajareittiliikenne. Matkustajareittiliikenne-liiketoimintayksikkö vastaa kotimaisesta ja kansainvälisestä reittiliikenteen harjoittamisesta, reittiverkoston suunnittelusta, palvelujen tuotekehityksestä, myynnistä ja markkinoinnista, yhteistyöstä muiden lentoyhtiöiden kanssa sekä laivastonhallinnasta. Yhtiön liikennöimään matkustajareittiliikennelaivastoon kuului 56 lentokonetta 30.9.2007. Suurinta osaa matkustajareittiliikenteestä liikennöidään Finnair-brändillä, kuten jäljempänä kohdassa ”—Reittiverkosto” on tarkemmin kuvattu, Yhtiön tytäryhtiön Aero Airlinesin liikennöimiä lentoja lukuun ottamatta. Aero Airlines perustettiin vuonna 2001 lentämään potkuriturbiinikoneilla kotimaan reittejä Etelä-Suomessa sekä reittejä Baltian maihin ja Baltian maista. Yhtiö on ilmoittanut lopettavansa Aero Airlinesin toiminnan vuoden 2008 alussa keskittyäkseen nykyaikaistetun suihkukonelaivastonsa liikennöintiin. Matkustajareittiliikenne-liiketoimintayksikön palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 2 663 henkilöä.

Seuraavassa taulukossa on esitetty Matkustajareittiliikenne-liiketoimintayksikön liikennetietoja jaoteltuina maantieteellisten alueiden mukaan:

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
Matkustajien lukumäärä, (tuhatta)					
Suomi	1 288,1	1 535,7	2 016,1	2 066,9	2 296,2
Eurooppa	3 581,2	3 479,6	4 501,6	4 189,5	3 713,2
Aasia	837,7	665,9	889,8	707,6	616,4
Pohjois-Amerikka	108,1	113,2	142,8	160,7	156,9
Yhteensä	5 815,1	5 794,4	7 550,3	7 124,7	6 782,7
Myydyt henkilökilometrit, (miljoonaa)					
Suomi	679,8	765,3	998,4	1 032,9	1 137,1
Eurooppa	4 646,4	4 106,3	5 258,9	4 822,4	4 362,0
Aasia	5 911,9	4 520,0	6 044,9	4 749,1	4 065,8
Pohjois-Amerikka	713,4	747,6	942,7	1 089,9	1 063,0
Yhteensä	11 951,6	10 139,2	13 244,9	11 694,3	10 627,9
Matkustajakäyttöaste, (%)					
Suomi	61,4	57,3	56,9	53,9	55,1
Eurooppa	69,2	68,6	67,5	61,6	57,4
Aasia	78,5	79,0	77,4	76,9	76,1
Pohjois-Amerikka	83,3	85,0	82,9	81,6	80,9
Yhteensä	73,7	72,8	71,6	67,7	65,1

Rahtiliikenne. Finnair Cargo Oy on Yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö ja vastaa lentorahdin kuljetuksesta lentokentältä toiselle. Cargolla ei ole omaa rahtilaivastoa, vaan se käyttää Yhtiön matkustajakoneiden koko rahtikapasiteettia sekä vuokraa markkinatilanteen mukaan lisäkapasiteettia muilta rahtilentoyhtiöiltä. Rahtitoiminnan keskus on Helsinki-Vantaan lentoasemalla, jossa Yhtiöllä on yksi Pohjoismaiden suurimmista rahtitermiinaaleista. Finnair Cargon Helsinki Gateway -terminaali tarjoaa yhteistyökumppaniensa kanssa yhteydet Aasiasta Eurooppaan, Baltian maihin ja Pohjois-Amerikkaan. Yhtiö toimii lisäksi yhteistyössä Cargoluxin kanssa lennoilla Helsingistä Hongkongiin ja Luxemburgiin. Rahtiliikenne-liiketoimintayksikkö kuljetti 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 71 125 tonnia rahtia ja postia. Rahtiliikenne-liiketoimintayksikön palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 437 henkilöä.

Seuraavassa taulukossa on esitetty Rahtiliikenne-liiketoimintayksikön liikennetietoja:

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
Myydyt rahtitonnikilometrit, (miljoonaa)	936	644	918	726	687
Rahtikäyttöaste, (%)	42,0	56,4	54,3	61,5	58,1
Kokonaisrahti, (tuhatta tonnia)	71 125	69 553	93 807	90 242	86 245

Laivaston hallinta. Finnair Aircraft Finance Oy vastaa Yhtiön lentokoneiden hallinnoinnista ja rahoituksesta.

Lomaliikenne

Lomaliikenne-segmenttiin kuuluvat Lomalennot-liiketoimintayksikkö ja valmismatkanjärjestäjä Aurinkomatkat-Suntours. Lisäksi Yhtiö aloitti vuoden 2007 alkupuolella uuden valmismatkakonseptin takeOFF-brändillä. TakeOFF on nuorisolle suunnattu vain internetin ja puhelinpalvelun kautta myytävä alhaisten hintojen valmismatka-brändi. Lomaliikenne-segmentin liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 289,8 miljoonaa euroa (josta 285,1 miljoonaa euroa eli 98,4 prosenttia oli ulkoista liikevaihtoa), ja 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla sen palveluksessa oli keskimäärin 372 henkilöä.

Lomalennot. Lomalennot-liiketoimintayksikkö vastaa tilauslentojen ja osittaisten tilauslentojen (*part charter*) tarjoamisesta matkanjärjestäjille ja matkatoimistoille sekä lomareittilentojen (pelkät lennot) tarjoamisesta lomakohteisiin. Tällä hetkellä Yhtiö liikennöi lomalennoita noin sataan kohteeseen. Se lentää pääasiassa Välimeren, Kanarian saarten ja Kaakkois-Aasian sekä Karibian ja Etelä-Amerikan lomakohteisiin. Yhtiöllä on seitsemän Boeing 757 -lentokoneen laivasto, jota käytetään lomaliikenteen tarpeisiin. Tämän lisäksi Reittiliikenne-segmentin kapasiteettia käytetään tarvittaessa muuttuvien tarpeiden täyttämiseen ja kohdevalikoiman laajentamiseen. Lomalennot-liiketoimintayksikkö on markkinajohtaja tilauslennoissa, ja kaikki merkittävät Suomessa toimivat matkanjärjestäjät ovat sen asiakkaita. Vuonna 2006 Lomalennot kuljetti yli 1,2 miljoonaa matkustajaa. Suosittuihin lomakohteisiin myytyjen pelkkien lentojen määrä vuoden 2007 yhdeksänä ensimmäisenä kuukautena oli noin

100 000 verrattuna noin 83 000 vastaavalla jaksolla vuonna 2006. Kaikista 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla myydyistä matkustajapaikoista noin 470 400 myytiin Aurinkomatkat-Suntoursille. Muita suurimpia lomalentoasiakkaita ovat Tjäreborg ja Finnmatkat. Lomalennot-liiketoimintayksikön palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 25 henkilöä.

Aurinkomatkat-Suntours. Aurinkomatkat-Suntours on Suomen suurin valmismatkanjärjestäjä, jonka markkinaosuus vuonna 2006 oli noin 37 prosenttia Suomen matkatoimistoalan liiton mukaan. Vuonna 2006 myytyjen matkojen määrä kasvoi 5,5 prosenttia vuoteen 2005 verrattuna ja oli 344 227 matkaa. Aurinkomatkat-Suntours järjestää vuosittain lomia noin 150 kohteeseen 40 maassa ja 900 hotellissa. Sen laaja valikoima sisältää rantalomapaketteja, lyhyitä kaupunkilomia, kiertomatoja, risteilyjä, ”SunSki”-hiihtolomia, ”SunSail”-purjehduslomia ja ”SunGolf”-golf-lomia. Lentojen ja hotellien lisäksi se järjestää lomakohteissa retkiä ja viihdeohjelmaa asiakkailleen, ja jokaisessa kohteessa on Aurinkomatkat-Suntoursin suomea puhuvia oppaita. Aurinkomatkat-Suntoursilla on Suomessa viisi myyntitoimistoa, jotka sijaitsevat Helsingissä, Turussa, Tampereella, Lahdessa ja Oulussa, sekä puhelinpalvelukeskus Helsingissä. Lisäksi Aurinkomatkat-Suntoursilla on yli 300 itsenäistä myyntiedustajaa Suomessa ja Virossa. Liiketoimintayksikön palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 336 henkilöä.

Vuoden 2007 alkupuolella Aurinkomatkat-Suntours osti Viron toiseksi suurimman matkanjärjestäjän Horizon Travelin. Myytyjen matkojen lukumäärällä mitattuna yhtiö muodostaa noin viisi prosenttia Aurinkomatkat-Suntoursin koko myynnin volyyymista. Lokakuussa 2007 Aurinkomatkat-Suntours teki sopimuksen enemmistöosuuden hankkimisesta venäläisestä matkatoimistosta ja matkanjärjestäjästä Calypsosta.

Lentotoimintapalvelut

Lentotoimintapalvelut-segmenttiin kuuluvat seuraavat tukitoiminnot: tekniikka, maapalvelut, cateringpalvelut ja toimitilojen hallinta. Lentotoimintapalvelut-segmentin liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 320,5 miljoonaa euroa (josta 89,0 miljoonaa eli 27,8 prosenttia oli ulkoista liikevaihtoa). Segmentin palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 3 730 henkilöä.

Tekniikka. Tekniikka-liiketoimintayksikkö vastaa lentokoneiden huoltopalvelujen tarjoamisesta Konserniin kuuluville yhtiöille ja kolmansille osapuolille. Näihin huoltopalveluihin kuuluvat laajamittaiset huolto- ja kunnostustyöt sekä yksittäiset korjaukset. Aikaisemmin suurin osa liiketoimintayksikön liikevaihdosta on muodostunut sisäisesti, mutta viime vuosina se on kehittänyt määrätietoisesti myös ulkoista liiketoimintaansa. Tällä hetkellä Yhtiö tarjoaa teknisiä palveluja noin 20 lentoyhtiölle. Yksi Tekniikka-liiketoimintayksikön tärkeimmistä ulkoisista asiakkaista on Aeroflot Cargo. Liiketoimintayksikön palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 1 854 henkilöä.

Maapalvelut. Northport Oy vastaa maapalveluista Helsinki-Vantaan lentokentällä. Muilla lentokentillä maapalvelut järjestetään yhteistyössä kumppanien kanssa. Northport Oy vastaa useista tehtävistä, kuten lähtöselvityksestä, lounge-palveluista, matkustajien lentokoneeseenotosta lähtöportilla, matkatavaroiden käsittelystä sekä toimintojen koordinoinnista lentokoneiden maakäsittelyn aikana. Liiketoimintayksikön palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 899 henkilöä.

Northport Oy:llä on tytäryhtiöt Tukholma-Arlandan ja Oslo-Gardemoenin lentokentillä. Yhtiö on tehnyt sopimuksen Ruotsin ja Norjan tytäryhtiöiden myynnistä. Lisätietoja on esitetty jäljempänä kohdassa ”— Olenaiset sopimukset”.

Catering. Finnair Catering Oy vastaa cateringpalvelujen ja -tuotteiden kehittämisestä, tuottamisesta ja myynnistä Helsinki-Vantaan lentoasemalta lähteville matkustajille. Lisäksi se vastaa tietyistä vähittäismyyntitoiminnoista ja myynnistä lentokentillä ja lentokoneissa. Tällä hetkellä Catering-liiketoimintayksiköllä on kolme tax free -myymälää Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Finnair Catering Oy valmistaa aterioita turistiluokkaan ja lomalennoille. Vuonna 2006 Cateringin logistiikkakeskus palveli noin seitsemää miljoonaa asiakasta. Catering on tärkeä osa Yhtiön brändin rakentamisessa. Viime vuosina Yhtiön lentoliikenteen catering on nimetty monissa asiakastutkimuksissa yhdeksi kolmesta parhaasta lentoyhtiöiden cateringpalveluista Euroopassa. Liiketoimintayksikön palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 960 henkilöä.

Toimitilojen Hallinta. Lentotoimintapalvelut-segmenttiin kuuluvat myös Yhtiön kiinteistöomaisuus, operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnointi ja ylläpito sekä toimitilapalvelujen hankinta, jotka ovat Finnair Facilities Management Oy:n vastuulla. Lisätietoja toimitilojen hallinnan toimintojen ulkoistamisesta YIT:lle vuonna 2006 on esitetty kohdassa ”Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät—Viimeaikaiset tapahtumat”. Liiketoimintayksikön palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 15 henkilöä.

Matkapalvelut

Matkapalvelut-segmentti vastaa Yhtiön koti- ja ulkomaisista matkatoimistopalveluista, matkojen varausjärjestelmistä Suomessa sekä matkatoimistojärjestelmien tuottamisesta. Matkapalvelut-segmentin liikevaihto oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 62,1 miljoonaa euroa (josta 58,7 miljoonaa euroa eli 94,5 prosenttia oli ulkoista liikevaihtoa). Segmentin palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 1 129 henkilöä.

Area. Area myi suurimman osan myyntitoimistoistaan vuonna 2006 SMT:lle, ja se keskittyy nyt kehittämään matkustuksenhallinta- ja konsultointipalveluja yritysasiakkaille. Lomamatkojen osalta Area on keskittänyt myynnin kokonaan internetiin ja puhelinpalveluunsa. Sillä on tällä hetkellä yhdeksän myyntitoimistoa Suomessa. Area myi 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 233 218 matkalippua verrattuna 238 043 matkalippuun samalla jaksolla vuonna 2006. Areal palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 296 henkilöä.

SMT. SMT on täyden palvelun matkatoimisto. Liikematkapalvelunsa lisäksi sillä on 28 toimiston toimistoverkosto ympäri Suomea. Sen muita myyntikanavia ovat internet ja puhelinpalvelu. SMT:n palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 490 henkilöä.

Estravel. Estravel on SMT:n tytäryhtiö sekä Viron johtava matkatoimisto. Se toimii kaikissa kolmessa Baltian maassa, ja sillä on 15 toimiston toimistoverkosto ympäri Baltian maita. Estravelin palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 210 henkilöä.

Amadeus Finland. Amadeus Finland on osa Amadeus IT Group SA:n kaupallista organisaatiota. Yhtiö omistaa 95 prosenttia Amadeus Finlandista, ja loput viisi prosenttia omistaa Amadeus IT Group SA. Amadeus Finland on matkanvarausjärjestelmien toimittaja, ja se omistaa oikeudet ”Amadeus System” -järjestelmään, joka on maailmanlaajuisesti johtava matkojen varausjärjestelmä. Amadeus Finlandin liikevaihto muodostuu Amadeus Systemin kautta tehdyistä varauksista, ja se tarjoaa myös koulutusta ja teknisiä palveluja järjestelmän alilisenssinhaltijoille. Noin puolet liikevaihdosta koostuu tietojärjestelmien kehitysprojekteista ja palvelumaksuista. Amadeus Finlandin ratkaisut on suunnattu matkatoimistoille, matkapalvelujen järjestäjille, yrityksille, turismi-järjestöille ja matkailijoille. Amadeus Finlandin palveluksessa oli 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla keskimäärin 36 henkilöä.

Laivasto

Yhtiön liikennöimään laivastoon kuului 63 lentokonetta 30.9.2007, joista 34 oli Yhtiön omia ja 29 vuokrattuja. Lisäksi Yhtiö vuokraa yhteensä kuutta omistamaansa konetta FlyNordicille.

Yhtiö liikennöi jo nyt yhdellä Euroopan nykyaikaisimmista kapearunkolaivastoista. Yhtiön Euroopan laivastoon 30.9.2007 kuului 29 Airbus A320 -koneperheen lentokonetta, kymmenen Embraer 170 -lentokonetta ja neljä Embraer 190 -lentokonetta. Yhtiön Euroopan lyhyen matkan liikenne perustuu Airbus A320 -koneperheen laivastoon, jota Yhtiö on nykyaikaistanut viime vuosina. Liikennöimisen aloittaminen pienempiin kohteisiin tehdään tyypillisesti pienemmillä Embraer-lentokoneilla. Embraerit ovat taloudellisia reiteillä, joilla kysyntä ei edellytä suurta lentokonetta. Vilkkaimmat kotimaan reitit lennetään Airbus- ja Embraer-koneilla. Etelä-Suomen reittejä sekä reittejä Baltian maihin ja Baltian maista liikennöi Yhtiön virolainen tytäryhtiö Aero Airlines, joka käyttää ATR-72 -potkuriturbiinikoneita. Yhtiö on ilmoittanut lopettavansa Aero Airlinesin toiminnan vuoden 2008 alussa. Samassa yhteydessä myydään jäljellä olevat kolme potkuriturbiinikonetta. Yhtiön Euroopan liikenteessä käyttämien lentokoneiden keski-ikä 30.9.2007 oli 4,3 vuotta.

Yhtiö aikoo uudistaa kaukoliikennelaivastonsa vuoteen 2010 mennessä laajarunkoisilla Airbus A340/A330 -lentokoneilla ja vuodesta 2014 alkaen uuden teknologian Airbus A350XWB -lentokoneilla. Kaukoliikennelaivaston uudistaminen aloitettiin heinäkuussa 2006, jolloin ensimmäinen Airbus A340 -lentokone otettiin käyttöön. Uusien Airbus A350XWB -lentokoneiden odotetaan muodostavan Yhtiön kaukoliikennelaivaston perustan vuoteen 2016 mennessä. Touko- ja kesäkuussa 2007 Yhtiö vastaanotti kaksi ensimmäistä Airbus A340 -lentokonetta, ja kaksi samanlaista lentokonetta odotetaan lisäävän laivastoon vuonna 2008. Meneillään olevan kaukoliikennelaivaston uudistamisen seurauksena Boeing MD-11 -lentokoneet odotetaan poistettavan käytöstä vuoden 2010 loppuun mennessä.

Ensi vuosikymmenen alussa Yhtiön reittiliikenteen käytössä odotetaan olevan vain kolmen tyyppisiä lentokoneita, eli laajarunkoiset Airbus A340/A330 -koneet kaukoliikenteen reiteillä ja kapearunkoinen Airbus 320 -koneperhe sekä Embraer 170/190 -lentokoneet lyhyillä ja keskipitkillä reiteillä. Lomalentoja lennetään jatkossakin Boeing 757 -lentokoneilla. Lisätietoja meneillään olevasta laivaston uusimisesta on esitetty kohdassa ”*Osakeannin tausta ja syyt sekä hankittavien varojen käyttö*”.

Seuraavassa taulukossa on esitetty tietoja Yhtiön laivastosta 30.9.2007. Lentokonetta koskeva optio tarkoittaa, että Yhtiöllä on valmistajalta varattu toimitusajankohta koneelle.

	<u>Istuimia</u>	<u>Omat</u>	<u>Vuokratut</u>	<u>Koko laivasto</u>	<u>Keskim. ikä (vuotta)</u>	<u>Sitovat tilaukset</u>	<u>Optiot</u>
Finnairin liikennöimät							
Airbus A319	123–126	7	4	11	6,0	0	0
Airbus A320	159	6	6	12	5,2	0	0
Airbus A321	196	4	2	6	6,7	0	0
Airbus A340	269	3	0	3	4,5	2	3 ⁽¹⁾
Airbus A330	—	0	0	0	—	7	3 ⁽¹⁾
Boeing MD-11	282	2	5	7	13,2	0	0
Boeing B757 ⁽²⁾	227	0	7	7	8,3	0	0
Embraer 170	76	6	4	10	1,5	0	6 ⁽³⁾
Embraer 190	100	3 ⁽⁴⁾	1 ⁽⁴⁾	4 ⁽⁴⁾	0,5	6	6 ⁽³⁾
ATR-72 ⁽⁵⁾	68	3	0	3	16,0	0	0
Airbus A350XWB	—	0	0	0	—	11	4 ⁽⁶⁾
Yhteensä, operoidut		34	29	63	6,3	29	13
Muut							
Boeing MD-80 ⁽⁷⁾	149–163	6	0	6	17,1	0	0
Yhteensä		<u>40</u>	<u>29</u>	<u>69</u>	7,3	<u>29</u>	<u>13</u>

(1) Optio ostaa yhteensä kolme Airbus A340- tai Airbus A330 -lentokonetta.

(2) Käytetään pääasiassa lomalennoissa.

(3) Optiot ostaa yhteensä kuusi Embraer 170- tai Embraer 190 -lentokonetta. Yhtiöllä on optiot ostaa lisää koneita nykyisten tilausten ehdoilla, mutta valmistaja ei vahvista toimitusajankohtaa/päivämäärää ennen kuin Yhtiö antaa option käyttämisestä peruuttamattoman ilmoituksen.

(4) Yhtiölle on toimitettu kaksi uutta Embraer 190 -lentokonetta 30.9.2007 jälkeen, minkä johdosta Yhtiön liikennöimien lentokoneiden kokonaismäärä on noussut 65:een. Lisäksi Yhtiö saattoi lokakuussa 2007 päätökseen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn (*sale-and-lease-back*), joka lisäsi vuokrattujen Embraer 190 -lentokoneiden määrää yhdellä (sekä vähensi vastaavasti omistettujen lentokoneiden lukumäärää).

(5) ATR-72 -laivasto on Aero Airlinesin käytössä. Yhtiö on ilmoittanut lopettavansa Aero Airlinesin toiminnan vuoden 2008 alussa. Samassa yhteydessä myydään jäljellä olevat kolme potkuriturbiinikonetta.

(6) Yhtiöllä on niin sanotut *rolling option* -sopimukset ostaa neljä Airbus A350XWB -lentokonetta lisää. Rolling option -sopimukset korvaavat optiot, ja niille määrätään toimitusajat optioiden toteutusjärjestyksessä.

(7) Boeing MD-80 -laivasto on vuokrattu yhtiön entiselle tytäryhtiölle FlyNordicille, joka myytiin Norwegian Air Shuttle ASA:lle vuonna 2007.

Reittiverkosto

Yleistä

Tällä hetkellä Yhtiö liikennöi reittilentoja 58 kohteeseen 28 maassa maailmanlaajuisesti, ja yhdessä kumppanuuslentoyhtiöidensä kanssa lisäksi 37 kohteeseen 14 maassa maailmanlaajuisesti. Säännöllisen reittiliikenteen lisäksi Yhtiö liikennöi lomalentona noin sataan kohteeseen, etupäässä Välimeren alueen lomakohteisiin, Kanariansaarille, Kaakkois-Aasiaan sekä Karibialle ja Etelä-Amerikkaan.

Kotimaan reitit

Yhtiö lentää Helsingistä 13:een kotimaan kohteeseen. Sen tärkeimpiä kotimaan kohteita ovat Oulu, Kuopio ja Rovaniemi sekä kausikohteet Ivalo ja Kittilä. Yhtiön strategiana kotimaan reittiverkostossa on keskittyä korkeamman volyymin reiteille, jotka voidaan lentää kannattavasti Embraer- ja Airbus-koneilla. Aero Airlines liikennöi tietyillä reiteillä Etelä-Suomessa, mutta Yhtiö on ilmoittanut lopettavansa Aero Airlinesin toiminnan vuoden 2008 alussa. Kotimaan verkoston aikataulut on suunniteltu siten, että ne tarjoavat hyvät meno-paluuyhteydet Suomen maakuntakaupungeista Helsinkiin ja takaisin sekä yhdistävät nämä kaupungit Yhtiön Euroopan ja kaukoliikenteen verkostoon. Tämän strategian mukaisesti Yhtiö on lopettanut omat lentonsa eräisiin matalan volyymin kaupunkeihin kotimaassa viime vuosina. Tarjotakseen yhteydet näihin kohteisiin Yhtiö toimii tällä hetkellä yhteistyössä Finncomm Airlinesin kanssa reiteillä 14 kotimaan kohteeseen.

Euroopan-reitit

Yhtiön reittiverkosto Euroopassa tarjoaa useita päivittäisiä reittilentoja useisiin Euroopan kaupunkeihin. Lentoaikataulut on laadittu siten, että ne tarjoavat nopeat yhteydet Aasian-lennoille. Tällä hetkellä Yhtiö liikennöi

reittilentoja Helsingistä 34 kohteeseen Euroopassa. Useimpia näistä reiteistä liikennöidään ympärivuotisesti. Yhtiö täydentää Euroopan-verkostonsa tekemällä yhteistyötä **oneworld**TM-kumppaniensa kanssa, Euroopassa erityisesti Iberian ja Malév Hungarian Airlines Plc:n ("Malév") kanssa. **oneworld**TM-kumppanien lisäksi Yhtiö toimii Euroopan verkostonsa vahvistamiseksi yhteistyössä useiden kumppanuuslentoyhtiöiden kanssa, kuten Brussels Airlinesin kanssa liikenteessä Brysseliin ja sieltä edelleen Etelä-Euroopan kohteisiin sekä Aeroflotin kanssa Venäjällä. Lisäksi FlyNordicin myynnin yhteydessä Yhtiö teki Norwegian Air Shuttle ASA:n kanssa yhteistyösopimuksen tavoittaakseen paremmin skandinaaviset asiakkaat.

Yhtiön strategia sen Euroopan reittiliikenneverkostossa on liikennöidä ainoastaan suoria lentoja, mikä helpottaa Eurooppa-Aasia -yhteyksien myyntiä, kun matkalla on vain yksi pysähtyminen Helsingissä. Tämä strategia perustuu vähintään kahteen päivittäiseen lentoon, aamulla ja iltapäivällä, jotta voidaan luoda lentoyhteydet Aasian-reiteille sekä lentoaikataulut, joilla suomalaiset yritysasiakkaat voivat tehdä päivänsisäisiä edestakaisia liikematkvoja Eurooppaan. Tällä hetkellä yli 80 prosenttia Yhtiön ympärivuotisista Euroopan reiteistä lennetään vähintään kahdesti päivässä. Moniin Euroopan suurimpiin kaupunkeihin lennetään neljästi päivässä tai useammin, jotta paikallisille matkustajille tarjotaan enemmän valinnanvaraa ja nämä kaupungit yhdistetään paremmin Aasian lentoreiteille. Neljän päivittäisen lennon aikataulu koostuu yleensä lähdöistä Helsingistä aamulla, keskipäivällä, iltapäivällä ja illalla. Neljän päivittäisen lennon aikataulu tarjoaa mahdollisuuden päivänsisäisiin matkoihin myös muista Euroopan kaupungeista Helsinkiin.

Aasian-reitit

Tällä hetkellä Yhtiö liikennöi 59 reittilentoa viikossa kymmeneen Aasian kohteeseen. Yhtiön kohteet Aasiassa ovat Delhi ja Mumbai Intiassa; Peking, Shanghai, Hongkong ja Guangzhou Kiinassa; Tokio, Osaka ja Nagoya Japanissa sekä Bangkok Thaimaassa. Aasiassa Yhtiö tekee verkostonsa laajentamiseksi yhteistyötä Japan Airlinesin, Cathay Pacificin ja Air Chinan kanssa.

Yhtiön Aasian-verkoston strategiaan kuuluu tavoite tarjota päivittäiset suorat lennot Helsingin ja Aasian suurimpien kaupunkien välillä. Tällä hetkellä kuutta kymmenestä Aasian-reitistä liikennöidään päivittäin. Joillakin Aasian-reiteillä viikottainen vuorotiheys vaihtelee kysynnän kausivaihtelun mukaisesti. Aasian-verkosto on yhdistetty Yhtiön Euroopan-verkostoon siten, että kymmenen Aasian kaupungin ja 34:n tällä hetkellä reittiverkoston kuuluvan Euroopan kaupungin välille muodostuvat sujuvat jatkoyhteydet.

Pohjois-Amerikan-reitti

Yhtiön ainoa kohde Pohjois-Amerikassa on New York, ja se lentää talvikaudella viisi reittilentoa viikossa New Yorkiin. Yhtiön Pohjois-Amerikan strategia riippuu tiivistä yhteistyöstä muiden **oneworld**TM-allianssin jäsenten kanssa, jolla luodaan yhteistyölentojen avulla jatkoyhteydet lähes 20 kaupunkiin Pohjois-Amerikassa. Vaikka useimmat näistä Yhtiön lentojen yhteyslennoista lähtevät New Yorkista ja saapuvat sinne, yhteistyölentoihin perustuvia yhteyksiä on myös monien eurooppalaisten keskuslentoasemien kautta.

Tuotonhallinta ja hinnoittelu

Yhtiön tuotonhallinta ja hinnoittelu on integroitu liiketoimintaprosessien kokonaisuus, jonka avulla sillä on kyky ymmärtää markkinoita, ennakoida asiakkaiden käyttäytymistä ja reagoida nopeasti uusiin mahdollisuuksiin. Yhtiö käyttää tuotonhallintaa ja hinnoittelua maksimoidakseen matkustajakohtaiset tuotot lennoittain, alueittain ja Yhtiön koko reittiverkostossa samalla säilyttäen korkeat matkustajakäyttöasteet. Yhtiö käyttää tietokoneistettua järjestelmää tuotonhallinnan ja hinnoittelun suunnitteluun ja valvontaan, mutta viime kädessä vastuu tuotonhallintaa ja hinnoittelua koskevista päätöksistä kuuluu tuotonhallinnan ja hinnoittelun ryhmille, joihin kuuluu reitti- ja markkina-analyttikkoja, sopimushintakoordinaattoreita ja hinnoitteluanalyttikkoja, joista kukin vastaa tietyistä reiteistä ja alueista.

Yhtiön tuotonhallinta- ja hinnoitteluprosessi alkaa yleensä kolmesta kuuteen kuukautta ennen lennon aikataulun mukaista lähtöpäivää suunnitellusta reitistä riippuen. Kullakin hinnalla tarjottavien matkustajapaikkojen saatavuus päätetään jatkuvan ennuste-, optimointi- ja kilpailuanalyysiprosessin perusteella. Yleisesti ottaen kysynnän ennustamisessa käytetään aiempien lentojen varaushistoriaa ja kausivaihtelutrendejä. Nämä historiaan perustuvat ennusteet yhdistetään Yhtiön käytettävissä olevien matkustajapaikkojen määrään, tuleviin tapahtumiin, kunkin reitin voimassa oleviin hintoihin, kilpailupaineisiin ja muihin tekijöihin, minkä jälkeen määritetään tuotot maksimoiva hintarakenne. Yhtiön tuotonhallinnan ja hinnoittelun järjestelmä on suunniteltu siten, että sen avulla Yhtiö säilyttää riittävästi matkustajapaikkoja sellaisille asiakkaille, joiden hintaherkkyys on asteittain alhaisempi, ja samalla maksimoi jokaisen lennon matkustajakäyttöasteen ja tuotot.

Yhtiö pyrkii reagoimaan joustavasti kohdealueilleen suuntautuvien lentojen kysynnän muutoksiin ja sopeuttaa lentoaikatauluun tarvittaessa lisäämällä uusia lentoja reittiverkostoonsa tai muuttamalla tiettyjen reittien

vuorotiheyttä. Lisäksi Yhtiö seuraa tiiviisti vasta aloitettuja reittejä verraten toteutuvaa kysyntää ennusteisiin varmistaakseen, että ne säilyvät kaupallisesti elinkelpoisina ja kannattavina.

Lipunmyynti ja jakelu

Reittilentojen matkustajapaikat myydään pääasiassa suoraan Yhtiöstä tai matkatoimistojen välityksellä. Lisäksi niitä myyvät muut lentoyhtiöt ja niistä erityisesti **oneworld**TM-allianssin jäsenet.

Matkatoimistot ja matkatoimistoketjut muodostivat 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla noin 80 prosenttia Yhtiön lipunmyynnistä. Erityisesti Aasiassa matkatoimistot ovat tärkein jakelukanava.

Suora myynti muodosti 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla noin 20 prosenttia yhteenlaske-
tusta myytyjen lippujen määrästä. Lippuja varataan puhelimen, internetin tai sähköpostin välityksellä. Yhtiön strategiana on pyrkiä solmimaan yrityssopimuksia kaikilla Yhtiön päämarkkinoilla. Noin 40 prosenttia Matkusta-
jareittiliikenne-liiketoimintayksikön liikevaihdosta 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla liittyi
työhön perustuvaan matkustamiseen. Suurin osa tästä liikevaihdosta perustui yrityssopimuksiin. Yhteistyö **one-
world**TM-kumppanien kanssa tarjoaa Yhtiölle enemmän yritysasiakkaita. Lippujen myynti Yhtiön verkkosivuston
kautta muodosti 30.9.2007 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla noin 16 prosenttia Reittiliikenne-segmentin
liikevaihdosta.

Lentoyhtiöt ovat viime vuosien aikana siirtyneet paperisista lentolipuista sähköisiin lentolippuihin eli
e-lippuihin. Yhtiö on ollut eturintamassa e-lippujen käyttöönotossa sekä kehittämässä siihen liittyviä prosesseja
ja palveluja. E-lippu mahdollistaa aiempaa sujuvamman prosessin erityisesti myytäessä matkoja internetin kautta,
mutta myös muissa myyntikanavissa. Yhtiön kaikista lentolipuista 88 prosenttia myytiin e-lippuina 30.9.2007
päättäneellä yhdeksän kuukauden jaksolla.

Kaikkiin tarjolla oleviin lentoihin liittyvät tiedot on tallennettu paikkavarannan hallintajärjestelmään. Vara-
ukset suoritetaan integroidussa sähköisessä varausjärjestelmässä, johon Konserni ja sen myyntikumppanit pääsevät
matkailualan keskusvarausjärjestelmien, kuten Galileon tai Amadeuksen, kautta. Tarjolla olevat lennot ja hinta-
ryhmät päivittyvät jatkuvasti keskusvarausjärjestelmässä matkustajapaikkojen reaaliaikaisen saatavuuden mukaan,
mikä varmistaa sen, että varattavissa on kulloinkin vain sen hintaluokan lippuja, jotka maksimoivat Yhtiön tuotot.

Markkinointi ja kanta-asiakasjärjestelmät

Yleistä

Yhtiön markkinointistrategian tavoitteena on houkutella uusia asiakkaita edistämällä aktiivisesti Yhtiön
brändiarvoja. Yhtiön brändiarvot ovat turvallisuus, suomalaisuus, raikkaus ja luovuus. Yhtiön liikenteellisen
keskuksen, Helsinki-Vantaan lentokentän, maantieteellinen sijainti on avainviesti Yhtiön brändin rakentamisessa,
jota tukee käytännöllinen, tiloiltaan ja palveluiltaan tiivisrakenteinen ja ruuhkaton lentoasema, korkealuokkainen
palvelu, laadukas palveluinfrastruktuuri ja nykyaikainen laivasto. Yhtiö välittää brändisanomaansa markkinoille
käyttäen useita iskulauseita, kuten *"On The Top Of The World"*, yhteyslentojen alabrändiä *"via.helsinki"* ja
markkinointi-iskulauseita, kuten *"Win Time"*, *"The Fast Airline Between Europe And Asia"* ja *"Fly Fast. Stay
Fresh"*.

Kattavan ja yksityiskohtaisen asiakasanalyysin ja jatkuvan markkinakehityksen seurannan perusteella Yhtiö
toteuttaa markkinointikampanjoita, jotka on suunnattu tietyille demografisten ja maantieteellisten kriteerien
perusteella valituille markkinoille ja ryhmille. Yhtiö markkinoi palvelujaan säännöllisesti useissa eri mainosme-
dioissa, kuten sanomalehdissä, aikakauslehdissä, televisiossa ja lentoasemien läheisyydessä olevilla mainostau-
luilla, sekä tukemalla kulttuuri- ja urheilutapahtumia. Kun reittejä avataan uusille markkinoille, Yhtiö myös yleensä
järjestää niiden edistämiseen räätälöityjä erityisiä kampanjoita. Aasiassa, jossa suurin osa myynnistä tapahtuu
matkatoimistojen välityksellä, Yhtiön painopisteenä on ollut lähestyä matkatoimistoja Finnairin paikallisten
myyntiedustajien avulla. Tällä hetkellä Yhtiöllä on myyntiedustajia Kiinassa, Hongkongissa, Intiassa, Japanissa
ja Etelä-Koreassa. Euroopassa Yhtiö keskittyy tällä hetkellä yritysasiakkaisiin sellaisilla markkinoilla, joilta tulee
runsaasti liikematkustajia Yhtiön Aasian-kohteisiin sekä Helsinkiin, ja sillä on tällaisilla alueilla paikallisia
myyntiedustajia. Lisäksi Yhtiö osallistuu **oneworld**TM-allianssin jäsenten yhteisiin suuriin markkinointipanostuk-
siin, kuten erityisesti yhteisiin mainoskampanjoihin painetuissa ja sähköisissä viestimissä. Tämä auttaa Yhtiötä
edistämään kansainvälistä imagoaan ja laajentaa sen myyntiverkostoa merkittävästi. Yhtiön markkinointi- ja
myyntihenkilöstöön kuului 30.9.2007 yhteensä 595 henkilöä Suomessa ja 165 henkilöä muissa maissa.

Finnair Plus

”Finnair Plus” -kanta-asiakasohjelman avulla kaikkien Yhtiön ja sen allianssikumppanien lentojen matkustajat voivat kerätä bonuspisteitä, jotka ovat vaihdettavissa lentoihin tai muihin Yhtiön ja eri toimialoja edustavien yhteistyökumppaneiden palveluihin. Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmassa oli 30.9.2007 noin 650 000 aktiivista jäsentä. Finnair Plus -ohjelmassa on neljä tasoa. Kun matkustaja valitsee säännöllisesti Yhtiön tai muun **oneworld™**-lentoyhtiön lennon, hän voi hyödyntää Yhtiön Plus-jäsenyyden etuja. Lentämällä useammin matkustaja pääsee ohjelmassa korkeammille tasoille ja saa käyttöönsä entistä monipuolisempia etuja. Tasokorotukseen oikeuttavia pisteitä kerätään seurantajaksolla. Henkilökohtaisen seurantajakson kesto on 12–24 kuukautta tasosta riippuen.

Yhtiö on vastikään parantanut kanta-asiakasjärjestelmänsä tietotekniikka-alustaa voidakseen palvella paremmin Yhtiön kasvavia markkinoita Euroopassa ja Aasiassa. Vuoden 2007 loppuun mennessä alustaan lisätään uusia markkinointityökaluja, joiden avulla kanta-asiakkuutta voidaan käyttää paitsi perinteisessä lisäarvon tuottamisessa, myös suoramyyntissä kanta-asiakkaille. Myös **oneworld™**-kumppanuuslentoyhtiöiden asiakaskuntia käytetään myynnin kohderyhminä.

Strategiset yhteistyökumppanit

Oneworld™-allianssi

Yhtiö on yksi yhdestätoista kansainvälisestä lentoyhtiöstä, jotka muodostavat yhdessä **oneworld™**-allianssin. Allianssin ansiosta **oneworld™** voi tarjota kattavia ja korkealaatuisia yhteyksiä kaikkialle maailmassa. Tämän johtavan kansainvälisen lentoyhtiöiden allianssin muut jäsenet ovat American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Hong Kong Dragon Airlines Ltd (”Dragonair”), Iberia, Japan Airlines, LAN Airlines S.A., Malév, Qantas Airways Ltd ja Royal Jordanian Airline Plc (”Royal Jordanian”). **oneworld™**-lentoyhtiöt pyrkivät toimimaan samoissa tai viereisissä lentoasematerminalaaleissa ympäri maailmaa, mikä helpottaa **oneworld™**-matkustajan siirtymistä lennolta toiselle ja parantaa siten tarjottavia yhteyksiä. **oneworld™**-allianssin lentoyhtiöt tarjoavat myös yli 200 kansainvälisen tason loungea lentokentillä maailmanlaajuisesti. **oneworld™**-allianssi lisää myös kanta-asiakkaiden etuja, sillä matkustajat voivat kerätä pisteitä mistä tahansa **oneworld™**-yhtiön lennosta ja vastaavasti käyttää pisteensä mihin tahansa **oneworld™**-yhtiön lentoon.

American Airlines, Yhtiö ja kolme muuta **oneworld™**-lentoyhtiötä, Iberia, Malév ja Royal Jordanian, hakivat 24.7.2007 kilpailuoikeudellista puuttumattomuussuojaa (*antitrust immunity*) Yhdysvaltain liikenneministeriöltä (*the United States Department of Transportation*) laajentaakseen yhteistyötään Yhdysvalloissa. Mikäli suoja myönnetään, se tulisi voimaan 30.3.2008. Hakemuksen myötä viisi lentoyhtiötä pyrkii laajentamaan yhteistyötään lukuisilla alueilla, kuten yhteistyölennoissa, kanta-asiakasohjelmissa, reittien ja aikataulujen suunnittelussa, markkinoinnissa, hinnoittelussa, tuottojen kohdistamisessa, maapalveluissa, rahdin kuljetuksessa sekä informaatioteknologia- ja jakelujärjestelmissä ja monilla muilla alueilla. Puuttumattomuussuoja lisäisi lentomatkustajien valinnanmahdollisuuksia ja kilpailua eri lentoyhtiöallianssien välillä. **oneworldille** suoja olisi kilpailukyvyyn kannalta strategisesti tärkeä. Star- ja Sky Team -alliansseilla on jo tällainen suoja.

Yhtiöllä ja American Airlinesilla on kahdenkeskisessä yhteistyössään *antitrust immunity* -sopimus. Sopimus on ollut voimassa vuoden 2002 alusta alkaen. Lentomatkustajille se on näkynyt lisääntyneinä ja toimivina jatkoyhteyksinä Suomen ja Yhdysvaltojen välillä New Yorkin sekä Euroopan kautta ja tehostuneina lentokenttäpalveluina sekä yhteishintoina.

Yhteistyölennot

Yhteistyölennot (*code-sharing*) erityisesti **oneworld™**-jäsenten kanssa tarjoavat Yhtiölle mahdollisuuden hyötyä lentoyhtiökumppaneiden vahvasta markkina-asemasta näiden kotimarkkinoilla. Yhteistyölentoja koskevien sopimusten mukaisesti liput lentoyhtiökumppanin liikennöimälle lennolle myydään Yhtiön omalla lentotunnuksella. Yhteistyölennot laajentavat lentoyhtiön ulottuvuutta siten, että sen matkustajat voivat jatkaa sen omasta reittiverkostosta yhteistyökumppanin reittiverkostoon, ja siten matkustajat voivat varata matkan mihin tahansa tässä laajennetussa reittiverkostossa ikään kuin yhdeltä lentoyhtiöltä. Tällä tavoin kukin yhteistyölentojärjestelmässä mukana oleva lentoyhtiö pyrkii hyödyntämään kumppaniensa markkinointia ja niiden matkustajien uskollisuutta samoin kuin omaansa.

Yhtiö on tehnyt useiden lentoyhtiökumppaneidensa kanssa kunkin lentoyhtiökumppanin kotimarkkinoiden osalta yhteistyölentoja koskevia sopimuksia, joiden perusteella kukin kumppani voi myydä matkustajapaikkoja toisen kumppanin lennoille kysynnän mukaan siten, että kustannukset ja tuotot kertyvät lennon liikennöivälle lentoyhtiökumppanille ja myyvä kumppani saa myyntiprovision (niin sanotut *free sale* -sopimukset). Yhteistyö lentoyhtiökumppaneiden kanssa vahvistaa lisäksi Yhtiön asemaa muillakin kuin lentoyhtiökumppaneiden

kotimarkkinoilla. Tällaisilla markkinoilla Yhtiö on tehnyt niin sanottuja *block sales* -sopimuksia useiden lentoyhtiökumppaneiden kanssa. *Block-sales* -sopimukset ovat yhteistyölentoja koskevia sopimuksia, joiden perusteella lentoyhtiö voi varata kerralla useita matkustajapaikkoja tietyille lentoyhtiökumppanin lennoille ja myydä liput asiakkailleen omalla riskillään.

Yhteistyö muiden lentoyhtiöiden kanssa

oneworld™-allianssin sallimissa rajoissa Yhtiö on tehnyt yhteistyösopimuksia myös sellaisten muiden kansainvälisten lentoyhtiöiden kanssa jotka eivät ole **oneworld™**-allianssin jäseniä. Yhtiön tärkeimpiä **oneworld™**-allianssiin kuulumattomia kumppaneita ovat Brussels Airlines, Aeroflot ja Air France. Yhtiön tärkein yhteistyökumppani Suomessa on Finncomm Airlines. Lisäksi FlyNordicin myynnin yhteydessä Yhtiö teki Norwegian Air Shuttle ASA:n kanssa yhteistyösopimuksen tavoittaakseen paremmin skandinaaviset asiakkaat.

Huolto ja turvallisuus

Yhtiö on sitoutunut varmistamaan asiakkaidensa ja työntekijöidensä turvallisuuden. Yhtiö pitää lentokoneensa tiukasti valmistajan määrittelyjen ja sovellettavien turvallisuusmääräysten mukaisessa kunnossa ja suorittaa säännöllistä linjahuoltoa päivittäin. Yhtiön lentotoimintaluvassa määritellyn vastuullisen johtajan alaisuudessa toimivat lentoturvallisuus- ja laatuosastot tarkastavat säännöllisesti Yhtiön omia ja alihankkijoiden lentoturvallisuuteen vaikuttavia toimia.

Yhtiön Lentotoimintapalvelut-segmenttiin kuuluva Tekniikka-liiketoimintayksikkö suorittaa sisäisesti suurimman osan Yhtiön huolloista. Lentokoneiden ja lentokoneenosien jatkuva huolto, korjaus ja kunnostus ovat kriittisen tärkeitä tekijöitä Yhtiön matkustajien turvallisuudelle ja mukavuudelle sekä sen laivaston optimaaliselle käytölle. Kaikki lentokoneet, moottorit ja osat tarkastetaan ja huolletaan säännöllisesti valmistajien suosittelemien ja toimivaltaisten ilmailuviranomaisten hyväksymien suunnitelmien ja Euroopan lentoturvallisuusstandardien mukaisesti.

Yhtiöllä on kaikki sovellettavan eurooppalaisen ilmailulainsäädännön nojalla laivastonsa huoltoon tarvitsemat toimitukset, eli se on hyväksytty jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, huolto-organisaatio, valmistusorganisaatio, suunnitteluorganisaatio ja huoltokoulutusorganisaatio. Näiden lupien perusteella Yhtiö huoltaa itse laivastonsa ja tarjoaa erityisiä huoltopalveluja tai kattavia teknisiä tukipalveluja myös muille lentoliikenteen harjoittajille. Lisäksi Yhtiö on ulkoistanut tiettyjä huoltotoimintoja Euroopan lentoturvallisuusstandardien mukaisesti valtuutetuille lentokoneiden huoltopalvelujen tarjoajille. Ulkopuoliset palveluntarjoajat tarjoavat säännöllisesti huolto- ja korjauspalveluja useilla Yhtiön reittien lentoasemilla.

Yhtiön koulutusohjelmat painottuvat onnettomuuksien ehkäisemiseen ja kattavat lentotoiminnan kaikki osa-alueet. Henkilökunnan on rekrytoinnin yhteydessä läpäistävä koulutusohjelmat ilma- ja maaturvallisuudessa, ja henkilökuntaa testataan säännöllisesti työsuhteen aikana. Yhtiön koulutusohjelmien vaatimuksissa ja testien suorittamisessa noudatetaan Ilmailuhallinnon määrittelemiä standardeja. Lisäksi IATA tekee Finnair Oyj:lle säännöllisesti *Operational Safety Audit* (IOSA) -tarkastuksia. Finnair Oyj:n viimeisin suuri tarkastus pidettiin 2006, ja se hyväksyttiin.

Kaikilla Yhtiön lentäjillä ja lentokoneilla on Ilmailuhallinnon määrittelemien standardien mukaiset, voimassa olevat luvat ja kelpuutukset. Lentäjien kelpuutukset edellyttävät säännöllistä ylläpitokoulutusta, jota Yhtiö itse järjestää. Sen keskeisenä osana on simulaattorikoulutusohjelma, joka lentäjien on läpäistävä kahdesti vuodessa.

Tietotekniikka

Yhtiö ulkoisti tietotekniikkapalvelunsa IBM:lle vuonna 2002. Ulkoistus käsitti työasemapalvelut, konesalit ja tietotekniikkasovellusten ylläpidon. Ulkoistuskumppaneina käytetään tarkkaan valittuja toimittajia erityisesti liiketoiminnan kannalta kriittisten järjestelmien osalta. Vuonna 2004 aloitettiin laajamittainen itsekehitettyjen keskuskonesovellusten korvaaminen standardoiduilla sovelluspaketeilla. Vuoden 2008 aikana vanha sovelluskanta saadaan korvatuksi ja keskuskoneista luovutaan. Yhtiö tunnetaan innovatiivisena sähköisten ja mobiilien palvelujen kehittäjänä. Uudistettu järjestelmäympäristö luo entistäkin paremmat mahdollisuudet kehittää asiakastytyväisyyttä parantavia palveluja.

Kiinteistöt

Yhtiö omistaa kaikki liiketoimintansa edellyttämät rakennukset, mukaan lukien neljä lentokoneiden huoltohallia, muita teknisiä rakennuksia sekä rahtiterminaali, cateringrakennus, koulutuskeskus ja useita varastoja Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä. Lisäksi Yhtiö omistaa rahtivaraston Tampereella ja hallirakennuksen Kittilässä. Yhtiön toiminnassa käytettyjen ja Yhtiön omistamien rakennusten kokonaispinta-ala 30.9.2007 oli noin

180 000 neliömetriä. Yhtiö on tehnyt vuokrasopimukset maa-alueista, joille sen rakennukset on rakennettu. Lähes kaikki maa-alueet ovat Finavian omistamia. Suurimpaan osaan Finavian kanssa tehdyistä maanvuokrasopimuksista sisältyy vaatimus, jonka mukaan Yhtiön tulee kunnostaa maa-alue sekä purkaa sillä olevat rakennukset, mikäli maanvuokrasopimuksia ei uusita niiden voimassaoloajan päättyessä. Yhtiön kiinteistöjen kirjanpitoarvo 30.9.2007 oli 71 miljoonaa euroa.

Pienempien investointien lisäksi Yhtiö suunnittelee rakentavansa uuden rahtiterminaalin ja uuden huoltohallin lentokoneille vuosina 2009–2010. Yhtiön infrastruktuuri-investointien arvioidaan olevan yhteensä 170 miljoonaa euroa vuosien 2008 ja 2010 välisenä aikana.

Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristölupa päättyy vuoden 2007 lopussa, ja Finavia laatii parhaillaan uusimishakemusta, joka on toimitettava ympäristöviranomaisille ennen nykyisen luvan voimassaolon päättymistä. Tästä voi seurata uusia käyttörajoituksia maa-alueille, joilla jotkut Yhtiön rakennuksista sijaitsevat. Katso ”Riskitekijät—Sääntelyriskit—Melusaastetta ja kasvihuonekaasupäästöjä koskevien rajoitusten sekä muiden ympäristölakien ja määräysten soveltaminen tulevaisuudessa voi vaikuttaa haitallisesti lentoyhtiöihin”. Katso myös ”—Ympäristöasiat” jäljempänä.

Henkilöstö

Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön keskimääräinen henkilöstömäärä alla mainituilla jaksoilla:

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
Reittiliikenne	4 145	4 194	4 114	3 884	3 839
Lomaliikenne	372	333	343	336	325
Lentotoimintapalvelut	3 730	3 814	3 771	3 816	3 929
Matkapalvelut	1 129	1 141	1 145	1 178	1 185
Konserni	9 534	9 708	9 598	9 447	9 522

Suurin osa Yhtiön henkilöstöstä kuuluu ammattiliittoihin. Esimerkiksi matkustamopalveluhenkilöstö kuuluu SLSY:hyn, maapalveluhenkilöstö Ilmailualan Unioni ry:hyn ja toimihenkilöt Suomen Lentovirkailijat ry:hyn. Muita ammattijärjestöjä ovat Finnairin Tekniset ry, Finnairin Insinöörit ry, Finnairin Ylemmät ja Suomen liikennelentäjäliitto ry. Yhtiö sai syksyn 2007 aikana solmittua uudet työehtosopimukset kuuden ammattijärjestön kanssa ja kaikki sopimukset ovat voimassa kevääseen 2010. Työehtosopimus Suomen Liikennelentäjäliiton kanssa päättyy huhtikuun 2008 lopussa. Lisätietoja Yhtiön työehtosopimuksiin liittyvistä riskeistä on esitetty kohdassa ”Riskitekijät—Yhtiön liiketoimintaan liittyviä riskejä—Yhtiön työntekijät voivat osallistua lakkoihin tai muihin työselkkauksiin, ja työehtosopimuksia koskevien neuvottelujen tulokset voivat johtaa Yhtiön henkilöstökulujen merkittävään lisääntymiseen”.

Yhtiöllä on käytössä kullekin liiketoimintayksilölle erikseen määritelty tasapainotettuun tulokorttiin perustuva kannustinjärjestelmä, jonka piiriin kuuluu suurin osa Yhtiön työntekijöistä. Maksettujen palkkioiden yhteismäärä oli 2,8 miljoonaa euroa vuonna 2006, 9,8 miljoonaa euroa vuonna 2005 ja 2,6 miljoonaa euroa vuonna 2004.

Lisäksi Yhtiöllä on voittopalkkiojärjestelmä, joka mahdollistaa henkilöstön osallistumisen Yhtiön tuloksen ja sijoitetun pääoman tuoton perusteella maksettavaan voittopalkkioon. Voittopalkkiot maksetaan henkilöstörahastolle, joka on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Yhtiön osakkeisiin. Vuonna 2006 ei maksettu voittopalkkiota. Vuonna 2005 Yhtiö maksoi henkilöstörahastolle voittopalkkiota 7,6 miljoonaa euroa ja 0,5 miljoonaa euroa vuonna 2004.

Konsernin oikeudellinen rakenne

Finnair Oyj on Konsernin emoyhtiö. Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön suoraan tai epäsuorasti omistamat tärkeimmät tytäryhtiöt 30.9.2007:

	Konsernin omistuosuus (%)	Sijainti
Finnair Cargo Oy	100,00	Helsinki, Suomi
Amadeus Finland Oy	95,00	Helsinki, Suomi
Matkatoimisto Oy Area.	100,00	Helsinki, Suomi
Oy Aurinkomatkat-Suntours Ltd Ab	100,00	Helsinki, Suomi
Finnair Catering Oy	100,00	Helsinki, Suomi
Finnair Aircraft Finance Oy	100,00	Helsinki, Suomi
Northport Oy	100,00	Helsinki, Suomi
Finland Travel Bureau Ltd.	100,00	Helsinki, Suomi

Ympäristöasiat

Yhtiö ottaa ympäristönäkökohdat huomioon kaikissa toiminnoissaan. Tällä tavoin Yhtiö pyrkii varmistamaan myös ekologiselta kannalta kestävän ja kannattavan kasvun. Yhtiön merkittävimmät ympäristövaikutukset aiheutuvat lentotoiminnasta ja erityisesti moottorien päästöistä. Erityinen huomio kohdistuu kasvihuonepäästöihin. Yksi Yhtiön nykyaikaiseen laivastoon tekemien investointien hyöty on parantunut teknologia, joka mahdollistaa pienemmät päästöt. Toinen Yhtiölle tärkeä ympäristöasia on melu ja sen vaikutus lentoasemien läheisillä alueilla. Nykyaikainen laivasto vaikuttaa myönteisesti myös tähän, sillä uusien lentokoneiden uudet moottorit ovat hiljaisempia. Kaikki Yhtiön nykyiset lentokoneet täyttävät Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ("ICAO") "luvun III" melurajat. Kolmas Yhtiön keskeinen ympäristöasia on muista kuin lentotoiminnoista aiheutuvat jätteet. Alumiini, lasi ja tietyt muovit lajitellaan Finnairin lennoilla. Lisäksi Yhtiö kerää energijätettä kotimaan lennoilla. Cateringtoiminnassa lajitellaan kaikki jäte, myös biojäte. Cateringtoiminnassa Yhtiö noudattaa kansainvälisen standardisointijärjestön ("ISO") ISO 14001-standardin mukaista ympäristöjärjestelmää. Tekniikassa syntyy suuri määrä ongelmajätettä lentokoneiden huollon yhteydessä. Huoltojätteen keräämisestä ja käsittelystä vastaa Tekniikan varasto-organisaatio. Lisäksi tämä toiminta edellyttää ympäristölupaa. Tekniikalla on 23.12.2005 myönnetty voimassa oleva ympäristölupa Uudenmaan ympäristöhallinnolta. Nykyinen lupa on voimassa vuoteen 2014 asti. Yhtiö laatii vuosittain ympäristöraportin, joka toimitetaan myös Suomen ympäristöviranomaisille.

Oikeudenkäynnit

Transpert Oy on esittänyt Yhtiölle noin 600 000 euron suuruisen vahingonkorvausvaateen alihankintasopimuksen päättämisen vuoksi. Yhtiö on kiistänyt vaateen. Helsingin hovioikeus vahvisti 8.11.2007 käräjäoikeuden päätöksen Yhtiön korvausvelvollisuuden olemassaolosta. Yhtiö arvioi tuomiota eikä ole vielä päättänyt valittaako se asiasta. Jos korvausvelvollisuuden olemassaoloa ei kumota mahdollisen valituksen seurauksena, käräjäoikeus tulee vahvistamaan korvauksen määrän, johon päätökseen Yhtiöllä on myös valitusoikeus. Lisäksi Yhtiötä ja Finnair Cargo Oy:tä vastaan vuonna 2000 nostettu rahdin katoamista koskeva vahingonkorvauskanne on vireillä Helsingin hovioikeudessa. Vaatimuksen suuruus on noin 1 miljoona euroa. Yhtiö ei ole tehnyt varausta näistä kiistoista.

Yhtiö ei ole ollut tämän Listalleottoesitteen päivämäärää edeltävän 12 kuukauden aikana eikä ole tällä hetkellä osapuolena missään muussa hallinnollisessa menettelyssä, oikeudenkäynnissä tai välimiesmenettelyssä (mukaan lukien sellaiset menettelyt, joiden alkamisen uhasta Yhtiö on tietoinen), jolla olisi ollut tai voisi olla merkittävä vaikutus Yhtiön taloudelliseen asemaan tai kannattavuuteen.

Vakuutukset

Yhtiön johto uskoo, että Yhtiön laivasto ja muut varat on vakuutettu toimialan markkinakäytäntöä vastaavalla tavalla sekä kaikkien Yhtiötä koskevien lainsäädäntöön ja sopimukseen perustuvien vaatimusten mukaisesti.

Olennaiset sopimukset

Seuraavassa mainittujen sopimusten sekä kohdassa "Liiketoiminnan tulos, taloudellinen asema ja tulevaisuudennäkymät—Maksuvalmius ja pääomalähteet—Lainarahoitus" kuvattujen sopimusten lisäksi mikään Yhtiön konserniyhtiöistä ei ole tämän Listalleottoesitteen päivämäärää edeltävän kahden vuoden aikana solminut (tavanomaiseen liiketoimintaan kuuluvia sopimuksia lukuun ottamatta) sopimuksia, jotka ovat tai voivat olla olennaisia

tai joiden perusteella jollakin konserniyhtiöllä olisi Konsernin kannalta olennaisia velvoitteita tai oikeuksia tämän Listalleottoesitteen päivämääränä.

Norjan ja Ruotsin maapalvelutoiminnan myynti

Northport Oy solmi 2.11.2007 Menzies Aviation Plc:n kanssa sopimuksen Northport Oy:n maapalvelutoimintojen myymisestä Ruotsissa ja Norjassa. Sopimuksen mukaan Menzies Aviation Plc ostaa Northport Oy:n tytäryhtiöiden Finnhandling AB:n ja Northport Norway AS:n osakkeita sekä Arlandan lentoaseman lounge- ja lipunmyyntipalvelut. Sopimuksen mukaan Menzies Aviation Plc on sopinut hoitavansa Yhtiön maapalvelutoiminnot Tukholman ja Oslon lentoasemilla vuoden 2012 loppuun asti.

Calypso-yritysrühmän osto

Aurinkomatkat-Suntours teki 23.10.2007 sopimuksen, jolla se ostaa osake-enemmistön kaikista kolmesta Calypso-yritysrühmään kuuluvasta venäläisestä yhtiöstä. Calypso on yksi johtavista matkatoimistoista ja matkanjärjestäjistä Pietarin alueella Venäjällä. Calypson palveluksessa on 60 henkilöä. Yhtiön arvion mukaan yrityskauppa saatetaan päätökseen vuoden 2007 loppuun mennessä.

FlyNordicin myynti

Yhtiö ja Norwegian Air Shuttle ASA allekirjoittivat 30.6.2007 sopimuksen FlyNordicin myynnistä. Kauppa saatettiin päätökseen 30.7.2007. Kauppahinta maksettiin Norwegian Air Shuttle ASA:n uusina osakkeina ja optioina, joilla voi lunastaa lisää osakkeita. Kaupan myötä Yhtiö sai omistukseensa noin 5 prosenttia Norwegian Air Shuttle ASA:n osakkeista. Sopimukseen sisältyviä optioita käyttämällä Yhtiö voi hankkia lisää osakkeita ja kasvattaa omistusosuuttaan Norwegian Air Shuttle ASA:ssa noin 10 prosenttiin. Optiot voidaan käyttää vuoden 2008 loppuun mennessä. Lisäksi Norwegian Air Shuttle ASA maksaa Yhtiölle määrän, joka vastaa 50 prosenttia FlyNordicin tilauslentotoiminnan voitosta 30.6.2007 alkavalla ja 31.10.2008 päättyvällä jaksolla. Sopimuksen mukaan tämä summa tulee maksettavaksi 31.12.2008.

Horizon Travelin osto

Aurinkomatkat-Suntours teki 22.12.2006 sopimuksen, jolla se osti 95 prosenttia Viron toiseksi suurimman matkanjärjestäjän Horizon Travelin osakkeista. Kaupan yhteydessä Aurinkomatkat-Suntours ja Horizon Travelin toimitusjohtaja, joka jäi Horizon Traveliin vähemmistöosakkaaksi, tekivät osakassopimuksen. Horizon Travelin ostaminen lisäsi Aurinkomatkat-Suntoursin myynnin volyymia yli viisi prosenttia tarjottujen matkojen määrällä mitattuna. Kauppa saatettiin päätökseen 29.3.2007.

Ulkoistus sopimus YIT:n kanssa

Finnair Facilities Management Oy solmi 15.12.2006 YIT:n kanssa sopimuksen Yhtiön kiinteistöjen ja toimitilojen hoidon ulkoistamisesta YIT:lle viideksi vuodeksi. Kaiken kaikkiaan sopimuksen arvo on yli 40 miljoonaa euroa. Järjestelyyn kuuluvien kiinteistöjen kokonaispinta-ala on noin 300 000 neliometriä, ja ne sijaitsevat pääosin Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella. Sopimuksen mukaisesti noin 50 Finnair Facilities Managementin työntekijää siirtyi vuoden 2007 alussa YIT:n palvelukseen vanhoina työntekijöinä. Konsernin omistamat kiinteistöt eivät siirtyneet kaupassa. Sopimuksen solmiminen on osa Yhtiön organisaatiomuutosta, jonka tavoitteena on sen liiketoiminnan tehokkuuden parantaminen.

SÄÄNTELY

Johdanto

Lentoliikennealaan on perinteisesti kohdistunut huomattavaa sekä kansainvälistä että kotimaista viranomais-sääntelyä. Yhtiö on Suomen valtion myöntämällä liikenneluvalla toimiva lentoliikenteen harjoittaja. Näin ollen Suomen ja EU:n sääntely ovat erityisen merkittäviä Yhtiön toiminnan kannalta.

Kansainvälisiä lentokuljetuksia koskeva sääntelyjärjestelmä perustuu yleisperiaatteelle, jonka mukaisesti jokaisella valtiolla on suvereniteetti oman alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan sekä oikeus hallinnoida lento-liikennetoimintaa oman alueensa yläpuolella. Tämän seurauksena kansainväliset lentoliikenneoikeudet perustuvat pääasiassa yksittäisten valtioiden toisille valtioille kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla myöntämiin liikenneoikeuksiin. Oikeuksia saaneet valtiot puolestaan myöntävät kahdenvälisen sopimusten perusteella saamansa oikeudet paikallisille lentoliikenteen harjoittajille. Kahdenvälisen lentoliikenneoikeuksien ohella joitakin lentoliikenneoikeuksia myönnetään suoraan monenvälisillä sopimuksilla.

Ei-aikataulunmukaisiin lentoihin, kuten tilauslentoihin (*charter*), sovelletaan yksittäisten valtioiden määräämiä rajoituksia. Lentoliikenteen harjoittajat hankkivat yleensä liikenneoikeudet ei-aikataulunmukaisille lennoille asianomaisilta vierailta valtiolta. Suomi on osapuolena vain muutamassa ei-aikataulunmukaisia lentoja koskevassa kahdenvälisessä lentoliikennesopimuksessa.

Yhdistyneiden Kansakuntien erityisjärjestö ICAO vastaa kansainvälisen lentoliikenteen yhteensovittamisesta ja sääntelystä ja on kehittänyt normeja ja menettelysuosituksia useista eri seikoista, kuten lentokonetoiminnoista, henkilöstön lupakirjoista, turvallisuudesta, onnettomuuksien tutkinnasta, navigaatiopalveluista, lentokenttien suunnittelusta ja toiminnasta sekä ympäristönsuojelusta. Suomi on ICAOn jäsen.

IATA toimii kansainvälisenä yhteistyöfoorumina esimerkiksi tekniseen turvallisuuteen, turvallisuuteen, navigaatiopalveluihin, lentotoimintaan sekä viestintänormien ja hallinnollisten menettelyjen kehittämiseen liittyvissä kysymyksissä.

Euroopan komissio antoi 18.7.2006 ehdotuksen asetukseksi lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä. Ehdotetulla asetuksella uudistetaan vuonna 1992 annetut asetukset. Ehdotetulla asetuksella pyritään antamaan matkustajille tarkempia tietoja lentolippujen todellisista hinnoista ilman erillisiä veroja ja polttoainelisiä. Lisäksi ehdotetussa asetuksessa kielletään matkustajien hintasyrjintä näiden EU:n alueella sijaitsevan kotipaikan perusteella. Ehdotetussa asetuksessa selvennetään lisäksi kriteerejä EU:n liikennelupien myöntämiselle ja niiden voimassaololle, mukaan lukien lentoliikenteen harjoittajien taloudellisen tilanteen, omistajuuden ja määräysvallan ankarampi valvonta. Ehdotettu asetusta helpottaa EU:n rekisteröidyn lentokoneen vuokraamista, mutta samalla se säätelee ankarammat vaatimukset lentokoneen vuokraamiselle EU:n ulkopuolisista maista. Ehdotetun asetuksen odotetaan tulevan voimaan vuoden 2008 aikana.

Kansainvälisen sääntelyn vaatimukset

Chicagon yleissopimus

Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksella, joka tunnetaan myös Chicagon yleissopimuksena, perustettiin ICAO. Yleissopimuksessa säädetään ilmatilaa, lentokoneiden rekisteröintiä ja turvallisuutta koskevista säännöistä sekä yksilöidään sopimuksen allekirjoittaneiden valtioiden lentoliikennettä koskevat oikeudet. Lisäksi Chicagon yleissopimuksessa määrätään lentopetrolin verovapaudesta. Chicagon yleissopimuksen allekirjoitti 7.12.1944 Chicagossa, Illinoisissa 52 valtiota, ja se tuli voimaan 4.4.1947. Suomi allekirjoitti Chicagon yleissopimuksen vuonna 1949.

EU:n ja Yhdysvaltojen välinen Avoin taivas -sopimus ("Open Skies")

EU:n on hiljattain neuvotellut Yhdysvaltojen kanssa niin sanotun Avoin taivas -sopimuksen. Sopimus allekirjoitettiin 30.4.2007, mutta se ei tule voimaan ennen maaliskuuta 2008. Sopimuksen mukaisesti Yhdysvaltojen ja EU:n lentoyhtiöt voivat lentää kaikilla EU:n ja Yhdysvaltojen välisillä lentoreiteillä. Vaikka yhdysvaltalaiset lentoliikenteen harjoittajat voivat lentää Euroopan sisäisiä lentoja ja joihinkin EU:n ulkopuolisiin kohteisiin, EU:n lentoyhtiöt eivät saa liikennöidä Yhdysvaltojen sisäisiä lentoja. Omistusoikeus yhdysvaltalaisissa lentoyhtiöissä pysyy rajoitettuna.

Kahdenväliset sopimukset

Suomella on tällä hetkellä kahdenvälinen lentoliikennesopimus yli 30 valtion kanssa. Näillä sopimuksilla säädetään tiettyjä reittejä liikennöivistä lentoyhtiöistä ja lentoasemista, lentoyhtiöiden kapasiteetista ja lentohintojen hyväksymismenettelyistä. Näiden kahdenvälisen sopimusten perusteella sopimusvaltiot antavat

määrätyille lentoyhtiölle oikeuden harjoittaa aikataulunmukaista matkustajaliikennettä ja lentorahtiliikennettä tietyillä kyseisten valtioiden välisillä reiteillä. Useimmissa kahdenvälisissä sopimuksissa edellytetään, että lentoyhtiöt kykenevät osoittamaan olevansa kotivaltionsa kansalaisten enemmistöomistuksessa ja näiden määräysvallan alaisena. Jos Yhtiö lakkaa koska tahansa olemasta Suomen kansalaisten tai suomalaisten yhteisöjen enemmistöomistuksessa tai määräysvallassa, kyseisten kahdenvälisten sopimusten sopimusvaltiot voivat evätä Finnairilta sopimusten mukaiset laskeutumisoikeudet. Kahdenvälisistä sopimuksista Yhtiön toiminnalle tällä hetkellä merkityksellisiä ovat Suomen sopimukset Venäjän, Kiinan, Hongkongin, Japanin, Etelä-Korean, Intian ja Thaimaan kanssa. Valkovenäjän kanssa ei ole voimassaolevaa kahdenvälistä sopimusta, mutta yhteyksiä on muodostettu liikenneoikeuksien saamiseksi Minskiin. Lisäksi Suomella on kahdenväliset sopimukset Malesian, Singaporen ja Vietnamin kanssa, mutta ne ovat tällä hetkellä Yhtiön kannalta käyttämättömiä liikenneoikeuksia.

EU:n asetuksessa EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (847/2004) määrätään periaatteista, joiden tarkoituksena on varmistaa riittävästä tiedonvaihdosta EU:ssa siten, että EU:n jäsenvaltiot eivät kahdenvälisissä lentoliikennesuhteissaan kolmansien maiden kanssa olisi vaarassa rikkoa EU-lakia. EU:n jäsenvaltiot voivat myös valtuuttaa komission neuvottelemaan kolmansien maiden kanssa kaikkien EU:n jäsenvaltioiden puolesta. Katso ”Riskitekijät—Säätelyriskit—Muutokset kahdenvälisissä sopimuksissa tai kauppasuhteissa EU:n ja kolmansien maiden, erityisesti Venäjän, välillä voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen”.

Historiallisesti EU:n jäsenvaltioiden välistä lentoliikennettä on säännelty kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla. Kahdenvälistä järjestelmää vapautettiin asteittain useilla toimenpiteillä, joiden tavoitteena oli ottaa käyttöön yhteiset säännöt lentoliikenteen harjoittajien toimilupamenettelyille EU:ssa ja sallia EU:n liikenneluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien liikennöidä vapaasti EU:ssa sijaitsevien asemien välillä. Ollakseen kelpoinen saamaan tällaisen liikenneluvan, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 (”asetus 2407/92”) 4 artiklan mukaan lentoyhtiön päätoimipaikan ja rekisteröidyn kotipaikan on sijaittava jäsenvaltiossa, sen pääasiallisena toimintamuotona on oltava lentoliikennetoiminta ja sen on oltava jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa. Pääsy lentoliikenteen reiteille vapautettiin neuvoston asetuksella (ETY) N:o 2408/92 (”asetus 2408/92”). Asetuksen 2408/92 mukaisesti jäsenvaltiot voivat asettaa lentoliikenne-reiteille kapasiteettirajoja jakaakseen liikennettä lentoasemien välillä, vähentääkseen ruuhkautumista tai ympäristösyistä. Tällaiset rajoitukset eivät saa olla syrjiviä, ja Euroopan komissio tutkii ne ennen niiden täytäntöönpanoa. Vuonna 1995 Euroopan talousaluetta koskevan sopimuksen perusteella Norja, Islanti ja Liechtenstein, jotka eivät ole EU:n jäsenvaltioita, tulivat EU:n lentoliikenteen sääntelyjärjestelmän piiriin, jolloin sääntelyjärjestelmä laajentui kattamaan Euroopan talousalueen (”ETA”).

EU:n sääntelyn vaatimukset

Liikennelupa (Operating Licence)

Asetuksen (EY) 2407/92 artiklan 3 mukaan sellaisilla lentoliikenteen harjoittajilla, joihin sovelletaan EU:n lentoliikennettä koskevaa sääntelyä, on oltava liikennelupa matkustajien, postin tai rahdin kaupallista lentokuljetusta varten. Yhtiöllä on Ilmailuhallinnon myöntämä 30.1.2002 päivätty liikennelupa n:o FIN 2/94.

Lentotoimintalupa (Air Operator Certificate, AOC)

Liikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että lentoliikenteen harjoittajalla on asetuksen 2407/92 artiklan 9 kohdan 1 mukainen lentotoimintalupa. Lentotoimintaluvassa täsmennetään konetyypit, joita lentoliikenteen harjoittaja voi käyttää, sekä asetetaan muita toiminnallisia ja teknisiä määrittelyjä. Yhtiöllä on Ilmailuhallinnon myöntämä 27.9.2005 päivätty lentotoimintalupa n:o FIN-001, joka on voimassa 30.9.2010 saakka.

Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen

Laskeutumista ja lentoa lähtöä varten lentoliikenteen harjoittajalla on oltava niin sanottuja lähtö- ja saapumisaikoja (*slot*). Lähtö- tai saapumisaika on oikeus nousta tai laskeutua tiettyyn aikaan määritellyllä aikataulukaudella. Lähtö- ja saapumisaikojen jaosta on määrätty neuvoston asetuksella (ETY) N:o 95/93, sellaisena kuin se on muutettuna kesällä 2004 annetulla asetuksella (EY) N:o 793/2004.

EU:n asetusten mukaan lentoaseman koordinaattori jakaa lähtö- ja saapumisaikat kullekin aikataulukaudelle. Jos hakemusten määrä ylittää käytettävissä olevien lähtö- ja saapumisaikojen lukumäärän, etusijalle asetetaan lentoliikenteen harjoittajat, joiden hallussa kyseiset lähtö- ja saapumisaikat olivat edellisellä aikataulukaudella, ja jotka käyttävät niitä vähintään 80-prosenttisesti. Jos lentoliikenteen harjoittaja ei saavuta tätä kynnysarvoa, se voi menettää kyseisen lähtö- tai saapumisaikan, joka voidaan sijoittaa lähtö- ja saapumisaikojen pooliin jaettavaksi toisille lentoliikenteen harjoittajille. Mikäli lentoliikenteen harjoittaja on kuitenkin estynyt käyttämästä lähtö- tai

saapumisaikaa poikkeuksellisista syistä (esimerkiksi ennalta arvaamattomat ja väistämättömät olosuhteet, joihin lentoliikenteen harjoittaja ei voi vaikuttaa), se voi kuitenkin olla oikeutettu säilyttämään lähtö- tai saapumisaajan.

Kesällä 2004 voimaantulleilla EU:n asetusten muutoksilla pyrittiin parantamaan lähtö- ja saapumisaikojen käyttömenettelyjä, uusien tulokkaiden mahdollisuuksia saada lähtö- ja saapumisaikoja sekä yhteyksiä alueellisille lentoasemille. Muutetuissa asetuksissa määrätään lisäksi lähtö- ja saapumisaikojen jaossa käytettävistä kriteereistä, kuten ympäristövaatimuksista, sekä lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattoreiden itsenäisyydestä ja niiden päätösten oikeudellisesta arvioinnista. Lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattoreille annettiin oikeus peruuttaa yksittäisiä lähtö- tai saapumisaikoja tai lähtö- ja saapumisaikojen sarjoja seuraamuksena väärinkäytöksiin syyllistyneille lähtö- ja saapumisaikojen haltijoille. Vaikka lentoliikenteen harjoittajat voivat vaihtaa lähtö- ja saapumisaikoja keskenään tiettyjen ehtojen täyttyessä, on epävarmaa, sallitaanko EU:n asetuksissa lähtö- ja saapumisaikojen vastikkeellinen vaihdanta. Euroopan komissio laatii parhaillaan uutta muutosta lähtö- ja saapumisaikojen jakoa koskeviin asetuksiin. Mahdollisten muutosten vaikutukset ja aikataulu eivät kuitenkaan tällä hetkellä ole tiedossa.

Omistajuutta ja liiketoimintaa koskevat vaatimukset

Asetuksen 2407/92 artiklan 4 kohdan 1 alakohdan a) mukaisesti EU:n lentoyhtiöiden päätoimipaikan ja rekisteröidyn kotipaikan on sijaittava EU:n jäsenvaltiossa. Yhtiön päätoimipaikka ja rekisteröity kotipaikka on Helsingissä, EU:n jäsenvaltiossa Suomessa. EU:n asetuksissa vaaditaan myös, että EU:n lentoyhtiöiden pääasiallisena toimintamuotona on lentoliikenne, mikä toteutuu Yhtiön tapauksessa.

Lisäksi asetuksen 2407/92 artiklan 4 kohdan 2 mukaisesti eurooppalaisen lentoliikenteen harjoittajan, kuten Yhtiön, on jatkuvasti oltava suoraan tai osake-enemmistön kautta jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa.

Kuljetusmaksut

Neuvoston asetuksen N:o 2409/92 artiklassa 5 määrätään EU:n lentoliikenteen harjoittajille oikeus vahvistaa vapaasti matkustajakuljetusmaksunsa EU:ssa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta saalistushinnoittelua tai kohtuuttomia hintoja koskevia kieltoja.

Lentokenttä- ja lennonjohtomaksut

Lentokenttien ylläpitäjät laskuttavat tällä hetkellä palkkioita lähtevistä ja saapuvista lennoista useiden kriteerien perusteella. EU aikoo yhdenmukaistaa kriteeristön, mutta ei ole vielä tähän mennessä antanut siitä yhdenmukaistavaa lainsäädäntöä.

Lisäksi niin sanotulla yhtenäisellä eurooppalaisella ilmatilalla, josta säädetään neuvoston asetuksissa (EY) N:o 549/2004, 550/2004, 551/2004 ja 552/2004, yhdenmukaistettiin Euroopan lennonjohtopalvelujen oikeudellinen kehikko. Eurocontrolin maksuja lukuun ottamatta palveluista kuitenkin veloitetaan edelleen kansallisten säädösten perusteella.

Ympäristöasiat

Keskeisimmät Yhtiötä koskevat ympäristöasiat ovat sen lentokoneisiin sovellettavat fyysisiä ja melupäästöjä koskevat säännökset. Siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden aiheuttaman melun rajoittamisesta annetulla direktiivillä 89/629 pyritään rajoittamaan lentoliikenteen aiheuttamaa melua. Direktiivillä säädetään koko EU:n ilmatilan laajuudesta toimintakiellosta sellaisille lentäville suihkukoneille, jotka eivät täytä ICAOn luvun 3 mukaisia normeja, lukuun ottamatta rekistereihin ennen 1.11.1990 merkittyjä koneita ja eräitä merentakaisia alueita. Lisäksi direktiivillä 2002/30 rajoitetaan edelleen melua EU:n lentoasemilla ja niiden ympäristössä. Toisaalta direktiivillä 2002/49 pyritään yhdenmukaistamaan melun kuvaajia ja melukarttoja sekä kannustamaan valtioita arvioimaan melutilannetta yksityiskohtaisesti. Yhtiön tiedossa ei ole mitään sen lentokoneiden tai minkään muun toiminnon aiheuttamia ympäristöongelmia, joilla voisi olla olennainen vaikutus sen liiketoimintaan.

Joulukuussa 2006 Euroopan komissio antoi ehdotuksen Euroopan ilmailualan ottamisesta tällä hetkellä tiettyihin muihin toimialoihin sovellettavan päästökauppajärjestelmän piiriin. Euroopan parlamentti äänesti 13.11.2007 ilmailualan päästökauppajärjestelmään ottamisen puolesta. Euroopan parlamentin hyväksymän ehdotuksen mukaan kaikki EU-maista lähtevät ja saapuvat lennot otettaisiin päästökauppajärjestelmään mukaan vuoteen 2011 mennessä. Parlamentin äänestyksen jälkeen asia siirtyy Euroopan neuvoston käsiteltäväksi, ja ellei parlamentin ehdotusta hyväksytä sellaisenaan, palaa asia parlamentin toiseen käsittelyyn. Ellei parlamentti hyväksy neuvoston ehdottamia muutoksia, direktiivin hyväksymisestä ja sisällöstä päätetään viime kädessä sovittelumenettelyä noudattaen. Ehdotuksen mukaan saatavilla olevien päästöoikeuksien lukumäärä rajoitetaan 90 prosenttiin vuosien 2004–2006 keskimääräisestä tasosta. Lentoliikenteen harjoittajille jaettaisiin päästöoikeuksia ja siten niille

luotaisiin pysyvä kannustin vähentää ilmastovaikutustaan, mutta niillä olisi myös joustava mahdollisuus ostaa tai myydä päästöoikeuksia tarpeen mukaan. Direktiivin lopullisesta sisällöstä tai sen voimaantulon aikataulusta ei ole varmuutta. Päästökauppajärjestelmän tarkoituksena on toimia mallina muille vastaavia kansallisia tai alueellisia järjestelmiä harkitseville maille, ja kytkeä kyseiset järjestelmät ajan myötä EU:n järjestelmään.

Turvallisuus

Neuvoston asetuksen (EY) N:o 2320/2002 artiklan 5 kohdan 4 mukaisesti lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava erityisiä turvatoimia sekä nämä sisältävää turvaohjelmaa, joka täyttää kansallisen ilmailuviranomaisen hyväksymän kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman vaatimukset. Yhtiö katsoo, että se noudattaa turvaohjelman sääntöjä.

Vakuutukset ja korvaukset matkustajille

Yhtiöllä on sen vastuiden edellyttämä ja sille erityisesti Suomen lain ja kansainvälisten lentoliikenteen yleissopimusten perusteella kuuluvien vähimmäiskorvausvastuiden mukainen vakuutusturva. Katso ”*Finnairin liiketoiminta—Vakuutukset*”.

EU:ssa on säädetty korvauksesta lentomatkustajille, joiden pääsy estetään sellaiselle lennolle, jolle näillä on voimassa oleva lippu (asetus (EY) N:o 261/2004), joka tuli voimaan 17.2.2005). Kyseisessä säännöksessä määrätään myös kiinteistä korvauksista matkustajille, joiden lento peruutetaan, paitsi tilanteissa joissa lentoyhtiö kykenee osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, kuten säästä, lennonjohdon viivästyksistä tai turvallisuusongelmista. Asetuksessa määrätty korvaukset ovat suuruudeltaan 250 euroa, 400 euroa tai 600 euroa matkustajaa kohden lennon pituudesta riippuen.

Kilpailu

EU:ssa toimivien lentoyhtiöiden on noudatettava EU:n kilpailusääntöjä (Euroopan yhteisön perustamissopimuksen (EY sopimus) 81 ja 82 artikla), jotka ovat keskeisin väline ja pelote kilpailunrajoittamista vastaan. Asetuksessa (EY) N:o 3976/87, sellaisena kuin se on muutettuna, määrätään, että Euroopan komissio voi myöntää ryhmäpoikkeuksia EY sopimuksen 81 artiklan 1 kohdasta tiettyihin toimintoihin liittyvien sopimusten, järjestelyjen ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen osalta. Kahdessa tällä hetkellä voimassa olevassa ryhmäpoikkeusasetuksessa määrätään 81 artiklaa koskevista lisäpoikkeuksista. Asetuksella (EY) N:o 1671/93, sellaisena kuin se on muutettuna, myönnetään poikkeus EY sopimuksen 81 artiklan 1 kohdasta tietyn tyyppisille yhteissopimuksille liittyen muun muassa EU:n sisäisen reittiliikenteen matkustajien ja näiden matkatavaroiden (ei rahti) kuljetuksen suunnitteluun, järjestämiseen ja hinnoitteluun. Asetus (EY) N:o 3652/93 takaa tiettyjen edellytysten täytyessä automaattisesti poikkeuksen 81 artiklan 1 kohdasta tietyn tyyppisille sopimuksille tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien yhteisestä hankkimisesta, kehittämisestä markkinoinnista tai käyttämisestä. Lisäksi asetuksissa N:o 2408/92 ja N:o 2409/92 määrätään toimista EU:n lentoliikennemarkkinoiden vapauttamiseksi, kuitenkin sisältäen mahdollisuuden ryhtyä toimenpiteisiin katastrofitilanteissa. Tällaisissa tilanteissa on mahdollista rajoittaa maahan suuntautuvien liikenneoikeuksien käyttöä rajoitetuksi ajaksi ja myös pysäyttää hintojen jatkuva ja poikkeava lasku.

Suomalaisen sääntelyn vaatimukset

Suomalaisena lentoliikenteen harjoittajana Yhtiöön sovelletaan asetuksessa 2407/92 ja ilmailulaissa (1242/2005, sellaisena kuin se on muutettuna) säädettyjä toiminnallisia vaatimuksia. Tilaus- ja reittilennot Euroopan talousalueella edellyttävät ilmailulain 8 luvun 71 §:n ja asetuksen 2408/92 artiklan 3 kohdan 1 mukaisen liikenneluvan. Säännölliset reittilennot Euroopan talousalueen ulkopuolisiin kohteisiin edellyttävät ilmailulain 8 luvun 73 §:n mukaisen liikenneluvan. Suomen toimivaltainen lentoliikenneviranomainen, Ilmailuhallinto, myönsi Yhtiölle liikenneluvan N:o FIN 2/94, jonka päivämäärä on 30.1.2002. Liikennelupa on voimassa kaikissa EU:n jäsenvaltioissa, ja se on tunnustettu Yhtiön EU:n ulkopuolisissa kansainvälisissä toiminnoissa. Ilmailuhallitus myönsi Yhtiölle lentotoimintaluvan Suomen valtion puolesta 27.9.2005. Siten Yhtiöllä on yleisesti ottaen oikeus harjoittaa reittiliikennettä Euroopan talousalueella mihin tahansa potentiaaliseen kohteeseen.

Yhtiö liikennöi kaikki reitti- ja tilauslennot Euroopan talousalueen ulkopuolisiin maihin tiiviissä yhteistyössä kyseisten maiden viranomaisten kanssa, eikä sen tiedossa ole kyseisten maiden oikeudellisiin vaatimuksiin liittyviä ongelmia, jotka voisivat vaikuttaa Yhtiön liikenneoikeuksiin.

HALLITUS, JOHTO JA TILINTARKASTAJAT

Yleistä

Suomen osakeyhtiölain ja Yhtiön yhtiöjärjestyksen mukaisesti vastuu Yhtiön valvonnasta ja hallinnosta on jaettu yhtiökokouksen, hallituksen ja toimitusjohtajan kesken. Osakkeenomistajat osallistuvat Yhtiön valvontaan ja hallintoon yhtiökokouksissa tehtyjen päätösten kautta. Yleensä hallitus kutsuu yhtiökokoukset koolle. Tämän lisäksi yhtiökokous on pidettävä, mikäli Yhtiön tilintarkastaja tai osakkeenomistajat, jotka edustavat vähintään yhtä kymmenesosaa kaikista Yhtiön liikkeeseen lasketuista osakkeista, kirjallisesti vaativat yhtiökokouksen koollekutsumista.

Hallituksen jäsenten, toimitusjohtajan ja johtoryhmän osoite on Tietotie 11 A, 01053 FINNAIR.

Hallitus ja johtoryhmä

Hallitus

Hallituksella on yleinen vastuu Yhtiön ja sen tytäryhtiöiden hallinnosta sekä Yhtiön toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä. Hallitus vahvistaa Yhtiön strategiaa, organisaatiota, kirjanpitoa ja varainhoidon valvontaa koskevat periaatteet sekä nimittää Yhtiön toimitusjohtajan ja varatoimitusjohtajan. Vuonna 2006 Yhtiön hallitus kokoontui 11 kertaa. Toimitusjohtaja vastaa Yhtiön strategian toteuttamisesta ja Yhtiön juoksevien asioiden hoitamisesta hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti.

Yhtiön yhtiöjärjestyksen mukaan hallituksen muodostavat puheenjohtaja sekä vähintään neljä ja enintään seitsemän muuta jäsentä, jotka valitaan varsinaisessa yhtiökokouksessa toimikaudeksi, joka päättyy heidän valintaansa seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä. Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan.

Varsinainen yhtiökokous valitsi 22.3.2007 hallituksen puheenjohtajaksi Christoffer Taxellin sekä jäseniksi Kari Jordanin (varapuheenjohtaja), Kalevi Alestalon, Satu Huberin, Markku Hyvärisen, Ursula Raninin, Veli Sundbäckin ja Sigurdur Helgasonin.

<u>Nimi</u>	<u>Syntymävuosi</u>	<u>Asema</u>	<u>Vuosi, jolloin nimetty hallitukseen</u>
Christoffer Taxell	1948	Puheenjohtaja	2003
Kari Jordan	1956	Varapuheenjohtaja	2003
Kalevi Alestalo	1947	Jäsen	2006
Satu Huber	1958	Jäsen	2006
Markku Hyvärinen	1948	Jäsen	2003
Ursula Ranin	1953	Jäsen	2006
Veli Sundbäck	1946	Jäsen	2004
Sigurdur Helgason	1946	Jäsen	2007

Christoffer Taxell on ollut Finnairin hallituksen puheenjohtaja vuodesta 2003. Taxell on Åbo Akademin kansleri sekä Föreningen Konstsamfundetin ja Stiftelsen för Åbo Akademin hallitusten puheenjohtaja. Taxell on myös Stockmann Oyj:n hallituksen puheenjohtaja ja Sampo Oyj:n, Nordkalk Oyj:n, Luvata International Oy:n sekä Elinkeinoelämän valtuuskunnan (EVA) ja Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen (ETLA) hallitusten jäsen sekä Ab Kelonia Oy:n hallintoneuvoston jäsen ja Svenska litteratursällskapetin sijoitusvaliokunnan jäsen. Taxell on koulutukseltaan oikeustieteen kandidaatti.

Kari Jordan on ollut Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja vuodesta 2003. Jordan on Metsäliitto-Yhtymän pääjohtaja. Jordan on myös M-Real Oyj:n, Metsä Tissue Oyj:n ja Oy Metsä Botnia Ab:n hallitusten puheenjohtaja sekä Metsäliitto-Yhtymän ja VAPO Oyj:n hallitusten varapuheenjohtaja. Lisäksi hän on Julius Tallberg -kiinteistöt Oyj:n hallituksen jäsen, Elinkeinoelämän keskusliiton hallituksen jäsen sekä usean muun suomalaisen yhtiön hallituksen jäsen. Jordan on Metsäteollisuus ry:n työvaliokunnan jäsen ja sen hallituksen varapuheenjohtaja sekä Elinkeinoelämän valtuuskunnan (EVA) ja Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen (ETLA) hallintoneuvostojen jäsen. Jordan on koulutukseltaan ekonomi.

Kalevi Alestalo on ollut Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2006. Alestalo on toiminut finanssineuvoksena Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosastolla vuodesta 2007 alkaen. Alestalo on Itella Oyj:n (aikaisemmin Suomen Posti Oyj) hallituksen jäsen ja Raskone Oy:n hallituksen varapuheenjohtaja. Hän on ollut Suomen valtion palveluksessa erilaisissa tehtävissä vuodesta 1971 lähtien ja vuosina 1988-2007 hän oli liikenne- ja viestintäministeriön palveluksessa. Alestalo on koulutukseltaan valtiotieteiden maisteri.

Satu Huber on ollut Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2006. Huber on Finanssialan Keskusliitto ry:n toimitusjohtaja ja Suomen Teollisuussijoitus Oy:n sijoitusneuvoston jäsen. Hän on myös Ekonomiska Samfundet i Finland rf:n hallituksen jäsen, Svenska Handelshögskolan i Helsingforsin hallituksen varajäsen ja Suomen Kulttuurirahaston Kannatusyhdistys ry:n johtokunnan jäsen. Huber on koulutukseltaan kauppatieteiden maisteri.

Markku Hyvärinen on ollut Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2003. Hyvärinen on Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varman varatoimitusjohtaja ja Keskinäisen vakuutusyhtiö Kalevan hallituksen varapuheenjohtaja sekä If Skadeförsäkring Holding AB:n hallituksen jäsen. Hyvärinen toimi Finnairin hallintoneuvoston jäsenenä vuosina 1992–1997 ja puheenjohtajana vuosina 1997–2003.

Ursula Ranin on ollut Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2006. Ranin toimi useissa eri tehtävissä Nokia Oyj:n palveluksessa vuosina 1984–2005, mukaan lukien lakiasiaintoimitusjohtajana vuosina 1994–2005, johtokunnan sihteerinä vuosina 1992–2005 ja hallituksen sihteerinä vuosina 1996–2005. Ranin on toiminut UPM-Kymmene Oyj:n hallituksen jäsenenä vuodesta 2006 sekä Nordea Bank AB (publ):n hallituksen jäsenenä vuodesta 2007. Ranin on koulutukseltaan varatuomari ja diplomiekonomi.

Veli Sundbäck on ollut Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2004. Sundbäck on Nokia Oyj:n johtokunnan jäsen ja johtaja, yhteistyösuhteet ja yhteiskuntavastuu. Sundbäck toimi ulkoasiainministeriön valtiosihteerinä vuosina 1993–1995. Sundbäck on Elinkeinoelämän keskusliiton hallituksen työvaliokunnan jäsen, Teknologia-teollisuus ry:n hallituksen varapuheenjohtaja ja Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osaston hallituksen varapuheenjohtaja, Suomalais-kiinalaisen kauppayhdistyksen hallituksen puheenjohtaja ja Suomen Kansallisteatterin johtokunnan jäsen. Sundbäck toimi Huhtamäki Oyj:n hallituksen puheenjohtajana vuosina 1999–2005. Sundbäck on koulutukseltaan oikeustieteen kandidaatti.

Sigurður Helgason on ollut Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2007. Helgason on Icelandic International Development Fundin hallituksen puheenjohtaja, Calidris ehf.:n hallituksen puheenjohtaja vuodesta 2005 vuoteen 2007 (varapuheenjohtaja elokuusta 2007 alkaen), Skildingur Investments ehf.:n hallituksen puheenjohtaja sekä Icelandair Special Children Travel Fundin hallituksen puheenjohtaja. Helgason on myös The Einar Jónsson Art Museum in johtokunnan jäsen. Lisäksi Helgason oli IATAn johtokunnan jäsen vuosina 2004–2005 ja toimi Icelandairin toimitusjohtajana vuosina 1985–2005. Helgason on koulutukseltaan MBA.

Lisätietoja jäsenyyksistä ja yhtiömiesasemista, joita hallituksen jäsenillä on tällä hetkellä tai on ollut viiden viimeisen vuoden aikana ennen tämän Listalleottoesitteen päivämäärää on esitetty jäljempänä kohdassa ”— Jäsenyydet ja yhtiömiesasemat”.

Kaikki hallituksen jäsenet ovat Yhtiöstä riippumattomia. Kalevi Alestaloa lukuun ottamatta kaikki hallituksen jäsenet ovat riippumattomia Yhtiön merkittävistä osakkeenomistajista.

Johtoryhmä

Yhtiön johtoryhmä kokoontuu noin 20 kertaa vuodessa ja sen tehtäviin kuuluvat muun muassa Konserninlaajuisten kehityshankkeiden sekä Konsernitaseisten periaatteiden ja menettelytapojen käsittely. Lisäksi johtoryhmälle raportoidaan muun muassa Konsernin ja toimialayhtiöiden liiketoimintasuunnitelmista, tuloskehityksestä ja Yhtiön hallituksessa käsiteltävistä asioista, joiden valmisteluun se myös osallistuu. Yhtiön toimitusjohtaja on vastuussa Yhtiön hallinnoinnista hallituksen antaminen ohjeiden ja määräyksien mukaisesti.

Yhtiön johtoryhmään kuuluvat tämän Listalleottoesitteen päivämääränä seuraavat henkilöt:

<u>Nimi</u>	<u>Syntymävuosi</u>	<u>Asema</u>
Jukka Hienonen	1961	Toimitusjohtaja
Henrik Arle	1948	Varatoimitusjohtaja, reittiliikenteen johtaja
Lasse Heinonen	1968	Talousjohtaja
Anssi Komulainen	1964	Henkilöstöjohtaja
Mika Perho	1959	Kaupallisen ryhmän johtaja
Kimmo Soini	1958	Tekniikan johtaja
Kaisa Vikkula	1960	Lomaliikenteen ja matkapalvelujen johtaja

Jukka Hienonen on ollut Finnairin toimitusjohtaja vuodesta 2006. Hän on tällä hetkellä SRV Yhtiöt Oyj:n ja Keskinäinen Vakuutusyhtiö Ilmarisen hallitusten jäsen ja Helsingin seudun kauppakamarin valtuuskunnan jäsen. Ennen Yhtiön palvelukseen siirtymistään Hienonen toimi Stockmann Oyj Abp:n tavaratalojen ryhmän johtajana vuosina 2001–2005 ja Stockmann Oyj Abp:n varatoimitusjohtajana vuosina 2003–2005. Hienonen on koulutukseltaan kauppatieteiden maisteri.

Henrik Arle on ollut Finnairin varatoimitusjohtaja vuodesta 2006 ja reittiliikenteen johtaja vuodesta 2001. Hän on myös ollut Yhtiön lentotoimintaluvan mukainen vastuujohtaja vuodesta 2006. Arle on tällä hetkellä Palvelualojen Toimialaliiton hallituksen puheenjohtaja, Elinkeinoelämän keskusliiton kauppapoliittisen valiokunnan varapuheenjohtaja, Finnairin eläkesäätiön puheenjohtaja sekä usean Finnair Konserniyhtiön hallituksen jäsen ja Suomen lentoliikennetoimikunnan neuvottelukunnan asiantuntijajäsen. Arle on ollut Finnairin palveluksessa vuodesta 1979, ja hän on koulutukseltaan oikeustieteen kandidaatti.

Lasse Heinonen on ollut Finnairin talousjohtaja vuodesta 2004. Ennen Yhtiön palvelukseen siirtymistään Heinonen toimi Novartis Pharma Turkin talousjohtajana vuosina 1997–1999 ja Novartis Pharma AG:n Euroopan controllerina vuosina 1999–2000 ja Novartis Pharma Services Inc.:in talousjohtajana vuosina 2001–2004. Hän on usean Finnair Konserniyhtiön hallituksen jäsen. Heinonen on koulutukseltaan kauppatieteiden maisteri.

Anssi Komulainen on ollut Finnairin henkilöstöjohtaja vuodesta 2007. Hän on toiminut muissa tehtävissä Finnairilla vuosina 1989–1999 sekä jälleen vuodesta 2001. Ennen siirtymistään takaisin Yhtiön palvelukseen Komulainen toimi AVECRA Oy:n toimitusjohtajana 1999–2001. Hän on usean Finnair Konserniyhtiön hallituksen jäsen. Komulainen on koulutukseltaan matkailun liikkeenjohdon restonomi (AMK).

Mika Perho on ollut Finnairin kaupallisen ryhmän johtaja vuodesta 2001 ja on sitä ennen toiminut muissa tehtävissä Finnairilla vuodesta 1985. Perho on usean Finnair Konserniyhtiön hallituksen jäsen ja A/S Estravel Ltd:n hallintoneuvoston jäsen. Hän on myös Suomen matkailun edistämiskeskuksen hallituksen jäsen. Perho on koulutukseltaan itäntutkija.

Kimmo Soini on ollut Finnair Tekniikan johtaja vuodesta 2006 ja on sitä ennen toiminut muissa tehtävissä Finnairilla vuodesta 1985. Soini on usean Finnair Konserniyhtiön hallituksen jäsen. Hän on myös Suomen ilmailumuseon hallituksen jäsen. Soini on koulutukseltaan diplomi-insinööri.

Kaisa Vikkula on ollut Finnair lomaliikenteen ja matkapalvelujen johtaja vuodesta 2006. Hän on usean Finnair Konserniyhtiön hallituksen jäsen. Ennen Yhtiön palvelukseen siirtymistään, Vikkula toimi Partek Oy:n, sijoittajasuhteiden ja yritysviestinnän johtajana vuosina 1997–2000 ja Partek Oy:n johtokunnan jäsenenä vuosina 1997–2002 sekä Mascus Oy:n toimitusjohtajana vuosina 2000–2004. Vikkula on tällä hetkellä Scandinavian Financial Research Oy:n hallituksen varapuheenjohtaja ja Destian hallituksen jäsen. Hän on myös Helsingin kauppakorkeakoulun ylioppilaskunnan taloustoimikunnan jäsen. Vikkula toimi Finnairin hallituksen jäsenenä vuosina 2003–2006. Vikkula on koulutukseltaan kauppatieteiden tohtori.

Lisätietoja jäsenyyksistä ja yhtiömiesasemista, joita johtoryhmän jäsenillä on tällä hetkellä tai on ollut viiden viimeisen vuoden aikana ennen tämän Listalleottoesitteen päivämäärää, on esitetty kohdassa ”— Jäsenyydet ja yhtiömiesasemat”.

Johtokunta

Konsernin johtokuntaan kuuluvat johtoryhmän jäsenten lisäksi viestintäjohtaja Christer Haglund, lento-toimintaryhmän johtaja Veikko Sievänen, Finnair Cargo Oy:n toimitusjohtaja Antero Lahtinen, Northport Oy:n toimitusjohtaja Jukka Hämäläinen ja Finnair Catering Oy:n toimitusjohtaja Kristina Inkiläinen sekä neljä henkilöstön edustajaa, jotka työntekijäryhmät valitsevat. Johtokunnalle raportoidaan muun muassa Konsernin ja toimialayhtiöiden liiketoimintasuunnitelmista ja tuloksetuksesta. Lisäksi johtokunnassa päätetään toimitusjohtajan vastuun piirissä olevista investoinneista. Johtokunta kokoontuu noin kymmenen kertaa vuodessa.

Corporate Governance

Finnairin päätöksenteossa ja hallinnossa noudatetaan Suomen osakeyhtiölakia, julkisesti noteerattuja yhtiöitä koskevia muita säädöksiä sekä Yhtiön yhtiöjärjestystä. Yhtiö noudattaa myös Helsingin Pörssin Sisäpiiri-ohjetta sekä Helsingin Pörssin suositusta listayhtiöiden hallinnointi- ja ohjausjärjestelmistä.

Yhtiöllä on kaksi valiokuntaa: palkka- ja nimitysvaliokunta sekä tarkastusvaliokunta. Valiokuntien jäsenet valitaan yleensä jokaisen varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen, joka valitsee uuden hallituksen. Yhtiön valiokuntien tarkoitus on avustaa Yhtiön hallitusta valmistelemalla valiokunnalle osoitettuja asioita hallitukselle. Valiokunnilla itsellään ei ole hallituksesta riippumatonta päätösvaltaa.

Palkka- ja nimitysvaliokunta

Yhtiöllä on palkka- ja nimitysvaliokunta, johon kuuluu Yhtiön hallituksen puheenjohtaja sekä muita hallituksen jäseniä. Palkka- ja nimitysvaliokunnan vähimmäisjäsenmäärä on kolme. Tällä hetkellä palkka- ja nimitysvaliokunnan jäsenet ovat Christoffer Taxell, Kalevi Alestalo, Kari Jordan ja Ursula Ranin. Palkka- ja nimitysvaliokunnalle osoitettuihin asioihin kuuluvat Konsernin johdon nimittäminen ja palkitseminen, johdon jatkuvuuden suunnittelu, johtokunnan kokoonpano, osakesidonnaiset palkitsemisjärjestelmät, päättäminen

henkilökunnan palkitsemisperiaatteista ja käytännöistä, päättäminen johdon osallistumisesta Konserniyhtiöiden ja ulkopuolisten yhtiöiden hallituksiin, päättäminen organisaation oleellisista muutoksista ja päättäminen korkeimpien kunniamerkkien ja arvonimien anomisesta johtoon kuuluville. Palkka- ja nimitysvaliokunnan jäsenen on oltava Yhtiöstä riippumattomia. Palkka- ja nimitysvaliokunta kokoontuu vähintään kolmesti vuodessa. Vuonna 2006 palkka- ja nimitysvaliokunta kokoontui kuusi kertaa.

Tarkastusvaliokunta

Yhtiöllä on tarkastusvaliokunta. Tarkastusvaliokunnan vähimmäisjäsenmäärä on kolme. Tällä hetkellä valiokunnan puheenjohtajana toimii Markku Hyvärinen, ja sen jäsenet ovat Satu Huber, Veli Sundbäck ja Sigurdur Helgason. Tarkastusvaliokunnalle osoitettuihin asioihin liittyvät hallituksen velvollisuus varmistaa, että Yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on järjestetty asianmukaisesti. Asioihin, joissa tarkastusvaliokunta avustaa hallitusta kuuluvat sen varmistaminen, että Yhtiön taloudellinen raportointi, kirjanpito ja varainhoito on järjestetty asianmukaisesti, laskentaperiaatteisiin ja tase-erien arvostuksiin liittyvistä merkittävistä muutoksista päättäminen sekä sen varmistaminen, että sisäinen tarkastus ja muu riskienhallinta on järjestetty asianmukaisesti. Tarkastusvaliokunta on myös vastuussa ulkoisen tarkastuksen itsenäisyyden varmistamisesta ja siitä, että Konserni noudattaa lakeja ja säännöksiä. Tarkastusvaliokunta tarkastaa sisäisen- ja ulkoisen tilintarkastuskertomuksen osana säännöllistä työtään. Tarkastusvaliokunta kokoontuu vähintään kahdesti vuodessa. Vuonna 2006 tarkastusvaliokunta kokoontui kaksi kertaa.

Eräitä lisätietoja hallituksen ja johtoryhmän jäsenistä

Alla mainituin poikkeuksin, tämän Listalleottoesitteen päivämääränä yksikään hallituksen tai johtoryhmän jäsenistä taikka toimitusjohtaja ei ole viiden viime vuoden aikana:

- saanut tuomioita liittyen petosrikoksiin tai -rikkomuksiin,
- toiminut johtavassa asemassa, kuten hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsenenä tai kuulunut johtoon sellaisessa yhtiössä, joka on haettu konkurssiin, selvitystilaan tai saneeraukseen, tai
- ollut oikeus- tai valvontaviranomaisen (mukaan ammattialajärjestöt) syytteen tai seuraamuksen kohteena tai saanut tuomioistuimelta tuomiota kelpaamattomuudesta toimimaan minkään yhtiön hallinto-, johto- tai valvontaelimissä tai hoitamaan minkään yhtiön liiketoimintaa.

Jukka Hienonen toimi Aleksin Alueen Kehitys Oy:n hallituksen varajäsenenä, kun yhtiö asetettiin selvitystilaan vuonna 2005. Henrik Arle toimi Nordic East Airlink AB:n (Konserniin kuuluvan FlyNordicin tytäryhtiö) hallituksen jäsenenä, kun yhtiö asetettiin konkurssiin vuonna 2004.

Eturistiriidat

Suomalaisten yhtiöiden johtoa koskevista eturistiriidoista on säädetty osakeyhtiölaissa. Osakeyhtiölain 6 luvun 4 §:n mukaan hallituksen jäsen ei saa osallistua hänen ja yhtiön välistä sopimusta koskevan asian käsittelyyn. Hän ei myöskään saa ottaa osaa yhtiön ja kolmannen henkilön välistä sopimusta koskevan asian käsittelyyn, mikäli hänellä on siitä odotettavissa olennaista etua, joka saattaa olla ristiriidassa yhtiön edun kanssa. Edellä mainittua säännöstä on vastaavasti sovellettava muuhun oikeustoimeen sekä oikeudenkäyntiin ja muuhun puhevallan käyttämiseen. Toimitusjohtajaan sovelletaan samoja säännöksiä.

Yhtiön hallituksen jäsenillä, johtoryhmän jäsenillä tai Yhtiön toimitusjohtajalla ei ole mitään eturistiriitoja heidän Yhtiöön liittyvien tehtäviensä ja heidän yksityisten etujensa ja/tai muiden tehtäviensä välillä.

Hallituksen ja johtoryhmän jäsenten sekä toimitusjohtajan palkkiot ja eläkejärjestelmät

Hallituksen jäsenten palkkiot

Osakeyhtiölain mukaisesti Yhtiön hallituksen jäsenille maksettavista palkkioista päättävät osakkeenomistajat varsinaisessa yhtiökokouksessa.

Vuonna 2006 hallituksen jäsenille maksettiin palkkioita yhteensä 220 400 euroa. Puheenjohtajalle maksettiin kuukausipalkkiota 3 500 euroa, varapuheenjohtajalle 2 000 euroa ja muille hallituksen jäsenille 1 800 euroa. Lisäksi jokaiselle hallituksen jäsenelle maksettiin kokouspalkkiota 500 euroa kultakin kokoukselta, johon hän osallistui, sekä korvaus matkakuluista.

Varsinainen yhtiökokous päätti 22.3.2007, että hallituksen puheenjohtajalle maksetaan palkkiota 4 300 euroa kuukaudessa, varapuheenjohtajalle 2 500 euroa kuukaudessa ja muille hallituksen jäsenille 2 300 euroa kuukaudessa. Lisäksi hallituksen jäsenelle maksetaan 500 euroa kultakin hallituksen ja valiokunnan kokoukselta, johon hän osallistuu. Hallituksella ei ole muita palkitsemisjärjestelyjä.

Johtoryhmä

Vuonna 2006 johtoryhmän jäsenille maksettiin palkkioita yhteensä 3 615 894 euroa (mukaan lukien palkat, luontaisedut ja bonukset).

Toimitusjohtaja Jukka Hienoselle maksettiin vuonna 2006 palkkaa 458 805 euroa ja luontaisetuja 14 760 euroa. Varatoimitusjohtaja Henrik Arlelle maksettiin vuonna 2006 palkkaa 260 071 euroa ja luontaisetuja 11 520 euroa. Osakepalkkiojärjestelmän mukaisia osakkeita luovutettiin vuonna 2006 Hienoselle 24 882 kappaletta ja Arlelle 17 160.

Hienosella ja Arlalla on oikeus siirtyä eläkkeelle 60 vuoden ikäisenä, jolloin täysimääräinen eläke on 60 prosenttia eläkepalkasta. Kaikkien johtoryhmän jäsenten sekä tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelmät ovat yksilöllisiä järjestelmiä, ja eläkeikä näiden sopimusten nojalla vaihtelee 60 vuodesta 65 vuoteen. Nämä eläkejärjestelmät ovat maksupohjaisia järjestelmiä, ja maksupohjaisiin eläkejärjestelmiin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee.

Irtisanomisedut

Kaikkien johtoryhmän jäsenten palvelussuhteissa noudatettava irtisanomisaika on kuusi kuukautta. Irtisanomisaajan palkan lisäksi heille on maksettava erakorvaus, joka vastaa 6-12 kuukauden palkkaa, mikäli työsuhde päätetään heistä riippumattomasta syystä.

Palkkiojärjestelmät

Yhtiön hallitus hyväksyi Yhtiön osakepalkkiojärjestelmän 18.6.2004. Osakepalkkiojärjestelmän tarkoituksena on sitouttaa ja kannustaa Konsernin johtoa ja muita hallituksen osoittamia avainhenkilöitä osakepohjaisen palkitsemisen avulla. Hallitus muutti 22.3.2007 vuoden 2004 osakepalkkiojärjestelmän ehtoja, ja Yhtiön nykyinen osakepalkkiojärjestelmä ulottuu ansaintajaksolle 2007–2009. Järjestelmän nojalla avainhenkilöillä on mahdollisuus saada palkkiona Yhtiön osakkeita kolmelta kalenterivuoden pituiselta ansaintajaksolta sen mukaan kuinka ansaintajaksolle asetetut tavoitteet saavutetaan. Yhtiön hallitus päättää vuosittain kullekin ansaintajaksolle asetettavat tavoitteet. Tavoitteet määritellään Yhtiön taloudellisen ja/tai toiminnallisen kehityksen perusteella. Lisäksi käteisellä maksettava osuus on 1,5-kertainen osakkeiden arvoon nähden. Tavoitteiden saavuttaminen ansaintajaksolla määrittelee kuinka suuri osuus palkkion enimmäismäärästä maksetaan. Vuoden 2006 ansaintajakson aikana osakepalkkiojärjestelmän tavoitteita ei saavutettu ja osakepalkkioita ei maksettu. Vuoden 2005 ansaintajakson aikana yhteensä 383 097 osaketta maksettiin palkkioina ja vuoden 2004 ansaintajaksolla yhteensä 37 800 osaketta. Hallituksen päätöksen nojalla vuoden 2007 ansaintajaksolta bonus lasketaan Yhtiön osakekohtaisen tuloksen ("EPS") ja sijoitetun pääoman tuoton ("ROCE") perusteella. EPS- ja ROCE-perusteilla on sama painotus. Tulospalkkiota maksetaan, jos EPS ylittää 0,70 euroa ja ROCE on vähintään 8 prosenttia. Palkkio maksetaan täysimääräisenä, jos EPS on vähintään 1,20 euroa ja ROCE enemmän kuin 14 prosenttia. Osakepalkkiojärjestelmään osallistuville työntekijöille ilmoitetaan kunkin ansaintajakson alussa henkilökohtaisen tulospalkkion yläraja, ja varsinaisena tulospalkkiona maksetaan toteutuneen EPS:n ja ROCE:n perusteella laskettu osuus tulospalkkion enimmäismäärästä. Osakepalkkiojärjestelmän ehtojen mukaan hallitus voi tietyissä tilanteissa muuttaa palkkiojärjestelmän ehtoja kesken ansaintakauden. Tämän lisäksi ehdot sisältävät erityisen kohdan koskien tulospalkkion määrän tarkistamista osakeantien ja vastaavien tapahtumien johdosta.

Lisäksi Yhtiön osakepalkkiojärjestelmä asettaa tulospalkkioina myönnettyille Osakkeille luovutusrajoituksia. Luovutusrajoitusten mukaan edunsaajan on pidettävä omistuksessaan vähintään kolmen vuoden ajan bruttopalkansa perusteella määritettävä määrä saamiaan osakkeita. Lisäksi Yhtiöön ja muihin valtion omistamiin yhtiöihin sovelletaan virallisia päätöksiä, kuten Talouspoliittisen ministerivaliokunnan antamia palkitsemisperiaatteita, jotka on otettu huomioon Yhtiön kannustinjärjestelmissä. Kyseisistä päätöksistä on esitetty lisätietoja kohdassa "*Omistusrakenne ja suhde Suomen valtioon—Valtion omistajapolitiikkaa koskeva periaatepäätös*".

Varsinainen yhtiökokous 24.8.2000 hyväksyi esityksen optio-oikeuksien antamisesta Yhtiön avainhenkilöstölle. Kaikkien optio-oikeuksien merkintä-aika päättyi 31.8.2006, eikä ohjelman perusteella voida enää laskea liikkeeseen uusia optioita. Optio-oikeuksien perusteella merkittyjen osakkeiden seurauksena Finnair Oyj:n osakepääoma nousi yhteensä 3 399 698,25 eurolla.

Lisätietoja Yhtiön palkitsemisjärjestelmistä on esitetty kohdassa "*Finnairin liiketoiminta—Henkilöstö*".

Yhtiön johdon omistukset

Seuraavassa taulukossa on esitetty Finnairin hallituksen ja johtoryhmän jäsenten osakeomistukset Yhtiössä 30.9.2007:

<u>Osakkeenomistaja</u>	<u>Osakeomistus</u>
<i>Hallitus</i>	
Christoffer Taxell	2 000
Kari Jordan	—
Kalevi Alestalo	—
Satu Huber	—
Markku Hyvärinen	—
Ursula Ranin	2 000
Veli Sundbäck	—
Sigurdur Helgason	—
<i>Johtoryhmä</i>	
Jukka Hienonen	19 082
Henrik Arle	25 735
Lasse Heinonen	10 903
Anssi Komulainen	11 820
Mika Perho	9 720
Kimmo Soini	5 810
Kaisa Vikkula	2 000

Jäsenyydet ja yhtiömiesasemat

Yhtiön hallituksen tai johtoryhmän jäsenillä on tai on viimeisen viiden vuoden aikana ennen tämän Listalleottoesitteen päivämäärää ollut seuraavat jäsenyydet tai he ovat olleet yhtiömiehinä seuraavissa henkilöyhtiöissä:

<u>Nimi</u>	<u>Nykyinen jäsenyys/yhtiömiesasema</u>	<u>Entinen jäsenyys/yhtiömiesasema</u>
Christoffer Taxell	Cumbus Oy Ab Furuviik Invest Ab Ab Kelonia Oy Luvata International Oy Nordkalk Oyj Abp Sampo Oy Stockmann Oy	Boliden AB Hormos Medical Oy Mizar Ab Raisio Oy Skandia AB
Kari Jordan	Finsilva Oy Julius Tallberg-Kiinteistöt Oy Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varmia Oy Metsä-Botnia Ab Metsä konsernin Rahoituspalvelut Oy Metsäliitto-Yhtymä Metsä Tissue Oy M-real Oy Suomen Messut Osuuskunta Vapo Oy	Luottokunta Neste Oil Oy Nordea AB Nordea Finance AB Nordea Henkivakuutus Suomi Oy Nordea Pankki Suomi Oy Nordea Rahoitus Suomi Oy Profita Management Oy Siemens-yhtymä
Kalevi Alestalo	Itella Oy Raskone Oy	TeliaSonera Finland Oy VR-Yhtymä Oy
Satu Huber	—	Boliden AB HEX Oy Metso Oy Suomen Teollisuussijoitus Oy

<u>Nimi</u>	<u>Nykyinen jäsenyys/yhtiömiesasema</u>	<u>Entinen jäsenyys/yhtiömiesasema</u>
Markku Hyvärinen	If Skadeförsäkring Holding AB Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma Keskinäinen Vakuutusyhtiö Kaleva Silta Oy	Rahastopalvelu RP Oy SV Benefic Oy TietoEnator Esy Oy Vakuutusyhtiö Henki-Sampo
Ursula Ranin	Entrada Oy Ingresso Oy Nordea Bank AB (publ) UPM-Kymmene Oyj	Oy Nordic Trading Ab
Veli Sundbäck	Suomen Kansallisteatterin Osakeyhtiö Suomen Messut Osuuskunta	Oy Aga Ab Huhtamäki Oyj Kemira Oyj Teollisen yhteistyön rahasto Oy
Sigurdur Helgason	Calidris ehf. Islannin kansainvälinen kehitysrachasto Skildingur Investments ehf.	Flugleidir/FL-Group/Icelandair Flugfélag Íslands (Air Iceland) Icelandair Cargo
Jukka Hienonen	Fancy Invest Oy Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen SRV Yhtiöt Oyj	Academica Oy Affecto Oyj Aleksin Alueen Kehitys Oy Anttila Oy Apportum Oy Kenkäkesko Oy K-Plus Oy Z-Fashion Finland Oy
Henrik Arle	Luottokunta	ABS Pumput Oy Manex Yhtiöt Oy
Lasse Heinonen	—	—
Anssi Komulainen	—	Avecra Oy
Mika Perho	—	—
Kimmo Soini	—	—
Kaisa Vikkula	Destia Finrema Oy Inter-Marathon Oy Scandinavian Financial Research Oy Toivelomat Oy	Aina Oy Aina Oyj Mascus Oy

Tilintarkastajat

PricewaterhouseCoopers Oy, päävastuullisena tilintarkastajana KHT Eero Suomela ja KHT Jyri Heikkinen ovat tarkastaneet Yhtiön tilinpäätökset 31.12.2006 ja 31.12.2005 päättyneiltä tilikausilta. PricewaterhouseCoopers Oy, päävastuullisena tilintarkastajana KHT Eero Suomela ja KHT Jorma Heikkinen ovat tarkastaneet Yhtiön tilinpäätöksen 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta.

OMISTUSRAKENNE JA SUHDE SUOMEN VALTIOON

Yleistä

Yhtiön rekisteröity osakepääoma oli tämän Listalleottoesitteen päivämääränä 75 442 904,30 euroa, ja se koostui 88 756 358 Osakkeesta.

Yhtiöllä oli 19.11.2007 yhteensä 7 238 osakkeenomistajaa. Yhtiö omistaa tämän Listalleottoesitteen päivämääränä 151 903 omaa osakettaan.

Alla olevassa taulukossa esitetään Yhtiön kymmenen suurinta osakkeenomistajaa 19.11.2007:

<u>Osakkeenomistaja</u>	<u>Osakkeiden lukumäärä</u>	<u>Prosenttia</u>
Suomen valtio	49 510 682	55,78
Odin Norden	1 852 113	2,09
Keskinäinen Vakuutusyhtiö Tapiola	1 576 000	1,78
OP Sijoitusrahastot	948 327	1,07
Suomi Keskinäinen Henkivakuutusyhtiö	500 000	0,56
Ilmarinen	485 700	0,55
FIM Sijoitusrahastot	445 959	0,50
Nordea Nordic Small Cap Fund	344 504	0,39
Aktia Capital Sijoitusrahasto	301 300	0,34
Etera Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	271 467	0,31
Hallintarekisteröidyt ⁽¹⁾	27 385 150	30,85
Muut	5 135 156	5,79
Yhteensä	88 756 358	100,00

(1) FL Group ilmoitti Yhtiölle 20.11.2007, että se omistaa noin 24 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista ja äänivallasta.

Suomen valtio, joka omistaa 55,78 prosenttia Yhtiön osakkeista ja äänivallasta on 21.11.2007 pidetyssä Yhtiön ylimääräisessä yhtiökokouksessa kannattanut hallituksen valtuuttamista päättämään uusien osakkeiden liikkeeseen laskemisesta maksua vastaan. Eduskunta on 14.11.2007 hyväksynyt esityksen lisätalousarvioksi, johon sisältyy valtion kaikkien Merkintäoikeuksien käyttämiseen tarvittava määräraha. Lisätalousarvio tuli voimaan 20.11.2007. Valtion osallistuminen Osakeantiin edellyttää vielä valtioneuvoston merkintäpäätöstä.

FL Group ilmoitti 20.11.2007 Yhtiölle aikomuksestaan osallistua Osakeantiin.

Suomen valtion päätös omistusosuutensa laskemisesta Yhtiössä 50 prosenttiin tai alle vaatii eduskunnan hyväksynnän.

Valtion omistajapolitiikkaa koskeva periaatepäätös

Markkinaehtoisesti toimivien yhtiöiden omistajaohjaus keskitettiin valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosastolle 1.5.2007 alkaen. Näin ollen omistajaohjausosastolla on vastuu Suomen valtion yleisten omistajapolitiittisten asioiden hallinnoinnista suhteessa Yhtiöön.

Valtioneuvosto hyväksyi 7.6.2007 periaatepäätöksen ("periaatepäätös"), joka linjaa valtion omistajaohjauksen keskeiset periaatteet ja toimintatavat. Periaatepäätös on osoitettu omistajapolitiikasta vastaaville valtion viranomaisille eikä valtionyhtiöille, jotta kaikissa tilanteissa on selvää, että omistajapolitiittinen päätöksenteko kuuluu viranomaisille ja liiketoiminnallinen päätöksenteko valtionyhtiöille itselleen.

Periaatepäätöksen mukaan valtionyhtiöt eivät muodosta yhtenäistä ryhmää, mikä on otettava huomioon omistajapolitiikan ja omistajaohjauksen yleisissä periaateissa. Periaatepäätös jakaa valtionyhtiöt yhtiöihin, jotka toteuttavat valtionhallinnon tehtäviin kiinteästi liittyviä erityistehtäviä ja markkinaehtoisesti toimiviin yhtiöihin. Valtion osakeomistajuuteen liittyvät strategiset intressit voivat soveltua myös markkinaehtoisesti toimiviin yhtiöihin ("strateginen valtionyhtiö"). Arvioitaessa omistajuutta näissä yhtiöissä, Suomen valtion strategiset intressit ja niiden ylläpidon varmistamiseksi tarvittava toimivalta on otettava huomioon. Lähtökohtana on, että valtion strategisia intressejä ei tule vaarantaa enempää valtio-omistajan omin toimin (mukaan lukien osakemyynneillä ja rakennejärjestelyillä) kuin yhtiön toimielinten päätöksilläkään (mukaan lukien päätökset yritysostoista, uudelleenjärjestelyistä ja strategisista muutoksista). Yhtiö määrittää strategiseksi valtionyhtiöksi. Periaatepäätöksen mukaan Suomen valtion strategista intressiä strategisessa valtionyhtiössä arvioitaessa on

konsultoitava asianomaisesta strategisesta yhtiöstä vastaavaa vastuuministeriötä. Yhtiön osalta vastuullinen ministeriö on liikenne- ja viestintäministeriö.

Markkinaehtoisesti toimivien yhtiöiden tavoitteet

Periaatepäätöksen mukaan markkinaehtoisesti toimivien valtionyhtiöiden toimintaperiaatteiden, rahoitusrakenteen ja tuottotavoitteiden tulee olla vertailukelpoisia samalla toimialalla toimiviin muihin yhtiöihin verrattuna. Myös strategisten valtionyhtiöiden, kuten Yhtiön, tulisi toimia selkeästi liiketoiminnallisin periaattein tavoitteenaan kulloinkin parhaan taloudellisen kokonaistuloksen saavuttaminen. Taloudellisen tuloksen maksimointia arvioidaan kannattavuuden ja omistaja-arvon pitkäjänteisen kasvun perusteella. Suomen valtion omistusta arvioitaessa otetaan huomioon valtion strategiset intressit ja niiden turvaamiseksi tarvittavan vaikutusvallan säilyttäminen.

Markkinaehtoisesti toimivien yhtiöiden tavoitteena tulee olla liiketaloudellisesti kannattava toiminta. Markkinaehtoisesti toimivat yhtiöt toimivat aina normaaleilla kannattavuutta ja kilpailukykyä koskevilla tavoitteilla. Jos markkinaehtoisesti toimivalle valtionyhtiölle kuitenkin asetetaan muita tavoitteita, jotka voivat liittyä muun muassa teollisuus-, alue- ja työllisyyspolitiikkaan sekä ympäristönsuojeluun, tälle on oltava kaikkien muiden omistajien hyväksyntä ja yhtiölle aiheutuvat lisäkustannukset on korvattava.

Markkinaehtoisesti toimivilla valtionyhtiöillä ei ole erityisasemaa tai erityisoikeuksia liittyen valtion yleisiin tukitoimiin. Valtio ei myöskään ilman nimenomaisia takauspäätöksiä vastaa yhtiöiden veloista ja muista sitoumuksista. Periaatepäätöksen mukaan asianmukaisen hallintoelimen tai hallinnon sellaisessa yhtiössä on tehtävä päätökset, jotka liittyvät valtionyhtiöiden liiketoimintojen laajenemisiin yritysostoilla tai tytäryhtiöitä perustamalla.

Omistajaohjauksen periaatteet

Periaatepäätöksen mukaan valtion omistajapolitiikan ja omistajaohjauksen ensisijainen tavoite on yhtiöiden kehittäminen ja omistaja-arvon pitkäjänteisen kasvun tukeminen. Tämän toteuttamisen keskeisiä lähtökohtia ovat: avoin ja johdonmukainen omistajan käyttäytyminen; vastuullisten ja asiantuntevien jäsenten ehdottaminen yhtiöiden hallituksiin; omistajan panostukset yhtiöiden johdon nimityksiin ja palkitsemiseen; kaikkien omistajien ja myös muiden etutahojen huomioon ottaminen omistajien keskinäisen yhdenvertaisuuden kautta sekä omistajastrategian valmistelu ja hyvän corporate governancen kehittäminen.

Valtion omistajaohjaus tulee järjestää siten, että valtio-omistaja ei osallistu liiketoiminnalliseen päätöksentekoon muutoin kuin yhtiökokouksissa. Yhtiön tuloksesta ovat vastuussa sen toimiva johto ja hallintoelimet, jotka tekevät toimintaa koskevat päätökset osakeyhtiölain ja yhtiöjärjestyksen asettamissa puitteissa. Yleinen tavoite järjestettäessä hallintotapaa ja päätöksenvaltaa valtionyhtiöissä on hyvän corporate governancen kehittäminen ja ylläpitäminen.

Markkinaehtoisesti toimivien yhtiöiden omistajaohjauksessa lähtökohtana on omistajien keskinäinen yhdenvertaisuus. Omistajaohjaus perustuu itsenäiseen omistajastrategiseen seurantaan ja valmisteluun, jonka perusteella valtio ottaa tarvittaessa kantaa yrityksen strategiaan ja taloudellisiin kysymyksiin. Suomen valtion ja valtionyhtiön yhteydenpito taataan normaalin johdon ja suurimpien tai merkittävimpien omistajien tavanomaisen yhteydenpidon puitteissa siten, että ensi sijassa hallituksen puheenjohtaja ja toimitusjohtaja huolehtivat yhteyksistä omistajien suuntaan.

Valtion omistajapolitiikka perustuu yhtiön kaikki etutahot huomioon ottavaan omistaja-arvon kasvattamiseen. Yhtiön kannattavuuden ja kasvutavoitteiden yhdistäminen edellyttää, että kotimaisista ja muiden toimintamaiden lainsäädännön asettamista velvollisuuksista huolehditaan esimerkillisen hyvin. Erityisen tärkeitä asiaryhmiä ovat henkilöstön aseman ja oikeuksien kunnioittaminen sekä ympäristön kannalta vastuullinen toiminta. Lisäksi koska valtio on pitkäaikainen omistaja, valtionyhtiöiden osingon jako ja osingonjakoperiaatteet ovat ensisijaisen tärkeitä sille. Valtio tukee ennakoitavia osingonjakoperiaatteita, jotka ottavat huomioon sekä valtionyhtiöiden rahoitus-tarpeet että osakkeenomistajien intressit ja jotka ovat vertailukelpoisia muiden kyseisellä toimialalla toimivien yhtiöiden maksamien osinkojen kanssa.

Periaatepäätöksen mukaan omistajaohjaus järjestetään siten, että valtiolla on suora edustus ainakin kaikkien sellaisten yhtiöiden, kuten Yhtiön, hallituksissa, joissa valtio on enemmistöomistaja. Kun virkamiehestä esitetään valtionyhtiön hallituksen jäseneksi, lähtökohtana on, että hallituksen jäsen edustaa tuossa tehtävässään yhtiötä ja sen kaikkia osakkeenomistajia, eikä ole oikeutettu toimimaan pelkän valtion omistajaintressin mukaisesti. Hallituksen jäseneksi valittu virkamies toimii siten tehtävässään osakeyhtiölain, arvopaperimarkkinalain ja näihin liittyvän ohjeistuksen sekä muun yhtiötä koskevan lainsäädännön määrittämissä puitteissa. Hallituksen jäsenenä oleva virkamies ei myöskään osallistu yhtiötä koskeviin omistajaohjaustehtäviin liittyvään valmisteluun ja

päätöksentekoon eikä yhtiötä koskevien omistajapoliittisten ratkaisujen tekemiseen. Julkisen kaupankäynnin kohteena olevan yhtiön osalta hallituksen jäsenen ja omistajaohjaustehtäviä hoitavien virkamiesten välinen yhteydenpito toteutetaan siten, että sisäpiiritiedon hallinnasta omistajapoliittiselle päätöksenteolle aiheutuvat rajoitukset otetaan huomioon.

Omistuspohjan muutokset

Periaatepäätöksen mukaan merkittävä omistajuus on yleensä perusteltu strategisissa valtionyhtiöissä. Omistajapoliittinen vastuu on jaettu eduskunnan ja valtioneuvoston välille valtion osakasvallan käytöstä eräissä taloudellista toimintaa harjoittavissa osakeyhtiöissä annetun lain (740/1991, muutoksineen) ("valtionyhtiölaki") mukaisesti. Eduskunta päättää Suomen valtionomistuksesta yhden kolmasosan, 50 prosentin ja kahden kolmasosan rajojen puitteissa valtionyhtiölain mukaan ja valtioneuvosto vastaa mahdollisten omistusjärjestelyjen toteuttamisesta kussakin tilanteessa taloudellisesti parhaalla ja tarkoituksenmukaisimmalla tavalla. Suomen valtion päätös omistusosuutensa laskemisesta Yhtiössä 50 prosenttiin tai alle vaatii eduskunnan hyväksynnän.

Hallitus on 20.9.2007 antanut eduskunnalle esityksen uudeksi laiksi valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta. Esityksen mukaan Suomen valtion omistusosuus ei saa laskea 50 prosenttiin tai alle taikka alle 100 prosentin ilman eduskunnan suostumusta.

Palkitsemisperiaatepäätös valtionyhtiöille

Periaatepäätöksen mukaan palkitsemisjärjestelmät ovat tärkeä osa kilpailukykyä. Suomen valtio ei tue ylisuuria etuuksia, mutta on valmis edistämään järjestelyjä, jotka takaavat yhtiöille mahdollisuudet kilpailla osaavista ja sitoutuneista johtajista ja muusta henkilöstöstä.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta antoi 23.5.2006 kannanoton ehdotuskäytännöstä (i) johdon ja muiden avainhenkilöiden; (ii) muun henkilöstön sekä (iii) hallintoelinten jäsenten palkitsemista valtionyhtiöissä ("palkitsemisperiaatepäätös"). Palkitsemisperiaatepäätös vaatii valtionyhtiöitä, joissa Suomen valtiolla on osake-enemistös, julkistamaan tietoa palkitsemisjärjestelmistään vuosikertomuksessaan tai muulla tavalla palkitsemisjärjestelmien läpinäkyvyyden edistämiseksi. Valtionyhtiöiden, joissa Suomen valtiolla on vähemmistöosuus, tulee myös soveltuvien osin seurata palkitsemisperiaatepäätöstä.

Palkitsemisperiaatepäätöksen mukaan johdon ja avainhenkilöiden palkitsemisen on perustuttava yhtiön tuloksellisuuteen ja omistaja-arvon kasvuun. Tulokseen perustuvia rahapalkkioita ja osakesidonnaista palkitsemista tulee tarkastella kokonaisuutena, jotta erilaisia palkkioita ei makseta samoilla perusteilla. Tulokseen perustuva rahapalkkio tulee yleensä mitoittua enintään 40 prosentiksi peruspalkasta ja osakesidonnainen palkitseminen tulee mitoittaa siten, että pitkäjänteisen osakepalkkiojärjestelmän perusteella ansaittavien osakepalkkioiden vuotuinen arvo palkkion maksuhetkellä ei ylitä edunsaajan vuotuista peruspalkkaa, ellei näiden kynnsarvojen ylittämiseen ole erityistä syytä. Palkitsemisperiaatepäätöksen mukaan Suomen valtio ei omistajana hyväksy optiopohjaisten palkitsemisjärjestelmien käyttöä, mutta hyväksyy palkkiojärjestelmät, jotka perustuvat välittömään osakeomistukseen edellyttäen, että tällaiset järjestelmät ovat yhteensopivia valtion omistajaroolin kanssa, edistävät omistaja-arvon kasvattamista ja motivoivat henkilöstöä pitkällä aikatahtaimella sekä ovat ehdoiltaan kohtuullisia eivätkä johda kohtuuttomiin palkkioihin. Lisäksi palkitsemisperiaatepäätös kieltää ylisuurten eläke-etuuksien tai erokorvauksen myöntämisen ylemmälle johdolle.

Palkitsemisperiaatepäätöksen mukaan hallintoelinten palkkiot maksetaan pääsääntöisesti rahapalkkioina. Erityisistä syistä hallituksen jäsenten palkitsemiseen voidaan käyttää osakepalkkioihin perustuvaa palkitsemista. Palkitsemisperiaatepäätöksessä määrätään, että työntekijöiden yhtiön tuloksellisuuteen perustuva palkitseminen tulee ulottaa koskemaan koko henkilöstöä yhtiön johdon tarkoituksenmukaiseksi katsomalla tavalla. Tällaisen palkitsemisen keskeiset keinot ovat tulospalkkaus ja henkilöstörahastot.

LÄHIPIIRILIIKETOIMET

Osapuolten katsotaan kuuluvan toistensa lähipiiriin, jos toinen osapuoli pystyy käyttämään toiseen nähden määräysvaltaa tai huomattavaa vaikutusvaltaa tai yhteistä määräysvaltaa sen taloutta ja liiketoimintaa koskevassa päätöksenteossa. Lähipiiriin kuuluvat myös hallituksen ja johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja ja heidän lähimmät perheenjäsenensä.

Seuraavassa taulukossa esitetään kooste Yhtiön lähipiiriliiketoimista merkittyinä ajanjaksoina:

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.		
	2007	2006	2006	2005	2004
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu)		(tilintarkastamaton)
	(tuhatta euroa)				
Tavaroiden ja palvelujen myynnit					
Osakkuusyhtiöt	3	4	5	5	5
Tavaroiden ja palvelujen ostot					
Osakkuusyhtiöt	475	151	208	197	196

Lisäksi Yhtiö on tehnyt ja aikoo jatkossakin tehdä useita sopimuksia toimijoiden kanssa, joihin nähden Suomen valtio käyttää määräysvaltaa tai jotka ovat yhteydessä Suomen valtioon. Yhtiö uskoo, että nämä sopimukset on tehty markkinaehtoisesti ja niiden ehdot ovat vertailukelpoisia Suomen valtion muiden valtionyhtiöiden kanssa käyttämien sopimusehtojen kanssa.

Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön hallituksen ja johtoryhmän jäsenten työsuhde-etuudet merkittyinä ajanjaksoina:

	1.1.–31.12.		
	2006 ⁽¹⁾	2005	2004
	(tuhatta euroa)		
Palkat ja muut lyhytaikaiset työsuhde-etuudet	1 351	3 181	2 437
Osakeperusteiset etuudet	2 265	261	—
Yhteensä	3 616	3 442	2 437

- (1) Yhtiön johdon organisaatiota muutettiin vuoden 2006 alusta, ja vuonna 2006 johtoryhmän jäsenten määrä oli kuusi verrattuna 13 johtokunnan jäsenenä vuosina 2005 ja 2004. Vuodet 2005 and 2004 eivät tämän vuoksi ole suoraan vertailukelpoisia vuonna 2006 maksettujen työsuhde-etuuksien kanssa.

OSAKKEET JA OSAKEPÄÄOMA

Yleistietoja Yhtiöstä

Yhtiö on perustettu 11.12.1923 ja siihen sovelletaan Suomen lakia. Yhtiön rekisteröity toiminimi on Finnair Oyj, ja sen kotipaikka on Helsinki. Yhtiö on rekisteröity kaupparekisterin Y-tunnuksella 0108023-3, ja sen rekisteröity osoite on Tietotie 11 A, 01053 FINNAIR, Suomi ja puhelinnumero on 09-8184951.

Yhtiöjärjestyksensä 2 §:n mukaan Yhtiön toimialana on lentoliikenteen harjoittaminen matkustajia, tavaroita ja postia kuljettamalla sekä lentokoneiden, niiden osien ja tarvikkeiden myynti, vuokraus ja korjaus, hotelli-, huolinta-, matkatoimisto- ja muu lentoliikenteeseen liittyvä toiminta.

Osakkeet ja osakepääoma

Yhtiön osakepääoma oli tämän Listalleottoesitteen päivämääränä 75 442 904,30 euroa, ja sillä oli 88 756 358 Osaketta. Kukin Osake oikeuttaa yhteen ääneen Yhtiön yhtiökokouksessa. Osakkeet ovat nimellisarvottomia. Yhtiöllä on yksi osakelaji.

Osakkeet ovat julkisen kaupankäynnin kohteena Helsingin Pörssin pörssilistalla. Osakkeen kaupankäyntitunnus on "FIA1S". Osakkeet ovat arvo-osuusmuotoisia. Osakkeen vaihto Helsingin Pörssissä 1.1.-30.9.2007 välisenä aikana oli noin 13,8 miljoonaa kappaletta. Osakkeen keskipurssi oli 12,86 euroa. 1.9.2007 päättyneen jakson ylin noteeraus oli 14,35 euroa ja alin 10,86 euroa. Yhtiön markkina-arvo 30.9.2007 oli noin 1 038,4 miljoonaa euroa.

Osakepääoman historiallinen kehitys

Seuraavassa taulukossa on yhteenveto Yhtiön osakepääoman muutoksista kolmelta edelliseltä tilikaudelta ja kuluvalta tilikaudelta tämän Listalleottoesitteen päivämäärään asti, sekä Osakkeiden lukumäärät:

Aika	Toimenpide	Osakkeiden lukumäärä	Osakkeiden kokonaismäärä toimenpiteen jälkeen	Osakepääoma (euroa)	Rekisteröity ⁽¹⁾
22.3.2005	Merkintä optioiden perusteella	12 700	84 771 913	72 056 126,05	4.4.2005
10.5.2005	Merkintä optioiden perusteella	800	84 772 713	72 056 806,05	26.5.2005
10.6.2005	Merkintä optioiden perusteella	94 400	84 867 113	72 137 046,05	23.6.2005
15.8.2005	Merkintä optioiden perusteella	376 500	85 243 613	72 457 071,05	23.8.2005
30.9.2005	Merkintä optioiden perusteella	1 303 500	86 547 113	73 565 046,05	11.10.2005
7.11.2005	Merkintä optioiden perusteella	257 000	86 804 113	73 783 496,05	17.11.2005
30.12.2005	Merkintä optioiden perusteella	740 056	87 544 169	74 412 543,65	19.1.2006
2.5.2006	Merkintä optioiden perusteella	394 925	87 939 094	74 748 229,90	11.5.2006
8.6.2006	Merkintä optioiden perusteella	272 000	88 211 094	74 979 429,90	26.6.2006
3.8.2006	Merkintä optioiden perusteella	118 600	88 329 694	75 080 239,90	17.8.2006
31.8.2006	Merkintä optioiden perusteella	426 664	88 756 358	75 442 904,30	17.10.2006

(1) Kaupparekisteriin tehdyn merkinnän päivämäärä.

Voimassa olevat valtuutukset

Osakeantia koskeva valtuutus

Ylimääräinen yhtiökokous valtuutti 21.11.2007 Yhtiön hallituksen päättämään osakkeiden liikkeeseenlaskusta 31.12.2008 mennessä. Valtuutuksen kohteena on enintään 50 000 000 Osaketta. Osakeannin ehtojen mukaan osakkeenomistajilla on merkintäetuoikeus uusiin Osakkeisiin. Yhtiön hallitus päätti 21.11.2007 yllä mainitun valtuutuksen nojalla laskea liikkeeseen enintään 39 447 270 uutta Osaketta Osakeannin ehtojen mukaisesti. Tarjottavat osakkeet vastaavat enintään 44,4 prosenttia Yhtiön Osakkeista ja niiden tuottamasta äänimäärästä ennen Osakeantia.

Omien osakkeiden hankkiminen

Varsinainen yhtiökokous valtuutti 22.3.2007 Yhtiön hallituksen päättämään omien osakkeiden hankkimisesta. Valtuutuksen kohteena on enintään 3 500 000 Yhtiön hallussa olevaa omaa Osaketta. Osakkeita voidaan hankkia Yhtiön pääomarakenteen kehittämiseksi, mitätöitävaksi taikka käytettäväksi mahdollisten henkilöstölle suunnattavien kannuste- ja palkkiojärjestelmien mukaisesti tai vastikkeena mahdollisissa yrityskaupoissa sekä muissa järjestelyissä. Osakkeita hankitaan Helsingin Pörssin järjestämän julkisen kaupankäynnin välityksin, ja siten

muussa kuin osakkeenomistajien omistamien Osakkeiden suhteessa. Osakkeiden hankintahinnan tulee perustua Finnairin osakkeen markkinahintaan julkisessa kaupankäynnissä. Osakkeiden hankintahinta suoritetaan osakkeiden myyjille Helsingin Pörssin sääntöjen ja kulloinkin soveltuvien osakekaupan maksuaikaa ja muita maksuehtoja koskevien määräysten mukaisesti. Omien osakkeiden hankinta vähentää Yhtiön jakokelpoisia varoja. Valtuutus on voimassa 1.4.2008 saakka.

Omien osakkeiden luovuttaminen

Varsinainen yhtiökokous valtuutti 22.3.2007 Yhtiön hallituksen päättämään omien Osakkeiden luovuttamisesta seuraavin ehdoin. Valtuutuksen kohteena on enintään 3 651 903 Yhtiön hallussa olevaa Osaketta. Hallitus voi päättää kenelle ja missä järjestyksessä omia Osakkeita luovutetaan. Osakkeita voidaan käyttää vastikkeena mahdollisissa yrityskaupoissa sekä muissa järjestelyissä hallituksen päättämällä tavalla ja määräämässä laajuudessa. Osakkeita voidaan luovuttaa myös osana mahdollisia kannuste- ja palkkiojärjestelmiä. Lisäksi Osakkeita voidaan luovuttaa Helsingin Pörssin järjestämän yleisen kaupankäynnin välityksellä. Hallitus on valtuutettu päättämään luovutettavien Osakkeiden maksusta, mukaan lukien ei-rahalliset vastikkeet ja kuittaamisen. Valtuutus on voimassa 31.12.2008 asti.

Osakkeenomistajien oikeudet

Osakkeenomistajien merkintäetuoikeus

Osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on etuoikeus merkitä yhtiön uusia osakkeita osakeomistustensa suhteessa, ellei antia koskevassa yhtiökokouksen päätöksessä toisin määrätä. Osakeyhtiölain mukaan päätös, jolla poiketaan osakkeenomistajan merkintäetuoikeudesta, on pätevä vain, mikäli osakkeenomistajat, joilla on vähintään kaksi kolmasosaa yhtiökokouksessa annetuista äänistä ja edustetuista osakkeista, ovat sitä kannattaneet. Päätös vaatii lisäksi painavan taloudellisen syyn.

Tietyt osakkeenomistajat, jotka asuvat tai joiden rekisteröity osoite on Suomen ulkopuolella, eivät välttämättä voi käyttää osakkeenomistukseensa perustuvaa merkintäetuoikeuttaan, paitsi jos osakkeet ja merkintäoikeudet on rekisteröity kyseisen valtion arvopaperilainsäädännön mukaisesti tai jos käytettävissä on poikkeus rekisteröinti- tai muista vastaavista vaatimuksista.

Yhtiökokoukset

Osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajat käyttävät yhtiökokouksissa päätösvaltaansa yhtiön asioissa. Yhtiön yhtiöjärjestyksen mukaan varsinainen yhtiökokous on pidettävä vuosittain ennen kesäkuun loppua. Varsinaisessa yhtiökokouksessa on esitettävä osakkeenomistajien vahvistettavaksi tilinpäätös, konsernitilinpäätös ja toimintakertomus. Varsinaisessa yhtiökokouksessa osakkeenomistajat päättävät myös muiden asioiden lisäksi taseen mukaisen voiton käyttämisestä, mahdollisesta osingonmaksupäivästä, vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja toimitusjohtajalle, hallituksen jäsenistä ja hallituksen jäsenten palkkioista. Ylimääräinen yhtiökokous on pidettävä tiettyjen asioiden käsittelyä varten silloin, kun hallitus pitää sitä tarpeellisena tai kun Yhtiön tilintarkastaja tai osakkeenomistajat, jotka yhdessä edustavat vähintään yhtä kymmenesosaa kaikista Yhtiön liikkeeseen laskemista osakkeista, sitä kirjallisesti vaativat.

Yhtiön yhtiöjärjestyksen mukaan kutsu yhtiökokoukseen on toimitettava osakkeenomistajille ilmoittamalla siitä vähintään kahdessa Helsingissä ilmestyvässä päivälehdessä aikaisintaan kaksi kuukautta ja viimeistään 17 päivää ennen kokousta. Saadakseen osallistua yhtiökokoukseen ja voidakseen äänestää yhtiökokouksessa on osakkeenomistajan tehtävä ennakoilmoitus siinä paikassa ja viimeistään sinä päivänä, joka on mainittu kokouskutsussa. Viimeinen ennakoilmoituspäivä voi olla aikaisintaan kymmenen päivää ennen kokousta.

Ollakseen oikeutettu osallistumaan yhtiökokoukseen ja käyttäköseen äänioikeuttaan osakkeenomistajan tulee olla rekisteröitynä osakkeenomistajaksi vähintään kymmenen päivää ennen yhtiökokousta APK:n Suomen lain mukaan pitämään omistajaluetteloon. Katso ”Suomen arvopaperimarkkinat—Arvo-osuusjärjestelmä”. Jos hallintarekisteröityjen osakkeiden omistaja haluaa osallistua yhtiökokoukseen ja käyttää äänioikeuttaan, hänen tulee rekisteröidä osakkeet väliaikaisesti omiin nimiinsä viimeistään kymmenen päivää ennen yhtiökokousta. Yhtiökokouksen päätösvaltaisuuden edellytykseksi ei osakeyhtiölaissa tai Yhtiön yhtiöjärjestyksessä ole asetettu tiettyä osallistujamäärää.

Äänioikeus

Osakkeenomistaja saa osallistua yhtiökokoukseen ja käyttää siellä äänioikeuttaan joko henkilökohtaisesti tai valtuuttamansa asiamiehen välityksellä. Osakeyhtiölain mukaan kukin osake oikeuttaa yhteen ääneen yhtiökokouksessa, eikä Yhtiön yhtiöjärjestyksessä määrätä toisin. Yhtiökokouksissa päätökset tehdään yleensä

enemmistöpäätöksinä. Kuitenkin eräät päätökset, kuten yhtiöjärjestyksen muutokset, osakkeenomistajien merkin-täetuoikeudesta poikkeaminen osakeannin yhteydessä ja eräissä tapauksissa päätökset yhtiön sulautumisesta tai purkamisesta, edellyttävät vähintään kahden kolmasosan enemmistöä annetuista äänistä sekä kokouksessa edus-tetuista osakkeista. Lisäksi tietyt päätökset kuten yhtiöjärjestyksen muutokset, jotka muuttavat saman osakesarjan osakkeenomistajien oikeuksia tai kasvattavat yhtiön tai osakkeenomistajien oikeutta lunastukseen, edellyttävät kaikkien osakkeenomistajien suostumusta, tai jos muutos koskee vain tiettyjä osakkeenomistajia sovellettavan enemmistövaatimuksen lisäksi niiden osakkeenomistajien suostumusta, joita päätös koskee.

Osingot ja muu vapaan oman pääoman jakaminen

Suomessa vallitsevan käytännön mukaan suomalaisten yhtiöiden osakkeille on maksettu osinkoa pääsääntöi-sesti vain kerran vuodessa. Osinkoa voidaan maksaa yhtiökokouksen vahvistettua yhtiön tilintarkastetun tilinpää-töksen ja päätettyä osingonjaosta yhtiön hallituksen osingonjakoehdotuksen perusteella. Suomen osakeyhtiölain mukaan osingonmaksu voi perustua myös muuhun kuin viimeksi päättyneeltä tilikaudelta tilintarkastettuun tilinpäätökseen, edellyttäen, että yhtiökokous on vahvistanut tämän tilinpäätöksen. Osingonjako edellyttää osak-keenomistajien enemmistön päätöstä yhtiön yhtiökokouksessa. Osakeyhtiölain mukaan yhtiökokous voi myös valtuuttaa hallituksen päättämään osingonmaksusta. Osingon määrä ei saa ylittää yhtiökokouksen päättämää määrää.

Osakeyhtiölain mukaan osakeyhtiön oma pääoma jakautuu sidottuun ja vapaaseen omaan pääomaan. Sidottu oma pääoma koostuu osakepääomasta, kirjanpitolain mukaisesta arvonkorotusrahastosta, käyvän arvon rahastosta ja uudelleenarvostusrahastosta sekä aikaisemman osakeyhtiölain (734/1978 muutoksineen) mukaan ennen 1.9.2006 perustetusta vararahastosta ja ylikurssirahastosta. Muut oman pääoman rahastot kuuluvat vapaaseen omaan pääomaan. Osinko voi olla enintään osingonjaon perusteena olevan tilinpäätöksen osoittamien jakokel-poisten varojen suuruinen ottaen huomioon tilinpäätöksen laatimisen jälkeen yhtiön taloudellisessa asemassa tapahtuneet negatiiviset muutokset. Varoja ei saa jakaa, jos jaosta päätettäessä tiedetään tai pitäisi tietää yhtiön olevan maksukyvytön tai jaon aiheuttavan maksukyvyttömyyden. Jakokelpoiset varat sisältävät edellisen tilikauden voiton, edellisten tilikausien kertyneet voittovarot ja yhtiön muun vapaan oman pääoman erät, joista on vähennetty taseen osoittama tappio sekä yhtiöjärjestyksen mukaan jakamatta jätettävät varat. Jakokelpoisia varoja on soveltuvin osin korjattava taseeseen aktivoitujen perustamis-, tutkimus- ja tiettyjen kehityskulujen määrällä sen mukaisesti, mitä osakeyhtiölain voimaannpanosta annetussa laissa (625/2006) määrätään. Konsernin emoyhtiö ei voi jakaa osinkona enempää kuin emoyhtiön viimeisimmän vahvistetun ja tilintarkastetun tilinpäätöksen mukaisen jakokelpoisten varojen määrän. Osingon määrä ei saa ylittää hallituksen osingonjakoehdotuksessa mainitsemää määrää tai muuten hyväksymää määrää, ellei niin ole vaadittu yhtiökokouksessa osakkeenomistajien toimesta, jotka omistavat vähintään 10 prosenttia osakkeista, jossa tapauksessa osingon, jos niin on vaadittu, tulee olla määrältään alhaisempi seuraavista: (i) vähintään puolet edeltävän tilikauden voitosta, josta vähennetään yhtiöjärjes-tyksen mukaan jakamatta jätettävät määrät, tai (ii) edellä määriteltyjen jakokelpoisten varojen määrä. Tällöin osingon määrä ei kuitenkaan saa ylittää 8 prosenttia yhtiön omasta pääomasta, ja jaettavasta määrästä vähennetään tilikaudelta ennen varsinaista yhtiökokousta mahdollisesti jaetut osingot.

Osingot ja muut jako-osuudet maksetaan osakkeenomistajille tai heidän hallintarekisteröityjen osakkeidensa hoitajaksi osakasluetteloon asianomaisena täsmäytyspäivänä merkitylle henkilölle. Omistajaluetteloa pitää APK tilinhoitajayhteisöjen välityksellä. Suomalaisessa arvo-osuusjärjestelmässä osingot maksetaan tilisiirtoina osak-keenomistajille arvo-osuusrekisteriin ilmoitetuille tileille. Kaikki Yhtiön Osakkeet, mukaan lukien Tarjottavat osakkeet, tuottavat yhtäläiset oikeudet Yhtiön osinkoihin ja muihin jaettaviin varoihin (mukaan lukien Yhtiön varojen jako purkautumistilanteessa).

Tarjottavat osakkeet oikeuttavat osinkoihin kohdan ”*Osakeannin ehdot*” mukaisesti. Oikeus osinkoihin vanhenee kolmessa vuodessa osingonmaksun eräpäivästä.

Osinkojen verotukseen liittyvistä kysymyksistä löytyy tietoja osiossa ”*Verotus*”.

Omat osakkeet

Osakeyhtiölain mukaan yhtiö voi hankkia omia osakkeitaan. Omien osakkeiden hankkimisesta päättää yhtiökokous, ellei yhtiökokous ole valtuuttanut yhtiön hallitusta päättämään omien osakkeiden hankinnasta vapaata omaa pääomaa käyttäen. Julkisessa osakeyhtiössä valtuutus voi olla voimassa enintään 18 kuukautta. Julkinen osakeyhtiö ei saa omistaa omia osakkeitaan suoraan tai tytäryhtiöidensä kautta siten, että niiden määrä ylittää 10 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Tämän Listalleottoesitteen päivämääränä Yhtiön hallussa on 151 903 omaa Osaketta.

Osakkeiden luovutus

Myytäessä osakkeita arvo-osuusjärjestelmän kautta kyseiset osakkeet siirretään tilisiirtona myyjän arvo-osuustililtä ostajan arvo-osuustilille. Myyntiä varten merkitään APK:n HEXClear-selvitysjärjestelmään jakotieto, ja tarvittaessa arvo-osuustilille kirjataan arvo-osuuksia koskeva varaus. Kauppa merkitään ennakkokaupaksi siihen saakka kunnes se on selvitetty ja osakkeet maksettu, minkä jälkeen ostaja merkitään automaattisesti yhtiön omistajaluetteloon. Mikäli osakkeet ovat hallintarekisteröityjä ja myyjän ja ostajan osakkeet säilytetään samalla omaisuudenhoitotilillä, osakkeiden myynti ei aiheuta merkintöjä arvo-osuusjärjestelmään, ellei osakkeiden hallintarekisteröinnin hoitaja vaihdu tai osakkeita siirretä omaisuudenhoitotililtä myynnin seurauksena.

Ulkomaalaisomistusta koskevat rajoitukset

Suomalaisten yhtiöiden ulkomaalaisomistusta koskevat rajoitukset poistettiin 1.1.1993. Ulkomaalaisten yritysostojen seurannasta vuonna 1992 annetun lain (1612/1992) ("Seurantalaki") mukaan yritysosto vaatii kuitenkin kauppa- ja teollisuusministeriön vahvistuksen, mikäli muu kuin Euroopan talousalueelta (ETA) tai OECD-jäsenvaltiosta oleva ulkomaalainen henkilö, ulkomainen yhteisö tai suomalainen yhteisö, jossa määräysvalta on yhdellä tai useammalla edellä mainitulla ulkomaalaisella henkilöllä tai ulkomaisella yhteisöllä, hankkisi omistukseensa vähintään kolmasosan suomalaisen yhtiön kaikkien osakkeiden tuottamasta äänimäärästä. Seurantalaki soveltuu yhtiöihin (i) joilla on yli 1 000 työntekijää kuluva tai edellisen tilikauden aikana, (ii) joiden liikevaihto ylittää 168,2 miljoonaa euroa viimeisen vahvistetun tilinpäätöksen mukaan tai (iii) joiden taseen loppusumma ylittää 168,2 miljoonaa euroa viimeisen vahvistetun tilinpäätöksen mukaan. Kauppa- ja teollisuusministeriö voi kieltäytyä antamasta vahvistusta, mikäli yritysosto vaarantaa tärkeitä kansallisia etuja, jolloin asia siirretään valtioneuvoston käsiteltäväksi.

Valuuttakontrolli

Ulkomaalaiset voivat hankkia suomalaisen osakeyhtiön osakkeita ilman erityistä valuuttakontrollilupaa. Ulkomaalaiset voivat myös vastaanottaa osinkoja ilman erityistä valuuttakontrollilupaa, mutta osinkoa jakava yhtiö joutuu pidättämään lähdeveron Suomesta siirrettävistä varoista, ellei soveltuvasta verosopimuksesta muuta johdu. Ulkomaalaiset, jotka ovat hankkineet suomalaisen osakeyhtiön osakkeita, voivat saada osakkeita rahastonnin yhteydessä tai osallistua uusmerkintään ilman erityistä valuuttakontrollilupaa. Ulkomaalaiset voivat myydä suomalaisen yhtiön osakkeita Suomessa ja tällaisesta myynnistä saadut varat voidaan siirtää pois Suomesta missä tahansa vaihdettavassa valuutassa. Suomessa ei ole voimassa valuuttakontrollisäännöksiä, jotka rajoittaisivat suomalaisen yhtiön osakkeiden myymistä toiselle ulkomaalaiselle.

SUOMEN ARVOPAPERIMARKKINAT

Kaupankäynti Helsingin Pörssissä

Arvopapereiden kauppa ja selvitys tapahtuu Helsingin Pörssissä euroissa, ja pienin mahdollinen hinnanmuutos (tikkiväli, tick size) kaikkien arvopaperien noteerauksissa on 0,01 euroa. Hintatiedot tuotetaan ja julkaistaan ainoastaan euroissa.

Helsingin Pörssi käyttää SAXESS-kaupankäyntijärjestelmää. SAXESS on toimeksiantopohjainen järjestelmä, jossa toimeksiannot täsmäytetään kaupoiksi, kun hinta ja määrä täsmäävät. Helsingin Pörssin kaupankäynti koostuu kaupankäyntiä edeltävästä vaiheesta, varsinaisesta kaupankäynnistä ja kaupankäynnin jälkeisestä vaiheesta. Osakkeiden osalta kaupankäyntiä edeltävä vaihe alkaa kello 8.30 ja päättyy kello 9.45, jolloin kauppooja voidaan tehdä edellisen kaupankäyntipäivän hintoihin perustuen. Päivän avaushuutokauppa ja jatkuva kaupankäynti tapahtuvat kello 9.45 ja 18.30 välisenä aikana. Päivän avaushuutokauppa alkaa kello 9.45 ja päättyy kello 10.00, jolloin päivän avaukseen siirretään automaattisesti kaupankäyntiä edeltävän vaiheen aikana tallennetut tarjoukset sekä järjestelmässä jo olevat useamman päivän voimassa olevat tarjoukset. Jatkuva kaupankäynti alkaa jaksoittain välittömästi päivän avauksen päätyttyä kello 10.00, jolloin ensimmäisen osakkeen avauskurssi määritetään, minkä jälkeen jatkuva kaupankäynti kyseisellä osakkeella alkaa. Noin 10 minuutin kuluttua kaikkien osakkeiden avauskurssit on määritetty ja markkinoiden kysyntään ja tarjontaan perustuva kaupankäynti jatkuu kello 18.20 saakka, jolloin alkaa päivän päätöshuutokauppa. Tämä loppuu noin kello 18.30, jolloin päätöskurssit määritetään. Kaupankäynnin jälkeinen vaihe, jonka aikana osakkeiden sopimuskauppoja voidaan tallentaa jälkipörssikauppoina päivän kaupankäyntiin perustuviin hintarajoihin tapahtuu kello 18.30 ja kello 19.00 välisenä aikana.

Kaupat selvitetään yleensä APK:n automaattisessa selvitysjärjestelmässä (HEXClear-järjestelmä) kolmantena pankkipäivänä kaupantekopäivästä (T+3), jolleivät osapuolet ole muuta sopineet.

Helsingin Pörssi on osa OMX-konsernia. OMX omistaa ja ylläpitää myös Tukholman, Kööpenhaminan, Riian, Reykjavikin, Vilnan ja Tallinnan pörsejä. OMX Pohjoismaiden Pörssi koostuu kolmesta paikallisesta arvopaperipörssistä Kööpenhaminassa, Helsingissä ja Tukholmassa. Pörssit ovat erillisiä oikeudellisia yhtiöitä omista maissaan ja siksi jokaisella pörssillä on omat sääntönsä. Näihin kolmeen pörssiin listatut yhtiöt esitetään yhteisellä Pohjoismaisella listalla, jonka listausvaatimukset ovat samanlaiset. Yhtiöt esitetään markkina-arvoon ja toimialaan jaoteltuina segmentteinä.

Arvopaperimarkkinoiden sääntely

Suomen arvopaperimarkkinoita valvova viranomainen on Rahoitustarkastus. Tärkein arvopaperimarkkinoita koskeva laki on arvopaperimarkkinalaki (495/1989 muutoksineen), joka sisältää määräyksiä muun muassa yhtiöiden ja osakkeenomistajien tiedonantovelvollisuudesta, pörssilistalle ottamisesta ja noteerattujen arvopapereiden kaupasta, julkisista ostotarjouksista sekä sisäpiirikaupoista. Rahoitustarkastus ja Helsingin Pörssi ovat antaneet tarkempaa sääntelyä arvopaperimarkkinalain nojalla. Rahoitustarkastus valvoo näiden määräysten noudattamista.

Arvopaperimarkkinalaki määrittää tiedonantovelvollisuuden vähimmäisvaatimukset suomalaisille yhtiöille, jotka hakevat listautumista Helsingin Pörssiin tai jotka tarjoavat arvopapereita yleisölle Suomessa. Annettavien tietojen on oltava riittäviä perustellun arvion tekemiseksi arvopaperista, niiden liikkeeseenlaskijasta sekä seikoista, jotka voivat olennaisesti vaikuttaa arvopaperin arvoon. Suomalaisella pörssiyhtiöllä on velvollisuus säännöllisesti julkistaa taloudellista tietoa yhtiöstä sekä velvollisuus julkistaa kaikki sellaiset seikat, jotka voivat olennaisesti vaikuttaa sen arvopapereiden arvoon.

Osakkeenomistajan on ilman aiheutonta viivytystä annettava ilmoitus pörssiyhtiölle ja Rahoitustarkastukselle, kun hänen omistusosuutensa saavuttaa, ylittää tai vähenee alle 5, 10, 15, 20, 25, 30, 50 tai 66,67 ($\frac{2}{3}$) prosentin kyseisen julkisen kaupankäynnin kohteena olevan suomalaisen yhtiön äänimäärästä tai osakepääomasta arvopaperimarkkinalain mukaisesti laskettuna tai milloin osakkeenomistaja on osapuolena sopimuksessa tai muussa järjestelyssä, joka toteutuessaan johtaa sanottujen rajojen ylittymiseen. Yhtiön saatua tiedon siitä, että osakkeenomistajan ääni- tai omistusosuus on saavuttanut, ylittänyt tai vähentynyt alle jonkun edellä mainitun rajan, yhtiön tulee ilman aiheutonta viivytystä julkistaa tieto sekä toimittaa se keskeisille tiedotusvälineille ja Helsingin Pörssille.

Arvopaperimarkkinalain mukaan osakkeenomistajan, jonka omistusoikeus nousee arvopaperimarkkinalain määrittämällä tavalla yli kolmen kymmenesosan tai yli puolen yhtiön yhteenlasketusta äänimäärästä sen jälkeen, kun yhtiön osake on otettu julkisen kaupankäynnin kohteeksi, on arvopaperimarkkinalain mukaan tehtävä käypään hintaan julkinen ostotarjous kaikista jäljellä olevista yhtiön liikkeeseen laskemista osakkeista ja sen osakkeisiin oikeuttavista arvopapereista. Jos edellä tarkoitettujen rajojen ylitykseen johtaneet arvopaperit on hankittu julkisella

ostotarjouksella, joka on tehty kaikista kohdeyhtiön osakkeista ja osakkeisiin oikeuttavista arvopapereista, ei velvollisuutta tehdä ostotarjousta kuitenkaan synny. Jos kohdeyhtiössä on yksi osakkeenomistaja, jonka ääniosuus on korkeampi kuin edellä kuvattu ääniosuus, ei toiselle osakkeenomistajalle synny edellä kuvattujen ääniosuuksien ylittämisen seurauksena tarjousvelvollisuutta ennen kuin hänen ääniosuutensa ylittää ensimmäisen osakkeenomistajan ääniosuuden. Jos osakkeenomistajan edellä kuvatun ääniosuuden ylittyminen johtuu yksinomaan kohdeyhtiön tai toisen osakkeenomistajan toimenpiteistä, ei osakkeenomistajalle synny tarjousvelvollisuutta ennen kuin osakkeenomistaja hankkii tai merkitsee lisää kohdeyhtiön osakkeita tai muutoin kasvattaa ääniosuuttaan kohdeyhtiössä. Osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistaja, jonka omistusosuus ylittää 90 prosenttia yhtiön osakkeista ja kaikkien osakkeiden tuottamasta äänimäärästä, on oikeutettu lunastamaan yhtiön loput osakkeet niiden käypään hintaan. Lisäksi osakkeenomistaja, jonka osakkeet voidaan edellä mainitulla tavalla lunastaa osakeyhtiölain nojalla, on oikeutettu vaatimaan lunastamiseen oikeutetulta osakkeenomistajalta osakkeidensa lunastamista. Edellä mainittujen osake- ja äänimäärien laskemista koskien on annettu yksityiskohtaisia säännöksiä.

Vuoden 1889 rikoslaissa muutoksineen on kriminalisoitu tiedottamisrikos, sisäpiirintiedon väärinkäyttö ja kurssien vääristäminen. Arvopaperimarkkina-laissa ja laissa rahoitustarkastuksesta (587/2003 muutoksineen) on annettu Rahoitustarkastukselle ja markkinaoikeudelle oikeus määrätä markkinoiden väärinkäyttöä koskevien säännösten rikkomisesta hallinnollisia sanktioita siltä osin kuin kyseessä oleva teko ei kuulu rikoslain soveltamisalaan. Rahoitustarkastus voi esimerkiksi antaa julkisen huomautuksen tai varoituksen tai määrätä rahallisia sanktioita, tai vakavammassa tapauksissa vaatia markkinaoikeutta määräämään varoitus ja rahallisia sanktioita julkistamis- tai raportointivaatimusten, sisäpiirirekisterisäännösten tai sisäpiirintiedon väärinkäyttöä tai kurssin vääristämistä koskevien säännösten rikkomisesta.

Arvo-osuusjärjestelmä

Yleistä

Arvo-osuusjärjestelmällä tarkoitetaan järjestelmää, jossa fyysiset osakekirjat on vaihdettu arvo-osuuksiksi, jotka on kirjattu arvo-osuustileille.

Arvo-osuusjärjestelmä on keskitetty APK:een, joka tarjoaa arvopapereiden selvitys- ja rekisteröintipalveluja kansallisella tasolla. APK pitää keskitettyä arvo-osuusrekisteriä sekä oman pääoman että vieraan pääoman ehtoisista arvopapereista. APK:n käyntiosoite on Urho Kekkosen katu 5C, 00100 Helsinki.

Arvo-osuusjärjestelmään liittyminen on pakollista niille yhtiöille, joiden osakkeet noteerataan Helsingin Pörssissä. Yhtiön Osakkeet liitettiin arvo-osuusjärjestelmään 11.6.1993.

APK pitää yhtiökohtaisia osakasluetteloita pörssiyhtiöiden osakkeenomistajista sekä arvo-osuustilejä osakkeenomistajille, jotka eivät halua käyttää kaupallisten tilinhoitajayhteisöjen palveluita. APK:lle arvo-osuusjärjestelmän ylläpitämisestä aiheutuvista kustannuksista vastaavat arvo-osuusjärjestelmään liittyneet liikkeeseenlaskijat ja tilinhoitajayhteisöt. Tilinhoitajayhteisönä toimii muun muassa luottolaitoksia, sijoituspalveluyrityksiä sekä muita yhteisöjä, joille APK on antanut valtuudet toimia tilinhoitajayhteisönä, ja niillä on oikeus tehdä kirjauksia arvo-osuusrekisteriin ja hallinnoida arvo-osuustilejä.

Kirjaamisenmenettely

Arvo-osuusjärjestelmään tehtäviä merkintöjä varten on jokaisen osakkeenomistajan avattava arvo-osuustili joko APK:ssa tai jossakin tilinhoitajayhteisössä. Myös ulkomaalainen yksityishenkilö, yhteisö tai omaisuudenhoitaja voi omistaa arvo-osuuksia, tällöin kuitenkin arvo-osuudet kirjataan omaisuudenhoitotilille, ja tässä tapauksessa arvo-osuudet hallintarekisteröidään hallintarekisteröinnin hoitajan nimiin yhtiön osakasluetteloon. Omaisuudenhoitotilin tulee sisältää tiedot omaisuudenhoitotilin tilinhaltijasta osakkeen oikean omistajan sijaan sekä maininta siitä, että tili on omaisuudenhoitotili. Yhden tai useamman omistajan arvo-osuudet voidaan hallintarekisteröidä omaisuudenhoitotilille. Edelleen, ulkomaalaisen yksityishenkilön, yhteisön tai omaisuudenhoitajan omistamat osakkeet voidaan merkitä tämän nimiin avatulle arvo-osuustilille, mutta omistus voidaan hallintarekisteröidä yhtiön osakasluettelossa.

Osakkeenomistajille, jotka eivät ole vaihtaneet osakkeitaan arvo-osuuksiksi, avataan APK:n arvo-osuusrekisteriin yhteistili, jonka tilinhaltijaksi merkitään liikkeeseenlaskija. Kaikki arvo-osuusjärjestelmään rekisteröityjen arvopapereiden siirrot toteutetaan tilisiirtoina tietojärjestelmässä siinä määrin kuin ne toteutetaan arvo-osuusjärjestelmässä ja Suomen lain mukaan. Tilinhoitajayhteisö vahvistaa kirjaukset toimittamalla tilinhaltijalle tili-ilmoituksen arvo-osuustileille tehdyistä kirjauksista. Arvo-osuustilin haltijat saavat myös vuosi-ilmoituksen omistuksistaan kalenterivuoden päättyessä.

Jokaiselle arvo-osuustilille on merkittävä määriteltyjä tietoja tilin haltijasta sekä muista tilille kirjattuihin arvo-osuuksiin kohdistuvien oikeuksien haltijoista, sekä tilinhoitajayhteisöstä, jonka hoidossa arvo-osuustili on.

Vaadittavat tiedot sisältävät myös tilille kirjattujen arvo-osuuksien lajin ja määrän sekä tiliin ja sille kirjattuihin arvo-osuuksiin kohdistuvat oikeudet ja rajoitukset. Mahdollisesta hallintarekisteröinnistä tehdään kirjattaessa merkintä. APK ja tilinhoitajayhteisöt ovat velvollisia pitämään saamansa tiedot luottamuksellisina. APK:n ja yhtiön on kuitenkin pidettävä yleisön saatavilla eräät APK:n ylläpitämään omistajaluetteloon liittyvät tiedot (esimerkiksi kunkin osakkaan nimi ja osoite) hallintarekisteröintilanteita lukuun ottamatta. Rahoitustarkastuksella on oikeus pyynnöstä saada määrättyjä hallintarekisteröityjen osakkeiden omistukseen liittyviä tietoja. Yhtiöllä on samat oikeudet suhteessa osakkeisiin ja instrumentteihin, jotka oikeuttavat yhtiön osakkeisiin.

Kukin tilinhoitajayhteisö on ankarassa vastuussa virheellisyyksistä ja puutteellisuuksista kirjaustoiminnassa sekä mahdollisesta salassapitovelvollisuuden rikkomisesta. Mikäli tilinomistajalle on aiheutunut vahinkoa virheellisestä kirjauksesta taikka muusta virheellisyydestä tai puutteellisuudesta kirjaustoiminnassa eikä asianomainen tilinhoitajayhteisö ole suorittanut tästä korvausta johtuen maksukyvyttömyydestä, joka ei ole tilapäistä, tilinomistaja on oikeutettu saamaan korvauksen APK:n lakisääteisestä kirjausrahastosta. Kirjausrahaston pääoman on oltava vähintään 0,000048 prosenttia arvo-osuusjärjestelmässä viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana säilytettävänä olleiden arvo-osuuksien yhteenlasketun käyvän arvon keskiarvosta, kuitenkin vähintään 20 miljoonaa euroa. Samalle vahingonkärsijälle maksetaan kirjausrahaston varoista korvauksena vahingonkärsijän samalta tilinhoitajayhteisöltä olevan korvaussaatavan määrä, kuitenkin enintään 25 000 euroa. Kirjausrahaston korvausvelvollisuus on rajoitettu samaan vahinkotapahtumaan liittyvissä vahingoissa kymmeneen miljoonaan euroon.

Osakkeiden säilyttäminen ja hallintarekisteröinti

Muu kuin suomalainen osakkeenomistaja voi valtuuttaa tilinhoitajayhteisön (tai määrätyn muun APK:n hyväksymän suomalaisen tai ulkomaisen yhteisön) toimimaan osakkeenomistajan puolesta. Hallintarekisteröinnin hoitajalla on oikeus vastaanottaa osinko osakkeenomistajan puolesta. Hallintarekisteröityjen osakkeiden omistajan on yhtiökokoukseen osallistumista varten haettava osakkeiden merkitsemistä tilapäisesti osakasluetteloon ja osakkeiden on oltava merkittynä osakasluetteloon viimeistään kymmenen päivää ennen sanottua yhtiökokousta. Hallintarekisteröinnin hoitaja on pyydettyäessä velvollinen ilmoittamaan Rahoitustarkastukselle sekä asianomaiselle yhtiölle todellisen osakkeenomistajan henkilöllisyyden, mikäli se on tiedossa, sekä tämän omistamien osakkeiden määrän. Mikäli todellisen osakkeenomistajan henkilöllisyys ei ole tiedossa, hallintarekisteröinnin hoitajan on ilmoitettava vastaavat tiedot todellisen osakkeenomistajan edustajana toimivasta tahosta ja toimitettava edustajan kirjallinen vakuutus siitä, ettei todellinen osakkeenomistaja ole suomalainen luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö.

Euroclearin välittämänä toimivan Euroclear Bank, S.A./N.V.:n ja Clearstreamin lukuun toimivilla suomalaisilla omaisuudenhoitajilla on säilytystili arvo-osuusjärjestelmässä ja ulkomaalaiset osakkeenomistajat voivat siten säilyttää osakkeitaan Euroclearissa tai Clearstreamissa olevien tiliensä kautta.

Osakkeenomistajan, joka haluaa pitää osakkeitaan arvo-osuusjärjestelmässä omissa nimissään, mutta jolla ei ole arvo-osuustiliä Suomessa, tulee avata arvo-osuustili jonkin tilinhoitajayhteisön kautta sekä euromääräinen rahatili pankissa.

Sijoittajien korvausrahasto

Lakiin sijoituspalveluyrityksistä (579/1996 muutoksineen) ja arvopaperimarkkinalakiin vuonna 1998 tehdyillä muutoksilla perustettiin sijoittajien korvausrahasto ja sijoittajat jaettiin ammattimaisiin ja ei ammattimaisiin sijoittajiin. Ammattimaisten sijoittajien määritelmään luetaan kuuluvaksi yritykset ja julkiset yhteisöt, joita voidaan pitää arvopaperimarkkinat ja niiden riskit tuntevina tahoina. Myös yksityinen sijoittaja voi kirjallisesti ilmoittautua arvopaperimarkkinoihin liittyvän ammattitaitonsa ja kokemuksensa johdosta ammattimaiseksi sijoittajaksi. Yleensä luonnolliset henkilöt luokitellaan kuitenkin ei-ammattimaisiksi sijoittajiksi.

Sijoituspalveluyritysten ja luottolaitosten tulee kuulua sijoittajien korvausrahastoon. Korvausrahasto turvaa selvien ja riidattomien saatavien maksun tapauksessa, jossa sijoituspalveluyritys tai luottolaitos on asetettu konkurssiin tai yrityssaneeraukseen tai on muuten muutoin kuin tilapäisesti kykenemätön vastaamaan maksuvelvollisuudestaan määrätyn ajanjakson aikana. Sijoittajien korvausrahastosta maksetaan korvauksia vain ei-ammattimaisille sijoittajille. Sijoittajalle maksetun korvauksen määrä on 90 prosenttia sijoittajan samalta sijoituspalveluyritykseltä tai luottolaitokselta olevan saatavan määrästä. Korvauksen enimmäismäärä on kuitenkin

enintään 20 000 euroa. Korvausrahastosta ei korvata osakkeen arvonalentumisesta johtuvia tappioita tai virheellisiksi osoittautuneista sijoituspäätöksistä syntyneitä tappioita. Sijoittajat ovat edelleen vastuussa omista sijoituspäätöksistään. Talletuspankin on kuuluttava talletussuojarahastoon. Talletussuojarahasto turvaa talletuspankissa tilillä olevien ja tilille vielä kirjaamattomien maksunvälityksessä olevien saatavien maksun, jos pankki on muutoin kuin tilapäisesti maksukyvytön. Talletuspankin asiakkaille korvataan saatavat talletusrahastosta 25 000 euroon asti. Sijoittajien varat on turvattu joko talletusrahastolla tai korvausrahastolla. Samat varat eivät ole korvattavissa kummastakin rahastosta yhtä aikaa.

VEROTUS

Alla esitetty yhteenvedo perustuu tämän Listalleottoesitteen päivämääränä Suomessa voimassa olevaan verolainsäädäntöön. Muutokset verolainsäädännössä saattavat vaikuttaa verotukseen myös takautuvasti. Yhteenvedo ei ole tyhjentävä eikä siinä ole huomioitu eikä selvitetty muiden maiden kuin Suomen verolainsäädäntöä. Sijoittamista harkitsevien tulisi kääntyä oman veroasiantuntijansa puoleen saadakseen tietoja Suomen tai muiden maiden veroseuraamuksista koskien Tarjottavien osakkeiden tai Merkintäoikeuksien hankintaa, omistusta tai luovuttamista. Sellaisen sijoitusta harkitsevan henkilön, jonka verotukseen jonkin muun maan lainsäädännöllä saattaa olla vaikutusta, tulisi ottaa yhteyttä veroasiantuntijaan omiin erityisolosuhteisiinsa liittyvien veroseuraamusten selvittämiseksi.

Seuraavassa esitetään kuvaus niistä olennaisista tuloveroseuraamuksista, joilla saattaa olla merkitystä Osakeannin kannalta. Alla esitetty soveltuu Suomessa yleisesti ja rajoitetusti verovelvollisiin luonnollisiin henkilöihin ja osakeyhtiöihin, ja siinä käsitellään osingonjakoon sekä osakkeiden ja merkintäoikeuksien myynnistä saatavaan luovutusvoittoon sovellettavaa Suomen verolainsäädäntöä.

Seuraavassa ei käsitellä sellaisia Tarjottavien osakkeiden omistajien tai Merkintäoikeuksien haltijoiden erityisiä veroseuraamuksia, jotka liittyvät muun muassa erilaisiin yritysjärjestelyihin, ulkomaisiin väliyhteisöihin, liiketoimintaa harjoittamattomiin yhteisöihin, tuloverosta vapautettuihin yhteisöihin taikka avoimiin tai kommandiittiyhtiöihin. Seuraavassa ei myöskään käsitellä veroseuraamuksia liittyen Merkitsemättä jääneiden osakkeiden toissijaiseen merkintään tässä Listalleottoesitteessä kuvatulla tavalla. Seuraavassa ei myöskään käsitellä Suomen perintö- tai lahjaveroseuraamuksia.

Kuvaus perustuu:

- tuloverolakiin (1535/1992 muutoksineen);
- lakiin elinkeinotulon verottamisesta (360/1968 muutoksineen);
- lakiin rajoitetusti verovelvollisen tulon verottamisesta (627/1978 muutoksineen); ja
- varainsiirtoverolakiin (931/1996 muutoksineen).

Lisäksi kuvauksessa on otettu huomioon oikeuskäytäntö sekä veroviranomaisten päätökset ja lausunnot, jotka ovat voimassa ja saatavilla tämän Listalleottoesitteen päivämääränä.

Verolainsäädännön, oikeuskäytännön ja veroviranomaisten kannanottojen muutokset voivat aiheuttaa muutoksia alla kuvattuihin veroseuraamuksiin. Muutokset saattavat tulla voimaan myös takautuvasti.

Varallisuusverolaki (1537/1992 muutoksineen) on kumottu 1.1.2006 alkaen.

Yleistä

Suomessa yleisesti verovelvollisia ja rajoitetusti verovelvollisia kohdellaan verotuksessa eri tavoin. Yleisesti verovelvolliset ovat Suomessa verovelvollisia maailmanlaajuisista tuloistaan. Rajoitetusti verovelvollisia verotetaan vain Suomesta saadusta tulosta. Lisäksi rajoitetusti verovelvollisen Suomessa sijaitsevasta kiinteästä toimituspaikasta saamaa tuloa verotetaan Suomessa. Suomea sitovat verosopimukset voivat rajoittaa sisäisen verolainsäädännön soveltamista ja estää rajoitetusti verovelvollisen Suomesta saaman tulon verottamisen.

Luonnollisen henkilön katsotaan olevan Suomessa yleisesti verovelvollinen silloin, kun hän jatkuvasti oleskelee Suomessa yli kuuden kuukauden ajan tai hänellä on Suomessa varsinainen asunto ja koti. Ansiotuloa, palkkatulo mukaan lukien, verotetaan progressiivisen veroasteikon mukaan ja pääomatuloa suhteellisen verokannan mukaan, joka on tällä hetkellä 28 prosenttia. Suomen lain mukaan perustetut yhtiöt ovat Suomessa yleisesti verovelvollisia ja siten Suomessa verovelvollisia maailmanlaajuisista tuloistaan. Yhteisöverokanta on tällä hetkellä 26 prosenttia.

Seuraavassa on yhteenvedo tietyistä Tarjottavien osakkeiden ja Merkintäoikeuksien hankintaan, omistukseen ja myyntiin liittyvistä veroseuraamuksista Suomessa yleisesti ja rajoitetusti verovelvollisille osakkeenomistajille.

Osinkojen verotus

Yleisesti verovelvolliset luonnolliset henkilöt

Luonnollisen henkilön Helsingin Pörssissä listatusta yhtiöstä saamista osingoista 70 prosenttia verotetaan pääomatulona 28 prosentin verokannan mukaisesti ja loput 30 prosenttia on verovapaata tuloa.

Osinkoa jakavan Helsingin Pörssissä listatun yhtiön on toimitettava ennakonpidätys yleisesti verovelvollisille luonnollisille henkilöille maksettavista osingoista. Tällä hetkellä ennakonpidätyksen suuruus on 19 prosenttia maksettavasta osingosta. Osinkoa jakavan yhtiön toimittaman ennakonpidätyksen määrä hyvitetään luonnollisen henkilön saaman osinkotulon lopullisessa verotuksessa. Yleisesti verovelvollisen on tarkistettava esitetyistä veroilmoituksesta verovuonna saamansa osinkotulot ja tarvittaessa korjattava osinkotulojen ja ennakonpidätysten oikea määrä veroilmoitukseen.

Suomalaiset osakeyhtiöt

Osingot, joita Helsingin Pörssissä listattu yhtiö saa toiselta Helsingin Pörssissä listatulta yhtiöltä ovat lähtökohtaisesti verovapaata tuloa. Jos osakkeet kuitenkin kuuluvat osakkeenomistajan sijoitusomaisuuteen (ainoastaan raha-, vakuutus- ja eläkelaitoksilla voi olla tässä yhteydessä tarkoitettua sijoitusomaisuutta), niistä saatavista osingoista on verotettavaa tuloa 75 prosenttia loppuosan ollessa verovapaata tuloa.

Osingot, joita suomalainen listaamaton yhtiö (yksityinen osakeyhtiö) saa Helsingin Pörssissä listatulta yhtiöltä ovat lähtökohtaisesti 75 prosenttisesti verotettavaa tuloa loppuosan ollessa verovapaata tuloa. Jos kuitenkin listaamaton yhtiö omistaa välittömästi vähintään kymmenen prosenttia osinkoa jakavan listatun yhtiön osakepääomasta, on tällaisille osakkeille saatava osinko verovapaata edellyttäen, että osakkeet eivät kuulu osakkeenomistajan sijoitusomaisuuteen.

Rajoitetusti verovelvolliset

Suomalaisen yhtiön rajoitetusti verovelvolliselle osakkeenomistajalle maksamasta osingosta peritään vero lopullisena lähdeverona osingon maksajan toimesta osingon suorittamisen yhteydessä. Lähdeveron määrä on 28 prosenttia, ellei soveltuvassa verosopimuksessa toisin määrätä.

Suomi on solminut useiden valtioiden kanssa tuloverosopimuksia, joiden mukaan verosopimuksen soveltamisalaan kuuluville tahoille maksetuista osingoista pidettävä lähdeveroprosentti on alennettu. Seuraavassa on esitetty esimerkkejä lähdeveroprosenteista, joita Suomen ja kyseisen valtion välillä tehdyn tuloverosopimuksen perusteella yleensä sovelletaan portfolio-osakkeille maksettavaan osinkoon: Alankomaat 15 prosenttia, Belgia 15 prosenttia, Espanja 15 prosenttia, Irlanti 0 prosenttia, Iso-Britannia 0 prosenttia, Italia 15 prosenttia, Itävalta 10 prosenttia, Japani 15 prosenttia, Kanada 15 prosenttia, Norja 15 prosenttia, Ranska 0 prosenttia, Ruotsi 15 prosenttia, Saksa 15 prosenttia, Sveitsi 10 prosenttia, Tanska 15 prosenttia ja Yhdysvallat 15 prosenttia. Luettelo ei ole tyhjentävä. Tuloverosopimusten mukainen lähdeveroprosentti on yleensä vielä alhaisempi, jos osakkeenomistaja on yhtiö, joka omistaa tietyn osuuden osinkoa jakavasta yhtiöstä (yleensä vähintään 10 tai 25 prosenttia osinkoa jakavan yhtiön osakepääomasta tai äänistä). Soveltuvan tuloverosopimuksen mukaista alennettua lähdeveroprosenttia käytetään, jos osingon saaja esittää osingon maksajalle voimassaolevan lähdeverokorttinsa tai toimittaa tarpeelliset tiedot kansalaisuudestaan ja henkilöllisyydestään.

Kun hallintarekisteröity osakkeenomistaja on oikeutettu osinkoon, osinkoja maksava suomalainen yhtiö maksaa osingon omaisuudenhoitajalle, joka välittää maksetut osingot osakkeenomistajille. Jos hallintarekisteröidylle osakkeelle maksetun osingon saaja asuu tuloverosopimusvaltiossa, osingosta peritään tuloverosopimuksen mukainen lähdevero, kuitenkin aina vähintään 15 prosenttia (jos tuloverosopimuksen mukainen lähdevero on alhaisempi kuin 15 prosenttia, liikaa peritty lähdevero voidaan hakea palautettavaksi samassa yhteydessä kun esitetään tarpeelliset tiedot osingon saajan kansalaisuudesta ja henkilöllisyydestä). Tämä merkitsee sitä, että hallintarekisteröidylle osakkeelle maksettavasta osingosta peritään verosopimuksen mukainen tai aina vähintään 15 prosentin lähdevero ilman perusteellista selvitystä lopullisesta osingonsaajasta. Tällainen menettely kuitenkin edellyttää, että ulkomainen omaisuudenhoitaja on merkitty verohallinnon pitämään rekisteriin ja että hänen kotipaikkansa on valtiossa, jonka kanssa Suomella on tuloverosopimus. Lisäksi edellytetään, että ulkomaisella omaisuudenhoitajalla on suomalaisen tilinhoitajayhteisön kanssa sopimus osakkeiden säilyttämisestä. Tässä sopimuksessa on muun muassa sitouduttava ilmoittamaan osingonsaajan asuinvaltio tilinhoitajayhteisölle ja antamaan tarvittaessa lisätietoja veroviranomaisille. Mikäli mainitut kriteerit eivät täyty, hallintarekisteröidylle osakkeelle maksettavasta osingosta peritään 28 prosentin lähdevero.

Suomen verolainsäädännön mukaan lähdeveroa ei peritä osingoista, jotka maksetaan EU-jäsenvaltiossa asuville ja kotivaltiossaan tuloveronalaisille emo-tytäryhtiödirektiivin (90/435/ETY) 2 artiklan mukaisille yhteisöille, jotka välittömästi omistavat vähintään 15 prosenttia osinkoa jakavan suomalaisen yhtiön pääomasta. Edellytettävä omistusosuusraja tulee laskemaan kymmenen prosenttiin vuonna 2009.

Luovutusvoittoverotus

Yleisesti verovelvolliset luonnolliset henkilöt

Osakkeiden tai Merkintäoikeuksien myynnistä muuten kuin elinkeinotoiminnan harjoittamisen yhteydessä syntynyt luovutusvoitto tai -tappio verotetaan Suomessa yleisesti verovelvollisen luonnollisen henkilön pääomatulona tai luovutusvoitosta vähennyskelpoisena luovutustappiona. Luovutusvoittoja verotetaan tällä hetkellä 28 prosentin verokannan mukaan. Jos osakkeiden luovutus kuitenkin liittyy myyjän elinkeinotoiminnan harjoittamiseen (elinkeinotulolähteeseen), osakkeiden luovutusvoiton katsotaan kuuluvan myyjän yritystuloon, joka jaetaan tuloverolain säännösten mukaan verotettavaksi ansiotulona progressiivisen asteikon mukaan ja pääomatulona 28 prosentin kiinteän verokannan mukaan.

Luovutusvoitto tai -tappio lasketaan vähentämällä myyntihinnasta alkuperäinen hankintameno ja myynnistä aiheutuneet kulut. Vaihtoehtoisesti luonnolliset henkilöt voivat todellisen hankintamenon sijasta käyttää verotuksessa hankintameno-olettamaa, jonka suuruus on 20 prosenttia myyntihinnasta tai, jos osakkeet on omistettu vähintään kymmenen vuotta, 40 prosenttia myyntihinnasta. Mikäli hankintameno-olettamaa käytetään todellisen hankintamenon sijasta, voiton hankkimisesta aiheutuneiden kustannusten katsotaan sisältyvän hankintameno-olettamaan, eikä niitä voida siten vähentää erikseen myyntihinnasta.

Kun osakkeenomistaja myy Osakeannissa merkitsemänsä Tarjottavat osakkeet, Tarjottavien osakkeiden hankinta-ajankohdaksi katsotaan niiden osakkeiden hankinta-ajankohta, joiden perusteella Merkintäoikeudet saatiin. Kun osakkeenomistaja myy Osakeannin yhteydessä saadut Merkintäoikeudet käyttämättä niitä Tarjottavien osakkeiden merkitsemiseen Osakeannissa, Merkintäoikeuden hankintahinnan katsotaan olevan nolla ja osakkeenomistajan verotuksessa Merkintäoikeuksien hankinta-ajankohdaksi katsotaan niiden osakkeiden hankinta-ajankohta, joiden perusteella Merkintäoikeudet saatiin. Tällöin voidaan käyttää 20 prosentin tai, jos ne osakkeet, joiden perusteella Merkintäoikeudet saadaan on omistettu kymmenen vuotta tai kauemmin, 40 prosentin hankintameno-olettamaa laskettaessa Merkintäoikeuksista saadun luovutusvoiton määrää.

Jos ostettujen Merkintäoikeuksien perusteella merkitään Tarjottavia osakkeita, katsotaan Tarjottavat osakkeet hankituiksi Merkintäoikeuksien hankinta-ajankohtana, jonka mukaan myös hankintameno-olettaman määrä ratkaistaan. Mikäli näin hankittujen osakkeiden myynnin yhteydessä luovutusvoiton tai -tappion laskemisessa halutaan käyttää todellista hankintamenoa, myyntihinnasta vähennetään Merkintäoikeuksista maksettu määrä ja Tarjottavista osakkeista maksettu määrä (sekä niiden myynnistä syntyneet kustannukset). Jos ostetut Merkintäoikeudet myydään käyttämättä niitä Tarjottavien osakkeiden merkitsemiseen Osakeannissa, niiden myyjä voi valita, käytetäänkö luovutusvoittoa laskettaessa hankintamenona hankintameno-olettamaa vai Merkintäoikeuksien todellisen hankintahinnan ja myyntikulujen yhteismäärää.

Yleisesti verovelvollinen luonnollinen henkilö voi vähentää arvopaperien, kuten Tarjottavien osakkeiden, luovutuksesta mahdollisesti aiheutuneet tappiot luovutusvoitoistaan samana ja kolmena seuraavana vuotena. Koska luovutustappiot voidaan vähentää vain luovutusvoitoista eikä muista pääomatuloista, niitä ei huomioida vahvistettaessa pääomatulolajin alijäämää verovuodelle. Näin ollen tappiot eivät myöskään vaikuta alijäämähyvityksen määrään.

Yleisesti verovelvollisen luonnollisen henkilön saama omaisuuden luovutusvoitto, kuten Tarjottavista osakkeista saatu luovutusvoitto, ei ole kuitenkaan verotettavaa tuloa, jos kalenterivuonna luovutetun omaisuuden yhteenlasketut luovutushinnat ovat enintään 1 000 euroa (lukuun ottamatta omaisuutta, jonka luovutus on verolainsäädännön nojalla verovapaata). Vastaavasti luovutustappio ei ole vähennyskelpoinen, jos kalenterivuonna luovutetun omaisuuden yhteenlasketut hankintamenot ovat enintään 1 000 euroa ja kaiken kalenterivuonna luovutetun omaisuuden luovutushinnat ovat samalla yhteensä enintään 1 000 euroa.

Suomessa yleisesti verovelvollisten luonnollisten henkilöiden on lisättävä esitäytettyyn veroilmoitukseen tiedot kalenterivuonna tapahtuneista arvopapereiden (kuten Tarjottavien osakkeiden tai Merkintäoikeuksien) luovutuksista.

Suomalaiset osakeyhtiöt

Seuraavassa esitetty koskee vain sellaisia suomalaisia osakeyhtiöitä, joita verotetaan elinkeinotulon verottamisesta annetun lain nojalla. Osakkeista tai merkintäoikeuksista saatava luovutusvoitto on pääsääntöisesti osakeyhtiön verotettavaa tuloa.

Osakkeet voivat olla osakeyhtiön käyttö-, vaihto-, sijoitus- tai rahoitusomaisuutta. Osakkeiden luovutusten ja arvonalentumisten verotuskohtelu vaihtelee osakkeiden omaisuuslajista riippuen. Osakkeet voivat olla myös osakeyhtiön muun toiminnan tulolähteen omaisuutta. Tuloverolain säännöksiä sovelletaan luovutusvoittoihin, jotka kertyvät muun toiminnan tulolähteeseen kuuluvan omaisuuden luovutuksesta.

Osakkeiden myyntihinta on pääsääntöisesti osa suomalaisen yhtiön liiketoiminnan tuloa. Vastaavasti osakkeiden hankintameno on vähennyskelpoinen kyseisen yhtiön verotuksessa osakkeiden luovutuksen yhteydessä. Tiettyjen tiukasti määriteltyjen edellytysten täytyttyä suomalaisen osakeyhtiön saamat osakkeiden luovutusvoitot ovat kuitenkin verovapaita. Muun kuin pääomasijoitustoimintaa harjoittavan suomalaisen yhtiön saama luovutusvoitto elinkeinotoiminnan käyttöomaisuusosakkeista ei pääsääntöisesti ole verotettavaa tuloa eikä luovutuksessa syntynyt tappio ole vastaavissa oloissa vähennyskelpoinen, jos muun muassa (i) verovelvollinen on omistanut yhtäjaksoisesti vähintään vuoden ajan ajanjaksona, joka on päättynyt enintään vuotta ennen luovutusta, vähintään 10 prosentin osuuden luovutettavan yhtiön osakepääomasta ja luovutettavat osakkeet kuuluvat näin omistettuihin osakkeisiin, (ii) luovutuksen kohteena oleva yhtiö ei ole kiinteistö- tai asunto-osakeyhtiö taikka osakeyhtiö, jonka toiminta tosiasiallisesti käsittää pääasiallisesti kiinteistöjen omistamista tai hallintaa, ja (iii) luovutuksen kohteena oleva yhtiö on yleisesti verovelvollinen Suomessa tai yhtiö, jota tarkoitetaan emo-tytäryhtiödirektiivin (1990/435/ETY) 2 artiklassa tai sen kotipaikka on sellaisessa valtiossa, jonka kanssa Suomi on solminut osinkoon soveltuvan tuloverosopimuksen.

Jos myyvän yhtiön käyttöomaisuuteen kuuluvien muiden kuin verovapaasti luovutettavien osakkeiden luovutuksesta syntyy verotuksessa vähennyskelpoinen luovutustappio, tällainen tappio voidaan vähentää vain osakkeiden luovutuksesta saaduista luovutusvoitoista verovuonna ja viitenä sitä seuraavana vuotena. Muiden kuin käyttöomaisuusosakkeiden luovutuksesta syntynyt vähennyskelpoinen luovutustappio voidaan vähentää verotettavasta tulosta verovuonna sekä kymmenenä sitä seuraavana vuonna yleisten tappiontasausta koskevien säännösten mukaisesti.

Rajoitetusti verovelvolliset

Rajoitetusti verovelvolliset eivät pääsääntöisesti ole Suomessa verovelvollisia suomalaisen yhtiön osakkeiden tai merkintäoikeuksien myynnistä saamastaan luovutusvoitosta, paitsi jos rajoitetusti verovelvollisella katsotaan olevan tuloverolaisissa tarkoitettu kiinteä toimipaikka Suomessa ja osakkeet katsotaan kyseisen kiinteän toimipaikan omaisuudeksi.

Varainsiirtovero

Helsingin Pörssissä noteerattujen osakkeiden luovutuksesta kiinteää vastiketta vastaan ei pääsääntöisesti peritä varainsiirtoveroa. Varainsiirtoverovapauden edellytyksenä on, että luovutuksessa on välittäjänä tai osapuolena arvopaperimarkkinalaissa tarkoitettu arvopaperinvälittäjä tai luovutuksensaaja on hyväksytty kaupankäyntiosapuoleksi sillä markkinalla, jolla luovutus tapahtuu. Jos luovutuksessa on luovutuksensaajan välittäjänä tai toisena osapuolena muu kuin suomalainen sijoituspalveluyritys, suomalainen luottolaitos taikka ulkomaisen sijoituspalveluyrityksen tai luottolaitoksen Suomessa oleva sivuliike tai -konttori, verottomuuden edellytyksenä on, että verovelvollinen luovutuksensaaja antaa luovutuksesta ilmoituksen Suomen veroviranomaisille kahden kuukauden kuluessa luovutuksesta tai että välittäjä antaa luovutuksesta verohallinnolle verotusmenettelylain mukaisen vuosi-ilmoituksen. Verovapaus ei koske pääomasijoituksena tai varojen jakona tapahtuvaa luovutusta eikä luovutusta, jossa vastike muodostuu osittain tai kokonaan työpanoksesta, eikä eräitä muita varainsiirtoverolaissa määriteltyjä luovutuksia.

Muista kuin yllä mainitut edellytykset täyttävistä osakkeiden luovutuksista ostaja on velvollinen maksamaan varainsiirtoveroa 1,6 prosenttia kauppahinnasta. Jos ostaja tällaisessa tilanteessa ei ole Suomessa yleisesti verovelvollinen tai ulkomaisen luottolaitoksen tai sijoituspalveluyrityksen tai rahastoyhtiön suomalainen sivuliike, on myyjän perittävä vero ostajalta. Mikäli kaupan välittäjänä on suomalainen arvopaperinvälittäjä tai luottolaitos tai ulkomaisen arvopaperinvälittäjän tai luottolaitoksen Suomessa oleva sivuliike, se on velvollinen perimään varainsiirtoveron ostajalta ja tilittämään sen tämän puolesta. Mikäli kumpikaan kaupan osapuolista ei ole Suomessa yleisesti verovelvollinen tai ulkomaisen luottolaitoksen tai sijoituspalveluyrityksen tai rahastoyhtiön suomalainen sivuliike tai konttori, ei osakeluovutuksesta peritä varainsiirtoveroa. Varainsiirtoveroa ei ole suoritettava, jos veron määrä on vähemmän kuin 10 euroa. Uusien osakkeiden liikkeeseen laskemisen ja merkinnän yhteydessä ei makseta varainsiirtoveroa.

PÄÄJÄRJESTÄJIEN KANSSA TEHDYT SOPIMUKSET JA MERKINTÄSITOUMUKSET

Järjestämissopimus

Yhtiö ja Pääjärjestäjät ovat 23.11.2007 tehneet sopimuksen ("Järjestämissopimus") koskien tiettyjä Pääjärjestäjien Osakeannin yhteydessä tarjoamia markkinointiin, merkintöjen hankkimiseen ja Osakeannin toteuttamiseen liittyviä palveluja.

Pääjärjestäjät ja Yhtiö voivat erikseen sopia toissijaisen merkinnän järjestämisestä Merkitsemättä jääneiden osakkeiden osalta. Tällöin Pääjärjestäjät voivat, Yhtiön kanssa mahdollisesti tehtävän erillisen sopimuksen mukaisesti joko (i) pyrkiä hankkimaan merkitsijöitä Merkitsemättä jääneille osakkeille markkinoilla tai tarjousmenettelyn kautta tai (ii) merkitä Merkitsemättä jääneet osakkeet harkintansa mukaan ja myydä nämä osakkeet Merkintäoikeuksien haltijoiden lukuun joko markkinoilla tai tarjousmenettelyn kautta. Pääjärjestäjät tilittävät saadun nettotuoton (Merkitsemättä jääneiden osakkeiden myyntihinta vähennettynä Merkintähinnalla, Pääjärjestäjien palkkioilla, varainsiirtoverolla ja muilla kuluilla) niille käyttämättömien Merkintäoikeuksien haltijoille, joilla olisi ollut oikeus merkitä Merkitsemättä jääneet osakkeet. Nettotuotto tilitetään arviolta 4.1.2008. Merkitsemättä jääneiden osakkeiden merkintä tai myynti on ehdollinen Yhtiön ja Pääjärjestäjien väliselle sopimukselle sekä markkinaolosuhteille eikä merkinnästä tai myynnistä ole takeita. Tämän takia rauenneiden Merkintäoikeuksien haltijat eivät välttämättä saa hyvitystä rauenneista Merkintäoikeuksistaan.

Yhtiö on antanut tiettyjä vakuutuksia ja takuita Pääjärjestäjille. Lisäksi Yhtiö on sitoutunut Pääjärjestäjiin nähden vahingonkorvausvastuuseen eräistä Osakeantiin liittyvistä vastuista.

Järjestämissopimuksessa Yhtiö on sitoutunut maksamaan Pääjärjestäjille tiettyjä palkkioita. Yhtiö on lisäksi sitoutunut korvaamaan eräitä Pääjärjestäjille Osakeannista aiheutuvia kuluja.

Pääjärjestäjät ja niihin yhteydessä olevat tahot ovat tarjonneet ja voivat tulevaisuudessa tarjota Yhtiölle neuvonanto- tai pankkipalveluja osana tavanomaista liiketoimintaansa.

Osakkeiden luovutusta koskeva rajoitus (Lock-up)

Yhtiö on sopinut Pääjärjestäjien kanssa, että se ei, ilman Pääjärjestäjien etukäteistä kirjallista suostumusta (jota ei saa kohtuuttomasti viivyttää tai evätä), ajanjaksolla, joka alkaa tämän Listalleottoesitteen päivämääränä ja päättyy 180 päivän kuluessa siitä, kun Tarjottavat osakkeet otetaan kaupankäynnin kohteeksi, Tarjottavia osakkeita ja tiettyjä muita poikkeuksia lukuun ottamatta, anna valtuutusta liikkeeseenlaskuun, laske liikkeeseen, tarjoa, panttaa, myy, sitoudu myymään, aseta optiota tai oikeutta ostaa, osta optiota tai oikeutta myydä, anna optio-oikeutta tai warranttia ostaa, lainaa tai muutoin siirrä tai luovuta, suoraan tai välillisesti, Osakkeita tai niihin oikeuttavia arvopapereita, tai tee vaihto- tai muuta sopimusta, jolla Osakkeiden omistukseen liittyvät taloudelliset vaikutukset siirtyvät kokonaan tai osittain, riippumatta siitä toteutetaanko tällaiset toimenpiteet Osakkeiden tai muiden arvopaperien toimituksella, käteisellä tai muutoin.

Päätös vapauttaa lock-up-sopimuksen piiriin kuuluvia Osakkeita perustuisi useisiin kyseisenä ajankohtana vallitseviin tekijöihin, kuten Osakkeiden markkinahintaan, osakevaihtoon, yleisiin markkinaolosuhteisiin, myytäviksi ehdotettavien Osakkeiden lukumäärään sekä myynnin ajankohtaan, tarkoitukseen ja ehtoihin.

OIKEUDELLISET SEIKAT

Osakeannin tiettyihin oikeudellisiin seikkoihin liittyvästä neuvonannosta Yhtiölle Suomen, Englannin ja Yhdysvaltain oikeuden osalta vastaa White & Case LLP. Osakeannin tiettyihin oikeudellisiin seikkoihin liittyvästä neuvonannosta Pääjärjestäjille Suomen oikeuden osalta vastaa Roschier Asianajotoimisto Oy.

NÄHTÄVILLÄ OLEVAT ASIAKIRJAT

Seuraavien asiakirjojen jäljennökset ovat nähtävillä tämän Listalleottoesitteen voimassaoloaikana arkisin normaalin työajan puitteissa Finnairin rekisteröidyssä toimipaikassa osoitteessa Tietotie 11A, 01053 Helsinki:

- Yhtiöjärjestys, sellaisena kuin se on voimassa tämän Listalleottoesitteen päivämääränä;
- Finnair Oyj:n tilintarkastettu konsernitilinpäätös 31.12.2005 päättyneeltä tilikaudelta;
- Finnair Oyj:n tilintarkastettu konsernitilinpäätös 31.12.2005 päättyneeltä tilikaudelta, johon sisältyvät tilintarkastamattomat vertailuluvut 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta;
- Finnair Oyj:n tilintarkastamattomat osavuositarkastukset 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta;
- Listalleottoesite; ja
- Rahoitustarkastuksen päätökset koskien tätä Listalleottoesitettä.

LISTALLEOTTOESITTEeseen VIITTAAMALLA SISÄLTÄVÄT TIEDOT

Seuraavat asiakirjat on liitetty tähän Listalleottoesitteeseen viittaamalla Euroopan komission asetuksen (EY) N:o 809/2004 artiklan 28 mukaisesti, ja ne muodostavat osan Finnairin taloudellisista tiedoista. Viittaamalla liitetyt asiakirjat ovat saatavilla osoitteissa www.finnair.fi/osakeanti, www.sampopankki.fi ja normaalin työajan puitteissa Finnairin rekisteröidyssä toimipaikassa osoitteessa Tietotie 11A, 01053 Helsinki:

- Finnair Oyj:n tilintarkastamattomat osavuositarkastukset 30.9.2007 ja 30.9.2006 päättyneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta;
- Hallituksen kertomus 31.12.2006 päättyneeltä tilikaudelta;
- Hallituksen kertomus 31.12.2005 päättyneeltä tilikaudelta;
- Suomalaisten kirjanpito- ja tilinpäätösstandardien (FAS) mukaan laadittu Finnair Oyj:n tilintarkastettu konsernitilinpäätös 31.12.2004 päättyneeltä tilikaudelta; ja
- Suomalaisten kirjanpito- ja tilinpäätösstandardien (FAS) mukaan laaditut Finnair Oyj:n tilintarkastetut tilinpäätökset 31.12.2006, 31.12.2005 ja 31.12.2004 päättyneiltä tilikausilta.

SANASTO KESKEISISTÄ TERMEISTÄ

AFTK.....	Tarjotut rahtitonnikilometrit (Revenue freight tonne kilometres) tarkoittaa käytettävissä olevaa laskennallista rahtikapasiteettia kerrottuna lentokilometreillä.
ASK.....	Tarjotut henkilökilometrit (Available seat kilometres, "ASK") tarkoittaa tarjottavien istumapaikkojen määrää kerrottuna lentokilometreillä.
ATK.....	Tarjotut tonnikipometrit (Available tonne kilometres, "ATK") tarkoittaa tarjottua painokapasiteettia tonneissa kerrottuna lentotoiminnan lennetyillä kilometreillä.
RPK.....	Myydyt henkilökilometrit (Revenue passenger kilometres, "RPK") tarkoittaa kuljetettujen maksavien henkilöiden määrää kerrottuna lentokilometreillä.
RFTK.....	Myydyt rahtitonnikilometrit (Revenue freight tonne kilometres, "RFTK") tarkoittaa kuljetetun rahdin määrää kerrottuna lentokilometreillä.
RTK.....	Myydyt tonnikipometrit (Revenue tonne kilometres, "RTK") tarkoittaa myytyä painokapasiteettia tonneissa kerrottuna lentotoiminnan lennetyillä kilometreillä.
Tonni	Kaikki tämän Listalleottoesitteen viittaukset "tonneihin" ovat viittauksia metrijärjestelmän tonneihin.

TILINTARKASTAJIEN LAUSUNTO LISTALLEOTTOESITTEeseen SISÄLTyvÄstÄ TULOSENNUSTEESTA

Finnair Oyj:n hallitukselle

Annamme komission asetuksen (EY) no. 809/2004 Liitteen 1 kohdassa 13.2. tarkoitetun lausunnon Finnair Oyj:n 23.11.2007 päivätyn listalleottoesitteen sivuilla 45-46.

Liikkeeseenlaskijan johto vastaa tulosennusteiden laatimisesta sekä olettamuksista, joihin ennusteet perustuvat. Meidän tehtävänä on antaa lausunto tulosennusteesta suorittamamme työn perusteella.

Työmme on suoritettu noudattaen soveltuvien osin KHT –yhdistyksen suositusta 810 ”Tulevaisuutta koskevan taloudellisen informaation arvioiminen”. Emme ole suorittaneet listalleottoesitteen sisältyvän tulosennusteen tai sen laatimisen yhteydessä käytettyjen tietojen ja oletusten tilintarkastusta emmekä anna tilintarkastuskertomusta.

Listalleottoesitteen sisältyy Finnair Oyj:n johdon tilivuodelle 2007 laatima tulosennuste, jonka mukaan oikaistun liikevoiton arvioidaan ylittävän 90 miljoonaa euroa ja tilivuoden viimeisen neljänneksen oikaistun liikevoiton arvioidaan olevan selvästi voitollinen.

Tulevaisuuden toteuma saattaa poiketa tulosennusteesta, koska kaikki tulevaisuutta koskevat olettamukset eivät useinkaan toteudu odotetulla tavalla, ja poikkeamat saattavat olla olennaisia.

Lausuntonamme esitämme, että esitteeseen sisältyvä tulosennuste on esitettyjen tietojen perusteella asianmukaisesti laadittu ja että sen laadinnassa on noudatettu liikkeeseenlaskijan tilinpäätöksessä käyttämiä laskentaperiaatteita.

Helsingissä 23. päivänä marraskuuta 2007

PricewaterhouseCoopers Oy

KHT -yhteisö

Eero Suomela
KHT

Jyri Heikkinen
KHT

TILINPÄÄTÖSTIETOJEN SISÄLLYSLUETTELO

	<u>Sivu</u>
Eräitä tietoja konsernin tilintarkastamattomista osavuositarkastuksista 30.9.2007 ja 30.9.2006	
päättäneiltä yhdeksän kuukauden jaksoilta	F-3
Konsernin tuloslaskelma.....	F-4
Konsernin tase	F-5
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista	F-6
Konsernin rahavirtalaskelma	F-7
Segmenttikohtaiset tiedot.....	F-8
Vastuusitoumukset ja johdannaissopimukset.....	F-9
Tilintarkastettu konsernitilinpäätös 31.12.2006 päättäneeltä tilikaudelta.....	F-11
Konsernin tuloslaskelma.....	F-12
Konsernitase	F-13
Konsernin rahavirtalaskelma	F-14
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista	F-16
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot.....	F-17
Hallituksen esitys osingonjaosta.....	F-61
Tilintarkastuskertomus.....	F-61
Tilintarkastettu konsernitilinpäätös 31.12.2005 päättäneeltä tilikaudelta.....	F-63
Konsernin tuloslaskelma.....	F-64
Konsernitase	F-65
Konsernin rahavirtalaskelma	F-66
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista	F-68
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot.....	F-69
Hallituksen esitys osingonjaosta.....	F-112
Tilintarkastuskertomus.....	F-112

**ERÄITÄ TIETOJA KONSERNIN TILINTARKASTAMATTOMISTA OSAVUOSIKATSAUKSISTA
30.9.2007 JA 30.9.2006 PÄÄTTYNEILTÄ YHDEKSÄN KUUKAUDEN JAKSOILTA**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	2007 1.7.-30.9.	2006 1.7.-30.9.	Muutos %	2007 1.1.-30.9.	2006 1.1.-30.9.	Muutos %	2006 1.1.-31.12.
Liikevaihto	545,2	515,4	5,8	1 611,8	1 490,3	8,2	1 989,6
Valmistus omaan käyttöön	1,1	1,6	-31,3	2,4	2,0	20,0	3,7
Liiketoiminnan muut tuotot	26,1	4,1	536,6	42,7	17,1	149,7	17,9
Liiketoiminnan tuotot	572,4	521,1	9,8	1 656,9	1 509,4	9,8	2 011,2
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstökulut	129,1	122,2	5,6	391,4	376,6	3,9	508,2
Polttoaineet	116,5	105,1	10,8	324,0	285,2	13,6	385,0
Lentokaluston leasemaksut	19,8	22,2	-10,8	60,6	68,0	-10,9	90,8
Muut vuokrat	16,0	18,3	-12,6	48,5	58,3	-16,8	80,7
Kaluston aineostot ja huolto	17,0	26,4	-35,6	58,4	75,3	-22,4	100,6
Liikennöimismaksut	46,0	43,9	4,8	134,1	123,0	9,0	161,9
Maaselvitys- ja cateringkulut	39,1	34,5	13,3	118,3	102,7	15,2	139,4
Valmismatkatuotannon kulut	25,0	23,9	4,6	83,8	81,0	3,5	111,5
Myynti ja markkinointikulut	19,1	23,2	-17,7	65,6	64,9	1,1	91,3
Poistot	33,5	25,1	33,5	88,5	75,3	17,5	104,8
Muut kulut	51,4	61,6	-16,6	173,0	184,1	-6,0	247,8
Yhteensä	512,5	506,4	1,2	1 546,2	1 494,4	3,5	2 022,0
Liikevoitto, EBIT	59,9	14,7	-	110,7	15,0	-	-10,8
Rahoitustuotot	2,0	2,9	-31,0	8,2	7,6	7,9	11,0
Rahoituskulut	-6,0	-4,1	46,3	-15,3	-11,1	37,8	-15,0
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,0	0,0	-	0,1	0,1	-	0,1
Tulos ennen veroja	55,9	13,5	-	103,7	11,6	-	-14,7
Välittömät verot	-16,1	-3,3	-	-28,6	-4,3	-	1,7
Tilikauden tulos	39,8	10,2	-	75,1	7,3	-	-13,0
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	39,6	10,3		74,7	6,7		-13,6
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,2	-0,1		0,4	0,6		0,6
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta voitosta laskettu osakekohtainen tulos							
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa/osake	0,44	0,11		0,84	0,07		-0,16
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa/osake	0,44	0,11		0,84	0,07		-0,16

KONSERNIN TASE

Milj. euroa	30.9.2007	30.9.2006	31.12.2006
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Aineettomat hyödykkeet	47,0	46,2	47,5
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1 163,2	984,1	1 012,3
Osuudet osakkuusyrityksissä	5,7	3,0	5,6
Muut rahoitusvarat	14,3	16,1	15,4
Laskennalliset verosaamiset	18,1	28,2	27,1
Yhteensä	1 248,3	1 077,6	1 107,9
Lyhytaikaiset varat			
Vaihto-omaisuus	39,8	41,4	38,5
Myyntisaamiset ja muut saamiset	307,6	269,5	211,8
Muut rahoitusvarat	231,8	258,4	268,6
Rahavarat	26,6	37,2	25,7
Yhteensä	605,8	606,5	544,6
Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	11,2	0,0	7,6
Varat yhteensä	1 865,3	1 684,1	1 660,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	605,1	560,5	524,5
Yhteensä	680,5	635,9	599,9
Vähemmistöosuus	1,6	1,6	1,6
Oma pääoma yhteensä	682,1	637,5	601,5
Pitkäaikaiset velat			
Laskennalliset verovelat	118,7	118,9	115,7
Rahoitusvelat	313,6	293,4	286,9
Eläkevelvoitteet	11,8	7,5	7,0
Yhteensä	444,1	419,8	409,6
Lyhytaikaiset velat			
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	23,1	12,5	3,0
Varaukset	4,9	0,0	10,0
Rahoitusvelat	70,3	63,4	56,6
Ostovelat ja muut velat	630,8	550,9	579,4
Yhteensä	729,1	626,8	649,0
Myytävänä oleviin pitkäaikaisiin omaisuuseriin liittyvät velat	10,0	0,0	0,0
Velat yhteensä	1 183,2	1 046,6	1 058,6
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 865,3	1 684,1	1 660,1

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma

Milj. euroa	Osake- pääoma	Osakeanti	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Suojaus- rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Yhteensä	Vähem- mistö- osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2006	73,8	0,6	18,3	147,7	20,9	411,1	672,4	1,6	674,0
Osakkeiden merkintä optioilla	1,3	-0,3	4,4				5,4		5,4
Osakeperusteisten maksujen kustannus			-2,3			2,1	-0,2		-0,2
Muuntoerot						-0,4	-0,4		-0,4
Vähemmistö-hankinnat						-0,1	-0,1	-0,2	-0,3
Osingonjako						-21,8	-21,8	-0,4	-22,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos					-26,1		-26,1		-26,1
Tilikauden voitto						6,7	6,7	0,6	7,3
Oma pääoma yhteensä									
30.9.2006	75,1	0,3	20,4	147,7	-5,2	397,6	635,9	1,6	637,5

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma

Milj. euroa	Osake- pääoma	Osakeanti	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Suojaus- rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Yhteensä	Vähem- mistö- osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2007	75,4	0,0	20,4	147,7	-21,1	377,5	599,9	1,6	601,5
Muuntoerot						-0,3	-0,3		-0,3
Osingonjako						-8,9	-8,9	-0,4	-9,3
Osakkeiden merkintä optioilla	0,0	0,0	0,0				0,0		0,0
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos					15,1		15,1		15,1
Tilikauden voitto						74,7	74,7	0,4	75,1
Oma pääoma yhteensä									
30.9.2007	75,4	0,0	20,4	147,7	-6,0	443,0	680,5	1,6	682,1

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	1.1.-30.9.2007	1.1.-30.9.2006	1.1.-31.12.2006
Liiketoiminnan rahavirrat			
Tilikauden voitto	75,1	7,3	-13,0
Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa 1)	79,8	65,7	100,2
Korkokulut ja muut rahoituskulut	15,3	11,1	15,0
Korkotuotot	-8,1	-6,9	-9,1
Muut rahoitustuotot	-0,1	-0,7	-1,8
Osinkotuotot	0,0	0,0	-0,1
Verot	28,6	4,3	-1,7
Käyttöpääoman muutokset:			
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-86,3	-40,3	10,2
Vaihto-omaisuuden muutos	-1,3	3,8	6,7
Osto- ja muiden velkojen muutos	87,9	1,6	13,4
Maksetut korot	-10,5	-7,7	-11,0
Maksetut rahoituskulut	-2,5	-2,4	-3,4
Saadut korot	6,3	6,1	9,9
Saadut muut rahoitustuotot	0,1	0,0	1,6
Maksetut verot	-15,6	-18,5	-21,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	168,7	23,4	95,8
Investointien rahavirrat			
Tytäryritysten hankinnat	-0,6	0,0	0,0
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-15,2	-9,0	-12,6
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-264,3	-209,6	-273,0
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos	12,6	65,8	53,2
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynti	40,7	1,9	2,3
Saadut osingot	0,0	0,0	0,1
Pitkäaikaisten saamisten muutos	1,1	1,6	2,3
Investointien nettorahavirta	-225,7	-149,3	-227,7
Rahoituksen rahavirrat			
Lainojen nostot ja muutokset	85,1	108,4	108,3
Lainojen takaisinmaksut	-43,8	-19,9	-25,9
Osakkeiden merkintä optiolla	0,0	6,0	5,4
Maksetut osingot	-8,9	-21,8	-21,8
Rahoituksen nettorahavirta	32,4	72,7	66,0
Rahavirtojen muutos	-24,6	-53,2	-65,9
Rahavarojen muutos			
Rahavarat tilikauden alussa	273,5	339,4	339,4
Rahavirtojen muutos	-24,6	-53,2	-65,9
Rahavarat tilikauden lopussa	248,9	286,2	273,5
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot			
1) Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa			
Poistot	88,5	75,3	104,8
Työsuhde-etuudet	-4,8	-5,3	-2,8
Rahoitusleasing	-3,7	-3,7	-5,0
Muut oikaisut	-0,2	-0,6	3,2
Yhteensä	79,8	65,7	100,2
Muut rahoitusvarat	231,8	258,4	268,6
Rahavarat	25,3	37,2	25,7
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	257,1	295,6	294,3
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät osakkeet	-2,9	-4,1	-2,9
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	-5,3	-5,3	-17,9
Rahavirtalaskelman rahavarat yhteensä	248,9	286,2	273,5

SEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

Liiketoimintasegmentit, reittiliikenne, lomaliikenne, lentotoimintapalvelut ja matkapalvelut, ovat konsernin ensisijainen raportointimuoto. Maantieteelliset segmentit, Suomi, Eurooppa, Aasia, Pohjois-Amerikka ja Muut, ovat konsernin toissijainen raportointimuoto. Liiketoimintasegmentit vastaavat vuositilinpäätöksessä raportoituja segmenttejä.

Ensisijainen raportointimuoto - liiketoimintasegmenttikohdattaiset tiedot 1.1. - 30.9.2007							
Milj. euroa	Reittiliikenne	Lomaliikenne	Lentotoiminta-palvelut	Matkapalvelut	Konserni-eliminoinnit	Kohdistamat-tomat erät	Konserni
Ulkoinen liikevaihto	1 179,0	285,1	89,0	58,7			1 611,8
Sisäinen liikevaihto	78,8	4,7	231,5	3,4	-318,4		0,0
Liikevaihto	1 257,8	289,8	320,5	62,1	-318,4	0,0	1 611,8
Liikevoitto	63,4	14,5	8,5	3,8		20,5	110,7
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,1	0,1
Rahoitustuotot						8,2	8,2
Rahoituskulut						-15,3	-15,3
Tuloverot						-28,6	-28,6
Vähemmistöosuus						-0,4	-0,4
Kauden tulos							74,7
Muut erät							
Investoinnit	237,2	0,8	23,3	0,8	0,0	2,2	264,3
Poistot	64,7	0,3	19,8	1,1	0,0	2,6	88,5

Ensisijainen raportointimuoto - liiketoimintasegmenttikohdattaiset tiedot 1.1. - 30.9.2006							
Milj. euroa	Reittiliikenne	Lomaliikenne	Lentotoiminta-palvelut	Matkapalvelut	Konserni-eliminoinnit	Kohdistamat-tomat erät	Konserni
Ulkoinen liikevaihto	1 067,4	279,7	80,3	62,9			1 490,3
Sisäinen liikevaihto	79,6	2,8	221,0	3,2	-306,6		0,0
Liikevaihto	1 147,0	282,5	301,3	66,1	-306,6	0,0	1 490,3
Liikevoitto	38,4	14,9	-19,9	2,1		-20,5	15,0
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,1	0,1
Rahoitustuotot						7,6	7,6
Rahoituskulut						-11,1	-11,1
Tuloverot						-4,3	-4,3
Vähemmistöosuus						-0,6	-0,6
Kauden tulos							6,7
Muut erät							
Investoinnit	167,1	0,7	24,6	0,9	0,0	1,8	195,1
Poistot	52,8	0,2	19,0	1,1	0,0	2,2	75,3

Liikevaihto vuosineljänneksittäin							
Milj. euroa	2007 1.7.-30.9.	2006 1.7.-30.9.	Muutos %	2007 1.1.-30.9.	2006 1.1.-30.9.	Muutos %	2006 1.1.-31.12.
Reittiliikenne	432,6	401,9	7,6	1 257,8	1 147,0	9,7	1 522,1
Lomaliikenne	90,1	90,7	-0,7	289,8	282,5	2,6	386,8
Lentotoimintapalvelut	109,9	101,6	8,2	320,5	301,3	6,4	407,5
Matkapalvelut	19,0	20,4	-6,9	62,1	66,1	-6,1	87,4
Konsernieliminoinnit	-106,4	-99,2	7,3	-318,4	-306,6	3,8	-414,2
Yhteensä	545,2	515,4	5,8	1 611,8	1 490,3	8,2	1 989,6

Liikevoitto ilman myyntivoittoja,johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja vuosineljänneksittäin							
Milj. euroa	2007 1.7.-30.9.	2006 1.7.-30.9.	Muutos %	2007 1.1.-30.9.	2006 1.1.-30.9.	Muutos %	2006 1.1.-31.12.
Reittiliikenne	28,8	20,3	41,9	56,2	37,5	49,9	28,6
Lomaliikenne	7,8	8,2	-4,9	14,5	15,6	-7,1	18,6
Lentotoimintapalvelut	2,7	-4,6	-158,7	7,3	-9,4	-177,7	-24,5
Matkapalvelut	1,3	0,9	44,4	3,8	2,1	81,0	2,3
Kohdistamattomat erät	-1,4	-2,3	-39,1	-9,6	-10,2	-5,9	-13,8
Yhteensä	39,2	22,5	74,2	72,2	35,6	102,8	11,2

Henkilöstö keskimäärin segmenteittäin			
	2007 1.1.-30.9.	2006 1.1.-30.9.	Muutos %
Reittiliikenne	4 145	4 194	-1,2
Lomaliikenne	372	333	11,7
Lentotoimintapalvelut	3 730	3 814	-2,2
Matkapalvelut	1 129	1 141	-1,1
Muut toiminnot	158	226	-30,1
Yhteensä	9 534	9 708	-1,8

Toissijainen raportointimuoto - maantieteelliset segmentit
--

Liikevaihto konsernin ulkopuolelle myyntikohteittain							
Milj. euroa	2007 1.7.-30.9.	2006 1.7.-30.9.	Muutos %	2007 1.1.-30.9.	2006 1.1.-30.9.	Muutos %	2006 1.1.-31.12.
Suomi	99,0	101,7	-2,7	308,5	324,4	-4,9	436,7
Eurooppa	246,8	245,0	0,7	762,2	716,7	6,3	936,5
Aasia	164,9	137,2	20,2	440,4	347,1	26,9	482,0
Pohjois-Amerikka	21,3	23,3	-8,6	49,5	52,8	-6,3	66,4
Muut	13,2	8,2	61,0	51,2	49,3	3,9	68,0
Yhteensä	545,2	515,4	5,8	1 611,8	1 490,3	8,2	1 989,6

VASTUUSITOUMUKSET JA JOHDANNAIS-SOPIMUKSET

Vastuusitoumukset Milj. euroa	30.9.2007	30.9.2006	31.12.2006
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	282,8	244,9	236,9
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	622,3	409,4	536,3
Yhteensä	905,1	654,3	773,2
Lentokaluston leasemaksuvastuut	333,2	426,7	389,8
Muut vastuut	181,9	167,2	180,8
Yhteensä	1 420,2	1 248,2	1 343,8

	Nimellisarvo (Milj. euroa) 30.9.2007	Käypä arvo (Milj. euroa) 30.9.2007	Nimellisarvo (Milj. euroa) 30.9.2006	Käypä arvo (Milj. euroa) 30.9.2006	Nimellisarvo (Milj. euroa) 31.12.2006	Käypä arvo (Milj. euroa) 31.12.2006
Johdannaiset						
Valuuttajohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät:						
Polttoaineen valuuttasuojaus	254,3	-17,1	235,9	-0,7	260,2	-8,2
Lentokoneostojen valuuttasuojaus	424,8	-15,0	216,9	-0,7	324,7	-9,1
Leasemaksujen valuuttasuojaus	62,6	-3,2	48,5	-1,1	63,8	-1,9
Yhteensä	741,7	-35,3	501,3	-2,5	648,6	-19,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	0,0	0,0	37,9	-0,8	26,7	-1,3
Taseen suojaus, termiinit	77,6	-1,3	88,8	-0,3	94,1	-0,6
Kassavirtojen suojaus, ostetut valuuttaoptiot	28,2	0,0	15,8	0,1	0,0	0,0
Kassavirtojen suojaus, asetetut valuuttaoptiot	28,2	-0,5	15,8	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	134,0	-1,8	158,3	-1,0	120,9	-2,0
Valuuttajohdannaiset yhteensä	875,7	-37,1	659,6	-3,5	769,5	-21,2
	Nimellisarvo (tonnia) 30.9.2007	Käypä arvo (Milj. euroa) 30.9.2007	Nimellisarvo (tonnia) 30.9.2006	Käypä arvo (Milj. euroa) 30.9.2006	Nimellisarvo (tonnia) 31.12.2006	Käypä arvo (Milj. euroa) 31.12.2006
Hyödykejohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät:						
Lentopetrolitermiinit	538 000	17,5	450 700	-3,1	510 400	-12,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Lentopetrolitermiinit	9 400	0,3	98 500	-4,9	79 300	-5,1
Gasoiilitermiinit	38 400	1,7	0	0,0	0	0,0
Jet differential termiinit	333 000	1,8	0	0,0	112 500	0,0
Optiot						
Ostetut, lentopetroli	28 500	2,0	31 500	0,9	35 000	0,3
Asetetut, lentopetroli	57 000	-0,7	63 000	-0,6	70 000	-0,5
Ostetut, gasoiili	51 000	3,3	0	0,0	9 000	0,0
Asetetut, gasoiili	99 000	-0,8	0	0,0	18 000	0,0
Yhteensä		25,1		-7,7		-18,2
	Nimellisarvo (Milj. euroa) 30.9.2007	Käypä arvo (Milj. euroa) 30.9.2007	Nimellisarvo (Milj. euroa) 30.9.2006	Käypä arvo (Milj. euroa) 30.9.2006	Nimellisarvo (Milj. euroa) 31.12.2006	Käypä arvo (Milj. euroa) 31.12.2006
Korkojohdannaiset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Suojauslaskennassa olevat erät:	30,3	-13,6	46,9	-14,4	42,5	-15,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	17,1	-10,2	24,2	-10,3	22,1	-10,7
Yhteensä	47,4	-23,8	71,1	-24,7	64,7	-25,9
Koronvaihtosopimukset						
Suojauslaskennassa olevat erät:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	20,0	1,0	20,0	0,8	20,0	1,0
Yhteensä	20,0	1,0	20,0	0,8	20,0	1,0
	Nimellisarvo (Milj. euroa) 30.9.2007	Käypä arvo (Milj. euroa) 30.9.2007	Nimellisarvo (Milj. euroa) 30.9.2006	Käypä arvo (Milj. euroa) 30.9.2006	Nimellisarvo (Milj. euroa) 31.12.2006	Käypä arvo (Milj. euroa) 31.12.2006
Osakejohdannaiset						
Optiot						
Osto-optiot, osake	16,6	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0

LENTOLIIKENNESUORITTEET 1.1.-30.9.2007

	Koko liikenne	Eurooppa	Pohjois- Amerikka	Aasia	Kotimaa	Reittili- kenne yhteensä	Loma- liikenne	Rahti- liikenne
Matkustajat (1000)	6 704	3 581	108	838	1 288	5 815	889	
Muutos % ed.v.	4,0	12,9	-4,6	25,8	-16,1	6,0	-7,3	
Rahti ja posti (1000 kg)	71 125	16 085	5 586	41 696	2 498	65 865	352	71 125
Muutos % ed.v.	2,4	-7,3	-10,1	18,9	-13,5	7,1	40,0	2,4
Tarjotut hkm (milj.)	19 978	6 716	856	7 532	1 107	16 211	3 767	
Muutos % ed.v.	14,7	19,8	-2,7	31,8	-17,2	19,8	-3,0	
Myydyt hkm (milj.)	15 171	4 646	713	5 912	680	11 952	3 219	
Muutos % ed.v.	14,3	21,4	-4,6	30,9	11,2	21,3	-5,7	
Matkustajakäyttöaste %	75,9	69,2	83,3	78,5	61,4	73,7	85,5	
Muutos %-yks. ed.v.	-0,2	0,9	-1,7	-0,5	4,2	0,9	-2,4	
Tarjotut tnkm (milj.)	3 024							936
Muutos % ed.v.	14,2							43,8
Myydyt tnkm (milj.)	1 752							393
Muutos % ed.v.	12,7							6,9
Kokonaiskäyttöaste %	57,9							42,0*
Muutos %-yks. ed.v.	-0,8							-14,5

*Laskentaperusteena on käytetty keskimääristä operatiivista kuljetuskapasiteettia.

TILINTARKASTETTU KONSERNITILINPÄÄTÖS 31.12.2006 PÄÄTTYNEELTÄ TILIKAUDELTA

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	1.1.2006– 31.12.2006	1.1.2005– 31.12.2005	Liite
Liikevaihto	1 989,6	1 871,1	3
Valmistus omaan käyttöön	3,7	11,3	5
Liiketoiminnan muut tuotot	17,9	31,8	6
Liiketoiminnan muut kulut	-1 917,2	-1 741,6	7
Poistot ja arvonalentumiset	-104,8	-90,7	8
Liikevoitto/tappio	-10,8	81,9	
Rahoitustuotot	11,0	20,1	9
Rahoituskulut	-15,0	-14,6	10
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,1	0,1	15
Voitto/tappio ennen veroja	-14,7	87,5	
Tuloverot	1,7	-25,5	11
Tilikauden voitto/tappio	-13,0	62,0	
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	-13,6	61,4	
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,6	0,6	
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta voitosta laskettu osakekohtainen tulos			
Osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,16	0,73	12
Laimennusvaikutuksella oikaistu osakekohtainen tulos, euroa	-0,16	0,71	12

Liitetiedot sivuilla F-17 – F-57 ovat olennainen osa tätä konsernitilinpäätöstä.

KONSERNITASE

Milj. euroa	31.12.2006	31.12.2005	Liite
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Aineettomat hyödykkeet	47,5	44,6	13
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1 012,3	844,4	14
Osuudet osakkuusyrityksissä	5,6	3,1	15
Saamiset	15,4	17,7	16
Laskennalliset verosaamiset	27,1	17,5	17
	1 107,9	927,3	
Lyhytaikaiset varat			
Vaihto-omaisuus	38,5	45,1	18
Myyntisaamiset ja muut saamiset	211,8	247,6	19
Muut rahoitusvarat	268,6	391,7	20
Rahavarat	25,7	26,7	21
	544,6	711,1	
Myytäväenä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	7,6	0,0	4
Varat yhteensä	1 660,1	1 638,4	
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma	75,4	73,8	
Muu oma pääoma	524,5	598,6	
	599,9	672,4	
Vähemmistöosuus	1,6	1,6	
Oma pääoma yhteensä	601,5	674,0	22
Pitkäaikaiset velat			
Laskennalliset verovelat	115,7	125,8	17
Rahoitusvelat	286,9	214,9	26
Eläkevelvoitteet	7,0	12,7	24
	409,6	353,4	
Lyhytaikaiset velat			
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	3,0	20,1	11
Varaukset	10,0	0,0	25
Rahoitusvelat	56,6	52,7	26
Ostovelat ja muut velat	579,4	538,2	27
	649,0	611,0	
Velat yhteensä	1 058,6	964,4	
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 660,1	1 638,4	

Liitetiedot sivuilla F-17 – F-57 ovat olennainen osa tätä konsernitilinpäätöstä.

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	1.1.2006– 31.12.2006	1.1.2005– 31.12.2005
Liiketoiminnan rahavirrat		
Tilikauden voitto/tappio	-13,0	62,0
Liiketapahtumat, joihin ei liity maksutapahtumaa ¹⁾	100,2	91,7
Korkokulut ja muut rahoituskulut	15,0	14,6
Korkotuotot	-9,1	0,0
Muut rahoitustuotot ²⁾	-1,8	-12,0
Osinkotuotot	-0,1	-0,3
Verot	-1,7	25,5
Käyttöpääoman muutokset:		
Myynti- ja muiden saamisten muutos	10,2	-18,5
Vaihto-omaisuuden muutos	6,7	1,3
Osto- ja muiden velkojen muutos	13,4	33,5
Maksetut korot	-11,0	-9,5
Maksetut rahoituskulut	-3,4	-1,5
Saadut korot	9,9	0,0
Saadut rahoitustuotot	1,6	7,0
Maksetut verot	-21,1	-2,0
Liiketoiminnan nettorahavirta	95,8	191,8
Investointien rahavirrat		
Tytäryrityksen luovutus vähennettynä luovutushetken rahavaroilla ³⁾	0,0	3,5
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-12,6	-16,1
Investoinnit aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin	-273,0	-57,7
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos ⁴⁾	53,2	-30,2
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynti	2,3	2,8
Saadut osingot	0,1	0,3
Pitkäaikaisten saamisten muutos	2,3	-2,6
Investointien nettorahavirta	-227,7	-100,0
Rahoituksen rahavirrat		
Lainojen nostot	108,3	11,0
Lainojen takaisinmaksut	-25,9	-19,0
Omien osakkeiden hankinta	0,0	-1,5
Omien osakkeiden myynti	0,0	0,2
Osakkeiden merkintä optioilla	5,4	12,6
Osakeperusteisten maksujen kustannus	0,0	2,3
Maksetut osingot	-21,8	-8,5
Rahoituksen nettorahavirta	66,0	-2,9
Rahavirtojen muutos	-65,9	88,9
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	339,4	250,5
Rahavirtojen muutos	-65,9	88,9
Rahavarat tilikauden lopussa ⁵⁾	273,5	339,4

Rahavirtalaskelma kuvastaa konsernin rahavarojen muutoksen tilikauden aikana. Rahavirtalaskelma on jaettu IAS 7 standardin mukaisesti liiketoiminnan, investointien ja rahoituksen rahavirtoihin.

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot

¹⁾ Liiketoimet, joihin ei liity maksutapahtumaa:

Milj. euroa	2006	2005
Poistot	104,8	90,7
Työsuhde-etuudet	-2,8	2,6
Rahoitusleasing	-5,0	-4,9
Muut oikaisut	3,2	3,3
	100,2	91,7

²⁾ Liiketoiminnan nettorahavirrasta on eliminoitu kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien osakkeiden realisoitumaton arvon muutos. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien osakkeiden käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 20 ja 29.

³⁾ Konserni on luopunut kiinteistöosakeyhtiöt Aerolan A- ja B- taloista vuonna 2005. Tiedot myytyjen yhtiöiden varoista, veloista ja rahavarojen määrästä on esitetty tuloslaskelman liitetiedoissa kohdassa 4.

⁴⁾ Yli 3 kuukauden päästä erääntyvien kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos.

⁵⁾ Rahavarat sisältävät rahat ja muut rahavarat, jotka on esitetty taseessa erillisillä tileillä. Rahoituslaskelman rahavarojen täsmäytys taseen lukuihin on esitetty alla:

Tase-erä (lyhytaikaiset)		
Muut rahoitusvarat	268,6	391,7
Rahavarat	25,7	26,7
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	294,3	418,4
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät osakkeet	-2,9	-7,9
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	-17,9	-71,1
Yhteensä	273,5	339,4

Rahavirtalaskelman rahavarat pitävät sisällään käteisvarat ja pankkitalletukset sekä muut erittäin likvidit rahoitusvarat, joiden juoksuaika on enintään kolme kuukautta. Tällaisia eriä ovat esim. sijoitus- ja yritystodistukset. Tase-erät eriteltty liitetiedoissa 20 ja 21.

Liitetiedot sivuilla F-17 – F-57 ovat olennainen osa tätä konsernitilinpäätöstä.

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Emoyhteisön omistajille kuuluva oma pääoma

Milj.euroa	Osake- pääoma	Osakeanti	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Suojaus rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Yhteensä	Vähem- mistö- osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2005	72,1	0,0	5,7	147,7	-9,9	359,5	575,1	1,2	576,3
Muuntoerot						0,0	0,0		0,0
Osingonjako						-8,5	-8,5	-0,2	-8,7
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos					30,8		30,8		30,8
Omien osakkeiden hankinta						-1,5	-1,5		-1,5
Omien osakkeiden myynti						0,2	0,2		0,2
Osakkeiden merkintä optioilla	1,7		10,3				12,0		12,0
Osakkeiden merkintä optioilla, osakeanti		0,6					0,6		0,6
Osakeperusteisten maksujen kustannus			2,3				2,3		2,3
Tilikauden voitto						61,4	61,4	0,6	62,0
Oma pääoma yhteensä									
31.12.2005	73,8	0,6	18,3	147,7	20,9	411,1	672,4	1,6	674,0

Emoyhteisön omistajille kuuluva oma pääoma

Milj.euroa	Osake- pääoma	Osakeanti	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Suojaus rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Yhteensä	Vähem- mistö- osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2006	73,8	0,6	18,3	147,7	20,9	411,1	672,4	1,6	674,0
Muuntoerot						0,3	0,3		0,3
Vähemmistöohjaukset						-0,6	-0,6	-0,2	-0,8
Osingonjako						-21,8	-21,8	-0,4	-22,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos					-42,0		-42,0		-42,0
Osakkeiden merkintä optioilla	1,6	-0,6	4,4				5,4		5,4
Osakeperusteisten maksujen kustannus			-2,3			2,1	-0,2		-0,2
Tilikauden voitto/tappio						-13,6	-13,6	0,6	-13,0
Oma pääoma yhteensä									
31.12.2006	75,4	0,0	20,4	147,7	-21,1	377,5	599,9	1,6	601,5

Liitetiedot sivuilla F-17 – F-57 ovat olennainen osa tätä konsernitilinpäätöstä.

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. YRITYKSEN PERUSTIEDOT

Finnair-konserni harjoittaa maailmanlaajuisesti lentoliikennettä ja sitä tukevia palveluja. Konsernin liiketoiminnot jakautuvat reittiliikenteeseen, lomaliikenteeseen, lentotoimintapalveluihin sekä matka-palveluihin. Konsernin emoyritys on Finnair Oyj, jonka kotipaikka on Helsinki ja pääkonttorin rekisteröity osoite on Tietotie 11 A. Emoyritys on listattuna Helsingin Pörssissä. Lisäksi sen osakkeilla käydään kauppaa SEAQ -järjestelmässä Lontoon pörssissä. Finnair Oyj:n hallitus on kokouksessaan 5.2.2007 hyväksynyt tämän tilinpäätöksen julkistettavaksi. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen. Yhtiökokouksella on myös mahdollisuus muuttaa tilinpäätöstä.

2. TILINPÄÄTÖKSEN LAATIMISPERIAATTEET

Konsernitiilinpäätöksen laatimisperiaatteet on esitetty alla. Laatimisperiaatteita on noudatettu konsernitiilinpäätöksessä esitettynä kausina ellei toisin mainita.

LAATIMISPERUSTA

Finnair Oyj:n konsernitiilinpäätös vuodelta 2006 on laadittu kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2006 voimassaolevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Kansainvälisillä tilinpäätösstandardeilla tarkoitetaan Suomen kirjanpitolaisissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä EU:n asetuksessa (EY) N:o 1606/2002 säädetyt menettelyt mukaisesti EU:ssa sovellettaviksi hyväksytyjä standardeja ja niistä annettuja tulkintoja. Konsernitiilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisölaainsäädännön mukaiset.

Vuoden 2006 konsernitiilinpäätösK on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulostavasti kirjattavia rahoitusvaroja, myytävissä olevia rahoitusvaroja ja johdannaissopimuksia, jotka on arvostettu käypään arvoon. Konsernin liiketoimintojen yhdistämiset ovat tapahtuneet ennen vuotta 2004 ja niiden osalta liikearvo vastaa aiemman tilinpäätöksen mukaista kirjanpitoarvoa, jota on käytetty IFRS:n mukaisena oletushankintamenona. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina pyöristettyinä lähimpään sataan tuhanteen euroon.

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää konsernin johdolta tiettyjen arvioiden tekemistä ja harkintaa laatimisperiaatteiden soveltamisessa. Tietoa harkinnasta, jota johto on käyttänyt konsernin noudattamia tilinpäätöksen laatimisperiaatteita soveltaessaan ja jolla on eniten vaikutusta tilinpäätöksessä esitettäviin lukuihin, on esitetty kohdassa ”JOHDON HARKINTAA EDELLYTTÄVÄT LAATIMISPERIAATTEET JA ARVIOIHIN LIITTYVÄT KESKEISET EPÄVARMUUSTEKIJÄT”

KONSOLIDOINTIPERIAATTEET TYTÄRYHTIÖT

Finnair Oyj:n konsernitiilinpäätökseen sisältyvät emoyhtiö Finnair Oyj ja kaikki sen tytäryhtiöt. Tytäryhtiöiksi katsotaan ne

yhtiöt, joiden äänimäärästä emoyhtiö omistaa joko suoraan tai välillisesti enemmän kuin 50 % tai sillä on muuten oikeus määrätä yrityksen talouden ja liiketoiminnan periaatteista hyödyn saamiseksi sen toiminnasta.

Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitiilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa. Kaikki konsernin sisäiset liiketapahtumat, saamiset, velat ja realisoitumattomat voitot sekä sisäinen voitonjako eliminoidaan konsernitiilinpäätöksessä. Realisoitumattomia tappioita ei eliminoida siinä tapauksessa, että tappio johtuu arvonalentumisesta. Tytäryhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

SAMAN MÄÄRÄYSVALLAN ALAISTEN YRITYSTEN VÄLISET LIIKETOIMINTOJEN YHDISTÄMISET

Saman määräysvallan alaisten yhteisöjen väliset liiketoimintojen yhdistämiset on käsitelty kirjanpidossa alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen, sillä nämä hankinnat eivät sisälly IFRS 3 Liiketoimintojen yhdistämiset – standardin soveltamisalaan, jolloin hankittuja varoja ja velkoja ei arvosteta käypään arvoon. Vähemmistöosuuksien hankinnoissa hankintamenon ja hankintun oman pääoman välinen erotus kirjataan suoraan omaan pääomaan.

OSAKKUUSYRITYKSET

Osakkuusyhtiöt ovat yrityksiä, joissa konsernilla on yleensä 20–50 % äänimäärästä tai joissa konsernilla on huomattava vaikutusvalta mutta joissa sillä ei ole määräysvaltaa.

Osuudet osakkuusyhtyksissä on yhdistetty konsernitiilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin osuus hankintatietojen jälkeisistä tuloksista on kirjattu tuloslaskelmaan. Jos konsernin osuus osakkuusyhtymän tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon ellei konserni ole sitoutunut osakkuusyhtymän veloitteiden täyttämiseen. Realisoitumattomat voitot konsernin ja osakkuusyhtiön välillä on eliminoitu konsernin omistuosuuden mukaisesti. Konsernin osuus osakkuusyhtymästä sisältää sen hankinnasta syntyneen liikearvon. Osakkuusyhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

VÄHEMMISTÖOSUUS

Vähemmistön osuus on esitetty taseessa erillään veloista ja emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluvasta omasta pääomasta omana erinä osana omaa pääomaa. Tuloslaskelmassa esitetään tilikauden voiton jakautuminen emoyrityksen omistajille ja vähemmistölle. Vähemmistön osuus kertyneistä tappioista kirjataan konsernitiilinpäätökseen enintään sijoituksen määrään saakka.

ULKOMAAN RAHAN MÄÄRÄISTEN ERIEK MUUNTAMINEN

Kunkin tytäryhtiön tilinpäätökseen sisältyvät erät on arvostettu siihen valuuttaan, joka on kunkin tytäryhtiön pääasiallisen toimintaympäristön valuutta (toimintavaluutta). Konserniti-

linpäättös on esitetty euroissa, joka on konsernin emoyhtiön toiminta- ja esittämismuutosta.

Ulkomaan rahan määräiset monetariset erät lukuun ottamatta maksettuja ja saatuja ennakkoja on muunnettu toimintavaluutan määräisiksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskikurssia. Maksetut ja saadut ennakkomaksut ovat toimintavaluutan maksupäivän kurssin mukaisia. Ei-monetariset erät on muunnettu toimintavaluutan määräisiksi käyttäen tapahtumapäivän kurssia. Liiketoiminnan kurssierot sisältyvät tuloslaskelman liikevoittoon ja ulkomaanrahan määräisten lainojen kurssierot sisältyvät rahoituseriin.

Ulkomaisten tytäryhtiöiden tuloslaskelmat ja taseet on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän kurssia. Ulkomaisten tytäryhtiöiden hankintamenon eliminoinnista syntyvät oman pääoman erien kurssierot kirjataan omaan pääomaan. Kun ulkomainen tytäryhtiö myydään, nämä kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan osana myynnistä aiheutuvaa kokonaisvoittoa tai -tappiota. Muuntoerot, jotka ovat syntyneet IFRS siirtymäpäivästä lähtien, esitetään konsernitalinpäätöstä laadittaessa omassa pääomassa erillisenä eränä.

Ulkomaisista hankinnoista syntynyt liikearvo käsitellään ulkomaan yksikön valuuttamääräisenä omaisuutena ja muunnetaan euroiksi tilinpäätöspäivän kurssiin.

JOHDANNAISSOPIMUKSET JA SUOJAUSLASKENTA

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair -konserni käyttää valuutta-, korko- ja hyödyke johdannaisia pienentämään kurssi-, korko-, ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat sen taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoituista ostoista ja myynneistä ja tulevista lentopetrolistoista.

Johdannaisoppimukset kirjataan tekoheikellä kirjanpitoon alkuperäiseen hankintamenuon, joka vastaa niiden käypää arvoa ja arvostetaan sen jälkeen käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuosikatsauksessa. Voittot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaisoppimusten käyttöä tarkoituksen määräämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voittot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaisoppimukset määrittävät syntyneen tulevien kassavirtojen ja sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Ulkomaisten yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaisia ollut käytössä.

Finnair-konserni dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen suhteen sekä konsernin riskinhallintavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Konserni dokumentoi ja arvioi, suojauksia aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä, suojaussuhteiden tehokkuuden tarkastelemalla suojaaavan instrumentin kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteissa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa ja -veloissa.

Finnair-konsernissa toteutetaan tulevien kassavirtojen suojauksena (rahavirtasuojaus) IAS 39-suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin, sekä lease-maksujen että lentokoneostojen valuuttasuojauksia.

Käyvän arvon suojauksia toteutetaan Finnairissa uusien Airbus koneiden sitovien ostosopimusten osalta. Nämä sitovat ostosopimukset käsitellään IAS 39:n mukaan kiinteäehtoisena sitoumuksena, joiden käypä arvo kirjataan taseeseen omaisuus-eräksi ja vastaava voitto tai tappio tulosvaikutteisesti. Samoin näitä ostoja suojaaavien instrumenttien käypä arvo esitetään taseessa velkana tai saamisena ja käyvän arvon muutos kirjataan tulosvaikutteisesti.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien johdannaisinstrumenttien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan omaan pääomaan suojausrahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet. Omaan pääomaan kirjatut voittot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Kuitenkin, jos ennakoitun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan välittömästi tuloslaskelmaan.

Suojauksen tehokkuutta testataan vuosineljänneksittäin. Suojauksen tehokas osa kirjataan omaan pääomaan suojausrahastoon, josta se puretaan kohde-etuuden realisoituessa tuloslaskelmaan tai investointien osalta hankintamenuon.

Valuuttamääräisten lainojen korko- ja valuuttariskin suojaamiseksi Finnair-konserni käyttää valuutta- ja koronvaihtosopimuksia. Suojauslaskennan ehdot täyttävien valuutta- ja koronvaihtosopimusten valuuttakurssiero kirjataan yhtäaikaaisesti lainasta syntyvää kurssiero vastaan, muu käyvän arvon muutos kirjataan tehokkaalta osaltaan omaan pääomaan suojausrahastoon. Korkotuotot - ja kulut kirjataan rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Finnair -konserni solmii lentopetroliswappeja (termiinejä) ja -optioita tasataksien tulevien lentopetrolistojen hintavaihteluista. Lentopetrolin suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset kirjataan omaan pääomaan suojausrahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltujen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IAS 39-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Omaan pääomaan kirjattujen johdannaisten kertyneet voittot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sen tilikauden tuotoksi tai kuluksi, jolla suojauksen kohde kirjataan tuloslaskelmaan. Jos ennakoitun kassavirran ei enää odoteta toteutuvan, esitetään omassa pääomassa raportoidut kertyneet voittot ja tappiot välittömästi tilikauden muissa tuotoissa ja kuluissa. Johdannaisoppimusten käyvän arvon muutokset, niiltä osin kun IAS 39-suojauslaskennan kriteerit eivät täyty, esitetään liikevoiton muissa tuotoissa ja kuluissa juoksuajanaan.

Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien liiketoimintojen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman muihin liiketoiminnan kuluihin. Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien korkojohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

TULOUTUSPERIAATE

Tuotot palveluista tuloutetaan sillä tilikaudella, jolloin palvelu tuotetaan asiakkaalle. Tuotot tavaroiden myynnistä kirjataan, kun tavaroiden omistamiseen liittyvät merkittävät riskit ja edut

ovat siirtyneet ostajalle. Tällöin konsernilla ei ole enää tuotteeseen liittyvää valvontaa – ja määräysvaltaa.

Reittiliikenteen ja lomaliikenteen myynti tuloutetaan sillä hetkellä, kun lentoliikenneohjelman mukaisesti lento lennetään. Lentotoimintapalvelujen myynti tuloutetaan silloin, kun palvelu on kokonaan suoritettu. Matkapalvelujen myynti tuloutetaan, kun palvelu on luovutettu. Myynnistä vähennetään oikaisuerinä mm. annetut alennukset ja välilliset verot.

Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu lipun vanhenemis aikaan.

Korkotuotot

Korkotuotot on kirjattu efektiivisen koron menetelmällä.

Osinkotuotot

Osinkotuotot kirjataan, kun yhtiölle on syntynyt laillinen oikeus osinkojen saamiseen.

TULOVEROT

Konsernin tuloslaskelman verokulu muodostuu tilikauden verotettavaan tuloon perustuvasta verosta, aikaisempien tilikausien verojen oikaisusta sekä laskennallisten verojen muutoksesta.

Laskennallinen verovelka tai – saaminen lasketaan kaikista kirjanpidon ja verotuksen välisistä väliaikaisista eroista tilinpäätöshetkellä säädettyjä verokantoja käyttäen.

Suurimmat väliaikaiset erot syntyvät aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynnistä, poistoista, johdannaissopimusten uudelleenarvostuksista, etuus pohjaisista eläkejärjestelyistä, käyttämättömistä verotuksellista tappioista ja hankintojen yhteydessä tehdyistä käypiin arvoihin arvostuksista. Tytäryhtiöiden jakamattomista voittovaroista ei kirjata laskennallista veroa siltä osin, kun ero ei todennäköisesti purkaudu ennakoitavissa olevassa tulevaisuudessa.

Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti, kun se todennäköisesti on käytettävissä tulevien tilikausien verotettavaan tuloon, jota vastaan vähennyskelpoinen väliaikainen ero voidaan hyödyntää.

Konsernin pääasiallinen toiminta tapahtuu Suomessa. Tilikauden verotettavaan tuloon perustuvat verot on laskettu 26 % verokannalla. Ulkomaisten tytäryritysten tilikauden verotettavaan tuloon perustuvat verot on laskettu verokannoilla 0–26 %.

JULKISET AVUSTUKSET

Julkiset avustukset, esimerkiksi valtiolta saadut yleinen avustus simulaattorikoulutukseen on kirjattu liikevaihtoon. Julkiset avustukset, joita konserni voi saada esimerkiksi käyttöomaisuushankintoihin kirjataan alkuperäisen hankintamenon vähennykseksi. Avustukset tuloutuvat pienempien poistojen muodossa hyödykkeen taloudellisen vaikutusajan kuluessa. Konserni ei ole saanut tilikauden tai vertailukauden aikana julkisia avustuksia käyttöomaisuushankintoihin. Tilikauden aikana liikevaihtoon on kirjattu avustuksia 1,6 milj. euroa (edellisenä tilikautena 1,5 milj. euroa).

AINEELLISET KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEET

Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet kirjataan taseeseen taloudellisen hyödyn ollessa yhtä vuotta pidempi hankintameno, joka sisältää välittömät hankinnasta aiheutuneet kustannukset. Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet arvostetaan kertyneillä

poistoilla ja arvonalennuksilla vähennettyyn alkuperäiseen hankintameno.

Lentokoneet ja niiden moottorit sekä lentokonesimulaattorit poistetaan tasapoistoina arvioitun taloudellisen vaikutusajan kuluessa. Lentokoneiden hankintameno kohdistetaan koneen rungolle, moottoreille ja raskashuolloille ja näitä poistetaan erillisinä hyödykkeinä. Rakennuksista ja muista käyttöomaisuushyödykkeistä tehdään poistot menojäännöspoistoina. Maa-alueista ei tehdä poistoja.

Muu kalusto pitää sisällään konttorikoneita, -kalusteita, autoja sekä lentokentällä käytössä olevia kuljetusajoneuvoja.

Poistot lasketaan omaisuuslajista riippuen seuraavilla periaatteilla:

- Rakennukset 3–5 % poistamattomasta menojäännöksestä
- Lentokoneet ja niiden moottorit: tasapoistoina seuraavasti:
 - uudet A320-laivaston lentokoneet 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - uudet Embraer-laivaston lentokoneet 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - aiemmin uutena hankitut suihkukoneet 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytettynä ostetut, kuusi vuotta vanhemmat, suihkukoneet 10 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - uudet potkuriturpiinikoneet 12 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytettynä ostetut potkuriturpiinikoneet 10 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytöstä poistuvat koneet tasapoistoina kokonaan laivastosuunnitelman mukaisena käyttöaikana
- Lentokoneiden raskashuollot huoltojakson aikana tasapoistoina
- Embraer – laitteet 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Airbus – laitteet 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Lentokonesimulaattorit poistetaan kuten vastaava lentokonetyyppi
- Muun aineellisen käyttöomaisuuden poistot 23 % poistamattomasta menojäännöksestä

Hyödykkeiden jäännösarvot ja arvioitun taloudelliset pitoajat tarkistetaan jokaisena tilinpäätöspäivänä ja jos ne eroavat merkittävästi aikaisemmista arvioista, poistoaikoja ja jäännösarvoja muutetaan vastaavasti.

Tavanomaiset korjaus- ja kunnossapitomenot kirjataan kuului tilikaudella, jolla ne ovat syntyneet. Kooltaan merkittävien uudistus- ja parannushankkeiden menot (lähinnä lentokoneiden modifikaatiot) aktivoidaan taseeseen, jos on todennäköistä, että taloudellisen hyödyn lisäksi koituu tulevaisuudessa konsernin hyväksi. Uudistus- ja parannushankkeet poistetaan tasapoistoin niiden odotetun taloudellisen pitoajan kuluessa.

Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden poistot lopetetaan silloin, kun aineellinen käyttöomaisuushyödyke luokitellaan myytävänä olevaksi IFRS 5 myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät ja lopetetut toiminnot –standardin mukaisesti.

Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot sisältyvät tuloslaskelmas-

sa liiketoiminnan muihin tuottoihin ja tappiot liiketoiminnan muihin kuluihin.

AINEETTOMAT HYÖDYKKEET

Aineettomat hyödykkeet kirjataan taseeseen taloudellisen hyödyn ollessa yhtä vuotta pidempi hankintameno, joka sisältää välittömät hankinnasta aiheutuneet kustannukset. Aineettomien hyödykkeiden poistot ja arvonalentumiset perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

Liikearvo	arvonalennustestaus
Tietokoneohjelmat	3–8 vuotta
Muut aineettomat hyödykkeet, niiden luonteesta riippuen	3–10 vuotta

LIKEARVO

Liikearvo vastaa sitä osaa hankintamenosta, joka ylittää konsernin osuuden 1.1.2004 jälkeen hankitun tytär-, osakkuus- tai yhteisyrityksen hankintahetken nettovarallisuuden käyvästä arvosta.

Liikearvo testataan vuosittain mahdollisen arvonalentumisen varalta. Tätä tarkoitusta varten liikearvo kohdistetaan rahavirtaa tuottaville yksiköille. Vuosittainen arvonalentumistesti tehdään diskontattujen kassavirtojen perusteella. Tämä menetelmä perustuu odotettuihin kassavirtoihin, joita on päivitetty tuottojen kasvuvauhdilla ja pääoman kustannuksella. Jos jonkin liiketoiminnan tulevaisuudessa odotettava liiketoiminnan rahavirtojen nykyarvo on alhaisempi kuin liiketoiminnan liikearvoa sisältävä kirjanpitoarvo, arvonalentaminen kirjataan kuluna tuloslaskelmaan.

TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISMENOT

Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta. Markkinointiin ja asiakaspalveluun liittyvät tutkimus- ja tuotekehitysmenot on kirjattu kuluksi toteutumishetkellä. Kulut sisältyvät konsernin tuloslaskelmaan kustannuksen luonteen mukaiseen kuluerään.

Kehittämismenot kirjataan taseeseen aineettomaksi hyödykkeeksi, kun on todennäköistä, että kehityshanke tulee sekä kaupallisesti että teknisesti onnistumaan ja hankkeen menot voidaan luotettavasti arvioida. Konsernilla ei ole aktivoitavia kehittämismenoja.

TIETOKONEOHJELMAT

Tietokoneohjelmien ylläpitomenot sekä ohjelmistoprojektien tutkimusvaiheen menot kirjataan kuluksi toteutumishetkellä. Ohjelmistoprojektien pienkehitysmenoja ei aktivoida vaan ne kirjataan myös kuluksi.

Hankitut ATK-ohjelmien käyttöoikeudet ja lisenssit esitetään aineettomien oikeuksien ryhmässä ja muilta osin muissa aineettomissa hyödykkeissä. Hankitut käyttöoikeudet ja lisenssit merkitään taseeseen hankintameno, johon luetaan lisenssin ja ohjelmiston käyttövalmiiksi saattamisen kustannukset. Aktivoidut kulut poistetaan 3–8 vuoden taloudellisen vaikutusajan kuluessa.

MUUT AINEETTOMAT HYÖDYKKEET

Muut aineettomat hyödykkeet, kuten esim. patentit, tavaramerkit ja lisenssit arvostetaan hankintamenoon vähennettynä kirjatulla poistoilla ja arvonalennuksilla. Aineettomat hyödykkeet poistetaan tasapoistoina 3–10 vuodessa.

MYYTÄVÄNÄ OLEVAT PITKÄAIKAISET OMAISUUSERÄT JA LUOVUTETTAVIEN ERIEN RYHMÄT

Myytäväinä oleviksi varoiksi luokitellaan sellaiset pitkäaikaiset omaisuuserät tai sellaisten varojen ja niihin liittyvien velkojen ryhmät (luovutettavien erien ryhmät), jotka erittäin todennäköisesti myydään vuoden kuluessa luokittelusta.

Välittömästi ennen luokittelua myytävänä olevaksi omaisuuserät tai luovutettavien erien ryhmän varat ja velat arvostetaan niihin sovellettavien IFRS – standardien mukaisesti. Luokitteluhetkestä lähtien myytävänä olevat omaisuuserät (tai luovutettavien erien ryhmä) arvostetaan kirjanpitoarvoon tai sitä alempaan myynnistä aiheutuvilla menoilla vähennettyyn käypään arvoon. Poistot näistä omaisuuseristä lopetetaan luokitteluhetkellä.

VUOKRASOPIMUKSET

KONSERNI VUOKRALLE OTTAJANA

Aineellisia käyttöomaisuushyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa konsernille siirtyy olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista, luokitellaan rahoitusleasingisopimuksiksi. Rahoitusleasingisopimuksella hankittu omaisuuserä merkitään taseeseen sopimuksen alkaessa varoiksi määrään, joka vastaa vuokraoikeuden käypää arvoa tai tätä alemmaa vähimmäisvuokrien nykyarvoa. Vastaava määrä kirjataan rahoitusvelaksi. Maksettavat leasingvuokrat jaetaan rahoitusmenoon ja velan vähennykseen. Vastaavat leasingvuokravastuut rahoituskustannuksella vähennettynä sisältyvät muihin pitkäaikaisiin korollisiin velkoihin. Rahoituksen korko kirjataan tuloslaskelmaan leasingisopimuksen aikana siten, että jäljellä olevalle velalle tulee kullakin tilikaudella samansuuruinen korkoprosentti. Rahoitusleasingisopimuksella vuokratut omaisuuserät poistetaan joko taloudellisenä pitoaikana tai sitä lyhyemmän leasing-ajan kuluessa.

Aineellisia käyttöomaisuushyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista jää vuokralle antajalle, luokitellaan muiksi vuokrasopimuksiksi. Muun vuokrasopimuksen mukaan määräytyvät vuokrat merkitään tuloslaskelmaan kuluksi vuokra-ajan kuluessa.

Finnair- konsernin lentokoneiden muiden vuokrasopimusten mukaiset operatiiviset leasingvastuut on käsitelty vuokratuloina tuloslaskelmassa. Sopimusten mukaiset tulevat vuosina erääntyvät leasing-maksut on esitetty liitetiedoissa.

ARVONALENTUMISET

Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että jonkin omaisuuserän arvo on alentunut. Jos viitteitä ilmenee, arvioidaan kyseisestä omaisuuserästä kerrytettävissä oleva rahamäärä. Kerrytettävissä oleva rahamäärä arvioidaan lisäksi seuraavista omaisuuseristä riippumatta siitä, onko arvonalentumisesta viitteitä: liikearvo ja aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika. Arvonalen-

tumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksikköjen tasolla.

Kerrytettävissä oleva rahamäärä on omaisuuserän käypä arvo vähennettynä luovutuksesta aiheutuvilla menoilla tai sitä korkeampi käyttöarvo. Käyttöarvolla tarkoitetaan kyseisestä omaisuuserästä tai rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa olevia arvioituja vastaisia nettorahavirtoja, jotka diskontataan nykyarvoonsa. Rahoitusvarojen kerrytettävissä oleva rahamäärä arvo on joko käypä arvo tai odotettavissa olevien vastaisten, alkuperäisellä efektiivisellä korolla diskontattujen rahavirtojen nykyarvo. Arvon alentumistappio kirjataan, kun omaisuuserän kirjanpitoarvo on suurempi kuin siitä kerrytettävissä oleva rahamäärä. Arvon alentumistappio kirjataan tuloslaskelmaan. Arvon alentumistappio perutaan, jos olosuhteissa on tapahtunut muutos ja hyödykkeen kerrytettävissä oleva rahamäärä on muuttunut arvon alentumistappion kirjaamisajankohdasta. Arvon alentumistappiota ei kuitenkaan peruta enempää, kuin mikä hyödykkeen kirjanpitoarvo olisi ilman arvon alentumistappion kirjaamista. Liikearvosta kirjattua arvon alentumistappiota ei peruta missään tilanteessa. Myöskään myytävissä oleviin rahoitusvaroihin luokiteltujen oman pääomanehtojen sijoitusten arvon alentumistappiota ei peruuteta tuloksen kautta. Jaksotettuun hankintahintaan IAS 39:n mukaisesti käsiteltävistä saamisista kerrytetään arvonalennuskirjauksen jälkeen korkotuottoa sillä korolla, jota on käytetty diskonttokorkona arvonalennuskirjausta laskettaessa.

VAIHTO-OMAISUUS

Vaihto-omaisuutta ovat omaisuuserät, jotka on tarkoitettu myytäväksi tavanomaisessa liiketoiminnassa, ovat käsiteltävinä tuotantoprosessista myyntiä varten tai ovat tuotantoprosessissa kulutettavaksi tarkoitettuja raaka-aineita tai tarvikkeita.

Vaihto-omaisuus arvostetaan hankintamenoon tai sitä alempaan todennäköiseen nettorealisointiarvoon. Hankintameno määritellään keskihinta - menetelmää käyttäen. Vaihto-omaisuuden hankintamenoon sisällytetään kaikki ostomenot, valmistusmenot sekä muut menot, jotka ovat aiheutuneet vaihto-omaisuuden saattamisesta sijaintipaikkaan ja tilaan, joka sillä on tarkasteluhetkellä. Vaihto-omaisuuden valmistusmenoihin sisällytetään myös systemaattisesti kohdistettu osuus valmistuksen kiinteistä ja muuttuvista yleismenoista. Nettorealisointiarvo on tavanomaisessa liiketoiminnassa saatava arvioitu myyntihinta, josta on vähennetty tuotteen valmiiksi saattamiseen tarvittavat menot ja myynnistä johtuvat menot.

MYNTISAAMISET

Myyntisaamisiin kirjataan yhtiön liiketoiminnan suoritteista suori-teperusteella saatavat varat. Myyntisaamiset arvostetaan niin kauan kun niitä ei pidetä kaupankäyntitarkoituksessa olevina saamisina, alkuperäiseen kirjanpitoarvoon tilinpäätöspäivänä.

Kun konsernilla on objektiivista näyttöä, että myyntisaamisten kertymiseen sisältyy epävarmuutta, niin ne arvostetaan alempaan todennäköiseen käypään arvoon. Julkiset taloudelliset vaikeudet, jotka osoittavat asiakkaan olevan menossa konkurssiin, merkittävät rahoitukselliset uudelleenjärjestelyt tai maksujen olennainen viivästyminen ovat esimerkkejä objek-

tiivisesta näytöstä, jotka saattavat aiheuttaa myyntisaamisten arvostamisen todennäköiseen käypään arvoon. Arvon alentuminen myyntisaamisista kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin.

Ulkomaan rahamääräiset myyntisaamiset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin.

RAHALAINAT

Rahalainat arvostetaan alun perin alkuperäiseen arvoon. Lainoista esitetään lyhytaikaisissa veloissa alle 12 kuukauden päästä maksettavaksi erääntyvät lainat. Valuuttamääräiset lainat arvostetaan tilinpäätöspäivän keskipäivän kurssiin ja kurssierot kirjataan rahoituseriin.

Konsernin kiinteäkorkoiset USD-määräiset lentokonerahoitusvelat on suojattu pitkäaikaisilla valuutan- ja koronvaihtosopimuksilla. Kiinteäkorkoiset johdannaisopimukset ja niitä vastaavat lainat muodostavat suojaussuhteen, kyseiset johdannaisopimukset arvostetaan käypään arvoon; jaksotetun hankintamenon ja käyvän arvon erotus kirjataan oman pääoman suojausrahastoon. Vastaavasti suojaussuhteessa olevat lainat arvostetaan jaksotettuun hankintamenoon.

USD-määräiset lainat ja niitä vastaavat vaihtuvakorkoiset johdannaisopimukset arvostetaan käypään arvoon, ja käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoituseriin. Euromääräiset lainat ja joukkovelkakirjalainat arvostetaan jaksotettuun hankintamenoon.

RAHOITUSVARAT JA -VELAT

Vuoden 2005 alusta lähtien konsernin rahoitusvarat on luokiteltu IAS 39 ”Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen” - standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat (kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät) rahoitusvarat ja -velat, eräpäivään asti pidettävät sijoitukset, lainat ja muut saamiset. Luokittelu tapahtuu rahoitusvarojen hankinnan tarkoituksen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä.

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat - ryhmä sisältää kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat ja alkuperäisen kirjaamisen tapahtuessa käypään arvoon tulosvaikutteisesti määritellyt varat. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäväksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan (joko liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin tai rahoituksen eriin) sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät sekä 12 kk sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältävät lyhytaikaisiin varoihin.

Eräpäivään asti pidettävät sijoitukset ovat johdannaisopimuksiin kuulumattomia rahoitusvaroja, jotka erääntyvät määräpäivänä ja jotka konsernilla on aikomus ja kyky pitää eräpäivään asti. Ne arvostetaan jaksotettuun hankintamenoon ja ne sisäl-

tyvät pitkäaikaisiin varoihin. Konsernilla ei tilinpäätöshetkellä ollut kyseiseen ryhmään kuuluvia varoja.

Tilinpäätöshetkellä kaikki konsernin sijoitukset kuuluvat kaupankäyntitarkoituksessa pidettäviin. Konsernin sijoitukset muodostuivat tilinpäätöshetkellä rahamarkkinatalletuksista, sijoitus- ja yritystodistuksista, Suomen valtion joukkovelkakirjalainoista ja noteeraamattomista osakkeista.

Finnair-konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko olemassa mitään objektiivista näyttöä siitä, että rahoitusvaroihin ja -velkoihin kuuluvan erän tai erien ryhmän arvo on alentunut. Jos on objektiivista näyttöä siitä, että jaksotettuun hankintamenuun taseeseen merkityistä lainoista ja muista saamisista tai eräpäivään asti pidettävistä sijoituksista on syntynyt arvonalentumistappiota, tappion suuruus määritetään omaisuuserän kirjanpitoarvon ja kyseisen rahoitusvaroihin kuuluvan erän alkuperäisellä efektiivisellä korolla diskontattujen arvoitujen vastaisten rahavirtojen nykyarvon erotuksena. Tappio kirjataan tulosvaikutteisesti.

Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon saadun vastikkeen perusteella käypään arvoon. Transaktiomenot on sisällytetty rahoitusvelkojen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. Myöhemmin kaikki rahoitusvelat arvostetaan efektiivisen koron menetelmällä jaksotettuun hankintamenuun tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Rahoitusvelkoja sisältyy pitkä- ja lyhytaikaisiin velkoihin, ja ne voivat olla korollisia tai korottomia.

Noteeraamattomat osakkeet arvostetaan Finnair-konsernissa hankintahintaan luotettavan käyvän arvon puuttuessa.

Muut rahoitusvarat ja velat arvostetaan käypään arvoon. Muut rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja muita pitkäaikaisia saamisia kuten lainasaamisia, muita osakkeita ja osuuksia sekä lentokonevuokrien takuutalletuksia. Muut rahoitusvelat sisältävät ostovelkoja ja siirtovelkoja.

Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittäviltä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

RAHAVARAT

Taseen rahavarat koostuvat käteisvaroista ja lyhytaikaisista pankkitalletuksista, joiden maturiteetti on alle 3 kuukautta. Ulkomaan rahan määräiset erät on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskikursseja.

JOHDANNAISINSTRUMENTIT

Johdannaisinstrumentit arvostetaan taseessa käypään arvoon, joka määritetään arvoksi, jolla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden, toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään seuraavasti:

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatilitetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Koronvaihtosopimusten käyvät arvot

lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Koron- ja valuuttavaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

OMA PÄÄOMA

Osakepääomaan kirjataan osakkeiden nimellisarvon määrä.

Osakeanti tilille kirjataan tilikauden päättyessä maksetut, mutta vielä rekisteröimättömien osakkeiden nimellisarvo.

Ylikurssirahastoon on kirjattu osakeyhtiölain vuoden 1997 jälkeen syntyneet emissiovoitot ja siitä on vähennetty osakepääoman korotuksiin liittyvät transaktiokulut verovaikutuksella vähennettynä. Ylikurssirahastoon kirjataan lisäksi yhtiön osakeperusteisten maksujen kustannukset IFRS 2 standardin mukaisessa käsittelyssä. Omien osakkeiden mahdolliset myyntivoitot kirjataan verovaikutuksella vähennettynä myös ylikurssirahastoon.

Vararahastoon on kirjattu ennen vuotta 1997 syntyneet emissiovoitot.

Suojausrahasto sisältää rahavirran suojauksena käytettävien johdannaisinstrumenttien käyvät arvot laskennallisilla veroilla vähennettynä.

Edellisten tilikausien voittovarot sisältävät aikaisempien tilikausien tulokset, josta on vähennetty jaetut osingot ja omien osakkeiden hankinnat. Omien osakkeiden myynnin yhteydessä alkuperäinen hankintamenu palautetaan edellisten tilikausien voittovaroihin. IAS 8 standardin mukaisesti tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden ja virheiden muutokset kirjataan myös edellisten tilikausien tulokseen.

OSINKO

Osinkovelka yhtiön osakkeenomistajille kirjataan konsernitalinpäätökseen velaksi, kun yhtiökokous on päättänyt osingonjaosta.

OMAT OSAKKEET

Kun yhtiö tai sen tytäryhtiöt ovat hankkineet omia osakkeita, vähennetään yhtiön omaa pääomaa määrällä, joka muodostuu maksetusta vastikkeesta vähennettynä transaktiomenoilla verojen jälkeen kunnes omat osakkeet mitätöidään. Omien osakkeiden myynnistä, liikkeeseenlaskusta tai mitätöinnistä ei merkitä voittoa eikä tappiota tuloslaskelmaan, vaan saatu vastike on esitetty oman pääoman muutoksena.

TYÖSUHDE-ETUUDET

ELÄKE-VELVOITTEET

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä velvoitteet lasketaan käyttäen ennakoitua etuoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Eläkemenot kirjataan kuluksi henkilöiden palvelusajalle auktorisoitujen vakuutus-

matemaattikkojen suorittamien laskelmien perusteella. Vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan henkilöiden keskimääräiselle jäljellä olevalle palvelusajalle siltä osin kuin ne ylittävät suuremman seuraavista: 10 % eläkevelvoitteista tai 10 % varojen käyvästä arvosta. Eläkevelvoitteen nykyarvoa laskettaessa käytetään diskonttokorkona valtion velkasitoumusten korkoa. Velkasitoumusten maturiteetti vastaa olennaisilta osin laskettavan eläkevastuun maturiteettia.

Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Kaikki merkittävimmät eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia. Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on 1.7.2005 alkaen hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Eläketurva on maksupohjainen järjestely. Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenen, ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelyt ovat yksilöllisiä, sopimusten eläkeikä vaihtelee 60–65 vuoteen. Myös kyseiset eläkejärjestelyt ovat kaikki maksupohjaisia.

Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva hoidettiin 30.6.2005 asti Finnair Oyj:n eläkesäätiössä. Muu eläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty Finnairin Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat kokonaisuudessaan etuusperusteisia. Niissä määritellään eläketurvaa koskevat etuudet, työkyvyttömyyskorvaukset, työsuhteen päättymisen jälkeiset terveydenhuoltoon ja henkivakuutukseen liittyvät etuudet sekä työsuhteen irtisanomisen yhteydessä maksetut etuudet.

MUUT TYÖSUHTEN PÄÄTÄMISEN JÄLKEISET ETUUDET

Konsernin kaikki työsuhteen päättymisen jälkeiset etuudet ovat maksupohjaisia.

OSAKEPERUSTEISET MAKSUT

Konserni on soveltanut IFRS 2 ”Osakeperusteiset maksut”-standardia kaikkiin sellaisiin omana pääomana maksettaviin osakeperusteisiin liiketoimiin, joissa oman pääomanehtoiset instrumentit on myönnetty 7.11.2002 jälkeen ja joihin ei ole syntynyt oikeutta ennen 1.1.2005. Konsernilla on ollut tilikaudella kaksi osakeperusteista järjestelyä, vuoden 2000 optio-ohjelma, joka lopput 31.8.2006 ja vuoden 2004 osakepalkkiojärjestelmä. Optio-ohjelman osalta on noudatettu aiemman tilinpäätöskäytännön mukaista järjestelyä ja optioita ei ole kirjattu kuluksi. Osakepalkkiojärjestelmän osalta on noudatettu IFRS 2-standardia.

Optio-ohjelmassa voivat avainhenkilöt, joille on myönnetty osakkeisiin oikeuttavilla optioilla, merkitä Finnair Oyj:n osakkeita hintaan, joka perustuu osakkeiden painotettuun keskimääräiseen Helsingin arvopaperipörssissä optio-ohjelmassa määritettyyn ajanjaksona. Merkintähintaa alennetaan merkintähinnan määrätymisjakson päättymisen jälkeen ja ennen osakemerkintää päätettävien osinkojen määrällä. Kun optiotodistuksella merkitään osakkeita, saatulla rahasuorituksella, vähennettynä toimenpiteestä johtuvilla kuluilla, hyvitetään omaa pääomaa.

Osakepalkkiojärjestelmässä avainhenkilöillä on mahdollisuus saada palkkiona sekä yhtiön osakkeita että rahaa, jonka

määrä on 1,5 kertaa osakepalkkio kolmelta vuoden pituiselta ansaintajaksolta sen mukaan kuin ansaintajaksolle asetetut tavoitteet on saavutettu. Hallitus päättää vuosittain asetettavat tavoitteet. Tavoitteet määritellään konsernin taloudellisen ja /tai toiminnallisen kehityksen perusteella. Ansaintajaksolle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen määrää sen, kuinka suuri osa enim-mäispalkkiosta maksetaan. Myönnettyjen osakkeiden myöntämispäivän mukainen käypä arvo kirjataan henkilöstökuluihin ja oman pääoman lisäykseksi tilikauden aikana tavoitteiden toteutumisastearvion mukaisesti. Rahapalkkio kirjataan osakkeiden kunkin ajankohdan käyvän arvon perusteella henkilöstökuluihin ja velaksi. Osavuosikatsauksissa jaksotetaan kuluvaikutus ao. kaudelle. Osakepalkkiojärjestelmää varten on omat osakkeet hankittu markkinoilta, joten niiden myöntäminen ei dilutoi osakeomistusta.

VARAUKSET

Varaus kirjataan, kun konsernilla on aikaisemman tapahtuman seurauksena olemassa oleva oikeudellinen tai tosiasiallinen velvoite, maksuvelvoitteen toteutuminen on todennäköistä, ja velvoitteen suuruus on arvioitavissa luotettavasti. Jos osasta veloitetta on mahdollista saada korvaus kolmannelta osapuolelta, korvaus kirjataan omaisuuseräksi, kun korvauksen saaminen on käytännössä varma. Varaukset arvostetaan velvoitteen kattamiseksi vaadittavien menojen nykyarvoon. Nykyarvon laskennassa käytetty diskonttaustekijä valitaan siten, että se kuvastaa markkinoiden näkemystä tarkasteluhetken rahan aika-arvosta ja velvoitteeseen liittyvästä riskistä.

Uudelleenjärjestelyvaraus kirjataan, kun konserni on laatinut yksityiskohtaisen uudelleenjärjestelysuunnitelman ja aloittanut suunnitelman toimeenpanon tai tiedottanut asiasta. Uudelleenjärjestelyä koskeva suunnitelma sisältää vähintään seuraavat tiedot: järjestelyä koskeva liiketoiminta, pääasialliset toimipaikat, joihin järjestely vaikuttaa, niiden henkilöiden toimipaikkojen sijainti, työtehtävät ja arvioitu lukumäärä, joille tullaan suorittamaan korvauksia työsuhteen päättymisestä, toteutuvat menot ja suunnitelman toimeenpanoaike.

SEGMENTTIRAPORTOINTI

Segmentti-informaatio esitetään konsernin liiketoiminnallisen ja maantieteellisen segmenttijaon mukaisesti. Konsernin ensisijainen segmenttiraportointimuoto on liiketoimintasegmenttien mukainen. Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaatorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Liiketoimintasegmentit ovat reittiliikenne, lomaliikenne, lento-toimintapalvelut ja matkapalvelut.

Reittiliikenne segmentti vastaa myynnistä, palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Reittiliikenne vuokraa lomaliikenteelle sen tarvitsemat miehistöt. Vuonna 2006 liiketoimintasegmenttiin kuuluvat yksiköt olivat Finnair Reittiliikenne, syöttöliikenneyhtiö Aero As, halpalento-yhtiö Fly Nordic Ab, Finnair Cargo Oy sekä konsernin lentokalustoa hallinnoiva Finnair Aircraft Finance Oy.

Lomaliikenne segmentti koostuu Finnairin lomalentotoiminnasta ja Aurinkomatkat valmismatkatyhtiöstä.

Lentotoimintapalvelut segmentti koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista ja konsernin catering toiminnoista sekä Finnairin liiketoimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnoinnista ja toimitilapalveluista. Vuonna 2006 liiketoimintasegmenttiin kuuluvat yhtiöt olivat: Finnair Catering Oy, Finncatering Oy, Finnair Facilities Management Oy ja Northport Oy.

Matkapalvelut-segmentti koostuu konsernin koti- ja ulkomaisen matkatoimistojen toiminnasta sekä matkailun varausjärjestelmätöimittajan Amadeus Finlandin liiketoiminnasta. Vuonna 2006 muut liiketoimintasegmenttiin kuuluvat yhtiöt ovat olleet: Suomen Matkatoimisto Oy, Matkatoimisto Oy Area ja Mikkelin Matkatoimisto Oy.

Segmenttien välinen hinnoittelu tapahtuu käypään markkinahintaan.

Segmenttien varat ja velat ovat sellaisia liiketoiminnan eriä, joita segmentti käyttää liiketoiminnassaan tai jotka ovat järkevällä perusteella kohdistettavissa segmenteille. Kohdistamattomat erät sisältävät vero- ja rahoituseriä sekä koko yritykselle yhteisiä eriä. Investoinnit koostuvat aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden ja aineettomien hyödykkeiden lisäyksistä, joita käytetään useammalla kuin yhdellä tilikaudella.

Vaikka konsernin neljää liiketoiminnallista segmenttiä johdetaan Suomesta käsin, ne toimivat viidellä maantieteellisellä alueella: Suomi, Eurooppa, Aasia, Pohjois-Amerikka ja Muut. Maantieteellisten segmenttien liikevaihto on esitetty myyntikohteen mukaisesti ja varat on esitetty varojen sijainnin mukaan.

JOHDON HARKINTAA EDELLYTTÄVÄT LAADINTAPERIAATTEET JA ARVIOIHIN LIITTYVÄT KESKEISET EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Tilinpäätöstä laadittaessa joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdystä arvioista ja oletuksista. Lisäksi joudutaan käyttämään

harkintaa tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden soveltamisessa. Arviot pohjautuvat johdon parhaaseen näkemykseen tilinpäätöshetkellä. Mahdolliset arvioiden ja oletamusten muutokset merkitään kirjanpitoon sillä tilikaudella jonka aikana arvioita tai oletamuksia korjataan ja kaikilla tämän jälkeisillä tilikausilla. Keskeisimmät johdon harkintaa vaativat erät ovat seuraavat: arvonalentumistestaus ja laskennalliset verot.

ARVONALENTUMISTESTAUS

Rahavirtaa tuottavien yksiköiden kerrytettävissä olevat rahamäärät on määritetty käyttöarvoon perustuvina laskelmina. Näiden laskelmien laatiminen edellyttää arvioiden käyttämistä. Arviot perustuvat budjetteihin ja ennusteisiin, joiden toteutumiseen saattaa liittyä epävarmuutta. Keskeiset epävarmuustekijät laskelmissa ovat USD/Euro -valuuttakurssi, yksikkötuotto ja ennakoidut myyntivolyymit. Lisätietoja arvonalentumistestauksesta on esitetty liitetiedoissa 13.

LASKENNALLISET VEROT

Erityisesti tappioista syntyneiden laskennallisten verojen hyödyntäminen edellyttää johdon arviota liiketoiminnan tulevasista kehityksestä. Lisätietoja laskennallisista veroista on esitetty liitetiedossa 17.

UUSIEN TAI MUUTETTUIJEN IFRS-STANDARDIEN SOVELTAMINEN

IASB on julkistanut seuraavat tulkinnat, standardit ja niihin tehdyt muutokset, jotka eivät olleet voimassa 31.12.2006. Alla on näiden voimaantuloajankohta ja konsernin arvio näiden käyttöönoton vaikutuksesta.

IAS 1 Muutos – Tilinpäätöksen esittäminen –	
Tilinpäätöksessä esitettävät pääomatiedot	1.1.2007 ¹⁾
IFRS 7, Rahoitusinstrumentit: Tilinpäätöksessä esitettävät tiedot	1.1.2007 ²⁾
IFRS 8, Liiketoimintasegmentit	1.1.2009 ³⁾
IFRIC 7, Taloudellinen raportointi hyperinflaatiomaissa	1.3.2006 ⁴⁾
IFRIC 8, IFRS 2:n soveltaminen	1.5.2006 ⁵⁾
IFRIC 9, Kytettyjen johdannaisten uudelleenarviointi	1.6.2006 ⁶⁾
IFRIC 10, Osavuosikatsaukset ja arvonalentumiset	1.11.2006 ⁷⁾
IFRIC 11, IFRS 2 – Group and Treasury Share Transactions	1.3.2007 ⁸⁾
IFRIC 12, Service Concession Arrangements	1.1.2008 ⁹⁾

- ¹⁾ IAS 1 -standardin muutos IAS 1 Tilinpäätöksen esittäminen – Tilinpäätöksessä esitettävät pääoma-tiedot (voimassa 1.1.2007 jälkeen alkavilla tilikausilla). Muutoksen jälkeen IAS 1 edellyttää tietojen esittämistä yhteisön pääoman tasosta ja sen hallinnasta tilikauden aikana. Konsernin arvion mukaan IAS 1:n uudet säännökset vaikuttavat lähinnä konsernin tulevan tilinpäätöksen liitetietoihin.
- ²⁾ IFRS 7 Rahoitusinstrumentit: tilinpäätöksessä esitettävät tiedot (voimassa 1.1.2007 jälkeen alkavilla tilikausilla). IFRS 7 edellyttää aiempaa laajempien liitetietojen esittämistä rahoitusinstrumenttien merkityksestä yhteisön taloudelliseen asemaan ja tulokseen. Standardi edellyttää kvalitatiivisten ja kvantitatiivisten tietojen esittämistä yhteisön altistumisesta rahoitusinstrumenteista aiheutuville riskeille ja se sisältää minimivaatimukset luotto-, maksuvalmius- ja markkinariskiä koskevista liitetiedoista. Lisäksi se sisältää vaatimuksen herkkyyksianalyysin esittämisestä markkinariskin osalta. Konsernin arvion mukaan IFRS 7:n käyttöönotto vaikuttaa lähinnä konsernin tulevan tilinpäätöksen liitetietoihin, kuten markkinariskien herkkyyksien esittämiseen.
- ³⁾ IFRS 8 Liiketoimintasegmentit (voimassa 1.1.2009 jälkeen alkavilla tilikausilla). IFRS 8 edellyttää operatiivisten segmenttien määrittämistä perustuen yhtiön sisäiseen raportointiin, jota ylin johto säännöllisesti käyttää päättäessään resurssien jakamisesta segmenteille ja arvioidessaan niiden toimintaa. Standardi edellyttää liitetiedoissa kertomista kuinka yhtiö yritys määrittelee liiketoimintasegmenttinsä sekä mistä tuotteista ja palveluista kukin segmentti aikaansaa liikevaihtonsa. Uuden standardin odotetaan kasvattavan konsernin liitetietojen määrää.
- ⁴⁾ IFRIC 7 Taloudellinen raportointi hyperinflaatiomaissa (voimassa 1.3.2006 tai sen jälkeen alkavilla tilikausilla). IFRIC 7 selventää vaatimuksia vertailutietojen kirjanpidollisesta käsittelystä, kun yhteisössä havaitaan hyperinflaation olemassaolo siinä valuutassa, jossa yhtiön tilinpäätös on esitetty. Lisäksi selvennetään, kuinka laskennallisten verojen vertailutietoja tulee avaavassa taseessa käsitellä. Konsernin arvion mukaan tulkinnalla ei tule olemaan vaikutusta nykyisessä konsernirakenteessa konsernin raportointiin.
- ⁵⁾ IFRIC 8 IFRS 2:n soveltamisala (voimassa 1.5.2006 jälkeen alkavilla tilikausilla). IFRIC 8:aa sovelletaan sellaisiin liiketoimiin, joissa myönnetään oman pääoman ehtoisia instrumentteja ja vastaanotettu yksilöity vastike alittaa myönnettyjen oman pääoman ehtoisten instrumenttien käyvän arvon. Tällaisissa tilanteissa on arvioitava, kuuluuko järjestely IFRS 2:n soveltamisalaan. Konsernin arvion mukaan uudella tulkinnalla ei ole vaikutusta konsernin tulevaan tilinpäätökseen.
- ⁶⁾ IFRIC 9 Kytkeytyneiden johdannaisten uudelleenarviointi (voimassa 1.6.2006 jälkeen alkavilla tilikausilla). IFRIC 9 vaatii yhteisöä sen tullessa sopimuksen osapuoleksi arvioimaan onko sopimuksessa kytkeyty johdannainen, joka on erotettava pääsopimuksesta ja käsitettävä johdannaisena. Arviointia ei saa tehdä myöhemmin uudelleen, ellei sopimusehtoja muuteta niin, että alkuperäiset rahavirrat muuttuvat merkittävästi. Konsernin tämänhetkisen arvion mukaan tällä tulkinnalla ei tule olemaan vaikutusta konsernin tilinpäätökseen, sillä mikään konserniyritys ei ole muuttanut tulkinnan tarkoittamien sopimusten ehtoja.
- ⁷⁾ IFRIC 10 Osavuositarkastukset ja arvonalentumiset (voimassa 1.11.2006 jälkeen alkavilla tilikausilla). IFRIC 10 kieltää osavuositarkastuksissa liikearvosta, osakesijoituksista ja hankintamenojen kirjattavista rahoitusvaroista tehdyn arvonalentumistappion palauttamisen myöhemmänä tilinpäätöspäivänä. Konsernin arvion mukaan uudella tulkinnalla ei ole vaikutusta konsernin tulevaan tilinpäätökseen.
- ⁸⁾ IFRIC 11 Group and Treasury share transactions (voimassa 1.3.2007 jälkeen alkavilla tilikausilla). IFRIC 11 sovelletaan sellaisiin IFRS 2 -standardin mukaisiin osakepohjaisiin liiketapahtumiin, jotka toteutetaan yhtiön oman pääomanehtoisilla instrumenteilla tai toisen saman konsernin yrityksen oman pääomanehtoisilla instrumenteilla. Konsernin arvion mukaan uudella tulkinnalla ei tule olemaan olennaista vaikutusta konsernin tulevaan tilinpäätökseen.
- ⁹⁾ IFRIC 12 Service Concession Arrangements (voimassa 1.1.2008 jälkeen alkavilla tilikausilla). Tulkinta määrittelee kuinka julkisen hallinnon tai muiden tahojen myöntämät sopimukset julkisten palveluiden tarjoamiseksi, kuten esim. tiet, energian jakelu, sairaalat yksityisille tahoille kirjanpidollinen käsittely tulee tehdä. Konsernin arvion mukaan uudella tulkinnalla ei ole vaikutusta konsernin tulevaan tilinpäätökseen.

Jäljennös konsernitiilinpäätöksestä on saatavissa Internet-osoitteesta www.finnair.com tai konsernin emoyhtiön pääkonttorista osoitteesta Tietotie 11 A, Vantaa. Täydellinen tilinpäätös sisältäen sekä konserni- että emoyhtiön tilinpäätöksen on saatavissa emoyhtiön pääkonttorista osoitteesta Tietotie 11 A, Vantaa.

Tämä tilinpäätös ei sisällä kaikkia kirjanpitolain mukaisia emoyhtiön tilinpäätöstietoja.

3. SEGMENTTI-INFORMAATIO

TILIKAUSITEDOT

Segmentti-informaatio esitetään konsernin liiketoiminnallisen ja maantieteellisen segmenttijaon mukaisesti. Konsernin ensisijainen segmenttiraportointimuoto on liiketoimintasegmenttien mukainen. Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaatorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Liiketoimintasegmentit ovat reittiliikenne, lomaliikenne, lentotoimintopalvelut ja matkapalvelut. Segmenttien välinen hinnoittelu tapahtuu käypään arvoon. Segmenttien varat ja velat ovat sellaisia

liiketoiminnan eriä, joita segmentti käyttää liiketoiminnassaan tai jotka ovat järkevällä perusteella kohdistettavissa segmenteille. Kohdistamattomat erät sisältävät vero- ja rahoituseriä sekä koko yritykselle yhteisiä eriä. Investoinnit koostuvat aineellisten ja aineettomien käyttöomaisuushyödykkeiden lisäyksistä, joita käytetään useammalla kuin yhdellä kaudella. Vaikka konsernin neljää liiketoiminnallista segmenttiä johdetaan Suomesta käsin, ne toimivat viidellä maantieteellisellä alueella: Suomi, Eurooppa, Aasia, Pohjois-Amerikka ja Muut. Maantieteellisten segmenttien liikevaihto esitetään myyntikohteen mukaisesti ja varat, velat, poistot ja investoinnit sijainnin mukaan.

Ensisijainen raportointimuoto - liiketoimintasegmenttikohtaiset tiedot 1.1.–31.12.2006

Milj. euroa	Reitti- liikenne	Loma- liikenne	Lento- toiminta palvelut	Matka- palvelut	Konserni- elimi- noinnit	Kohdistamattomat erät	Konserni
Ulkoinen liikevaihto	1 415,0	382,9	108,8	82,9		0,0	1 989,6
Sisäinen liikevaihto	107,1	3,9	298,7	4,5	-414,2		0,0
Liikevaihto	1 522,1	386,8	407,5	87,4	-414,2	0,0	1 989,6
Liikevoitto	28,6	18,4	-34,9	2,3		-25,2	-10,8
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,1	0,1
Rahoitustuotot						11,0	11,0
Rahoituskulut						-15,0	-15,0
Tuloverot						1,7	1,7
Vähemmistöosuus						-0,6	-0,6
Kauden voitto/tappio							-13,6
Segmentin varat	1 120,4	72,1	267,2	63,5	-189,6	320,9	1 654,5
Osuudet osakkuusyrityksissä						5,6	5,6
Varat yhteensä	1 120,4	72,1	267,2	63,5	-189,6	326,5	1 660,1
Segmentin velat	556,2	71,2	103,2	48,4	-163,7	443,3	1 058,6
Muut erät							
Investoinnit	216,3	0,7	32,3	1,4	0,0	1,5	252,2
Poistot	71,8	0,2	28,3	1,6	0,0	2,9	104,8

Ensisijainen raportointimuoto - liiketoimintasegmenttikohtaiset tiedot 1.1.–31.12.2005

Milj. euroa	Reitti- liikenne	Loma- liikenne	Lento- toiminta palvelut	Matka- palvelut	Konserni- elimi- noinnit	Kohdistamattomat erät	Konserni
Ulkoinen liikevaihto	1 296,9	383,7	104,2	86,3		0,0	1 871,1
Sisäinen liikevaihto	111,0	3,6	296,7	4,9	-416,2		0,0
Liikevaihto	1 407,9	387,3	400,9	91,2	-416,2	0,0	1 871,1
Liikevoitto	37,6	20,3	29,3	8,1		-13,4	81,9
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,1	0,1
Rahoitustuotot						20,1	20,1
Rahoituskulut						-14,6	-14,6
Tuloverot						-25,5	-25,5

Milj. euroa	Reitti- liikenne	Loma- liikenne	Lento- toiminta palvelut	Matka- palvelut	Konserni- elimi- noinnit	Kohdistamattomat erät	Konserni
Vähemmistöosuus						-0,6	-0,6
Kauden voitto							61,4
Segmentin varat	953,7	74,8	270,4	64,4	-160,6	432,6	1 635,3
Osuudet osakkuusyrityksissä						3,1	3,1
Varat yhteensä	953,7	74,8	270,4	64,4	-160,6	435,7	1 638,4
Segmentin velat	421,4	86,2	105,0	46,0	-106,1	411,9	964,4
Muut erät							
Investoinnit	26,8	0,1	27,8	0,9	0,0	1,9	57,5
Poistot	62,5	0,2	23,7	1,6	0,0	2,7	90,7
Henkilöstö (keskimäärin) segmenteittäin							
					1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005	
Reittiliikenne					4 114	3 884	
Lomaliikenne					343	336	
Lentotoimintapalvelut					3 771	3 816	
Matkapalvelut					1 145	1 178	
Muut toiminnot					225	233	
Yhteensä					9 598	9 447	
Henkilöstö vuoden lopussa					9 703	9 661	
Toissijainen raportointimuoto - maantieteelliset segmentit							
Liikevaihto konsernin ulkopuolelle myyntikohteittain					1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005	
Milj. euroa							
Suomi					436,7	475,3	
Eurooppa					936,5	916,7	
Aasia					482,0	361,0	
Pohjois-Amerikka					66,4	65,7	
Muut					68,0	52,4	
Yhteensä					1 989,6	1 871,1	
Segmentin varat sijaintimaan mukaan							
					31.12. 2006	31.12. 2005	
Milj. euroa							
Suomi					1 418,7	1 259,8	
Eurooppa					69,2	68,2	
Aasia					30,8	30,8	
Pohjois-Amerikka					2,0	2,0	
Muut					2,5	2,5	

	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2006	2005
Konsernieliminoinnit	-189,6	-160,6
Kohdistamattomat erät	326,5	435,7
Yhteensä	1 660,1	1 638,4

Segmentin velat sijaintimaan mukaan

	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2006	2005
Suomi	698,3	595,2
Eurooppa	54,1	44,9
Aasia	22,4	14,4
Pohjois-Amerikka	1,9	1,9
Muut	2,3	2,2
Konsernieliminoinnit	-163,7	-106,1
Kohdistamattomat erät	443,3	411,9
Yhteensä	1 058,6	964,4

Investoinnit sijaintimaan mukaan

	1.1.–31.12.	1.1.–31.12.
Milj. euroa	2006	2005
Suomi	249,4	57,0
Eurooppa	2,8	0,5
Aasia	0,0	0,0
Pohjois-Amerikka	0,0	0,0
Muut	0,0	0,0
Kohdistamattomat erät	0,0	0,0
Yhteensä	252,2	57,5

VUOSINELJÄNNESTIEDOT

Konsernin tuloslaskelma

	1.1.–31.3.	1.4.–30.6.	1.7.–30.9.	1.10.–31.12.	1.1.–31.3.	1.4.–30.6.	1.7.–30.9.	1.10.–31.12.
Milj. euroa	2006	2006	2006	2006	2005	2005	2005	2005
Liikevaihto	480,3	494,6	515,4	499,3	443,4	469,4	479,7	478,6
Valmistus omaan käyttöön	0,1	0,3	1,6	1,7	3,5	0,8	1,5	6,3
Liiketoiminnan muut tuotot	5,7	7,3	4,1	0,8	5,8	8,7	4,7	11,8
Liiketoiminnan tuotot	486,1	502,2	521,1	501,8	452,7	478,9	485,9	496,7
Liiketoiminnan kulut								
Henkilöstökulut	123,6	130,8	122,2	131,6	118,2	119,1	120,8	134,6
Polttoaineet	89,3	90,8	105,1	99,8	59,7	69,1	79,7	84,2
Lentokaluston leasemaksut	22,6	23,2	22,2	22,8	23,2	21,5	22,3	21,5
Muut vuokrat	20,8	19,2	18,3	22,4	16,7	16,3	18,5	17,7
Kaluston aineostot ja huolto	25,8	23,1	26,4	25,3	22,1	15,2	24,1	21,1
Liikennöimismaksut	38,7	40,4	43,9	38,9	35,9	41,8	40,4	41,0
Maaselvitys- ja cateringkulut	33,2	35,0	34,5	36,7	32,3	33,1	35,6	33,0

	1.1.–31.3.	1.4.–30.6.	1.7.–30.9.	1.10.–31.12.	1.1.–31.3.	1.4.–30.6.	1.7.–30.9.	1.10.–31.12.
Milj. euroa	2006	2006	2006	2006	2005	2005	2005	2005
Valmismatkatuotannon kulut	34,2	22,9	23,9	30,5	30,4	20,4	23,2	28,0
Myynti ja markkinointikulut	16,9	24,8	23,2	26,4	17,3	24,9	24,6	28,7
Poistot	23,4	26,8	25,1	29,5	22,5	22,0	23,0	23,2
Muut kulut	62,8	59,7	61,6	63,7	55,7	60,2	41,6	67,8
Yhteensä	491,3	496,7	506,4	527,6	434,0	443,6	453,8	500,9
Liikevoitto, EBIT	-5,2	5,5	14,7	-25,8	18,7	35,3	32,1	-4,2
Rahoitustuotot	2,7	2,0	2,9	3,4	3,8	7,0	5,8	3,5
Rahoituskulut	-2,7	-4,3	-4,1	-3,9	-5,1	-6,0	-1,7	-1,8
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Tulos ennen veroja	-5,2	3,3	13,5	-26,3	17,4	36,3	36,2	-2,4
Välittömät verot	1,4	-2,4	-3,3	6,0	-5,2	-9,9	-9,6	-0,8
Tilikauden tulos	-3,8	0,9	10,2	-20,3	12,2	26,4	26,6	-3,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	-4,0	0,4	10,3	-20,3	11,5	26,4	26,4	-2,9
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,2	0,5	-0,1	0,0	0,7	0,0	0,2	-0,3

Emoyhtiön omistajille kuuluvasta voitosta laskettu osakekohtainen tulos

Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,05	0,01	0,11	-0,23	0,14	0,31	0,31	-0,03
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa/osake	-0,05	0,01	0,11	-0,23	0,13	0,30	0,30	-0,03

Vertailuvuoden luvut on muutettu vastaamaan päättyneen vuoden esittämistapaa.

Konsernin tase

	31.3.	30.6.	30.9.	31.12.	31.3.	30.6.	30.9.	31.12.	Oikaistu 31.12.
Milj. euroa	2006	2006	2006	2006	2005	2005	2005	2005	2004
Pitkäaikaiset varat									
Aineettomat käyttö-omaisuushyödykkeet	47,6	50,5	46,2	47,5	38,3	40,0	41,5	44,6	36,8
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	887,2	933,9	984,1	1 012,3	865,8	865,5	850,4	844,4	871,5
Osuudet osakkuusyrityksissä	3,2	2,9	3,0	5,6	3,2	3,1	3,1	3,1	3,2
Saamiset	17,1	16,2	16,1	15,4	15,8	17,5	16,8	17,7	17,3
Laskennalliset verosaamiset	22,5	26,5	28,2	27,1	27,2	26,1	25,9	17,5	15,7
	977,6	1 030,0	1 077,6	1 107,9	950,3	952,2	937,7	927,3	944,5
Lyhytaikaiset varat									
Vaihto-omaisuus	47,0	40,3	41,4	38,5	47,6	47,3	45,2	45,1	46,7
Myyntisaamiset ja muut saamiset	286,9	274,9	269,5	211,8	246,8	276,9	337,8	247,6	206,6
Muut rahoitusvarat	278,8	324,4	258,4	268,6	280,9	322,6	331,4	391,7	268,2
Rahavarat	27,9	41,7	37,2	25,7	46,5	28,5	35,7	26,7	29,5
	640,6	681,3	606,5	544,6	621,8	675,3	750,1	711,1	551,0
Myytävissä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät				7,6					
Varat yhteensä	1 618,2	1 711,3	1 684,1	1 660,1	1 572,1	1 627,5	1 687,8	1 638,4	1 495,5

Konsernin tase									
									Oikaistu
OMA PÄÄOMA JA VELAT	31.3.	30.6.	30.9.	31.12.	31.3.	30.6.	30.9.	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2006	2006	2006	2006	2005	2005	2005	2005	2004
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma									
Osakepääoma	74,4	75,0	75,5	75,4	72,1	72,1	72,5	73,8	72,1
Muu oma pääoma	568,9	565,6	560,4	524,5	528,4	572,1	610,8	598,6	503,0
	643,3	640,6	635,9	599,9	600,5	644,2	683,3	672,4	575,1
Vähemmistöosuus	1,5	1,9	1,6	1,6	1,7	1,7	1,9	1,6	1,2
Oma pääoma yhteensä	644,8	642,5	637,5	601,5	602,2	645,9	685,2	674,0	576,3
Pitkäaikaiset velat									
Laskennalliset verovelat	123,6	124,1	118,9	115,7	132,4	141,4	136,8	125,8	116,4
Rahoitusvelat	207,6	299,7	293,4	286,9	227,5	225,1	219,7	214,9	229,9
Eläkevelvoitteet	9,8	7,6	7,5	7,0	7,0	5,5	15,3	12,7	9,9
	341,0	431,4	419,8	409,6	366,9	372,0	371,8	353,4	356,2
Lyhytaikaiset velat									
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat velat	0,0	8,3	12,5	3,0	5,1	6,5	26,9	20,1	0,2
Varaukset	0,0	0,0	0,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rahoitusvelat	53,3	58,1	63,4	56,6	73,2	50,3	55,2	52,7	49,3
Ostovelat ja muut velat	579,1	571,0	550,9	579,4	524,7	552,8	548,7	538,2	513,5
	632,4	637,4	626,8	649,0	603,0	609,6	630,8	611,0	563,0
Velat yhteensä	973,4	1 068,8	1 046,6	1 058,6	969,9	981,6	1 002,6	964,4	919,2
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 618,2	1 711,3	1 684,1	1 660,1	1 572,1	1 627,5	1 687,8	1 638,4	1 495,5
Segmenttikohtaiset tiedot									
Liikevaihto vuosineljänneksittäin									
	1.1.-31.3.	1.4.-30.6.	1.7.-30.9.	1.10.-31.12.	1.1.-31.3.	1.4.-30.6.	1.7.-30.9.	1.10.-31.12.	
Milj. euroa	2006	2006	2006	2006	2005	2005	2005	2005	
Reittiliikenne	352,8	392,3	401,9	375,1	324,6	367,3	365,8	350,2	
Lomaliikenne	109,4	82,4	90,7	104,3	101,8	82,0	96,1	107,4	
Lentotoimintapalvelut	102,2	97,5	101,6	106,2	100,6	97,4	98,4	104,5	
Matkapalvelut	22,6	23,1	20,4	21,3	21,9	24,3	22,5	22,5	
Konsernieliminoinnit	-106,7	-100,7	-99,2	-107,6	-105,5	-101,6	-103,1	-106,0	
Yhteensä	480,3	494,6	515,4	499,3	443,4	469,4	479,7	478,6	

Liikevoitto ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja vuosineljänneksittäin

	1.1.–31.3.	1.4.–30.6.	1.7.–30.9.	1.10.–31.12.	1.1.–31.3.	1.4.–30.6.	1.7.–30.9.	1.10.–31.12.
Milj. euroa	2006	2006	2006	2006	2005	2005	2005	2005
Reittiliikenne	-4,5	21,7	20,3	-8,9	9,7	25,2	20,1	-20,7
Lomaliikenne	5,9	1,0	8,2	3,5	4,9	2,4	8,5	4,5
Lentotoimintapalvelut	-3,5	-1,5	-4,4	-15,1	5,2	10,6	7,9	1,8
Matkapalvelut	0,3	0,9	1,0	0,1	1,3	2,0	1,9	2,9
Kohdistamattomat erät	-3,3	-3,9	-2,6	-4,0	-7,1	-10,2	-12,7	11,9
Yhteensä	-5,1	18,2	22,5	-24,4	14,0	30,0	25,7	0,4

4. MYDYT OMAISUUSERÄT

Myydyt omaisuuserät vuonna 2005 ja 2006 eivät täyttäneet lopetettujen toimintojen tunnuspiirteitä eivätkä myytävänä olevaksi luokittelemisen kriteereitä.

Myytyjen toimintojen nettovarot ja -velat

Milj. euroa	2006	2005
Rahavarat	0,0	0,1
Aineettomat hyödykkeet	0,0	0,1
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	0,0	0,8
Lainat	0,0	-0,8
Yhteensä	0,0	0,2
Luovutusvoitto	0,0	3,5
Vastike yhteensä	0,0	3,7
 Maksetut rahavarat	 0,0	 3,6
Luovutetun tytäryhtiön rahavarat	0,0	-0,1
 Luovutusten nettorahavirta	 0,0	 3,5

Myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät

Reittiliikenne segmentissä on luokiteltu myytävänä oleviksi neljä ATR 72 lentokonetta, koska niiden kirjanpitoarvoa vastaava määrä tulee kertymään omaisuuserän myynnistä liiketoiminnallisen käytön sijaan. Yhtiön johdossa on tehty päätös myynnistä, joka pyritään toteuttamaan kevään 2007 aikana. Myytävät lentokoneet ovat myytävissä nykyisessä kunnossaan alan yleisin ja tavanomaisin ehdoin. Kyseisten lentokoneiden ja moottorien poistot on lopetettu luokitteluhetkellä.

	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2006	2005
ATR 72, Lentokoneet, 4 kpl	6,7	0,0
ATR 72, Moottorit, 8 kpl	0,9	0,0
Yhteensä	7,6	0,0

5. VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN

	1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005
Milj. euroa		
Laitevalmistukset	0,6	1,8
Raskashuollot	3,1	9,5
Yhteensä	3,7	11,3

6. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

	1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005
Milj. euroa		
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myyntivoitto	2,3	3,6
Myyntivoitto osakkeista	0,0	0,2
Tytäryrityksen luovutus vähennettynä luovutushetken rahavaroilla	0,0	3,5
Vuokratulot	9,2	7,5
Muut	6,4	17,0
Yhteensä	17,9	31,8

Liiketoiminnan muut tuotot sisältävät frequent flyer tuottoja 6,0 milj. euroa. (5,3 milj. euroa vuonna 2005).
Loppuosa muodostuu useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

7. LIIKETOIMINNAN MUUT KULUT

	1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005
Milj. euroa		
Materiaalit ja palvelut	838,7	709,8
Henkilöstökulut	508,2	495,8
Muut kulut	570,3	536,0
Yhteensä	1 917,2	1 741,6
Kuluryhmien erittely		
Materiaalit ja palvelut		
Korjaamojen aineostot	46,2	27,7
Maaselvitys- ja cateringkulut	139,4	134,0
Lentotoiminnan polttoaineet	385,0	292,7
Valmismatkatoiminnan kulut	111,5	102,0
Lentokaluston korjaus ja huolto	54,4	55,0
Tietohallintopalvelut	55,5	57,9
Muut erät*)	46,7	40,5
Yhteensä	838,7	709,8

Eräiden konetyyppien huoltovalmiudesta luopumisen vuoksi konsernissa on tilikautena 2006 tehty Finnair Tekniikan varaston alaskirjaus 5,2 miljoonaa euroa. Kertaluontoinen erä on kirjattu korjaamojen aineostokuluihin.

Liiketoiminnan muihin kuluihin ei sisälly tutkimus- ja tuotekehityskuluja.

*) Muodostuu useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

	1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005
Milj. euroa		
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	397,7	386,8
Eläkekulut	73,4	65,6
Muut henkilösivukulut	37,1	43,4
Yhteensä	508,2	495,8

Henkilöstökuluihin sisältyy tilikautena 2006 konsernin YT-neuvotteluissa sovittujen eläke- ja muiden ratkaisujen toteuttamiseksi kertaluontoisena järjestelykuluna kirjattu 10,0 miljoonan euron erä. Erä jakaantuu palkkoihin ja eläkekuluihin.

Toimitusjohtajan ja hallituksen jäsenten palkat ja palkkiot, EUR	Palkat	
	ja palkkiot	Osakepalkkio
Toimitusjohtaja		
Jukka Hienonen	473 565	758 901
Toimitusjohtajan sijainen		
Henrik Arle	271 591	523 380
Hallituksen jäsenet		
Christoffer Taxell	49 000	
Kari Jordan	30 000	
Satu Huber	19 700	
Markku Hyvärinen	27 100	
Veli Sundbäck	27 100	
Helena Terho	26 600	
Kalevi Alestalo	20 200	
Ursula Ranin	20 700	

Toimitusjohtajan ja hallituksen jäsenten osakeperusteisista palkkioista on kerrottu enemmän liitetiedossa 23.

Henkilöstön kannustinjärjestelmä

Konsernissa on käytössä kullekin liiketoimintayksikölle erikseen määritelty tasapainoitettuun tulokorttiin perustuva kannustinjärjestelmä, jonka piiriin kuuluu valtaosa Finnair-konsernin henkilöstöstä. Palkkioiden yhteismäärä vuonna 2006 oli 2,8 milj. euroa (ed. vuonna 9,8 milj. euroa).

Henkilöstörahastosiirto

Finnair-konsernilla on voittopalkkiojärjestelmä, joka mahdollistaa henkilöstön osallistumisen konsernin tuloksen ja sijoitetun pääoman tuoton perusteella maksettavaan voittopalkkioon. Voittopalkkio maksetaan henkilöstörahastolle, joka on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Henkilösivukuluihin sisältyy 0,0 milj. euroa voittopalkkiota (ed. vuosi 7,6 milj. euroa).

	1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005
Milj. euroa		
Henkilösivukulut		
Eläkekulut - maksupohjaiset järjestelyt	63,3	48,6
Eläkekulut - etuuspohjaiset järjestelyt, lakisääteinen	0,0	8,3
Eläkekulut - etuuspohjaiset järjestelyt, vapaaehtoinen ^{*)}	9,6	8,2
Muut etuuspohjaiset kulut	0,5	0,5
Muut henkilösivukulut	37,1	43,4
Yhteensä	110,5	109,0

^{*)} Vuonna 2006 eläkekulujen määrään vaikutti korottavasti kertaluontoinen järjestelykulukirjaus 2,9 milj. euroa.

Johdon eläke-edut

Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelyt ovat yksilöllisiä, sopimusten eläkeikä vaihtelee 60-65 vuoteen. Kaikki johdon eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia.

	1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005
Milj. euroa		
Liiketoiminnan muut kulut		
Lentokaluston leasemaksut	90,8	88,5
Rahtikapasiteetin vuokrat	18,0	18,6
Lentokapasiteetin muut vuokrat	20,3	17,9
Toimitila ja muut vuokrat	42,4	32,7
Liikennöimismaksut	161,9	159,1
Myynti- ja markkinointikulut	91,3	95,5
Muut erät ^{*)}	145,6	123,7
Yhteensä	570,3	536,0

^{*)} Muodostuu useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

8. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

	1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005
Milj. euroa		
Poistot aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä		
Rakennukset	5,6	5,4
Lentokalusto	81,3	69,0
Muu kalusto	8,5	8,3
	95,4	82,7
Poistot aineettomista hyödykkeistä		
Muut aineettomat hyödykkeet	9,4	8,0
	9,4	8,0
Yhteensä	104,8	90,7

Konsernissa on tehty poistuvasta lentokalustosta 2,0 milj. euron lisäpoisto.

9. RAHOITUSTUOTOT

	1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005
Milj. euroa		
Korkotuotot	9,4	8,0
Osinkotuotot	0,0	0,3
Kurssivoitot	1,6	11,5
Muut rahoitustuotot	0,0	0,3
Yhteensä	11,0	20,1

10. RAHOITUSKULUT

	1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005
Milj. euroa		
Korkokulut		
Pankkilainojen korot	11,2	9,6
Rahoitusleasingkorot	1,0	1,3
	12,2	10,9
Kurssitappiot	1,8	2,8
Muut rahoituskulut	1,0	0,9
Yhteensä	15,0	14,6

11. TULOVEROT

Tilikauden ja edellisten tilikausien verot		
	1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005
Milj. euroa		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	3,0	22,1
Edellisten tilikausien verot	0,0	2,2
Laskennalliset verot	-4,7	1,2
Yhteensä	-1,7	25,5
Konsernin tuloslaskelmaan sisältyvä verokulu poikkeaa seuraavalla tavalla teoreettisesta summasta, joka saadaan käyttämällä konsernin kotimaan verokantaa (26 %):		
Voitto ennen veroja	-14,7	87,5
Verot laskettuna kotimaan verokannalla	3,8	-22,8
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,3	0,0
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,0	0,0
Verovapaat tulot	0,0	-0,1
Vähennyskeltottomat kulut	-0,6	-0,4
Tappioiden laskennallinen verosaaminen	-1,8	0,0
Edellisten tilikausien verot	0,0	-2,2
Tuloverot yhteensä	1,7	-25,5
Efektiivinen verokanta	11,7 %	29,1 %

12. OSAKEKOHTAINEN TULOS

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva kauden voitto kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla. Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärän painotetussa keskiarvossa otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus. Konsernilla on ollut osakeoptioita, joilla on laimentava vaikutus, kun osakeoptioiden merkintähinta on alempi kuin osakkeen optioiden käytöstä saatavilla varoilla konserni ei voisi laskea liikkeelle samaa määrää osakkeita käypään arvoon. Osakkeen käypä arvo perustuu osakkeiden kaupankäynnillä painotettuun keskihintaan.

	1.1.–31.12. 2006	1.1.–31.12. 2005
Milj. euroa		
Tilikauden voitto/tappio	-13,6	61,4
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, 1 000 kpl	87 764	84 245
Laimentamaton osakekohtaisen tulos, euroa	-0,16	0,73
Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärää oikaistaan vaihtovelkakirjalainan, optioiden ja omien osakkeiden vaikutuksella.		
Tilikauden voitto/tappio	-13,6	61,4
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, 1 000 kpl	87 764	87 719
Optioiden vaikutus*)	0	-673
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, laimennettu 1 000 kpl	87 764	87 046
Laimennettu osakekohtaisen tulos, euroa	-0,16	0,71

*) Konsernilla oli tilikauden alussa voimassaoleva optio-ohjelma, joka on päättynyt 31.8.2006. Optio-ohjelman laimennusvaikutusta ei ole huomioitu laskettaessa laimennusvaikutuksellista osakekohtaista tulosta, koska laimennusvaikutus olisi pienentänyt jatkuvan toiminnan osakekohtaista tappiota. Kun optio-ohjelma on päättynyt vuoden 2006 aikana, ei optio-ohjelmalla tule olemaan enää jatkossa laimennusvaikutusta tulevien tilikausien tilinpäätöksiin.

Osinko

Maksettu osinko on ollut 21,8 milj. euroa (0,25 euroa osakkeelta) vuonna 2006 ja 8,5 milj. euroa (0,10 euroa osakkeelta) vuonna 2005. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa maksettaisiin 0,10 euroa osakkeelta eli yhteensä 8,9 milj. euroa. Tämä tilinpäätös ei sisällä ehdotettua osingonjakovelkaa.

13. AINEETTOMAT HYÖDYKKEET

Tilinpäätös 31.12.2005				
Milj. euroa	Liittymismaksut	Tietokoneohjelmat	Liikearvo	Yhteensä
Hankintamenot				
Hankintameno 1.1.2005	1,7	67,7	7,1	76,5
Lisäykset		16,2		16,2
Vähennykset		-0,8		-0,8
Siirrot erien välillä		3,0	-3,1	-0,1
Hankintameno 31.12.2005	1,7	86,1	4,0	91,8
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset				
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2005		-38,0	-1,7	-39,7
Poistot		-8,1		-8,1
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		0,6		0,6
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2005	0,0	-45,5	-1,7	-47,2
Kirjanpitoarvo 31.12.2005	1,7	40,6	2,3	44,6
Kirjanpitoarvo 1.1.2005	1,7	29,7	5,4	36,8

Tilinpäätös 31.12.2006				
Milj. euroa	Liittymismaksut	Tietokoneohjelmat	Liikearvo	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2006	1,7	86,1	4,0	91,8
Lisäykset		12,6		12,6
Vähennykset		-0,8		-0,8
Siirrot erien välillä		0,3	0,0	0,3
Hankintameno 31.12.2006	1,7	98,2	4,0	103,9
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset				
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2006	0,0	-45,5	-1,7	-47,2
Poistot		-9,4		-9,4
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		0,2		0,2
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2006	0,0	-54,7	-1,7	-47,2
Kirjanpitoarvo 31.12.2006	1,7	43,5	2,3	47,5
Kirjanpitoarvo 1.1.2006	1,7	40,6	2,3	44,6

Reittiliikennesegmentille kohdistettu liikearvo on 2,3 M€. Arvonalentumistestauksen jälkeen todettiin, ettei arvonalentumistappiota tarvitse kirjata. Arvonalentumistestauksessa kerrytettävissä oleva rahamäärä on määritetty käyttöarvoon perustuen. Rahavirtaennusteet pohjautuvat johdon hyväksymiin budjetteihin ja ennusteisiin, jotka kattavat viiden vuoden ajanjakson. Käytetty diskonttauskorko on 8,5 %. Keskeinen oletus budjeteille ja ennusteille on tuottojen 2 %:n kasvu.

Johdon näkemyksen mukaan arvonmäärittämisen herkipänä muuttujana on käytettävä kasvuennusteprosenttia. Käytetty kasvuennuste 2 % on alle alan keskiarvon kyseisessä liiketoiminnassa. Kasvuennusteeseen perustuvan herkkyyksianalyysiin perustuen jos kasvuvauhti olisi 10 % alle johdon ennusteen, ei konsernilla syntyisi siitäkään huolimatta arvonalentumiskirjaustarvetta.

Mikäli käytetty diskonttokorko kasvaisi 10 %, niin siitäkään huolimatta ei konsernilla syntyisi arvonalentumiskirjaustarvetta.

Vaikka molemmat herkkyyksianalyysin tekijät toteutuisivat, ei konsernilla syntyisi arvonalentumiskirjaustarvetta.

Yhtiön johdon tekemien herkkyyksianalyysien perusteella johdon näkemyksen mukaan nähtävissä olevilla perusteilla ei tulisi olemaan alaskirjaustarvetta liikearvosta.

14. AINEELLISET KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEET

Tilinpäätös 31.12.2005						
Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintamenot						
Hankintameno 1.1.2005	0,8	187,0	1 422,4	230,3	23,1	1 863,6
Lisäykset	1,0	0,2	34,4	5,7	16,4	57,7
Vähennykset	-0,1	-1,4	-9,6	-3,6		-14,7
Siirrot erien välillä			7,9	-5,2		2,7
Hankintameno 31.12.2005	1,7	185,8	1 455,1	227,2	39,5	1 909,3

Tilinpäätös 31.12.2005						
Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset						
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2005	0,0	-97,0	-704,7	-188,1		-989,8
Poistot		-5,4	-69,0	-8,3		-82,7
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		0,7	5,0	1,9		7,6
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2005	0,0	-101,7	-768,7	-194,5	0,0	-1 064,9
Kirjanpitoarvo 31.12.2005	1,7	84,1	686,4	32,7	39,5	844,4
Kirjanpitoarvo 1.1.2005	0,8	90,0	717,7	42,2	23,1	873,8
Tilinpäätös 31.12.2006						
Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintamenot						
Hankintameno 1.1.2006	1,7	185,8	1 455,1	227,2	39,5	1 909,3
Lisäykset	0,0	1,9	221,1	16,6	34,7	274,3
Vähennykset	0,0	0,0	-9,1	-1,7	-1,3	-12,1
Siirrot erien välillä				-0,3		-0,3
Siirto myytävänä olevaksi omaisuuseräksi			-37,4			-37,4
Hankintameno 31.12.2006	1,7	187,7	1 629,7	241,8	72,9	2 133,8
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset						
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2006	0,0	-101,7	-768,7	-194,5	0,0	-1 064,9
Poistot		-5,6	-81,3	-8,5		-95,4
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		0,0	37,4	1,4		38,8
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2006	0,0	-107,3	-812,6	-201,6	0,0	-1 121,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2006	1,7	80,4	817,1	40,2	72,9	1 012,3
Kirjanpitoarvo 1.1.2006	1,7	84,1	686,4	32,7	39,5	844,4

Konsernin aineellisiin käyttöomaisuushyökykeisiin kuuluvien koneiden ja laitteiden hankintamenojen vielä poistamatta oleva osa on 828,6 milj. euroa 31.12.2006 (ed. vuonna 690,8 milj. euroa). Velkojen vakuudeksi on vuonna 2006 pantattujen lentokoneiden kirjanpito-arvo 219,0 milj. euroa (vuonna 2005 kirjanpitoarvo oli 232,3 milj. euroa).

Muu kalusto pitää sisällään konttorikoneita, kalusteita, autoja ja lentokentällä käytössä olevia kuljetusajoneuvoja.

Rahoitusleasingjärjestelyt

Aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin sisältyy rahoitusleasingisopimuksella vuokrattuja hyödykkeitä:

Tilinpäätös 31.12.2005

Milj. euroa	Rakennukset	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno 31.12.2005	8,2	8,7	16,9
Kertyneet poistot	-2,0	-3,5	-5,5
Kirjanpitoarvo	6,2	5,2	11,4

	2006	2007-2010	2011-
Leasing maksut	4,9	12,8	4,2
Diskonttaus	1,1	2,3	0,6
Nykyarvo	3,8	10,5	3,6

Tilinpäätös 31.12.2006

Milj. euroa	Rakennukset	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno 31.12.2006	8,2	8,7	16,9
Kertyneet poistot	-3,0	-5,2	-8,2
Kirjanpitoarvo	5,2	3,5	8,7

	2007	2008-2011	2012-
Leasing maksut	4,9	9,6	3,0
Diskonttaus	0,8	2,3	0,4
Nykyarvo	4,1	7,3	2,6

Rahoitusleasing-järjestelyissä olevat rakennukset poistetaan suunnitelman mukaan 6-11 vuodessa ja muu kalusto poistetaan suunnitelman mukaan 5 vuodessa. Tilikaudella eikä vertailukautena ole kirjattu rahoitusleasing-sopimuksista muuttuvia vuokria.

15. OSUUDET OSAKKUUSYRITYKSISSÄ

Konsernin osuus osakkuusyritysten (kaikki ovat julkisesti noteeraamattomia) tuloksesta, omaisuuseristä ja veloista on esitetty alla:

	31.12. 2006	31.12. 2005
Milj. euroa		
Tilikauden alussa	3,1	3,2
Osuus kauden tuloksesta	0,1	0,1
Lisäykset	2,7	0,0
Vähennykset	-0,3	-0,2
Tilikauden lopussa	5,6	3,1

Tiedot konsernin osakkuusyrityksistä

Tilinpäätös 31.12.2005

	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus (%)
Suomen Jakelutiet Oy	Suomi	0,8	0,1	0,4	0,1	47,50
Toivelomat Oy	Suomi	0,3	0,1	0,3	0,0	48,30
Amadeus Estonia	Viro	0,5	0,1	0,8	0,3	33,25
Yhteensä		1,6	0,3	1,5	0,4	

Tilinpäätös 31.12.2006					Voitto/ tappio	Omistus- osuus (%)
	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto		
Suomen Jakelutiet Oy	Suomi	0,8	0,1	0,3	0,1	47,50
Toivelomat Oy	Suomi	0,4	0,1	0,3	0,1	48,30
Amadeus Estonia	Viro	0,6	0,1	0,8	0,2	33,25
Kiinteistö Oy Lentäjätie 1	Suomi	36,2	28,1	0,1	0,0	28,33
Kiinteistö Oy Lentäjätie 3	Suomi	11,7	9,8	0,1	0,0	39,12
Yhteensä		49,7	38,2	1,6	0,4	

Osakkuusyritysten kirjanpitoarvoon 31.12.2006 ja 31.12.2005 ei sisälly liikearvoa.

Aurinkomatkojen osakkuusyritys Toivelomat toimii Finnair-konsernissa tukipalveluiden tuottajana kolmella sektorilla: konserniyritysten lähetysohjelmien kuljetuksessa, Finnairin lennoilla kertyvien kolkoiden laskennassa ja lentokentällä kenttäedustajana. Amadeus Finlandin omistus Amadeus Estoniassa takaa Virossa toimiville suomalaisyrityksille yhtenäiset tuotteet ja palvelut ja auttaa osaltaan kasvattamaan virolaisten matkatoimistojen ja suomalaisten matkapalvelutuottajien yhteistyötä. Amadeus Finlandin osakkuusyritys Suomen Jakelutiet tuottaa Suomen Hotellivaroituksille varausjärjestelmän sekä matkatoimistoverkon palvelut kotimaan hotellimyyntiä varten.

16. SAAMISET, PITKÄAIKAISET

	31.12. 2006	31.12. 2005
Milj. euroa		
Lainasaamiset	0,3	0,3
Muut saamiset	15,1	17,4
Yhteensä	15,4	17,7

Tilinpäätös 31.12.2005				
	Lainasaamiset	Muut saamiset	Omat osakkeet*)	Yhteensä
Tilikauden alussa	0,3	14,7	2,3	17,3
Lisäykset	0,0	2,7	0,0	2,7
Vähennykset	0,0	0,0	-2,3	-2,3
Tilikauden lopussa	0,3	17,4	0,0	17,7

Muut saamiset ovat vuokravakuuksia lentokaluston operatiivisista käyttöleasingsopimuksista.

Tilinpäätös 31.12.2006			
	Lainasaamiset	Muut saamiset	Yhteensä
Tilikauden alussa	0,3	17,4	17,7
Lisäykset	0,0	0,0	0,0
Vähennykset	0,0	-2,3	-2,3
Tilikauden lopussa	0,3	15,1	15,4

Muut saamiset ovat vuokravakuuksia lentokaluston operatiivisista käyttöleasingsopimuksista.

Saamisten käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 29.

*) Konserni ryhtyi soveltamaan IAS 32 ja IAS 39 standardeja 1.1.2005 alkaen, joilloin omien osakkeiden hankintameno on vähennetty omaisuuseristä.

17. LASKENNALLISET VEROSAAMISET JA -VELAT

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2005 aikana:				
Milj. euroa	1.1. 2005	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	31.12. 2005
Laskennalliset verosaamiset				
Työsuhde-etuudet	3,7	0,7	0,0	4,4
Vahvistetut tappiot	1,5	1,1	0,0	2,6
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden poistot	2,2	0,1	0,0	2,3
Rahoitusleasing	2,2	-0,3	0,0	1,9
Tuloutus	0,3	0,0	0,0	0,3
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,0	0,0	0,0	0,0
Raskashuoltojaksotukset	4,9	0,8	0,0	5,7
Muut väliaikaiset erot	0,9	-0,6	0,0	0,3
Yhteensä	15,7	1,8	0,0	17,5
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua				
	14,8			15,0
Laskennalliset verovelat				
Kertyneet poistoerot	26,6	1,3	0,0	27,9
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myyntivoitot	87,7	0,8	0,0	88,5
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,3	-0,1	0,0	0,2
Tuloutus käypään arvoon	0,0	0,9	0,0	0,9
Muut väliaikaiset erot	1,8	0,0	0,0	1,8
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,0	0,0	6,5	6,5
Yhteensä	116,4	2,9	6,5	125,8
Laskennalliset verovelat, jotka tulevat maksettavaksi yli 12 kk:n kuluttua				
	116,3			118,2

Laskennallista verovelkaa ei ole kirjattu suomalaisten tytäryhtiöiden ja osakkuusyhtiöiden jakamatta olevista voittovaroista, koska useimmissa tapauksissa nämä tulokset siirretään yhtiölle ilman veroseuraamuksia.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2006 aikana:				
Milj. euroa	1.1. 2006	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	31.12. 2006
Laskennalliset verosaamiset				
Työsuhde-etuudet	4,4	1,1	0,0	5,5
Vahvistetut tappiot	2,6	1,9	0,0	4,5
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden poistot	2,3	-0,4	0,0	1,9
Rahoitusleasing	1,9	-0,4	0,0	1,5
Tuloutus	0,3	-0,1	0,0	0,2
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,0	0,4	0,0	0,4
Raskashuoltojaksotukset	5,7	-0,3	0,0	5,4
Muut väliaikaiset erot	0,3	0,0	7,4	7,7
Yhteensä	17,5	2,2	7,4	27,1

Milj. euroa	1.1. 2006	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	31.12. 2006
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	15,0			18,2
Laskennalliset verovelat				
Kertyneet poistoerot	27,9	-3,0	0,0	24,9
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myyntivoitot	88,5	0,5	0,0	89,0
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,2	-0,1	0,0	0,1
Tuloutus käypään arvoon	0,9	-0,9	0,0	0,0
Muut väliaikaiset erot	1,8	1,0	-1,1	1,7
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	6,5	0,0	-6,5	0,0
Yhteensä	125,8	-2,5	-7,6	115,7
Laskennalliset verovelat, jotka tulevat maksettavaksi yli 12 kk:n kuluttua	118,2			114,2

Laskennallista verovelkaa ei ole kirjattu suomalaisten tytäryhtiöiden ja osakkuusyritysten jakamatta olevista voittovaroista, koska useimmissa tapauksissa nämä tulokset siirretään yhtiölle ilman veroseuraamuksia.

Mikäli ulkomaiset tytäryhtiöt jakaisivat kaikki voitonjakokelpoiset varat osinkoina emoyhtiölle, se aiheuttaisi 0,2 miljoonan euron (0,1) verovaikutuksen.

Tappioiden laskennallinen verosaaminen perustuu yhtiön johdon laatimaan budjettiin pohjautuvan verotettavan tulon hyödyntämiseen seuraavien kolmen vuoden aikana.

18. VAIHTO-OMAISUUS

Milj. euroa	31.12. 2006	31.12. 2005
Aineet ja varusteet	36,3	43,8
Keskeneräiset tuotteet	2,2	1,3
Yhteensä	38,5	45,1

Tilikaudella kirjattiin kuluksi 7,2 milj. euroa, jolla vaihto-omaisuuden kirjanpitoarvoa alennettiin vastaamaan sen nettorealisointiarvoa (0,2 milj. euroa vuonna 2005). Tilikaudella kuluiksi kirjattu osa on esitetty korjaamon ainesostoissa, liite 7.

Käypään arvoon merkityn vaihto-omaisuuden kirjanpitoarvo on 5,5 milj. euroa. (6,0 milj. euroa vuonna 2005). Vaihto-omaisuutta ei ole pantattuna konsernin veloista.

19. MYYNTISAAMISET JA MUUT SAAMISET

	31.12. 2006	31.12. 2005
Milj. euroa		
Myyntisaamiset	141,6	148,9
Saamiset osakkuusyrityksiltä	0,3	0,1
Siirtosaamiset	34,6	76,6
Muut saamiset	35,3	22,0
Yhteensä	211,8	247,6

Luottotappiot myyntisaamisista

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita myyntisaamisista 0,5 milj. euroa (3,8 milj. euroa vuonna 2005).

Siirtosaamisiin sisältyvät oleelliset erät:

	31.12. 2006	31.12. 2005
Milj. euroa		
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	2,9	38,2
Eläkekulujaksotukset	5,0	4,7
Korkotuotot	5,4	7,3
Muut	21,3	26,4
Yhteensä	34,6	76,6

Tasearvot vastaavat parhaiten sitä rahamäärää, joka on luottoriskin enimmäismäärä vakuuksien käypää arvoa huomioon ottamatta siinä tapauksessa, että toiset sopimusosapuolet eivät pysty täyttämään rahoitusinstrumentteihin liittyviä velvoitteitaan. Saamisiin ei liity merkittäviä luottoriskikeskittymiä. Muut siirtosaamiset koostuvat useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

Saamisten käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 29.

20. MUUT RAHOITUSVARAT, LYHYTAIKAISET

Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät rahavarat		
	31.12. 2006	31.12. 2005
Milj. euroa		
Talletukset, yritys- ja sijoitustodistukset sekä valtion joukkovelkakirjalainat	265,7	383,8
Noteeratut osakkeet	0,0	3,6
Noteeraamattomat osakkeet	2,9	4,3
Yhteensä	268,6	391,7

Rahavarojen käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 29.

Suojausrahasto

Suojausrahasto sisältää rahavirran suojauksena käytettävien johdannaisinstrumenttien käyvät arvot vähennettynä laskennallisella verolla.

Suojausrahasto		
Milj. euroa	31.12.2006	31.12.2005
Polttoaineen hintasuojaus	-12,8	11,6
Polttoaineen valuuttasuojaus	-8,2	9,4
Lease-maksujen suojaus	-1,9	2,8
Sitovien lentokonesostosopimusten suojaus	-6,9	5,5
Lainojen suojaus	0,2	-1,0
Laskennallinen verosaaminen (verovelka)	8,5	-7,4
Yhteensä	-21,1	20,9

Oman pääoman suojausrahaston kirjattujen arvostusten erääntymisajat:

Milj. euroa	2007	2008	2009	2010	2011	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	-8,3	-4,4	-0,1				-12,8
Polttoaineen valuuttasuojaus	-5,9	-2,0	-0,3				-8,2
Lease-maksujen suojaus	-2,0	0,1					-1,9
Sitovien lentokonesostosopimusten suojaus	-7,1	0,2					-6,9
Lainojen suojaus	0,1	0,1					0,2
Laskennallinen verosaaminen	6,7	1,7	0,1				8,5
Yhteensä	-16,5	-4,3	-0,3	0,0	0,0	0,0	-21,1

Oman pääoman suojausrahastosta on tilikauden 1.1.2006–31.12.2006 aikana kirjattu tuloslaskelmaan kulujen vähennykseksi 17.2 milj. euroa ja taseeseen hankintamenon oikaisuna -0.5 milj. euroa.

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat	31.12.2006
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden alussa	295,7
Osingonjako	-21,7
Osakeperusteisten maksujen kustannus	-2,2
Tilikauden tappio	-1,0
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	270,8

Omat osakkeet

Omiin osakkeisiin sisältyy konsernin hallussa olevien omien osakkeiden hankintameno. Vuoden 2006 aikana konserni luovutti 383 097 osaketta osana vuoden 2005 osakepalkkiojärjestelmää. Liitteessä 23 on lisätietoa osakepalkkiojärjestelmästä. Yhteensä konsernin hallussa olevien omien osakkeiden hankintameno on 1,5 milj. euroa.

23. OSAKEPERUSTEISET MAKSUT

Konsernilla oli kaksi osakeperusteista henkilöstön kannustinjärjestelmää.

Finnair Oyj:n vuoden 2000 optio-ohjelma

Yhtiökokous 24.8.2000 hyväksyi hallituksen esityksen optio-oikeuksien antamisesta Finnair konsernin avainhenkilöstölle. Optio-oikeudet on tarkoitettu osaksi konsernin avainhenkilöiden kannustus- ja sitouttamisjärjestelmää. Optio-oikeuksien määrä oli 4 000 000 kappaletta. Optio-oikeuksista 2 000 000 merkittiin kirjaimella A ja 2 000 000 kirjaimella B. Optio-oikeuksilla pystyi merkitsemään Finnair Oyj:n osakkeita ja merkintäsuhde oli 1:1. Osakemerkintä päättyi 31.8.2006. Merkintäaikana 4 000 000 optio-oikeudella merkittiin 3 999 645 osaketta.

Osakkeen merkintähinta oli optio-oikeuksilla A Finnair Oyj:n osakkeen vaihdolla painotettu keskimurssi Helsingin Pörssissä 1.7.–31.8.2000, lisättynä 20 prosentilla eli 5,19 euroa ja optio-oikeudella B Finnair Oyj:n osakkeen vaihdolla painotettu keskimurssi Helsingin Pörssissä 1.7.–31.8.2001, lisättynä 15 prosentilla eli 5,48 euroa. Osakkeen merkintähintaa alennettiin merkintähinnan määräytymisjakson alkamisen jälkeen ja ennen osakemerkintää jaettavien osinkojen määrällä kunkin osingonjaon täsmäytyspäivänä. Osingoilla korjattu merkintähinta 31.8.2006 optio-oikeuksilla A oli 3,87 euroa ja optio-oikeuksilla B 4,81 euroa.

Optioilla tapahtuva osakkeiden merkintä-aika alkoi porrastetusti 1.5.2003 ja 1.5.2004 ja päättyi kaikilla optio-oikeuksilla 31.8.2006. Finnair Oyj:n osakepääoma nousi merkintöjen seurauksena 3 399 698,25 eurolla.

Optiot on myönnetty ennen 7.11.2002. Optioita ei ole kirjattu kuluksi IFRS 2 "Osakeperusteiset maksut" -standardin salliman helpotuksen mukaisesti. Myöskään standardin mukaisia liitetietoja ei esitetä.

Tilikaudella 2006 optio-oikeuksilla merkittiin 1 212 189 osaketta.

Finnair Oyj:n vuoden 2004 osakepalkkiojärjestelmä

Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi osakepalkkiojärjestelmän 18.6.2004. Osakepalkkiojärjestelmässä avainhenkilöillä on mahdollisuus saada palkkiona yhtiön osakkeita kolmelta vuoden pituiselta ansaintajaksolta sen mukaan kuin ansaintajaksolle asetetut tavoitteet on saavutettu. Lisäksi rahana maksettava osuus on 1,5-kertainen osakkeiden arvoon verrattuna.

Hallitus päättää vuosittain kullekin ansaintajaksolle asetettavat tavoitteet. Tavoitteet määritellään Finnair-konsernin taloudellisen kehityksen perusteella. Ansaintajaksolle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen määrää sen, kuinka suuri osa enimmäispalkkiosta maksetaan.

Ansaintajaksolta 2004 maksettiin osakepalkkioita 9 % enimmäispalkkioiden määrästä eli osakeosuus yhteensä oli 37 800 osaketta (6,30 €/kpl). Ansaintajaksolta 2005 maksettiin osakepalkkioita 86 % enimmäispalkkioiden määrästä eli osakeosuus oli yhteensä 383 097 osaketta (12,20 €/kpl). Hallituksen päätöksen mukaisesti ansaintajaksolta 2006 maksetaan palkkiota, jos Finnair-konsernin osakekohtainen tulos (EPS) ylittää 0,50 € ja sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) on enemmän kuin 6 %. Palkkio maksetaan täysimääräisenä, jos EPS on vähintään 1,00 € ja ROCE vähintään 12 %. Näiden arvojen välillä palkkio määräytyy erillisen taulukon mukaan. Hallitus on allokoitunut osakkeita tilivuonna 2006 avainhenkilöille 429 000 kpl. Myöntämishetkellä osakkeen käypä arvo oli 12,20 euroa.

Osakepalkkiojärjestelmän tavoitteita ei saavutettu 2006 ja osakepalkkioita ei makseta ansaintajaksolta 2006. Osakeperusteisesti maksettavia velkoja ei tilinpäätöksessä ole.

Johdolle myönnetty osakepalkkioalokaatiot 2004–2006

	Vuoden 2004 osakepalkkio- järjestelmä osakkeiden lkm	Osakeosuus EUR	Rahaosuus EUR	Yhteensä EUR
Toimitusjohtaja	24 882	303 560	455 341	758 901
Toimitusjohtajan varamies	18 735	219 275	328 912	548 186
Hallituksen jäsenet	0	0	0	0

24. ELÄKEVELVOITTEET

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehty suoritus kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä veloitteet lasketaan käyttäen ennakoituun etuoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (project unit credit method). Eläkemenot kirjataan kuluksi henkilöiden palvelusajalle auktorisoitujen vakuutusmatemaattikkojen suorittamien laskelmien perusteella. Vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot, rajamäärän ylittävältä osalta, kirjataan työntekijöiden keskimääräiselle palvelusajalle. Eläkevelvoitteen nykyarvoa laskettaessa käytetään diskonttokorkona valtion velkasitoumusten korkoa. Velkasitoumusten maturiteetti vastaa olennaisilta osin laskettavan eläkevastuun maturiteettia.

Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Kaikki merkittävimmät eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia. Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on hoidettu kotimaaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Eläketurva on maksupohjainen järjestely. Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelyt ovat yksilöllisiä, sopimusten eläkeikä vaihtelee 60-65 vuoteen. Myös kyseiset eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia. Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu eläketurva (vapaaehtoinen) on pääsääntöisesti järjestetty Finnair Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat etuuspohjaisia. Niissä määritellään eläketurvaa koskevat etuudet, työkyvyttömyyskorvaukset, työsuhteen päättymisen jälkeiset terveydenhuoltoon ja henkivakuutukseen liittyvät etuudet sekä työsuhteen irtisanomisen yhteydessä maksetut etuudet. Konsernin kaikki työsuhteen päättymisen jälkeiset etuudet ovat maksupohjaisia.

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt		
Taseessa esitetyt erät	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2006	2005
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	374,5	346,5
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	-392,6	-370,0
	-18,1	-23,5
Rahastoimattomien velvoitteiden nykyarvo	0,0	0,0
Kirjaamattomat vakuutusmatemaattiset voitot / tappiot (-)	28,1	36,2
Kirjaamattomat takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	0,0	0,0
Esitetty varauksissa	-3,0	0,0
Taseessa esitetty nettovelka	7,0	12,7

Taseen eläkevelka on vuonna 2006 10,0 milj. euroa (ed.v. 12,7 milj. euroa) eikä siihen liity eläkesäätiön ulkopuolisia eriä. Taseen eläkevelasta 31.12.2006 on 3,0 milj. euroa esitetty varauksen yhteydessä, liite 25.

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältään arvolta 1,2 milj. euroa (1,1 milj. euroa 2005) sekä konsernin käytössä oleva rakennus käyvältä arvoltaan 16,3 milj. euroa (10,9 milj. euroa v. 2005).

Tuloslaskelmaan merkityt erät	31.12	31.12
Milj. euroa	2006	2005
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	8,8	23,9
Korkomenot	15,6	39,1
Järjestelyyn kuuluvien varojen tuotto	-18,4	-38,0
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	3,6	-0,3
TEL-osaston siirrosta johtuva oikaisuerä	0,0	-8,2
Yhteensä sisältyy henkilöstökuluihin	9,6	16,5
Nettovelan täsmäytyslaskelma		
Tilikauden alussa	12,7	9,8
Kokonaiskulut, esitetty edellä	9,6	16,5
Maksetut kannatusmaksut	-12,3	-13,6
Tilikauden lopussa	10,0	12,7
Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset olettamukset		
	31.12	31.12
	2006	2005
Diskonttokorko	4,5 %	5,0 %
Varojen tuotto-odotus	5,6 %	5,0 %
Vuotuinen, tuleva palkankorotusolettamus	4,0 %	3,0 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset	2,1 %	2,3 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	15	17

25. VARAUKSET

Loppuunsaatettujen YT-neuvottelujen tuloksena konsernissa on päätetty vähentää noin 670 henkilöä eläke- ja irtisanomiskorvausmaksuilla.

Konserni on kirjannut tilikaudella 2006 kertaluonteisena henkilöstön rakenne- ja järjestelykuluvarauksena yhteensä 10,0 milj. euroa.

Uudelleenjärjestelyvaraus		
Milj. euroa		
Varaus 31.12.2005		0,0
Varausten lisäykset		10,0
Varausten käyttö		0,0
Varaus 31.12.2006		10,0
Milj. euroa		
		31.12.2006
Lyhytaikaiset varaukset		10,0
Yhteensä		10,0

Varauksen tulosvaikutus on kirjattu henkilöstökuluihin siten, että eläkepakettien osuus 3,0 milj. euroa eläkekuluihin ja irtisanomiskorvausten osuus 7,0 milj. euroa palkkakuluihin.

Varauksen tulosvaikutus 2006 on kohdistunut pääosin lentotoimintapalvelut segmentille. Varauksen oletetaan toteutuvan kokonaisuudessaan tilikauden 2007 aikana.

Edellisenä vuonna konsernissa ei ollut IAS 37 standardin mukaisia varauksia.

26. RAHOITUSVELAT

Korolliset velat		
Milj. euroa	31.12.	31.12.
Pitkäaikaiset	2006	2005
Pankkilainat	142,8	168,3
Joukkovelkakirjalainat	100,0	0,0
Eläkelainat	28,0	28,0
Rahoitusleasingvelat	9,9	14,1
Muut lainat	0,0	0,0
Yhteensä	280,7	210,4

Korottomat velat		
Pitkäaikaiset		
Eläkevastuut	6,2	4,5
Yhteensä	286,9	214,9

Korolliset velat		
Lyhytaikaiset		
Shekkitililuotot	0,2	1,0
Pankkilainat	26,0	25,9
Rahoitusleasingvelat	4,1	3,8
Muut lainat	26,3	22,0
Yhteensä	56,6	52,7

Korollisten rahoitusvelkojen erääntymisajat	2007	2008	2009	2010	2011	Myöhemmin	Yhteensä
Pankkilainat kiinteäkorkoiset	21,7	21,7	21,7	12,2	16,5	38,2	132,0
Pankkilainat vaihtuvakorkoiset	4,3	4,5	4,5	4,6	3,6	15,3	36,8
Joukkovelkakirjalainat, vaihtuvakorkoiset						100,0	100,0
Rahoitusleasing-velat	4,1	4,2	1,3	0,9	0,9	2,6	14,0
Eläkelainat						28,0	28,0
Muut lainat	26,5						26,5
Yhteensä	56,6	30,4	27,5	17,7	21,0	184,1	337,3

Pankkilainat sisältävät USD-määräisiä lentokonerahoituslainoja suojaavat pitkäaikaiset valuutan- ja koronvaihtosopimukset. Vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu 3 tai 6 kuukauden viitekorkoihin.

Korolliset velat (ml. koron- ja valuutanvaihtosopimukset) jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:		
	2006	2005
EUR	285,2	212,5
USD	52,1	50,6
Yhteensä	337,3	263,1

Korollisten velkojen (sis. korun- ja valuutanvaihtosopimukset) efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo	2006 4,7 %	2005 3,6 %
Rahoitusleasingvelat		
Vähimmäisvuokrien kokonaismäärä	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2006	2005
Enintään 1 vuosi	4,9	4,9
1–5 vuotta	9,6	12,8
Yli 5 vuotta	3,0	4,2
Yhteensä	17,5	21,9
Tulevat rahoituskulut	3,5	4,0
Vähimmäisvuokrien nykyarvo	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2006	2005
Enintään 1 vuosi	4,1	3,8
1–5 vuotta	7,3	10,5
Yli 5 vuotta	2,6	3,6
Yhteensä	14,0	17,9
Rahoitusleasingvelkojen kokonaismäärä	14,0	17,9

27. OSTOVELAT JA MUUT VELAT

	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2006	2005
Saadut ennakot	41,3	39,5
Ostovelat	106,4	98,9
Siirtovelat	378,3	342,0
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	0,0	5,2
Muut velat	53,4	52,6
Yhteensä	579,4	538,2
Siirtovelkoihin sisältyvät oleelliset erät	31.12.	31.12.
	2006	2005
Ennakkoon myydyt lentokuljetukset	130,4	117,2
Lomapalkkavelka	76,8	71,9
Muut	171,1	152,9
Yhteensä	378,3	342,0

Muut siirtovelat koostuvat useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

28. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

RISKIENHALLINTA FINNAIRISSA

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminnan luonne altistaa yhtiön valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä lentopetrolin hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien aiheuttamaa epävarmuutta kassavirtaan, tulokseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta perustuu Finnairin hallituksen lokakuussa 2006 hyväksymään rahoituspolitiikkaan, jossa määritellään kullekin eri riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot (uusi rahoituspolitiikka korvasi edellisen politiikan vuodelta 2004). Rahoitusriskien hallintaa ohjaa ja valvoo rahoitusriskien ohjausryhmä. Rahoituspolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle.

Yhtiö käyttää valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden hallinnoimisessa eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita. Johdannaiset määrittellään niiden tekohetkellä tulevien kassavirtojen suojausiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojausiksi (kiinteäehtoisien sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai taloudellisiksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojausena (rahavirtasuojaus) IAS 39-suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti kiinteäkorkoisten valuuttalainojen suojausta, lease-maksujen ja lentokoneostojen valuuttasuojauksia sekä lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojausta. Lisäksi käytetään sitovan ostosopimuksen käyvän arvon suojausta lentokoneinvestoinneille.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Polttoaineen hintariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu polttoaineen hintavaihtelusta.

Finnair suojautuu lentopetrolin hintavaihtelulta gasoil- ja lentopetrolitermiinien ja -optioiden avulla. Lentopetrolijohdannaisen kohde-etuutena käytetään Jet Fuel Cif Cargoes NWE -indeksiä, sillä Pohjois- ja Länsi-Euroopan lentopetrolitoimitusten benchmark-hintaindeksiin pohjautuu noin 70 % Finnairin polttoaineen ostosopimuksista.

Finnair noudattaa petrolisuojausissaan aikahajauttamisen periaatetta. Uuden rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on kolme vuotta. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että Finnairin reittiliikenteen suojausaste on lähimmältä puolelta vuodelta yli 60 prosenttia ja tästä eteenpäin suojausaste laskee periodikohtaisesti. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset kirjataan Finnairissa kahdella eri tavalla. Ensimmäiset noin 40 prosenttiyksikköä polttoaineen kulutuksen suojauksesta käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojausena IAS 39-suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Rahavirran suojaukseksi IAS 39-mukaan määriteltyjen johdannaisen käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisältyvään suojausrahastoon. Oman pääoman suojausrahastoon

kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojaavan erän kanssa. Suojauslaskennan ulkopuolisten suojausten – jotka eivät täytä IAS 39-suojauslaskennan kriteerejä – käyvän arvon muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin juoksuaikanaan.

Reittiliikenne oli tilinpäätöshetkellä suojannut polttoaineostoistaan 63 % vuoden 2007 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 42 % toiselta vuosipuoliskolta. Lomaliikenne on suojannut jäljellä olevasta talvilomakauden polttoaineostoistaan 79 % ja tulevasta kesälomakauden ostoista 64 %. Lomaliikenteellä ei ole vuonna 2007 aiempien vuosien kaltaisia hintaklausuuleja matkanjärjestäjien kanssa.

Tilivuonna 2006 lentotoiminnan polttoaineiden osuus konsernin liikevaihdosta oli 19 %. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2007 on yli 19 %. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää - ilman suojaustointia reittiliikenteen vuoden 2007 ennustetuilla lentomäärillä laskettua - vuosittaista petrolikulua arviolta 34 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä - suojaukset huomioon ottaen - petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 18 miljoonaa euroa.

Valuutariski

Valuutariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista. Finnair-konsernin valuutariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneostoista ja lentokoneiden leasing-maksuista.

Uusi rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kahteen osaan, tulosvaikutteiseen positioon ja investointipositioon. Tulosvaikutteinen positio muodostuu dollarimääräisistä polttoainehankinnoista ja leasing-maksuista, useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista sekä myös valuuttamääräisistä rahamarkkinainvestoinneista ja lainoista. Investointipositioon kuuluvat dollarimääräiset lentokoneinvestoinnit.

Finnair noudattaa valuuttasuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Uuden rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on kaksi vuotta. Valuuttaposition suojausaste määritellään position kokonaisriskin laskuna käyttäen value-at-risk-menetelmää. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä tulosvaikutteiseen positioon kunkin vuosipuoliskon aikana siten, että suojausaste on lähimmältä puolelta vuodelta yli 60 prosenttia ja tästä eteenpäin suojausaste laskee periodikohtaisesti. Lisäksi Finnair suojaaa kahden vuoden ylittävää riskiä polttoainehankintojen valuuttariskin suojaamisen osalta (IAS 39 rahavirtasuojaus).

Investointipositioon kuuluvat kaikki valuuttamääräiset lentokoneinvestoinnit, joiden osalta on allekirjoitettu sitova hankintasopimus. Rahoituspolitiikan mukaan vähintään puolet taseeseen kirjattavista investoinneista tulee suojata sitovan hankintasopimuksen allekirjoituksen jälkeen.

Konsernin liikevaihdosta noin 68 % kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat ovat Ruotsin kruunu, Japanin jeni, Kiinan yuan, Yhdysvaltain dollari ja Englannin punta.

Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 40 %. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on 30 % kaikista operatiivisista kuluista.

Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasingmaksut ja polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut tulosvaikutteisista eristä 78 % vuoden 2007 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 63 % toiselta vuosipuoliskolta. Tilinpäätöshetkellä dollarin kymmenen prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa - ilman suojaustoimintaa - negatiivisesti vuositulokseen noin 40 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä - suojaukset huomioonottaen - dollarin kymmenen prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 13 miljoonaa euroa. Edellä mainituissa herkkyyssarvoissa dollaririski on sisällytetty myyntivaluuttoina olennaiset Kiinan yuan ja Hongkongin dollari, joiden historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on yli 95 prosenttia.

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta.

Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusaikaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Uuden rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan määrittäminen on 0–12 kuukautta ja korollisten velkojen 0–24 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli 2 kuukautta ja korollisten velkojen 8 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa hieman yli 2 milj. euroa ja lainasalkun korkokulua hieman alle 2 milj. euroa.

Luottoriski

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä vastapuoliriskirajojen puitteissa sopimuksia vakavaraisten koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa. Rahavaroja sijoitetaan myös konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin.

Likviditeettiriski

Finnair-konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Lentokonehankintojen osalta yhtiön politiikkana on varmistaa rahoitus esimerkiksi lainalupauksilla viimeistään kuusi kuukautta ennen toimitusta.

Konsernin likvidit rahoitusvarat olivat tilikauden 2006 päättyessä 294,3 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 100 miljoonaa euroa, josta tilinpäätöshetkellä oli käyttämättä 95 miljoonaa euroa. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasteen kovenanttitaso on 175 prosenttia, tilinpäätöshetkellä tunnusluku on 112,3 %. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 140 prosenttia.

29. RAHOITUSVAROJEN JA -VELKOJEN KÄYVÄT ARVOT

Milj. euroa	31.12.2006 Kirjanpitoarvo	31.12.2006 Käypä arvo	31.12.2005 Kirjanpitoarvo	31.12.2005 Käypä arvo
Rahoitusvarat				
Saamiset	15,4	15,4	17,7	17,7
Käypään arvoon tulosvaikuttaisesti kirjattavat rahoitusvarat	265,7	265,7	387,4	387,4
Myyntisaamiset ja muut saamiset	211,8	211,8	247,6	247,6
Hyödykejohtannaiset	0,0	0,0	8,9	8,9
Valuuttajohtannaiset	0,0	0,0	23,7	23,7
Noteeraamattomat osakkeet	2,9	2,9	4,3	4,3
Rahavarat	25,7	25,7	26,7	26,7
Yhteensä	521,5	521,5	716,3	716,3
Rahoitusvelat				
Pankkilainat	142,9	144,2	170,4	170,4
Joukkovelkakirjalainat	100,0	100,0	0,0	0,0
Eläkelainat	28,0	28,0	28,0	28,0
Rahoitusleasing-velat	14,0	14,0	17,9	17,9
Hyödykejohtannaiset	18,2	18,2	0,0	0,0
Valuuttajohtannaiset	21,2	21,2	0,0	0,0
Korkojohdannaiset	24,9	24,9	23,8	23,8
Ostovelat ja muut velat	593,7	593,7	598,5	598,5
Yhteensä	942,9	944,2	838,6	838,6

Korkojohdannaiset (valuutan- ja korkonvaihtosopimukset) sisältyvät muissa liitteissä pankkilainoihin. Muut rahoitusvarat erä sisältää pääasiassa vuokratun lentokaluston USD-määräisiä talletuksia.

Ostovelat ja muut velat sisältävät: ostovelat, siirtovelat, eläkeveloitteet, kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat sekä muut korolliset ja korottomat velat.

Rahoitusvarojen ja velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa.

30. TYTÄRYHTIÖT

Konserniyhtiöt	Konsernin omistus %
Finnair Cargo Oy, Helsinki	100,00
Amadeus Finland Oy, Helsinki	95,00
Matkatoimisto Oy Area, Helsinki	100,00
Area Baltica Reisiburoo AS, Viro	100,00
A/S Estravel Ltd, Viro	72,02
Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Helsinki	100,00
Finnair Travel Services Oy, Helsinki	100,00
Finnair Catering Oy, Helsinki	100,00
Finnair Facilities Management Oy, Helsinki	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Helsinki	100,00
A/S Aero Airlines, Viro *)	49,00
Finncatering Oy, Vantaa	100,00
Norvista Travel Ltd, Kanada	100,00
Finnhandling Ab, Ruotsi	100,00
Northport Oy, Helsinki	100,00
Nordic Airlink Holding Ab, Ruotsi	100,00
Mikkelin Matkatoimisto Oy, Mikkelä	100,00
Suomen Matkatoimisto Oy, Helsinki	100,00

*) A/S Aero Airlines on yhdistelty konserniyhtiönä, koska Finnair-konserni käyttää hallituksessa määräysvaltaa.

31. MUUT VUOKRASOPIMUKSET

Konserni vuokralle ottajana

Vähimmäisvuokrat ovat seuraavat ei-purettavista olevista vuokrasopimuksista:				
	Lentokoneet 31.12. 2006	Lentokoneet 31.12. 2005	Muut 31.12. 2006	Muut 31.12. 2005
Milj. euroa				
alle vuoden	79,3	95,8	27,3	23,9
yli 1 - enintään 2 vuotta	78,2	80,5	24,1	21,4
yli 2 - enintään 3 vuotta	68,2	78,0	18,3	18,0
yli 3 - enintään 4 vuotta	51,4	66,8	15,0	14,6
yli 4 - enintään 5 vuotta	43,8	52,9	13,7	12,1
yli 5 vuotta	68,9	116,9	82,3	78,6
Yhteensä	389,8	490,9	180,8	168,6

Konserni on vuokrannut toimitiloja sekä lentokoneita ja muuta käyttöomaisuutta ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksieitoja. Konserni on vuokrannut lentokoneita 36 kappaletta erimittaisilla vuokrasopimuksilla.

32. VAKUUDET, VASTUUSITOUMUKSET JA JOHDANNAISET

	31.12.	31.12.	
Milj. euroa	2006	2005	
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	236,9	260,1	
Pantit konserniyhtiöiden puolesta	0,0	0,0	
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	536,3	414,2	
Muiden puolesta annetut takaukset	0,0	0,0	
Yhteensä	773,2	674,3	
Milj. euroa	2007	2008 -	Yhteensä
Investointisitoumukset	242,9	215,8	458,7

Investointisitoumukset ovat sovittujen lentokonehankintojen investointisitoumuksia. Yllä esitetystä investointisitoumuksista on jo maksettu ennakkomaksuja 72,9 milj. euroa.

Konserni on ilmoittanut 7.12.2005 hankkivansa 9 uutta Airbus A350 -laajarunkokonetta. Uudelleen suunnittelun takia Airbus ei pysty toimittamaan näitä koneita alkuperäisen aikataulun mukaisesti ja neuvottelut uudesta sopimuksesta ovat kesken. Näiden koneiden hankintasuoritteet eivät sisälly yllä esitettyyn summaan. Tilauksen arvo listahinnoilla on yli miljardi euroa.

Johdannaiset	Nimellisarvo	Käypä arvo	Nimellisarvo	Käypä arvo
Milj. euroa	31.12.2006	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2005
Valuuttajohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Polttoaineen valuuttasuojaus	260,2	-8,2	168,5	9,4
Lentokoneostojen suojaus	324,7	-9,1	191,6	5,5
Leasemaksujen suojaus	63,8	-1,9	55,2	2,8
Yhteensä	648,6	-19,2	415,3	17,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	26,7	-1,3	107,5	4,7
Taseen suojaus	94,1	-0,6	117,9	1,3
Yhteensä	120,9	-2,0	225,4	6,0

IAS 39 mukaisesti suojauslaskennassa olevien valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan oman pääoman suojausrahas-
toon, josta se puretaan tulokseen suojattavaa erää vastaan. Tästä poikkeuksena ovat kiinteäehtoisena sitoumuksena käsiteltävät
suojauslaskentaan kuuluvat lentokoneostot, joiden kirjaustapa käsitellään laadintaperiaatteissa. Suojauslaskennan ulkopuolisten
liiketoiminnan kassavirtojen suojauksen käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman muihin kuluihin ja tasesuojauksen käyvän
arvon muutos kirjataan rahoituseriin.

	Nimellisarvo tonnia 31.12.2006	Käypä arvo Milj. euroa	Nimellisarvo tonnia 31.12.2005	Käypä arvo Milj. euroa
Hyödykejohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Lentopetrolitermiinit	510 400	-12,8	351 800	11,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Lentopetrolitermiinit	79 300	-5,1	71 700	-2,8
Jet differential termiinit	112 500	0	0	0,0
Optiot				
Ostetut, lentopetroli	35 000	0,3	12 000	0,2
Asetetut, lentopetroli	70 000	-0,5	12 000	-0,1
Ostetut, gasoil	9 000	0,0	0	0,0
Asetetut, gasoil	18 000	0,0	0	0,0
Yhteensä		-18,2		8,9

Suojauslaskennassa olevien hyödykejohdannaisten käyvän arvon muutos tehokkaalta osaltaan kirjataan oman pääoman suojausrastoon, josta se puretaan tulokseen suojattavaa erää erää vastaan. Suojauslaskennan ulkopuolisten hyödykejohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman muihin kuluihin. Jet differential on lentopetrolin ja gasoilin välinen hintaero.

Milj. euroa	Nimellisarvo 31.12.2006	Käypä arvo	Nimellisarvo 31.12.2005	Käypä arvo
Korkojohdannaiset				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset				
Suojauslaskennassa olevat erät	42,5	-15,2	61,4	-14,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät	22,1	-10,7	30,1	-9,6
Yhteensä	64,7	-25,9	91,5	-23,8
Koronvaihtosopimukset				
Suojauslaskennassa olevat erät	0,0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät	20,0	1,0	20,0	0,4
Yhteensä	20,0	1,0	20,0	0,4

Konsernin kiinteäkorkoiset USD-määräiset lentokonerahoitusvelat on suojattu pitkäaikaisilla valuutan- ja koronvaihtosopimuksilla. Näiden kirjaustapaa käsitellään tilinpäätöksen laatimisperiaatteissa.

33. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Lähipiirin kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:		
Tavaroiden ja palvelujen myynnit, milj. euroa	2006	2005
Tytäryhtiöt	276,1	228,3
Osakkuusyhtiöt	0,0	0,0
Johto	0,0	0,0
Tavaroiden ja palvelujen ostot, milj. euroa	2006	2005
Tytäryhtiöt	391,5	381,9
Osakkuusyhtiöt	0,0	0,0
Johto	0,0	0,0

Lähipiirin kanssa toteutetut tavaroiden ja palvelujen myynnit vastaavat riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimintoja.

Konsernitalinpäätös ei sisällä avoimia saamis- ja velkasaldoja lähipiirien kanssa. Erillisyhtiöiden tilinpäätökset sisältävät tytäryhtiöiden keskinäisiä ja emoyhtiön välisiä saamis- ja velkasuhteita.

Tilikaudella eikä vertailutilikaudella ole kirjattu luottotappioita lähipiiritapahtumista.

Takaukset ja muut vastuut lähipiirin puolesta on esitetty liitetiedossa 32.

Johdon työsuhde-etuudet on esitetty liitetiedossa 7. Johtoon kuuluville henkilöille ei ole myönnetty lainoja.

34. RIIDAT JA OIKEUDENKÄYNNIT

31.12.2006 olivat vireillä seuraavat merkittävät riita-asiat:

Transpert Oy on esittänyt Finnairille noin 600 000 euron suuruisen vahingonkorvausvaateen alihankintasopimuksen päättämisen vuoksi. Finnair on kiistänyt vaateen. Asia on vireillä Helsingin käräjäoikeudessa ja Helsingin hovioikeudessa.

Finnair Oyj:tä ja Finnair Cargo Oy:tä vastaan vuonna 2000 nostettu rahdin katoamista koskeva n. 1 miljoonan euron määräinen vahingonkorvauskanne on edelleen vireillä Helsingin hovioikeudessa.

Tilinpäätöksessä ei ole tehty varauksia liittyen riita-asioihin tai oikeudenkäynteihin.

35. TILINPÄÄTÖKSEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair -konsernissa on ollut seuraavia merkittäviä tilikauden jälkeisiä tapahtumia.

Finnair on ulkoistanut kiinteistö- ja toimitilapalvelut YIT:lle. Finnair on tehnyt YIT Kiinteistötekniikka Oy:n kanssa sopimuksen, jonka mukaan Finnairin kiinteistö- ja toimitilapalvelut siirtyivät YIT:n hoidettavaksi seuraavaksi viideksi vuodeksi. Kokonaisuudessaan sopimuksen arvon on yli 40 miljoonaa euroa. Kiinteistöjen kokonaispinta-ala on yli 300 000 neliötä ja ne sijaitsevat pääosin Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella. Sopimuksen mukaan noin 50 Finnair Facilities Managementin työntekijää siirtyi 1.1.2007 YIT:n palvelukseen vanhoina työntekijöinä. Finnairin omistamat kiinteistöt eivät siirtyneet kaupassa. Osana yhtiön rakennemuutosta ja kannattavuuden parantamista Finnair selvittää mahdollisuuksia maapalveluyhtiönsä Northport Oy:n ja sen tytäryhtiöiden uudelleenjärjestämiseksi. Koko yhtiön tai sen osien erilaiset omistus- tai kumppanuusvaihtoehdot selvitetään. Maapalvelut eivät ole lentoyhtiön ydinliiketoimintaa. Sekä kiinteistö- ja toimitilapalvelut sekä maapalvelutoiminta on raportoitu konsernin lentotoimintapalvelut segmentissä.

Finnair-konserniin kuuluva Oy Aurinkomatkat-Suntours Ltd Ab on hankkinut Viron toiseksi suurimman matkanjärjestäjän Ou Horzon Travelin. Kilpailuviranomaisten käsittelyn jälkeen Horizon Travel siirtyy Aurinkomatkojen tytäryhtiöksi alkuvuodesta 2007. Kaupasta on annettu lehdistötiedote 22.12.2006.

36. EMOYHTIÖN TALOUDELLISIA LUKUJA

Finnair Oyj:n täydellinen tilinpäätös on nähtävissä Finnair-konsernin internet-sivuilla osoitteessa www.finnair.fi/konserni.

Alla esitetyt luvut eivät ole IFRS:n mukaisia lukuja.

FINNAIR OYJ:N TULOSLASKELMA		
	1.1.2006– 31.12.2006	1.1.2005– 31.12.2005
Milj. euroa		
Liikevaihto	1 587,9	1 494,6
Valmistus omaan käyttöön	0,6	0,8
Liiketoiminnan muut tuotot	11,5	14,4
LIIKETOIMINNAN TUOTOT	1 600,0	1 509,8
LIIKETOIMINNAN KULUT		
Materiaalit ja palvelut	708,5	577,1
Henkilöstökulut	356,8	343,6
Poistot	27,7	22,5
Liiketoiminnan muut kulut	587,4	563,5
	-1 680,4	-1 506,7
LIIKEVOITTO/ - TAPPIO	-80,4	3,1
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	5,0	7,4
VOITTO/TAPPIO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	-75,4	10,5
Satunnaiset erät	74,8	2,0
VOITTO/TAPPIO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	-0,6	12,5
Välittömät verot	-0,4	-5,6
TILIKAUDEN VOITTO/TAPPIO	-1,0	6,9

FINNAIR OYJ:N TASE				
Milj. euroa	31.12.2006		31.12.2005	
VASTAAVAA				
PYSYVÄT VASTAAVAT				
Aineettomat hyödykkeet	36,0		33,8	
Aineelliset hyödykkeet	87,9		77,7	
Sijoitukset				
Osuudet saman konsernin yrityksissä	442,2		430,7	
Osuudet osakkuusyrityksissä	2,4		2,4	
Omat osakkeet	0,0		0,0	
Muut sijoitukset	1,0	569,5	1,2	545,8
VAIHTUVAT VASTAAVAT				
Vaihto-omaisuus	34,6		41,7	
Pitkäaikaiset saamiset	161,1		191,6	
Lyhytaikaiset saamiset	402,5		261,0	
Rahoitusarvopaperit	262,6		381,2	
Rahat ja pankkisaamiset	16,8	877,6	24,7	900,2
		1 447,1		1 446,0
VASTATTAVAA				
OMA PÄÄOMA				
Osakepääoma	75,4		73,8	
Osakeanti	0,0		0,6	
Ylikurssirahasto	20,4		16,0	
Omien osakkeiden rahasto	0,0		0,0	
Vararahasto	149,8		147,7	
Käyvän arvon rahasto	-14,6		15,5	
Edellisten tilikausien voitto	274,0		288,9	
Tilikauden voitto / tappio	-1,0	504,0	6,9	549,4
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ		-		-
VIERAS PÄÄOMA				
Laskennallinen verovelka	7,6		11,9	
Pitkäaikainen vieraspääoma	274,8		199,9	
Lyhytaikainen viears pääoma	660,7	943,1	684,8	896,6
		1 447,1		1 446,0

FINNAIR OYJ:N RAHOITUSLASKELMA		
Milj. euroa	1.1.2006– 31.12.2006	1.1.2005– 31.12.2005
Liiketoiminta		
Liikevoitto / - tappio	-80,4	3,1
Oikaisut liikevoittoon (poistot)	27,7	22,5
Nettokäyttöpääoman muutos		
Vaihto-omaisuus, lisäys (-) / vähennys (+)	7,1	1,0
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys (-) / vähennys (+)	-136,6	17,9
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys (+) / vähennys (-)	-2,3	30,6
Rahoitustuotot ja -kulut (netto)	5,0	7,4
Satunnaiset erät	74,8	2,0
Verot	-0,4	-5,6
Liiketoiminnan rahavirta	-105,1	78,9
Investoinnit		
Investoinnit lentokalustoon	-20,9	-17,2
Muut investoinnit	-31,1	-33,8
Ennakkomaksujen muutos	0,0	0,0
Käyttöomaisuusinvestoinnit yhteensä	-52,0	-51,0
Käyttöomaisuuden myyntituotot	0,4	5,6
Investointien rahavirta	-51,6	-45,4
Rahavirta ennen rahoitusta	-156,7	33,5
Rahoitus		
Pitkäaikaisten velkojen lisäys (+) / vähennys (-)	70,6	0,3
Pitkäaikaisten liikesaamisten lisäys (-) / vähennys (+)	30,6	18,2
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+), vähennys (-)	-26,6	56,6
Omien osakkeiden hankinta	0,0	-1,5
Omien osakkeiden myynti	0,0	0,2
Oman pääoman vähennys / lisäys	-28,1	10,1
Osakkeiden merkintä optioilla	5,5	12,6
Osingonjako	-21,8	-8,5
Rahoituksen rahavirta	30,2	88,0
Laskelman mukainen		
likvidien varojen lisäys (+), vähennys (-)	-126,5	121,5
Likvidit varat tilikauden alussa	405,9	284,4
Taseen mukainen likvidien varojen vähennys (-) / lisäys (+)	-126,5	121,5
Likvidit varat tilikauden lopussa	279,4	405,9

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

Tilinpäätöksen 31.12.2006 mukaan Finnair Oyj:n jakokelpoiset voittovarot ovat 270 774 959,26. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,10 euroa osakkeelta, yhteensä 8 860 445,50 euroa ja loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 5. päivänä helmikuuta 2007
Finnair Oyj:n hallitus

Christoffer Taxell

Kari Jordan

Kalevi Alestalo

Satu Huber

Markku Hyvärinen

Ursula Ranin

Veli Sundbäck

Helena Terho

Jukka Hienonen
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnair Oyj:n osakkeenomistajille

Olemme tarkastaneet Finnair Oyj:n kirjanpidon, tilinpäätöksen, toimintakertomuksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2006. Hallitus ja toimitusjohtaja ovat laatineet EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaan laaditun konsernitilinpäätöksen sekä Suomessa voimassa olevien määräysten mukaisesti laaditun toimintakertomuksen ja emoyhtiön tilinpäätöksen, joka sisältää taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot. Suorittamamme tarkastuksen perusteella annamme lausunnon konsernitilinpäätöksestä sekä emoyhtiön tilinpäätöksestä, toimintakertomuksesta ja hallinnosta.

Tilintarkastus on suoritettu hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Kirjanpitoa sekä tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimisperiaatteita, sisältöä ja esittämistapaa on tällöin tarkastettu riittävässä laajuudessa sen toteamiseksi, etteivät tilinpäätös ja toimintakertomus sisällä olennaisia virheitä tai puutteita. Hallinnon tarkastuksessa on selvitetty emoyhtiön hallituksen jäsenien sekä toimitusjohtajan toiminnan lainmukaisuutta osakeyhtiölain säännösten perusteella.

Konsernitilinpäätös

EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaan laadittu konsernitilinpäätös antaa näiden standardien ja kirjanpitolaisten tarkoittamalla tavalla oikeat ja riittävät tiedot konsernin toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta.

Emoyhtiön tilinpäätös, toimintakertomus ja hallinto

Emoyhtiön tilinpäätös on laadittu kirjanpitolaisten ja tilinpäätöksen laatimista koskevien muiden säännösten ja määräysten mukaisesti ja antaa kirjanpitolaisten tarkoitetulla tavalla oikeat ja riittävät tiedot emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta.

Toimintakertomus on laadittu kirjanpitolaisten ja toimintakertomuksen laatimista koskevien muiden säännösten ja määräysten mukaisesti. Toimintakertomus on yhdenmukainen tilinpäätöksen kanssa ja antaa kirjanpitolaisten tarkoitetulla tavalla oikeat ja riittävät tiedot konsernin sekä emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta.

Konsernitilinpäätös ja emoyhtiön tilinpäätös voidaan vahvistaa sekä vastuuvapaus myöntää emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta. Hallituksen esitys voitonjakokelpoisten varojen käsittelystä on osakeyhtiölain mukainen.

Helsingissä 16. päivänä helmikuuta 2007

PricewaterhouseCoopers Oy
KHT -yhteisö

Eero Suomela
KHT

Jyri Heikkinen
KHT

TILINTARKASTETTU KONSERNITILINPÄÄTÖS 31.12.2005 PÄÄTTYNEELTÄ TILIKAUDELTA

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	1.1.2005– 31.12.2005	1.1.2004– 31.12.2004	Liite
Liikevaihto	1 871,1	1 682,9	3
Valmistus omaan käyttöön	11,3	1,4	5
Liiketoiminnan muut tuotot	31,8	24,0	6
Liiketoiminnan muut kulut	-1 741,6	-1 573,2	7
Poistot ja arvonalentumiset	-90,7	-104,1	8
Liikevoitto	81,9	31,0	
Rahoitustuotot	20,1	22,5	9
Rahoituskulut	-14,6	-23,5	10
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,1	0,6	15
Voitto ennen veroja	87,5	30,6	
Tuloverot	-25,5	-4,8	11
Tilikauden voitto	62,0	25,8	
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	61,4	25,6	
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,6	0,2	
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta voitosta laskettu osakekohtainen tulos			
Osakekohtainen tulos, euroa/osake	0,73	0,30	12
Laimennusvaikutuksella oikaistu osakekohtainen tulos, euroa	0,71	0,30	12

Liitetiedot muodostavat olennaisen osan tilinpäätöstä.

KONSERNITASE

Milj. euroa	31.12.2005	31.12.2004	Liite
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Aineettomat hyödykkeet	44,6	36,8	13
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	844,4	873,8	14
Osuudet osakkuusyrityksissä	3,1	3,2	15
Muut rahoitusvarat	17,7	17,3	16
Laskennalliset verosaamiset	17,5	15,7	17
	927,3	946,8	
Lyhytaikaiset varat			
Vaihto-omaisuus	45,1	46,7	18
Myyntisaamiset ja muut saamiset	247,6	209,0	19
Muut rahoitusvarat	391,7	268,2	20
Rahavarat	26,7	29,6	21
	711,1	553,5	
Varat yhteensä	1 638,4	1 500,3	
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma	73,8	72,1	
Muu oma pääoma	598,6	517,7	
	672,4	589,8	
Vähemmistöosuus	1,6	1,2	
Oma pääoma yhteensä	674,0	591,0	22
Pitkäaikaiset velat			
Laskennalliset verovelat	125,8	116,4	17
Rahoitusvelat	214,9	229,9	26
Eläkevelvoitteet	12,7	9,9	24
	353,4	356,2	
Lyhytaikaiset velat			
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	20,1	0,2	
Rahoitusvelat	52,7	49,3	26
Ostovelat ja muut velat	538,2	503,6	27
	611,0	553,1	
Velat yhteensä	964,4	909,3	
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 638,4	1 500,3	

Liitetiedot muodostavat olennaisen osan tilinpäätöstä.

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	1.1.2005– 31.12.2005	1.1.2004– 31.12.2004
Liiketoiminnan rahavirrat		
Tilikauden voitto	62,0	25,8
Liiketahtumat, joihin ei liity maksutapahtumaa ¹⁾	91,7	80,6
Korkokulut ja muut rahoituskulut	14,6	23,6
Muut rahoitustuotot ²⁾	-12,0	-6,3
Osinkotuotot	-0,3	-0,3
Verot	25,5	4,8
Käyttöpääoman muutokset:		
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-18,5	-61,9
Vaihto-omaisuuden muutos	1,3	1,9
Osto- ja muiden velkojen muutos	33,5	78,2
Maksetut korot	-9,5	-11,8
Maksetut rahoituskulut	-1,5	-10,3
Saadut rahoitustuotot	7,0	5,2
Maksetut verot	-2,0	0,0
Liiketoiminnan nettorahavirta	191,8	129,5
Investointien rahavirrat		
Tytäryrityksen luovutus vähennettynä luovutushetken rahavaroilla ³⁾	3,5	0,0
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-16,1	-19,1
Investoinnit aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin	-57,7	-93,9
Investoinnit muihin pitkäaikaisiin sijoituksiin	0,0	-0,4
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos ⁴⁾	-30,2	12,1
Osakkuusyritysten myynti ³⁾	0,0	0,7
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynti	2,8	2,2
Saadut osingot	0,3	0,3
Pitkäaikaisten saamisten muutos	-2,6	7,1
Investointien nettorahavirta	-100,0	-91,0
Rahoituksen rahavirrat		
Lainojen nostot	11,0	9,4
Lainojen takaisinmaksut	-19,0	-27,9
Omien osakkeiden hankinta	-1,5	-2,3
Omien osakkeiden myynti	0,2	0,0
Osakkeiden merkintä optioilla	12,6	0,0
Osakeperusteisten maksujen kustannus	2,3	0,0
Maksetut osingot	-8,5	-8,5
Rahoituksen nettorahavirta	-2,9	-29,3
Rahavirtojen muutos	88,9	9,2
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	250,5	241,3
Rahavirtojen muutos	88,9	9,2
Rahavarat tilikauden lopussa ⁵⁾	339,4	250,5

Rahavirtalaskelma kuvastaa konsernin rahavarojen muutoksen tilikauden aikana. Rahavirtalaskelma on jaettu IAS 7 standardin mukaisesti liiketoiminnan, investointien ja rahoituksen rahavirtoihin.

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot		
¹⁾ Liiketoimet, joihin ei liity maksutapahtumaa:		
Milj. euroa	2005	2004
Poistot	90,7	104,1
Työsuhde-etuudet	2,6	-27,4
Muut oikaisut	-1,6	3,9
	91,7	80,6

²⁾ Liiketoiminnan nettorahavirrasta on eliminoitu kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien osakkeiden realisoitumaton arvon muutos. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien osakkeiden käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 20 ja 29.

³⁾ Konserni on luopunut kiinteistöosaakeyhtiöstään vuonna 2005 ja osakkuusyrityksestään, Gourmet Novasta, maaliskuussa 2004. Tiedot myytyjen yhtiöiden varoista, veloista ja rahavarojen määristä on esitetty tuloslaskelman liitetiedoissa kohdassa 4.

⁴⁾ Yli 3 kuukauden päästä erääntyvien kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos.

⁵⁾ Rahavarat sisältävät rahat ja muut rahavarat, jotka on esitetty taseessa erillisillä tileillä. Rahoituslaskelman rahavarojen täsmäytys taseen lukuihin on esitetty alla:

Tase-erä (lyhytaikaiset)		
Muut rahoitusvarat	391,7	268,2
Rahavarat	26,7	29,6
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	418,4	297,8
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät osakkeet	-7,9	-6,3
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	-71,1	-41,0
Yhteensä	339,4	250,5

Rahavirtalaskelman rahavarat pitävät sisällään käteisvarat ja pankkitalletukset sekä muut erittäin likvidit rahoitusvarat, joiden juoksuaika on enintään kolme kuukautta. Tällaisia eriä ovat esim. sijoitus ja yritystodistukset. Tase-erät eritelty liitetiedoissa 20 ja 21.

Rahavarat on muutettu vastaamaan ylläolevaa määritelmää vuoden 2004 alussa ja lopussa.

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Emoyhteisön omistajille kuuluva oma pääoma

Milj.euroa	Osake- pääoma	Osakeanti	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Arvon- muutos- rahasto	Omat osakkeet	Edellisten tilikausien voitto	Pää- oma- laina	Yhteensä	Vähem- mistö- osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2004	72,1		5,6	147,7	0,0	0,0	348,3	5,7	579,4	1,2	580,6
Uusmerkintä	0,0		0,1						0,1		0,1
Muuntoerot									0,0		0,0
Verokantamuutos							-1,1		-1,1		-1,1
Osingonjako							-8,5		-8,5	-0,2	-8,7
Pääomalainan takaisinmaksu								-5,7	-5,7		-5,7
Omien osakkeiden hankinta						2,3	-2,3		0,0		0,0
Tilikauden voitto							25,6		25,6	0,2	25,8
Oma pääoma yhteensä 31.12.2004	72,1		5,7	147,7	0,0	2,3	362,0	0,0	589,8	1,2	591,0
Osakeyhtiölainsäädännön muutos						-2,3			-2,3		-2,3
IAS 32:n ja 39:n käyttöönoton vaikutus					-9,9		-2,5		-12,4		-12,4
Oikaistu oma pääoma 1.1.2005	72,1		5,7	147,7	-9,9	0,0	359,5	0,0	575,1	1,2	576,3

Emoyhteisön omistajille kuuluva oma pääoma

Milj.euroa	Osake- pääoma	Osakeanti	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Arvon- muutos- rahasto	Omat osakkeet	Edellisten tilikausien voitto	Pää- oma- laina	Yhteensä	Vähem- mistö- osuus	Oma pääoma yhteensä
Oikaistu oma pääoma 1.1.2005	72,1		5,7	147,7	-9,9		359,5		575,1	1,2	576,3
Uusmerkintä									0,0		0,0
Muuntoerot							0,0		0,0		0,0
Osingonjako							-8,5		-8,5	-0,2	-8,7
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos					30,8				30,8		30,8
Omien osakkeiden hankinta							-1,5		-1,5		-1,5
Omien osakkeiden myynti							0,2		0,2		0,2
Omien osakkeiden merkintä optioilla	1,7		10,3						12,0		12,0
Omien osakkeiden merkintä optioilla, osakeanti		0,6							0,6		0,6
Osakeperusteisten maksujen kustannus			2,3						2,3		2,3
Tilikauden voitto							61,4		61,4	0,6	62,0
Oma pääoma yhteensä 31.12.2005	73,8	0,6	18,3	147,7	20,9		411,1		672,4	1,6	674,0

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. YRITYKSEN PERUSTIEDOT

Finnair -konserni harjoittaa maailmanlaajuisesti lentoliikennettä ja sitä tukevia palveluja. Konsernin liiketoiminnot jakautuvat reittiliikenteeseen, lomaliikenteeseen, lentotoimintapalveluihin sekä matka-palveluihin.

Konsernin emoyritys on Finnair Oyj, jonka kotipaikka on Helsinki ja pääkonttorin rekisteröity osoite on Tietotie 11 A, Vantaa. Emoyritys on listattuna Helsingin Arvopaperipörssissä. Lisäksi sen osakkeilla käydään kauppaa SEAQ -järjestelmässä Lontoon pörssissä.

Finnair Oyj:n hallitus on kokouksessaan 15.2.2006 hyväksynyt tämän tilinpäätöksen julkistettavaksi. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen. Yhtiökokouksella on myös mahdollisuus muuttaa tilinpäätöstä.

2. TILINPÄÄTÖKSEN LAATIMISPERIAATTEET

Konsernitilinpäätöksen laatimisperiaatteet on esitetty alla. Laatimisperiaatteita on noudatettu konsernitilinpäätöksessä esitettynä kausina ellei toisin mainita.

LAATIMISPERUSTA

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös vuodelta 2005 on laadittu ensimmäistä kertaa kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2005 voimassaolevia IAS- ja IFRS-standardeja sekä SIC- ja IFRIC-tulkintoja. Kansainvälisillä tilinpäätösstandardeilla tarkoitetaan Suomen kirjanpitolaissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä EU:n asetuksessa (EY) N:o 1606/2002 säädetyn menettelyn mukaisesti EU:ssa sovellettaviksi hyväksytyjä standardeja ja niistä annettuja tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisölaainsäädännön mukaiset.

Vuoden 2005 aikana Finnair-konserni on siirtynyt kansainväliseen IFRS -tilinpäätöskäytäntöön ja on soveltanut tässä yhteydessä IFRS 1 "Ensimmäinen IFRS -standardien käyttöönotto" -standardia. Siirtymispäivä on 1.1.2004 lukuun ottamatta standardeja IAS 32 "Rahoitusinstrumentit: tilinpäätöksessä esitettävät tiedot ja esittämistapa" ja IAS 39 "Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen". Näiden osalta Finnair-konsernin vuoden 2005 tilinpäätöksessään soveltaman IAS 39:ään maaliskuussa 2004 tehdyn muutoksen jälkeen vuodelta 2004 ei tarvitse laatia tämän standardin mukaisia vertailutietoja. IAS 32:n ja 39:n soveltamisalaan kuuluvien rahoitusinstrumenttien esittämiseen on siten vuoden 2004 vertailutiedoissa sovellettu suomalaista tilinpäätöskäytäntöä. IFRS-standardien käyttöönotosta johtuvat erot on esitetty täsmäytyslaskelmissa, jotka sisältyvät liitetietojen kohtaan 36. Vuoden 2004 vertailutiedot on muutettu rahoitusinstrumentteja lukuun ottamatta IFRS-standardien mukaisiksi.

Vuoden 2005 konsernitilinpäätös on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulosvaikuttavasti kirjattavia rahoitusvaroja, myytävissä olevia rahoitusvaroja ja johdannaisopimuksia, jotka on arvostettu

käypään arvoon. Konsernin liiketoimintojen yhdistämiset ovat tapahtuneet ennen vuotta 2004 ja niiden osalta liikearvo vastaa aiemman tilinpäätöksen mukaista kirjanpitoarvoa, jota on käytetty IFRS:n mukaisena oletushankintamenona. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina.

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää konsernin johdolta tiettyjen arvioiden tekemistä ja harkintaa laatimisperiaatteiden soveltamisessa. Tietoa harkinnasta, jota johto on käyttänyt konsernin noudattamia tilinpäätöksen laatimisperiaatteita soveltaessaan ja jolla on eniten vaikutusta tilinpäätöksessä esitettäviin lukuihin, on esitetty kohdassa "JOHDON HARKINTAA EDELLYTTÄVÄT LAATIMISPERIAATTEET JA ARVIOIHIN LIITTYVÄT KESKEISET EPÄVARMUUSTEKIJÄT".

KONSOLIDOINTIPERIAATTEET TYTÄRYHTIÖT

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätökseen sisältyvät emoyhtiö Finnair Oyj ja kaikki sen tytäryhtiöt. Tytäryhtiöiksi katsotaan ne yhtiöt, joiden äänimäärästä emoyhtiö omistaa joko suoraan tai välillisesti enemmän kuin 50 % tai sillä on muuten oikeus määrätä yrityksen talouden ja liiketoiminnan periaatteista hyödyn saamiseksi sen toiminnasta.

Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa. Kaikki konsernin sisäiset liiketapahtumat, saamiset, velat ja realisoitumattomat voitot sekä sisäinen voittonjako eliminoidaan konsernitilinpäätöksessä. Realisoitumattomia tappioita ei eliminoida siinä tapauksessa, että tappio johtuu arvonalentumisesta. Tytäryhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

OSAKKUUSYRITYKSET

Osakkuusyhtiöt ovat yrityksiä, joissa konsernilla on yleensä 20-50 % äänimäärästä tai joissa konsernilla on huomattava vaikutusvalta mutta joissa sillä ei ole määräysvaltaa.

Osuudet osakkuusyrityksissä on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Jos konsernin osuus osakkuusyrityksen tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon ellei konserni ole sitoutunut osakkuusyrityksen veloitteiden täyttämiseen. Realisoitumattomat voitot konsernin ja osakkuusyrityksen välillä on eliminoitu konsernin omistussuuden mukaisesti. Konsernin osuus osakkuusyrityksestä sisältää sen hankinnasta syntyneen liikearvon. Osakkuusyrityksien tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

VÄHEMMISTÖOSUUS

Vähemmistön osuus on esitetty taseessa erillään veloista ja emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluvasta omasta pääomasta omana eräänä osana omaa pääomaa. Tuloslaskelmassa esitetään tilikauden voiton jakautuminen emoyrityksen omistajille ja vähemmistölle. Vähemmistön osuus kertyneistä tappioista kirjataan konsernitilinpäätökseen enintään sijoituksen määrään saakka.

ULKOMAAN RAHAN MÄÄRÄISTEN ERIEN MUUNTAMINEN

Kunkin tytäryhtiön tilinpäätökseen sisältyvät erät on arvostettu siihen valuuttaan, joka on kunkin tytäryhtiön pääasiallisen toimintaympäristön valuutta (toimintavaluutta). Konserniti-linpäätös on esitetty euroissa, joka on konsernin emoyhtiön toiminta- ja esittämisvaluutta.

Ulkomaan rahan määräiset monetaariset erät lukuun ottamatta maksettuja ja saatuja ennakkoja on muunnettu toimintavaluutan määräisiksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskikursseja. Maksetut ja saadut ennakkomaksut ovat toimintavaluutan maksupäivän kurssin mukaisia. Ei-monetaariset erät on muunnettu toimintavaluutan määräisiksi käyttäen tapahtumapäivän kurssia. Liiketoiminnan kurssierot sisältyvät tuloslaskelman liikevoittoon ja ulkomaanrahan määräisten lainojen kurssierot sisältyvät rahoituseriin.

Ulkomaisten tytäryhtiöiden tuloslaskemat ja taseet on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän kurssseja. Ulko-maisten tytäryhtiöiden hankintamenon eliminoinnista syntyvät oman pääoman erien kurssierot kirjataan omaan pääomaan. Kun ulkomainen tytäryhtiö myydään, nämä kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan osana myynnistä aiheutuvaa kokonaisvoittoa tai - tappiota. Muuntoerot, jotka ovat syntyneet ennen 1.1.2004, on kirjattu IFRS 1-standardin salliman helpotuksen mukaisesti kerty-neisiin voittovaroihin IFRS-siirtymän yhteydessä. Siirtymispäivästä lähtien konserniti-linpäätöstä laadittaessa syntyneet muuntoerot esitetään omassa pääomassa erillisenä eränä.

JOHDANNAISSOPIMUKSET JA SUOJAUSLASKENTA

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair-konserni käyttää va-luutta-, korko- ja hyödyke johdannaisia pienentämään kurssi-, korko-, ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat sen taseen eristä, va-luuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoiduista ostoista ja myynneistä ja tulevista lentopetroliostoista.

Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä kirjanpitoon alkuperäiseen hankintamenoon, joka vastaa niiden käypää arvoa ja arvostetaan sen jälkeen käypään arvoon jokaisessa tilinpää-töksessä ja osavuositarkastuksissa. Voitot ja tappiot, jotka syn-tyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määräämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappi-ot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen ja sitovien ostosopimusten suojausiksi (rahavir-tasuojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suo-jaus). Johdannaisten käyvän arvon arvostusperiaatteet esitetään liitteessä 29.

Finnair-konserni dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen suhteen sekä konsernin riskinhallintatavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen stra-tegian. Konserni dokumentoi ja arvioi, suojausta aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä, suojaussuhteiden tehokkuuden tarkastelemalla suojaavan instrumentin kykyä ku-mota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa ja -veloissa.

Finnair-konsernissa toteutetaan tulevien kassavirran suojausena (rahavirtasuojaus) IAS 39-suojauslaskennan periaatteiden mu-kaisesti lease-maksujen ja lentokoneostojen valuuttasuojasta sekä lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojausta. Käyvän arvon tai ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia ei tilinpää-töshetkellä ollut käytössä. Myöskään kytkettyjä johdannaisia ei tilinpäätöshetkellä eikä tilikauden aikana ollut käytössä.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien johdannaisinstrument-tien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan omaan pääomaan suojausrahastoon niiltä osin kun suojauslasken-nan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet. Omaan pääomaan kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudel-la, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Kuitenkin, jos ennakoitun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan välittömästi tuloslaskelmaan.

Suojauslaskennan tehokkuutta testataan vuosineljänneksittäin. Suo-jausten tehokas osa kirjataan omaan pääomaan suojausrahastoon, josta se puretaan kohde-etuuden realisoituessa liikevaihtoon tai investointien osalta hankintamenoon.

Valuuttamääräisten lainojen korko- ja valuuttariskin suojaami-seksi Finnair-konserni käyttää valuutan- ja koronvaihtosopimuk-sia. Suojauslaskennan ehdot täyttävien valuutan- ja koronvaiht-osopimusten valuuttakurssierot kirjataan yhtäaikaaisesti lainasta syntyvää kurssieroa vastaan, muu käyvän arvon muutos kirjataan tehokkaalta osaltaan omaan pääomaan suojausrahastoon. Korko-tuotot- ja kulut kirjataan rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Finnair-konserni solmii lentopetroliswappeja (termiinejä) ja -optioita tasataksaan tulevien lentopetroliostojen hintavaihteluita. Lentopetrolin suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset kir-jataan omaan pääomaan suojausrahastoon rahavirran suojausiksi määriteltujen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IAS 39-suo-jauslaskennan soveltamisedellytykset. Omaan pääomaan kirjattujen johdannaisten kertyneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskel-maan sen tilikauden tuotoksi tai kuluksi, jolla suojauksen kohde kirjataan tuloslaskelmaan. Jos ennakoitun kassavirran ei enää odoteta toteutuvan, esitetään omassa pääomassa raportoidut kertyneet voitot ja tappiot välittömästi tilikauden muissa tuotoissa ja kuluissa. Johdannaissopimusten käyvän arvon muutokset, niiltä osin kuin IAS 39-suojauslaskennan kriteerit eivät täyty, esitetään liikevoiton muissa tuotoissa ja kuluissa juoksuajanaan.

Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien liiketoimintojen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman muihin liiketoiminnan tuottoi-hin ja kuluihin. Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien korko-johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

TULOUTUSPERIAATE

Reittiliikenteen ja lomaliikenteen myynti tuloutetaan sillä hetkel-lä, kun lentoliikenneohjelman mukaisesti lento lennetään. Len-totoimintapalvelujen myynti tuloutetaan silloin, kun palvelu on kokonaan suoritettu. Matkapalvelujen myynti tuloutetaan, kun

palvelu on luovutettu. Myynnistä vähennetään oikaisuerinä mm. annetut alennukset ja välilliset verot.

Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu lipun vanhenemisaikaan.

Korkotuotot

Korkotuotot on kirjattu efektiivisen koron menetelmällä.

Osinkotuotot

Osinkotuotot kirjataan, kun yhtiölle on syntynyt laillinen oikeus osinkojen saamiseen.

TULOVEROT

Konsernin tuloslaskelman verokulu muodostuu tilikauden verotettavaan tuloon perustuvasta verosta, aikaisempien tilikausien verojen oikaisusta sekä laskennallisten verojen muutoksesta.

Laskennallinen verovelka tai -saaminen lasketaan kaikista kirjanpidon ja verotuksen välisistä väliaikaisista eroista tilinpäätöshetkellä säädetyjä verokantoja käyttäen.

Suurimmat väliaikaiset erot syntyvät aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynnistä, poistoista, johdannaissopimusten uudelleenarvostuksista, etuusperusteisista eläkejärjestelyistä, käyttämättömistä verotuksellisista tappioista ja hankintojen yhteydessä tehdyistä käypiin arvoihin arvostuksista. Tytäryhtiöiden jakamattomista voittovaroista ei kirjata laskennallista veroa siltä osin, kun ero ei todennäköisesti purkautu ennakoitavissa olevassa tulevaisuudessa.

Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti, kun se todennäköisesti on käytettävissä tulevien tilikausien verotettavaan tuloon, jota vastaan vähennyskelpoinen väliaikainen ero voidaan hyödyntää.

Konsernin pääasiallinen toiminta tapahtuu Suomessa. Tilikauden verotettavaan tuloon perustuvat verot on laskettu 26 % verokannalla. Tilikaudella 2004 verotettavaan tuloon perustuvat verot on Suomessa laskettu 29 % verokannalla. Ulkomaisten tytäryhtiöiden tilikauden verotettavaan tuloon perustuvat verot on laskettu verokannoilla 0–26 %.

Poistoero ja vapaaehtoiset varaukset on jaettu konsernitasolla omaan pääomaan ja laskennalliseen verovelkaan. Suomen osakeyhtiölain mukaan omaan pääomaan laskettu osuus ei kuulu voitonjakokelpoihin varoihin.

JULKISET AVUSTUKSET

Julkiset avustukset, esimerkiksi valtiolta saatu yleinen avustus simulaattorikoulutukseen on kirjattu liikevaihtoon. Julkiset avustukset, joita konserni voi saada esimerkiksi käyttöomaisuushankintoihin kirjataan alkuperäisen hankintamenon vähennykseksi. Avustukset tuloutuvat pienempien poistojen muodossa hyödykkeen taloudellisen vaikutusajan kuluessa. Konserni ei ole saanut tilikauden tai vertailukauden aikana julkisia avustuksia käyttöomaisuushankintoihin. Tilikauden ja edellisen tilikauden aikana liikevaihtoon on kirjattu avustuksia 1,5 milj. euroa.

AINEELLISET KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEET

Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet kirjataan taseeseen taloudellisen hyödyn ollessa yhtä vuotta pidempi hankintameno, joka sisältää välittömät hankinnasta aiheutuneet kustannukset.

Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet arvostetaan kertyneillä poistoilla ja arvonalennuksilla vähennettyyn alkuperäiseen hankintameno.

Lentokoneet ja niiden moottorit sekä lentokonesimulaattorit poistetaan tasapoistoina arvioitun taloudellisen vaikutusajan kuluessa. Lentokoneiden hankintameno kohdistetaan koneen rungolle, moottoreille ja raskashuolille ja näitä poistetaan erillisinä hyödykkeinä. Rakennuksista ja muista käyttöomaisuushyödykkeistä tehdään poistot menojäännöspoistoina. Maa-alueista ei tehdä poistoja.

Muu kalusto pitää sisällään konttorikoneita, -kalusteita, autoja sekä lentokentällä käytössä olevia kuljetusajoneuvoja.

Poistot lasketaan omaisuuslajista riippuen seuraavilla periaatteilla:

- Rakennukset 3–5 % poistamattomasta menojäännöksestä
- Lentokoneet ja niiden moottorit: tasapoistoina seuraavasti:
 - uudet A320-laivaston lentokoneet 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - aiemmin uutena hankitut suihkukoneet 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytettynä ostetut, kuusi vuotta vanhemmat, suihkukoneet 10 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - uudet potkuriturpiinikoneet 12 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytettynä ostetut potkuriturpiinikoneet 10 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytöstä poistuvat koneet tasapoistoina kokonaan laivastosuunnitelman mukaisena käyttöaikana
- Lentokoneiden raskashuollot huoltojakson aikana tasapoistoina
- Embraer-laitteet 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Airbus-laitteet 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Lentokonesimulaattorit poistetaan kuten vastaava lentokonetyyppi
- Muun aineellisen käyttöomaisuuden poistot 23 % poistamattomasta menojäännöksestä

Hyödykkeiden jäännösarvot ja arvioitut taloudelliset pitoajat tarkistetaan jokaisena tilinpäätöspäivänä ja jos ne eroavat merkittävästi aikaisemmista arvioista, poistoaikoja ja jäännösarvoja muutetaan vastaavasti.

Tavanomaiset korjaus- ja kunnossapitomenot kirjataan kuluksi tilikaudella, jolla ne ovat syntyneet. Kooltaan merkittävien uudistus- ja parannushankkeiden menot (lähinnä lentokoneiden modifikaatiot) aktivoidaan taseeseen, jos on todennäköistä, että taloudellisen hyödyn lisäksi koituu tulevaisuudessa konsernin hyväksi. Uudistus- ja parannushankkeet poistetaan tasapoistoin niiden odotetun taloudellisen pitoajan kuluessa.

Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden poistot lopetetaan silloin, kun aineellinen käyttöomaisuushyödyke luokitellaan myytävänä olevaksi IFRS 5 myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät ja lopetetut toiminnot -standardin mukaisesti.

Käyttöomaisuuden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syn-

tyvät voitot sisältyvät tuloslaskelmassa liiketoiminnan muihin tuottoihin ja tappiot liiketoiminnan muihin kuluihin.

AIINEETTOMAT HYÖDYKKEET

Aineettomat hyödykkeet kirjataan taseeseen taloudellisen hyödyn ollessa yhtä vuotta pidempi hankintameno, joka sisältää välittömät hankinnasta aiheutuneet kustannukset. Aineettomien hyödykkeiden poistot ja arvonalentumiset perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusajankohdihin:

Liikearvo	arvonalennustaus
Tietokoneohjelmat	3–8 vuotta
Muut aineettomat hyödykkeet, niiden luonteesta riippuen	3–10 vuotta

LIIEARVO

Liikearvo vastaa sitä osaa hankintamenoista, joka ylittää konsernin osuuden 1.1.2004 jälkeen hankitun tytä-, osakkuus- tai yhteisyrityksen hankintahetken nettovarallisuuden käyvästä arvosta. Ennen 1.1.2004 hankittujen liiketoimintojen yhdistämisen liikearvo vastaa aiemman tilinpäätösnormiston mukaista kirjanpitoarvoa, jota on käytetty oletushankintameno. Näiden hankintojen luokittelua tai tilinpäätöskäsittelyä ei ole oikaistu konsernin avaavaa IFRS:tä laadittaessa. Finnair-konserni ei ole tehnyt yrityshankintoja 1.1.2004 jälkeen.

Liikearvo testataan vuosittain mahdollisen arvonalentumisen varalta. Tätä tarkoitusta varten liikearvo kohdistetaan rahavirtaa tuottaville yksiköille. Jos jonkin liiketoiminnan tulevaisuudessa odotettava liiketoiminnan rahavirtojen nykyarvo on alhaisempi kuin liiketoiminnan liikearvoa sisältävä kirjanpitoarvo, arvonalentaminen kirjataan kuluna tuloslaskelmaan.

Finnair-konserni on kohdistanut tilinpäätöksessä 31.12.2005 aiemmin yrityshankinnassa syntyneestä liikearvosta osan hankitun yrityksen aineettomille omaisuuserille, jotka poistetaan tasapois- toina taloudellisen vaikutusajan kuluessa.

TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISEN MENOT

Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta. Markkinointiin ja asiakaspalveluun liittyvät tutkimus- ja tuotekehityksen menot on kirjattu kuluiksi toteutumishetkellä. Kulut sisältyvät konsernin tuloslaskelmaan kustannuksen luonteen mukaiseen kuluerään. Kehittämisen menot kirjataan taseeseen aineettomaksi hyödykkeeksi, kun on todennäköistä, että kehityshanke tulee sekä kaupallisesti että teknisesti onnistumaan ja hankkeen menot voidaan luotettavasti arvioida. Konsernilla ei ole aktivoitavia kehittämismenoja.

TIETOKONEOHJELMAT

Tietokoneohjelmien ylläpitomenot sekä ohjelmistoprojektien tutkimusvaiheen menot kirjataan kuluiksi toteutumishetkellä. Ohjelmistoprojektien pienkehitysmenoja ei aktivoida vaan ne kirjataan myös kuluksi.

Hankitut ATK-ohjelmien käyttöoikeudet ja lisenssit esitetään aineettomien oikeuksien ryhmässä ja muilta osin muissa aineetto-

missa hyödykkeissä. Hankitut käyttöoikeudet ja lisenssit merkitään taseeseen hankintameno, johon luetaan lisenssin ja ohjelmiston käyttövalmiiksi saattamisen kustannukset. Aktivoidut kulut poistetaan 3–8 vuoden taloudellisen vaikutusajan kuluessa.

MUUT AIINEETTOMAT HYÖDYKKEET

Muut aineettomat hyödykkeet, kuten esim. patenttien, tavaramerkit ja lisenssit arvostetaan hankintameno vähennettynä kirjatulla poistoilla ja arvonalennuksilla. Aineettomat hyödykkeet poistetaan tasapoistoina 3–10 vuodessa.

VUOKRASOPIMUKSET

KONSERNI VUOKRALLE OTTAJANA

Aineellisia käyttöomaisuushyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa konsernille siirtyy olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista, luokitellaan rahoitusleasingisopimuksiksi. Rahoitusleasingisopimuksella hankittu omaisuus erä merkitään taseeseen sopimuksen alkaessa varoiksi määrään, joka vastaa vuokrakohteen käypää arvoa tai tätä alemmaa vähimmäisvuokrien nykyarvoa. Vastaava määrä kirjataan rahoitusvelaksi. Maksettavat leasingvuokrat jaetaan rahoitusmenoon ja velan vähennykseen. Vastaavat leasingvuokravastuut rahoituskustannuksella vähennettynä sisältyvät muihin pitkäaikaisiin korollisiin velkoihin. Rahoituksen korko kirjataan tuloslaskelmaan leasingisopimuksen aikana siten, että jäljellä olevalle velalle tulee kullakin tilikaudella samansuuruinen korkoprosentti. Rahoitusleasing -sopimuksella vuokratut omaisuuserät poistetaan joko taloudellisen pitoajan tai sitä lyhyemmän leasing-ajan kuluessa.

Aineellisia käyttöomaisuushyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista jää vuokralle antajalle, luokitellaan muiksi vuokrasopimuksiksi. Muun vuokrasopimuksen mukaan määräytyvät vuokrat merkitään tuloslaskelmaan kuluksi vuokra-ajan kuluessa.

Finnair-konsernin lentokoneiden muiden vuokrasopimusten mukaiset operatiiviset leasingvastuut on käsitelty vuokratuloina tuloslaskelmassa. Sopimusten mukaiset tulevat vuosina erään- tyvät leasingmaksut on esitetty liitetiedoissa.

ARVONALENTUMISET

Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että jonkin omaisuuserän arvo on alentunut. Jos viitteitä ilmenee, arvioidaan kyseisestä omaisuuserästä kerrytettävissä oleva rahamäärä. Kerrytettävissä oleva rahamäärä arvioidaan lisäksi seuraavista omaisuuseristä riippumatta siitä, onko arvonalentumista viitteitä: liikearvo ja aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika. Arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksiköiden tasolla.

Kerrytettävissä oleva rahamäärä on omaisuuserän käypä arvo vähennettynä luovutuksesta aiheutuvilla menoilla tai sitä korkeampi käyttöarvo. Käyttöarvolla tarkoitetaan kyseisestä omaisuuserästä tai rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa olevia arvioituja vastaisia nettorahavirtoja, jotka diskontataan nykyarvoonsa. Rahoitusvarojen kerrytettävissä oleva rahamäärä on joko käypä arvo tai odotettavissa olevien vastaisten, alkuperäisellä efektiivisellä korolla diskontattujen rahavirtojen nykyarvo. Arvonalentumis-

tappio kirjataan, kun omaisuuserän kirjanpitoarvo on suurempi kuin siitä kerrytettävissä oleva rahamäärä. Arvon alentumistappio kirjataan tuloslaskelmaan. Arvon alentumistappio perutaan, jos olosuhteissa on tapahtunut muutos ja hyödykkeen kerrytettävissä oleva rahamäärä on muuttunut arvonalentumistappion kirjaamisajankohdasta. Arvon alentumistappiota ei kuitenkaan peruta enempää, kuin mikä hyödykkeen kirjanpitoarvo olisi ilman arvonalentumistappion kirjaamista. Liikearvosta kirjattua arvonalentumistappiota ei peruta missään tilanteessa. Myöskään myytävissä oleviin rahoitusvaroihin luokiteltujen oman pääoma-nehtoisten sijoitusten arvonalentumistappiota ei peruuteta tuloksen kautta. Jaksettuun hankintahintaan IAS 39:n mukaisesti käsiteltävistä saamisista kerrytetään arvonalennuskirjauksen jälkeen korkotuottoa sillä korolla, jota on käytetty diskonttokorkona arvonalennuskirjausta laskettaessa.

Liikearvolle on tehty siirtymästandardin edellyttämä arvonalentumistesti IAS 36:ta soveltaen IFRS-standardeihin siirtymispäivänä 1.1.2004.

VAIHTO-OMAISUUS

Vaihto-omaisuutta ovat omaisuuserät, jotka on tarkoitettu myytäväksi tavanomaisessa liiketoiminnassa, ovat käsiteltävinä tuotantoprosessista myyntiä varten tai ovat tuotantoprosessissa kulutettavaksi tarkoitettuja raaka-aineita tai tarvikkeita.

Vaihto-omaisuus arvostetaan hankintamenoon tai sitä alempaan todennäköiseen nettorealisointiarvoon. Hankintameno määritellään keskihinta-menetelmää käyttäen. Vaihto-omaisuuden hankintamenoon sisällytetään kaikki ostomenot, valmistusmenot sekä muut menot, jotka ovat aiheutuneet vaihto-omaisuuden saattamisesta sijaintipaikkaan ja tilaan, joka sillä on tarkasteltavalla. Vaihto-omaisuuden valmistusmenoihin sisällytetään myös systemaattisesti kohdistettu osuus valmistuksen kiinteistä ja muuttuvista yleismenoista. Nettorealisointiarvo on tavanomaisessa liiketoiminnassa saatava arvioitu myyntihinta, josta on vähennetty tuotteen valmiiksi saattamiseen tarvittavat menot ja myynnistä johtuvat menot.

MYNTISAAMISET

Myyntisaamisiin kirjataan yhtiön liiketoiminnan suoritteista suoritteperusteella saatavat varat. Myyntisaamiset arvostetaan niin kauan kun niitä ei pidetä kaupankäyntitarkoituksessa olevina saamisina, alkuperäiseen kirjanpitoarvoon tilinpäätöspäivänä.

Kun konsernilla on objektiivista näyttöä, että myyntisaamisten kertymiseen sisältyy epävarmuutta, niin ne arvostetaan alempaan todennäköiseen käypään arvoon. Julkiset taloudelliset vaikeudet, jotka osoittavat asiakkaan olevan menossa konkurssiin, merkittävät rahoitukselliset uudelleenjärjestelyt tai maksujen olennainen viivästyminen ovat esimerkkejä objektiivisesta näytöstä, jotka saattavat aiheuttaa myyntisaamisten arvostamisen todennäköiseen käypään arvoon. Arvon alentuminen myyntisaamisista kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin.

Ulkomaan rahamääräiset myyntisaamiset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin.

VIERAAN PÄÄOMAN MENOT

Vieraan pääoman menot kirjataan kuluksi sillä kaudella, jonka aikana ne ovat syntyneet.

RAHALAINAT

Rahalainat arvostetaan alun perin alkuperäiseen arvoon. Lainoista esitetään lyhytaikaisissa veloissa alle 12 kuukauden päästä erääntyvät lainat. Valuuttamääräiset lainat arvostetaan tilinpäätöspäivän keskurssiin ja kurssierot kirjataan rahoituseriin.

RAHOITUSVARAT JA -VELAT

Konserni on soveltanut IAS 39 (muutettu 2004) "Rahoitus-instrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen" -standardia 1.1.2005 lähtien. Vuonna 2004 rahoitusvarat ja -velat on arvostettu suomalaisen tilinpäätöskäytännön mukaisesti (kts. liitetieto 37). Vuoden 2005 alusta lähtien konsernin rahoitusvarat on luokiteltu standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat (kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät) rahoitusvarat ja -velat, eräpäivään asti pidettävät sijoitukset, lainat ja muut saamiset. Luokittelu tapahtuu rahoitusvarojen hankinnan tarkoituksen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä.

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat -ryhmä sisältää kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat ja alkuperäisen kirjaamisen tapahtuessa käypään arvoon tulosvaikutteisesti määritellyt varat. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäväksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan (joko liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin tai rahoituksen eriin) sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät sekä 12 kk sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältyvät lyhytaikaisiin varoihin. Tilinpäätöshetkellä kaikki konsernin sijoitukset kuuluvat kaupankäyntitarkoituksessa pidettäviin. Konsernin sijoitukset muodostuivat tilinpäätöshetkellä rahamarkkinatalletuksista, sijoitus- ja yritystodistuksista, Suomen valtion joukkovelkakirjalainoista, noteeratuista ja noteeraamattomista osakkeista.

Eräpäivään asti pidettävät sijoitukset ovat johdannaisopimuksiin kuulumattomia rahoitusvaroja, jotka erääntyvät määräpäivänä ja jotka konsernilla on aikomus ja kyky pitää eräpäivään asti. Ne arvostetaan jaksettuun hankintamenoon ja ne sisältyvät pitkäaikaisiin varoihin. Konsernilla ei tilinpäätöshetkellä ollut kyseiseen ryhmään kuuluvia varoja.

Finnair-konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko olemassa mitään objektiivista näyttöä siitä, että rahoitusvaroihin kuuluvan erän tai erien ryhmän arvo on alentunut. Jos on objektiivista näyttöä siitä, että jaksettuun hankintamenoon taseeseen merkityistä lainoista ja muista saamisista tai eräpäivään asti pidettävistä sijoituksista on syntynyt arvonalentumistappiota, tappion suuruus määritetään omaisuuserän kirjanpitoarvon ja kyseisen

rahoitusvaroihin kuuluvan erän alkuperäisellä efektiivisellä korolla diskontattujen arvoitujen vastaisten rahavirtojen nykyarvon erotuksena. Tappio kirjataan tulosvaikutteisesti.

Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon saadun vastikkeen perusteella käypään arvoon. Transaktiomenot on sisällytetty rahoitusvelkojen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. Myöhemmin kaikki rahoitusvelat arvostetaan efektiivisen koron menetelmällä jaksotettuun hankintamenuun tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Rahoitusvelkoja sisältyy pitkä- ja lyhytaikaisiin velkoihin, ja ne voivat olla korollisia tai korottomia.

Muiden rahoitusvarojen ja -velkojen käyvän arvon oletetaan vastaavan likipitään kirjanpitoarvoa niiden lyhyen maturiteetin johdosta tai koska niiden käypiä arvoja ei voida luontevasti määrittää. Muut rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja muita pitkäaikaisia saamisia kuten lainasaamisia, muita osakkeita ja osuuksia sekä lentokonevuokrien takuutalletuksia. Muut rahoitusvelat sisältävät ostovelkoja ja siirtovelkoja.

Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittävältä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

RAHAVARAT

Rahavarat koostuvat käteisvaroista, lyhytaikaisista pankkitalletuksista sekä muista lyhytaikaisista erittäin likvideistä sijoituksista, joiden juoksuaika on korkeintaan kolme kuukautta.

OMA PÄÄOMA

Osakepääomaan kirjataan osakkeen nimellisarvon määrä.

Osakeanti tilille kirjataan tilikauden päättyessä maksetut, mutta vielä rekisteröimättömien osakkeiden nimellisarvo.

Ylikurssirahastoon on kirjattu osakeyhtiölain vuoden 1997 jälkeen syntyneet emissiovoitot ja siitä on vähennetty osakepääoman korotuksiin liittyvät transaktiokulut verovaikutuksella vähennettynä. Ylikurssirahastoon kirjataan lisäksi yhtiön osakeperusteisten maksujen kustannukset IFRS 2 standardin mukaisessa käsittelyssä. Omien osakkeiden mahdolliset myyntivoitot kirjataan verovaikutuksella vähennettynä myös ylikurssirahastoon.

Vararahastoon on kirjattu ennen vuotta 1997 syntyneet emisiovoitot.

Arvonmuutosrahasto sisältää rahavirran suojauksena käytettyjen johdannaisinstrumenttien käyvän arvon muutokset.

Edellisten tilikausien voittovarot sisältävät aikaisempien tilikausien tulokset, josta on vähennetty jaetut osingot ja omien osakkeiden hankinnat. Omien osakkeiden myynnin yhteydessä alkuperäinen hankintamenu palautetaan edellisten tilikausien voittovaroihin. IAS 8 standardin mukaisesti tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden ja virheiden muutokset kirjataan myös edellisten tilikausien tulokseen.

OSINKO

Osinkovelka yhtiön osakkeenomistajille kirjataan konsernitilinpäätökseen velaksi, kun yhtiökokous on päättänyt osingonjaosta.

OMAT OSAKKEET

Kun yhtiö tai sen tytäryhtiö on hankkinut omia osakkeita, vähennetään yhtiön omaa pääomaa määrällä, joka muodostuu

maksetusta vastikkeesta vähennettynä transaktiomenoilla verojen jälkeen kunnes omat osakkeet mitätöidään. Omien osakkeiden mynnistä, liikkeeseenlaskusta tai mitätöinnistä ei merkitä voittoa eikä tappiota tuloslaskelmaan, vaan saatu vastike on esitetty oman pääoman muutoksena.

TYÖSUHDE-ETUUDET

ELÄKE-VELVOITTEET

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehty suoritus kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitusta koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä veloitteet lasketaan käyttäen ennakoitua etuoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Eläkemenu kirjataan kuluksi henkilöiden palvelusajalle auktorisoitujen vakuutusmatemaattikkojen suorittamien laskelmien perusteella. Vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan henkilöiden keskimääräiselle jäljellä olevalle palvelusajalle siltä osin kuin ne ylittävät suuremman seuraavista: 10 % eläkevelvoitteista tai 10 % varojen käyvästä arvosta. Eläkevelvoitteen nykyarvoa laskettaessa käytetään diskonttokorkona valtion velkasitoumusten korkoa. Velkasitoumusten maturiteetti vastaa olennaisilta osin laskettavan eläkevastuun maturiteettia.

Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Kaikki merkittävimmät eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia. Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on 1.7.2005 alkaen hoidettu kotimaaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Eläketurva on maksupohjainen järjestely. Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten, ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelyt ovat yksilöllisiä, sopimusten eläkeikä vaihtelee 60–65 vuoteen. Myös kyseiset eläkejärjestelyt ovat kaikki maksupohjaisia.

Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva hoidettiin 30.6.2005 asti Finnair Oyj:n eläkesäätiössä. Muu eläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty Finnairin Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat kokonaisuudessaan etuuspohjaisia. Niissä määritellään eläketurvaa koskevat etuudet, työkyvyttömyyskorvaukset, työsuhteen päättymisen jälkeiset terveydenhuoltoon ja henkivakuutukseen liittyvät etuudet sekä työsuhteen irtisanomisen yhteydessä maksetut etuudet.

IFRS-standardeihin siirtymispäivänä 1.1.2004 kaikki vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot on kirjattu avaavaan omaan pääomaan IFRS 1-standardin salliman helpotuksen mukaisesti. Tämän jälkeen syntyneet vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot on kirjattu tuloslaskelmaan henkilöiden keskimääräiselle jäljellä olevalle palvelusajalle siltä osin kuin ne ylittävät suuremman seuraavista: 10 % eläkevelvoitteista tai 10 % varojen käyvästä arvosta.

MUUT TYÖSUHTEEN PÄÄTYMISEN JÄLKEISET ETUUDET

Konsernin kaikki työsuhteen päättymisen jälkeiset etuudet ovat maksupohjaisia.

OSAKEPERUSTEISET MAKSUT

Konserni on soveltanut IFRS 2 "Osakeperusteiset maksut" -standardia kaikkiin sellaisiin omana pääomana maksettaviin osakeperusteisiin liiketoimiin, joissa oman pääomanehtoiset instrumentit on myönnetty 7.11.2002 jälkeen ja joihin ei ole syntynyt oikeutta ennen 1.1.2005. Konsernilla on kaksi osakeperusteista järjestelyä, vuoden 2000 optio-ohjelma ja vuoden 2004 osakepalkkiojärjestelmä. Optio-ohjelman osalta on noudatettu aiemman tilinpäätöskäytännön mukaista järjestelyä ja optioita ei ole kirjattu kuluksi. Osakepalkkiojärjestelmän osalta on noudatettu IFRS 2 -standardia.

Optio-ohjelmassa voivat avainhenkilöt, joille on myönnetty osakkeisiin oikeuttavia optioita, merkitä Finnair Oy:n osakkeita hintaan, joka perustuu osakkeiden painotettuun keskimääräiseen Helsingin arvopaperipörssissä optio-ohjelmassa määritettyä ajanjaksona. Merkintähintaa alennetaan merkintähinnan määrätymisjakson päättymisen jälkeen ja ennen osakemerkintää päätettävien osinkojen määrällä. Kun optiotodistuksella merkitään osakkeita, saadulla rahasuorituksella, vähennettynä toimenpiteestä johtuvilla kuluilla, hyvitetään omaa pääomaa.

Osakepalkkiojärjestelmässä avainhenkilöillä on mahdollisuus saada palkkiona sekä yhtiön osakkeita että rahaa kolmelta vuoden pituiselta ansaintajaksolta sen mukaan kuin ansaintajaksolle asetetut tavoitteet on saavutettu. Hallitus päättää vuosittain asetettavat tavoitteet. Tavoitteet määritellään konsernin taloudellisen kehityksen perusteella (liite 23). Ansaintajaksolle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen määrää sen, kuinka suuri osa enimmäispalkkiosta maksetaan. Myönnettyjen osakkeiden myöntämispäivän mukainen käypä arvo kirjataan henkilöstökuluihin ja oman pääoman lisäykseksi tilikauden aikana sen mukaisesti kuin arvioidaan tavoitteiden toteutumisasteen mukaisesti. Rahapalkkio kirjataan osakkeiden kunkin ajankohdan käyvän arvon perusteella henkilöstökuluihin ja velaksi. Osavuosikatsauksissa jaksotetaan kuluvaikutus ao. kaudelle. Osakepalkkiojärjestelmää varten on omat osakkeet hankittu markkinoilta, joten niiden myöntäminen ei dilutoi osakeomistusta.

VARAUKSET

Varaus kirjataan, kun konsernilla on aikaisemman tapahtuman seurauksena olemassa oleva oikeudellinen tai tosiasiallinen velvoite, maksuvelvoitteen toteutuminen on todennäköistä, ja velvoitteen suuruus on arvioitavissa luotettavasti. Jos osasta veloitetta on mahdollista saada korvaus kolmannelta osapuolelta, korvaus kirjataan omaisuuseräksi, kun korvauksen saaminen on käytännössä varma. Varaukset arvostetaan velvoitteen kattamiseksi vaadittavien menojen nykyarvoon. Nykyarvon laskennassa käytetty diskonttaustekijä valitaan siten, että se kuvastaa markkinoiden näkemystä tarkasteluhetken rahan aika-arvosta ja velvoitteeseen liittyvästä riskistä.

Uudelleenjärjestelyvaraus kirjataan, kun konserni on laatinut yksityiskohtaisen uudelleenjärjestelysuunnitelman ja aloittanut suunnitelman toimeenpanon tai tiedottanut asiasta. Uudelleenjärjestelyä koskeva suunnitelma sisältää vähintään seuraavat tiedot: järjestelyä koskeva liiketoiminta, pääasialliset toimipaikat, joihin järjestely vaikuttaa, niiden henkilöiden toimipaikkojen sijainti, työtehtävät ja arvioitu lukumäärä, joille tullaan suoritta-

maan korvauksia työsuhteen päättymisestä, toteutuvat menot ja suunnitelman toimeenpano-aika.

SEGMENTTIRAPORTOINTI

Segmentti-informaatio esitetään konsernin liiketoiminnallisen ja maantieteellisen segmenttijaon mukaisesti. Konsernin ensisijainen segmenttiraportointimuoto on liiketoimintasegmenttien mukainen. Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaatiorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Liiketoimintasegmentit ovat reittiliikenne, lomaliikenne, lentotoimintapalvelut ja matkapalvelut.

Reittiliikenne segmentti vastaa myynnistä, palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Reittiliikenne vuokraa lomaliikenteelle sen tarvitsemat miehistöt. Vuonna 2005 liiketoimintasegmenttiin kuuluvat yksiköt olivat Finnair Reittiliikenne, syöttöliikenneyhtiö Aero As, halpalehtoyhtiö Flynnordic Ab, Finnair Cargo Oy sekä konsernin lentokalustoa hallinnoiva Finnair Aircraft Finance Oy.

Lomaliikenne segmentti koostuu Finnairin lomalentotoiminnasta ja Aurinkomatkat valmismatkatyhtiöstä.

Lentotoimintapalvelut segmentti koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista ja konsernin catering toiminnoista sekä Finnairin liiketoimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnoinnista ja toimitilapalveluista. Vuonna 2005 liiketoimintasegmenttiin kuuluvat yhtiöt olivat: Finnair Catering Oy, Finnair Catering Oy, Finnair Facilities Management Oy ja Northport Oy.

Matkapalvelut segmentti koostuu konsernin koti- ja ulkomaisen matkatoimistojen toiminnasta sekä matkailun varausjärjestelmätarjoittajan Amadeus Finlandin liiketoiminnasta. Vuonna 2005 muut liiketoimintasegmenttiin kuuluvat yhtiöt ovat olleet: Suomen Matkatoimisto Oy, Matkatoimisto Oy Area ja Mikkelin Matkatoimisto Oy.

Segmenttien välinen hinnoittelu tapahtuu käypään markkinahintaan.

Segmenttien varat ja velat ovat sellaisia liiketoiminnan eriä, joita segmentti käyttää liiketoiminnassaan tai jotka ovat järkevällä perusteella kohdistettavissa segmenteille. Kohdistamattomat erät sisältävät vero- ja rahoituseriä sekä koko yritykselle yhteisiä eriä. Investoinnit koostuvat aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden ja aineettomien hyödykkeiden lisäyksistä, joita käytetään useammalla kuin yhdellä tilikaudella.

Vaikka konsernin neljää liiketoiminnallista segmenttiä johdetaan Suomesta käsin, ne toimivat viidellä maantieteellisellä alueella: Suomi, Eurooppa, Aasia, Pohjois-Amerikka ja Muut.

Maantieteellisten segmenttien liikevaihto on esitetty myyntikohteen mukaisesti ja varat on esitetty varojen sijainnin mukaan.

JOHDON HARKINTAA EDELLYTTÄVÄT LAADINTAPERIAATTEET JA ARVIOIHIN LIITTYVÄT KESKEISET EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Tilinpäätöstä laadittaessa joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdystä arvioista ja oletuksista. Lisäksi joudutaan käyttämään harkintaa tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden soveltamisessa.

ARVONALENTUMISTESTAUS

Rahavirtaa tuottavien yksiköiden kerrytettävissä olevat rahamäärät on määritetty käyttöarvoon perustuvina laskelmina. Näiden laskelmien laatiminen edellyttää arvioiden käyttämistä. Arviot perustuvat budjetteihin ja ennusteisiin, joiden toteutumiseen saattaa liittyä epävarmuutta. Keskeiset epävarmuustekijät laskelmissa ovat USD/Euro -valuuttakurssi, yksikkötuotto ja ennakoidut myyntivolyymit.

UUSIEN TAI MUUTETTUIJEN IFRS-STANDARDIEN SOVELTAMINEN

IASB on julkistanut seuraavat tulkinnat, standardit ja niihin tehdyt muutokset, jotka eivät olleet voimassa 31.12.2005. Alla on näiden voimaantuloajankohta ja konsernin arvio näiden käyttöönoton vaikutuksesta.

IAS 1 Amendment - Pääomien liitetiedot	1.1.2007 ¹⁾
IAS 19 Muutos - Työsuhde-etuudet	1.1.2006 ²⁾
IAS 21 Muutos - Nettoinvestointi ulkomaisessa yrityksessä	1.1.2006 ³⁾
IAS 39 Muutos - Ennakoitujen konsernin sisäisten liiketapahtumien suojaaminen	1.1.2006 ⁴⁾
IAS 39 Muutos - Käypään arvoon arvostamismahdollisuus	1.1.2006 ⁵⁾
IAS 39 ja IFRS 4 Muutos - Vakuutus sopimukset	1.1.2006 ⁶⁾
IFRS 6 - Mineraalivarojen etsintä ja arviointi	1.1.2006 ⁷⁾
IFRS 7 - Rahoitusinstrumentit: Liitetiedot	1.1.2007 ⁸⁾
IFRIC 4 - Miten määritetään, sisältykö järjestely vuokrasopimukseen	1.1.2006 ⁹⁾
IFRIC 5 - Oikeudet osuuksiin rahastoista, jotka on tarkoitettu käytöstä poistamiseen, alkuperäiseen tilaan palauttamiseen ja ympäristön kunnostamiseen	1.1.2006 ¹⁰⁾
IFRIC 6 - Kierrätysmaksuvelat	1.1.2006 ¹¹⁾
IFRIC 7 - Taloudellinen informaatio hyperinflaatiomaissa	1.3.2006 ¹²⁾
IFRIC 8 - IFRS 2 soveltamisala	1.5.2006 ¹³⁾

¹⁾ Vaikutus liitetietoihin

²⁾ Vaikutus liitetietoihin, koska laskentakäytäntöä vakuutusmatemaattisten voittojen ja tappioiden osalta ei muuteta

³⁾ Ei olennaista vaikutusta

⁴⁾ Ei vaikutusta, koska mahdollistaa menetelmän, mutta ei sovelleta

⁵⁾ Ei olennaista vaikutusta rahoitusvarojen luokitteluun eikä arvostukseen

⁶⁾ Ei sovellu, koska konsernilla ei standardin mukaisia vakuutus sopimuksia

⁷⁾ Ei sovellu, koska konserni ei harjoita mineraalivarojen etsintää

⁸⁾ Vaikutus liitetietoihin

⁹⁾ Konsernin arviointi tulkinnan vaikutuksista nykyisiin järjestelyihin on kesken

¹⁰⁾ Ei sovellu konsernin liiketoiminnalle

¹¹⁾ Ei sovellu konsernin liiketoiminnalle

¹²⁾ Ei sovellu konsernin liiketoiminnalle

¹³⁾ Ei olennaista vaikutusta

EU ei ole hyväksynyt käyttöön näistä seuraavia standardeja: IAS 21, IFRIC 7 ja IFRIC 8.

Jäljennös konsernitilinpäätöksestä on saatavissa Internet-osoitteesta www.finnair.com tai konsernin emoyhtiön pääkonttorista osoitteesta Tietotie 11 A, Vantaa. Täydellinen tilinpäätös sisältäen sekä konserni- että emoyhtiön tilinpäätöksen on saatavissa emoyhtiön pääkonttorista osoitteesta Tietotie 11 A, Vantaa.

Tämä tilinpäätös ei sisällä kaikkia kirjanpitolain mukaisia emoyhtiön tilinpäätöstietoja.

3. SEGMENTTI-INFORMAATIO

Segmentti-informaatio esitetään konsernin liiketoiminnallisen ja maantieteellisen segmenttijaon mukaisesti. Konsernin ensisijainen segmenttiraportointimuoto on liiketoimintasegmenttien mukainen. Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaatiorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Liiketoimintasegmentit ovat reittiliikenne, lomaliikenne, lentotoimintapalvelut ja matkapalvelut. Segmenttien välinen hinnoittelu tapahtuu käypään arvoon.

Segmenttien varat ja velat ovat sellaisia liiketoiminnan eriä, joita segmentti käyttää liiketoiminnassaan tai jotka ovat järkevällä perusteella kohdistettavissa segmenteille. Kohdistamattomat

erät sisältävät vero- ja rahoituseriä sekä koko yritykselle yhteisiä eriä. Investoinnit koostuvat aineellisten ja aineettomien käyttöomaisuushyödykkeiden lisäyksistä, joita käytetään useammalla kuin yhdellä kaudella.

Vaikka konsernin neljää liiketoiminnallista segmenttiä johdetaan Suomesta käsin, ne toimivat viidellä maantieteellisellä alueella: Suomi, Eurooppa, Aasia, Pohjois-Amerikka ja Muut. Maantieteellisten segmenttien liikevaihto esitetään myyntikohteen mukaisesti ja varat, velat, poistot ja investoinnit sijainnin mukaan.

Ensisijainen raportointimuoto - liiketoimintasegmenttikohtaiset tiedot 1.1.–31.12.2005

Milj. euroa	Reitti- liikenne	Loma- liikenne	Lento- toiminta palvelut	Matka- palvelut	Konserni- elimi- noinnit	Kohdistamattomat erät	Konserni
Ulkoinen liikevaihto	1 296,9	383,7	104,2	86,3		0,0	1 871,1
Sisäinen liikevaihto	111,0	3,6	296,7	4,9	-416,2		0,0
Liikevaihto	1 407,9	387,3	400,9	91,2	-416,2	0,0	1 871,1
Liikevoitto	37,6	20,3	29,3	8,1		-13,4	81,9
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,1	0,1
Rahoitustuotot						20,1	20,1
Rahoituskulut						-14,6	-14,6
Tuloverot						-25,5	-25,5
Vähemmistöosuus						-0,6	-0,6
Kauden voitto							61,4
Segmentin varat	953,7	74,8	270,4	64,4	-160,6	432,6	1 635,3
Osuudet osakkuusyrityksissä						3,1	3,1
Varat yhteensä	953,7	74,8	270,4	64,4	-160,6	435,7	1 638,4
Segmentin velat	421,4	86,2	105,0	46,0	-106,1	411,9	964,4
Muut erät							
Investoinnit	26,8	0,1	27,8	0,9	0,0	1,9	57,5
Poistot	62,5	0,2	23,7	1,6	0,0	2,7	90,7

Ensisijainen raportointimuoto - liiketoimintasegmenttikohtaiset tiedot 1.1.–31.12.2004

Milj. euroa	Reitti- liikenne	Loma- liikenne	Lento- toiminta palvelut	Matka- palvelut	Konserni- elimi- noinnit	Kohdistamattomat erät	Konserni
Ulkoinen liikevaihto	1 147,6	351,0	98,5	85,8			1 682,9
Sisäinen liikevaihto	108,6	3,6	308,9	5,8	-426,9		0,0
Liikevaihto	1 256,2	354,6	407,4	91,6	-426,9		1 682,9
Liikevoitto	-3,5	24,8	21,6	6,5		-18,4	31,0
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,6	0,6
Rahoitustuotot						22,5	22,5
Rahoituskulut						-23,5	-23,5

Milj. euroa	Reitti- liikenne	Loma- liikenne	Lento- toiminta palvelut	Matka- palvelut	Konserni- elimi- noinnit	Kohdistamattomat erät	Konserni
Tuloverot						-4,8	-4,8
Vähemmistöosuus						-0,2	-0,2
Kauden voitto							25,6
Segmentin varat	905,6	70,6	298,4	76,0	-159,6	306,1	1 497,1
Osuudet osakkuusyrityksissä						3,2	3,2
Varat yhteensä	905,6	70,6	298,4	76,0	-159,6	309,3	1 500,3
Segmentin velat	318,1	84,1	99,4	63,4	-31,1	375,4	909,3
Muut erät							
Investoinnit	78,2	0,3	25,0	1,5	0,0	9,5	114,5
Poistot	74,9	0,2	33,2	1,9	0,0	-6,1	104,1
Henkilöstö (keskimäärin) segmenteittäin							
					1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004	
Reittiliikenne					3 884	3 839	
Lomaliikenne					336	325	
Lentotoimintapalvelut					3 816	3 928	
Matkapalvelut					1 178	1 185	
Muut toiminnot					233	245	
Yhteensä					9 447	9 522	
Henkilöstö vuoden lopussa					9 661	9 430	
Toissijainen raportointimuoto - maantieteelliset segmentit							
Liikevaihto konsernin ulkopuolelle myyntikohteittain					1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004	
Milj. euroa							
Suomi					475,3	445,1	
Eurooppa					916,7	824,4	
Aasia					361,0	298,9	
Pohjois-Amerikka					65,7	57,1	
Muut					52,4	57,4	
Yhteensä					1 871,1	1 682,9	
Segmentin varat sijaintimaan mukaan							
					31.12. 2005	31.12. 2004	
Milj. euroa							
Suomi					1 259,8	1 295,3	
Eurooppa					68,2	40,8	
Aasia					30,8	10,0	
Pohjois-Amerikka					2,0	2,7	
Muut					2,5	1,8	

	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Konsernieliminoinnit	-160,6	-159,6
Kohdistamattomat erät	435,7	309,3
Yhteensä	1 638,4	1 500,3
Segmentin velat sijaintimaan mukaan		
	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Suomi	595,2	525,4
Eurooppa	44,9	31,7
Aasia	14,4	4,1
Pohjois-Amerikka	1,9	0,3
Muut	2,2	3,5
Konsernieliminoinnit	-106,1	-31,1
Kohdistamattomat erät	411,9	375,4
Yhteensä	964,4	909,3
Investoinnit sijaintimaan mukaan		
	1.1.–31.12.	1.1.–31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Suomi	57,0	101,1
Eurooppa	0,5	3,9
Aasia	0,0	0,0
Pohjois-Amerikka	0,0	0,0
Muut	0,0	0,0
Kohdistamattomat erät	0,0	9,5
Yhteensä	57,5	114,5

4. MYYDYT OMAISUUSERÄT

Konserni myi lokakuussa 2005 Kiinteistöosaakeyhtiö Aerolan A- ja B- talot 3,7 miljoonalla eurolla. Myyntivoittoa kirjattiin 3,5 milj. euroa. Maaliskuussa 2004 konserni myi Gourmet Nova osakkuusyrityksensä. Myyntivoitto ennen veroja oli 6,3 miljoonaa euroa, joka on esitetty rahoitustuotoissa.

Myydyt omaisuuserät eivät täyttäneet lopettettujen toimintojen tunnuspiirteitä eivätkä myytävänä olevaksi luokittelamisen kriteereitä.

Myytyjen toimintojen nettovarot ja -velat		
Milj. euroa	2005	2004
Rahavarat	0,1	-
Aineettomat hyödykkeet	0,1	-
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	0,8	-
Lainat	-0,8	-
Yhteensä	0,2	-
Luovutusvoitto	3,5	6,3
Vastike yhteensä	3,7	6,3
Maksetut rahavarat	3,6	6,8
Luovutetun tytäryhtiön rahavarat	-0,1	-
Luovutetun osakkuusyrityksen tasearvo		-0,5
Luovutusten nettorahavirta	3,5	6,3

5. VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN

	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Milj. euroa		
Laitevalmistukset	1,8	1,4
Raskashuollot	9,5	0,0
Yhteensä	11,3	1,4

6. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Milj. euroa		
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myyntivoitto	3,6	5,5
Myyntivoitto osakkeista	0,2	0,3
Tytäryrityksen luovutus vähennettynä luovutushetken rahavaroilla	3,5	0,0
Vuokratulot	7,5	5,9
Muut	17,0	12,3
Yhteensä	31,8	24,0

Liiketoiminnan muut tuotot sisältävät frequent flyer tuottoja 5,3 milj. euroa. (5,4 milj. euroa vuonna 2004). Loppuosa muodostuu useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

7. LIIKETOIMINNAN MUUT KULUT

	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Milj. euroa		
Materiaalit ja palvelut	709,8	608,3
Henkilöstökulut	495,8	435,5
Muut kulut	536,0	529,4
Yhteensä	1 741,6	1 573,2
Kuluryhmien erittely		
Materiaalit ja palvelut		
Korjaamojen aineostot	27,7	21,3
Maaselvitys- ja cateringkulut	134,0	129,0
Lentotoiminnan polttoaineet	292,7	212,5
Valmismatkatoiminnan kulut	102,0	94,0
Lentokaluston korjaus ja huolto	55,0	46,3
Tietohallintopalvelut	57,9	68,4
Muut erät *	40,5	36,8
Yhteensä	709,8	608,3

* Muodostuu useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	386,8	362,7
Eläkekulut	65,6	39,7
Muut henkilösivukulut	43,4	33,1
Yhteensä	495,8	435,5

Toimitusjohtajan ja hallituksen jäsenten palkat ja palkkiot, EUR

Toimitusjohtaja	
Keijo Suila	831 202
Toimitusjohtajan sijainen	
Henrik Arle	243 866
Hallituksen jäsenet	
Chiristoffer Taxell	45 055
Kari Jordan	27 300
Samuli Haapasalo 22.6.2005 asti	12 255
Markku Hyvärinen	25 200
Veli Sundbäck	23 800
Helena Terho	25 049
Kaisa Vikkula	25 200

Henkilöstön kannustinjärjestelmä

Konsernissa on käytössä kullekin liiketoimintayksikölle erikseen määritelty tasapainoitettuun tulokorttiin perustuva kannustinjärjestelmä, jonka piiriin kuuluu valtaosa Finnair-konsernin henkilöstöstä. Palkkioiden yhteismäärä vuonna 2005 oli 9,8 milj. euroa (ed. vuonna 2,6 milj. euroa).

Henkilöstörahastosiirto

Finnair-konsernilla on voittopalkkiojärjestelmä, joka mahdollistaa henkilöstön osallistumisen konsernin tuloksen ja sijoitetun pääoman tuoton perusteella maksettavaan voittopalkkioon. Voittopalkkio maksetaan henkilöstörahastolle, joka on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Henkilösivukuluihin sisältyy 7,6 milj. euroa voittopalkkiota (ed. vuosi 0,5 milj. euroa).

Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Henkilösivukulut		
Eläkekulut - maksupohjaiset järjestelyt	48,6	41,7
Eläkekulut - etuuspohjaiset järjestelyt, lakisääteinen	8,3	17,9
Eläkekulut - etuuspohjaiset järjestelyt, vapaaehtoinen*	8,2	-20,0
Muut etuuspohjaiset kulut	0,5	0,1
Muut henkilösivukulut	43,4	33,1
Yhteensä	109,0	72,8

* Vuoden 2004 eläkekulujen määrään vaikutti alentavasti eläkesäätiössä toteutettu sääntöuudistus sekä työeläkelain muutos. Sääntömuutoksen ja työeläkelain muutoksen yhteisvaikutus oli tulosta kertaluonteisesti runsaat 20 miljoonaa euroa parantava.

Johdon eläke-edut

Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelyt ovat yksilöllisiä, sopimusten eläkeikä vaihtelee 60-65 vuoteen. Kaikki johdon eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia.

	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Milj. euroa		
Liiketoiminnan muut kulut		
Lentokaluston leasemaksut	88,5	88,9
Rahtikapasiteetin vuokrat	18,6	15,0
Lentokapasiteetin muut vuokrat	17,9	9,3
Toimitila ja muut vuokrat	32,7	37,8
Liikennöimismaksut	159,1	148,4
Myynti- ja markkinointikulut	95,5	107,8
Muut erät *	123,7	122,2
Yhteensä	536,0	529,4

* Muodostuu useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

8. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Milj. euroa		
Poistot aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä		
Rakennukset	5,4	3,5
Lentokalusto	69,0	80,9
Muu kalusto	8,3	12,4
	82,7	96,8
Poistot aineettomista hyödykkeistä		
Liikearvo	0,0	1,5
Muut aineettomat hyödykkeet	8,0	5,8
	8,0	7,3
Yhteensä	90,7	104,1

Konsernissa on arvioitu uudelleen lentokaluston raskashuollon taloudellinen vaikutusaika. Uudelleen arvioinnin tuloksena Airbusien huoltoajkoja pidennettiin. Poistot raskashuolloista pienenevät uudelleen arvioinnin tuloksena 1,0 milj. euroa aikaisempaan käytäntöön verrattuna. Lentokonesimulaattorien poistoajka on muutettu vastaamaan vastaavan lentokoneen poistoajkaa. Lentokonesimulaattorien poistoajan tarkistamisella ei ole ollut olennaista vaikutusta vuoden 2004 poistoihin. Vertailuvuonna on lentokalustosta tehty 5 milj. euron lisäpoisto.

9. RAHOITUSTUOTOT

	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Milj. euroa		
Korkotuotot	8,0	9,3
Osinkotuotot	0,3	0,6
Osakkuusyrityksen osakkeiden myyntivoitto	0,0	6,3
Valuuttakurssivoitot	0,5	2,4
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien varojen käyvän arvon muutos	5,1	0,0
Valuuttajohdannaisten arvonmuutokset	5,9	0,0
Muut rahoitustuotot	0,3	3,9
Yhteensä	20,1	22,5

10. RAHOITUSKULUT

	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Milj. euroa		
Korkokulut		
Pankkilainojen korot	9,6	11,8
Rahoitusleasingkorot	1,3	1,5
	10,9	13,3
Valuuttakurssitappiot	0,4	3,2
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien varojen käyvän arvon muutos	0,4	0,0
Valuuttajohdannaisten arvonmuutokset	2,0	0,0
Muut rahoituskulut	0,9	7,0
Yhteensä	14,6	23,5

Konsernituloslaskelmaan sisältyvät valuttakurssivoitot ja -tappiot

	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Milj. euroa		
Polttoainekulut	3,1	-6,4
Leasing-maksut	-0,3	-2,7
Muut kulut	10,5	0,0
Nettorahoituserät	5,5	-1,0
Yhteensä	18,8	-10,1

11. TULOVEROT

Tilikauden ja edellisten tilikausien verot

	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Milj. euroa		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	22,1	0,2
Edellisten tilikausien verot	2,2	0,5
Laskennalliset verot	1,2	4,1
Yhteensä	25,5	4,8

Konsernin tuloslaskelmaan sisältyvä verokulu poikkeaa seuraavalla tavalla teoreettisesta summasta, joka saadaan käyttämällä konsernin kotimaan verokantaa (26 %):

Voitto ennen veroja	87,5	30,6
Verot laskettuna kotimaan verokannalla	-22,8	-8,9
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,0	0,1
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,0	-0,1
Verovapaat tulot	-0,1	0,0
Vähennyskelvottomat kulut	-0,4	-5,1
Kotimaan verokannan alentumisesta johtuva laskennallinen verokulu / verotuotto	0,0	9,2
Aiemmin kirjaamattomien verotuksellisten tappioiden käyttö	0,0	0,5
Edellisten tilikausien verot	-2,2	-0,5
Tuloverot yhteensä	-25,5	-4,8
Efektiivinen verokanta	29,1 %	15,6 %

12. OSAKEKOHTAINEN TULOS

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva kauden voitto kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla.

Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärän painotetussa keskiarvossa otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus. Konsernilla on ollut osakeoptioita, joilla on laimentava vaikutus, kun osakeoptioiden merkintähinta on alempi kuin osakkeen käypä arvo. Laimennusvaikutukseksi tulee se määrä osakkeita, jotka joudutaan laskemaan liikkeelle vastikkeettomana, koska optioiden käytöstä saatavilla varoilla konserni ei voisi laskea liikkeelle samaa määrää osakkeita käypään arvoon. Osakkeen käypä arvo perustuu osakkeiden kaupankäynnillä painotettuun keskihintaan.

	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Tilikauden voitto, milj. euroa	61,4	25,6
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, 1000 kpl	84 245	84 328
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa	0,73	0,30
Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärää oikaistaan vaihtovelkakirjalainan, optioiden ja omien osakkeiden vaikutuksella.		
Tilikauden voitto, milj. euroa	61,4	25,6
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, 1000 kpl	88 150	86 758
Vaihtovelkakirjalainan vaikutus	0	0
Optioiden vaikutus	-673	0
Omien osakkeiden vaikutus	-431	-211
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, laimennettu 1000 kpl	87 046	86 547
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	0,71	0,30

Vaihtovelkakirjalaina on maksettu pois kokonaisuudessaan 2.9.2004.

Yhtiössä on otettu käyttöön 1.1.2005 IAS 32 ja IAS 39 standardit. Standardin käyttöönoton vaikutuksesta on yhtiössä arvostettu rahoitusinstrumentit käypään arvoon. Standardien käyttöönotolla on arvioitu olevan vaikutusta 0,08 euroa laimentamattomaan osakekohtaiseen tulokseen ja 0,08 euroa laimennettuun osakekohtaiseen tulokseen. Kuten kohdassa laadintaperiaatteissa on todettu IAS 32 ja IAS 39 standardeja käyttöönotossa ei vertailutietoja ole muutettu vastaamaan IAS 32 ja IAS 39 standardeja.

Osinko

Maksettu osinko on ollut 8,5 milj. euroa (0,10 euroa osakkeelta) sekä vuonna 2005 että 2004. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa maksettaisiin 0,25 euroa osakkeelta eli yhteensä 21,7 milj. euroa. Tämä tilinpäätös ei sisällä tätä osingonjakovelkaa.

13. AINEETTOMAT HYÖDYKKEET

Tilinpäätös 31.12.2004				
Milj. euroa	Liittymismaksut	Muut	Liikearvo	Yhteensä
Hankintamenot				
Hankintameno 1.1.2004	1,7	54,6	11,3	67,6
Lisäykset		21,4		21,4
Vähennykset		-8,3	-4,2	-12,5
Hankintameno 31.12.2004	1,7	67,7	7,1	76,5

	Liittymismaksut	Muut	Liikearvo	Yhteensä
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset				
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2004		-35,7	-0,1	-35,8
Poistot		-5,9	-1,6	-7,5
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		3,6		3,6
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2004	0,0	-38,0	-1,7	-39,7
Kirjanpitoarvo 31.12.2004	1,7	29,7	5,4	36,8
Kirjanpitoarvo 1.1.2004	1,7	15,3	11,3	28,3

Tilinpäätös 31.12.2005				
Milj. euroa	Liittymismaksut	Muut	Liikearvo	Yhteensä
Hankintamenot				
Hankintameno 1.1.2005	1,7	67,7	7,1	76,5
Lisäykset		16,2		16,2
Vähennykset		-0,8		-0,8
Siirrot erien välillä		3,0	-3,1	-0,1
Hankintameno 31.12.2005	1,7	86,1	4,0	91,8
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset				
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2005	0,0	-38,0	-1,7	-39,7
Poistot		-8,1		-8,1
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		0,6		0,6
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2005	0,0	-45,5	-1,7	-47,2
Kirjanpitoarvo 31.12.2005	1,7	40,6	2,3	44,6
Kirjanpitoarvo 1.1.2005	1,7	29,7	5,4	36,8

Muut aineettomat hyödykkeet pitävät sisällään lähinnä tietokoneohjelmia.

Reittiliikennesegmentille kohdistettu liikearvo on 2,3 milj. euroa. Arvonalentumistestauksen jälkeen todettiin, ettei arvonalentumistappiota tarvitse kirjata. Liikearvo on uudelleenallokoitu 31.12.2005 segmentin varoihin rajoitettuihin aineettomiin hyödykkeisiin. Arvonalentumistestauksessa kerrytettävissä oleva rahamäärä on määritetty käyttöarvoon perustuen. Rahavirtaennusteet pohjautuvat johdon hyväksymiin budjetteihin ja ennusteisiin, jotka kattavat viiden vuoden ajanjakson. Käytetty diskonttaus korko on 8,5 %. Keskeinen oletus budjeteille ja ennusteille on matkustajamäärien 11 %:n kasvu ja yksikkötuoton 0 %:n kasvu.

14. AINEELLISET KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEET

Tilinpäätös 31.12.2004						
Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintamenot						
Hankintameno 1.1.2004	0,8	186,7	1 344,4	224,8	20,6	1 777,3
Lisäykset		0,3	87,0	5,2	2,5	95,0
Vähennykset			-2,4	-6,3		-8,7
Siirrot erien välillä			-6,6	6,6		0,0
Hankintameno 31.12.2004	0,8	187,0	1 422,4	230,3	23,1	1 863,6

Tilinpäätös 31.12.2004						
Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset						
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2004		-92,5	-626,1	-181,7		-900,3
Poistot		-4,5	-80,9	-11,4		-96,8
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot			2,3	5,0		7,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2004	0,0	-97,0	-704,7	-188,1	0,0	-989,8
Kirjanpitoarvo 31.12.2004	0,8	90,0	717,7	42,2	23,1	873,8
Kirjanpitoarvo 1.1.2004	0,8	94,3	720,8	34,5	20,6	871,0
Tilinpäätös 31.12.2005						
Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintamenot						
Hankintameno 1.1.2005	0,8	187,0	1 422,4	230,3	23,1	1 863,6
Lisäykset	1,0	0,2	34,4	5,7	16,4	57,7
Vähennykset	-0,1	-1,4	-9,6	-3,6		-14,7
Siirrot erien välillä			7,9	-5,2		2,7
Hankintameno 31.12.2005	1,7	185,8	1 455,1	227,2	39,5	1 909,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset						
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2005	0,0	-97,0	-704,7	-188,1	0,0	-989,8
Poistot		-5,4	-69,0	-8,3		-82,7
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		0,7	5,0	1,9		7,6
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2005	0,0	-101,7	-768,7	-194,5	0,0	-1 064,9
Kirjanpitoarvo 31.12.2005	1,7	84,1	686,4	32,7	39,5	844,4
Kirjanpitoarvo 1.1.2005	0,8	90,0	717,7	42,2	23,1	873,8

Konsernin aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin kuuluvien koneiden ja laitteiden hankintamenojen vielä poistamatta oleva osa on 690,8 milj. euroa 31.12.2005 (ed. vuonna 726,9 milj. euroa).

Velkojen vakuudeksi on vuonna 2005 pantattujen lentokoneiden kirjanpitoarvo 232,3 milj. euroa (vuonna 2004 kirjanpitoarvo oli 243,9 milj. euroa)

Muu kalusto pitää sisällään konttorikoneita, kalusteita, autoja ja lentokentällä käytössä olevia kuljetusajoneuvoja.

Rahoitusleasingjärjestelyt

Aineellisiin käyttömaisuushyödykkeisiin sisältyy rahoitusleasingsopimuksella vuokrattuja hyödykkeitä:

Tilinpäätös 31.12.2004

Milj. euroa	Rakennukset	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno 31.12.2004	8,2	8,7	16,9
Kertyneet poistot	-1,0	-1,7	-2,7
Kirjanpitoarvo	7,2	7,0	14,2
	2005	2006-2009	2010-
Leasing maksut	4,9	16,5	5,4
Diskonttaus	1,3	3,0	1,0
Nykyarvo	3,6	13,5	4,4

Tilinpäätös 31.12.2005

Milj. euroa	Rakennukset	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno 31.12.2005	8,2	8,7	16,9
Kertyneet poistot	-2,0	-3,5	-5,5
Kirjanpitoarvo	6,2	5,2	11,4
	2006	2007-2010	2011-
Leasing maksut	4,9	12,8	4,2
Diskonttaus	1,1	2,3	0,6
Nykyarvo	3,8	10,5	3,6

15. OSUUDET OSAKKUUSYRITYKSISSÄ

Konsernin osuus osakkuusyritysten (kaikki ovat julkisesti noteeraamattomia) tuloksesta ja omaisuuseristä ja veloista on esitetty alla:

	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Tilikauden alussa	3,2	3,3
Osuus kauden tuloksesta	0,1	0,6
Vähennykset	-0,2	-0,7
Tilikauden lopussa	3,1	3,2

Tiedot konsernin osakkuusyrityksistä

Tilinpäätös 31.12.2004

	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus (%)
Suomen Jakelutiet Oy	Suomi	0,8	0,1	0,1	0,1	47,50
Toivelomat Oy	Suomi	0,5	0,1	0,3	0,0	48,30
Amadeus Estonia	Viro	0,5	0,1	0,3	0,1	33,25
Yhteensä		1,8	0,3	0,7	0,2	

Tilinpäätös 31.12.2005					Voitto/ tappio	Omistus- osuus (%)
	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto		
Suomen Jakelutiet Oy	Suomi	0,8	0,1	0,4	0,1	47,50
Toivelomat Oy	Suomi	0,3	0,1	0,3	0,0	48,30
Amadeus Estonia	Viro	0,5	0,1	0,8	0,3	33,25
Yhteensä		1,6	0,3	1,5	0,4	

Osakkuusyritysten kirjanpitoarvoon 31.12.2005 ei sisälly liikearvoa.

Aurinkomatkojen osakkuusyritys Toivelomat toimii Finnair-konsernissa tukipalveluiden tuottajana kolmella sektorilla: konserniyritysten lähetysohjelmien kuljetuksessa, Finnairin lennoilla kertyvien kolikoiden laskennassa ja lentokentällä kenttäedustajana. Amadeus Finlandin omistus Amadeus Estoniassa takaa Virossa toimiville suomalaisyrityksille yhtenäiset tuotteet ja palvelut ja auttaa osaltaan kasvattamaan virolaisten matkatoimistojen ja suomalaisten matkapalvelutuottajien yhteistyötä. Amadeus Finlandin osakkuusyritys Suomen Jakelutiet tuottaa Suomen Hotellivaroituksille varausjärjestelmän sekä matkatoimistoverkon palvelut kotimaan hotellimyyntiä varten.

16. MUUT RAHOITUSVARAT, PITKÄAIKAISET

	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Lainasaamiset	0,3	0,3
Muut saamiset	17,4	14,7
Omat osakkeet	0,0	2,3
Yhteensä	17,7	17,3

Tilinpäätös 31.12.2004				
	Lainasaamiset	Muut saamiset	Omat osakkeet	Yhteensä
Tilikauden alussa	1,3	14,7	2,3	18,3
Lisäykset	0,0	0,0	0,0	0,0
Vähennykset	-1,0	0,0	0,0	-1,0
Tilikauden lopussa	0,3	14,7	2,3	17,3

Muut saamiset ovat vuokravakuuksia lentokaluston operatiivisista käyttöleasingsopimuksista.

Tilinpäätös 31.12.2005				
	Lainasaamiset	Muut saamiset	Omat osakkeet	Yhteensä
Tilikauden alussa	0,3	14,7	2,3	17,3
Lisäykset	0,0	2,7	0,0	2,7
Vähennykset	0,0	0,0	-2,3	-2,3
Tilikauden lopussa	0,3	17,4	0,0	17,7

Muut saamiset ovat vuokravakuuksia lentokaluston operatiivisista käyttöleasingsopimuksista.

Saamisten käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 29.

17. LASKENNALLISET VEROSAAMISET JA VEROVELAT

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2004 aikana:				
Milj. euroa	1.1. 2004	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaa- n pääomaan	31.12. 2004
Laskennalliset verosaamiset				
Työsuhde-etuudet	11,9	-7,9	-0,3	3,7
Vahvistetut tappiot	1,3	0,2	0,0	1,5
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden poistot	0,0	2,2	0,0	2,2
Rahoitusleasing	2,7	-0,3	-0,2	2,2
Tuloutus	2,5	-2,2	0,0	0,3
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,0	0,0	0,0	0,0
Raskashuoltojaksotukset	2,7	2,8	-0,6	4,9
Luottotappio	1,4	-1,4	0,0	0,0
Muut väliaikaiset erot	0,5	0,4	0,0	0,9
Yhteensä	23,0	-6,2	-1,1	15,7
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat				
hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	20,2			14,8
Laskennalliset verovelat				
Kertyneet poistoerot	22,2	4,4	0,0	26,6
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myyntivoitot	95,3	-7,6	0,0	87,7
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,1	0,2	0,0	0,3
Tuloutus käypään arvoon	0,0	0,0	0,0	0,0
Muut väliaikaiset erot	0,9	0,9	0,0	1,8
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	118,5	-2,1	0,0	116,4
Laskennalliset verovelat, jotka tulevat				
maksettavaksi yli 12 kk:n kuluttua	110,9			116,3

Laskennallista verovelkaa ei ole kirjattu suomalaisten tytäryhtiöiden ja osakkuusyhtiöiden jakamatta olevista voittovaroista, koska useimmissa tapauksissa nämä tulokset siirretään yhtiölle ilman veroseuraamuksia.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2005 aikana:

Milj. euroa	1.1. 2005	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	31.12. 2005
Laskennalliset verosaamiset				
Työsuhde-etuudet	3,7	0,7	0,0	4,4
Vahvistetut tappiot	1,5	1,1	0,0	2,6
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden poistot	2,2	0,1	0,0	2,3
Rahoitusleasing	2,2	-0,3	0,0	1,9
Tuloutus	0,3	0,0	0,0	0,3
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,0	0,0	0,0	0,0
Raskashuoltojaksotukset	4,9	0,8	0,0	5,7
Muut väliaikaiset erot	0,9	-0,6	0,0	0,3
Yhteensä	15,7	1,8	0,0	17,5

Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat
hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua

14,8

15,0

Laskennalliset verovelat

Kertyneet poistoerot	26,6	1,3	0,0	27,9
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myyntivoitot	87,7	0,8	0,0	88,5
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,3	-0,1	0,0	0,2
Tuloutus käypään arvoon	0,0	0,9	0,0	0,9
Muut väliaikaiset erot	1,8	0,0	0,0	1,8
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,0	0,0	6,5	6,5
Yhteensä	116,4	2,9	6,5	125,8

Laskennalliset verovelat, jotka tulevat
maksettavaksi yli 12 kk:n kuluttua

116,3

118,2

Laskennallista verovelkaa ei ole kirjattu suomalaisten tytäryhtiöiden ja osakkuusyhtiöiden jakamatta olevista voittovaroista, koska useimmissa tapauksissa nämä tulokset siirretään yhtiölle ilman veroseuraamuksia.

18. VAIHTO-OMAISUUS

	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Aineet ja tarvikkeet	43,8	45,0
Keskeneräiset tuotteet	1,3	1,7
Yhteensä	45,1	46,7

Tilikaudella kirjattiin kuluksi 0,2 milj. euroa, jolla vaihto-omaisuuden kirjanpitoarvoa alennettiin vastaamaan sen nettorealisointiarvoa (0,8 milj. euroa vuonna 2004). Käypään arvoon merkityn vaihto-omaisuuden kirjanpitoarvo on 6,0 milj. euroa. (5,3 milj. euroa vuonna 2004). Vaihto-omaisuutta ei ole pantattuna konsernin veloista.

19. MYyntISAAMISET JA MUUT SAAMISET

	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Myyntisaamiset	148,9	133,3
Saamiset osakkuusyrityksiltä	0,1	0,0
Siirtosaamiset	76,6	62,6
Muut saamiset	22,0	13,1
Yhteensä	247,6	209,0

Luottotappiot myyntisaamisista

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita myyntisaamisista 3,8 milj. euroa (0,5 milj. euroa vuonna 2004).

Siirtosaamisiin sisältyvät oleelliset erät:

	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Johdannaisopimuksiin perustuvat saamiset	38,2	1,7
Eläkekulujaksotukset	4,7	9,2
Korkotuotot	7,3	7,3
Muut	26,4	44,4
Yhteensä	76,6	62,6

Tasearvot vastaavat parhaiten sitä rahamäärää, joka on luottoriskin enimmäismäärä vakuuksien käypää arvoa huomioon ottamatta siinä tapauksessa, että toiset sopimusosapuolet eivät pysty täyttämään rahoitusinstrumentteihin liittyviä velvoitteitaan. Saamisiin ei liity merkittäviä luottoriskikeskittymiä. Muut siirtosaamiset koostuvat useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

Saamisten käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 29.

20. MUUT RAHOITUSVARAT, LYHYTAIKAISET

Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät rahavarat

	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Talletukset, sijoitustodistukset ja valtion joukkovelkakirjalainat	383,8	261,9
Noteeratut osakkeet	3,6	0,4
Noteeraamattomat osakkeet	4,3	5,9
Yhteensä	391,7	268,2

Rahavarojen käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 29.

21. RAHAVARAT

	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Käteinen raha ja pankkitalletukset	26,7	29,6

Rahavaroihin sisältyvät erät erääntyvät enintään 3 kuukauden kuluessa. Ulkomaan rahamääräiset rahat ja pankkitalletukset on arvoitettu tilinpäätöspäivän keskikurssiin.

22. OMAA PÄÄOMAA KOSKEVAT TIEDOT

OSAKEPÄÄOMAA KOSKEVAT TIEDOT

	Rekisteröityjen osakkeiden lukumäärä	Osakepääoma, EUR	Osakeanti, osakkeita	Osakeanti, EUR	Ylikurssirahasto, EUR
1.1.2004	84 743 163	72 031 688,55	2 500	2 125,00	5 656 958,35
Optiomerkinnot	2 500	2 125,00	-2 500	-2 125,00	-
Debentuurivaihto	13 550	11 517,50	-	-	72 576,50
31.12.2004	84 759 213	72 045 331,05	-	-	5 729 534,85
Optiomerkinnot	2 044 900	1 738 165,00	-	-	7 471 442,00
Omien osakkeiden luovutus			-	-	28 301,46
Osakeanti			740 056	629 047,60	2 749 453,12
31.12.2005	86 804 113	73 783 496,05	740 056	629 047,60	15 978 731,43

	Omien osakkeiden lukumäärä	Hinta	Keskihinta
1.1.2004	-		
Omien osakkeiden hankinta	422 800	2 275 666,49	5,38
31.12.2004	422 800		
Omien osakkeiden luovutus	-37 800	-209 838,54	5,55
Omien osakkeiden hankinta	150 000	1 516 680,00	10,11
31.12.2005	535 000	3 582 507,95	6,70

Osakepääoma

Osakkeen nimellisarvo on 0,85 euroa. Yhtiöjärjestyksen mukainen konsernin vähimmäis- ja enimmäisosakepääoma ovat 60 milj. euroa ja 240 milj. euroa. Yhtiön kaupparekisteriin merkitty osakepääoma oli 73 783 496,05 euroa. Mikäli kaikilla liikkeellä olevilla optiotodistuksilla merkitään Finnair Oyj:n osakkeita, osakepääoma nousee 75 443 206,05 euroon vastaten 88 756 713 osaketta.

Lunastusvelvollisuuslauseke

Finnair Oyj:n yhtiöjärjestyksessä ei ole lunastusvelvollisuuspykälää.

OMAA PÄÄOMAA SISÄLTÄVÄT RAHASTOT

Osakeanti

Osakeanti tilille kirjataan tilikauden päättyessä maksetut, mutta vielä rekisteröimättömien osakkeiden nimellisarvo.

Ylikurssirahasto

Ylikurssirahasto sisältää vuoden 1997 jälkeen syntyneet emissiovoitot transaktiokuluilla vähennettynä.

Vararahasto

Vararahasto sisältää ennen 1997 tullutta osakeyhtiölain muutosta syntyneet emissiovoitot.

Arvonmuutosrahasto

Arvonmuutosrahasto sisältää rahavirran suojauksena käytettävien johdannaisinstrumenttien käyvän arvon muutokset

Milj. euroa	1.1. - 31.12.2005
Oman pääoman suojausrahaston muutos	
Johdannaisten arvonmuutokset	41,6
Kauden aikana erääntynyt lentopetrolisuojaus	29,7
Kauden aikana erääntynyt leasemaksujen suojauk	-0,3
Kauden aikana erääntynyt lentokonemaksujen suojauk	-0,1
Kauden aikana erääntynyt lainojen suojauk	0,0

Oman pääoman suojausrahastoon on kauden aikana kirjattu suojauslaskennassa olevien erien arvonmuutoksia 41,6 milj. euroa. Kauden aikana suojausrahastosta on kirjattu tuloslaskelmaan samalle tuloksen riville suojattavan erän kanssa 29,4 milj. euroa.

Voitonjakokelpoiset varat, milj. euroa	31.12.2005
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden alussa	359,5
Arvonmuutosrahasto	20,9
Osingonjako	-8,5
Omat osakkeet	-1,3
Muuntoero	0,0
Tilikauden voitto	61,4
Yhteensä	432,0
Vapaaehtoiset varaukset omassa pääomassa	-79,4
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	352,6
Vapaaehtoiset varaukset	
Kertynyt poistoero	107,3
Asuintalovaraus	0,0
Yhteensä	107,3
Laskennallinen verovelka vapaaehtoisista varauksista	-27,9
Yhteensä	79,4

Omat osakkeet

Omiin osakkeisiin sisältyy konsernin hallussa olevien omien osakkeiden hankintameno. Vuoden 2005 aikana konserni osti pörssistä 150 000 osaketta kokonaishintaan 1,5 milj. euroa ja luovutti 37 800 osaketta kokonaishintaan 0,2 milj. euroa. Yhteensä konsernin hallussa olevien omien osakkeiden hankintameno on 3,6 milj. euroa.

23. OSAKEPERUSTEISET MAKSUT

Konsernilla on kaksi osakeperusteista henkilöstön kannustinjärjestelmää.

Finnair Oyj:n vuoden 2000 optio-ohjelma

Yhtiökokous 24.8.2000 hyväksyi hallituksen esityksen optio-oikeuksien antamisesta Finnair konsernin avainhenkilöstölle. Optio-oikeudet on tarkoitettu osaksi konsernin avainhenkilöiden kannustus- ja sitouttamisjärjestelmää. Optio-oikeuksien määrä oli 4 000 000 kappaletta. Optio-oikeuksista 2 000 000 merkitään kirjaimella A ja 2 000 000 kirjaimella B. Optio-oikeuksilla voi merkitä Finnair Oyj:n osakkeita yhteensä 4 000 000 kappaletta.

Osakkeen merkintähinta on optio-oikeuksilla A Finnair Oyj:n osakkeen vaihdolla painotettu keskikurssi Helsingin Pörssissä 1.7.–31.8.2000, lisättyä 20 prosentilla eli 5,19 euroa ja optio-oikeudella B Finnair Oyj:n osakkeen vaihdolla painotettu keskikurssi Helsingin Pörssissä 1.7.–31.8.2001, lisättyä 15 prosentilla eli 5,48 euroa. Osakkeen merkintähintaa alennetaan merkintähinnan määräytymisjakson alkamisen jälkeen ja ennen osakemerkintää jaettavien osinkojen määrällä kunkin osingonjaon täsmäytyspäivänä. Osingoilla korjattu merkintähinta 31.12.2005 optio-oikeuksilla A on 4,12 euroa ja optio-oikeuksilla B 5,06 euroa.

Optioilla tapahtuva osakkeiden merkintä-aika alkoi porrastetusti 1.5.2003 ja 1.5.2004 ja päättyi kaikilla optio-oikeuksilla 31.8.2006. Finnair Oyj:n osakepääoma voi merkintöjen seurauksena nousta enintään 3 400 000 eurolla.

Optiot on myönnetty ennen 7.11.2002. Optioita ei ole kirjattu kuluksi IFRS 2 "Osakeperusteiset maksut" -standardin salliman helpotuksen mukaisesti. Myöskään standardin mukaisia liitetietoja ei esitetä.

Tilikauden lopussa ulkona olevia optioita oli 1 212 544 kpl, joiden seurauksena yhtiön osakepääoma voi nousta 1 030 662,40 euroa.

Finnair Oyj:n vuoden 2005 osakepalkkiojärjestelmä

Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi osakepalkkiojärjestelmän 18.6.2004. Osakepalkkiojärjestelmässä avainhenkilöillä on mahdollisuus saada palkkiona yhtiön osakkeita kolmelta vuoden pituiselta ansaintajaksolta sen mukaan kuin ansaintajaksolle asetetut tavoitteet on saavutettu. Lisäksi rahana maksettava osuus on 1,5-kertainen osakkeiden arvoon verrattuna.

Hallitus päättää vuosittain kullekin ansaintajaksolle asetettavat tavoitteet. Tavoitteet määritellään Finnair-konsernin taloudellisen

kehityksen perusteella. Ansaintajaksolle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen määrää sen, kuinka suuri osa enimmäispalkkiosta maksetaan.

Ansaintajakson 2005 osalta maksetaan palkkiota, jos Finnair-konsernin osakekohtainen tulos (EPS) ylittää 0,30 euroa ja sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) on enemmän kuin 5,0 %. Palkkio maksetaan täysimääräisenä, jos osakekohtainen tulos on vähintään 0,90 euroa

ja sijoitetun pääoman tuotto vähintään 10,0 %. Näiden arvojen välillä palkkio määräytyy lineaarisesti. Yhtiön hallitus on allokoitunut osakkeita tilivuonna 2005 avainhenkilöille 425 000 kpl. Myöntämishetkellä osakkeen käypä arvo oli 6,40 euroa.

Osakeperusteisesti maksettavien velkojen määrä tilinpäätöksessä on yhteensä 9,5 milj. euroa. Tilikaudella on kuluksi kirjattu yhteensä 9,5 milj. euroa

Johdolle myönnetty optiot / osakepalkkioallokaatiot					
	Vuoden 2000 optiot lukumäärä	Osakkeet lukumäärä	Osakkeet osakeosuus EUR	Osakkeet rahaosuus EUR	Osakkeet yhteensä EUR
Toimitusjohtaja	60 000	30 030	192 192	463 010	655 202
Toimitusjohtajan varamies	63 000	17 160	109 824	264 577	374 401
Hallituksen jäsenet	0	0	0	0	0

24. ELÄKEVELVOITTEET

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä veloitteet lasketaan käyttäen ennakoituun etuoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (project unit credit method). Eläkemenot kirjataan kuluksi henkilöiden palvelusajalle auktorisoitujen vakuutusmatemaattikkojen suorittamien laskelmien perusteella. Vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot, rajamäärän ylittävältä osalta, kirjataan työntekijöiden keskimääräiselle palvelusajalle. Eläkevelvoitteen nykyarvoa laskettaessa käytetään diskonttokorkona valtion velkasitoumusten korkoa. Velkasitoumusten maturiteetti vastaa olennaisilta osin laskettavan eläkevastuun maturiteettia.

Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Kaikki merkittävimmät eläkejärjestelyt

ovat maksupohjaisia. Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on 1.7.2005 alkaen hoidettu kotimaaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Eläketurva on maksupohjainen järjestely. Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelyt ovat yksilöllisiä, sopimusten eläkeikä vaihtelee 60-65 vuoteen. Myös kyseiset eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia. Konsernin kotimaisten yhtiöiden lakisääteinen eläketurva hoidettiin 30.6.2005 asti Finnair Oyj:n eläkesäätiössä. Muu eläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty Finnair Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat etuuspohjaisia. Niissä määritellään eläketurvaa koskevat etuudet, työkyvyttömyyskorvaukset, työsuhteen päättymisen jälkeiset terveydenhuoltoon ja henkivakuutukseen liittyvät etuudet sekä työsuhteen irtisanomisen yhteydessä maksetut etuudet. Konsernin kaikki työsuhteen päättymisen jälkeiset etuudet ovat maksupohjaisia.

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt		
Taseessa esitetyt erät	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Rahastoitujen veloitteiden nykyarvo	346,5	797,4
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	-370,0	-794,6
	-23,5	2,8
Rahastoimattomien veloitteiden nykyarvo	0,0	0,0
Kirjaamattomat vakuutusmatemaattiset voitot / tappiot (-)	36,2	0,5
Kirjaamattomat takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	0,0	6,5
Taseessa esitetty nettovelka	12,7	9,8

Taseen eläkevelka 2004 9,9 milj. euroa sisältää 0,1 milj. euroa eläkesäätiön ulkopuolisia eriä.

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältään arvolta 1,1 milj. euroa (0,5 milj. euroa 2004) sekä konsernin käytössä oleva rakennus käyvältään arvoltaan 10,9 milj. euroa (77,7 milj. euroa v. 2004).

Tuloslaskelmaan merkityt erät		
Milj. euroa	2005	2004
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	23,9	25,2
Korkomenot	39,1	40,4
Järjestelyyn kuuluvien varojen tuotto	-38,0	-35,6
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	-0,3	-32,1
TEL-osaston siirrosta johtuva oikaisuerä	-8,2	0,0
Yhteensä sisältyy henkilöstökuluihin	16,5	-2,1

Nettovelan täsmäytyslaskelma

Tilikauden alussa	9,8	37,3
Kokonaiskulut, esitetty edellä	16,5	-2,1
Maksetut kannatusmaksut	-13,6	-25,4
Tilikauden lopussa	12,7	9,8

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset olettamukset	31.12.	31.12.
	2005	2004
Diskonttokorko %	5,0 %	5,0 %
Varojen tuotto-odotus %	5,0 %	4,8 %
Vuotuinen, tuleva palkankorotusolettamus %	3,0 %	3,0 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	2,3 %	2,1 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	17	17

25. VARAUKSET

Konsernissa ei ole IAS 37 standardin mukaisia varauksia.

26. RAHOITUSVELAT

Korolliset velat		
Pitkäaikaiset	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Pankkilainat	168,3	179,3
Eläkelainat	28,0	28,0
Rahoitusleasingvelat	14,1	17,9
Muut lainat	0,0	0,0
	210,4	225,2
Korottomat velat		
Pitkäaikaiset		
Eläkevastuut	4,5	4,7
Rahoitusvelat yhteensä	214,9	229,9

Korolliset velat		
Lyhytaikaiset	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Shekkililuluotot	1,0	0,6
Pankkilainat	25,9	25,8
Rahoitusleasingvelat	3,8	3,6
Muut lainat	22,0	19,3
Yhteensä	52,7	49,3

Korollisten rahoitusvelkojen						
erääntymisaikat	2006	2007	2008	2009	2010	Myöhemmin
Pankkilainat kiinteäkorkoiset	16,8	17,1	17,1	17,1	7,5	
Pankkilainat vaihtuvakorkoiset	9,1	9,2	9,3	9,4	14,0	67,6
Rahoitusleasingvelat	3,8	4,1	4,2	1,4	0,9	3,5
Eläkelainat						28,0
Muut lainat	23,0					
Yhteensä	52,7	30,4	30,6	27,9	22,4	99,1

Lyhytaikaiset korolliset velat: 12 kuukauden kuluessa erääntyvät	52,7
Pitkäaikaiset korolliset velat: 12 kuukauden kuluttua erääntyvät	210,4

Suurin osa konsernin rahoitusveloista on lyhytaikaista tai vaihtuvakorkoista, joten niiden kirjanpitoarvon ei katsota poikkeavan olennaisesti niiden käyvästä arvosta. Pitkäaikaisten velkojen käypä arvo lyhennysosuuksia lukuun ottamatta on 212,7 milj. euroa ja kirjanpitoarvo puolestaan 210,4 milj.euroa. Konsernin rahoitusvelat sisältävät USD-määrisiä lentokonerahoituslainoja suojaavat pitkäaikaiset valuutan- ja koronvaihtosopimukset.

Korolliset velat (ml. koron- ja valuutanvaihtosopimukset) jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:	
	2005
EUR	212,5
USD	50,6
Yhteensä	263,1

Korollisten velkojen (sis. koron- ja valuutanvaihtosopimukset) efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvot 31.12.2005	
Pankkilainat	3,6 %

Konsernin kiinteäkorkoiset USD-määräiset lentokonerahoitusvelat on suojattu pitkäaikaisilla valuutan- ja koronvaihtosopimuksilla. Kiinteäkorkoisten johdannaissopimusten nimellisarvon ja käyvän arvon erotus kirjataan oman pääoman suojausrahastoon sekä suojausten kohteena olevat lainat nimellisarvoonsa. Vaihtuvakorkoisten johdannaissopimusten ja niitä vastaavien lainojen käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoituseriin. Vaihtuvakorkoisten USD-määräisten lainojen valuuttakurssiriski on katettu lyhytaikaisilla valuuttajohdannaisilla.

Rahoitusleasingvelat

Vähimmäisvuokrien kokonaismäärä	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Enintään 1 vuosi	4,9	4,9
1 - 5 vuotta	12,8	16,5
Yli 5 vuotta	4,2	5,4
Yhteensä	21,9	26,8
Tulevat rahoituskulut	4,0	5,3
Vähimmäisvuokrien nykyarvo	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Enintään 1 vuosi	3,8	3,6
1 - 5 vuotta	10,5	13,5
Yli 5 vuotta	3,6	4,4
Yhteensä	17,9	21,5
Rahoitusleasingvelkojen kokonaismäärä	17,9	21,5

27. OSTOVELAT JA MUUT VELAT

	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Saadut ennakot	39,5	34,9
Ostovelat	98,9	89,7
Siirtovelat	342,0	333,7
Johdannaisopimuksiin perustuvat velat	5,2	20,8
Muut velat	52,6	24,5
Yhteensä	538,2	503,6
Siirtovelkoihin sisältyvät oleelliset erät	31.12.	31.12.
	2005	2004
Ennakoon myydyt lentokuljetukset	117,2	119,1
Lomapalkkavelka	61,6	59,0
Muut	163,2	155,6
Yhteensä	342,0	333,7

Muut siirtovelat koostuvat useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

28. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

RISKIENHALLINTA FINNAIRISSA

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminnan luonne altistaa yhtiön valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä lentopetrolin hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien aiheuttamaa epävarmuutta kassavirtaan, tulokseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta perustuu hallituksen marraskuussa 2004 hyväksymään riskienhallintapolitiikkaan, jossa määritellään kullekin eri riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot. Rahoitusriskien hallintaa ohjaa ja valvoo rahoitusriskien ohjausryhmä. Riskienhallintapolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle.

Yhtiö käyttää valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden hallinnoimisessa eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohetkellä tulevien kassavirtojen ja sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus) tai taloudellisesti johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojauksena (rahavirtasuojaus) IAS 39-suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti kiinteäkorkoisten valuuttalainojen suojausta, lease-maksujen ja lentokoneostojen valuuttasuojauksia sekä lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojausta.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Polttoaineen hintariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu polttoaineen hintavaihtelusta.

Finnair suojautuu lentopetrolin hintavaihtelulta pelkäästään lentopetrolitermiinien ja -optioiden avulla, joiden kohde-etuutena on Jet Fuel CIF Cargo NWE. Tähän Pohjois- ja Länsi-Euroopan lentopetrolitoimitusten benchmark-hintaindeksiin pohjautuu noin 70 % Finnairin polttoaineen ostosopimuksista. Raakaöljy- tai gasoil-johdannaisia ei tällä hetkellä käytetä.

Finnair noudattaa petrolisuojausissaan aikahajauttamisen periaatetta ja kahden vuoden suojausajajännettä. Riskienhallintapolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että reittiliikenteen (Finnair Oyj:n reittiliikenne, Aero & FlyNordic) suojausaste on lähimmältä puolelta vuodelta yli 50 prosenttia. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulut ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulut nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset kirjataan Finnairissa kahdella eri tavalla. Finnairin reittiliikenteen polttoaineen kulutuksen osalta ensimmäiset noin 35 prosenttiyksikköä käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauksena IAS 39-suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Oman pääoman suojausrahastoon kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Suojauslaskennan ulkopuolisten suojausten - jotka eivät täytä IAS 39-suojauslaskennan kriteerejä - käyvän arvon muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin myös juoksuaikanaan. Alla esitetyt herkkyyshavainnot sisältävät molemmat suojausten kirjaustavat.

Reittiliikenne oli tilinpäätöshetkellä suojannut polttoaineostoistaan 60 % vuoden 2006 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 41 % toiselta vuosipuoliskolta. Matkanjärjestäjien kanssa voimassa olevasta sopimuksesta johtuen lomaliikenne ei tilinpäätöshetkellä ollut erikseen suojannut polttoaineostojaan. Kyseinen hintaklausuuli suojaa lomaliikenteen liikevoittoa merkittävältä lentopetrolin hinnan nousulta.

Tilivuonna 2005 lentotoiminnan polttoaineiden osuus konsernin liiketoiminnan kuluista oli 16,0 %. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää - ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen vuoden 2006 ennustetuilla lentomääriä laskettua - vuosittaista petrolikulua arviolta 33 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä-suojaukset huomioon ottaen-petrolin 10 prosentin nousu lisää kuluja noin 17 miljoonaa euroa.

Valuuttariski

Valuuttariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista. Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneostoista ja lentokoneiden leasing-maksuista.

Konsernin politiikkana on pienentää seuraavan 12 kuukauden kassavirtaan vaikuttava valuuttakurssiriski hyväksyttävälle tasolle. Lisäksi Finnair suojaa 12 kuukauden ylittävää riskiä lentokaluston sitovien ostosopimusten (IAS 39 rahavirtasuojaus) sekä polttoainehankintojen osalta (IAS 39 rahavirtasuojaus).

Konsernin liikevaihdosta noin 68 % kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat ovat Yhdysvaltain dollari, Englannin punta, Japanin jeni, Kiinan yuan ja Ruotsin kruunu.

Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 35 %. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on 65 % kaikista valuuttamääräisistä operatiivisista kuluista. Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasingmaksut ja polttoainekulut. Lisäksi suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Tilinpäätöshetkellä dollarin kymmenen prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa-ilman suojaustoimintaa-positiivisesti vuositulokseen noin 32 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä-suojaukset huomioonottaen-dollarin kymmenen prosentin heikentyminen parantaa tulosta noin 3 miljoonaa euroa. Dollarin vahvistuminen vastaavasti heikentää tulosta. Edellä mainituissa herkkyyсарvoissa dollaririskiön on sisällytetty myyntivaluuttoina olennaiset Kiinan yuan ja Hongkongin dollari, joiden historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on yli 95 prosenttia.

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta.

Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusajaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0-12 kuukautta ja korollisten

velkojen 12–24 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli kolme kuukautta ja korollisten velkojen 15 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa 3,2 milj. euroa ja lainasalkun korkokulua 0,5 milj. euroa. Tilikauden 2005 päättyessä konsernin korollisten lainojen keskiporko oli 3,6 %.

Luottoriski

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä vastapuoliriskirajojen puitteissa sopimuksia vakavaraisten koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa. Rahavaroja sijoitetaan myös konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin.

Likviditeettiriski

Finnair-konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Lentokonehankintojen osalta yhtiön politiikkana on varmistaa rahoitus esimerkiksi lainalupauksilla viimeistään kuusi kuukautta ennen toimitusta. Konsernin likvidit rahoitusvarat olivat tilikauden 2005 päättyessä 418,4 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä oli lisäksi tilinpäätöshetkellä käyttämättä kotimainen yritystodistushjelma määrältään 100 miljoonaa euroa sekä 200 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistun nettovelkaantumisasasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasasteen kovenantitaso on 175 prosenttia, tilinpäätöshetkellä tunnusluku on 66,8 %. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 140 prosenttia.

VALUUTTARISKI

Valuuttajohdannaiset Milj. euroa	31.12.2005 Nimellisarvot	31.12.2005 Käyvät arvot netto
Suojauslaskennassa olevat erät:		
Polttoaineen valuuttasuojaus	168,5	9,4
Lentokoneostojen suojaus	191,6	5,5
Leasemaksujen suojaus	55,2	2,8
Yhteensä	415,3	17,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:		
Kassavirtojen suojaus	107,5	4,7
Taseen suojaus	117,9	1,3
Yhteensä	225,4	6,0

Suojauslaskennassa olevien valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan oman pääoman suojausrahastoon, josta se puretaan tulokseen suojattavaa erää vastaan. Suojauslaskennan ulkopuolisten tulevien kassavirtojen suojausten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman muihin liiketoiminnan kuluihin ja tasesuojausten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoituseriin.

HYÖDYKERISKI

Hyödykejohdannaiset	31.12.2005 Nimellisarvot	31.12.2005 Käyvät arvot netto Milj. euroa
Suojauslaskennassa olevat erät:		
Lentopetrolitermiinit (tonnia)	351 800	11,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:		
Lentopetrolitermiinit (tonnia)	71 700	-2,8
Lentopetrolioptiot (tonnia)		
Ostetut	12 000	0,2
Asetetut	12 000	-0,1

Suojauslaskennassa olevien hyödykejohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan oman pääoman suojausrahastoon, josta se puretaan tulokseen suojattavaa erää vastaan.

Suojauslaskennan ulkopuolisten hyödykejohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman muihin liiketoiminnan kuluihin.

KORKORISKI

Konsernin kiinteäkorkoiset USD-määräiset lentokonerahoitusvelat on suojattu pitkäaikaisilla valuutan- ja koronvaihtosopimuksilla. Kiinteäkorkoisten johdannaissopimusten nimellisarvon ja käyvän arvon erotus kirjataan oman pääoman suojausrahastoon sekä suojausten kohteena olevat lentokonerahoituslainat nimellisarvoonsa.

Vaihtuvakorkoisten johdannaissopimusten ja niitä vastaavien lentokonerahoituslainten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoituseriin.

Vaihtuvakorkoisten USD-määräisten lainojen valuuttakurssiriski on katettu lyhytaikaisilla valuuttajohdannaisilla.

Korollisten velkojen (pankkilainat, eläkelaina) kirjanpitoarvot - sisältäen lainoja suojaavat pitkäaikaiset valuutan- ja koronvaihtosopimukset - jakaantuivat 31.12.2005 valuutoittain seuraavasti:

Valuutta	
Milj. euroa	
EUR	193,6
USD	50,6
Yhteensä	244,2

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset 31.12.2005	Nimellisarvot	Käyvät arvot netto
Milj. euroa		
Suojauslaskennassa olevat erät	61,4	-14,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät	30,1	-9,6
Yhteensä	91,5	-23,8

Oman pääoman suojausrahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat:	2006	2007	2008	2009	2010	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	9,2	2,2	0,2				11,6
Polttoaineen valuuttasuojaus	7,7	1,7					9,4
Leasemaksujen suojaus	2,8						2,8
Lentokoneostojen suojaus	5,7	-0,2					5,5
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-1,0
							28,3

Suojauslaskennassa olevat valuutan- ja koronvaihtosopimukset kirjataan valuuttakurssierojen osalta identtisesti suojattavien lainojen kanssa. Valuutan- ja koronvaihtosopimusten -14,2 milj. euron käyvästä arvosta -13,2 milj. euroa on kirjattu vuoden 2005 ja sitä aiempien tilikausien tuloslaskelmaan valuuttakurssitappioihin. Oman pääoman suojausrahastoon on tilinpäätöshetkellä kirjattu valuutan- ja koronvaihtosopimusten arvostuksia - 1,0 milj. euroa.

RAHOITUSINSTRUMENTTIEN ARVOSTUSPERIAATTEET

Johdannaisinstrumentit arvostetaan taseessa käypään arvoon, joka määritetään arvoksi, jolla instrumentti voitaisiin vaihtaa asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden, toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko myydä tai ostaa. Näiden johdannaisten arvot määritetään seuraavasti:

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatilitetteja ja hyödykehintanoteerauksia.

Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona.

Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona.

Koron- ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona.

Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona.

Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

29. RAHOITUSVAROJEN- JA VELKOJEN KÄYVÄT ARVOT

Milj. euroa	2005 Kirjanpitoarvo	2005 Käypä arvo
Rahoitusvarat		
Muut rahoitusvarat	17,7	17,7
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat	391,7	391,7
Myyntisaamiset ja muut saamiset	247,6	247,6
Hyödykejohdannaiset	8,9	8,9
Valuuttajohdannaiset	23,7	23,7
Rahavarat	26,7	26,7
Yhteensä	716,3	716,3
Rahoitusvelat		
Pankkilainat *	170,4	170,4
Eläkelainat	28,0	28,0
Rahoitusleasing-velat	17,9	17,9
Korkojohdannaiset	23,8	23,8
Ostovelat ja muut velat	598,5	598,5
Yhteensä	838,6	838,6

* Korkojohdannaiset (valuutan- ja koronvaihtosopimukset) sisältyvät muissa liitteissä pankkilainoihin.

Ostovelat ja muut velat sisältävät ostovelat, siirtovelat, eläkevelvoitteet, kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat sekä muut korolliset ja korottomat velat.

Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet:

Sijoitukset luokitellaan kahteen ryhmään, jotka ovat kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät rahoitusvarat ja eräpäivään asti pidettävät rahoitusvarat. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien varojen on tarkoitus tuottaa voittoa lyhyellä aikavälillä ja ne esitetään muissa lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa. Eräpäivään asti pidettävät sijoitukset on tarkoitettu pidettäväksi erääntymiseensä saakka ja ne raportoidaan osana pitkäaikaisia sijoituksia. Tilinpäätöshetkellä konsernin kaikki sijoitukset kuuluvat kaupankäyntitarkoituksessa pidettäviin. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät sijoitukset arvostetaan käypään arvoon käyttämällä tilinpäätöspäivän markkinahintoja ja kassavirtojen nykyarvomenetelmää. Sijoitusten käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan tuloksen rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Kaikki rahoitusvelat arvostetaan efektiivisen koron menetelmällä jaksotettuun hankintamenuun tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti.

Kaikki johdannaiset arvostetaan käypään arvoon. Johdannaisten tarkemmat arvostusperiaatteet on kuvattu liitteessä 28 Rahoitusriskit.

Muiden rahoitusvarojen ja -velkojen käyvän arvon oletetaan vastaavan likipitäen kirjanpitoarvoa niiden lyhyen maturiteetin johdosta tai koska niiden käypiä arvoja ei voida luotettavasti määrittää.

30. TYTÄRYHTIÖT

Konserniyhtiöt	Konsernin omistus %
Finnair Cargo Oy, Helsinki	100,00
Amadeus Finland Oy, Helsinki	95,00
Matkatoimisto Oy Area, Helsinki	100,00
Area Baltica Reisiburoo AS, Viro	100,00
A/S Estravel Ltd, Viro	72,02
Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Helsinki	99,13
Finnair Travel Services Oy, Helsinki	100,00
Finnair Catering Oy, Helsinki	100,00
Finnair Facilities Management Oy, Helsinki	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Helsinki	100,00
A/S Aero Airlines, Viro *	49,00
Finncatering Oy, Vantaa	100,00
Norvista Travel Ltd, Kanada	100,00
Finnhandling Ab, Ruotsi	100,00
Northport Oy, Helsinki	100,00
Nordic Airlink Holding Ab, Ruotsi	100,00
Mikkelin Matkatoimisto Oy, Mikkelä	51,00
Suomen Matkatoimisto Oy, Helsinki	100,00

* A/S Aero Airlines on yhdistelty konserniyhtiönä koska Finnair-konserni käyttää hallituksessa määräysvaltaa.

31. MUUT VUOKRASOPIMUKSET

Konserni vuokralle ottajana

Vähimmäisvuokrat ovat seuraavat ei-purettavista olevista vuokrasopimuksista:				
	Lentokoneet 31.12. 2005	Lentokoneet 31.12. 2004	Muut 31.12. 2005	Muut 31.12. 2004
Milj. euroa				
alle vuoden	95,8	80,9	12,3	12,6
yli 1 - enintään 2 vuotta	80,5	66,3	10,5	13,3
yli 2 - enintään 3 vuotta	78,0	52,6	7,4	11,5
yli 3 - enintään 4 vuotta	66,8	50,0	6,0	7,9
yli 4 - enintään 5 vuotta	52,9	38,5	5,9	6,6
yli 5 vuotta	116,9	101,6	0,0	0,0
Yhteensä	490,9	389,9	42,1	51,8

Konserni on vuokrannut toimitiloja sekä lentokoneita ja muuta käyttöomaisuutta ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja. Konserni on vuokrannut lentokoneita 36 kappaletta erimittaisilla vuokrasopimuksilla.

32. VAKUUDET JA VASTUUSITOUMUKSET

	31.12. 2005	31.12. 2004	
Milj. euroa			
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	260,1	230,8	
Pantit konserniyhtiöiden puolesta	0,0	0,0	
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	414,2	79,6	
Muiden puolesta annetut takaukset	0,0	0,0	
Yhteensä	674,3	310,4	
	2006	2007 -	Yhteensä
Investointisitoumukset	185,9	109,2	295,0

Investointisitoumukset ovat sovittujen lentokonehankintojen investointisitoumuksia. Konserni on ilmoittanut 7.12.2005 hankkivansa 12 uutta Airbus-laajarunkokonetta. Koneiden hankinnasta on tehty esisopimukset, mutta lopullisia kauppakirjoja ei olla vielä allekirjoitettu. Uusien Airbusien hankintasisoumukset eivät sisälly edellä esitettyyn summaan. Tilauksen arvon arvioidaan olevan yli miljardi euroa.

Johdannaissopimukset 31.12.2005	Nimellisarvo 31.12.2005	Käypä arvo	Nimellisarvo 31.12.2004	Käypä arvo
Milj. euroa				
Valuuttajohdannaiset				
Termiinkaupat	640,7	23,7	297,1	-18,4
Optiosopimukset				
Ostetut	0,0	0,0	23,5	0,1
Asetetut	0,0	0,0	23,5	-0,3
Valuutanvaihtosopimukset	91,5	-23,8	96,0	-41,6
Korkojohdannaiset				
Termiinisopimukset	20,0	0,4	0,0	0,0
Optiosopimukset				
Ostetut	25,4	0,0	22,0	
Asetetut	50,9	-0,1	44,0	
Johdannaissopimukset yhteensä	828,6	0,3	506,2	-60,8
Muut johdannaissopimukset				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	423 500	8,8	270 900	3,0
Lentopetroloptiot				
Ostetut, tonnia	12 000	0,2	33 000	0,1
Asetetut, tonnia	12 000	-0,1	33 000	-0,9

33. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Lähipiirin kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:		
Tavaroiden ja palvelujen myynnit, milj. euroa	2005	2004
Tytäryhtiöt	228,3	206,4
Osakkuusyhtiöt	0,0	0,0
Johto	0,0	0,0
Tavaroiden ja palvelujen ostot, milj. euroa		
Tytäryhtiöt	381,9	350,6
Osakkuusyhtiöt	0,1	0,0
Johto	0,0	0,0

Lähipiirin kanssa toteutetut tavaroiden ja palvelujen myynnit vastaavat riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimintoja.

Konsernitilinpäätös ei sisällä avoimia saamis- ja velkasaldoja lähipiirien kanssa. Erillisyhtiöiden tilinpäätökset sisältävät tytäryhtiöiden keskinäisiä ja emoyhtiön välisiä saamis- ja velkasuhteita.

Tilikaudella eikä vertailutilikaudella ole kirjattu luottotappioita lähipiiritapahtumista.

Takaukset ja muut vastuut lähipiirin puolesta on esitetty liitetiedossa 32.

Johdon työsuhte-etuudet on esitetty liitetiedossa 7. Johtoon kuuluville henkilöille ei ole myönnetty lainoja.

34. RIIDAT JA OIKEUDENKÄYNNIT

31.12.2005 olivat vireillä seuraavat merkittävät riita-asiat:

Flying Finn Oy:n konkurssipesä on nostanut takaisinsaantikanteen Finnairia vastaan takaisinsaantilain 5 ja 10 §:ien perusteella. Perittäväksi on vaadittu 373 539,50 euroa. Finnair on kiistänyt vaatimuksen. Asia on vireillä Helsingin käräjäoikeudessa.

Transpert Oy on esittänyt Finnairille 500 000 euron suuruisen vahingonkorvausvaateen alihankintasopimuksen päättämisen vuoksi. Finnair on kiistänyt vaateen.

Finnair Oyj:tä ja Finnair Cargo Oy:tä vastaan vuonna 2000 nostettu rahdin katoamista koskeva n. 1 miljoonan euron määräinen vahingonkorvauskanne on edelleen vireillä Helsingin käräjäoikeudessa.

Australiassa yhtiötä vastaan nostettu DVT kanne on edelleen vireillä. Vaatimuksen suuruutta ei ole ilmoitettu yhtiölle.

Tilinpäätöksessä ei ole tehty varauksia liittyen riita-asioihin tai oikeudenkäynteihin.

35. TILINPÄÄTÖKSEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair Oyj:ssä ei ollut merkittäviä tilikauden jälkeisiä tapahtumia.

36. SIIRTYMINEN IFRS-TILINPÄÄTÖKSEEN

Kuten liitetietojen kohdassa 2 on todettu, tämä on Finnair-konsernin ensimmäinen IFRS-periaatteiden mukaisesti laadittu tilinpäätös. Siirtyminen IFRS-raportointiin on muuttanut raportoituja tilinpäätöslaskelmia, niiden liitetietoja sekä laadintaperiaatteita verrattuna aikaisempiin tilinpäätöksiin. Liitetiedoissa esitettyjä tilinpäätöksen laadintaperiaatteita on sovellettu 31.12.2005 päättyneeseen tilikauteen, vertailuvuonna 31.12.2004 päättyneeseen tilikauteen sekä avaavaan IFRS-taseeseen 1.1.2004 (konsernin IFRS-raportointiin siirtymispäivä lukuun ottamatta standardeja IAS 32 ja IAS 39). Finnair Oyj on julkaissut 29.4.2005 erillisen tiedotteen siirtymisestä kansainväliseen tilinpäätöskäytäntöön, jossa on esitetty IFRS periaatteen mukainen tilinpäätös 31.12.2004 sekä siirtymispäivän avaava IFRS - tase 1.1.2004. Ennen IFRS-standardien käyttöönottoa Finnair-konsernin tilinpäätökset on laadittu suomalaisen tilinpäätösnormiston (FAS) mukaisesti.

TÄSMÄYTYSLASKELMA FAS-TULOSLASKELMAN JA IFRS-TULOSLASKELMAN VÄLILLÄ

Milj. euroa	FAS esitys 1.1.–31.12. 2004	FAS muutokset	FAS vertailu- kelpoinen 1.1.–31.12. 2004	IFRS oikaisu 2004	IFRS 1.1.–31.12. 2004	Viite
Liikevaihto	1 698,4	-9,6	1 688,8	-5,9	1 682,9	A
Valmistus omaan käyttöön	1,4	0,0	1,4	0,0	1,4	
Liiketoiminnan muut tuotot	26,7	-2,6	24,1	-0,1	24,0	B
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,6	0,0	0,6	-0,6	0,0	E
Liiketoiminnan kulut	-1 608,7	12,2	-1 596,5	23,3	-1 573,2	C
Poistot ja arvonalentumiset	-101,4	0,0	-101,4	-2,7	-104,1	D
Liikevoitto	17,0	0,0	17,0	14,0	31,0	
Rahoitustuotot	16,2	0,0	16,2	6,3	22,5	F
Rahoituskulut	-22,0	0,0	-22,0	-1,5	-23,5	G
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,0	0,0	0,0	0,6	0,6	E
Voitto ennen veroja	11,2	0,0	11,2	19,4	30,6	
Tuloverot	0,8	0,0	0,8	-5,6	-4,8	H
Tilikauden voitto	12,0	0,0	12,0	13,8	25,8	
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	11,8	0,0	11,8	13,8	25,6	
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2	

TÄSMÄYTYSLASKELMA FAS-TASEEN JA IFRS-TASEEN VÄLILLÄ

Milj. euroa	FAS 31.12.2004	IFRS Oikaisu	IFRS 31.12.2004	Viite
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Aineettomat käyttöomaisuushyödykkeet	36,8	0,0	36,8	I
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	865,8	8,0	873,8	J
Osuudet osakkuusyrityksissä	3,2	0,0	3,2	K
Muut rahoitusvarat	23,6	0,0	23,6	
Laskennalliset verosaamiset	0,0	21,2	21,2	L
Yhteensä	929,4	29,2	958,6	
Lyhytaikaiset varat				
Vaihto-omaisuus	47,2	-0,5	46,7	M
Myyntisaamiset ja muut saamiset	209,9	-0,9	209,0	N
Muut rahoitusvarat	261,9	0,0	261,9	
Rahavarat	29,6	0,0	29,6	
Yhteensä	548,6	-1,4	547,2	
Varat yhteensä	1 478,0	27,8	1 505,8	

Milj. euroa	FAS 31.12.2004	IFRS Oikaisut	IFRS 31.12.2004	Viite
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	72,1	0,0	72,1	
Muu oma pääoma	545,1	-26,3	518,8	O
	617,2	-26,3	590,9	
Vähemmistöosuus	1,2	0,0	1,2	O
Oma pääoma yhteensä	618,4	-26,3	592,1	
Pitkäaikaiset velat				
Laskennalliset verovelat	110,4	10,4	120,8	P
Eläkevelvoitteet	0,0	9,9	9,9	Q
Korolliset velat	207,3	17,9	225,2	R
Korottomat velat	4,7	0,0	4,7	
	322,4	38,2	360,6	
Lyhytaikaiset velat				
Korolliset velat	45,7	3,6	49,3	R
Ostovelat ja muut velat	491,5	12,3	503,8	S
	537,2	15,9	553,1	
Velat yhteensä	859,6	54,1	913,7	
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 478,0	27,8	1 505,8	

LISÄTIETOJA TÄSMÄYTYSLASKELMIIN VERTAILUKELPOISUUS

Konserni on vuonna 2005 muuttanut kirjauskäytännön IFRS:n mukaiseksi ja tästä syystä vuoden 2004 suomalaisen kirjanpitokäytännön mukaiset luvut on muutettu vertailukelpoiksi IFRS:n mukaan. Muutokset ovat vaikuttaneet esitettyyn liikevaihtoon, muihin tuottoihin ja eri kululajeihin, mutta eivät liikevoittoon.

A) LIIKEVAIHTO

IFRS-raportoinnissa kiinteistöihin liittyvä liikevaihto raportoidaan liiketoiminnan muissa tuotoissa, mikä on pienentänyt liikevaihtoa tilikauden 2004 aikana 5,9 miljoonaa euroa.

B) LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

Liiketoiminnan muut tuotot ovat IFRS:ssä pienemmät pääosin siitä syystä, että suomalaisessa kirjanpitokäytännössä muihin tuottoihin sisältyy osakkuusyrityksen osakkeiden myyntivoittoa tilikauden 2004 aikana 6,3 miljoonaa euroa. IFRS-raportoinnissa voitot myytävissä olevista osakkeista raportoidaan liikevoiton jälkeen rahoitustuottojen ryhmässä. Osakkuusyritysten osakkeiden myyntivoitto on realisoitunut kokonaisuudessaan kaudella Q1/2004 ollen 6,3 miljoonaa euroa. Kiinteistöihin liittyvän liikevaihdon sisällyttäminen liiketoiminnan muihin tuottoihin kasvattaa niitä tilikauden 2004 aikana 5,9 miljoonaa euroa. Myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen tuloksena on syntynyt rahoitusleasingsovelmus, jonka pohjalta kirjanpitoarvon ylittävä myyntitulo tuloutetaan vuokra-ajan kuluessa. Liiketoiminnan muihin tuottoihin sisältyy tilikaudella 2004 tuloutusta 0,2 miljoonaa euroa.

C) LIIKETOIMINNAN KULUT

Henkilöstökulut

Suomalaisen kirjanpitokäytännön mukaan konsernin eläkevastuu on kirjattu paikallisten säännösten mukaan. Eläkkeisiin liittyvät vakuutusmaksut ja eläkesäätiön kannatusmaksut on kirjattu vuosikuluna siten, että suomalaisen kirjanpitokäytännön mukainen eläkevastuu on kokonaisuudessaan katettu. Eläkesäätiön kokonaisvastuu ja sen kattaminen on esitetty liitetiedoissa. IFRS-raportointiin siirryttäessä kaikista etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä on kirjattu lisävastuuta. IFRS-käytännön vaikutus on pienentänyt henkilöstökuluja tilikauden 2004 aikana 27,6 miljoonaa euroa ja osakepalkkiojärjestelmän mukainen kulukirjaus Q4/2004 on kasvattanut henkilöstökuluja 0,2 miljoonaa euroa.

Muut vuokrat

Muiden vuokratulujen pienentyminen johtuu pääosin myynti- ja takaisinvuokraussopimuksista ja vuokrausopimuksista, jotka käsitellään IFRS-raportoinnissa rahoitusleasingsovelmuksina. Suomalaisen kirjanpitokäytännön mukaan näiden sopimusten perusteella kirjatut vuokratulot olivat tilikauden 2004 aikana 4,9 miljoonaa euroa. IFRS-raportoinnissa nämä kustannukset on jaettu korkokustannuksiin, jotka on esitetty rahoituserissä sekä pääomakustannuksiin, jotka lisäävät siirtymähetkellä taaseessa olevaa rahoitusvuokrausopimusten velkaa. Tilikaudella 2004 nämä kustannukset lyhentävät syntyntä velkaa.

Kaluston aineostot ja huolto

Yhtiö on aikaisemmin kirjannut omien lentokoneiden raskashuollot kuluksi huollon suorittamiskuukautena. IFRS:ssä uusien lentokoneiden hankinnan yhteydessä raskashuoltokomponentti ja vanhojen lentokoneiden arvioidut ja tehdyt raskashuollot aktivoidaan erillisinä rungon arvosta. Huoltoaktivointi poistetaan tasapoistoina huoltojakson aikana. Kirjauskäytännön muutos toteutettiin suomalaisessa kirjanpitokäytännössä jo vuonna 2004, mistä syystä IFRS-käytäntö ja FAS-käytäntö ovat yhteneviä. Yhtiö on kirjannut vuokrattujen lentokoneiden raskashuollot kuluksi huollon suorittamiskuukautena. IFRS:ssä lentokoneen rungon ja moottoreiden osalta tehdään huoltokulujen jaksotus huoltojaksolle. Kirjauskäytännön muutoksesta johtuen kaluston aineosto- ja huoltokulut ovat kasvaneet tilikauden 2004 aikana 9,1 miljoonaa euroa.

Myynti- ja markkinointikulut

Markkinointikulujen muutos johtuu erilaisesta jaksotuskäytännöstä IFRS-raportoinnissa ja FAS-raportoinnissa, sen vaikutus on ollut tilikauden 2004 aikana 0,2 miljoonaa euroa markkinointikuluja pienentävä.

F) RAHOITUSTUOTOT

Nettovoitot myytävissä olevista osakkeista

IFRS-raportoinnissa myytävissä olevien osakkeiden myynnin yhteydessä realisoituneet nettovoitot esitetään omana eränään rahoitustuotoissa. Suomalaisessa kirjanpitokäytännössä ne esitettiin liiketoiminnan muissa tuotoissa. Vuonna 2004 rahoitustuotoihin sisältyy nettovoittoa osakkuusyrityksen myynnistä 6,3 miljoonaa euroa, joka on realisoitunut kaudella Q1/2004.

	FAS 1.1.–31.12.2004	IFRS Oikaisut	IFRS 1.1.–31.12.2004
Rahoitustuotot			
Korkotuotot	9,3	0,0	9,3
Osinkotuotot	0,6		0,6
Nettovoitot osakkuusyritysten myynnistä	0,0	6,3	6,3
Muut rahoitustuotot	6,3		6,3
Yhteensä	16,2	6,3	22,5

G) RAHOITUSKULUT

Rahoituskuluihin on IFRS-käytännössä kirjattu myös rahoitusleasingosimpuksien velasta maksetut korot tilikauden 2004 aikana 1,5 milj. euroa.

	FAS 1.1.–31.12.2004	IFRS Oikaisut	IFRS 1.1.–31.12.2004
Korkokulut	-11,7	-1,5	-13,2
Muut rahoituskulut	-10,3		-10,3
Yhteensä	-22,0	-1,5	-23,5

H) TULOVEROT

Siirryttäessä IFRS-kirjauskäytäntöön oikaisujen kaikista eristä on kirjattu laskennallisen veron osuus, ja sen vaikutus on tilikauden 2004 aikana 5,6 miljoonaa euroa tulosta huonontava.

D) POISTOT

Rahoitusleasingosimpuksiksi on IFRS:ssä tulkittu maakaluston myynti- ja takaisinvuokraus sekä eräät kiinteistöjen vuokrasopimukset. IFRS:ssä nämä myydyt varat ja vuokrasopimuksen mukaiset kiinteistöt on palautettu taseeseen. Näiden sopimusten pohjalta poistot ovat kasvaneet tilikauden 2004 aikana 2,7 miljoonaa euroa.

E) OSUUS OSAKKUSYRITYSTEN TULOISTA

Suomalaisessa tilinpäätöskäytännössä osuudet osakkuusyritysten tuloksista verojen jälkeen sisältyvät liikevoittoon. IFRS-raportoinnissa osuudet osakkuusyritysten tuloksista ennen veroja raportoidaan liikevoiton jälkeen ja vastaava vero-osuus veroissa.

I) AINEETTOMAT KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEET LIIKEARVO

Suomalaisen kirjanpitokäytännön mukaan konserniliikearvo on laskettu hankintahinnan ja tytäryhtiön hankintahetken oman pääoman erotuksena, joka on kohdistettu niihin tytäryhtiön omaisuuseriin, joista eron on katsottu johtuvan. IFRS-raportoinnissa hankittavan tytäryhtiön varat ja velat arvostetaan hankintahetken käypään arvoon. Yhtiön kaikki liikearvot koostuvat ennen 1.1.2004 hankituista tytäryhtiöistä. Hankintamenolaskelmia ei ole oikaistu, josta syystä IFRS-raportoinnin ja suomalaisen kirjanpitokäytännön välillä ei ole syntynyt eroa. Liikearvon arvonalentumistestaus tehdään vuosittain perustuen yksikön kerrytettävissä olevaan rahamäärään. Tilikautena 2004 ei ole ollut tarvetta liikearvon arvonalentumiskirjaukseen.

J) AINEELLISET KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEET

Siirtymähetken 1.1.2004 lisäykset 16,9 miljoonaa euroa johtuvat myynti- ja takaisinosto- sekä muista rahoitusleasingsopimuksista ja vähennykset 6,1 miljoonaa euroa johtuvat raskashuoltoaktivointien poistoista. Tilikauden lopussa niiden vaikutus oli 8,0 miljoonaa euroa.

K) OSUUDET OSAKKUUSYRITYKSISSÄ

Osakkuusyritysten tasearvojen IFRS-raportointi on yhtenevä suomalaisen kirjanpitokäytännön kanssa. Hankinta-ajankohdan investointi kirjataan hankintamenon määräisenä.

L) LASKENNALLISET VEROSAAMISET

Suomalaisen kirjanpitokäytännön mukaan laskennalliset verosaamiset on netotettu laskennallisten verovelkojen kanssa. IFRS-raportoinnissa osa laskennallisista verosaamisista ei täyty

IAS 12 mukaista kuittausoikeutta laskennallisia verovelkoja vastaan ja ne on esitetty laskennallisena verosaamisena taseessa. Näiden vaikutus on taseessa 1.1.2004 8,6 miljoonaa euroa ja 31.12.2004 7,8 miljoonaa euroa laskennallisia verosaamisia lisäävä. Muu laskennallisten verosaamisten kasvu 19,6 miljoonaa euroa IFRS-raportointiin siirryttäessä johtuu etuuspohjaisiin eläkevastuisiin, huoltoaktivointeihin ja huoltojaksotuksiin liittyvistä väliaikaisista eroista. Näiden vaikutus tilikauden lopussa on 13,4 miljoonaa euroa.

M) VAIHTO-OMAISUUS

IFRS-raportoinnissa tietty kiinteiden kulujen osuus aktivoidaan vaihto-omaisuuteen omavalmistuksen ja keskenäisten töiden osalta. Suomalaisessa kirjanpitokäytännössä kiinteitä kuluja ei ole aktivoitu vaihto-omaisuuteen. IFRS-raportoinnissa vaihto-omaisuuden arvo perustuu omaisuuden nettorealisointiarvoon kun taas suomalaisessa kirjanpitokäytännössä tehdään tarvittaessa epäkuranttiusvähennys. IFRS-käytännön vaikutus 1.1.2004 on ollut 0,3 miljoonaa euroa vaihto-omaisuuden arvoa lisäävä ja tilikauden lopussa 0,5 miljoonaa euroa alentava.

N) MYYNTISAAMISET JA MUUT SAAMISET

Myyntisaamisten ja muiden saamisten vähennys johtuu pääosin markkinointikulujen erilaisesta käsittelystä IFRS-käytännössä ja suomalaisessa kirjanpitokäytännössä. IFRS-raportoinnissa tietyt markkinointikulut on kirjattu suoraan kuluksi, kun taas suomalaisessa kirjanpitokäytännössä ne on jaksotettu meno tulon kohdalle -periaatteen mukaisesti. IFRS-kirjauskäytäntö on pienentänyt siirtosaamisten arvoa aloittavassa taseessa 1,1 miljoonaa euroa ja tilikauden lopussa 0,9 miljoonaa euroa.

O) OMA PÄÄOMA

Milj. euroa	Edellisten					
	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Omat osakkeet	Pääoma- laina	Yhteensä
Oma pääoma 31.12.2003, FAS	72,0	5,6	147,7			
IFRS:ään siirtymisen vaikutukset						
Huoltoaktivoinnit					-6,1	
Huoltojaksotukset					-3,0	
Eläkevelvoitteet					-37,4	
Rahoitusleasing					-9,2	
Muut					-0,7	
Laskennalliset verot					16,4	
Oma pääoma, emoyhtiön osakkeenomistajat	72,0	5,6	147,7		348,3	579,3
Vähemmistöosuus						1,2
Oma pääoma 1.1.2004, IFRS						580,5
Muuntoerot					0,0	0,0
Osingonjako					-8,5	-8,5
Uusmerkintä	0,1					0,1
Pääomalaina					-5,7	-5,7
Omien osakkeiden hankinta				2,3	-2,3	0,0

	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Omat osakkeet	Edellisten tilikausien voitto	Pääoma- laina	Yhteensä
Muut muutokset		0,1					0,1
Tilikauden voitto					25,6		25,6
Oma pääoma, emoyhtiön osakkeenomistajat	72,1	5,7	147,7	2,3	363,1	0,0	590,9
Vähemmistöosuus							1,2
Oma pääoma 31.12.2004, IFRS							592,1

P) LASKENNALLISET VEROVELAT

Suomalaisen laskentakäytännön mukainen laskennallisten verosaatavien ja -velkojen netotus on purettu. IFRS-raportoinnissa laskennalliset verosaatatavat on kirjattu pitkäaikaisiin saamisiin ja vastaavasti laskennalliset verovelat ovat kasvaneet. Kirjauskäytännön muutos on kasvattanut laskennallisia verovelkoja 8,6 miljoonaa euroa IFRS-raportointiin siirryttäessä. Muu laskennallisten verovelkojen 3,2 miljoonaa euroa IFRS-raportointiin siirryttäessä johtuu huoltojaksotuksiin ja vaihto-omaisuuteen liittyvistä väliaikaisista eroista.

Q) ELÄKEVELVOITTEET

Suomalaisen kirjanpitokäytännön mukaan konsernin eläkevas-
tuut on pääsääntöisesti kirjattu paikallisten säännösten mukaan. IFRS-raportointiin siirryttäessä kaikista etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä on kirjattu lisävastuuta. Konserni on soveltanut IFRS 1:n mukaista mahdollisuutta kirjata kaikkien eläkejärjestelyiden kumulatiiviset vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot siirtymähetken taseeseen. IFRS-raportointiin siirryttäessä eläkevelvoitteet kasvoivat 37,5 miljoonaa euroa ollen tilikauden päätyttyessä 9,9 miljoonaa euroa.

R) KOROLLISET VELAT JA MUUT VELAT

IFRS-raportoinnin tietyt rahoitusleasingsopimukset, lähinnä myynti- ja takaisinvuokraus- sekä eräät muut vuokrasopimukset on kirjattu taseeseen ja ne lisäävät korollisia pitkäaikaisia velkoja siirtymähetkellä 24,9 miljoonaa euroa ja 31.12.2004 21,5 miljoonaa euroa.

S) OSTOVELAT JA MUUT VELAT

Ostovelkojen ja muiden velkojen kasvu IFRS-raportointiin siirryttäessä johtuu pääosin etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä, huoltojaksotuksista ja myynti- ja takaisinvuokrasopimuksen tuloksena syntyneestä rahoitusleasingsopimuksesta, jonka poh-

jalta kirjanpitoarvon ylittävä myyntitulo tuloutetaan vuokra-ajan kuluessa.

Kasvu on kirjattu siirtovelkoihin ja sen vaikutus siirtymähetkellä huoltojaksotusten osalta on 3,0 miljoonaa euroa sekä jaksotetun myyntitulon osalta 1,1 miljoonaa euroa. Vastaavat erät tilikauden päätyttyessä ovat huoltojaksotuksen osalta 11,4 miljoonaa euroa sekä jaksotetun myyntitulon osalta 0,9 miljoonaa euroa. Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt on esitetty omana eränään taseessa.

Tämän siirtymätiedotteen jälkeen IFRS-oikaisujen verokannan muutos 1,1 milj. euroa on huomioitu vähentämällä laskennallista verosaamista ja vastaavasti edellisen vuoden voittovaroja. Siirtymätiedotteen jälkeen on samalle veronsaajalle kuuluvia laskennallisia veroja netotettu IAS 12, kohdan 71 mukaisesti 1.1.2004 5,2 milj. euroa ja 31.12.2004 4,4 milj. euroa. Samalla on huomioitu 31.12.2004 IFRS-oikaisujen verokannan muutos 1,1 milj. euroa vähentämällä laskennallisia verosaamisia ja vastaavasti edellisen vuoden voittovaroja.

Siirtymätiedotteen jälkeen pitkäaikaisista rahoitusvaroista 31.12.2004 on siirretty lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin 6,3 milj. euroa noteerattuja ja noteeraamattomia osakkeita.

TÄSMÄYTYSLASKELMA 1.1.2005 IAS 32- JA IAS 39-STANDARDIEN KÄYTTÖÖNOTON VAIKUTUKSISTA

Finnair siirtyi noudattamaan IAS 32- ja 39-tilinpäätöskäytäntöä 1.1.2005, jolloin useiden rahoitusserien osalta kirjauskäytäntö muuttui. IAS 39 -suojauslaskennassa olevien johdannaisten negatiivinen käypä arvo 13,4 miljoonaa euroa kirjattiin rahoitusvelkoihin, oman pääoman suojausrahasto aleni vastaavalla määrällä. Muita käyvän arvon ja suomalaisen tilinpäätöskäytännön välisiä negatiivisia eroja kirjattiin 3,3 miljoonaa euroa rahoitusvelkoihin, edellisten tilikausien voittovarot alenivat 2,5 miljoonaa euroa verovelalla vähennettynä ja vastaavasti laskennalliset verosaamiset kasvoivat 0,8 miljoonaa euroa.

37. EMOYHTIÖN TALOUDELLISIA LUKUJA

Alla esitetyt luvut eivät ole IFRS:n mukaisia lukuja.

FINNAIR OYJ:N TULOSLASKELMA		
Milj. euroa	1.1.2005– 31.12.2005	1.1.2004– 31.12.2004
Liikevaihto	1 494,6	1 357,0
Valmistus omaan käyttöön	0,8	1,5
Liiketoiminnan muut tuotot	14,4	17,6
LIIKETOIMINNAN TUOTOT	1 509,8	1 376,1
LIIKETOIMINNAN KULUT		
Materiaalit ja palvelut	577,1	504,2
Henkilöstökulut	343,6	334,0
Poistot	22,5	31,1
Liiketoiminnan muut kulut	563,5	577,9
	-1 506,7	-1 447,2
LIIKEVOITTO/ - TAPPIO	3,1	-71,2
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	7,4	16,3
VOITTO/TAPPIO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	10,5	-54,9
Satunnaiset erät	2,0	53,3
VOITTO/TAPPIO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	12,5	-1,6
Välittömät verot	-5,6	-4,0
TILIKAUDEN VOITTO/TAPPIO	6,9	-5,6

FINNAIR OYJ:N TASE				
Milj. euroa	31.12.2005		31.12.2004	
VASTAAVAA				
PYSYVÄT VASTAAVAT				
Aineettomat hyödykkeet	33,8		24,4	
Aineelliset hyödykkeet	77,7		75,2	
Sijoitukset				
Osuudet saman konsernin yrityksissä	430,7		415,8	
Osuudet osakkuusyrityksissä	2,4		2,4	
Omat osakkeet	0,0		2,3	
Muut sijoitukset	1,2	545,8	2,7	522,9
VAIHTUVAT VASTAAVAT				
Vaihto-omaisuus	41,7		42,7	
Pitkäaikaiset saamiset	191,6		209,9	
Lyhytaikaiset saamiset	261,0		277,1	
Rahoitusarvopaperit	381,2		261,1	
Rahat ja pankkisaamiset	24,7	900,2	23,1	813,9
		1 446,0		1 336,8
VASTATTAVAA				
OMA PÄÄOMA				
Osakepääoma	73,8		72,0	
Osakeanti	0,6		-	
Ylikurssirahasto	16,0		5,7	
Omien osakkeiden rahasto	0,0		2,3	
Vararahasto	147,7		147,7	
Käyvän arvon rahasto	15,5		0,0	
Edellisten tilikausien voitto	288,9		307,6	
Tilikauden voitto / tappio	6,9	549,4	-5,6	529,7
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ		-		-
VIERAS PÄÄOMA				
Laskennallinen verovelka	11,9		3,5	
Pitkäaikainen vieraspääoma	199,9		210,7	
Lyhytaikainen vieras pääoma	684,8	896,6	592,9	807,1
		1 446,0		1 336,8
Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat, milj. euroa				
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden alussa		298,4		
Osingonjako		-8,5		
Omat osakkeet ja IAS 32/39		-1,1		
Käyvän arvon rahasto		15,6		
Tilikauden voitto		6,9		
Yhteensä		311,3		

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

Tilinpäätöksen 31.12.2005 mukaan konsernin jakokelpoiset voittovarot ovat 352 565 811,72 euroa ja emoyhtiön jakokelpoiset voittovarot 311 291 840,17 euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,25 euroa osakkeelta, yhteensä 21 701 028,25 euroa ja loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 15. päivänä helmikuuta 2006
Finnair Oyj:n hallitus

Christoffer Taxell

Kari Jordan

Markku Hyvärinen

Veli Sundbäck

Helena Terho

Kaisa Vikkula

Jukka Hienonen
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnair Oyj:n osakkeenomistajille

Olemme tarkastaneet Finnair Oyj:n kirjanpidon, tilinpäätöksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.-31.12.2005. Hallitus ja toimitusjohtaja ovat laatineet toimintakertomuksen ja EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaan laaditun konsernitilinpäätöksen sekä emoyhtiön Suomessa voimassa olevien määräysten mukaisesti laaditun tilinpäätöksen, joka sisältää emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot. Suorittamamme tarkastuksen perusteella annamme lausunnon konsernitilinpäätöksestä sekä emoyhtiön tilinpäätöksestä ja hallinnosta.

Tilintarkastus on suoritettu hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Kirjanpitoa sekä tilinpäätöksen laatimisperiaatteita, sisältöä ja esittämistapaa on tällöin tarkastettu riittävässä laajuudessa sen toteamiseksi, ettei tilinpäätös sisällä olennaisia virheitä tai puutteita. Hallinnon tarkastuksessa on selvitetty emoyhtiön hallituksen jäsenten sekä toimitusjohtajan toiminnan lainmukaisuutta osakeyhtiölain säännösten perusteella.

Konsernitilinpäätös

Konsernitilinpäätös antaa EU:ssa käyttöön hyväksytyjen IFRS-standardien ja samalla kirjanpitolaain tarkoittamalla tavalla oikeat ja riittävät tiedot konsernin toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta. Konsernitilinpäätös voidaan vahvistaa.

Emoyhtiön tilinpäätös ja hallinto

Emoyhtiön tilinpäätös on laadittu kirjanpitolaain sekä tilinpäätöksen laatimista koskevien muiden säännösten ja määräysten mukaisesti. Tilinpäätös antaa kirjanpitolaissa tarkoitetulla tavalla oikeat ja riittävät tiedot emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta. Tilinpäätös voidaan vahvistaa sekä vastuuvapaus myöntää emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta. Hallituksen esitys voitonjakokelpoisten varojen käsittelystä on osakeyhtiölain mukainen.

Helsingissä 3. päivänä maaliskuuta 2006

PricewaterhouseCoopers Oy
KHT-yhteisö

Eero Suomela
KHT

Jyri Heikkinen
KHT

LIITE A: FINNAIR GROUP OYJ:N YHTIÖJÄRJESTYS

1 §

Yhtiön nimi on Finnair Oyj ja sen kotipaikka on Helsinki. Yhtiön toiminimi on ruotsiksi Finnair Abp ja englanniksi Finnair Plc.

2 §

Yhtiön toimialana on lentoliikenteen harjoittaminen matkustajia, tavaroita ja postia kuljettamalla sekä lentokoneiden, niiden osien ja tarvikkeiden myynti, vuokraus ja korjaus, hotelli-, huolinta-, matkatoimisto- ja muu lentoliikenteeseen liittyvä toiminta.

3 §

Yhtiön hallintoelimet ovat hallitus ja toimitusjohtaja. Yhtiölle voidaan nimittää myös toimitusjohtajan sijainen. Hallitukseen kuuluu puheenjohtaja sekä vähintään neljä (4) ja enintään seitsemän (7) muuta jäsentä.

4 §

Hallituksen puheenjohtajan ja muut jäsenet valitsee ja heidän palkkioistaan päättää varsinainen yhtiökokous. Hallituksen jäsenten toimikausi päättyy ensimmäisen valintaa seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä. Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan.

5 §

Hallitus on päätösvaltainen kun enemmän kuin puolet jäsenistä on kokouksessa saapuvilla.

6 §

Yhtiötä edustavat hallituksen puheenjohtaja ja yhtiön toimitusjohtaja sekä toimitusjohtajan sijainen, kukin erikseen yksin sekä hallituksen jäsenet kaksi yhdessä. Hallitus voi antaa muille nimeltä mainituille henkilöille kullekin oikeuden edustaa yhtiötä yhdessä hallituksen jäsenen tai toisen edustamiseen oikeutetun henkilön kanssa.

Hallitus voi myös antaa prokuroita.

7 §

Yhtiön tilit päätetään vuosittain joulukuun 31 päivänä ja tilinpäätöksen tulee olla jätettynä tilintarkastajille ennen maaliskuun 31 päivää.

8 §

Yhtiön hallintoa ja tilejä tarkastamaan valitaan varsinaisessa yhtiökokouksessa kaksi tilintarkastajaa sekä heille kaksi varamiestä. Tilintarkastajan ja hänen varamiehensä tulee olla Keskuskauppakamarin hyväksymä tilintarkastaja tai Keskuskauppakamarin hyväksymä tilintarkastusyhteisö. Tilintarkastajien tulee antaa tarkastuskertomuksensa ennen huhtikuun 15 päivää.

Tilintarkastajien toimikausi päättyy ensimmäisen valintaa seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä.

9 §

Yhtiöllä on vararahasto.

10 §

Kutsu yhtiökokoukseen on toimitettava yhtiön osakkaille ilmoittamalla siitä vähintään kahdessa Helsingissä ilmestyvässä päivälehdessä aikaisintaan kaksi kuukautta ja viimeistään 17 päivää ennen kokousta.

11 §

Osakkaat kokoontuvat vuosittain varsinaiseen yhtiökokoukseen, joka pidetään viimeistään toukokuun kuluessa. Saadakseen osallistua yhtiökokoukseen on osakkeenomistajan tehtävä ennakoilmoitus siinä paikassa ja viimeistään sinä päivänä, joka on mainittu kokouskutsussa. Viimeinen ennakoilmoittautumispäivä voi olla aikaisintaan kymmenen päivää ennen kokousta.

12 §

Varsinaisessa yhtiökokouksessa noudatetaan seuraavaa työjärjestystä:

- 1) kokous avataan;
- 2) kokoukselle valitaan puheenjohtaja, joka kutsuu pöytäkirjan pitäjän;
- 3) todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus;
- 4) valitaan pöytäkirjan tarkastaja;
- 5) laaditaan läsnäolevista osakkeenomistajista, asiamiehistä ja avustajista luettelo, johon merkitään kunkin osakkeenomistajan osakkeiden lukumäärä;
- 6) esitetään yhtiön ja konsernin tilinpäätös;
- 7) esitetään tilintarkastuskertomus;
- 8) päätetään yhtiön ja konsernin tilinpäätöksen vahvistamisesta;
- 9) päätetään taseen osoittaman voiton käyttämisestä;
- 10) päätetään vastuuvapauden myöntämisestä hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle;
- 11) määrätään hallituksen jäsenten ja tilintarkastajien lukumäärä sekä heidän palkkionsa;
- 12) valitaan hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet;
- 13) valitaan tilintarkastajat ja varatilintarkastajat;
- 14) käsitellään osakkaiden osakeyhtiölain 5 luvun 5 § mukaisesti mahdollisesti esittämät asiat; sekä
- 15) käsitellään kokouskutsussa mainitut muut asiat.

13 §

Yhtiön osakkeet kuuluvat arvo-osuusjärjestelmään.

YHTIÖ

Finnair Oyj
Tietotie 11 A
01053 Helsinki

PÄÄJÄRJESTÄJÄT

Danske Markets
Fabianinkatu 23
00130 Helsinki

UBS Investment Bank
1 Finsbury Avenue
London EC2M 2PP
United Kingdom

TALOUELLINEN NEUVONANTAJA

Aventum Partners Ltd
Eteläesplanadi 14
00130 Helsinki

OIKEUDELLISET NEUVONANTAJAT

Yhtiölle kansainvälisesti ja Suomessa:

White & Case LLP		
Eteläranta 14	5 Old Broad Street	1155 Avenue of the
00130 Helsinki	London EC2N 1DW	Americas
	United Kingdom	New York, New York 10036
		United States

Pääjärjestäjille Suomessa:

Roschier Asianajotoimisto Oy
Keskuskatu 7A
00100 Helsinki

TILINTARKASTAJA

PricewaterhouseCoopers Oy
Itämerentori 2
FI-00101 Helsinki
Finland

