

Sänkt prisnivå drog ned resultatet för första halvåret till en rejäl förlust

Nyckeltalen för det andra kvartalet 2009 i sammandrag

- Omsättningen sjönk med 21,6 % till 427,4 milj. euro (545,2 milj.).
- Passagerartrafiken per flugen personkilometer minskade med 8,5 % jämfört med året innan, kabinfaktorn steg med 2,5 procentenheter till 71,9 % (69,4 %).
- Enhetsintäkterna från flygverksamheten gick ned med 14,9 %, enhetskostnaderna ökade med 2,8 %
- Rörelseresultatet blev en förlust på 32,5 miljoner euro (en vinst på 20,1 milj.).
- Det operativa resultatet, det vill säga rörelsevinsten utan realisationsvinster, engångsposter och förändringar i verkligt värde på derivat blev -56,9 milj. euro (+4,6 milj.).
- Resultatet före skatt utgjorde -35,3 miljoner euro (+18,5 milj.).
- Nettoskuldsättningsgraden per den sista juni uppgick till 43,2 % (-15,7 %) och nettoskuldsättningsgraden justerad för leasingåtaganden till 117,1 % (39,6 %).
- Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av juni till 266,0 milj. euro (437,1 milj.).
- Soliditeten var 34,9 % (45,7 %).
- Eget kapital per aktie utgjorde 5,90 euro (8,25 euro).
- Resultatet per aktie blev -0,20 euro (0,12 euro).
- Avkastningen på sysselsatt kapital var -9,5 % (-11,9 %).

Jämförelsedata för 2008 anges inom parentes efter nyckeltalen för 2009.

VD Jukka Hienonens kommentar till delårsresultatet:

Vi befinner oss i den djupaste kris som den här branschen någonsin upplevt. Även Finnair har drabbats av drastiskt sjunkande genomsnittspriser till följd av minskat affärsresande. Omsättningen har sjunkit på grund av vikande efterfrågan och en lägre prisnivå.

Nuvarande resultatutveckling frestar på Finnairs soliditet. Vi har via olika finansieringskällor säkrat vår kassaställning så att den inte ska äventyras medan vi genomför våra storinvesteringar. Trots det blir vi tvungna att vidta radikalare åtgärder för att återställa lönsamheten.

Vi har under de senaste åren lagt ned mycket arbete på att identifiera möjliga effektiviseringsområden för att kunna anpassa de operativa kostnaderna till lägre intäkter. De fasta kostnaderna i ett flygbolag står redan per definition för en betydande andel av den totala kostnadsmassan. Medan omsättningen rasat har vi kunnat konstatera att det finns en hel del styva strukturer som försvårar en anpassning av de rörliga kostnaderna.

Det har visat sig svårt att öka flexibiliteten i arbetskraftskostnaderna. Förklaringen är att det under goda tider har skapats anställningsvillkor som förefaller omöjliga att uppdatera så att de bättre skulle reflektera världen i dag.

Vi har under de senaste åren fört täta dialoger med alla sju personalorganisationer. Samtalsklimatet har för det mesta varit konstruktivt. Dessa positiva samtal har dessvärre sällan lett till konkreta avtal som kunde ha bevarat företagets lönsamhet och samtidigt räddat jobben. Uppsägningar eller permitteringar har blivit enda utvägen.

Men det finns ett lysande undantag: Finnair Teknik, där vi har fått till stånd ett stabiliseringsavtal. Samtliga fem personalorganisationer inom enheten har träffat ett avtal med Finnair om temporära och flexibla lösningar. I avtalet ingår en modell för extra bonus som betalas ut om lönsamheten förbättras.

Eftersom vi inte har lyckats åstadkomma några avtal med de andra affärsenheterna kommer vi att inleda nya MBL-förhandlingar med hela personalen för att uppnå de sparmål som vi aviserat.

Vi kommer att genomföra investeringarna i en modernare flotta under 2009 som planerat. Under de närmaste åren kommer vi dock att försöka senarelägga leveranserna av nya plan.

De positiva signalerna är få, men värt att nämnas är att punktligheten förbättrats markant och att resultaten i de opinionsundersökningar som gjorts med kunderna visar att kundservicen är högt uppskattad.

Vi står inför tuffa tider. Tack vare en klart formulerad strategi samt en stark finansiell position är företagets möjligheter att ta sig ur svårigheterna bättre än för de flesta flygbolag, men det förutsätter att effektiviseringsåtgärderna genomförs fullt ut och att det sker en förändring i organisationskulturen.

Marknader och allmän översikt

Flyget har fått ta stryk av en historiskt sett mycket djup långkonjunktur. Krisen har ytterligare förvärrats allt efter som första hälften av året gått. Flygbolagens lönsamhetsutveckling har snabbt vänt nedåt. Genomsnittsintäkterna har gått ned som en följd av att affärsresorna kraftigt minskat i antal och att priserna på flygbiljetter sjunkit på grund av överkapacitet på marknaden.

Finnairkoncernens omsättning sjönk med över 20 procent. Den största omsättningsminskningen skedde inom Reguljärtrafik där antalet betalda personkilometer gick ned med sju procent under första hälften av 2009. Tack vare kapacitetsnedskärningar ökade kabinfaktorn dock med ett par procentenheter.

Lägre intäkter från reguljärtrafiken räknat i absoluta tal, sjunkande snittpriser och alltför lågsamma kostnadsminskningar har sammantaget lett till att lönsamheten kraftigt fallit från året innan. Affärsresandet på Finnairs flyg har gått ned med över 30 procent. En del av efterfrågan för tjänsteresor styrs i dag mot lägre reseklasser. Efterfrågan på fritidsresor har ökat med hjälp av priskampanjer.

Semestertrafik visar en fortsatt god lönsamhet trots svagare efterfrågan och lägre omsättning. Finnair Semesterflyg har anpassat kapaciteten och utbudet av paketresor till efterfrågan.

Finnairs fraktrafik sjönk med drygt 20 procent under det första halvåret och följde därmed den allmänna konjunkturen. Volymminskningen har planat ut under sommarmånaderna. Det råder överkapacitet på marknaden, vilket innebär ytterligare press på prisnivån. Våra fraktbolag har anpassat personalantal och kostnader till aktuella frakt- och postvolymmer.

Finnairkoncernens negativa kassaflöde i förening med investeringsprogrammet har medfört en svagare kapitalstruktur. Vi har en rätt måttlig skuldsättningsgrad i jämförelse med andra bolag i branschen. Det finns många olika aktörer på marknaden som erbjuder finansiering. Vi strävar dock efter att dra ned investeringsnivån för år 2010. För att frigöra kapital håller vi på att förbereda försäljning och återhyrning av en del av vårt eget fastighetsbestånd.

Under de senaste 15 månaderna har Finnair startat effektiviseringsprogram för att uppnå besparingar på totalt 200 miljoner euro och förbättra lönsamheten. Cirka 120 miljoner euro av sparmålen i programmen ska nås med lägre personalkostnader. I stället för att helt sonika minska personal vinnlägger vi oss om att hitta flexibla lösningar för att dra ned enhetskostnaden för arbete.

Som ett led i sparåtgärderna och affärsutvecklingen kommer vi i början av hösten att omorganisera verksamheten genom att eliminera överlappande funktioner och effektivisera planering och genomförande av produktionen. Dessutom räknar vi med att uppnå synergifördelar genom att samordna verksamhet mellan enheterna.

Moderniseringen av långdistansflottan och leveranserna av nya plan har löpt enligt plan. Finnairs flotta utökades med tre nya bredbukiga Airbus A330 under det andra kvartalet utöver det exemplar som levererades under det första kvartalet. Det femte planet av samma typ anländer i november.

Ekonomiskt resultat 1.4–30.6.2009

Omsättningen sjönk under det andra kvartalet med 21,6 procent till 427,4 miljoner euro (545,2 milj.). Koncernens operativa rörelseresultat exklusive realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar, poster av engångskaraktär och förändringar i verkligt värde på derivat minskade till -56,9 miljoner euro (+4,6 milj.). Den justerade rörelsevinstmarginalen var -13,3 procent (+0,8 %). Resultatet före skatt utgjorde -35,3 miljoner euro (+18,5 milj.).

En positiv post på 24,2 miljoner euro (12,6 milj.) till följd av förändringar i verkligt värde på derivat fördes till resultatet. Förändringar i verkligt värde på derivat får ingen kassaflödeseffekt.

Passagerartrafikens kapacitet drogs ned med 11,7 procent och antalet betalda passagerarkilometer minskade med 8,5 procent. Antalet betalda passagerarkilometer inom trafiken på Asien sjönk med 10,8 procent och inom Semestertrafik med

5,9 procent. Den totala kabinfaktorn steg från året innan med 2,5 procentenheter till 71,9 procent. Den transporterade godsmängden minskade med 24,0 procent.

De sammanlagda enhetsintäkterna från Reguljärtrafik och Semestertrafik per passagerarkilometer gick ned med 15,9 procent. Intäkterna per passagerare sjönk med 17,2 procent. Enhetsintäkterna från frakttrafiken räknat i tonkilometer minskade med 33,1 procent. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och frakttrafiken gick ned med 14,9 procent.

De operativa kostnaderna i euro sjönk under rapportperioden med 13,0 procent samtidigt som omsättningen krympte med 21,6 procent. Därmed försämrades den operativa lönsamheten avsevärt. Enhetskostnaderna inom Flygtjänster steg med 2,8 procent. Resultateffekterna av påbörjade sparprogram för det andra kvartalet är drygt 20 miljoner euro.

Bränslekostnaderna minskade med 18,2 procent under det andra kvartalet jämfört med april – juni föregående år. Orsaken var dels det sjunkande oljepriset, dels minskad förbrukning. Bränslekostnader per tonkilometer gick ned med 5,4 procent. Vid en jämförelse av bränslekostnaderna bör även realiserade vinster och förluster på bränsle- och valutasäkringsinstrument beaktas. Posten materialinköp och service av flygplan inkluderar överlåtelseservice för Boeing MD-11.

Trafikavgifterna samt kostnaderna för incheckning och catering minskade betydligt. Främsta orsaken var kapacitetsneddragningar. Kostnaderna för försäljning och marknadsföring sjönk med över 18 procent till följd av lägre försäljningsprovisioner. Det berodde på mindre försäljning via resebyråer och minskat code share-samarbete (försäljning av biljetter till andra flygbolag).

Moderniseringen av den interkontinentala flottan har framskridit planenligt. Under det andra kvartalet förvärvades tre nya plan av typen Airbus A330, vilket medförde ökade avskrivningar.

Ekonomiskt resultat 1.1–30.6.2009

Omsättningen under januari – juni gick ned med 15,7 procent till 943,1 milj. euro (1 118,1 milj.). Koncernens operativa rörelseresultat utan realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar, förändringar i verkligt värde på derivat och omstruktureringskostnader av engångskaraktär minskade till -104,4 milj. euro (+12,4 milj.). Den justerade rörelsevinstmarginalen var -11,1 procent (+1,1 %). Resultatet före skatt blev -60,3 miljoner euro (+22,8 milj.). Förändringar i verkligt värde på derivat gav en positiv påverkan med 47,6 miljoner euro (12,5 milj.) på resultatet för de sex första månaderna 2009.

Kapaciteten räknat i antal flygstolar minskades med 6,3 procent under januari – juni och antalet betalda passagerarkilometer sjönk med 4,0 procent. Trafiken till och från Asien gick ned med 7,0 procent. Kabinfaktorn steg från föregående år med 1,8 procentenheter till 74,1 procent. Den transporterade godsmängden minskade med 21,9 procent jämfört med året innan.

Koncernens totala enhetsintäkter från passagerartrafiken per betalda personkilometer sjönk med 13,6 procent. Intäkterna per passagerare gick ned med 12,1 procent. Enhetsintäkterna från frakttrafiken per tonkilometer minskade med 25,9 procent. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och frakttrafiken sjönk med 12,1 procent.

De operativa kostnaderna i euro gick ned under rapportperioden med 8,6 procent samtidigt som omsättningen krympte med 15,7 procent. Enhetskostnaderna inom flygtrafiken mätt i utbudna tonkilometer ökade med 1,6 procent. Övriga hyror steg med över 27 procent jämfört med föregående år. Det berodde huvudsakligen på att Finnair Semesterflyg hyrde in en Airbus A330 från Air Europa under det första kvartalet.

Nettokassaflödet från den löpande verksamheten minskade från 86,5 miljoner euro året innan till -114,8 miljoner euro. Det lägre kassaflödet förklaras av att resultatet var negativt samt att leverantörsskulderna minskade. Mindre leverantörsskulder berodde bland annat på minskade inköp av bränsle. Förändringen av nettorörelsekapitalet hade en positivare påverkan på kassaflödet under det andra kvartalet än under det första, men blev lägre än förutsett. Bokningsläget med förutbetalda biljetter var sämre än väntat.

Resultatet per aktie för januari – juni blev -0,35 euro (0,15).

Investeringar, finansiering och riskhantering

Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av juni till 266,0 milj. euro (437,1 milj.). Finnair upptog ett nytt långfristigt pensionslån på 85 miljoner euro under det andra kvartalet.

Nettoskuldsättningsgraden (gearing) uppgick i slutet av juni till 43,2 procent (-15,7 %). Justerat för leasingåtaganden var nettoskuldsättningsgraden 117,1 procent (39,6 %). Soliditeten utgjorde 34,9 procent (45,7 %). Finnairs soliditet är god jämfört med andra bolag i branschen.

Säkerställda men outnyttjade kreditavtal uppgår till sammanlagt 200 miljoner euro. Finnair har också beviljats en kredit på 250 miljoner euro från Europeiska Investeringsbanken. Vi har dessutom en möjlighet att återlåna pensionsmedel på cirka 350 miljoner euro hos Pensionsförsäkringsbolaget Ilmarinen. Båda kreditformerna kräver en bankgaranti.

Vi avser att minska investeringarna från de ursprungliga 300 miljoner euro under 2010 bland annat genom att senarelägga leveranserna av nya bredbukiga plan.

Finnair ansöker om finansiering för tre bredbukiga Airbus A330 hos exportkreditinstituten i ägarländerna av företaget Airbus. Köpare av Airbusplan har erbjudits denna kreditmöjlighet.

Investeringarna under årets andra kvartal uppgick till 199,3 miljoner euro (80,4 milj.). De bestod bland annat av tre plan av typen Airbus A330. Kassaflödeseffekten efter investeringar i flygplan och tillhörande utrustning inklusive förskottsbetalningar var

cirka 305 miljoner euro under januari – juni. Programmet för köp av nya plan och relaterad utrustning kommer att ge en kassaflödeseffekt på drygt 400 miljoner euro under 2009.

För att frigöra kapital håller vi på att förhandla om försäljning och återhyrning av några fastigheter som ligger på flygplatsområdet. Ett kortfristigt företagscertifikatprogram på 200 miljoner euro ökar den finansiella flexibiliteten ytterligare. Vid bokslutstillfället hade 105 miljoner euro av krediten utnyttjats.

I överensstämmelse med den policy för finansiell riskhantering som Finnairs styrelse antagit har vi säkrat våra inköp av flygbränsle för reguljärtrafiken till 71 procent för de närmaste sex månaderna och därefter för följande 24 månader enligt en fallande skala. Finnair Semesterflyg prissäkrar förväntad bränsleförbrukning enligt avtalat trafikprogram inom ramen för koncernens säkringspolicy. Som prissäkringsinstrument för bränslet används huvudsakligen derivat som är knutna till priserna på flygfotogen och gasolja.

Förändring i verkligt värde på derivat som sker under ett kvartal redovisas i Finnairs resultaträkning till dess att derivaten förfaller. I enlighet med IFRS-principerna avses en orealiserad värderingsförlust. Posten ger ingen kassaflödeseffekt och ingår inte i det operativa rörelseresultatet. Förändringen i verkligt värde på derivat gav en positiv resultatpåverkan med 47,6 miljoner euro under januari – juni.

I det operativa rörelseresultatet ingår realiserade förluster på 91,0 miljoner euro från försäljning av derivat under januari – juni. Under det andra kvartalet var förlusterna 40,8 miljoner euro. Beloppet redovisas på raden Bränsle. Det omfattar både valutaderivat och bränslederivat.

Eget kapital innehåller en säkringsfond. Det är en rörlig post som direkt påverkas av förändringar i oljepris och valutor. Postens värde var -62 miljoner euro vid rapporttillfället. I beloppet ingår valutaderivat och bränslederivat samt vissa mindre finansiella poster minskat med uppskjuten skatt.

Förstärkningen av USA-dollar gentemot euron jämfört med året innan påverkade inte Finnairs resultat under det första halvåret i någon högre grad tack vare valutasäkringar. I slutet av juni var 66 procent av den dollardominerade valutakorgen säkrad för 12 månader framåt.

Aktier

Finnair hade ett marknadsvärde på 481,8 miljoner euro (594,6 milj.) vid NASDAQ OMX Helsinki (Helsingforsbörsen) den 30 juni 2009. Sista betalkursen på aktien var 3,76 euro. Den högsta kurs som noterades för Finnairs aktie under januari – juni var 5,24 (8,49) euro, den lägsta noteringen var 3,52 (4,61) euro och medelkursen var 4,36 (6,83) euro. Antal omsatta aktier uppgick till 6,8 (43,2) miljoner stycken med ett värde på 29,8 miljoner euro (295,4).

Totala antalet utestående aktier i Finnair per den 30 juni 2009 var 128 136 115 stycken. Finska staten innehade 55,8 (55,8) procent av aktierna i Finnair, medan

andelen utländska direkt- och förvaltarregistrerade aktieinnehav utgjorde 18,3 (16,6) procent.

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

Administration

Verkställande direktören Jukka Hienonen har den 6 augusti sagt upp sig av personliga skäl. Hienonen lämnar bolaget inom sex månader i enlighet med sitt kontrakt.

Förändringar i organisationen

Finnairkoncernen omorganiserar och omstrukturerar verksamheten från och med den 1.10.2009 som ett led i effektiviseringspaketet. Syftet med den planerade omorganiseringen är att koncentrera all verksamhet inom Finnair Reguljärflyg och Finnair Semesterflyg till ett affärsområde samt skapa en tydligare samordning mellan rörelsedrivande enheter och affärsstödjande koncernstaber. På så sätt kan vi eliminera överlappningar inom stabsfunktionerna.

Den nya organisationen kommer att ha tydligare ansvarsområden och skapa förutsättningar för en effektivare användning av resurserna. Koncerngemensamma funktioner bildas bland annat inom områdena IT, personal och ekonomistyrning. Också resurshantering och affärsverksamhetsplanering på lång sikt blir en del av koncernadministrationen.

Personal

Medelantalet anställda i Finnairkoncernen uppgick till 9 098 (9 573) personer under januari – juni, en minskning med fem procent jämfört med föregående år. Reguljärtrafik hade 4 034 anställda och Semestertrafik 495 anställda. Det sammanlagda antalet anställda inom teknik, catering och markservice var 3 447 personer. Resetjänster hade 979 anställda. Personalen inom övrig verksamhet uppgick till 143 personer.

Finnair har gällande kollektivavtal med sex personalorganisationer. De löper fram till våren 2010. Förhandlingar kommer ändå att föras med Luftfartsunionen, de tekniska och högre tjänstemännenn och ingenjörerna inom Finnair under hösten 2009 för att nå en löneuppgörelse för det sista avtalsåret. Om förhandlingarna inte leder till enighet, kan avtalen uppsägas att förfalla den 30.9.2009.

Piloternas kollektivavtal löpte ut den sista november 2008. Förhandlingar om ett nytt avtal inleddes förra hösten och pågår fortfarande. De största meningsskiljaktigheterna mellan arbetsgivaren och Finlands Trafikflygarförbund som företrädar piloterna gäller pensionsförmåner, gränser för företagsledningens befogenheter och arbetstidsmodeller.

MBL-förhandlingar som syftar till att uppnå lägre personalkostnader fortsatte inom Finnairs åtskilliga affärsenheter även under det andra kvartalet. Totalt mer än 6 000 anställda inom Finnairkoncernen berörs av sparåtgärderna i form av permitteringar.

Längden på permitteringarna varierar i regel från två veckor till tre månader. Fram till slutet av juni hade antalet anställda inom Finnairkoncernen minskat genom neddragningar med närmare 600 personer jämfört med året innan.

Finnairs ledning ordnade en serie möten med personalorganisationerna där vi diskuterade olika möjligheter att spara personalkostnader som alternativ till uppsägningar och permitteringar. Bara inom Finnair Teknik ledde samtalen fram till förhandlingsresultat om ett stabiliseringsavtal med personalen. Det innebär flexibla lösningar för att förbättra produktiviteten. I avtalet ingår en modell för extra bonus som gör det möjligt att återbetala gjorda inbesparingar om Finnair Teknik förbättrar det operativa resultatet. Med hjälp av avtalet når vi cirka 14 miljoner euro av det totala sparmålet på 70 miljoner euro.

Nya MBL-förhandlingar kommer att föras inom de andra enheterna under slutet av sommaren och början av hösten i avsikt att göra besparingar på 15 procent av personalkostnaderna eller 70 miljoner euro enligt tidigare uppsatt mål. De personalförsänkningar som uppkommer genom omorganiseringen är ett led i detta program.

Antalet anställda vid resebyråerna har dragits ned med 12 procent eller 156 personer jämfört med juni 2008. Dessutom är hela personalen permitterad i fyra till nio veckor.

Förändringar i flygflottan

Finnair Aircraft Finance Oy som ingår i affärsområde Regljärtrafik förvaltar Finnairkoncernens flotta. Finnairkoncernen hade totalt 67 plan i trafik den sista juni 2009. Medelåldern på Finnairs flotta är 6,3 år. De plan som används på linjerna inom Europa är omkring fem år i genomsnitt.

Tre nya bredbukiga maskiner av typen Airbus A330-300 levererades under det andra kvartalet. Ytterligare en ny Airbus A330-300 kommer att sättas in på långdistanslinjerna under 2009. Finnair har i dag totalt 12 långdistansplan. Airbusmaskinerna ersätter tre återstående plan av modellen Boeing MD-11 som kommer att tas ur vår flotta före slutet av mars 2010. Vi kommer att försöka senarelägga leveranserna av nya plan under de närmaste åren för att säkra en fortsatt sund kapitalstruktur.

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

Miljö och samhällsansvar

Finnair tar hänsyn till miljöaspekter i all verksamhet och allt beslutsfattande.

Vi började systematiskt förnya vår flygflotta 1999. Flygplansserierna Airbus A320 och Embraer som används inom Europa och på inrikeslinjerna representerar den senaste teknologin. En modern flotta är mindre miljöbelastande i fråga om koldioxidutsläpp och buller. Det förnyelseprogram som pågår för långdistansflottan kommer att ha en

väsentlig påverkan på utsläppsmängderna. Airbus A330 bidrar till att dra ned index för bränsleförbrukning och utsläpp med cirka tjugo procent per passagerare jämfört med MD-11-planen.

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

Vi bedriver ett aktivt miljösamarbete tillsammans med våra intressenter. En ny utsläppsräknare togs fram i maj. Vid samma tid publicerades vår redogörelse över miljöansvar. Vi har dessutom redovisat vår miljöpåverkan inom ramen för det globala projektet CDP (Carbon Disclosure Project) under tre år i rad.

Kati Ihamäki, miljödirektör för Finnair, har utsetts till en av 15 medlemmar i Environmental Committee inom IATA.

Utvecklingen inom affärsområdena under det andra kvartalet

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

Reguljärtrafik

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

Affärsområdets omsättning under det andra kvartalet sjönk med 24,9 procent till 329,0 miljoner euro (438,0 milj.). Rörelseresultatet blev en förlust på 55,9 miljoner euro (en vinst på 1,3 milj.).

Reguljärflyg hade en passagerarvolym på drygt 1,5 miljoner resenärer under april – juni. Minskningen jämfört med föregående år var tio procent. Antal betalda personkilometer gick ned med nio procent från året innan samtidigt som kapaciteten minskades med nästan 13 procent. Därmed steg kabinfaktorn inom Reguljärtrafik med 2,5 procentenheter till 70 procent.

Enhetsintäkterna från den reguljära passagerartrafiken gick ned med 18,2 procent under det andra kvartalet. Påskens placering i mars eller april gör att den infaller antingen under det första eller det andra kvartalet. Det påverkar efterfrågan och snittintäkterna i viss mån. Färre affärsresor företas såväl under själva påskveckan som veckan före och efter. I år firades den i april, vilket bidrog till att försämra

enhetsintäkterna under det andra kvartalet. Den allmänna nedgången på affärsresemarknaden var dock främsta orsaken till den svaga prisutvecklingen.

Rapporterna om H1N1-virusets spridning ledde till minskad efterfrågan på vissa asiatiska marknader.

Frakter svarar för drygt tio procent av de totala intäkterna från reguljärtrafiken. Lönsamheten inom vår frakttrafik har snabbt försämrats till följd av de globala konjunkturerna. Enhetsintäkterna från den reguljära frakttrafiken minskade med 33,6 procent under april – juni. Den totala transporterade fraktvolymen inom reguljärtrafiken räknat i tonkilometer gick ned med 24,0 procent.

Vi har skurit ned utbudet i vårt linjenät genom att minska antalet flygturer inom Europa samt till och från Asien. Även om vi öppnat sommardestinationer i Europa också denna säsong är antalet stolar lägre än förut. Under sommarmånaderna flyger vi tre extraturer per vecka till Tokyo och New York. Tokyolinjen trafikeras varje dag och sträckan Helsingfors – New York tio gånger i veckan. Antalet utbudna passagerarkilometer inom reguljärtrafiken under 2009 är nästan åtta procent lägre med nuvarande trafikprogram än året innan. Kapacitetsnedskärningarna har medfört att vår genomsnittliga kabinfaktor mätt i antal flygtimmar per dygn minskat med cirka 15 procent.

Ankomstpunktligheten inom reguljärtrafiken förbättrades under april – juni jämfört med året innan. Den steg med 11,7 procentenheter till 89,5 procent (77,8 %). Finnair ingår i tätgruppen av europeiska flygbolag när det gäller punktlighet.

Även våra fraktbolag Finnair Cargo Oy och Finnair Cargo Terminal Operations Oy har drabbats av konjunkturedgången. Efterfrågan på flygfrakt har globalt sjunkit med över 20 procent. Ett växande överutbud har dessutom lett till brant fallande priser.

Vi har genomfört en kraftfull anpassning av verksamheten inom våra fraktbolag. Framför allt Terminal Operations har lyckats dimensionera personalresurserna till de minskade fraktvolymerna. Enhetskostnaderna håller dock inte jämna steg med den negativa utvecklingen av enhetsintäkterna, vilket tär på lönsamheten.

Semestertrafik

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

Semestertrafik tappade 6,4 procent i omsättning under det tredje kvartalet. Den föll från 84,8 miljoner till 79,4 miljoner euro. Affärsområdets operativa rörelseresultat blev en vinst på 2,9 miljoner euro (en förlust på -2,5 milj.).

Finnair Semesterflyg transporterade 257 500 resenärer under det andra kvartalet, vilket var en minskning med cirka sex procent jämfört med föregående år. Intäkterna per passagerarkilometer sjönk med 5,9 procent. Kabinfaktorn uppgick till 81,8 procent, som var i nivå med året innan.

Recessionen och den ekonomiska osäkerheten återspeglas i konsumenternas beteende och försäljningen av paketresor. Kunderna bokar sina biljetter så sent som möjligt före avresan. Researrangörerna blir tvungna att sälja allt fler resor med sistaminutenrabatter, vilket betyder att lönsamheten i branschen blir lidande. Researrangörerna har bantat ned produktionen för innevarande sommarsäsong med omkring tio procent jämfört med året innan. Den estniska paketresemarknaden har praktiskt taget halverats. Trots en starkt vikande efterfrågan på semesterresor i Ryssland ökar Aurinkomatkat sin försäljning där.

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

Försäljningen av semesterresor för nästa vintersäsong har haft en betydligt trögare start än för ett år sedan, då efterfrågan var rekordstor. Researrangörernas kapacitetsneddragningar gör det svårare för Finnair Semesterflyg att utnyttja flottan effektivt under det andra halvåret.

Flygtjänster

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

Flygtjänsters omsättning sjönk med 8,9 procent till 101,6 miljoner euro (111,5 milj.) under det andra kvartalet. Det operativa rörelseresultatet minskade med 4,6 miljoner euro och blev -0,2 miljoner euro (4,4 milj.).

Det stabiliseringsavtal som nåtts inom Finnair Teknik ökar enhetens konkurrenskraft kostnadsmässigt, vilket gör det möjligt att etablera nya externa kundrelationer.

Finnair Catering har en lönsam verksamhet även om omsättningen sjunkit som en följd av minskade passagerarvolymer. Enheten har genomfört anpassningsåtgärder så att arbetsstyrkan ska vara rätt dimensionerad till efterfrågan på måltider ombord.

Omsättningen inom markservicebolaget Northport minskade på grund av färre flygturer. En stor fast kostnads massa bidrog till ökade enhetskostnader.

Resetjänster

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

Affärsområdets omsättning under april – juni gick ned med 18,9 procent till 16,7 milj. euro (20,6 milj.). Det operativa rörelseresultatet sjönk till -0,9 miljoner euro (1,4 milj.).

Merparten av försäljningen genom Finnairs resebyråer utgörs av affärsresor. Det exceptionellt branta raset i affärsresandet som började hösten 2008 fortsatte under våren 2009. Affärsresevolymen beräknas ha minskat med 20-30 procent jämfört med året innan. Vissa större kundföretag har dragit ned på antalet tjänsteresor med hela 70 procent.

Det har skett en strukturell förändring inom affärsresandet och vi kan troligen räkna med att den blir bestående även efter recessionen. Lågkonjunkturen har även påverkat konsumenternas resande i viss utsträckning. Allt fler köper sina resor via Internet och priset är en väsentlig faktor när de fattar köpbeslut.

Area, SMT och Estravel har anpassat sin kostnadsstruktur till det nya marknadsläget. Kontor har stängts, personal har minskats och projekten kretsar främst kring utveckling av elektronisk kommunikation samt effektivisering och automatisering av processer. Sparåtgärderna kommer att ge effekt i form av bättre resultat mot slutet av året.

Area inledde samarbete med kooperativa affärskedjan S-gruppen genom att producera resetjänster för medlemmarna via webbtjänsten S-Matkat.fi. Finlands Resebyrå som är landets äldsta i branschen firade hundraårsjubileum i april. Det har varit en mer dramatisk efterfrågenedgång för resetjänster i Baltikum än i Finland.

Tjänster och produkter för flygtrafik

Finnair har 55 reguljära direktflyg i veckan till nio destinationer i Asien under sommarsäsongen. Våra asiatiska destinationer är Bangkok, Delhi, Hongkong, Nagoya, Osaka, Peking, Shanghai, Seoul och Tokyo. Mumbailinjen trafikeras inte under sommarsäsongen.

Vi kan erbjuda anslutningsflyg till vårt Asiennät från 34 flygplatser i Europa och från tio inrikesdestinationer. Samtidigt har vi ett stort utbud av nonstopflyg från Finland till övriga Europa.

Under sommarsäsongen flyger vi även till Ljubljana, Kraków, Venedig, Pisa och Bergen. Ljubljana började trafikeras i slutet av mars. I början av april öppnades linjerna till Kraków och Venedig. Flygturerna till Pisa och Bergen startade i maj.

Finnair och italienska Meridiana inledde ett code share-samarbete i juni med gemensamma flygningar från Helsingfors till Cagliari och Olbia på Sardinien, Palermo på Sicilien samt från Finnairs destinationer Amsterdam, Rom och Paris till Florens.

Under juni – september flyger våra långdistansplan till Tokyo varje dag i stället för normalt fyra dagar i veckan och trafikerar New Yorklinjen tio gånger per vecka.

Finnair och Cathay Pacific som är allianspartner i **oneworld** påbörjade code share mellan Hongkong och Brisbane i Australien i maj.

Finnair Semesterflygs flotta består av sju Boeing 757-plan. Under sommarsäsongen går Finnair Semesterflygs plan i chartertrafik samt flyger på så kallade semesterlinjer till bland annat Boston och Toronto.

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

Vår egen Airbus A330-300 används förutom i semestertrafiken även på våra linjer till och från Asien. Planet har därför en affärsklass med 42 säten. På semesterflygen byter affärsklassen namn till Comfort Class. Den är försedd med liggstolar och erbjuder ett bredare servicesortiment.

Finnair har introducerat Altea Departure Control System, en ny generations lösning för effektivare incheckning och ramphantering samt service vid utgångarna till flygen.

Risker och osäkerhetsfaktorer under den närmaste framtiden

Flyget hör globalt sett till de mest konjunkturkänsliga branscherna. Utvecklingen av BNP och den internationella handeln påverkar i hög grad efterfrågan på flygresor och flygfrakt. Ett svagare konsumentförtroende i Finland kan dämpa köplusten, vilket får effekter för Semestertrafik och fritidsresor inom Reguljärtrafik. Kunder som hamnat i ekonomiska svårigheter ökar risken för framtida kreditförluster. Inneliggande passagerar- och fraktbokningar omfattar en så kort period att det är svårt att blicka långt in i framtiden.

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

Spridningen av H1N1-viruset kan förorsaka temporär nedgång i efterfrågan och ökad frånvaro för personalen på grund av sjukdomen. Detta kan medföra ökade kostnader och kortvarig brist på resurser.

Det kritiska läget på finansmarknaden har medfört högre finansiella kostnader än förutsett. Finanskrisen påverkar våra förutsättningar att finansiera förnyelsen av flygflottan. Det gäller främst kostnaderna för främmande kapital och prisnivån på leasingkontrakt.

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

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

Finnair har en sÄkringspolicy som dÄmpar prisfluktuationerna för bränsle. Vi har sÄkrat över 70 procent av den förväntade kostnaden för flygfotogen under de närmaste sex månaderna. Det gör att ett sjunkande marknadspris ger en lägre bränslenota först efter en viss fördröjning. Merparten av sÄkringsförlusterna uppkommer under det första halvåret. Även konkurrenternas policy för bränslesÄkring påverkar Finnairs relativa kostnadskonkurrensposition. Våra viktigaste konkurrenter har samma riktlinjer för sin sÄkringspolicy som vi. Om marknadspriset på bränsle stiger, minskar våra sÄkringsförluster.

Utsikter

Vi förutspår att efterfrågan på flygresor och flygfrakt kommer att ligga kvar på nuvarande extremt låga nivå ännu en tid framåt. Först när världsekonomin tar fart igen kommer efterfrågan så småningom att återhämta sig. Krisen inom flyget fortsätter. Flygbolagen har problem med lönsamheten, det operativa kassaflödet från löpande verksamhet och de finansiella resurserna.

Även Finnair har påverkats negativt av det rådande marknadsläget. Våra pågående program för att stärka effektivitet och lönsamhet samt en tydligt utstakad strategi ger oss dock bättre möjligheter än genomsnittligt att klara oss ur långkonjunkturen. Förutsättningen för att nå en bättre lönsamhet är dock att effektivitetsåtgärdena genomförs fullt ut.

Finnair håller fast vid sin Asienstrategi. Reguljärrafik har som mål att på lång sikt växa inom trafiken mellan Europa och Asien genom att utnyttja det faktum att Helsingfors ligger geografiskt och trafikmässigt idealiskt till för mellanlandningar och planbyten.

Vi har för avsikt att frigöra kapital och behärska skuldsättningen genom att träffa avtal om försäljning och återhyrning av vissa fastigheter och senarelägga leveranserna av nya plan och bygginvesteringar. Finnair förhandlar om en omläggning av befintliga skulder och leasingavtal på över 400 miljoner euro.

Vi räknar med lägre bränslekostnader under innevarande år jämfört med året innan till följd av att priset på bränsle sjunkit och de nya flygplanen har en bättre bränsleekonomi. Bränslekostnaderna beräknas motsvara cirka 24 procent av Finnairs omsättning under 2009 med nuvarande prisnivå och sÄkringspolicy. Motsvarande andel under 2008 var 24,6 procent.

Först i september kan vi göra en tillförlitlig bedömning av hur efterfrågan på företagsresor utvecklats. Då vet vi hur den påverkats av normala säsongsfluktuationer under året. Med nuvarande trafikprogram kommer kapaciteten inom Reguljärtrafik att vara drygt åtta procent mindre under 2009 jämfört med föregående år.

Vi bedömer att efterfrågan på semesterresor kommer att vara lägre under nästa vintersäsong än 2008–2009. Aurinkomatkat har anpassat sitt resebud och Finnair Semesterflyg har dimensionerat sitt flygprogram till den minskade efterfrågan för att motverka en sämre prisnivå.

Efterfrågan på flygfrakt är beroende av industrins investeringar och kapitalvarumarknaden. Först när det sker ett omslag i det ekonomiska sentimentet världen över kommer efterfrågan på frakt att vända uppåt. På samma sätt krävs det en markant förändring inom den internationella handeln för att sätta fart på affärsresandet.

I Finnairkoncernen pågår ett flertal effektiviseringsprogram på totalt cirka 200 miljoner euro. Över hälften av detta paket håller på att genomföras. Cirka 120 miljoner euro av sparmålen i programmen ska nås med lägre personalkostnader. Åtgärder för att spara 70 miljoner euro i personalkostnader är minskning av anställda, permitteringar, utläggning av verksamhet samt eventuellt ökad flexibilitet i anställningsvillkoren som bör avtalas med respektive personalorganisationer. Avtal om ökad flexibilitet har hittills bara nåtts inom Finnair Teknik.

Avsikten är också att bolagisera både Finnair Teknik och flygutbildningen.

Vi förväntar oss att det andra halvåret kommer att bli bättre än det första. Trots det räknar vi med att det operativa resultatet för det tredje kvartalet samt året blir en rejäl förlust.

FINNAIR ABP
Styrelsen

Finnair Abp
Kommunikation
Christer Haglund
Kommunikationsdirektör

Mer information ges av:

Ekonomidirektör, vice verkställande
direktör Lasse Heinonen
Telefon (09) 818 4950
lasse.heinonen@finnair.fi

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

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

FINNAIR-KONCERNENS DELÅRSRAPPORT 1.1. – 30.6.2009

NYCKELTAL (milj. euro)

	2009	2008	För- ändring	2009	2008	För- ändring	2008
	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.- 30.6.	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Omsättning	427,4	545,2	-21,6	943,1	1 118,1	-15,7	2 255,8
Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR *	-8,6	49,5	-	-10,1	103,9	-	188,5
Leasingkostnader för flygplan	18,9	20,7	-8,7	38,2	41,1	-7,1	82,6
Operativa rörelseresultat, EBIT*	-56,9	4,6	-	-104,4	12,4	-	0,8
Förändringar i verkligt värde på derivat	24,2	12,6	-	47,6	12,5	-	-57,4
Realisationsvinst av anläggningstillgångar och engångsposter	0,2	2,9	-	0,0	4,0	-	-1,3
Rörelseresultat, EBIT	-32,5	20,1	-	-56,8	28,9	-	-57,9
Periodens resultat (andel som är hänförlig till moderbolaget)	-26,1	13,4	-	-44,7	16,5	-	-46,3

Rörelseresultat, EBIT % av omsättningen*	-13,3	0,8	-	-11,1	1,1	-	0,0
EBITDAR % av omsättningen*	-2,0	9,1	-	-1,1	9,3	-	8,4
Flygverksamhetens enhetsintäkter eurocent/RTK	64,2	75,4	-14,9	63,5	72,1	-12,0	70,1
Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK	44,7	43,4	2,8	43,6	43,0	1,6	43,5
Resultat/aktie € före utspädning	-0,20	0,12	-	-0,35	0,15	-	-0,36
Resultat/aktie € efter utspädning	-0,20	0,12	-	-0,35	0,15	-	-0,36
Eget kapital/aktie €	5,90	8,25	-28,5	5,90	8,25	-28,5	5,87
Bruttoinvesteringar milj. €	199,3	80,4	-	327,5	144,8	-	232,8
Bruttoinvesteringar i % av omsättningen	46,6	14,7	-	34,7	13,0	-	10,3
Soliditet, %				34,9	45,7		36,9
Skuldsättningsgrad, % (gearing)				43,2	-15,7		-12,0
Justerad skuldsättningsgrad, %				117,1	39,6		65,1
Rullande 12 mån. avkastning på sysselsatt kapital, % (ROCE)				-9,5	11,9		-3,0
Rullande 12 mån. avkastning på eget kapital, % (ROE)				-12,0	10,0		-5,3

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

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

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

FORMLER FÖR NYCKELTAL

Resultat/aktie,

Periodens resultat

Emissionsjusterat antal aktier i genomsnitt under perioden

Eget kapital/aktie:

Eget kapital

Emissionsjusterat antal aktier vid periodens slut

Skuldsättningsgrad, %:

Räntebärande nettoskulder *100

Eget kapital + minoritetsandel

Operativ rörelsevinst:

Rörelsevinst utan reavinster förändringar i verkligt värde på derivat och engångsposter

Eget kapital = som är hänförligt till moderbolagets aktieägare

Uppgifterna i denna delårsrapport har inte granskats av bolagets revisorer.

Avkastning på sysselsatt kapital, %: (ROCE)

Resultat före skatter + räntekostnader och övriga finansiella kostnader *100

Balansomslutning – räntefria skulder (i genomsnitt)

Räntebärande skulder:

Räntebärande skulder - räntebärande tillgångar - börsnoterade aktier

Soliditet i %:

Eget kapital + minoritetsandel *100

Balansomslutning - erhållna förskott

Avkastninga på eget kapital i %: (ROE)

Resultat *100

Eget kapital + minoritetsandel (i genomsnitt)

RESULTATRÄKNING (milj. euro)

	2009	2008	För- ändring	2009	2008	För- ändring	2008
	1.4.- 30.6.	1.4.-30.6	%	1.1.- 30.6.	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Omsättning	427,4	545,2	-21,6	943,1	1 118,1	-15,7	2 255,8
Tillverkning för eget bruk	0,5	0,5	0,0	0,9	0,6	50,0	1,6
Övriga rörelseintäkter	4,0	5,4	-25,9	7,9	9,2	-14,1	20,9
Realisationsvinst av anläggningstillgångar *)	0,2	2,9	-93,1	0,0	5,0	-	6,2
Rörelseintäkter	432,1	554,0	-22,0	951,9	1 132,9	-16,0	2 284,5
Rörelsekostnader							
Personalkostnader	116,6	128,2	-9,0	251,8	268,7	-6,3	538,6
Bränsle	109,3	133,7	-18,2	241,1	264,3	-8,8	557,6
Leasingkostnader för flygplan	18,9	20,7	-8,7	38,2	41,1	-7,1	82,6
Övriga hyror	18,1	17,2	5,2	44,8	35,2	27,3	69,3
Materialinköp och service av flygplan	25,1	23,1	8,7	51,4	43,3	18,7	96,1
Luftfartsavgifter	42,2	47,1	-10,4	87,2	90,7	-3,9	188,5
Markservice och catering	30,1	36,5	-17,5	63,5	71,7	-11,4	146,6
Produktion av paketresor	25,3	25,5	-0,8	70,8	70,1	1,0	138,9
Försäljning och marknadsföring	20,1	24,6	-18,3	40,5	51,4	-21,2	102,9
Avskrivningar	29,4	24,2	21,5	56,1	50,4	11,3	105,1
Övriga kostnader	53,7	65,7	-18,3	110,9	128,6	-13,8	251,3
Operativa resultat totalt	488,8	546,5	-10,6	1 056,3	1 115,5	-5,3	2 277,5
Operativa rörelseresultat EBIT	-56,9	4,6	-	-104,4	12,4	-	0,8
Realisationsvinst av anläggningstillgångar	24,2	12,6	92,1	47,6	12,5	-	-57,4
Engångsposter	0,0	0,0	-	0,0	-1,0	-	-7,5
Kostnader totalt	464,6	533,9	-13,0	1008,7	1104,0	-8,6	2342,4
Rörelseresultat, EBIT	-32,5	20,1	-	-56,8	28,9	-	-57,9
Finansiella intäkter	0,9	7,2	-87,5	4,0	12,6	-68,3	22,1
Finansiella kostnader	-3,7	-8,8	-58,0	-7,5	-18,7	-59,9	-26,7
Resultatandel i intressebolag	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-	0,3
Resultat före skatter	-35,3	18,5	-	-60,3	22,8	-	-62,2
Direkta skatter	9,3	-5,1	-	15,7	-6,3	-	16,1
Räkenskapsperiodens resultat	-26,0	13,4	-	-44,6	16,5	-	-46,1

Andel som är hänförlig till moderbolagets aktieägare av räkenskapsperiodens resultat	-26,1	13,4		-44,7	16,5		-46,3
Andel som är hänförlig till minoriteten av räkenskapsperiodens resultat	0,1	0,0		0,1	0,0		0,2
Resultat per aktie räknat på resultat av räkenskapsperiodens resultat som är hänförligt till moderbolagets ägare							
Resultat per aktie före utspädning, euro/aktie	-0,20	0,12		-0,35	0,15		-0,36
Resultat per aktie efter utspädning, euro/aktie	-0,20	0,12		-0,35	0,15		-0,36

*) Ingår inte i den operativa rörelsevinsten.

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

Sättet att redovisa inköp, service och underhåll av material under 2008 samt avskrivningar på dessa har ändrats och anpassats till redovisningspraxis för innevarande räkenskapsår. Avdrag för avskrivningar har gjorts med 4,4 miljoner euro för det första halvåret 2008 och med 3,9 miljoner euro för det andra kvartalet 2008. Motsvarande belopp har lagts till kostnaderna för inköp, service och underhåll av material.

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

Q2/2009: 20,3 milj. euro, Q1-Q2/2009: 48,2 milj. euro

Q2/2008: -9,8 milj. euro, Q1-Q2/2008: -14,1 milj. euro, Q1-Q4/2008: -10,3 milj. euro

BALANSRÄKNING (milj. euro)

	30.6.2009	30.6.2008	31.12.2008	1.1.2008
TILLGÅNGAR				
Långfristiga tillgångar				
Immateriella tillgångar	46,9	48,9	48,1	46,6
Materiella anläggningstillgångar	1 524,0	1 232,0	1 272,1	1 168,9
Andelar i intresseföretag	5,8	5,8	6,1	5,7
Övriga finansiella tillgångar	21,3	19,9	21,5	13,8
Uppskjutna skattefordringar	63,6	30,8	57,7	16,7
Totalt	1 661,6	1 337,4	1 405,5	1 251,7
Kortfristiga tillgångar				
Omsättningstillgångar	37,4	38,3	35,1	36,1
Kundfordringar och övriga fordringar	222,1	477,8	231,8	287,3
Övriga finansiella tillgångar	249,5	418,5	373,8	518,6
Likvida medel	16,5	18,6	18,3	21,5
Totalt	525,5	953,2	659,0	863,5
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	19,4	16,2	19,4	34,7
Tillgångar totalt	2 206,5	2 306,8	2 083,9	2 149,9
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Andel som är hänförlig till moderbolagets ägare				
Aktiekapital	75,4	75,4	75,4	75,4
Övrigt eget kapital	678,2	957,0	674,0	891,8
Totalt	753,6	1 032,4	749,4	967,2
Minoritetsandel	0,7	0,8	1,1	1,7
Eget kapital totalt	754,3	1 033,2	750,5	968,9
Långfristiga skulder				
Uppskjutna skatteskulder	121,6	176,3	120,6	144,5
Finansiella skulder	421,1	226,9	261,1	269,6
Pensionsåtaganden	0,0	12,2	6,1	15,8
Totalt	542,7	415,4	387,8	429,9
Kortfristiga skulder				
Skatteskulder baserade på periodens beskattningsbara inkomst	0,0	13,3	1,5	8,2
Avsättningar	60,2	54,3	61,5	0,0
Finansiella skulder	181,4	53,2	48,5	54,5
Leverantörsskulder och övriga kortfristiga skulder	667,9	737,4	834,1	688,4
Totalt	909,5	858,2	945,6	751,1
Skulder totalt	1 452,2	1 273,6	1 333,4	1 181,0
Eget kapital och skulder totalt	2 206,5	2 306,8	2 083,9	2 149,9

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

KASSAFLÖDESANALYS (milj. euro)

	1.1.–30.6. 2009	1.1.–30.6 2008	1.1.–31.12. 2008
Kassaflöde från löpande verksamhet			
Räkenskapsperiodens vinst	-44,6	16,5	-46,1
Justeringar av periodens vinst 1)	-4,5	32,7	174,6
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	7,5	18,7	26,7
Ränteintäkter	-3,8	-10,3	-18,9
Övriga finansiella intäkter	-0,1	-2,3	-3,2
Dividendintäkter	-0,1	0,0	0,0
Skatter	-15,7	6,3	-16,1
Förändringar i rörelsekapital:			
Förändring i kundfordringar och övriga fordringar	13,2	-74,9	-2,7
Förändring i omsättningstillgångar	-2,3	-2,2	1,0
Förändring i leverantörsskulder och övriga skulder	-60,2	111,3	-11,8
Betalda räntor	-5,9	-7,5	-13,1
Betalda finansiella kostnader	-0,4	-3,6	-1,3
Erhållna räntor	4,5	6,4	15,4
Erhållna finansiella intäkter	0,1	0,0	3,2
Betalda skatter	-2,5	-4,6	12,5
Nettokassaflöde från löpande verksamhet	-114,8	86,5	120,2
Kassaflöde från investeringar			
Förvärv av dotterbolag	0,0	-2,5	-3,2
Investeringar i immateriella tillgångar	-3,9	-5,9	-12,7
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-300,9	-159,2	-215,3
Nettoförändring i ränteplaceringar som innehas i handelssyfte	39,6	113,2	183,1
Nettoförändring i kortfristiga investeringar	6,3	15,9	0,0
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	0,3	64,9	69,0
Erhållna dividender	0,1	0,0	0,0
Förändring i långfristiga fordringar	0,2	-6,2	-7,8
Nettokassaflöde från investeringar	-258,3	20,2	13,1
Kassaflöde från finansiering			
Ökning av långfristiga skulder	308,0	2,4	4,9
Återbetalningar och förändringar av lån	-15,1	-46,4	-50,0
Förvärv av egna aktier	0,0	-4,7	-4,7
Betalda dividender	0,0	-31,9	-31,9
Nettokassaflöde från finansiering	292,9	-80,6	-81,7
Förändringar i kassaflöden	-80,2	26,1	51,6
Förändringar i likvida medel			
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	343,4	291,8	291,8
Förändringar i likvida medel	-80,2	26,1	51,6
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	263,2	317,9	343,4

KASSAFLÖDESANALYS (milj. euro)

	1.1.–30.6.2009	1.1.–30.6.2008	1.1.–31.12.2008
Noter till kassaflödesanalysen, koncernen			
1) Justeringar av periodens vinst			
Avskrivningar	56,1	51,4	110,2
Anställningsförmåner	-10,0	-3,7	-10,3
Förändringar i verkligt värde på derivat	-47,6	-12,5	57,4
Övriga justeringar	-3,0	-2,5	17,3
Totalt	-4,5	32,7	174,6
Övriga finansiella tillgångar	249,5	418,5	373,8
Likvida medel	16,5	18,6	18,3
Kortfristiga likvida medel i balansräkningen	266,0	437,1	392,1
Tillgångar som förfaller efter 3 månader	0,0	-109,5	-39,6
Aktier som innehas för försälning	-2,8	-9,7	-9,1
Totala likvida medel i kassaflödesanalysen	263,2	317,9	343,4

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare											
	Aktieka-pital	Aktie-emis-sion	Över-kurs-fond	Re-serv-fond	Säk-rings-reserv	Fonden för inbetalt fritt eget kapital	Om-räk-nings-diffe-renser	Balanse-rad vinst	Totalt	Minori-tets-andel	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	-0,1	452,1	967,2	1,7	968,9
Dividend-utdelning								-31,9	-31,9	-0,6	-32,5
Minoritetsförändring								0,0	0,0	-0,3	-0,3
Förvärv av egna aktier	0,0	0,0	0,0					-4,7	-4,7		-4,7
Avträdelse av egna aktier/ Kostnad för aktierela-terade ersättningar						2,1		0,8	2,9		2,9
Förändring i verkligt värde på säkrings-instrument 30.6.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	247,0	-0,1	416,3	933,5	0,8	934,3
Poster i en utökad resultat-räkning					82,2		0,2	16,5	98,9	0,0	98,9
Eget kapital totalt 30.6.2008	75,4	0,0	20,4	147,7	109,0	247,0	0,1	432,8	1 032,4	0,8	1 033,2

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

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare											
	Aktieka- pital	Aktie- emis- sion	Över- kurs- fond	Re- serv- fond	Säk- rings- reserv	Fonden för inbetalt fritt eget kapital	Om- räk- nings- diffe- renser	Balanse rad vinst	Totalt	Minori- tets- andel	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2009	75,4	0,0	20,4	147,7	-110,5	247,2	0,0	369,2	749,4	1,1	750,5
Dividend- utdelning								0,0	0,0	-0,4	-0,4
Förvärv av egna aktier	0,0	0,0	0,0					0,0	0,0		0,0
Poster i en utökad resultat- räkning 30.6.2009	75,4	0,0	20,4	147,7	-110,5	247,2		369,2	749,4	0,7	750,1
Poster i en utökad resultat- räkning					48,5		0,4	-44,7	4,2	0,0	4,2
Eget kapital totalt 30.6.2009	75,4	0,0	20,4	147,7	-62,0	247,2	0,4	324,5	753,6	0,7	754,3

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

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

KONCERNENS DELÅRSRAPPORT, NOTER

1. UTGÅNGSPUNKT

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

2. REDOVISNINGSPRINCIPER

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

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

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

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

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

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

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

3. KRITISKA REDOVISNINGSMÄSSIGA VÄRDERINGAR

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

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

4. INFORMATION PER SEGMENT

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

PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDEN 1.1. – 30.6.2009

	Reguljär- trafik	Semester- trafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli- mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	635,1	225,3	52,4	30,3			943,1
Intern omsättning	47,7	2,9	162,0	1,6	-214,2		0,0
Omsättning	682,8	228,2	214,4	31,9	-214,2	0,0	943,1
Rörelsevinst	-106,2	8,4	2,1	-2,4		41,3	-56,8
Resultatandel i intresseföretag						0,0	0,0
Finansiella intäkter						4,0	4,0
Finansiella kostnader						-7,5	-7,5
Inkomstskatter						15,7	15,7
Minoritetsandel						-0,1	-0,1
Periodens resultat							-44,7
Övriga poster							
Investeringar	313,9	0,2	12,1	0,8	0,0	0,5	327,5
Avskrivningar	43,0	0,2	11,5	0,5	0,0	0,9	56,1

PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDEN 1.1. – 30.6.2008

	Reguljär- trafik	Semestertrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli- mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	802,9	220,5	55,1	39,6			1 118,1
Intern omsättning	54,7	3,6	166,3	2,1	-226,7		0,0
Omsättning	857,6	224,1	221,4	41,7	-226,7	0,0	1 118,1
Rörelsevinst	-5,6	8,5	7,0	1,9		17,1	28,9
Resultatandel i intresseföretag						0,0	0,0
Finansiella intäkter						12,6	12,6
Finansiella kostnader						-18,7	-18,7
Inkomstskatter						-6,3	-6,3
Minoritetsandel						0,0	0,0
Periodens resultat							16,5
Övriga poster							
Investeringar	115,5	0,1	28,6	0,3	0,0	0,3	144,8
Avskrivningar	37,4	0,2	12,5	0,7	0,0	0,6	51,4

OMSÄTTNING PER KVARTAL

	2009	2008	Förändring	2009	2008	Förändring	2008
	1.4.–30.6.	1.4.–30.6.	%	1.1.–30.6.	1.1.–30.6.	%	1.1.–31.12.
Milj. euro							
Reguljärttrafik	329,0	438,0	-24,9	682,8	857,6	-20,4	1 728,9
Semestertrafik	79,4	84,8	-6,4	228,2	224,1	1,8	454,6
Flygtjänster	101,6	111,5	-8,9	214,4	221,4	-3,2	445,8
Resetjänster	16,7	20,6	-18,9	31,9	41,7	-23,5	77,9
Koncernelimineringar	-99,3	-109,7	-9,5	-214,2	-226,7	-5,5	-451,4
Totalt	427,4	545,2	-21,6	943,1	1 118,1	-15,7	2 255,8

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

	2009	2008	Förändring	2009	2008	Förändring	2008
	1.4.-30.6.	1.4.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro							
Reguljärtrafik	-55,9	1,3	-	-106,2	-2,4	-	-35,9
Semestertrafik	2,9	-2,5	-	8,4	8,6	-	26,7
Flygtjänster	-0,2	4,4	-	2,1	6,9	-	13,8
Resetjänster	-0,9	1,4	-	-2,4	1,8	-	2,1
Icke fördelade poster	-2,8	0,0	-	-6,3	-2,5	-	-5,9
Totalt	-56,9	4,6	-	-104,4	12,4	-	0,8

MEDELANTAL ANSTÄLLDA PER KVARTAL

	2009	2008	Förändring
	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%
Reguljärtrafik	4 034	4 222	-4,5
Semestertrafik	495	461	7,4
Flygtjänster	3 447	3 632	-5,1
Resetjänster	979	1 106	-11,5
Övrig verksamhet	143	152	-5,9
Totalt	9 098	9 573	-5,0

SEKUNDÄR SEGMENTRAPPORTERING – GEOGRAFISKA OMRÅDEN

KONCERNEXTERN OMSÄTTNING PER OMRÅDE

	2009	2008	Förändring	2008	2008	Förändring	2008
	1.4.-30.6.	1.4.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro							
Finland	78,0	94,3	-17,3	193,8	216,4	-10,4	432,8
Europa	207,4	272,8	-24,0	398,6	496,3	-19,7	962,5
Asien	118,4	149,6	-20,9	278,6	336,6	-17,2	708,8
Nordamerika	14,1	18,6	-24,2	24,9	30,1	-17,3	67,6
Övriga	9,5	9,9	-4,0	47,2	38,7	22,0	84,1
Totalt	427,4	545,2	-21,6	943,1	1 118,1	-15,7	2 255,8

5. HANTERING AV FINANSIELLA RISKER

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

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

DERIVATAVTAL (milj. euro)

Derivat	30.6.2009		30.6.2008		31.12.2008	
	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)
Valutaderivat						
Derivat som uppfyller villkoren för säkringsredovisning:						
Valutasäkring av flygbränsle	329,1	1,8	280,9	-24,6	382,7	14,0
Valutasäkring av flygplansförvärv						
Verkligt värde säkring	503,4	11,8	348,5	-24,2	425,8	26,4
Kassaflöde säkring	34,5	0,3	60,5	0,2	58,9	0,4
Valutasäkring av leasingbetalningar	29,4	0,5	45,9	-4,1	48,4	2,2
Totalt	896,4	14,4	735,8	-52,7	915,8	43,0
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Kassaflödessäkring, köpta valutaoptioner	40,8	1,4	58,3	-1,5	74,4	3,2
Kassaflödessäkring, utställda valutaoptioner						
Köpooptioner	8,0	0,0	18,0	0,4	12,8	0,2
Säljoptioner	8,0	0,0	17,0	-0,2	18,8	-0,1
Säkring av balansposter	90,4	-4,3	46,4	-1,1	46,9	-2,3
Totalt	147,2	-2,9	139,7	-2,4	152,9	1,0
Valutaderivat totalt	1 043,7	11,5	875,5	-55,1	1 068,8	44,0
	30.6.2009		30.6.2008		31.12.2008	
	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)
Varuderivat						
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Flygbränsleterminer	542 600	-78,0	551 800	184,1	591 300	-153,1
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Flygbränsleterminer	61 700	-7,5	4 500	1,4	71 700	-27,6
Terminer på flygfotogen	2 000	-0,4	33 000	7,5	17 000	-5,5
Terminer på flygbensin	202 500	7,2	404 000	-3,3	340 500	6,9
Optioner						
Köpta, flygbränsle	75 000	0,0	72 000	13,6	28 000	0,1
Utgäst, flygbränsle	89 500	-2,3	72 000	-0,6	28 000	-8,9
Köpta, flygbensin	0	0,0	39 000	3,3	47 000	0,0
Utgäst, flygbensin	0	0,0	74 500	0,0	63 500	-17,6
Totalt		-81,0		206,0		-205,6
	30.6.2009		30.6.2008		31.12.2008	
	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)
Räntederivat						
Valuta- och ränteswappar						
Poster som uppfyller villkoren för säkringsredovisning:	10,6	-5,2	19,9	-12,0	16,7	-7,3
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	9,3	-4,8	12,4	-9,4	11,7	-6,3
Totalt	19,9	-10,0	32,3	-21,4	28,4	-13,6
Ränteswappar						
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	20,0	0,2	20,0	1,0	20,0	0,1
Totalt	20,0	0,2	20,0	1,0	20,0	0,1

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

6. FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR AV FÖRETAG

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

7. INKOMSTSKATT

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

8. DIVIDENDUTDELNING PER AKTIE

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

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

	30.6.2009	30.6.2008	31.12.2008
Bokföringsvärde i början av räkenskapsperioden	1 339,6	1 250,2	1 250,2
Investeringar i anläggningstillgångar	330,3	147,2	273,2
Förändring i förskott	-22,6	16,0	-4,6
Minskningar	-0,9	-64,9	-69,0
Avskrivningar	-56,1	-51,4	-110,2
Bokföringsvärde i slutet av räkenskapsperioden	1 590,3	1 297,1	1 339,6

Andelen tillgångar som innehades för försäljning i början av räkenskapsperioden	19,4	34,7	34,7
Andelen tillgångar som innehades för försäljning i slutet av räkenskapsperioden	19,4	16,2	19,4

10. RÄNTEBÄRANDE FRÄMMANDE KAPITAL

Koncernens lån amorterades enligt plan under det första halvåret 2009. Under det halåret upptogs lån på 308,0 miljoner euro varav kortfristiga till ett belopp av 103,3 miljoner euro. De övriga lånen som finns upptagna i bokföringen har en avvikande avtalsstruktur och av den anledningen bokförs en nettoamortering både som ett upptaget lån och som en amortering på lånet till bruttobeloppet.

11. ANSVARFÖRBINDELSER (milj. euro)

	30.6.2009	30.6.2008	31.12.2008
Ställda panter och säkerheter för egna skulder	451,8	251,3	273,3
Borgensförbindelser för koncernbolag	82,1	67,5	68,0
Totalt	533,9	318,8	341,3

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

12. ÅTAGANDEN (milj. euro)

	30.6.2009	30.6.2008	31.12.2008
Leasingåtaganden för flygplansflottan	245,1	311,3	285,9
Övriga åtaganden	198,0	205,5	202,5
Totalt	443,1	516,8	488,4

13. INSIDERINFORMATION

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

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

14. TRAFIKINFORMATION 1.1.–30.6.2009

	Trafiken	Europa	Nord-	Asien	Finland	Reguljär- trafik	Semes- ter- trafik	Frakt
	totalt		Amerika			totalt		
Passagerarantal (1000)	3 721	1 753	72	542	734	3 102	619	
Förändring/året innan, %	-8,4	-9,9	6,3	-7,1	-11,5	-9,5	-2,9	
Frakt och post (1000 kg)	40 719	8 913	2 931	26 079	1 396	39 318	613	40 719
Förändring/året innan, %	-21,9	-17,1	-17,1	-23,9	-9,3	-21,5	189,1	-21,9
Offererade passagerarkilometer (milj.)	13 567	3 800	602	5 302	691	10 394	3 172	
Förändring/året innan, %	-6,3	-9,1	8,8	-10,7	-14,8	-9,5	5,6	
Betalda passagerarkilometer (milj.)	10 054	2 435	477	3 928	407	7 247	2 807	
Förändring/året innan, %	-4,0	-8,3	6,4	-7,0	-13,9	-7,1	5,1	
Kabinfaktor %	74,1	64,1	79,3	74,1	59,0	69,7	88,5	
Förändring/året innan, %-enh.	1,8	0,6	-1,8	3,0	0,6	1,8	-0,4	
Offererade tonkilometer (milj.)	2 037							433
Förändring/året innan, %	-7,9							-9,3
Betalda tonkilometer (milj.)	1 129							228
Förändring/året innan, %	-8,5							-23,1
Total lastfaktor %	55,4							52,6 *
Förändring/året innan, %-enh.	-0,4							-9,5

* Genomsnittlig operativ transportkapacitet utgör underlag för redovisningen

15. POSTER I EN UTÖKAD RESULTATRÄKNING

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

	2009	2008	För- ändring	2009	2008	För- ändring	2008
	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.- 30.6.	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Periodens resultat	-26,0	13,4	-	-44,6	16,5	-	-46,1
Övriga poster i den utökade resultaträkningen							
Omräkningsdifferenser	-0,1	0,0	-	0,4	0,2	-	0,1
Förändring av likvida tillgångar som innehas för försäljning	1,4	-7,0		2,7	-11,7		-13,7
- Skatteandel	-0,6	2,4		-1,0	4,1		4,8
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument efter skatt	34,8	77,9	-	45,8	93,9	-	-123,6
- Skatteandel	-12,1	-27,3		-16,0	-33,0		43,4
Övriga poster i den utökade resultaträkningen, totalt	36,1	70,9	-	48,9	82,4	-	-137,2
Periodens utökade resultat	10,1	84,3	-	4,3	98,9	-	-183,3

Del av periodens utökade resultat som är hänförlig till moderbolagets ägare	10,0	84,3		4,2	98,9		-183,5
Del av periodens utökade resultat som är hänförlig till minoriteten	0,1	0,0		0,1	0,0		0,2

16. VIKTIGA HÄNDELSE EFTER RAPPORTPERIODEN

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