



Vuosikertomus

1998/1999



SISÄLTÖ

Corporate Statement	3
Finnair numeroina	4
Vuosi lyhyesti	5
Pääjohtajan katsaus	6
Vuosi 2000	8
Euro	11
Lentotoiminta	
– Kansainvälinen liikenne	12
– Kotimaan liikenne	16
– Catering & tax free	18
– Lomaliikenne	20
Valmismatkatoiminta	21
Matkatoimistoala	23
Rahti	25
Kalusto ja huolto	26
Henkilöstö	30
Ympäristö	32
Tilinpäätös	
– Hallituksen toimintakertomus	36
– Laadintaperiaatteet	42
– Tuloslaskelmat, taseet ja rahoituslaskelmat	44
– Liitetiedot	50
– Ehdotus voitonjaosta	58
– Hallintoneuvoston lausunto	58
– Tilintarkastuskertomus	59
– Taloudellinen kehitys 1994/95 - 1998/99	60
Finnairin liikennetietoja	62
Osakkeet ja osakkeenomistajat	64
Hallintoperiaatteet	66
Yhteystiedot	70
Tietoja osakkaille	välilehti

Finnair

TOIMINTA-AJATUS

Finnair tarjoaa laadultaan ja hinnaltaan kilpailukykyisiä lentomatkustus- ja lentorahti-palveluja sekä niihin liittyviä muita palveluja.

ARVOT

Finnairin arvot ovat asiakaslähtöisyys ja jatkuvan kehittymisen halu, rehellisyys ja avoimuus, vastuuntuntoisuus, oikeudenmukaisuus ja toisten kunnioittaminen.

KANNATTAVUUS

Finnair pyrkii pitkällä aikavälillä tasaisesti kasvamaan kannattavuuteen. Tämä takaa sen, että Finnair kuuluu alansa parhaimmiston ja on houkutteleva sijoituskohde.

TURVALLISUUS

Turvallisuus on aina päällimmäisenä Finnairin toiminnoissa teknisestä tuesta ja matkustajien ja rahdin käsittelystä lentotoiminnan jokaiseen osatekijään asti.

YHTEISTYÖKUMPPANIT

Finnair on yhteistyökumppaneilleen osaava ja luotettava partneri, joka luo merkittävää lisäarvoa.

HENKILÖKUNTA

Asiakasta laadukkaasti palveleva henkilöstömme on osaavaa, ammattitaitoista ja työstään innostunutta.

YMPÄRISTÖ

Finnair analysoi järjestelmällisesti lentoliikenteen ympäristönäkökohtia ja panostaa jatkuvasti ympäristövaikutusten minimoimiseen.

TULEVAISUUS

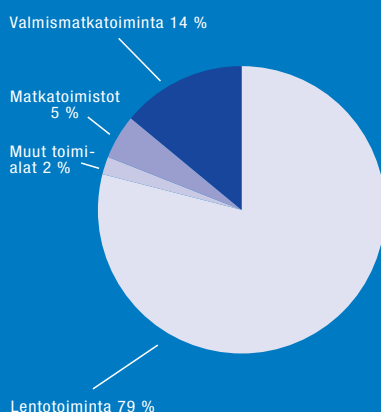
Finnair haluaa olla paras lentoyhtiö Pohjolassa sekä Euroopan lentoyhtiöistä täsmällisin ja arvostetuin asiakaspalvelussa.



Finnair

numeroina

Liiketoimintojen osuus liikevaihdosta



Finnair-konserni

	1998/1999	1997/1998	Muutos	1998/1999
	FIM	FIM	%	EUR
Liikevaihto, milj.	8 883,3	8 593,6	3,4	1 494,1
Liikevoitto, milj.	426,6	607,8	-29,8	71,7
Liikevoitto liikevaihdosta, %	4,8	7,1		
Tulos ennen satunnaiseriä ja veroja, milj.	433,7	626,7	-30,8	72,9
Tulos/osake	3,81	6,11		0,64
Oma pääoma/osake	40,59	39,31		6,83
Bruttoinvestoinnit, milj.	1 308,6	878,6		220,0
Korollinen nettovelka, milj.	139,0	-174,0		23,4
Omavaraisuusaste, %	47,6	46,5		
Velkaantumisaste (Gearing), %	4,0	-5,4		
Sijoitetun pääoman tuotto, %	11,4	15,9		
Henkilöstö keskimäärin	11 264	10 706	5,2	

Vuosi

lyhyesti

- Maailman vanhimpiin lentoyhtiöihin kuuluva Finnair täytti 75 vuotta 1. marraskuuta 1998.
- Finnair päätti joulukuussa 1998 liittyä maailmanlaajuiseen **oneworld™**-yhteistyöhön. Allianssin jäseneksi Finnair tulee syyskuussa 1999.
- Keijo Suila aloitti Finnairin uutena pääjohtajana 1. tammikuuta 1999. Hänen edeltäjänsä Antti Potila jäi eläkkeelle.
- Finnairin siirtyminen Airbus-kalustoon näkyi Suomessa helmikuussa 1999, kun ensimmäinen Airbus A321 -kone aloitti reittiliikenteen.
- Viisi viikkoa kestänyt Suomen Ilmailulaitoksen lennonjohtajien lakko helmi-maaliskuussa 1999 aiheutti Finnairille merkittäviä taloudellisia menetyksiä.





Pääjohtajan katsaus

Mennyt tilivuosi oli Finnairille monin tavoin muutosrikas. Hyvän alkuvuoden jälkeen kasvu taittui toisella vuosipuoliskolla ja tilivuosi päättyi Ilmailulaitoksen lennonjohtajien lakon aiheuttamaan vaikeaan poikkeustilaan.

Finnairin kannattavuus laski, kun toimintakulut kasvoivat selvästi tuottoja nopeammin. Toimintakuluja lisäsivät sekä kalliit työsopimusratkaisut että toiminnalliset lisäkulut. Nämä aiheutuivat voimakkaasta tarjonnan lisäyksestä sekä poikkeuksellisen suuresta resursseja sitovasta koulutustarpeesta siirryttäessä uuteen Airbus-kalustoon ja teknologiaan.

Konsernin tulosta voi pitää tyydyttävänä, mutta sen laskeva trendi on varsin huolestuttava ja haasteena merkittävä.

Kansainvälinen lentoliikenne jatkoi tilivuoden aikana jo pitkään jatkunutta volyymikasvua. Euroopan lentoyhtiöiden (AEA:n = Association of European Airlines) matkustajamäärä nousi v. 1998 keskimäärin 6,5 %. Finnair ylitti tilivuotensa aikana tuon keskiarvon ennen helmikuussa 1999 alkanutta lakkoa.

Alan yleiskehitykselle olivat ominaista liikenteen täsmällisyyden voimakas heikentyminen ja tuottojen eroosio eli keskimääräinen tuottojen lasku matkustajaa kohti. Euroopan lentoyhtiöiden (AEA:n) yhteenlaskettu tulos laski vuonna 1998 noin 20 %:lla.

Asiakaskunnan globalistuminen sekä kilpailun vapautuminen ja kiristyminen voimistivat lentoyhtiöiden pyrkimyksiä tiiviimpään ja laajempaan keskinäiseen yhteistyöhön. Finnairin valinta on **oneworld™**, eräs johtavista maailmanlaajuisista alliansseista, johon yhtiömme liittyi joulukuussa 1998.

Finnairille menneen vuoden merkittäviin ja myönteisiin kehityksiin on laskettava voimakas kysyntä Euroopan ja kotimaan liikenteessä, markkina-asemien säilyttäminen kotimarkkinoilla tiivistyneestä kilpailutilanteesta huolimatta, **oneworld**-allianssiin liittyminen sekä konekaluston uusimisprosessin aloitus Airbus A320 -perheen korvauksena ajan mittaan MD-80 ja DC-9 -konetyypit.

Vuoden aikana suunta oli kuitenkin monella alueella myös epätydyttävä. Merkittävimpiä näistä olivat kannattavuuden voimakas lasku sekä toimintakulujen kasvu, tuottavuuden lasku ja heikentynyt täsmällisyys.

Lennonjohtajien lakko rajoitti liikennettä voimakkaasti lähes kuuden viikon ajan. Yhtiön sopeutustoimenpiteet lakon aikana auttoivat pienentämään vaurioita jopa odotettua alemmalle tasolle.

Lennonvarmistuspalvelujen heikentyminen Euroopassa näkyi AEA:n täsmällisyytilastoissa koko alan myöhästymisten voimakkaana noin 40 %:n kasvuna, verrattuna vuoteen 1997. Finnairille mennyt talvikausi oli täsmällisyyden suhteen epätydyttävä ja yhtiö putosi aikaisemmilta kärkisijoilta, vaikkakin koko vuoden sijoitus oli edelleen arvostettava kolmas. Valmismatkatoimintojen ja matkatoimistojen kehitys oli myönteinen sekä myynnin että kannattavuuden kasvaessa.

Tilikauden aikana yhtiössä arvioitiin uudelleen tavoitteita ja strategiaa. Prosessin aikana on tehty kriittinen analyysi Finnairin asemasta, vahvuuksista ja haasteista. Olemme määritelleet tavoitteiksemme olla Pohjolan paras, kannattavasti kasvava lentoyhtiö. Me haluamme olla Euroopan täsmällisin ja palvelultaan parhaaksi arvostettu lentoyhtiö. Me olemme määritelleet strategiamme avainalueet, joilla nuo tavoitteet saavutetaan.

Näitä ovat:

- ehdoton dominanssi kotimarkkinoillamme Suomessa
- markkinajohtajuus kansainvälisessä liikenteessä Suomesta, Suomeen ja gateway liikenteessä Suomen kautta
- vahvan aseman vankistaminen Tukholmassa
- allianssisynergioiden hyödyntäminen.

Menestyminen yllä olevilla alueilla edellyttää meiltä vahvaa kilpailukykyä tuotantokustannuksissamme. Toimintakulumme voimakas kasvu viime vuonna nakertaa tuota kilpailukykyä ja kannattavuutta huolestuttavalla tahdilla ja tämän kehityksen pysäyttäminen onkin uuden tilivuoden päätavoitteita. Olemme lanseeranneet aikaisemman "Ohjelma 2:n" jatkoksi uuden ohjelman, "FinSmartin", jonka tavoitteena on toimintatapojamme ja rakenteitamme muuttamalla parantaa kannattavuuttamme ja kilpailukykyämme. Monet jo toteutuneet parannukset antavat rohkaisua tälle työlle.

Paras voimavaramme on osaava organisaatio, joka työskentelee yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Yhtiön eri työntekijäryhmät ovat määritelleet yhdessä johdon kanssa ne arvot, joiden pohjalle Finnairin yrityskulttuuri kehitetään. Yhteisten arvojen ja yhtenäisemmän yrityskulttuurin avulla pyrimme vahvistamaan organisaation yhteistyökykyä yli rajojen. Motivoitunut henkilökunta varmistaa paremman palvelun ja kilpailukyvyn.

Alkaneen uuden tilikauden näkymät sisältävät monia epävarmuustekijöitä. Tätä heijastaa myös kilpailijoiden merkittävä tulostason heikkeneminen. Kilpailutilanne säilyy vähintään yhtä kuumana kuin aiemmin. Venäjän talousongelmat, Kosovon sota sekä Turkin poliittiset jännitteet heijastuvat suoraan kysynnässä. Tax free -myynnin poistuminen aiheuttaa merkittävän loven Finnairin tulokseen. Polttoainehintojen nousu nostaa toimintakuluja. Toisaalta

uskomme vakaasti liikenteen myönteiseen kehitykseen päämarkkina-alueillamme. Tiedämme, että voimme parantaa omalla toiminnallamme tehokkuuttamme merkittävästi. Pidämme kapasiteettimme kasvun kohtuullisena. Rationalisoimme reittiverkostoamme eliminoimalla kannattamattomia reittejä. Panostamme erityisesti palvelun laatuun ja matkustusmukavuuteen Business-luokassa. Yhteistyömme allianssipartnereiden kanssa tuo konkreettisia tuloksia vuoden aikana.

Menneen vuoden merkittäviä tapahtumia oli luonnollisesti myös yhtiön pääjohtajan vaihdos 1.1.1999, kun edeltäjäni Antti Potila siirtyi eläkkeelle. Hän vastasi pääjohtajana viime tilikauden pääosasta ja antoi seuraajalleen arvokkaan tuen, kun vahti vaihtui. Haluankin tässä yhteydessä vielä kerran esittää kiitokseni Antti Potilalle hänen arvokkaasta työstään yhtiölle ja tuestaan minulle seuraajanaan.

Mennyt vuosi oli yhtiön henkilökunnalle täynnä haasteita. Tarjonnan lisäys, ajoittain yli realististen resurssiemme vaati huomattavaa venymistä. Uuden teknologian oppiminen oli laaja-alainen haaste suurelle osalle henkilökuntaa, kun aloitimme siirtymisen uuteen konekantaan. Tilivuoden lopun lakko vaati päivittäistä sopeutumista kriisitilanteeseen. Henkilökuntamme ansaitsee kaikesta tuosta venymisestä suuren kiitoksen.

Lopuksi kiitoksemme teille, jotka maksatte palkkamme. Yli 7 miljoonaa asiakasta äänesti viime vuonna luottamuksesta Finnairille valitessaan meidät kuljetustarpeeseensa. Saimme mielipidetiedusteluissa hyviä arvosanoja, mutta me myös tiedostamme jatkuvan parannuksen välttämättömyyden ansaitaksemme luottamuksen myös jatkossa.

Keijo Suila

Lentäen kohti uutta vuosituhatta



**Uuden vuosituhannen
alku ja yhteisen
eurooppalaisen rahayksikön
käyttöönotto vaikuttavat
monin tavoin suomalaisen
lentoyhtiön toimintaan.
Finnair on jo vuosia
valmistautunut muutokseen
ja kokee vuosituhannen
vaihtumisen vaativana
haasteena.**



Valmiina vuoteen 2000

– varmistukset hyvissä ajoin

Siirtyminen vuoteen 2000 on erityisen suuri haaste tietotekniikasta riippuville palvelu- ja kuljetusyrityksille. Finnairille kysymys on järjestelmien varmistamisesta niin, että lentoliikenne on turvallista, matkustajien mukavuus ei kärsi ja palvelutaso säilyy.

Finnair aloitti Vuosi 2000 -projektin vuonna 1996. Projektin päämäärä on varmistaa järjestelmien, palvelujen ja koko liiketoiminnan sujuvuus yli vuosituhaten vaihteen.

Finnairin noin 300 tietojärjestelmää on tutkittu. Niistä yli 100 edellytti muutostöitä tai korvaavia ratkaisuja. Tästä työstä 94 % oli saatu valmiiksi 31.3.1999 mennessä. Liiketoiminnan kannalta kriittiset järjestelmät ovat jo vuosi 2000 -kelpoisia.

Tarvittavat työasemien vaihdot ja järjestelmien testaus suoritettiin 30.6.1999 mennessä. Koneet ja laitteet, joihin liittyy tietokone (mm. sähkö, vesi, hissit, turva- ja hälytysjärjestelmät) testataan 30.9.1999 mennessä.

Lentoliikenteen sujuvuus on riippuvainen monista laite- ja järjestelmätoimittajista. Merkittävimmät

lentokonevalmistajat Boeing, McDonnell Douglas ja Airbus aloittivat valmistautumisen vuosituhaten vaihteeseen jo vuonna 1992. Tarvittavat muutostyöt näiden valmistajien lentokoneisiin on tehty.

Finnair osallistuu kansainvälisen lentokuljetusjärjestön IATA:n projektiin, jossa selvitetään keskitetysti maailman lentoasemien, ilmatilan hallinnan, tullien ja muiden lentoyhtiöille kriittisimpien palvelujen vuosi 2000 -kelpoisuus. Suomen lentoasemien ja aluelennonjohtojen vuosi 2000 -kelpoisuus tarkastettiin huhtikuussa 1999.

Finnairin Vuosi 2000 -projektin kokonaistyömäärä on noin 25 henkilötyövuotta ja projektin kokonaiskustannukset ovat noin 20 Mmk.

Vuosi 2000 -ongelma on koko kansainvälistä ilmailualaa koskeva. Yleisen epävarmuuden välttämiseksi koko ilmailuala tekee yhteistyötä ja tiedonvaihto osapuolien välillä on avointa.



Euroon siirtymisen ensiaskeleet otettu

Vuoden 1999 alussa 11 eurooppalaista valtiota, Belgia, Espanja, Hollanti, Irlanti, Italia, Itävalta, Luxemburg, Portugali, Ranska, Saksa ja Suomi muodostivat Euroopan rahaliiton, Emun (European Monetary Union). Samalla päätettiin ottaa käyttöön oma rahayksikkö euro, johon jäsenvaltioiden valuutat sidottiin kiintein kurssein.

Siirtyminen euroon tapahtuu asteittain. Myös Finnair on luonut oman aikataulun, jonka mukaan yhtiö siirtyy käyttämään yhteisvaluuttaa.

Euro otettiin mukaan yhdeksi laskutus- ja maksuvaluutaksi Finnairilla 1.1.1999. Finnair-konsernin siirtyminen Suomen markasta euroon pääkirjanpidossa ja sisäisessä laskennassa tapahtuu tilikauden vaihteessa 2001.

EUROHINNOITTELUN AIKATAULU

Markoista siirrytään eurohinnoitteluun seuraavassa aikataulussa:

Rahtitoiminnan hinnoittelu muuttui euro-pohjaiseksi 1.4.1999.

Lentolippujen hinnoittelu tulee muuttumaan euro-pohjaiseksi 15.3.2001.

Konsernin valmismatkojen hinnat muuttuvat euroiksi talvikaudella 2001/2002.

Vuoden 1999 alusta Finnair on kirjoittanut lentolipun asiakkaan toivomuksen mukaisesti joko euroissa tai paikallisessa valuutassa. Varausjärjestelmissä siirryttiin samalla antamaan hintatiedot sekä paikallisessa valuutassa että euroissa. Euro-määräiset liput voidaan maksaa luottokortilla niissä maissa, jotka ovat liittyneet yhteisvaluuttaan.

RAPORTOINTI JA KIRJANPITO

Finnair on omaksunut taloudellisessa raportoinnissa Helsingin arvopaperipörssin (HEX) suositukset. Tilikauden 1998/99 luvut julkaistaan myös euroissa. Yhtiö siirtyi tilikaudella 1999/2000 neljännesvuosiraportointiin. Tuolloin ensimmäisen neljänneksen tulos julkistetaan yksinomaan euroissa.

Finnair ottaa euro-määräisen kirjanpidon käyttöön valituissa raportointikohteissa jo ennen kuin yhtiö kokonaisuudessaan siirtyy euro-kirjanpitoon. Yksi ensimmäisiä siirtyjiä Finnairissa on teknisen ryhmän uusi materiaalihallintojärjestelmä, joka ottaa euron käyttöön kesällä 1999.

HEX:issä osakkeet on noteerattu vain euroissa 1.1.1999 lähtien. Finnair maksaa osingon euroissa ensimmäisen kerran tilikaudelta 1999/2000, eli elokuussa 2000.

Euroon siirtymisen kustannukset Finnairille ovat noin 10 Mmk.

Lentoliikenne lisääntyy, kilpailu kiristyy

Hyvä taloudellinen kehitys siivitti lentoliikenteen kasvua etenkin Länsi-Euroopassa ja Yhdysvalloissa. Tämä heijastui myös Finnairin liikenteen matkustajamäärään, joka kasvoi noin 5 % edellisvuodesta.

Kasvuvauhtia rajoittivat lähinnä Kaukoidän ja Venäjän taloudelliset ongelmat sekä Suomen lennonjohtajien viisi viikkoa kestänyt lakko. Ilman lakkoa Finnairin matkustajamäärä olisi lisääntynyt noin 7 %.

Tilikautta leimasi lisääntyvä kilpailu niin kotimaassa kuin kansainvälisillä reiteillä. Ulkomaiset yhtiöt ovat lisänneet tarjontaa Suomen reiteillä. Toisaalta Finnair kehitti kansainvälistä reittiverkostoaan, etenkin Tukholman liikennettä.

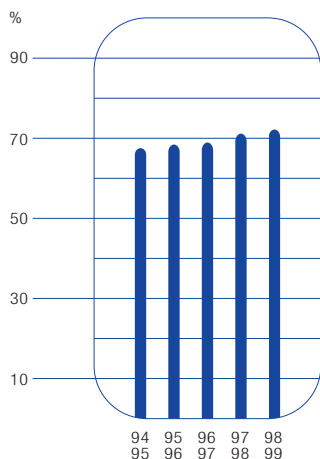
KANSAINVÄLINEN REITTIKILPAILU

Mannertenvälinen reittiliikenne jatkoi kasvuaan. Matkustajamäärät lisääntyivät edellisestä tilikaudesta keskimäärin 3,9 % ja matkustajakuormitussuhde nousi 74,9 % :iin (edellisellä kaudella 73,8 %). Tärkein syy oli länsimaiden suotuisa taloudellinen tilanne.

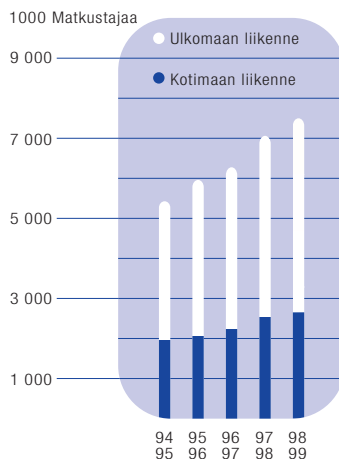
Sen sijaan Aasian talouskehitys oli epäsuotuisa, mikä heijastui kaikilla Finnairin Kaukoidän reiteillä. Ainoa reitti, jolla lomaliikenne paikkasi muun matkustuksen vähenemistä, oli Helsinki-Bangkok.

Atlantin reittien matkustusmäärät pysyivät kokonaisuutena edellisvuoden tasolla, mutta Venäjän talouden alamäki ja venäläisten matkustuskäyttäytymiseen

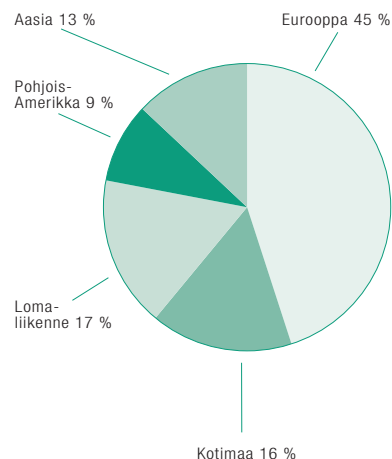
**Matkustaja-
kuormitussuhde**



Matkustajamäärät



**Lentokuljetustuottojen
liikenteellinen jakauma**



välillisesti vaikuttava Balkanin kriisi johtivat siihen, että matkustusvolyymi Venäjän ja Yhdysvaltojen välillä laski selvästi. Finnairin osuus tästä liikenteestä on ollut noin 15 %.

Euroopan reittiliikenne kasvoi tasaisesti. Matkustajien määrä kasvoi keskimäärin 5,4 %. Matkustajamäärät kasvoivat erityisen selvästi reiteillä Helsinki-Lontoo, Helsinki-Bryssel ja Helsinki-Tukholma. Uudet suuremmat Airbus-koneet tulevat helpottamaan kapasiteettiongelmia varsinkin Lontoon ja Brysselin reiteillä.

Kansainvälisessä reittiliikenteessä lennonjohdajien lakko vaikutti eniten Suomen ja lähialueiden väliseen liikenteeseen. Näistä Tallinnan liikenne lopetettiin lakon ajaksi kokonaan. Samaan aikaan SAS:n ja Maerskin välillä alkanut yhteistyö johti siihen, että

nämä kaksi yhdessä Estonia Airin kanssa kehittivät vahvasti yhteyksiä Virosta muualle maailmaan.

TOINEN KOTIKENTTÄ TUKHOLMA

Toinen lakosta kärsinyt reitti oli Helsinki-Tukholma. Toisaalta Finnair kehitti voimakkaasti Tukholmaan perustettua lentoliikenteen keskusta, eli hub'ia. Finnair lensi Tukholmasta yhteensä 16:een Euroopan kaupunkiin, mukaanlukien neljään Suomessa. Tutkimusten mukaan Finnair on Tukholmassa jo lähes yhtä tunnettu kuin SAS. Tunnettuutta vahvisti Finnairin asema Euroopan kulttuurikaupungiksi nimetyn Tukholman virallisena yhteistyökumppanina vuonna 1998. Tukholman strategiaa ja reittiverkostoa kehitetään nyt määrätietoisesti **oneworld™**-allianssin ja Qualiflyer-yhteistyön pohjalta.



oneworld vahvistaa kansainvälistä kilpailuasemaa

Lentomatkustaja haluaa päästä paikasta toiseen mahdollisimman joustavasti, ilman turhia odotuksia, jonotuksia ja kiertoteitä. Lentoyhtiöiden vastaus haasteeseen on verkottuminen. Lentoyhtiöt pyrkivät tiiviissä yhteistyössä palvelemaan matkustajaa niin, että koko lentomatka lipunkirjoittamisesta ja lähtöselvityksestä koneen vaihtoihin sujuu mahdollisimman saumattomasti.

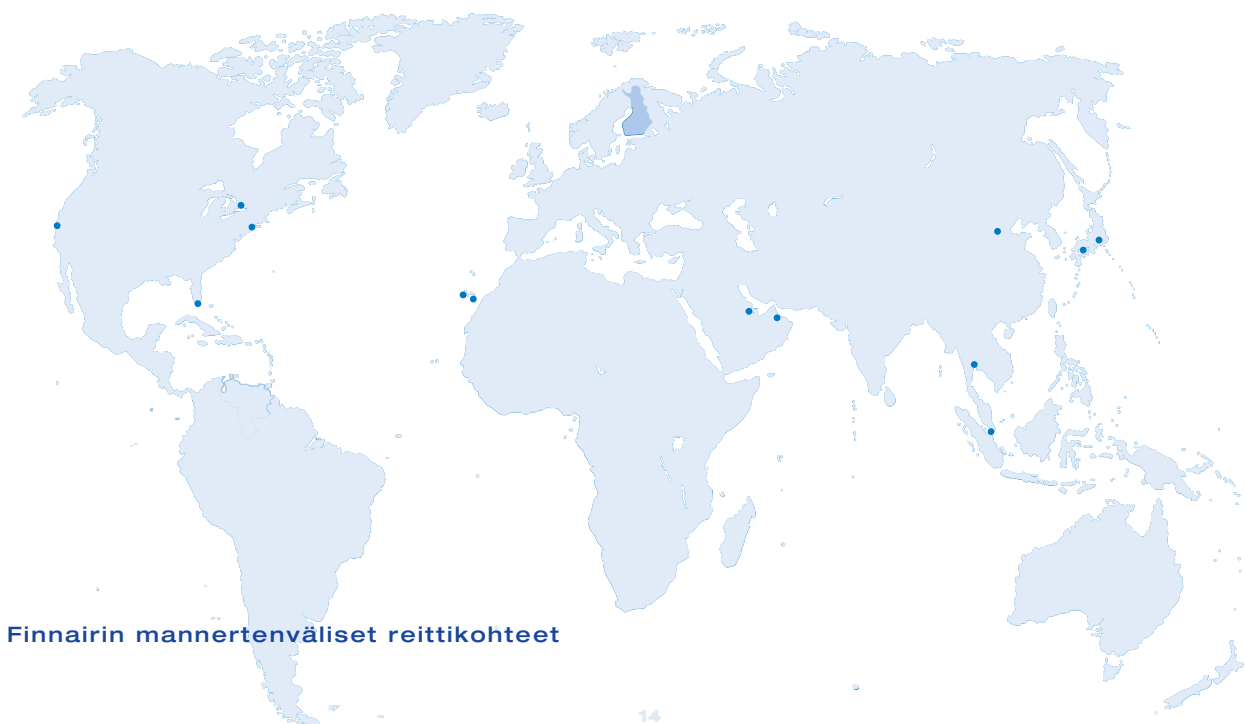
Finnair pyrkii palvelemaan asiakkaitaan entistä paremmin liittymällä maailmanlaajuiseen **oneworld**TM-allianssiin. Syyskuussa 1998 perustetun **oneworld**in muodostivat American Airlines, British Airways, Canadian Airlines, Cathay Pacific ja Qantas.

Finnairin matkustajat pääsevät syyskuusta 1999 alkaen täysipainoisesti hyödyntämään **oneworld**-allianssin reittiverkostoa, joka kattaa 648 kohdetta

140 eri maassa. Finnairin reittiverkosto tuo muille allianssin asiakkaille tärkeän pohjoisen ulottuvuuden täydennykseksi maailmanlaajuiseen verkostoon. Esimerkiksi Finnairin Tukholman keskuksen reittejä pyritään kehittämään huomioiden koko allianssin verkoston tarpeet.



Allianssiin liittyminen lisää huomattavasti myös kanta-asiakasetuja. Finnair Plus -asiakkaat saavat kaikilta allianssin yhtiöiden lennoilta Gold- ja Silver -tasoille nousuun oikeuttavia pisteitä. Lisäksi allianssi laajentaa lounge-tilojen käyttömahdollisuuksia ympäri maailmaa. Finnair saa allianssin myötä huomattavasti lisää näkyvyyttä ja markkinointiresursseja. Pidemmän aikavälin tavoitteena on saavuttaa kustannusetuja yhteisten hankintojen ja yhteisen systeemi-kehityksen alueilla.



Finnairin mannertenväliset reittikohteet

Finnair Plus

kasvaa vauhdilla

Finnair Plus -ohjelman suosio on kasvanut nopeasti. Tilikauden aikana jäsenmäärä kasvoi yli 25 %. Finnair Plus -kortin omistaa nyt 250 000 asiakasta, joista 175 000 asuu Suomessa ja 75 000 Suomen rajojen ulkopuolella.

Voimakas kasvu johtuu lentoliikenteen yleisestä kasvusta sekä Finnair Plus -ohjelman voimakkaasta kehittämisestä. Partnereiden määrä kasvoi vuoden aikana kahdeksalla. Tilikauden päättyessä Finnair Plus -tili karttui 12 eri lentoyhtiön lennoista. Sen lisäksi pisteitä sai neljän hotelli- ja kolmen autovuokraamoketjun palveluista. Muita partnereita oli yhteensä seitsemän.

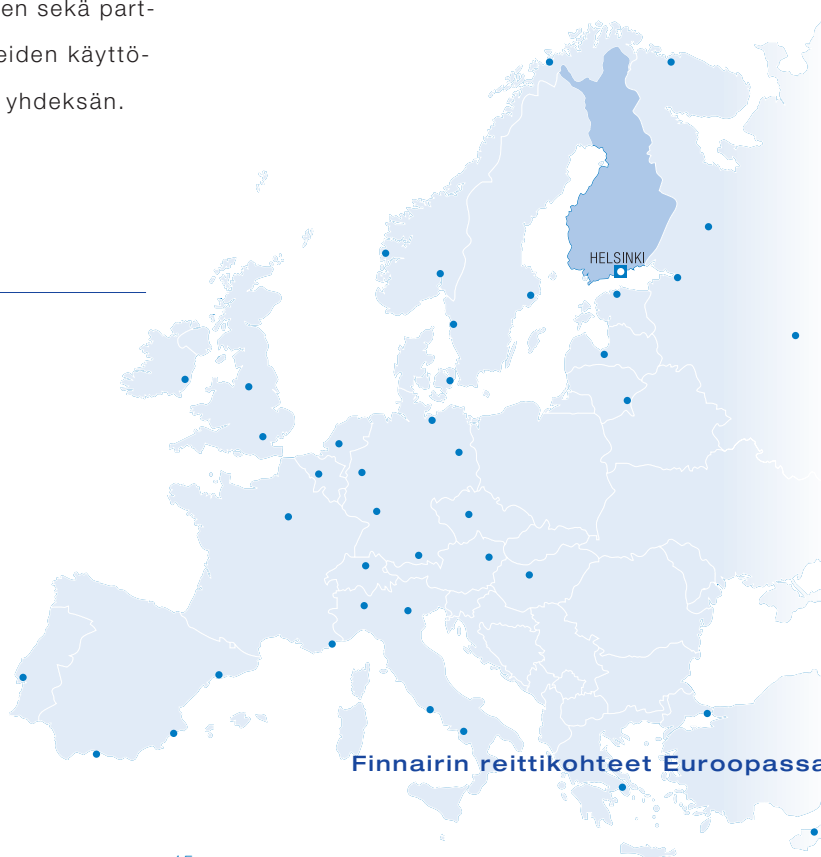
Samalla lisättiin pisteiden käyttömahdollisuuksia. Pisteitä voi nyt käyttää ilmaisiin lentoihin, lentojen osamaksuun ja lentoluokan korottamiseen sekä partnereiden palvelujen ostoon. Uusia pisteiden käyttösopimuksia solmittiin tilikauden aikana yhdeksän.

Finnair Plus palkitsee asiakkaita kolmella eri tasolla. Perustasolla Plus-kortin saavat kaikki halukkaat matkustajat. Silver-tasolle asiakas nousee saavutettuaan 50 000 Plus-pistettä tai lennettyään 15 Finnairin edestakaista ulkomaan reittilentoa vuoden aikana. Gold-taso edellyttää 100 000 pisteen keräämistä tai 35 edestakaista ulkomaan reittilentoa vuoden aikana.

Vuoden 1999 syyskuussa kanta-asiakasohjelma saa merkittävän lisän, kun Finnair liittyy oneworld™-allianssiin. Tuolloin Finnair Plus -tasolle nousuun oikeuttavia pisteitä saa kaikilta allianssiin kuuluvien yhtiöiden lennoilta, eli American Airlinesin, British Airwaysin, Canadian Airlinesin, Cathay Pacificin, Iberian ja Qantasin lennoilta.

Kansainväliset reittikohteet (sisältäen lomareitit) 98/99:

ALICANTE	LARNACA	ROOMA
AMSTERDAM	LAS PALMAS	SAN FRANCISCO
ATEENA	LISSABON	SHARJAH
BAHRAIN	LONTOO	SINGAPORE
BANGKOK	MALAGA	TALLINNA
BARCELONA	MANCHESTER	TENERIFFA
BEIJING	MILANO	TOKIO
BERGEN	MOSKOVA	TORONTO
BERLIINI	MÜNCHEN	TROMSSA
BRYSSSEL	MURMANSK	TUKHOLMA
BUDAPEST	NAPOLI	VERONA
DUBLIN	NEW YORK	VILNA
DÜSSELDORF	NIZZA	WIEN
FORT LAUDERDALE	OSAKA	ZÜRICH
FRANKFURT	OSLO	
FUNCHAL	PARIISI	
GÖTEBORG	PETROSKOI	
HAMPURI	PIETARI	
ISTANBUL	PRAHA	
KÖÖPENHAMINA	RIIKA	



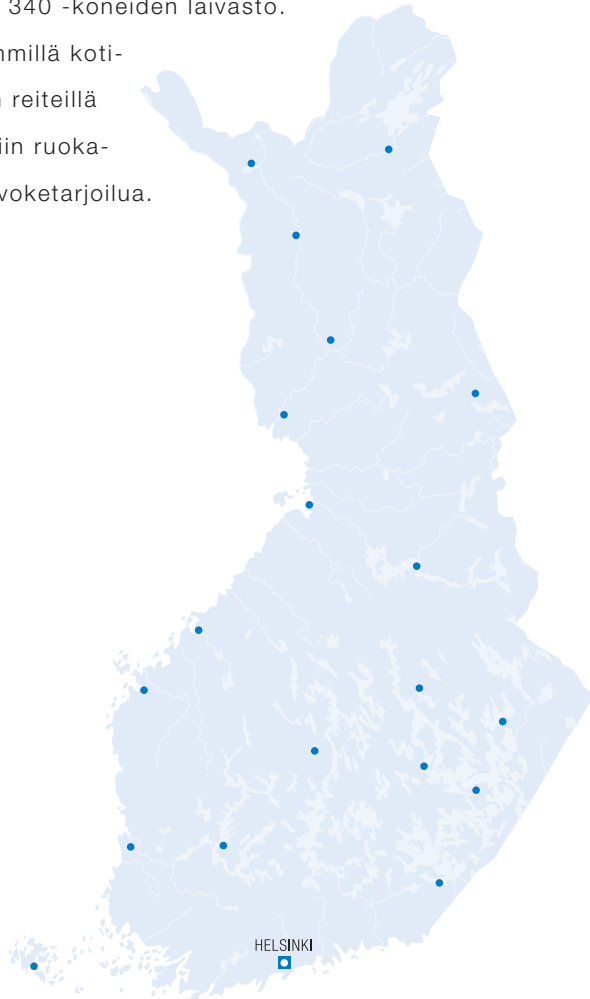
Kotimaan reiteillä

panostus palveluun ja koneisiin

Kotimaan matkustajamäärät kasvoivat keskimäärin 13 % ennen lennonjohtajien lakkoa. Lakon aikana menetettiin odotetuista tuloista noin 60 %. Matkustajamäärissä pudotus oli hieman pienempi, sillä lennetyt vuorot olivat huomattavasti täydempiä kuin normaalisti. Kotimaan reiteillä lensi yhteensä 2,6 miljoonaa matkustajaa, eli 4,1 % enemmän kuin edellisellä tilikaudella.

Kotimaan reittien palvelua kehitettiin vuoden aikana voimakkaasti. Yhtiö hankki kolme 66-paikkaista ATR 72 -koneita joilla korvattiin 34-paikkaisten Saab 340 -koneiden laivasto.

Pitemmillä kotimaan reiteillä lisättiin ruoka- ja virvoketarjoilua.



Kotimaan merkittävimmällä reitillä Helsinki-Oulu lisättiin kapasiteettia yhdellä edestakaisella vuorolla sekä asettamalla liikenteeseen yhtiön ensimmäinen, 170-paikkainen Airbus A321.

Matkustajamäärien kasvu oli erityisen voimakasta Lapin lomalennoissa. Kotimaan reittiliikennettä kehitettiin voimakkaasti uusilla tuotteilla, joissa aktiivisella hinnoittelulla ja erilaisilla paketeilla pyrittiin parantamaan hiljaisempien kausien kuormitusastetta.

MUUTTUNUT KILPAILUTILANNE

Kilpailutilanne kotimaan reiteillä muuttui tammikuussa 1998, kun SAS osti kevytreittiliikennettä harjoittavan yhtiön, Air Botnian. Ennen kauppaa Air Botnian markkinaosuus Suomen liikenteessä oli 3,7 %, ja Finnairin tilikauden lopussa sen markkinaosuus oli pysynyt alle 4 %:ssa. Uusi tilanne ei ole synnyttänyt kotimaan hintakilpailua.

Kotimaan reittikohteet 98/99:

ENONTEKIÖ	KEMI/TORNIO	MAARIANHAMINA	TURKU
HELSINKI	KITILÄ	OULU	VAASA
IVALO	KOKKOLA/PIETARSAARI	PORI	VARKAUS
JOENSUU	KUOPIO	ROVANIEMI	
JYVÄSKYLÄ	KUUSAMO	SAVONLINNA	
KAJAANI	LAPPEENRANTA	TAMPERE	

Euroopan unioni kiinnitti vuoden aikana huomiota lentokenttämaksuihin ja esitti, että kotimaan liikenteen lentokenttämaksut tulee nostaa samalle tasolle kuin ulkomaan liikenteessä. Nykyisin kotimaan reittien kenttämaksut ovat noin 60 % halvempia kuin ulkomaan liikenteessä. Korotus muodostaisi uhan eräiden reittien elinkelpoisuudelle. Vuoden aikana jo muut kustannuspaineet johtivat siihen, että kotimaan lentojen hintoja nostettiin yhteensä vajaat 10 %.

AIKATAULUT MATKAPUHELIMELLA

Matkapuhelinten ja Internet-liittymien määrässä Suomi on maailman johtava maa, joten on luonnollista, että myös Finnair pyrkii hyödyntämään uutta teknologiaa mahdollisimman tehokkaasti.

Viime tilikaudella Finnair aloitti maailman ensimmäisenä lentoyhtiönä palvelun, jossa asiakas voi matkapuhelimellaan saada tekstiviestinä tietoja lentojen aikatauluista sekä todellisista lähtö- ja tuloajoista. Finnair Plus -asiakkaat voivat tarkistaa myös pistetilanteensa tai viimeisimmät Plus-tarjoukset matkapuhelimella. Aikataulukyselyssä asiakas näppäilee puhelimeensa kansainvälisiä koodeja käyttäen lentokenttien ja lentoyhtiöiden nimiä sekä päivämäärän. Viesti lähetetään aikataulupalveluun, jossa kysely prosessoidaan ja asiakas saa pyytämänsä tiedot

matkapuhelimeensa tekstiviestinä. Palvelu toimii myös ulkomailla, jos paikallisen operaattorin verkossa on tekstiviestipalvelu.

LIPUTTOMIA LENTOJA INTERNETISSÄ

Finnair siirsi viime tilikaudella liputtoman lentämisen järjestelmänsä myös Internetiin. MultiFLYe on yrityksille suunnattu elektroninen sarjalippu kahden paikkakunnan väliseen matkustamiseen Suomessa. Nyt järjestelmän paikkavaraukset ja peruutukset voidaan hoitaa omalta tietokonepäätteeltä Internetin välityksellä.

Lentolipun asemesta asiakas saa luottokortin kokoisen MultiFLYe-kortin ja oman tunnusnumeron. Kortilla voidaan lähtöselvitys tehdä vasta portilla, jos matkustajalla on ainoastaan käsimatkatavaraa. Koodin avulla matkustaja pääsee varausjärjestelmään ja lisäksi tarkistamaan reaaliajassa olevat kortin tilitiedot. Ensimmäiseksi tätä MultiFLYe-järjestelmää kokeiltiin Helsinki-Oulu reitillä.

Matkapuhelin- ja Internet-sovellutukset ovat Finnairille tärkeä kehittämiskohde. Esimerkiksi paikkojen varausjärjestelmiä kehitetään niin, että asiakas voi varata omat lennot matkapuhelimella tekstiviesteinä.

Catering panostaa laatuun ja ympäristöön



CATERING

Finnair Catering on yhtiön tulosityksikkö, johon kuuluu sekä catering-toiminta että tax free -myynti. Viime tilikaudella tulosityksikön myynti oli 813 Mmk, josta cateringin osuus oli 448 Mmk ja tax free -myynnin osuus 365 Mmk. Myynti kasvoi edellisvuodesta 7 %.

Catering-yksikön vastuulla on lennoilla annettavien ateriapalvelujen ja tarvikkeiden suunnittelu, toteuttaminen ja jatkuva kehittäminen. Tilikauden

aikana Finnairin ulkomaan reiteillä lisättiin mm. viikottain vaihtuvien ruokalistojen määrää kolmesta neljään. Kotimaassa laajennettiin Pohjois-Suomen lentojen ateriatarjoi-

lua. Finnairin palvelu sai vuoden aikana kansainvälistä kiitosta, kun Business Traveller -lehden lukijat valitsivat yhtiön tarjoileman valkoviinin maailman lentokoneviineistä parhaaksi.

Jätteiden lajittelu ja kierrätys ovat lentoyhtiöiden catering-toimintojen merkittävimpiä ympäristöhaasteita. Finnair panosti molempiin voimakkaasti mm. lisäämällä lajitteluosaston henkilökuntaa.

Finnairin koneiden lisäksi Catering-yksikkö hoitaa 16 muun Helsinkiin lentävän yhtiön koneiden catering-palvelut. Helsingissä ei ole muita lentokoneiden catering-palveluja tuottavia yhtiöitä.

TAX FREE

Finnair myy tax free -tuotteita yhdeksällä lentoasemalla Suomessa sekä ulkomaan lennoilla, lukuunottamatta lähialueiden lyhyitä reittejä. Kokonaisymyynnistä puolet syntyy myymälöissä ja puolet lentokoneissa.

Koneissa tapahtuva myynti kasvoi tilikaudella reippaasti ennakkotilauspalvelun johdosta. Asiakas voi nyt kaikilla lomalennoilla ja useimmilla reiteillä tilata tax free -ostoksensa etukäteen. Ostokset maksetaan luottokortilla ja paluulennolla ostoskassi odottaa asiakkaan istuimella. Jo viidenes kaikesta Finnairin tax free -myynnistä on ennakkotilausmyyntiä. Järjestelmää laajennetaan asteittain kaikille Finnairin ulkomaan reittilennoille.

Euroopan unioni on päättänyt lakkauttaa verovapaan myynnin jäsenmaiden alueilta. Finnairille päätös merkitsee, että tulos heikentyy arviolta 80 Mmk sekä myynti vähenee yli 200 Mmk vuositasolla.



Lomalentojen volyymi selvässä kasvussa

Finnairilla on reittiliikenteessä olevan kaluston lisäksi pelkästään lomaliikenteessä käytettäviä koneita. Näiden koneiden kapasiteetin myynnistä vastaa Finnairin lomalento-osasto.

Lomalento-osaston asiakkaita ovat suomalaiset valmismatkojen järjestäjät, joille myydään vuosittain lähes koko käytettävissä oleva konekapasiteetti. Samalla paikkamyynnin riski siirtyy matkanjärjestäjille.

Finnairin lomaliikenteen lentokuljetustuotot ovat kasvaneet voimakkaasti viime vuosina. Viime tilikautena tuotot kasvoivat 12 %, 1,2 miljardiin markkaan.

Lomalento-osaston suurimmat asiakkaat ovat Finnairin tytäryhtiöt Aurinkomatkat ja Finnmatkat, joiden yhteinen osuus osaston koko myynnistä on noin kaksi kolmasosaa. Nämä matkanjärjestäjät lentävät yksinomaan Finnairin kalustolla. Lisäksi lomalento-osaston asiakkaita ovat Thomson-ryhmittymään kuuluvat Fritidsresor ja Hassen Matkat sekä Airtours-ryhmittymään kuuluvat Tjäreborg ja Spies.

Lomalento-osaston käytössä oli tilikaudella neljä Boeing 757 ja kaksi MD-83 -koneetta. Lisäksi viikonloppuisin käytetään lomaliikenteessä yhtä MD-80 -koneetta. Talviliikenteessä käytetään lisäksi kahta MD-11 -koneetta. Huhtikuussa 1999 yhtiö sai viidennen Boeing 757 -koneen.

Finnair lennätti kuluneella tilikaudella 750 000 matkustajaa ulkomaisiin lomakohteisiin. Talvikauden suosituin kohde on Kanarian saaret, jonne tehtiin

parhaimmillaan 32 lentoa viikossa. Käytössä olleiden Boeing 757 -koneiden käyttöaste oli erityisen korkea. Tilikauden aikana koneet lensivät keskimäärin lähes 14 tuntia vuorokaudessa, talvikaudella käyttöaste ylsi 16 tuntiin vuorokaudessa.

Finnairin koneiden lomalennot suuntautuvat yhteensä 80 kohteeseen. Liikenne jakautuu tilauslentoihin ja lomareittilentoihin. Jälkimmäisiin voi ostaa yksittäisiä lentolippuja mistä tahansa matkatoimistosta normaalien paikanvarausjärjestelmien kautta. Lomareittilennot alkoivat viisi vuotta sitten, kun Euroopan unioni poisti rajoituksia lentoliikenteeltä. Viime tilikaudella lomareittien volyymi ylsi jo tilauslentojen tasolle.

Finnairin siirryttyä lomalennoilla laajarunkokaluksista pienempiin Boeing 757 -koneisiin, koneet joutuvat kaukomatkoilla tekemään välilaskun tankkausta varten. Välilaskut tekivät mahdolliseksi uusien reittien luomisen niin, että välilaskupaikasta voidaan lentää useampaan kohteeseen. Tämä säästää oleellisesti miehistökustannuksia ja tekee reittien operoinnin joustavammaksi.

Finnairin koneiden osuus suomalaisten lomalennoista on ollut viime vuosina noin 90 %. Kun brittiläiset Thomson ja Airtours aloittavat talvikauden lennot Suomesta Espanjaan, Finnairin markkinaosuus laskee 70-75 %:iin. Tämä mahdollistaa lomaliikenteen käytössä olleiden MD-80 -koneiden siirtämisen reittiliikenteeseen.

Valmismatkojen suosio lisääntyy tasaisesti

Finnairin tytäryhtiöt Aurinkomatkat ja Finnmatkat järjestävät valmismatkoja Suomesta perinteisiin rantalomakohteisiin Välimeren alueelle ja Kanarian saarille. Tämän lisäksi järjestetään matkoja kauko-kohteisiin, useisiin Euroopan suurkaupunkeihin sekä Alppien laskettelukohteisiin. Viime tilikaudella lennätettiin lähes 450 000 matkustajaa noin 200 kohteeseen eri puolilla maailmaa.

Finnairin valmismatkoja järjestävät tytäryhtiöt sekä lähinnä yksilöllisiä kaupunkilomia järjestävä Top Club toimivat Finnair Travel Services Oy:n (FTS) alaisuudessa. Yhtiöiden yhteenlaskettu markkinaosuus kaikista Suomen valmismatkoista on noin 50 %. FTS:n järjestämistä matkoista lähes kaikki lennetään Finnairin koneilla.

SUOTUISAA KEHITYSTÄ

Valmismatkojen liikevaihto on noussut Suomessa tasaisesti viime vuosina. Suotuisa taloudellinen kehitys on edistänyt lomamatkailua. Kehityskaari katkesi

viime vuonna, jolloin kokonaismatkustajamäärä laski noin 2 %. Tämä johtui pääasiassa alan ylitarjonnasta, joka purkautui yhden matkanjärjestäjän konkurssissa.

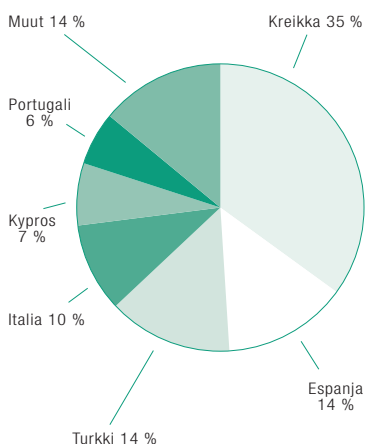
FTS:n matkustajamäärät kasvoivat viime tilikaudella noin 7 %. FTS:n yhteenlaskettu myynti viime tilikaudella kasvoi 14 % vajaaseen 1,5 miljardiin markkaan.

Yli 35 % Suomesta tehtävistä valmismatkoista suuntautuu vuosittain Espanjaan. Kreikan osuus on noin 15 % ja muut jäävät alle 10 %:n. Talvikaudella Kanarian saarten osuus nousee yli 50 %:iin kokonaismatkustajamäärästä.

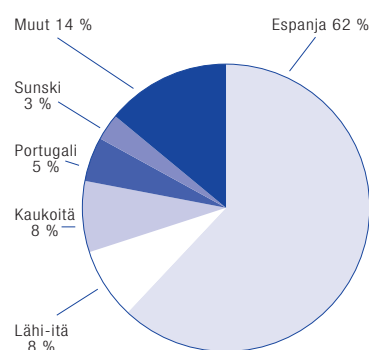
KIRISTYVÄÄ KILPAILUA

Kilpailu valmismatkamarkkinoilla on kiristynyt viime vuosina. Englantilaiset matkanjärjestäjät Airtours (Tjäreborg ja Spies) ja Thomson (Fritidsresor ja Hassen Matkat) ovat kumpikin päättäneet asettaa Helsinkiin yhden koneen lentämään lomamatkalaisia etelän kohteisiin. Tämä on johtanut myös hintakilpailuun.

**Valmismatkatuotanto maittain
Kesäkausi 1998**
(Aurinkomatkat ja Finnmatkat)



**Valmismatkatuotanto maittain
Talvikausi 1998/99**
(Aurinkomatkat ja Finnmatkat)



Finnairin matkoja tuottavat tytäryhtiöt esiintyvät markkinoilla omilla nimillään ja toisistaan poikkeavilla profiileilla. Aurinkomatkat on Suomen suurin matkanjärjestäjä noin 32 %:n markkinaosuudella. Se on perinteinen 'etelänmatkojen' järjestäjä, joka on kasvanut Finnairin valmismatkayhtiöistä nopeimmin. Finnmatkat profiloituu nuorekkaampana matkanjärjestäjänä. Sen markkinaosuus on noin 17 %. Yksilöllisiä kaupunkilomia järjestävä Top Club on huomattavasti pienempi kuin perinteisiin lomakohteisiin keskittyvät Aurinkomatkat ja Finnmatkat.

INTERNET PALVELEE

FTS kehittää jatkuvasti omia verkkopohjaisia informaatio- ja varausjärjestelmiään. Yhtiöiden kotisivut

Internetissä toimivat tällä hetkellä tuoteinformaation lähteenä. Seuraavassa vaiheessa asiakkaat voivat myös varata ja maksaa omat matkansa Internetin kautta.

FTS:n matkanjärjestäjillä on 180 työntekijää Suomessa ja sen lisäksi ulkomailla noin 250 henkeä. Aurinkomatkoiilla on Suomessa 5 myyntitoimistoa, Finnmatkoilla 3 ja Top Clubilla 1. FTS:n valmismatkoista omat toimistot myyvät yli 40 %, Finnairin matkatoimistot Area ja Suomen Matkatoimisto myyvät hieman yli 20 % ja muut matkatoimistot vajaan 40 %. FTS:n lentojen täyttöaste oli kuluneella tilikaudella 98 %.



Matkatoimistojen haaste

– yhä yksilöllisempi palvelu

Finnairin matkatoimistot ovat konsernille tärkeä jakelukanava ja kosketuspinta asiakkaan muuttuviin matkustustarpeisiin. Finnairin tytäryhtiöiden, Suomen Matkatoimisto Oy:n (SMT) ja Matkatoimisto Oy Areal, markkinaosuus Suomessa on noin 45 %. Lisäksi konsernilla on muutamia pienempiä toimistoja eri puolilla Suomea sekä ulkomailla toimiva matkatoimistotietä Norvista.

Finnairin matkatoimistojen yhteenlaskettu myynti kasvoi viime vuonna 7 %. SMT kasvoi 9 % ja Area 7 %. SMT on Suomen suurin matkatoimisto noin 25 %:n markkinaosuudella.

Suomessa toimivien matkatoimistojen yhteenlaskettu kokonaismyynti oli noin 8 miljardia markkaa vuonna 1998, eli vajaat 10 % suurempi kuin vuotta aiemmin. Kymmenen suurimman matkatoimiston osuus alan myynnistä on noin 80 %. Jäljelle jäävä viidennes jakautuu noin 300 matkatoimiston kesken.

Lennonjohtajien lakko helmikuussa 1999 söi konsernin matkatoimistojen tilikauden myynnin kasvusta huomattavan osan. Ilman lakkoa kasvu olisi toimialan arvion mukaan noussut noin 12 %:iin.

SMT ja Area ovat täyden palvelun matkatoimistoja, mutta ne painottavat toimintaansa enemmän liikematkailuun, missä niiden markkinaosuus on noin 50 %. Räättälöidyistä matkoista osuus on 40 %, samoin lomamatkojen välityksestä.

Finnairin lentolippujen myynnistä Suomessa SMT ja Area hoitavat noin 50 %. Finnairin lentojen

osuus konsernin matkatoimistojen kokonaismyynnistä on noin 40 %.

SMT on myös Suomen suurin incoming-matkatoimisto. Yhä suurempi osa incoming-asiakkaista on kannustematkoja järjestäviä ulkomaisia yrityksiä, jotka odottavat matkatoimistolta kaiken kattavaa palvelupakettia. Myös suomalaisten yritysten kutsumat ulkomaiset vieraat työllistävät entistä enemmän incoming-matkatoimistoja.

Area ja SMT investoivat tilikauden aikana uuteen ACE-toiminnanohjausjärjestelmään, mikä tähtää asiakaspalvelun parantamiseen ja työn tuottavuuden kohottamiseen. Järjestelmän käyttöönotto molemmissa matkatoimistoissa alkaa kesäkuusta 1999 lähtien. Uudistuksen kustannukset ovat useita miljoonia markkoja. Ohjelmaan kuuluu mm. lähes 500 työaseman uudistus.

Suomen kilpailutilanteessa ei vuoden aikana tapahtunut oleellisia muutoksia. Travekin fuusio MatkaKalevaan loi matkatoimiston, joka kilpailee Areal kanssa maan toiseksi suurimman matkatoimiston asemasta.

Lentoyhtiöiden tapaan myös matkatoimistot ovat luoneet maailmanlaajuisia alliansseja. Sekä SMT että Area kuuluvat American Express Travel Service -ketjuun. Kolme muuta merkittävää ketjua, BTI, Rosenbluth ja Carlson Wagon Lits, ovat myös edustettuina Suomessa paikallisten matkatoimistojen kautta.

TULEVAISUUDEN HAASTEET

Finnairin matkatoimistoissa nähdään kolme merkittävää tulevaisuuteen liittyvää haastetta. Kuluttajien tarpeet ja odotukset muuttuvat yhä yksilöllisemmiksi. Kysyntä suuntautuu räätälöityihin matkoihin, joihin lisätään monipuolisia palveluja asiakkaan toiveiden mukaan. Yksilöllisempää palvelua haluavat jo kaikki ikäryhmät nuorista urheilun harrastajista kulttuuritarjontaa kaipaaviin eläkeläisiin.

Toiseksi viestintäteknologian nopea kehitys mahdollistaa huomattavasti joustavamman ja monipuolisemman palvelun. Matkojen myyjistä tulee vähitellen matkailualan konsultteja. Tietokoneen rooli on muuttunut toimistotyökalusta ohjelmoiduksi tietopankiksi. Matkojen osto Internetistä on haaste, johon matkatoimistot vastaavat tarjoamalla entistä enemmän asiantuntijapalveluja.

Kolmanneksi myyntipalkkioiden supistus edellyttää jatkuvaa toiminnan tehostamista. Matkatoimistojen tulee tuottaa asiakkaalle sellaista lisäarvoa, josta tämä on myös valmis maksamaan erillisen palvelumaksun.

AMADEUS

Finnair omistaa 95 % Amadeus Finland Oy:stä, joka on maailman suurimman matkailun varausjärjestelmän suomalainen tytäryhtiö. Amadeus Finland Oy markkinoi matkailun informaatio- ja jakelujärjestelmiä. Lisäksi yhtiö kouluttaa ja antaa erilaista tukea sekä

tuottajille että palvelujen käyttäjille. Valtaosa suomalaisista matkatoimistoista käyttää Amadeus-järjestelmää.

Amadeus Finland Oy saa tulonsa päätemaksuina ja varausmaksuina. Varsinaista laitemyyntiä matkatoimistoille Amadeus on vähentänyt merkittävästi, sillä laitekauppa ei kuulu yhtiön liikeideaan.

Amadeus Finland Oy:n liikevaihto tilikaudella oli 67,7 Mmk, eli pysyi viime vuoden tasolla.

NORVISTA

Norvista on Finnairin ulkomailla toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien ketju. Sen tavoitteena on myydä ulkomaisille asiakkaille Suomea matkailukohteena Finnairin lennoilla. Norvista-ketjuun kuuluu 10 tytäryhtiötä, joista kaksi sijaitsee Pohjois-Amerikassa ja loput Euroopassa. Toimipisteitä on 13.

Norvista-ketjun myynti tilikaudella oli noin 320 Mmk, missä lisäystä edellisvuoteen oli prosentin verran. Lennonjohtajien lakko hidasti kasvua oleellisesti. Yhtiöiden palveluksessa on noin 200 henkeä.

Vapaa-ajan matkailu Suomeen on selvästi kasvamassa. Norvista uskoo, että ryhmämatkailu Suomeen kasvaa edelleen voimakkaasti, varsinkin kun Suomesta tulee EU:n puheenjohtajamaa kesällä 1999. Suomeen odotetaan puheenjohtajakaudella 3 000 - 4 000 toimittajaa ja noin 20 000 kokousosanottajaa, joille pyritään tarjoamaan myös vapaa-ajanviettomahdollisuuksia Suomessa.

Uusi lentorahtiterminaali

Pohjoismaiden suurin

Finnair Cargon osuus Suomen kansainvälisestä lentorahdista on noin kaksi kolmasosaa ja Finnairin lentokuljetustuotoista noin 7 %.

Aasian ja Venäjän talouden ongelmat vaikuttivat kielteisesti Finnair Cargon toimintaan. Toisaalta Yhdysvaltojen dollarin korkea kurssi lisäsi kysyntää voimakkaasti Atlantin reitillä, kun eurooppalaiset yritykset suuntasivat myyntiä aiempaa enemmän Yhdysvaltoihin. Näistä syistä Finnair Cargon rahtivuoro Singaporeen lopetettiin ja reitillä käytössä ollut kone siirrettiin Suomen ja Yhdysvaltojen väliselle reitille. Toinen painopistealue on Kiina, jossa rahtivolyymit ovat kasvaneet merkittävästi.

Euroopan liikenteessä Finnairin rahtikoneet lentävät neljä viikkovuoroa Lontooseen ja kolme Saksaan. Lentorahdissa Finnair Cargo hyödyntää määrätietoisesti Helsinki-Vantaan lentokentän Gateway-konseptia.

LENTORAHDIN GATEWAY

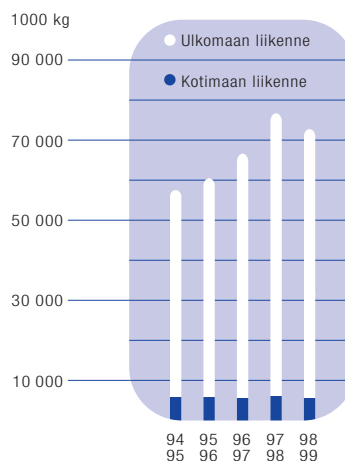
Lentorahdin käsittelyajasta vain 20 % kuluu ilmassa ja noin 80 % maan päällä. Tästä syystä Finnair ryhtyi 1990-luvun alussa kehittämään rahdin logistiikkaa, ja samalla päätettiin rakentaa Helsinki-Vantaan lentokentälle laaja ja tehokas rahtikeskus. Keskuksen viimeinen laajennusvaihe otettiin käyttöön huhtikuussa 1998. Kokonaispinta-alaltaan 36 000 neliömetrin laajuinen terminaali on laajuisaan Pohjoismaiden suurin. Sen rahtipalvelut ja samoissa tiloissa sijaitseva tulli ovat auki 24 tuntia vuoden jokaisena päivänä.

Finnair Cargon rekkaliikenne Venäjälle on osa maassa tapahtuvaa rahdin käsittelyä. Yhtiöllä on 18 säännöllistä rekkavuoroa viikossa Helsinki-Vantaalta Pietariin ja Moskovaan. Syitä rekkakaluston käyttöön ovat sopivan lentokonekaluston niukkuus, lentolupien saannin vaikeudet sekä joustavuus ja turvallisuustekijät.

Finnairilla on vuokrattuna neljä rahtikonetta: yksi Airbus A300, kaksi Boeing 727 -konetta ja yksi Boeing 747. Lisäksi rahtia kuljetetaan kaikilla yhtiön reittikoneilla. Airbus A320 -kalustoon siirtyminen tuo merkittävää lisäetua. Uusissa koneissa käytetään rahdin kuljetukseen yksinomaan kontteja, mikä nopeuttaa lastausprosessia huomattavasti.

Finnair Cargo panosti tilikauden aikana myös verkkopohjaisen palvelukonseptin luomiseen. Esimerkiksi pikarahtituotteiden Internet-varausjärjestelmä otettiin käyttöön. Internetin välityksellä asiakas voi myös seurata rahdin kulkua reaaliajassa.

Rahti- ja postimäärät



Matkustusmukavuus

kalustopolitiikan avainsanoja



A319

Matkustajapaikkoja 120



A320

Matkustajapaikkoja 153



A321

Matkustajapaikkoja 178



DC-9-51

Matkustajapaikkoja 122



MD-82, MD-83

Matkustajapaikkoja 140-156



**Matkustaja
istuu mukavasti ja
väljästi kuin
omalla sohvallaan niin
Finnairin uusimmissa
koneissa kuin
uusituilla business-
luokan tuoleilla.**



MD-11

Matkustajapaikkoja 312-407



B757-200

Matkustajapaikkoja 219



MD-87

Matkustajapaikkoja 112



ATR 72

Matkustajapaikkoja 66

AIRBUS-KALUSTOLLA 2000-LUVULLE

Finnairin historian suurin kaluston uudistusohjelma näkyi ensimmäisen kerran konkreettisesti helmikuussa 1999, kun ensimmäinen Airbus A321 aloitti liikenteen. Kaiken kaikkiaan Finnair on tehnyt sopimuksen 12 uuden Airbus A320 -perheen koneen hankinnasta ja samalla on solmittu optio 24 koneesta. Neljä ensimmäistä Airbusia toimitetaan Finnairille vuonna 1999, seuraavat neljä vuoden 2000 aikana ja edelleen neljä syksyyn 2001 mennessä.

Airbus-kalustolla korvataan ajan mittaan DC-9 ja MD-80 -koneet, joita yhtiöllä oli ohjelman käynnistyessä yhteensä 37. Korvaamisohjelma johtaa siihen, että kaluston keski-ikä laskee kolmen seuraavan vuoden aikana alle 10 vuoteen, kun se tilikaudella oli keskimäärin 11 vuotta.

Kaksi ensimmäistä Airbusia on ostettu käteisellä. Koneiden markkina-arvo on yli 300 Mmk/kpl.

KAPASITEETTI KASVUSSA

Kaluston valinnassa oli kolme tavoitetta: modernisointi, tyyppivalikoiman supistaminen ja kapasiteetin kasvattaminen.

Uuden sukupolven Airbusit ovat ympäristöystävällisempiä ja matkustusmukavuudeltaan parempia kuin edellistä sukupolvea olevat DC-9 ja MD-80 -sarjan koneet. Matkustusmukavuus Airbus A320 -sarjan koneissa on omaa luokkaansa. Matkustamon väljyys ja etenkin tila käsimatkatavaroille on kasvanut huomattavasti. Videonäytöt viihdyttävät ja informoivat matkustajia. Erikoisuutena on ns. maisemakamera, joka välittää kuvaa koneen ulkopuolelta. Matkustamopalvelua on parannettu myös ottamalla käyttöön useampia tarjoiluvaunuja.

Tyyppivalikoiman vähenemiseen päästään, kun DC-9 ja MD-80 -koneet korvataan yhdellä uudella tyyppillä. Potkurikalustossa Finnair luopui Saab SF 340 -koneista ja korvasi ne kolmella ATR 72:lla, joita yhtiöllä oli jo aiemmin kuusi kappaletta. Toimenpiteiden seurauksena laivaston tyyppivalikoima laskee seitsemästä viiteen. Tyyppien vähentäminen tuo säästöjä miehistön käytössä, koulutuksessa, testauksessa, huollossa ja varaosapalvelussa.

Kaluston uusiminen kasvattaa vähitellen yhtiön istuinpaikkatarjontaa. Uudet 178-paikkaiset Airbus A321 -koneet nostavat kapasiteettia suurimpiin

MD-80 -koneisiin verrattuna noin 20 %. Koneet tullaan asettamaan ruuhkaisimmille Euroopan ja kotimaan reiteille.

Asiakaspalvelua tehostetaan jatkuvasti myös muussa kalustossa. Vuoden 1999 aikana Finnair uudistaa kokonaan MD-11 -laajarunkokoneiden palvelukonseptin kaukoreiteillä. Uudistus, joka lisää palvelua ja matkustusmukavuutta olennaisesti, ulotetaan asteittain myös muuhun konekantaan.

Finnairilla oli omassa liikenteessään tilikauden lopussa 47 suihkukonetta, joista yhtiön omistamia 31 ja leasing-sopimuksella 16. ATR 72 -potkuriturbiini-koneista Finnair omistaa 8 ja leasattuja on yksi. Lisäksi Finnair omistaa kaksi Airbus A300-B4 -konetta, jotka on vuokrattu Englantiin. Finnair vastaa sopimuskaudella koneiden huollosta ja tekniikasta.

HUOLTO OMISSA KÄSISSÄ

Finnairin huolto- ja kunnossapitotoiminta perustuu tavoitteeseen tuntea omat lentokoneet mahdollisimman hyvin. Finnair pystyy tekemään konekalustolleen

kaikki normaalit huolto- ja kunnossapitotoimenpiteet.

Tilikauden aikana yhtiö jatkoi MD-80 -laivaston lennonhallintajärjestelmän (Flight Management System) uudistamista. Viimeinen kone valmistui huhtikuussa -99 ja koko laivasto on nyt varustettu 2000-luvun vaatimukset täyttävällä järjestelmällä. Kaikkiaan kaksi ja puoli vuotta kestäneeseen ohjelmaan kuului 24 lentokoneen uudistustyöt.

Finnair huolsi tilikauden aikana omien koneiden lisäksi yhteensä yli sadan eri asiakkaan lentokoneita, niiden moottoreita ja laitteita. Merkittävin viime vuonna solmittu huoltosopimus koskee Lufthansa Cargon MD-11 -rahtikoneita.

Suihkukonelaivastonsa lisäksi Finnair huoltaa toistakymmentä erityyppistä kotimaassa operoivaa potkurikonetyyppiä.

Huolto- ja kunnossapidon kokonaisbudjetti kuluneella tilikaudella oli noin 1,3 miljardia markkaa, josta ulkopuolista laskutusta oli noin 300 Mmk. Henkilökuntaa Finnairin tekniikassa on noin 2 350.

Finnairin omassa liikenteessä käytetty lentokalusto kesäkuussa 1999

KONETYYPPI	Yhteensä	Omistettu	Rahoitus- leasing	Vuokrattu	Keskimää- räinen ikä
A321-211	2	2			0,4
B757-200	5			5	1,2
MD-11	4	4			6,9
MD-82/83	22	10	2	10	10,6
MD-87	3	3			11,3
DC-9-51	10	10			20,9
ATR 72	9	8	1		8,5
YHTEENSÄ	55	37	3	15	10,7

Henkilöstön kehittäminen

tähtää ylivertaiseen laatuun

Lennon onnistuminen on kymmenien ammattilaisten työn luotettavuuden ja saumattoman yhteistoiminnan tulos. Ammattitaitoisuus ja sitoutuminen ehdottoman luotettavaan laatuun on Finnairin henkilöstön yhteinen ominaisuus.

Finnairin laatua ovat turvallisuus, täsmällisyys ja hyvä asiakaspalvelu. Laadunvarmistus, toimintoketjujen luotettavuuden jatkuva mittaaminen sekä aidosti asiakaslähtöinen palvelukehitys ja ihmisläheinen asiakaspalvelu ovat laatupolitiikan painopisteitä, joilla kilpailukyky näillä alueilla varmistetaan. Yhteisen laatupolitiikan toteutumisen edellytys puolestaan on sitä tukeva henkilöstöpolitiikka.

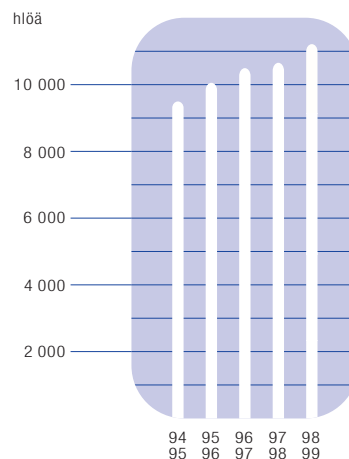
Vuoden 1999 alussa täsmennettiin Finnairin henkilöstöstrategiaa, joka on laadittu yhtiön johdon, eri organisaatiotasojen ja henkilöstöryhmien yhteistyönä. Strategia viitoittaa yhteiset toimintaohjeet henkilöstön kehittämiseksi. Se käsittää henkilöstösuunnittelun, henkilöstön hankinnan, ammattitaidon ja työkyvyn ylläpidon, henkilöstön kehittämisen, työnannon kannustamisen ja palkitsemisen, johtamisen ja esimiestyöskentelyn sekä yhteistyöhön liittyvät asiat.

YHTEISET ARVOT

Vuonna 1998 yhtiössä käynnistettiin laaja prosessi yhtiön arvojen kartoittamiseksi. Finnairin arvot kiteytettiin teemoihin asiakaslähtöisyys, jatkuva kehittyminen, rehellisyys, avoimuus, vastuuntuntoisuus, oikeudenmukaisuus ja toisten kunnioittaminen. Prosessissa oli mukana laaja joukko eri henkilöstöryhmien edustajia. Arvojen maastouttaminen organisaatioon alkoi vuoden 1999 alussa. Ohjelmaan osallistuu koko yhtiön henkilökunta. Arvoprosessin tarkoituksena on kehittää Finnairin yrityskulttuuria siten, että se tukee mahdollisimman hyvin liiketoimintatavoitteiden toteutumista ja luo myönteistä työilmapiiriä.

Sisäinen kommunikaatio tehostui merkittävästi, kun yrityksen sisäistä intranet-verkkoa kehitettiin voimakkaasti tilikauden aikana. Eri työtehtävissä tarvittavat tiedot löytyvät yhä enenevässä määrin intranetista ja viestintä sujuu ajan tasalla kaikkiin toimipisteisiin. Henkilöstöasiain käsikirja, sisäiset

Henkilöstön määrä keskimäärin



palvelut terveysasemasta telelaitteiden tilaukseen samoin kuin eri toimintaryhmien operatiiviset ohjeet ovat saatavilla joko omalta työasemalta tai yhteiskäyttöpäätteeltä, nettipisteestä.

Finnairin yrityskuva Suomessa on vahva myös työnantajana. Finnair nimettiin 1998 opiskelijoiden keskuudessa Suomen tavoitelluimmaksi työpaikkavaihtoehdoksi. Henkilöstö koki merkittävänä yhteishenkeä vahvistavina tapahtumina vuoden aikana koko henkilökunnan yhteiset Finnairin 75-vuotisjuhlat sekä yhtiön juhlakirjan julkaisemisen.

HENKILÖSTÖN RAKENNE

Emoyhtiön henkilömäärä tilikaudella 1998/99 oli 9 038 henkeä, joista määräaikaisia työsuhteita oli 8 % ja osa-aikatyötä tekeviä 2 %. Naisia oli 43 % ja miehiä 57 %.

MONIPUOLISTA KOULUTUSTA

Finnairin lentotoiminta ja sujuva asiakaspalvelu vaativat usean ammattialan erikoisosaamista. Finnairin ilmailuopisto on yhtiön omistama ammatillinen erikoisoppilaitos, joka kouluttaa mm. ammattilentäjiä ja esimiehiä. Finnairin koulutustoiminta kattaa myös teknisen henkilökunnan, markkinoinnin ja matkustamopalvelun sekä lentäjien tyypikoulutuksen. Viime tilikaudella oppilastunteja kertyi yhteensä noin 457 400 (358 500).

Finnair on kärsinyt parin viime vuoden ajan lentäjäpulasta, joka juontaa juurensa 1990-luvun alun matkustajamäärien dramaattiseen laskuun ja sen vuoksi vähennettyyn lentäjäkoulutukseen. Tilikauden aikana nostettiin ammattilentäjien koulutuskapasiteettia ja nyt Finnairin ilmailuopiston ammattilentäjän opintolinjalta Porista valmistuu 40 lentäjää vuodessa.



Ympäristövaikutukset valintojen ja päätösten taustalla



**Liikenne kuormittaa
ympäristöä monin eri tavoin.
Lentoliikenne ei tee tässä
suhteessa poikkeusta.
Finnair on järjestelmällisesti
analysoinut ympäristö-
vaikutuksia ja panostanut
jatkuvasti niiden
minimoimiseen.**



Finnair perusti ympäristöorganisaation vuonna 1991. Se seuraa ja kehittää Finnairin ympäristökuormituksen vähentämiseen tähtäviä toimintatapoja. Samoin ympäristöorganisaatio varmistaa, että Finnair toimii kansainvälisen lentoyhtiöjärjestön IATA:n ympäristöperiaatteiden, kansainvälisen siviili-ilmailuorganisaation ICAO:n ympäristösäännösten ja paikallisten viranomaismääräysten mukaisesti.

INVESTOINTEJA UUTEEN KALUSTOON

Uusien Airbus-koneiden moottorivalinnassa tärkeimpiä perusteita oli melun, päästöjen ja polttoaineen kulutuksen minimointi. Airbus-koneet kuluttavat keskimäärin 20 % vähemmän polttoainetta, ja vastaavasti aiheuttavat 20 % vähemmän hiilidioksidipäästöjä kuin vastaavankokoiset MD-80 -koneet. Myös typpipäästöt ovat oleellisesti alhaisemmat kuin MD-80 -koneissa.



Ympäristönäkökulmaa painottaen koneisiin valittiin kaksoisvaippapolttokammiolla varustettu moottorityyppi. Valinta oli sekä hinnaltaan että huolto- ja polttoainekustannuksiltaan kalliimpi vaihtoehto, mutta ympäristön kuormittamisen kannalta perusteltu ratkaisu.

Kuluneen tilikauden merkittävimpiä ympäristöön vaikuttavia investointipäätöksiä oli moottoreiden melutasoa vaimentavien ns. 'HushKit:ien' asentaminen DC-9-50 -koneisiin. Näiden ansiosta melutaso alenee niin, että koneet täyttävät vuonna 2001 voimaan astuvat meluvaatimukset. Muutos alentaa myös matkustamon takaosan melutasoa. Ensimmäinen asennus tehtiin päättyneellä tilikaudella ja koko kymmenen koneen DC-9-50 -laivaston kattava projekti saadaan päätökseen vuoden 2000 kevättalvella. Sen kokonaiskustannukset ovat noin 100 Mmk.

CATERING TEHOSTAA KIERRÄTYSTÄ

Toinen merkittävä ympäristöön liittyvä kehityskohde on Finnairin Catering-yksikkö, joka hankki vuoden aikana valmiudet ISO 14001 -ympäristöjärjestelmän sertifiointiseksi.

Sekajätteen määrää on voitu vähentää kuluneen tilikauden aikana. Tähän on päästy lisäämällä jätteiden lajittelua ja tehostamalla kierrätystä. Tavoitteina on edelleen vähentää sekajätteen määrää 30 % ja jätevesien määrää 10 % vuoteen 2001 mennessä. Samalla kehitetään pakkauksia ja astioita entistä ympäristöystävällisempään suuntaan.

Konekannan uusiminen auttaa sekajätteen määrälle asetettujen ympäristötavoitteiden saavuttamisessa. Boeing 757 -koneissa on kehittyneemmät

jätteiden puristus- ja lajittelumahdollisuudet, samoin uusissa Airbus A320 -perheen koneissa.

JÄTEVESISTÄ HUOLEHDITAAN

Vuoden 1998/1999 talvi oli Suomessa ankara ja lentokoneiden jäänpoistonesteitä käytettiin runsaasti, mikä näkyi jätevesikuormituksen lievänä kohoamisena.

Muuta ympäristökuormitusta aiheutui Catering-yksikön prosesseissa syntyneistä jätevesistä, lentokoneiden käymäläjätevesistä sekä huolto- ja korjaustoiminnasta.

Vuonna 1998 lentokoneiden huolto- ja korjaustoiminnan ympäristövaikutuksia on pyritty alentamaan suosimalla liuotinten käytön sijasta vesiperustaisia prosesseja. Finnair huolehtii tarkasti korjaamotoiminnoista syntyneistä jätevesistään puhdistamalla ne kolmessa jätevedenpuhdistamossaan.

Länsi-Suomen vesioikeus myönsi tilivuoden aikana Finnairille luvan johtaa edelleen pintakäsittelylaitoksen kadmiumpitoisia jätevesiä viemäriin lupamääräyksessä mainituilla ehdoilla. Helsingin seudun kadmiumkuormittajana Finnairin osuus on muutamia prosentteja.

LENTOLIIKENTEEN MERKITTÄVIMMÄT YMPÄRISTÖHAASTEET OVAT:

- lentokoneiden moottoripäästöt
- lentomelu
- haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöt ilmakehään
- jätevesikuormitus lentokenttäalueella
- catering-toiminnan jätteet
- lentokoneiden polttoainekulutus
- kiinteistöjen energiankulutus

Tilinpäätös

1.4.1998-31.3.1999

Tilinpäätös 1.4.1998-31.3.1999

Hallituksen toimintakertomus

Toimintaympäristössä tapahtuneista poikkeuksellisista häiriöistä huolimatta tilikaudelle asetettu taloudellinen tavoite saavutettiin ja tulosta voidaan pitää toimintaolosuhteisiin nähden tyydyttävänä.

Lentotoiminnan taloudellinen tulos heikkeni edellisestä vuodesta. Konsernin muut toimialat sen sijaan paransivat tulostaan.

Lentoyhtiöiden välisessä kilpailussa jatkui kehitys kohti useiden yhtiöiden ryhmittymiä. Finnair on liittynyt jäseneksi maailman viiden johtavan lentoyhtiön perustamaan **oneworld**-liittoutumaan ja solminut lisäksi joukon uusia yhteistyösopimuksia muiden lentoyhtiöiden kanssa. Kilpailu on voimistunut Suomen lentoliikenteessä. Ulkomaisessa omistuksessa oleva lentoyhtiö on lisännyt tarjontaansa ja laajentanut toimintaansa Suomessa kasvattamatta kuitenkaan merkittävästi markkinaosuuttaan. Finnair on hyödynnänyt vapautetun lentoliikenteen tarjoamia uusia mahdollisuuksia ja puolestaan vahvistanut kansainvälistä asemaansa lisäämällä liikennettä ja kasvattamalla markkinaosuuttaan Suomen ulkopuolella.

Suomessa matkailualan kehitystä heikensivät osaksi Suomen Ilmailulaitoksen lennonjohtajien lakko helmi-maaliskuussa 1999 sekä Kaukoidän ja Venäjän markkinoiden taloudelliset vaikeudet. Mainitut tekijät heijastuivat erityisesti kotimaan ja Kaukoidän liikennesuoritteiden myynnin kehitykseen.

Liikenteen kysynnän kasvu jatkuu alkaneena tilikautena 1999/2000. Tätä tukevat arviot Suomen kansantalouden ja kulutuskysynnän kasvun jatkumisesta sekä Aasian maiden talouksien vähittäisestä elpymisestä. Liikenteen kasvua ylläpitää myös kiihtyvä lentoyhtiöiden ja lentoyhtiöryhmittymien välinen hinta- ja markkinaosuuskilpailu. Kannattavuuskehitys on yhä enemmän riippuvainen kustannustehokkuudesta.

Yhtiö jatkaa edellisinä vuosina aloittamiaan toiminnan tehostamisohjelmia ja rakenteellisia muutoksia, joiden tavoitteena on kannattavuuden parantaminen.

Lentoliikenteen suoritteiden kehitys ja markkinatilanne

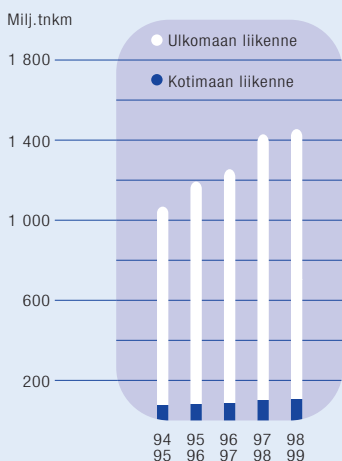
Euroopan lentoyhtiöiden yhteisjärjestön AEA:n jäsenyhtiöitten lentoliikenteen henkilökilometrimäärä kasvoi reittiliikenteessä kalenterivuonna 1998 keskimäärin 9 % edellisestä vuodesta. Rahtitonnikilometriä laski 1 %. Matkustajaliikenteen keskimääräinen kuormitusuhde laski 0,4 prosenttiyksiköllä 71,6 %:iin.

Suomen lentoliikenteen kasvu hidastui kertomusvuonna edelliseen vuoteen verrattuna. Finnair-konsernin koko liikenteen matkustajamäärä kasvoi 5 %. Edellisenä vuonna kasvu oli 13 %. Rahdin ja postin yhteismäärä laski 5 % edellisestä vuodesta, jolloin se vielä kasvoi 15 %. Myytyjen henkilökilometrien kasvoivat 5 %. Myytyjen rahtitonnikilometriä laski 11 %. Matkustajakuormitusuhde parani edellisestä vuodesta 1,1 prosenttiyksiköllä 72,3 %:iin.

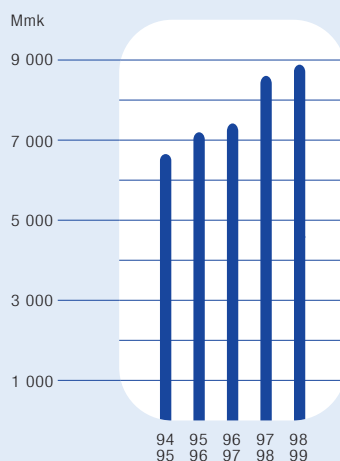
Lennonjohtajien työtaistelu alkoi 1.2.1999 ja kesti yli viisi viikkoa. Liikenne palautui täysin aikataulun mukaiseksi noin viikon kuluttua varsinaisen lakon päättymisestä. Työtaistelun aikana ulkomaan reittiliikenteestä lennettiin noin 80 %, lomaliikenne lähes täysin suunnitellun mukaisesti, mutta kotimaan liikenteestä vain osa Pohjois-Suomen reittejä. Koko liikenteen matkustajamäärä työtaistelun aikana helmikuussa 1999 oli 25 % ja maaliskuussa 11 % edellisvuotta pienempi. Matkustajamäärän lasku kohdentui pääosin kotimaan liikenteeseen, joka laski helmikuussa 60 % ja maaliskuussa 23 % edellisestä vuodesta. Ilman työtaistelua koko liikenteen matkustaja- ja henkilökilometrimäärä olisivat kasvaneet arviolta yli 7 %.

Finnairin markkinaosuus Suomen kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärästä laski kesä-

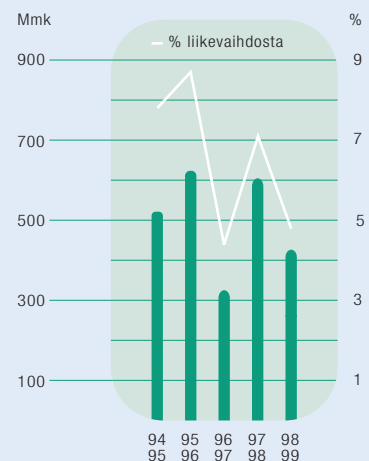
Myydyt tonnikilometrit



Liikevaihto



Liikevoitto



liikennekaudella 1998 edellisestä vuodesta 3 prosenttiyksiköllä ja oli 57 %. Talviliikennekaudella 1998/99 markkinaosuus säilyi edellisen vuoden suuruisena ja oli samoin 57 %. Finnair on vastaavasti lisännyt tarjontaa ja markkinaosuuttaan ulkomailla.

Markkinaosuuden lasku kesäliikennekaudella 1998 tapahtui Euroopan liikenteessä, jossa se aleni 3 prosenttiyksiköä ja oli 53 %, mutta talviliikennekaudella 1998/99 markkinaosuus sen sijaan nousi 1 prosenttiyksiköllä 55 %:iin edellisestä vuodesta. Kaukoliikenteessä, johon luetaan Pohjois-Atlantin ja Kaukoidän alueet, Finnairin markkinaosuus on korkea. Kesäliikennekaudella 1998 markkinaosuus nousi 1 prosenttiyksiköllä 93 %:iin. Talviliikennekaudella se laski vajaalla prosentilla 92 %:iin. Kotimaan liikenteessä Finnairin markkina-asema on edelleen vahva ja markkinaosuus noin 95 %. Lyhyillä ja vähäliikenteisillä kotimaan reiteillä osa lennoista on suoritettu alihankintatyönä Finnairin lukuun. Lentosuoritteista ovat vastanneet ruotsalaiset yhtiöt Flying Enterprise AB ja Golden Air Flyg AB.

Lomaliikenteessä, joka sisältää tilauslento liikenteen ja reittiliikenteen liikennöivät ns. lomareitit, markkinaosuus nousi kesäliikennekaudella 1998 merkittävästi 5 prosenttiyksiköllä 91 %:iin. Talviliikennekaudella markkinaosuus säilyi lähes samana kuin edellisellä vuonna ja oli 82 %.

Taloudellinen tulos

Katsauskauden liikevaihto oli 8 883,3 Mmk. Edellisen vuoden vastaavana aikana liikevaihto oli 8 593,6 Mmk. Liikevaihto kasvoi 3,4 %, edellisellä vuonna se kasvoi 8,8 %. Toimintakulut kasvoivat 5,5 % edellisellä vuonna kasvu oli 6,2 %. Liikevoitto oli 426,6 Mmk oltuaan vuotta aikaisemmin 607,8 Mmk. Tilikauden voitto oli 343,3 Mmk, edellisellä vuonna se oli 509,7 Mmk.

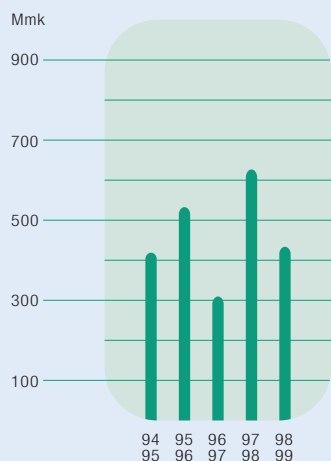
Liiketoiminnan muut tuotot olivat 145,9 Mmk. Ne sisältävät käyttöomaisuuden myyntivoittoa lentokalustosta 70,1 Mmk ja Sita Telecommunications Holding N.V. -nimisen yhtiön osakkeiden myynnistä 33,7 Mmk. Satunnaiseriin sisältyy aikaisempaan tytäryhtiökauppaan liittyvien sopimusten muutoksista saatu 20 Mmk määräinen korvaus. Edellisellä vuonna liiketoiminnan muut tuotot olivat 168,3 Mmk ja ne sisälsivät 142,3 Mmk lentokaluston myyntivoittoa.

Lentokuljetustuotot myytyä tonnikilometriä kohden nousivat 0,4 % ja toimintakulut tarjottua tonnikilometriä kohden 1,0 % edellisestä vuodesta.

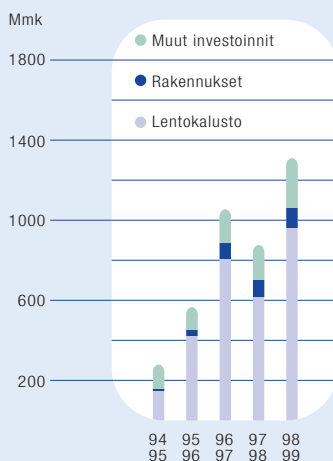
Merkittävimmät tulosvaikuttavat muutokset toimintakuluissa olivat konsernin henkilöstökuluissa, jotka nousivat 8,5 % ja 203,3 Mmk edellisestä vuodesta. Henkilöstökulujen osuus toimintakuluista oli 30,1 %, edellisellä vuonna 29,3%. Lentokaluston leasemaksut nousivat 51 % ja 103,4 Mmk edellisen tilikauden lopussa ja päättyneen tilikauden aikana suoritettujen sale and leaseback-järjestelyjen vuoksi. Tällä menettelyllä on ollut tavoitteena vahvistaa yhtiön maksuvalmiutta ja rahoittaa uusien koneiden hankintoja sekä varmistaa aikaisessa vaiheessa teknologisesti vanhemman lentokaluston myynti. Polttoainekulut sen sijaan laskivat 19 % ja 132,7 Mmk. Lentopetrolin hinta oli katsauskaudella Suomen markoissa keskimäärin 19 % edellisvuotta alaisempi. Polttoainehinta on sidottu USD-kurssiin, joka oli suhteessa Suomen markkaan tilikaudella keskimäärin 0,8 % alaisempi kuin edellisellä vuonna.

Suomen Ilmailulaitoksen lennonjohtajien työtaistelun arvioidaan aiheuttaneen tuottojen menetyksinä noin 110-120 Mmk ja lopullisena tulosmenetyksenä noin 45-50 Mmk. Työtaistelun aikana suoritettujen liikenteen rakenteellisten ja toiminnallisten sopeuttamistoimenpiteiden ansiosta taloudelliset

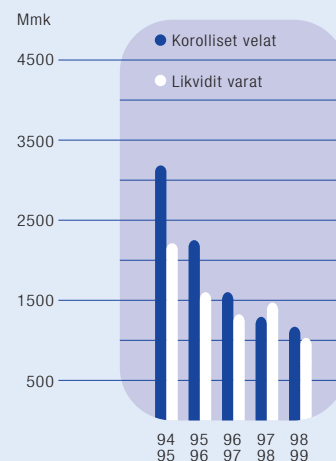
Tulos ennen satunnaiseriä ja veroja



Bruttoinvestoinnit



Korolliset velat ja likvidit varat



menetykset jäivät alustavia arvioita pienemmiksi, mutta olivat silti merkittäviä.

Lentotoiminnan tuloksetekokyvyn parantamiseksi käynnistettiin vuonna 1997 Ohjelma 2 -niminen hanke, jonka tavoitteena on kolmen vuoden aikana toteuttaa sellaisia toiminnallisia ja rakenteellisia toimenpiteitä, joilla mm. lisätään tuottoja, alennetaan kustannuksia, tehostetaan kapasiteetin käyttöä ja parannetaan asiakaspalvelua niin, että saavutetaan yhteensä 500 Mmk:n tulosparannus. Ohjelma on edennyt suunnitelmien mukaisesti ja tilikaudelle asetetut rakenteellisiin toimenpiteisiin liittyvät tavoitteet saavutettiin.

Konsernin eri toimialojen kehitys

Lentotoiminnan liikevaihto kasvoi 2,3 %, mutta liikevoitto laski 34,4 % edellisestä vuodesta. Konsernin muiden toimialojen liikevaihto kasvoi merkittävästi enemmän kuin lentotoiminnan ja tulokset paranivat.

Matkatoimistoalan tuloskehitystä voidaan pitää olosuhteisiin nähden suotuisana. Liikevaihto kasvoi 9,9 % ja liikevoitto 32,4 %. Tilikauden aikana tapahtui merkittävä muutos matkatoimistojen talouden ja palvelujen hinnoittelun kannalta, kun lentoyhtiöt aloittivat matkatoimistoille myönnettävien myyntikomissioiden alentamisen. Osa tuoton menetyksestä on siirtynyt suoraan palveluja käyttävän asiakkaan maksettavaksi. Myyntipalkkioiden supistuminen edellyttää tulevaisuudessa matkatoimistoilta toiminnan jatkuvaa tehostamista. Tietotekniikan nopea kehitys luo uusia kilpailevia jakelukanavia, joiden hyväksikäyttö pakottaa matkatoimistot sopeuttamaan toimintansa muuttuviin olosuhteisiin.

Valmismatkatoiminnan liikevaihto kasvoi 14,2 % ja liikevoitto parani merkittävästi edellisestä vuodesta. Kilpailu valmismatkamarkkinoilla on muuttumassa. Alalla on meneillään rakennemuutoksia ja keskit-

tymistä. Eräät ulkomaiset matkanjärjestäjät ovat asettaneet Suomen markkinoille omaa kuljetuskapasiteettia, mikä on jo kiristänyt hintakilpailua ja edellyttää konsernin lentotoiminnan markkinaosuuden säilyttämiseksi lomaliikenteessä olennaista kilpailukyvyn parantamista.

Muihin toimialoihin sisältyvät merkittävät yritykset ovat Finnair Gateway Ravintolat Oy, Amadeus Finland Oy ja Finn catering Oy. Yhdistetty liikevaihto kasvoi 10,1 % ja liikevoitto parani 23,3 % edellisestä vuodesta.

Investoinnit

Tilikauden aikana käynnistyi merkittävä lentokonelaitavaston yhtenäistäminen ja uudenaikaistaminen. Tämän investointiohjelman tuloksena käytössä olevien konetyyppien määrä vähenee, laivaston käyttö tehostuu ja toimintakuluissa saavutetaan säästöjä.

Konsernin kokonaisinvestoinnit olivat ilman ennakkomaksuja 1 308,6 Mmk (878,6 Mmk). Lentokalustohankinnat olivat varaosineen, laitteineen ja muutostöineen 966,8 Mmk ja niihin sisältyy kahden Airbus A321- ja kolmen ATR 72 -koneiden hankinnat. Investoinnit rakennushankkeisiin olivat 94,9 Mmk (84,0 Mmk) ja muuhun käyttöomaisuuteen 247,0 Mmk (178,1 Mmk).

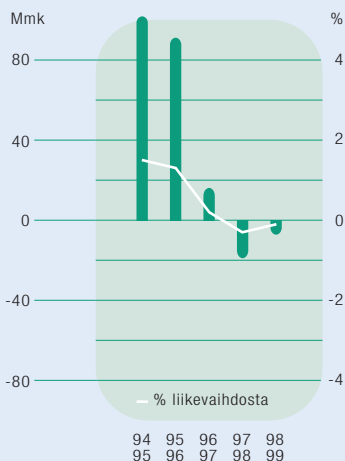
Lentokalustosta myytiin kaksi MD-80- ja neljä Saab 340 -koneita. MD-80 -koneet vuokrattiin takaisin sale and leaseback -periaatteella.

Rahoitus

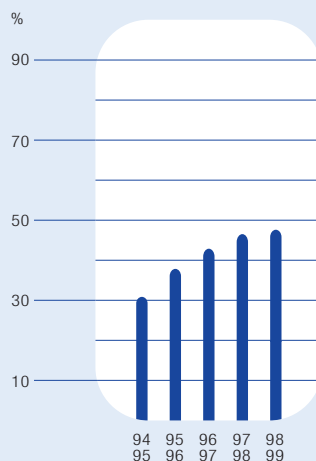
Tulorahoitus ennen investointeja oli 891,0 Mmk (1 013,0 Mmk).

Omavaraisuusaste oli tilikauden päättyessä 47,6 % (46,5 %). Konsernin korollinen nettovelka oli 139,0 Mmk. Edellisenä vuonna likvidit varat olivat 174,0 Mmk korollisia velkoja suuremmat. Velkaantumisaste (gearing) oli 4,0 % (-5,4 %).

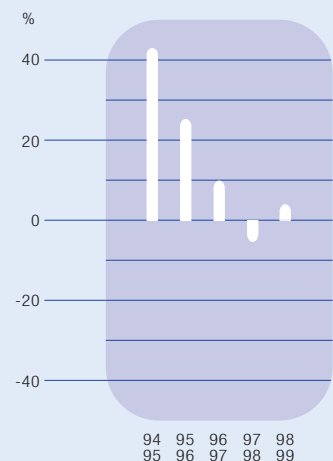
Nettorahoituskulut



Omavaraisuusaste



Velkaantumisaste (Gearing)



Rahoitustuotot olivat 7,2 Mmk (18,9 Mmk) suuremmat kuin rahoituskulut, mikä oli 0,1 % liikevaihdosta (0,2 %).

Konsernin maksuvalmius säilyi edelleen vahvana. Yhtiö solmi maaliskuussa 1999 kolmentoista eurooppalaisen pankin kanssa 250 miljoonan USD määräisen rahoituslimiittisopimuksen, jota käytetään Airbus A320 -lentokoneperheen pitkäaikaisissa rahoitusjärjestelyissä.

Osakepääoma ja osakkeet

Finnair Oyj:n osakepääoma oli tilikauden alkaessa 413 982 415 mk ja osakkeiden lukumäärä 82 796 483. Tilikauden päättyessä osakepääoma oli 423 695 490 mk ja osakkeiden lukumäärä 84 739 098.

Vuoden 1992 määrältään 150 Mmk:n vaihtovelkakirjalainan vaihtoja osakkeiksi suoritettiin tilikauden aikana yhteensä 28 354 000 mk:lla. Vaihtojen seurauksena osakepääomaa korotettiin 7 711 740 mk.

Vuoden 1994 määrältään 230 Mmk:n vaihdettavan debentuurilainan vaihtoja osakkeiksi suoritettiin tilikauden aikana yhteensä 14 770 000 mk:lla. Vaihtojen seurauksena osakepääomaa korotettiin 2 001 335 mk.

Yhtiön hallituksella ei ole voimassaolevia valtuuksia osakepääoman muuhun korottamiseen.

Osakkeita välitettiin Helsingin Pörssissä tilivuoden aikana 20,1 milj. kappaletta (21,1) vaihtoarvoltaan 772,0 Mmk (895,1 Mmk). Yhtiön osakkeen markkina-arvo tilivuoden päättyessä oli 2 444 Mmk (4 471 Mmk). Tilivuoden päättyessä 31.3.1999 yhtiön osakkeista oli 17,6 % hallintarekisteröityjä (21,5 %). Osakkeenomistajien lukumäärä oli yhteensä 8 478 (6 599).

Tilivuoden ylin kaupantekokurssi oli 59,50 mk (56,00 mk), alin 26,40 mk (34,00 mk) ja keskipurssi 38,46 mk (42,50 mk).

Yhtiön hallintoneuvoston ja hallituksen jäsenet sekä pääjohtaja omistivat 31.3.1999 yhteensä 13 328 osaketta, mikä on 0,016 % (0,008 %) koko osakemäärästä ja äänivallasta.

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous päätti kokouksessaan 20.8.1998 jakaa tilikaudelta 1997/98 osinkoa 2,25 mk osakkeelta.

Muutoksia hallinnossa

Yhtiön pääjohtajana vuodesta 1987 toiminut Antti Potila jäi eläkkeelle 31.12.1998 ja erosi samalla yhtiön hallituksesta. Yhtiön uudeksi pääjohtajaksi valittu ekonomi Keijo Suila aloitti yhtiön palveluksessa 1.8.1998 ja otti vastaan pääjohtajan tehtävät 1.1.1999 alkaen.

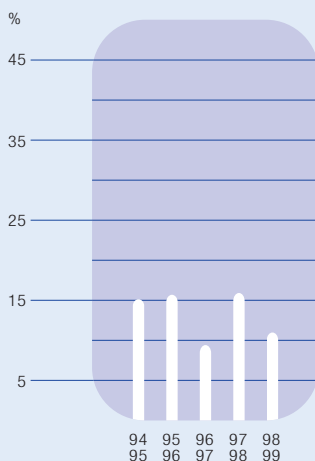
Finnair Oyj:n yhtiökokous valitsi 20.8.1998 pidetyssä varsinaisessa yhtiökokouksessa hallintoneuvostoon uusina jäseninä puoluesihteeri Peter Heinströmin ulkoasiainneuvos Peter Stenlundin tilalle ja toimittaja Aino Suholan eroa pyytäneen toimitusjohtaja Matti Piuholan tilalle. Muut erovuorossa olleet hallintoneuvoston jäsenet ja entiset tilintarkastajat valittiin uudelleen.

Hallintoneuvosto nimitti 1.1.1999 alkaen yhtiön uudeksi hallituksen jäseneksi hallitusneuvos Samuli Haapasalon. Samassa yhteydessä hallintoneuvostosta erosi hallitusneuvos Jaakko Pohjola.

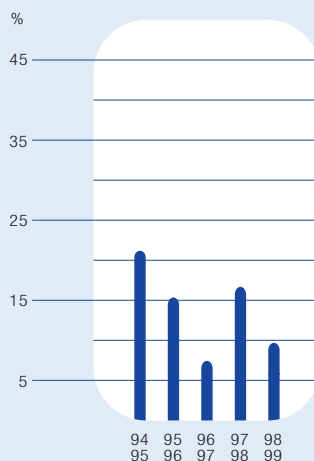
Henkilöstö

Konsernin koko henkilömäärä oli tilikauden aikana keskimäärin 11 264, mikä oli 558 henkilöä enemmän kuin edellisenä vuonna. Emoyhtiön henkilömäärä kasvoi 465 ja oli keskimäärin 9 038. Merkittävät henkilöstölisäykset tapahtuivat liikenteeseen läheisesti liittyvissä tehtävissä, mutta myös laajamittaiset lentokaluston uudistamishankkeet ovat sitoneet enemmän työvoimaa koulutukseen ja teknillisiin toimintoihin. Samanaikaisesti on toteutettu useita hankkeita,

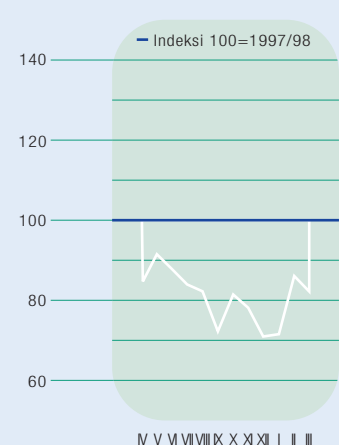
Sijoitetun pääoman tuotto



Oman pääoman tuotto



Polttoainehinnan kehitysindeksi 1998/99



kuten uuden konetyypin Airbus A321 käyttöönotto, MD-80 -muutostyöt ja DC-9 -konetyyppien melunvaimennusjärjestelmähankke ym. muutostyöt, ATR 72 -laivaston kasvattaminen ja siihen liittynyt käytettyjen koneiden hankinta sekä muutostyöt sekä Saab 340 -koneista luopuminen asteittain ja henkilöstön siirtymäkoulutuksen toteuttaminen.

Ammattijärjestöjen kanssa on solmittu valtakunnallisen tulopoliittisen kokonaisratkaisun mukaiset kaksivuotiset työehtosopimukset, jotka päättyvät vuonna 2000. Edellisestä tilikaudesta poiketen henkilöstölle suoritettavan voittopalkkion edellytykset eivät toteutuneet. Potkurikoneliikenteen lentäjien kanssa vallitsi sopimuskiista, joka aiheutui Karair oy:n ja Finnaviation Oy:n fuusion jälkeisten työehtojen yhtenäistämistä. Tämä kiista haittasi ajoittain kotimaan liikenteen säännöllisyyttä marraskuulle 1998 saakka.

Ympäristöasiat

Finnair noudattaa ympäristöasioissa Kansainvälisen lentokuljetusjärjestön IATA:n ympäristöperiaatteita sekä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n ympäristösäännöksiä ja paikallisia viranomaismääräyksiä. Tilikaudella tehtiin päätös asentaa melunvaimennusjärjestelmä DC-9 -koneisiin. Toimenpide suoritetaan kaikkiaan 10 koneelle kesään 2000 mennessä. Investoinnin kokonaiskustannukset ovat noin 100 Mmk. Hankkeen ansiosta koneiden sekä ulkoinen että matkustamon takaosan melutaso alenevat ICAO:n määrittämälle, kiristyvät vaatimukset täyttävälle tasolle. Yhtiön uuden Airbus A320 -konetyypin moottorivalinnat perustuvat ympäristön parhaiten huomioonottavaan teknologiaan.

Finnairin Catering hankki tilikauden aikana valmiudet ISO 14001 ympäristöjärjestelmän rekisteröimiseksi. Sekajätteen määrää on saatu vähennetyk-

si jätteiden lajittelua ja kierrätystä tehostamalla. Tavoitteina on edelleen vähentää sekajätteen määrää 30 % ja jätevesien määrää 10 % vuoteen 2001 mennessä.

Euron käyttöönotto

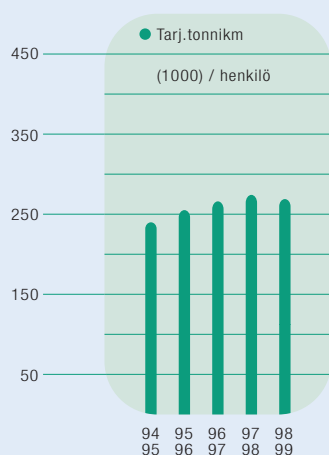
Euro otettiin käyttöön yhtenä laskutus- ja maksuvaltuuttana 1.1.1999 alkaen. Euroon siirtyminen toteutetaan asteittain siten, että lentolippujen hinnat muutetaan euroiksi 15.3.2001 ja valmismatkojen hinnat talvikaudella 2001/02. Pääkirjanpito ja sisäinen laskenta siirtyvät euroon 1.4.2001 alkaen. Julkistettavassa taloudellisessa raportoinnissa noudatetaan Helsingin Arvopaperipörssin suosituksia ja tilikausien sekä osavuositarkastusten luvut esitetään vastedes vain euroissa.

Vuoden 2000 vaikutukset tietojärjestelmiin

Yhtiön kaikki noin 300 tietojärjestelmää on tutkittu. Muutostöitä tai korvaavia ratkaisuja edellyttäviä järjestelmiä on todettu olevan kaikkiaan noin 100. Tarvittavista toimenpiteistä oli tilikauden loppuun mennessä suoritettu noin 90 %. Kaikki liiketoiminnan kannalta tärkeimmät järjestelmät ovat jo vuoden 2000 vaikutusten osalta toimintakelpoisia. Suunnitelman mukaan vielä kesken olevat, tietoteknisiä ratkaisuja vaativat tehtävät saadaan suoritetuksi syyskuun 1999 loppuun mennessä. Finnair käynnisti vuoteen 2000 liittyvien toimenpiteiden työt vuonna 1996. Kokonaistyömääräksi on arvioitu noin 25 henkilötyövuotta ja kokonaiskustannuksiksi noin 20 Mmk. Tilanne on sitonut yhtiön tietohallinnon voimavarat niin täysin, että se on vaikeuttanut omien tietojärjestelmien kehitystyötä ja sitä kautta toimintojen tehostamista.

Lentoyhtiöiden lisäksi koko ilmailualalta on edellytetty laaja-alaisia selvityksiä ja muita toimenpiteitä ongelmakysymysten ratkaisemiseksi. Merkittävät lentokonevalmistajat ovat omalta osaltaan tehneet

Lentotoiminnan henkilöstön tuottavuus



Konsernin henkilöstö keskimäärin tilikausittain ja toimialoittain

	1998/99	1997/98	Muutos henkilöä
Lentotoiminta	9 038	8 573	465
Matkatoimistoala	1 351	1 297	54
Valmismatkatoiminta	518	499	19
Muut toimialat	357	337	20
Yhteensä	11 264	10 706	558

jo tarvittavat muutostyöt lentokoneisiin. Kansainvälinen lentokuljetusjärjestö IATA on ottanut tehtäväkseen keskitetysti selvittää maailman lentoasemien, ilmatilan hallinnan ja lentoliikenteelle tärkeiden muiden palvelujen toimivuuden vuoden 2000 vaikutusten osalta. Tehtävä on osoittautunut arvioitua vaikeammaksi ja asian hoitaminen edellyttää tehostettuja toimenpiteitä. Suomen lentoasemien ja alueennonjohtojen tilanne selvitettiin huhtikuussa 1999. Finnair on osallistunut IATA:n työskentelyyn.

Tilikauden 1999/2000 näkymät

Kasvunäkymät ovat tyydyttäviä lähinnä Euroopan ja kotimaan liikenteessä sekä lomaliikenteessä. Taloudellinen kasvu Euroopan maissa ja liikenteen tarjonnan lisäykset tukevat kasvuodotuksia. Kotimaan ja lomaliikenteen kasvun odotetaan jatkuvan ja se perustuu Suomen kansantalouden ja kulutuskysynnän kasvuennusteisiin. Kaukoidän liikenteen kehitykseen vaikuttavat edelleen Aasian maiden taloudelliset ongelmat ja kasvu jäänee vähäiseksi, joskin tilanteessa on havaittavissa vähittäisiä elpymisen merkkejä. Finnairin Pohjois-Atlantin liikenteestä on merkittävä osa USA:n ja Venäjän välistä kauttakulkuliikennettä. Venäjän taloudellisen tilanteen kehityksessä ei vielä ole odotettavissa sellaisia tekijöitä, jotka tukisivat kasvuodotuksia. Liikenteen kokonaistarjonnan kasvun arvioidaan olevan henkilökilometreissä 5 %.

Alkanut tilikausi on toiminnallisesti vilkas. Lentoliikenteen markkinatilanne on voimakkaassa käymistilassa. Liittoutumat kehittävät omia sisäisiä menettelytapojaan ja yhteisiä järjestelmiä. Finnair panostaa alkaneena tilikautena runsaasti voimavaroja oneworld-liittoutuman edellyttämien yhteisten hankkeiden toteuttamiseen ja kouluttautumiseen. Finnairin asiakkaat tulevat syyskuun alusta lähtien allianssin tarjoamien palvelujen piiriin, kun yhteistyö American

Airlinesin, British Airwaysin, Canadian Airlinesin, Cathay Pasific Airwaysin, Iberian ja Qantasin kanssa etenee toimeenpanovaiheeseen. Finnair vahvistaa osaltaan oneworld-liittoutuman verkostoa Pohjois-Euroopassa.

Investointitoiminta on edellisvuosia laajempaa ja nousee noin 1 400 Mmk:aan. Lentokaluston uusimiseen liittyen Airbus A320 –lentokoneperheestä toimitetaan tilikauden aikana kolme. Samanaikaisesti jatkuu uuden konetyypin vaatima laajamittainen lentävän ja teknillisen henkilöstön koulutus. Vastaavasti poistuu laivastosta suunnitelmien mukaisesti kaksi DC-9 –konetta ja yksi MD-80. Yksi ATR 72 lunastetaan omaksi leasingosopimuskauden päättyessä. Lisäksi suoritetaan teknillisiä muutostöitä MD-80- ja DC-9 -lentokalustoon.

Lentoliikenteen taloudellisen tuloksen arvioidaan heikkenevän tilikautena 1999/2000. Siihen vaikuttavat koko toimialalle yhteiset tekijät kuten polttoaineen hintojen oletettu nousu ja eräiden liikennealueiden jatkuvat taloudelliset ongelmat. Finnairin tuloksen muodostumiseen vaikuttavat verovapaan myynnin loppuminen Euroopan unionin alueella, Venäjän taloudellinen kehitys ja poliittinen tilanne eräillä lomaliikenteen kohdealueilla. Investointien myötä konsernin poistot ja rahoituskulut kasvavat. Toimenpiteitä kannattavuuden parantamiseksi tullaan suorittamaan toimintaa tehostamalla ja rakenteellisia muutoksia toteuttamalla.

Tilikauden päättymisen jälkeen huhtikuussa 1999 myytiin loput 40 % omistetuista hotelli- ja ravintolatoimintaa harjoittavan Nordic-Hotel Oy:n osakkeista. Tehdyllä kaupalla on toteutettu aiemmin tehty päätös luopua hotellitoiminnasta ja vapauttaa pääomaa lentokalustoinvestointeihin.

Liikevaihto ja liikevoitto toimialoittain

	Liikevaihto Mmk			Liikevoitto Mmk		
	1998/99	1997/98	Muutos %	1998/99	1997/98	Muutos %
Lentotoiminta	7 816,1	7 641,8	2,3	371,1	565,6	- 34,4
Matkatoimistoala	471,4	428,9	9,9	20,0	15,1	32,4
Valmismatkatoiminta	1 442,5	1 263,5	14,2	11,8	1,7	>100
Muut toimialat	214,4	194,7	10,1	25,4	20,6	23,3
Yhteensä	9 944,4	9 529,0	4,4	428,2	603,1	-29,0
Sisäiset oikaisut	- 1 061,1	- 935,4	13,4	- 1,7	1,9	
Osakkuusyhtiöt				0,1	2,9	
Yhteensä	8 883,3	8 593,6	3,4	426,6	607,8	-29,8

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Tilinpäätös on laadittu soveltaen kirjanpitolain 31.12.1997 voimaan tulleita uusia säännöksiä, jotka oleellisilta osiltaan mahdollistavat myös IAS-periaatteiden käytön.

Konsernitilinpäätös sisältää emoyhtiö Finnair Oyj:n lisäksi kaikki ne yhtiöt, joiden äänivallasta emoyhtiö omistaa suoraan tai välillisesti yli 50 %.

Yhtiöiden keskinäiset liiketapahtumat, saamiset ja velat sekä sisäinen voitonjako on eliminoitu. Keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä. Eliminoinnin yhteydessä syntynyt tytäryhtiöosakkeiden hankintamenon ja tytäryhtiön hankintahetken omien pääomien välinen eliminointiero on kohdistettu ensisijaisesti niille omaisuuserille, joista eliminointiero on aiheutunut ja se on poistettu käyttöomaisuuden poistosuunnitelman mukaisesti. Kohdistamatta jäänyt eliminointiero, konserniliikearvo, on poistettu hankintahetkellä. Ulkomaisten tytäryhtiöiden tilinpäätökset on ennen yhdistelyä, mikäli mahdollista, oikaistu yhdenmukaisiksi konsernin laskentaperiaatteiden kanssa. Muuntaminen Suomen markoiksi on tehty tilinpäätöspäivän julkaistuihin keskikursseihin sekä eurovaluuttojen osalta kiinteällä muuntokursilla. Oman pääoman eliminoinnista aiheutuneet muuntoerot on käsitelty konsernin omaa pääomaa oikaisevina erinä. Osuus niiden yhtiöiden tuloksista, joiden osakkeista ja äänivallasta konserni omistaa 20-50 %, on yhdistetty konsernitilinpäätöksen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistusosuuden mukainen osuus osakkuusyhtiöiden tilikauden tuloksesta on esitetty omana eränään tuloslaskelmassa. Osakkuusyhtiöiden osalta konserniaktiivat on kirjattu kerralla kuluiksi.

Ulkomaanrahan määräiset erät

Ulkomaanrahan määräiset saamiset, velat ja vastuut on muutettu markoiksi tilinpäätöspäivän julkaistuihin keskikursseihin ja eurovaluutat kiinteällä muuntokursilla. Maksetut ja saadut ennakot ovat emoyhtiön taseessa maksupäivän kurssiin. Liiketoimintaan liit-

tyvät kurssierot on käsitelty myyntien ja ostojen oikaisuina. Rahoituksen ja valuuttaposition suojaamiseen liittyvät kurssierot on esitetty rahoituksen kurssieroissa. Kertyneet kurssierot on kokonaisuudessaan kirjattu tuloslaskelmaan.

Johdannaispimukset

Valuutta- ja korkoriskien suojaamiseksi tehtyihin johdannaispimuksiin liittyvät korot on jaksotettu suoriteperusteen mukaisesti joko korkotuotoiksi tai -kuluiksi. Valuuttakurssierot on kirjattu rahoitustuotosten ja -kulujen ryhmään kurssieroiksi. Yksilöityjen taseen ulkopuolisten erien suojaamiseksi tehtyjen johdannaispimusten kurssierot on kuitenkin kirjattu samanaikaisesti suojatun erän kanssa.

Käyttöomaisuus ja poistot

Käyttöomaisuuden tasearvot perustuvat alkuperäisiin suunnitelman mukaisilla poistoilla vähennettyihin hankintamenoihin.

Suunnitelman mukaiset poistot perustuvat omaisuuden taloudelliseen käyttöikään ja alkuperäiseen hankintameno.

Poistot lasketaan omaisuuslajista riippuen seuraavilla periaatteilla:

- Rakennukset elinkeinoverolain mukaisin enimmäispoistoprosentein, 4-7 % poistamattomasta menojäännöksestä.
- Lentokoneet ja niiden moottorit tasapoistoin seuraavasti:
 - tilikautena hankitut uudet Airbus A320-sarjan suihkukoneet 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
 - potkuriturpiinikoneet 12 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Lentokonesimulaattorit poistetaan tasapoistoin 10 vuodessa ja yli 1 Mmk maksavat tietokoneet tasapoistoin 5 vuodessa.

- Muun aineellisen käyttöomaisuuden poistot ovat 23 % poistamattomasta menojäännöksestä.
- Aktivoidut pitkävaikutteiset menot poistetaan niiden luonteesta riippuen 5-10 vuodessa.

Suunnitelman mukaisten ja kirjanpidollisten poistojen erotus esitetään erillisyhtiöiden tuloslaskelmissa poistoeron muutoksena. Taseissa poistoero on esitetty vastattavien puolella tilinpäätössiirtojen kertymässä. Konsernitilinpäätöksessä poistoero on jaettu taseessa omaan pääomaan ja laskennalliseen verovelkaan.

Vaihto-omaisuus

Vaihto-omaisuus muodostuu lentokaluston korjaus- ja huoltotoiminnan varaosista ja tarveaineista sekä matkustajapalvelun myyntivarastosta. Vaihto-omaisuus on arvostettu keskimääräiseen hankintahintaan. Keskeneräisten töiden arvoon sisällytetään keskimääräiset palkkakustannukset ilman henkilösivukuluja, käytetyt vaihto-omaisuusaineet ja tarvikkeet sekä alihankintatyöt.

Rahoitusomaisuus

Rahoitusomaisuuteen kuuluvat arvopaperit arvostetaan alkuperäiseen hankintamenuun tai sitä alempaan markkina-arvoon.

Leasing

Konsernin lentokaluston leasemaksut ovat merkittävät. Vuosittaiset leasemaksut on käsitelty vuokratuina. Sopimusten mukaiset tulevat vuosina erääntyvät lentokaluston leasemaksut on esitetty taseen ulkopuolisina erinä liitetiedoissa.

Liikevaihto

Liikevaihtoon aiemmin sisältyneet ns. myynnin oikaisuerät lukuun ottamatta alennuksia ja välillisiä veroja on tuloslaskelmassa esitetty uuden lainsäädännön mukaisesti liiketoiminnan muissa kuluissa. Tältä osin myös vertailuvuoden tiedot on muutettu vastaavasti.

Tutkimus- ja kehitysmenot

Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pää-

osin valmistajien toimesta. Lentokalustoon ja muuhun käyttöomaisuuteen liittyvät omat kehityshankkeet aktivoidaan hankintamenuun ja poistetaan vaikutusaikanaan. Markkinointiin ja asiakaspalveluun liittyvät tutkimus- ja tuotekehitysmenot kirjataan vuosikuluiksi niiden syntymisvuonna.

Välittömät verot ja laskennallisen verovelan muutos

Tuloslaskelmaan on välittöminä veroina kirjattu konserniyhtiöiden tilikauden tuloksia vastaavat arvioidut verot, aikaisempien tilikausien verojen oikaisu ja laskennallisen verovelan muutos. Laskennallinen verovelka on laskettu tilikaudella voimassa olevan verokannan mukaan. Jaksotuseroista johtuva laskennallinen verovelka on esitetty liitetiedoissa ja sitä ei ole huomioitu tunnuslukuja laskettaessa.

Eläkejärjestelyt

Konsernin kotimaisissa yhtiöissä henkilöstön lakisääteinen ja muu eläketurva on järjestetty pääosin Finnairin eläkesäätiössä ja osittain kotimaisissa eläkevakuutusyhtiöissä. Finnairin eläkesäätiö on yhteiseläkesäätiö, johon kuuluvat emoyhtiö ja kuusi tytäryhtiötä. Emoyhtiön ja kahden tytäryhtiön osalta on säätiössä järjestetty sekä TEL:n mukainen perusturva että lisäeläketurva. Eläkesäätiö on lisäeläketurvan osalta suljettu vuonna 1992 lukuun ottamatta liikennelentäjiä.

Finnairin eläkesäätiön eläkevastuu on katettu yhteenlasketun perusturvan ja lisäeläketurvan osalta täysin lukuun ottamatta sosiaali- ja terveysministeriön määräyksistä johtuvaa pakollista vastuuvajauksen osuutta. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa.

Ulkomaiset tytäryhtiöt hoitavat eläkejärjestelynsä paikallisen lainsäädännön ja käytännön mukaisesti.

Emoyhtiön pääjohtajan ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkesopimukset ovat yksilöllisiä, sopimusten eläkeikä vaihtelee 60-65 vuoteen.

Konsernin tuloslaskelma

	Mmk	M€	Mmk	M€	Liitetieto
	1.4.1998 - 31.3.1999	1.4.1998 - 31.3.1999	1.4.1997 - 31.3.1998	1.4.1997 - 31.3.1998	
Liikevaihto	8 883,3	1 494,1	8 593,6	1 445,3	1
Valmistus omaan käyttöön	11,8	2,0	11,4	1,9	
Liiketoiminnan muut tuotot	145,9	24,5	168,3	28,3	2
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta	0,1	0,0	2,9	0,5	
LIIKETOIMINNAN TUOTOT	9 041,1	1 520,6	8 776,1	1 476,0	
LIIKETOIMINNAN KULUT					
Materiaalit ja palvelut	2 655,6	446,6	2 640,0	444,0	3
Henkilöstökulut	2 595,5	436,5	2 392,2	402,3	4
Poistot	546,2	91,9	502,5	84,5	5
Liiketoiminnan muut kulut	2 817,2	473,8	2 633,6	442,9	6
	-8 614,5	-1 448,9	-8 168,3	-1 373,8	
LIIKEVOITTO	426,6	71,7	607,8	102,2	
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	7,2	1,2	18,9	3,2	7
VOITTO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	433,7	72,9	626,7	105,4	
Satunnaiset erät	20,0	3,4	3,6	0,6	8
VOITTO ENNEN VEROJA	453,7	76,3	630,3	106,0	
VÄLITTÖMÄT VEROT					10
Tilikauden verot	-107,4	-18,1	-119,1	-20,0	
Laskennallisen veroveljan muutos	-1,9	-0,3	-0,5	-0,1	
	-109,3	-18,4	-119,6	-20,1	
VÄHEMMISTÖOSUUS TULOKSESTA	-1,2	-0,2	-1,0	-0,2	
TILIKAUDEN VOITTO	343,3	57,7	509,7	85,7	

Konsernin tase

VASTAAVAA	Mmk 31.3.1999	M€ 31.3.1999	Mmk 31.3.1998	M€ 31.3.1998	Liitetieto
PYSYVÄT VASTAAVAT					11
Aineettomat hyödykkeet	124,1	20,9	93,8	15,8	
Aineelliset hyödykkeet	4 563,5	767,5	3 980,4	669,5	
Sijoitukset					
Osuudet osakkuusyrityksissä	5,0	0,8	4,9	0,8	
Muut sijoitukset	38,0	6,4	39,1	6,6	
	4 730,6	795,6	4 118,2	692,6	
VAIHTUVAT VASTAAVAT					
Vaihto-omaisuus	273,2	45,9	236,3	39,7	12
Pitkäaikaiset saamiset	26,0	4,4	33,1	5,6	13
Lyhytaikaiset saamiset	1 334,9	224,5	1 280,7	215,4	14
Rahoitusarvopaperit	948,0	159,4	1 317,0	221,5	15
Rahat ja pankkisaamiset	83,8	14,1	154,1	25,9	16
	2 665,7	448,3	3 021,2	508,1	
	7 396,3	1 244,0	7 139,4	1 200,8	
VASTATTAVAA					
OMA PÄÄOMA					17
Osakepääoma	423,7	71,3	414,0	69,6	
Ylikurssirahasto	33,5	5,6	0,0	0,0	
Vararahasto	882,8	148,5	882,8	148,5	
Edellisten tilikausien voitto	1 722,3	289,7	1 399,1	235,3	
Tilikauden voitto	343,3	57,7	509,7	85,7	539,2
Pääomalaina	34,1	5,7	48,9	8,2	21
Oma pääoma yhteensä	3 439,7	578,5	3 254,6	547,4	
VÄHEMMISTÖOSUUDET	2,6	0,4	2,1	0,4	
VIERAS PÄÄOMA					
Laskennallinen verovelka	344,1	57,9	342,1	57,5	19
Pitkäaikainen vieras pääoma	822,9	138,4	1 122,3	188,8	20,22,24
Lyhytaikainen vieras pääoma	2 787,1	468,8	2 418,2	406,7	653,0
	3 954,0	665,0	3 882,6	653,0	23
	7 396,3	1 244,0	7 139,4	1 200,8	

Konsernin rahoituslaskelma

	Mmk 1.4.1998 - 31.3.1999	M€ 1.4.1998 - 31.3.1999	Mmk 1.4.1997 - 31.3.1998	M€ 1.4.1997 - 31.3.1998
Liiketoiminta				
Liikevoitto	427	72	608	102
Olkaisut liikevoittoon (poistot)	546	92	503	85
Nettokäyttöpääoman muutos				
Vaihto-omaisuus, lisäys(-) / vähennys(+)	-37	-6	-34	-6
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys(-)/vähennys(+)	-54	-9	-195	-33
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys(+)/vähennys(-)	208	35	327	55
Rahoitustuotot ja - kulut (netto)	7	1	19	3
Satunnaiset erät	20	3	4	1
Verot	-109	-18	-120	-20
Liiketoiminnan nettokassavirta	1 007	169	1 112	187
Investoinnit				
Investoinnit lentokalustoon	-967	-163	-617	-104
Investoinnit rakennuksiin	-95	-16	-84	-14
Muut investoinnit	-247	-42	-178	-30
Ennakkomaksujen muutos	-83	-14	-113	-19
Käyttöomaisuusinvestoinnit yhteensä	-1391	-234	-991	-167
Käyttöomaisuuden myyntituotot	232	39	417	70
Investointien kassavirta	-1 159	-195	-575	-97
Kassavirta ennen rahoitusta	-152	-26	537	90
Rahoitus				
Pitkäaikaisten velkojen vähennys	-292	-49	-307	-52
Pitkäaikaisten liikesaamisten lisäys(-)/vähennys(+)	0	0	0	0
Lyhytaikaisten velkojen lisäys(+), vähennys(-)	162	27	-1	0
Osingonjako	-186	-31	-82	-14
Pääomalainan vähennys	-15	-2	-25	-4
Muun oman pääoman lisäys(+), vähennys(-)	43	7	26	4
Rahoituksen kassavirta	-287	-48	-389	-65
Laskelman mukainen likvidien varojen lisäys(+), vähennys(-)	-439	-74	148	25
Likvidit varat 1.4.	1 471	247	1 323	223
Taseen mukainen likvidien varojen vähennys(-)/lisäys(+)	-439	-74	148	25
Likvidit varat 31.3.	1 032	174	1 471	247

Finnair Oyj Tuloslaskelma

	Mmk	M€	Mmk	M€	Liitetieto
	1.4.1998 - 31.3.1999	1.4.1998 - 31.3.1999	1.4.1997 - 31.3.1998	1.4.1997 - 31.3.1998	
Liikevaihto	7 812,2	1 313,9	7 635,4	1 284,2	1
Valmistus omaan käyttöön	11,8	2,0	11,4	1,9	
Liiketoiminnan muut tuotot	146,3	24,6	167,6	28,2	2
LIIKETOIMINNAN TUOTOT	7 970,3	1 340,5	7 814,4	1 314,3	
LIIKETOIMINNAN KULUT					
Materiaalit ja palvelut	2 072,3	348,5	2 112,3	355,3	3
Henkilöstökulut	2 271,5	382,0	2 097,5	352,8	4
Poistot	522,6	87,9	483,6	81,3	5
Liiketoiminnan muut kulut	2 732,9	459,6	2 555,8	429,9	6
	-7 599,4	-1 278,1	-7 249,2	-1 219,2	
LIIKEVOITTO	370,9	62,4	565,2	95,1	
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	22,4	3,8	37,8	6,4	7
VOITTO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	393,3	66,1	602,9	101,4	
Satunnaiset erät	20,0	3,4	3,6	0,6	8
VOITTO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA VEROJA	413,3	69,5	606,6	102,0	
Tilinpäätössiirrot	-6,6	-1,1	-1,4	-0,2	9
Välittömät verot	-94,7	-15,9	-112,5	-18,9	10
TILIKAUDEN VOITTO	312,0	52,5	492,7	82,9	

Finnair Oyj

Tase

VASTAAVAA	Mmk		M€		Mmk		M€		Liitetieto
	31.3.1999		31.3.1999		31.3.1998		31.3.1998		
PYSYVÄT VASTAAVAT									11
Aineettomat hyödykkeet	95,3		16,0		78,4		13,2		
Aineelliset hyödykkeet	4 502,4		757,3		3 921,8		659,6		
Sijoitukset									
Osuudet saman konsernin yrityksissä	50,7		8,5		51,4		8,6		
Muut sijoitukset	37,6	4 686,1	6,3	788,1	36,3	4 087,9	6,1	687,5	
VAIHTUVAT VASTAAVAT									
Vaihto-omaisuus	270,7		45,5		234,2		39,4		12
Pitkäaikaiset saamiset	23,9		4,0		30,9		5,2		13
Lyhytaikaiset saamiset	1 079,8		181,6		1 019,7		171,5		14
Rahoitusarvopaperit	948,0		159,4		1 317,0		221,5		15
Rahat ja pankkisaamiset	66,0	2 388,5	11,1	401,7	130,7	2 732,6	22,0	459,6	16
	7 074,6		1 189,9		6 820,4		1 147,1		
VASTATTAVAA									
OMA PÄÄOMA									17
Osakepääoma	423,7		71,3		414,0		69,6		
Ylikurssirahasto	33,5		5,6		0,0		0,0		
Vararahasto	882,8		148,5		882,8		148,5		
Edellisten tilikausien voitto	814,6		137,0		508,2		85,5		
Tilikauden voitto	312,0	2 466,5	52,5	414,8	492,7	2 297,7	82,9	386,4	
Pääomalaina	34,1		5,7		48,9		8,2		21
Oma pääoma yhteensä	2 500,6		420,6		2 346,6		394,7		
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ	1 227,9		206,5		1 221,3		205,4		18
VIERAS PÄÄOMA									
Pitkäaikainen vieras pääoma	806,9		135,7		1 102,6		185,4		20,22,24
Lyhytaikainen vieras pääoma	2 539,1	3 346,0	427,0	562,8	2 149,9	3 252,5	361,6	547,0	23
	7 074,6		1 189,9		6 820,4		1 147,1		

Finnair Oyj

Rahoituslaskelma

	Mmk	M€	Mmk	M€
	1.4.1998 - 31.3.1999	1.4.1998 - 31.3.1999	1.4.1997 - 31.3.1998	1.4.1997 - 31.3.1998
Liiketoiminta				
Liikevoitto	371	62	565	95
Oikaisut liikevoittoon (poistot)	523	88	484	81
Nettokäyttöpääoman muutos				
Vaihto-omaisuus, lisäys(-)/vähennys(+)	-37	-6	-34	-6
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys(-)/vähennys(+)	-60	-10	-152	-26
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys(+)/vähennys(-)	225	38	279	47
Rahoitustuotot ja - kulut (netto)	22	4	38	6
Satunnaiserät	20	3	4	1
Verot	-95	-16	-112	-19
Liiketoiminnan nettokassavirta	970	163	1 071	180
Investoinnit				
Investoinnit lentokalustoon	-967	-163	-617	-104
Investoinnit rakennuksiin	-95	-16	-84	-14
Muut investoinnit	-208	-35	-151	-25
Ennakkomaksujen muutos	-83	-14	-113	-19
Käyttöomaisuusinvestoinnit yhteensä	-1 353	-228	-964	-162
Käyttöomaisuuden myyntituotot	232	39	413	69
Investointien kassavirta	-1 121	-189	-551	-93
Kassavirta ennen rahoitusta	-151	-25	520	87
Rahoitus				
Pitkäaikaisten velkojen vähennys	-289	-49	-293	-49
Pitkäaikaisten liikesaamisten lisäys(-)/vähennys(+)	1	0	0	0
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+), vähennys (-)	164	28	-3	0
Osingonjako	-186	-31	-82	-14
Pääomalainan vähennys	-15	-2	-25	-4
Muun oman pääoman lisäys (+), vähennys (-)	43	7	26	4
Rahoituksen kassavirta	-282	-47	-376	-63
Laskelman mukainen				
likvidien varojen lisäys (+), vähennys (-)	-434	-73	144	24
Likvidit varat 1.4.	1 448	243	1 304	219
Taseen mukainen likvidien varojen vähennys(-)/lisäys(+)	-434	-73	144	24
Likvidit varat 31.3.	1 014	171	1 448	243

Konsernin ja emoyhtiön tilinpäätösten liitetiedot

	Konserni Mmk		Emoyhtiö Mmk	
	1998/99	1997/98	1998/99	1997/98
1. Liikevaihto toimialoittain				
Lentotoiminta	7 816,1	7 641,8	7 812,2	7 635,4
Matkatoimistoala	471,4	428,9	-	-
Valmismatkatoiminta	1 442,5	1 263,5	-	-
Muut toimialat	214,4	194,7	-	-
- Sisäiset oikaisut	-1 061,1	-935,4	-	-
Yhteensä	8 883,3	8 593,6	7 812,2	7 635,4
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain % liikevaihdosta				
Suomi	45,00 %	41,00 %	38,00 %	34,00 %
Eurooppa	41,00 %	38,00 %	46,00 %	43,00 %
Muut	14,00 %	21,00 %	16,00 %	23,00 %
Yhteensä	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %
2. Liiketoiminnan muut tuotot				
Lentokaluston myyntivoitto	70,1	142,3	70,1	142,3
Muut	75,8	26,0	76,1	25,3
Yhteensä	145,9	168,3	146,3	167,6
3. Materiaalit ja palvelut				
Aineet, tarvikkeet ja tavarat				
Korjaamojen aineostot	248,5	271,0	248,5	271,0
Matkustajapalvelun aineostot	449,5	425,2	504,0	472,6
Lentotoiminnan polttoaineet	566,8	699,5	566,6	698,8
Muut erät	44,8	39,3	-	-
Varastojen muutos	-36,9	-34,1	-36,5	-34,3
Yhteensä	1 272,7	1 400,9	1 282,5	1 408,2
Ulkopuolisilta ostetut palvelut				
Maaselvitysmaksut	285,0	290,2	285,0	290,2
Seuramatkatuotannon maajärjestelykulut	557,4	437,3	-	-
Lentokaluston korjaus ja huolto	184,2	161,1	184,2	161,0
Tietohallintopalvelut	163,9	138,8	157,4	133,4
Muut erät	192,4	211,7	163,2	119,6
Yhteensä	1 382,9	1 239,1	789,8	704,2
Materiaalit ja palvelut yhteensä	2 655,6	2 640,0	2 072,3	2 112,3
4. Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	2 006,3	1 863,6	1 746,8	1 622,0
Eläkekulut	318,6	258,2	286,2	230,8
Henkilöstörahasiirto	-	24,0	-	24,0
Muut henkilösivukulut	270,6	246,4	238,5	220,7
Yhteensä	2 595,5	2 392,2	2 271,5	2 097,5
Johdon palkat ja palkkiot				
Hallinto ja toimitusjohtajat	7,1	5,4	3,3	2,1
Henkilöstö keskimäärin				
Lentotoiminta	9 038	8 573	9 038	8 573
Matkatoimistoala	1 351	1 297	-	-
Valmismatkatoiminta	518	499	-	-
Muut toimialat	357	337	-	-
Yhteensä	11 264	10 706	9 038	8 573
5. Poistot				
Suunnitelman mukaiset poistot tuloslaskelmassa				
Muista pitkävaikutteisista menoista	24,9	16,5	18,4	13,6
Rakennuksista	30,7	26,5	30,5	26,3
Lentokalustosta	377,3	354,5	377,3	354,5
Muusta kalustosta	113,3	105,0	96,4	89,1
Yhteensä	546,2	502,5	522,6	483,6

	1998/99	Konserni Mmk	1997/98	1998/99	Emoyhtiö Mmk	1997/98
6. Liiketoiminnan muut kulut						
Lentokaluston leasemaksut	307,8		204,4	307,8		204,4
Lentokaluston muut vuokrat	248,7		172,7	248,7		172,7
Muut vuokrat	267,6		240,7	223,4		198,2
Liikennöimismaksut	648,5		659,0	648,5		659,0
Myynti- ja markkinointikulut	639,2		688,2	728,8		784,9
Muut erät	705,3		668,6	575,7		536,6
Yhteensä	2 817,2		2 633,6	2 732,9		2 555,8
7. Rahoitustuotot ja -kulut						
Osinkotuotot						
Saman konsernin yrityksiltä				25,4		28,2
Omistusyhteisyrityksiltä	0,2		-	-		-
Muilta	0,4		1,2	0,3		0,2
Osinkotuotot yhteensä	0,7		1,2	25,7		28,4
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista						
Saman konsernin yrityksiltä				0,3		0,2
Muilta	7,8		5,6	7,8		5,6
Yhteensä	7,8		5,6	8,1		5,8
Tuotot pitkäaikaisista sijoituksista yhteensä	8,5		6,8	33,8		34,2
Muut korko- ja rahoitustuotot						
Korkotuotot konserniyhtiöiltä				0,9		0,4
Korkotuotot muilta	78,4		71,8	73,4		66,6
Rahoitustuotot muilta	10,1		26,6	9,6		26,1
Yhteensä	88,5		98,3	83,9		93,1
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista ja muut korko- ja rahoitustuotot yhteensä	97,0		105,1	117,7		127,3
Sijoitusten arvonalennukset						
Rahoitusarvopaperien arvonalentumiset	0,5		-1,1	0,5		-1,1
Yhteensä	0,5		-1,1	0,5		-1,1
Korkokulut ja muut rahoituskulut						
Korkokulut konserniyhtiöille				-7,0		-5,9
Korkokulut muille	-52,4		-69,5	-51,6		-67,7
Muut rahoituskulut muille	-37,9		-15,7	-37,2		-14,9
Yhteensä	-90,3		-85,2	-95,8		-88,5
Rahoitustuotot ja kulut yhteensä	7,2		18,9	22,4		37,8
Erään korko- ja rahoitustuotot sisältyy kurssivoittoja	9,9		26,6	9,6		26,1
Erään korko- ja muut rahoituskulut sisältyy kurssitappioita	-28,8		-10,5	-28,5		-10,4
8. Satunnaiset erät						
Satunnaiset tuotot, saatu korvaus	20,0		-	20,0		-
Satunnaiset tuotot, Infa, palautuvat luottotappiot	-		7,3	-		7,3
Satunnaiset kulut, optiomaksujen poisto	-		-3,6	-		-3,6
Yhteensä	20,0		3,6	20,0		3,6
9. Tilinpäätössiirrot						
Suunnitelman mukaisten poistojen ja verotuksessa tehtyjen poistojen erotus						
Rakennuksista				2,7		-
Kalustosta	-		-	-9,4		-146,0
Vapaaehtoisten varausten lisäys (-)/vähennys(+)	-		-	-		144,6
Yhteensä	-		-	-6,6		-1,4
10. Välittömät verot						
Tuloverot satunnaisista eristä	5,6		1,0	5,6		1,0
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	101,8		118,1	89,1		111,5
Laskennallisen verovelan muutos tilinpäätössiirroista	1,9		0,5	-		-
Yhteensä	109,3		119,6	94,7		112,5

	Konserni Mmk		Emoyhtiö Mmk	
	1998/99	1997/98	1998/99	1997/98
11. Pysyvät vastaavat				
Aineettomat oikeudet				
Hankintameno 1.4.	8,6	8,6	8,4	8,4
Lisäykset 1.4. - 31.3.	0,6	-	0,6	-
Kirjanpitoarvo 31.3.	9,2	8,6	9,0	8,4
Muut pitkävaikutteiset menot				
Hankintameno 1.4.	183,8	140,1	141,8	99,0
Lisäykset 1.4. - 31.3.	63,9	50,7	43,3	42,9
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-9,2	-0,2	-8,5	-
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 1.4. - 31.3.	-3,5	-6,7	-3,5	-
Hankintameno 31.3.	235,0	183,8	173,1	141,8
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 31.3.	-120,1	-98,7	-86,8	-71,9
Kirjanpitoarvo 31.3.	114,9	85,1	86,3	70,0
Maa-alueet				
Hankintameno 1.4.	4,8	4,8	4,3	4,3
Lisäykset 1.4. - 31.3.	0,0	-	-	-
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-	-	-	-
Kirjanpitoarvo 31.3.	4,8	4,8	4,3	4,3
Rakennukset				
Hankintameno 1.4.	836,1	778,9	827,8	770,4
Lisäykset 1.4. - 31.3.	95,0	84,2	94,9	84,0
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-3,3	-26,4	-3,3	-26,4
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 1.4. - 31.3.	0,0	-0,6	0,0	-0,2
Hankintameno 31.3.	927,8	836,1	919,4	827,8
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 31.3.	-422,4	-391,7	-419,4	-388,9
Kirjanpitoarvo 31.3.	505,4	444,4	500,0	438,9
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 1.4.	-	-	68,4	0,0
Poistoeron lisäys 1.4. - 31.3.	-	-	-2,7	68,4
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 31.3.	-	-	65,7	68,4
Lentokalusto				
Hankintameno 1.4.	5 541,4	5 704,4	5 541,4	5 698,9
Lisäykset 1.4. - 31.3.	966,8	616,5	966,8	616,5
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-218,2	-384,9	-218,2	-384,9
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 1.4. - 31.3.	-62,4	-394,7	-62,4	-389,1
Hankintameno 31.3.	6 227,5	5 541,4	6 227,5	5 541,4
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 31.3.	-2 908,1	-2 593,3	-2 908,1	-2 593,3
Kirjanpitoarvo 31.3.	3 319,4	2 948,1	3 319,4	2 948,1
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 1.4.	-	-	1 147,1	1 063,0
Poistoeron lisäys 1.4. - 31.3.	-	-	13,6	84,1
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 31.3.	-	-	1 160,6	1 147,1
Muu kalusto				
Hankintameno 1.4.	1 219,2	1 113,5	1 067,7	964,0
Lisäykset 1.4. - 31.3.	183,5	122,9	163,1	105,1
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-2,3	-2,2	-1,3	-1,4
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 1.4. - 31.3.	-15,9	-14,9	-15,9	-
Hankintameno 31.3.	1 384,5	1 219,2	1 213,6	1 067,7
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 31.3.	-960,0	-862,6	-844,3	-763,8
Kirjanpitoarvo 31.3.	424,5	356,6	369,2	303,9
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 1.4.	-	-	5,8	12,3
Poistoeron vähennys 1.4. - 31.3.	-	-	-4,2	-6,5
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 31.3.	-	-	1,6	5,8
Kirjanpitoarvosta 31.3. koneiden ja laitteiden osuus	3 697,4	3 264,2	3 657,3	3 221,4
Ennakkomaksut				
Hankintameno 1.4.	226,6	113,8	226,6	113,8
Lisäykset 1.4. - 31.3.	82,9	112,8	82,9	112,8
Kirjanpitoarvo 31.3.	309,5	226,6	309,5	226,6
Käyttöomaisuuden vakuutusarvot				
Lentokoneiden ja varamoottorien tasearvo			3 319,4	2 948,1
Vakuutusarvo FIM			6 887,9	7 082,9
Vakuutusarvo USD			1 244,4	1 263,5

Konsernin omaisuus on vakuutettu jälleenhankinta-arvosta. Lentokaluston vakuutusarvot ovat USD-perusteisia. Muun omaisuuden osalta jälleenhankinta-arvoja ei ole määritelty yksityiskohtaisesti.

Sijoitukset	Osakemäärä, kpl	Konsernin omistus %	Emoyhtiön omistus %	Kirjanpitoarvot konserniyhtiöissä tmk	Tilikauden voitto/tappio tmk	Konsernin osuus omasta pääomasta tmk	Tilinpäätös- päivämäärä
Osakkuusyhtiösakkeet							
Nordic Hotel Oy, Helsinki	9 600	40,00	40,00	1 760	-490	2 603	31.12.98
Finnish American International Trade Inc., USA	1 000	20,00	20,00	429	-347	494	31.12.98
Suomen Jakelutiet Oy, Helsinki	15	47,50	-	15	362	863	31.12.98
Amadeus Estonia, Viro	98	33,25	-	39	421	392	31.12.98
Toivelomat Oy, Helsinki	500	48,30	-	50	84	639	31.03.99
Yhteensä				2 293	30	4 991	
Tytäryhtiösakkeet							
Kiinteistö Oy Aerolan A-talot	7 500	100,00	100,00	1 320	0	223	31.03.99
Kiinteistö Oy Aerolan B-talot	200	100,00	100,00	200	0	154	31.03.99
Malmilento Oy	5 000	100,00	100,00	500	179	1 474	31.03.99
Amadeus Finland Oy	190	95,00	95,00	1 900	7 563	14 057	31.03.99
Matkatoimisto Oy Area	650 000	100,00	100,00	11 476	4 780	13 947	31.03.99
Area Baltica Reisiburoo AS, Viro	850	100,00	100,00	400	1	0	31.12.98
ZAO Norvista, Venäjä	10	100,00	-	10	-406	-3 124	31.12.98
A/S Estravel Ltd, Viro	9 110	72,02	72,02	1 666	1 165	2 628	31.03.99
Eastern Holding		72,02	-	15	0	15	31.03.99
BMR Ärireklaami OU, Viro	100	72,02	-	4	67	-55	31.03.99
Oy Aurinkomatkat - Suntuors Ltd Ab	2 913	97,07	79,27	1 358	10 500	17 789	31.03.99
Finlandia Travel Agency Ltd, Englanti	50 000	100,00	96,68	222	78	1 500	31.03.99
Finlandia Agence de Voyages S.A.R.L., Ranska	499	99,80	99,80	39	41	202	31.03.99
Finnair Travel Services Oy	50 000	100,00	100,00	5 980	254	7 199	31.03.99
Finn catering Oy	4 470	100,00	100,00	6 094	6 200	13 543	31.03.99
Norvista Travel Ltd, Kanada	1 000	100,00	100,00	4	3	112	31.03.99
Oy Finnmatkat - Finntours Ab	150	100,00	100,00	590	3 354	4 647	31.03.99
Norvista Ltd, USA	200	100,00	100,00	10	5	-642	31.03.99
Karair Ab, Ruotsi	100	100,00	100,00	80	0	0	31.03.99
Business Flight Center Oy	5	100,00	100,00	1	0	0	31.03.99
Mikkelin Matkatoimisto Oy	1 224	51,00	-	163	225	1 131	31.03.99
Finnair Gateway Ravintolat Oy	10 000	100,00	100,00	10 000	5 018	16 253	31.03.99
Norvista Travel AB, Ruotsi	1 260	100,00	100,00	600	-79	777	31.03.99
Norvista S.R.L., Italia		100,00	100,00	504	7	429	31.03.99
Norvista GmbH, Saksa		100,00	100,00	931	-20	836	31.03.99
Norvista B.V., Alankomaat	40	100,00	100,00	108	0	-72	31.03.99
Kuopion Matkatoimisto Oy	750	99,80	-	800	7	1 276	31.03.99
Varkauden Matkatoimisto Oy	1 290	79,62	-	798	97	576	31.03.99
Suomen Matkatoimisto Oy	300 896	99,90	99,90	6 923	8 972	19 811	31.03.99
Konserni yhteensä				52 697	48 012	114 689	
./.. tytäryhtiöiden omistamat tytäryhtiösakkeet							
Emoyhtiö yhteensä				-1 993			
Muut osakkeet				50 704			
Polygon Insurance Company Ltd	644 500			9 460			
Vakuutusosakeyhtiö Sampo	1 686			271			
OKR-Liikkeenlaskijat Osuuskuunta	6			120			
HEX Oy, Helsingin Arvopaperi- ja johdannaispörssi	24 400			170			
Helsingin Puhelin Oyj	5 195			328			
Oy TEN-MAR Fastighets Ab	854	12,79	10,90	2 227			
Helsinki Halli Oy	18			1 260			
Golfsarfvik	1			105			
Asunto Oy Joensuun Kirkkokatu 21	228			610			
Asunto Oy Koitere Bostads Ab, Laivanvarustajankatu 4	3			864			
Asunto Oy Mannerheimintie 100	59	1,36	1,36	137			
Asunto Oy Metsätorppa, Kauppalaantie 48	63	4,38	4,38	131			
Asunto Oy Neitsytpolku 9	70			471			
Asunto Oy Neitsytpolku 11	65			1 016			
Asunto Oy Octavus, Mannerheimintie 84	8	6,50	6,50	250			
Asunto Oy Peter, Raatimiehenkatu 4	8			435			
Asunto Oy Pietarinkatu 11	7			508			
Asunto Oy Pietarinkatu 12	70			696			
Asunto Oy Tenholantie 4	912	9,12	9,12	152			
Asunto Oy Pehesaari	506			1 144			
Kiinteistö Oy Citykulma	8 861			349			
Kiinteistö Oy Heikintori	1 640	1,50		234			
Kiinteistö Oy Lentäjätie 1	2 804	19,50	19,50	5 846			
Kiinteistö Oy Tapiolan Säästötammi	237			807			
Kiinteistö Oy Lentoasemakiinteistöt				1 368			
Sita Telecommunications Holding N.V	527 846			437			
Muut yhtiöt, jokaisen kirjanpitoarvo alle 100.000 mk				879			
Puhelinosuustodistukset	4 254			3 408			
Yhteensä				33 681			

	Konserni Mmk		Emoyhtiö Mmk	
	1998/99	1997/98	1998/99	1997/98
Muut sijoitukset, lainasaamiset				
Konserniyrityksiltä			4,5	4,6
Omistusyhteisyrietykset	0,5	0,5	-	-
Muilta yrityksiltä	3,8	4,7	3,8	4,3
Yhteensä	4,3	5,2	8,3	8,9
12. Vaihto-omaisuus				
Aineet ja tarvikkeet	263,5	227,5	261,0	225,5
Keskeneräiset tuotteet	9,7	8,7	9,7	8,7
Yhteensä	273,2	236,3	270,7	234,2
13. Pitkäaikaiset saamiset				
Pitkäaikaiset saamiset muilta				
Lainasaamiset	0,6	-	-	-
Siirtosaamiset	0,1	-	-	-
Muut saamiset	25,3	33,1	23,9	30,9
Pitkäaikaiset saamiset yhteensä	26,0	33,1	23,9	30,9
14. Lyhytaikaiset saamiset				
Lyhytaikaiset saamiset konserniyhtiöiltä				
Myyntisaamiset	-	-	123,6	107,0
Siirtosaamiset	-	-	1,5	4,9
Muut saamiset	-	-	-	7,8
Yhteensä	-	-	125,1	119,6
Lyhytaikaiset saamiset omistusyhteisyrietyksiltä				
Myyntisaamiset	0,1	0,2	0,0	0,1
Siirtosaamiset	0,0	0,0	-	0,0
Yhteensä	0,1	0,2	0,0	0,1
Lyhytaikaiset saamiset muilta				
Myyntisaamiset	660,2	680,8	379,6	393,5
Siirtosaamiset	324,5	277,7	279,7	229,6
Muut saamiset	350,1	321,9	295,4	276,9
Yhteensä	1 334,8	1 280,5	954,7	900,0
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	1 334,9	1 280,7	1 079,8	1 019,7
15. Rahoitusarvopaperit				
Lyhytaikaiset sijoitukset	948,0	1 317,0	948,0	1 317,0
Jälleenhankintahintojen ja aktivoidun hankintamenon erotus ei ole olennainen.				
16. Rahat ja pankkisaamiset				
Erä sisältää konsernin pankkitileillä olevat varat.				
17. Oma pääoma				
Osakepääoma 1.4.	414,0	410,3	414,0	410,3
Vaihdeettavan debentuurilainan vaihto	2,0	3,3	2,0	3,3
Vaihtovelkakirjojen vaihto	7,7	0,4	7,7	0,4
Osakepääoma 31.3.	423,7	414,0	423,7	414,0
Ylikurssirahasto 1.4.	0,0	-	0,0	-
Emissiovoitto	33,4	0,0	33,4	0,0
Ylikurssirahasto 31.3.	33,5	0,0	33,5	0,0
Vararahasto 31.3.	882,8	882,8	882,8	882,8
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.4.	1 908,9	1 480,9	1 000,8	590,2
Osingonjako	-186,3	-82,1	-186,3	-82,1
Muuntoero	-0,3	0,3	-	-
Voitto edellisiltä tilikausilta 31.3.	1 722,3	1 399,1	814,6	508,2
Tilikauden voitto	343,3	509,7	312,0	492,7
Pääomalainat 31.3. ja 1.4.	34,1	48,9	34,1	48,9
Oma pääoma yhteensä	3 439,7	3 254,6	2 500,6	2 346,6
Jakokelpoiset varat				
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.4.	1 908,9	1 480,9		
Osingonjako	-186,3	-82,1		
Muuntoero	-0,3	0,3		
Tilikauden voitto	343,3	509,7		
	2 065,6	1 908,9		
Vapaaehtoiset varaukset omassa pääomassa	-884,7	-879,7		
Yhteensä	1 180,9	1 029,1		
Vapaaehtoiset varaukset				
Kertynyt poistoero	1 228,1	1 221,5		
Asuintalovaraus	0,7	0,4		
Yhteensä	1 228,8	1 221,9		
Laskennallinen verovelka vapaaehtoisista varauksista	-344,1	-342,1		
Yhteensä	884,7	879,7		

	Konserni Mmk		Emoyhtiö Mmk	
	1998/99	1997/98	1998/99	1997/98
18. Tilinpäätössiirtojen kertymä				
Kertynyt poistoero	-	-	1 227,9	1 221,3
19. Laskennallinen verovelka				
Laskennallinen verovelka 1.4.	342,1	341,6	-	-
Muutokset	1,9	0,5	-	-
Laskennallinen verovelka taseessa 31.3.	344,1	342,1	-	-
Jaksotuseroista johtuva laskennallinen verovelka	236,6	217,0	236,6	217,0
20. Pitkäaikainen vieras pääoma				
Vastuulaina	245,0	233,8	245,0	233,8
Lainat rahoituslaitoksilta	66,4	300,8	65,7	298,8
Eläkelainat	485,7	554,6	472,3	539,0
Muut pitkäaikaiset velat	25,9	33,1	24,0	31,0
Yhteensä	822,9	1 122,3	806,9	1 102,6
Lainojen lyhennykset				
Tilikautena 2000/2001	89,0		85,8	
Tilikautena 2001/2002	98,2		95,0	
Tilikautena 2002/2003	65,4		62,2	
Tilikautena 2003/2004	65,4		62,2	
Tilikautena 2004 -	504,9		501,7	
Yhteensä	822,9		806,9	

21. Vaihdeettava debentuurilaina (Pääomalaina)

Vaihdeettava debentuurilaina 230.000.000 markkaa laskettiin liikkeelle 28.2.1994. Lainan korko on 7% vuoteen 2004 asti. Tämän jälkeen korko on 5 prosenttiyksikköä yli 12 kk:n Helibor - koron. Lainalla ei ole eräpäivää.

Laina on luonteeltaan pääomalaina, jonka ehdossa on seuraavat pääomalainan erityispiirteet:

1. lainaan perustuvilla saatavilla on huonompi etuoikeus kuin yhtiön muilla sitoumuksilla;
2. laina voidaan maksaa takaisin mikäli ja vain siltä osin kuin yhtiölle jää täysi kate sidotulle pääomalle laskettuna viimeksi kuluneelta tilikaudelta vahvistetun taseen ja konsernitaseen mukaan;
3. lainalle voidaan maksaa korkoa vuosittain ainoastaan siltä osin kuin maksun määrä ei ylitä koronmaksupäivänä yhtiön viimeksi päättyneeltä tilikaudelta vahvistetun taseen osoittamaa vapaata omaa pääomaa eikä samalta ajalta vahvistetun konsernitaseen mukaan emoyhtiössä voitonjakokelpoisen vapaan oman pääoman määrää. Lainan koron maksulla on etuoikeus ennen osingon maksua;
4. lainalla ei ole vakuutta;
5. velkakirjan haltijalla ei ole oikeutta irtisanoa tai vaatia lainaa takaisinmaksettavaksi lukuunottamatta yhtiön selvitystilaa.

Lainaehojen mukaan Finnair Oyj:llä on oikeus, edellyttäen, että takaisinmaksuehdot täyttyvät, maksaa takaisin lainan pääoma osittain tai kokonaan 2.9.2004 alkaen sekä myös laina-ajan alusta lukien silloin, kun Finnair Oyj:n kurssi Helsingin Arvopaperipörssissä ehdossa sovitun ajan ylittää laskennallisen vaihtohinnan 40 prosentilla. Velkakirjan haltijalla on ennen takaisinmaksua oikeus vaihtaa velkakirjansa osakkeiksi.

Yhdellä 10.000 markkan nimellisarvoisella debentuurilla saa vaihdossa 271 Finnair Oyj:n 5 markkan nimellisarvoista osaketta. Osakkeen laskennallinen vaihtohinta on 36,90 markkaa. Vaihtoaika on vuosittain 1.1.-31.1. ja 1.4.-31.12.

Velkakirjoja oli 31.3.1999 mennessä vaihdettu yhteensä 195.890.000 markkan edestä 5.308.619 osakkeeseen, minkä jälkeen vaihtovelkakirjalainan määrä on 34.110.000 markkaa. Mikäli kaikki 31.3.1999 vaihtamatta olevat velkakirjat vaihdetaan osakkeiksi, nousee yhtiön osakepääoma 4.621.905 markalla vastaten 924.381 osaketta.

22. Vastuulaina

Finnair Oyj nosti tilikauden 1990/91 aikana Japanin pääomamarkkinoilta 21 miljardin jenin eräpäivättömän vastuulainan (subordinated loan). Lainaa lyhennettiin toukokuussa 1994 15,5 miljardilla jenillä. Lainanantaja on heikommassa etuoikeusjärjestyksessä muihin velkoihin nähden, kuitenkin niin, että lainanantajalla on parempi etuoikeus kuin vaihdettavan debentuurilainan haltijoilla.

	Konserni Mmk		Emoyhtiö Mmk	
	1998/99	1997/98	1998/99	1997/98
23. Lyhytaikainen vieras pääoma				
Velat samaan konserniin kuuluville yrityksille				
Ostovelat	-	-	23,5	16,0
Siirtovelat	-	-	6,5	4,4
Muut velat	-	-	243,1	179,6
Yhteensä	-	-	273,1	200,1
Velat omistusyhteisyrityksille				
Ostovelat	1,2	2,4	1,1	2,3
Muut velat	1,3	-	1,3	-
Yhteensä	2,5	2,4	2,4	2,3
Velat muille				
Lainat rahoituslaitoksilta	233,4	71,2	232,9	69,2
Eläkelainat	-	0,0	-	-
Saadut ennakot	168,8	142,3	-	-
Ostovelat	517,0	523,2	296,6	313,9
Siirtovelat	1 571,1	1 350,5	1 460,2	1 253,2
Muut velat	294,3	328,5	273,8	311,2
Yhteensä	2 784,6	2 415,8	2 263,5	1 947,5
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	2 787,1	2 418,2	2 539,1	2 149,9
Siirtovelat				
Ennakkoon myydyt lentokuljetukset ja palkkiopistevelka *)	741,7	574,7	741,7	574,7
Lomapalkkavelka	369,8	345,1	330,8	308,6
Muut erät	459,5	430,7	394,2	374,3
Yhteensä	1 571,1	1 350,5	1 466,7	1 257,6

*) Aikaisemmilta vuosilta käyttämättä jääneet vähintään kaksi vuotta vanhat lentoliiput 105,9 Mmk on tuloutettu. Finnair - Plus pistevelkaa on kirjattu 74,6 Mmk. Muut erät sisältävät tilikaudelle kuuluvia, erääntymättömiä korkoja ja muita siirtovelkoja.

24. Eläkevastuut				
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	3 151,8	2 842,1	2 955,3	2 663,9
Lakisääteistä osuutta katettu	-1 623,6	-1 426,9	-1 465,6	-1 288,0
Lisäetuosuutta katettu	-1 519,1	-1 400,0	-1 481,5	-1 362,2
Eläkesäätiön vastuusta kattamatta	9,1	15,2	8,1	13,7
Vastuu yhtiön suoraan maksamista eläkkeistä	16,2	17,9	15,8	17,3
Vastuu sisältyy muihin pitkäaikaisiin velkoihin	25,3	33,1	23,9	30,9

25. Annettu vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut				
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	233,5	223,2	232,6	222,3
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	232,6	157,9	232,6	157,9
Yhteensä	466,1	381,0	465,1	380,1

26. Lentokaluston leasing vastuut				
Leasingsopimuksista maksettavat määrät				
Tilikautena 1999/2000			343,3	
Tilikautena 2000/2001			275,6	
Tilikautena 2001/2002			313,2	
Tilikautena 2002/2003			206,5	
Tilikautena 2003/2004			172,8	
Tilikautena 2004 -			226,6	
Yhteensä			1 538,0	

Erääntyvät lentokaluston leasemaksut

Erääntyvät vuokramaksut koostuvat lentokoneiden rahoitus- ja käyttöleasingsopimusten mukaisista varsinaisista, vielä maksamattomista vuokrista. Eräiden rahoitusleasingsopimusten osalta Finnair Oyj on tehnyt ennalta sovittua osto-optiomaksua vastaavan talletuksen. Erääntyvistä vuokramaksuista on 220,3 Mmk rahoitusleasingsmaksuja ja 1.317,7 Mmk käyttöleasingsmaksuja. Tilinpäätöshetkellä 31.3.1999 maksamatta olleiden enimmäisrahoitusleasingsmaksujen, ml. ennalta sovitut osto-optiomaksut, nykyarvo oli 210,8 Mmk.

Toisin kuin rahoitusleasingsopimuksissa, käyttöleasingsopimuksissa vuokralleottajana Finnair Oyj vastaa ainoastaan vuokran maksusta ilman mitään jäännösarvoriskiä, minkä riskin vuokralleantaja ottaa. Rahoitusleasingsopimuksissa Finnair Oyj maksaa rahoituskustannukset kattavaa vuokraa ja omaa osto-option lentokoneen ostamiseksi ennalta sovittuun hintaan vuokrakauden päättyessä kantaen samalla jäännösarvoriskin itse. Tästä johtuen yhtiölle saattaa aiheutua tiettyjä korvausvelvoitteita, joiden määrä riippuu näin vuokratun lentokoneen markkina-arvosta vuokrakauden päättyessä. Finnair Oyj ei ole kirjannut varauksia tällaisten mahdollisten maksujen osalta, koska näiden maksujen määrää ei yhtiön mielestä toistaiseksi voida arvioida. Mikäli rahoitusleasingsillä hankitun lentokoneen tuleva markkina-arvo ylittäisi ennalta sovitun osto-optioarvon, tuloutuisi Finnair Oyj:lle myyntivoitto myytäessä lentokone vuokrakauden päättyttyä.

27. Riita-asiat ja oikeudenkäynnit

Edellisessä vuosikertomuksessa mainitut tilinpäätöksen vahvistamista sekä Karair oy:n osakkeiden omistusta koskevat riita-asiat ovat edelleen vireillä.

Yhtiö on jättänyt Uudenmaan läänioikeudelle valituksen Helsingin piiritullikamarin verovuodelta 1995 valmisteveroasiassa tekemään jälkiverotuspäätökseen. Asian käsittelyä on lykätty Helsingin piiritullikamarin pyynnön vuoksi syyskuun 1999 loppuun.

28. Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair konsernin liiketoiminta on luonteeltaan hyvin kansainvälistä ja merkittäviä pääomia vaativaa, mikä merkitsee altistumista valuutta-, korko-, luotto-, likviditeetti- ja raaka-aineiden hintariskeille. Konsernin politiikkana on minimoida näiden riskien negatiivinen vaikutus kassaan, tulokseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle, joka koordinoi toimintaa konsernissa sekä tarjoaa erilaisia sisäisen pankin palveluja kuten konsernitiliä ja netotuspalvelut. Rahoitusriskien hallinta perustuu hallituksen hyväksymään riskienhallintapolitiikkaan, joka suojaustoimintojen ohella sallii mm. valuutta- ja korko-positioiden ottamisen määrättyjen riskirajojen puitteissa. Yhtiö käyttää monipuolisesti eri suojausinstrumentteja ja -tapoja kuten valuuttalainoja, termiinejä, valuutan- ja koronvaihtosopimuksia, valuutta- ja korko-optioita sekä futuureja positioiden hallinnoimisessa.

Valuutariski

Konsernin liikevaihdosta noin 75% kertyy eurovaluutoissa. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat ovat Yhdysvaltain dollari, Englannin punta, Ruotsin kruunu ja Japanin jeni. Euroalueen ulkopuolisten valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 25 %. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on vajaa puolet kaikista valuuttamääräisistä operatiivisista kuluista. Tämän lisäksi lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuu pääosin Yhdysvaltain dollareina.

Konsernin politiikkana on eliminoida tunnistettu valuuttayli- tai -alijäämien aiheuttama kurssiriski. Riskin alaiseen valuutta-asemaan sisällytetään saamisten ja velkojen sekä muiden kaupallisten sitoumusten lisäksi pääsääntöisesti seuraavan 6-12 kuukauden arvioidut valuuttamääräiset kassavirrat. Tilikauden 1998/99 päättyessä valtaosa konsernin korollisista veloista oli eurovaluutoissa.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Lentotoiminnassa käytettävän polttoaineen hintariskeiltä suojautumiseen käytetään eri suojausinstrumentteja kuten termiinejä ja swappeja. Suojaus rajoittuu ajallisesti yleensä alle 12 kuukauteen. Tilivuonna 1998/99 lentotoiminnan polttoaineiden osuus konsernin liiketoiminnan kuluista oli vajaa 7 %. Polttoainekustannukset ovat riippuvaisia öljymarkkinoiden ja Yhdysvaltain dollarin muutoksista.

Korkoriski

Korkoriskien hallitsemiseksi konsernin lainat ja sijoitukset on hajautettu vaihtuva- ja kiinteäkorkoisin instrumentteihin, kuitenkin niin, että pääosa konsernin korollisista lainoista on vaihtuvakorkoisia. Finnair suojautuu korkotason muutoksia vastaan sijoittamalla valtaosan kassavaroistaan rahamarkkinoille alle 12 kuukaudeksi. Tilikauden 1998/99 päättyessä konsernin korollisten lainojen keskiporko oli 4,0 %.

Luottoriski

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä vastapuoliriskirajojen puitteissa sopimuksia vain johtavien koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa. Rahavaroja sijoitetaan myös konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin.

Likviditeettiriski

Finnair - konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja lainalupauksilla. Lentokonehankintojen osalta yhtiön politiikkana on varmistaa rahoitus esimerkiksi lainalupauksilla viimeistään 6 kk ennen toimitusta. Konsernin likvidit varat olivat tilikauden 1998/99 päättyessä noin 1,0 miljardia markkaa. Finnair Oyj:llä on lisäksi käyttämättä seuraavat valmiusluotot:

USD 250 miljoonaa yleisrahoitustarpeisiin

USD 250 miljoonaa Airbus A320-lentokoneperheen hankintojen rahoittamiseksi.

Lisäksi yhtiöllä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään EUR 100 miljoonaa

Johdannais sopimukset 31.3.1999, Mmk	Nimellisarvo	Markkina-arvo
Valuuttajohdannaiset		
Terminikaupat	872,2	20,0
Optiosopimukset		
Ostetut	428,9	18,1
Asetetut	134,9	-7,0
Valuutanvaihtosopimukset	654,0	18,8
Korkojohdannaiset		
Korko-optiot		
Ostetut	304,0	-6,3
Johdannais sopimukset yhteensä	2 394,0	43,6
Muut johdannais sopimukset		
Lentopetrolin hintasopimukset	tonnia 36 000	-3,2

29. Henkilöstörahasto

Henkilöstörahaston voittopalkkion maksamisen edellytykset eivät toteutuneet.

Hallituksen esitys voittovarojen käytöstä

Tilinpäätöksen 31.3.1999 mukaan konsernin jakokelpoiset voittovarot ovat 1 180 880 249,10 markkaa ja emoyhtiön jakokelpoiset voittovarot 1 126 534 875,65 markkaa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 1,50 markkaa osakkeelta, yhteensä 127 108 647 markkaa ja loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille.

Helsingissä 11. päivänä kesäkuuta 1999

Finnair Oyj:n hallitus

Harri Holkeri	Jaakko Ihamuotila
Robert G. Ehrnrooth	Samuli Haapasalo
Ari Heiniö	Seppo Härkönen
Raimo Hertto	Helena Terho
Eva-Christina Mäkeläinen	

Hallintoneuvoston lausunto

Finnair Oyj:n hallintoneuvosto on tänään pitämässään kokouksessa käsitellyt yhtiön tilikaudelta 1.4.1998 - 31.3.1999 laaditun tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen sekä tilintarkastajien antaman tilintarkastuskertomuksen. Hallintoneuvosto on päättänyt lausuntonaan esittää varsinaiselle yhtiökokoukselle, että tuloslaskelma ja tase sekä konsernituloslaskelma ja konsernitase vahvistetaan ja että tilinpäätöksen osoittaman voiton suhteen toimitaan hallituksen esityksen mukaisesti.

Hallintoneuvosto toteaa, että sen tekemiä päätöksiä ja antamia ohjeita on noudatettu ja että hallintoneuvosto on saanut yhtiön hallitukselta ja toimitusjohtajalta tarpeelliseksi katsomansa tiedot.

Hallintoneuvostosta ovat yhtiökokouksessa erovuorossa kansanedustaja Tarja Kautto, ekonomi Pekka Kivelä, ryhmäsihteeri Pekka Perttula, kansanedustaja Sirpa Pietikäinen ja pääjohtaja Iiro Viinanen. Lisäksi hallitusneuvos Jaakko Pohjola on 31.12.1998 eronnut hallintoneuvoston jäsenyydestä.

Helsingissä, kesäkuun 17. päivänä 1999

Markku Hyvärinen	Felix Björklund
Riitta Backas	Peter Heinström
Tarja Kautto	Pekka Kivelä
Markku Koskenniemi	Jouko K. Leskinen
Pekka Perttula	Mikko Pesälä
Sirpa Pietikäinen	Virpa Puisto
Jussi Ranta	Pertti Salolainen
Aino Suhola	Ralf Sund
Iiro Viinanen	

Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n osakkeenomistajille

Olemme tarkastaneet Finnair Oyj:n kirjanpidon, tilinpäätöksen ja hallinnon tilikaudelta 1.4.1998 - 31.3.1999. Hallituksen ja toimitusjohtajan laatima tilinpäätös sisältää toimintakertomuksen sekä konsernin ja emoyhtiön tuloslaskelman, taseen ja liitetiedot. Suorittamamme tarkastuksen perusteella annamme lausunnon 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 hallintoneuvoston ja hallituksen jäsenten sekä toimitusjohtajan toiminnan lainmukaisuutta osakeyhtiölain säännösten perusteella.

Lausuntonamme esitämme, että tilinpäätös on laadittu kirjanpitolaisten sekä tilinpäätöksen laatimista koskevien muiden säännösten ja määräysten mukaisesti. Tilinpäätös antaa kirjanpitolaissa tarkoitetulla tavalla oikeat ja riittävät tiedot konsernin sekä emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta. Tilinpäätös konsernitilinpäätöksineen voidaan vahvistaa sekä vastuuvapaus myöntää emoyhtiön hallintoneuvoston ja hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.

Hallituksen esitys tuloksen käsittelystä on osakeyhtiölain mukainen.

Olemme tutustuneet tilikauden aikana julkistettuun osavuositarkastukseen. Käsityksemme mukaan se on laadittu sitä koskevien säännösten mukaisesti.

Helsingissä 16. päivänä kesäkuuta 1999

Pekka Nikula
KHT

Erkki Mäki-Ranta
HTM

Taloudellinen kehitys 1994/95 - 1998/99

		1994/95	1995/96	1996/97	1997/98 1)	1998/99
Konsernin tuloslaskelma						
Liikevaihto	Mmk	6 653	7 186	7 403	8 594	8 883
- muutos	%	12,0	8,0	3,0	16,1	3,4
Liikevoitto	Mmk	522	624	326	608	427
- suhteessa liikevaihtoon	%	7,8	8,7	4,4	7,1	4,8
Tulos ennen satunnaiseriä ja veroja	Mmk	419	533	310	627	434
- suhteessa liikevaihtoon	%	6,3	7,4	4,2	7,3	4,9
Tulos ennen veroja	Mmk	419	533	429	630	454
- suhteessa liikevaihtoon	%	6,3	7,4	5,8	7,3	5,1
Konsernin tase						
Käyttöomaisuus ja muut pitkäaikaiset sijoitukset	Mmk	3 937	4 043	4 046	4 118	4 731
Pitkäaikaiset saamiset (aiemmin arvostuserät)	Mmk	66	61	41	33	25
Vaihto-omaisuus	Mmk	171	188	202	236	273
Rahoitusomaisuus	Mmk	3 242	2 641	2 409	2 752	2 367
Vastaavaa yhteensä	Mmk	7 416	6 933	6 698	7 139	7 396
Osakepääoma	Mmk	408	408	410	414	424
Muu oma pääoma ja vähemmistöosuus 2)	Mmk	1 850	2 183	2 417	2 843	3 019
Vieras pääoma 2)	Mmk	5 158	4 342	3 871	3 883	3 954
Vastattavaa yhteensä	Mmk	7 416	6 933	6 698	7 139	7 396
Bruttoinvestoinnit ilman ennakoja	Mmk	278	567	1 055	879	1 308
Bruttoinvestoinnit liikevaihdosta	%	4,2	7,9	14,3	10,2	14,7
Oman pääoman tuotto (ROE)	%	21,2	15,4	7,5	16,7	9,7
Sijoitetun pääoman tuotto (ROI)	%	15,1	15,7	9,4	15,9	11,4
Osakepääoman korotus	Mmk	85	-	2	4	10
Osingot tilikaudelta 3)	Mmk	41	82	82	186	127
Tulos /osake	mk	5,10	4,56	2,48	6,11	3,81
Oma pääoma/osake	mk	27,68	31,74	34,43	39,31	40,59
Osinko/osake	mk	0,50	1,00	1,00	2,25	1,50
Osinko tuloksesta	%	9,8	21,9	40,3	36,8	39,3
Efektiivinen osinkotuotto	%	1,7	2,7	2,7	4,2	5,2
Omavaraisuusaste	%	30,9	37,9	42,9	46,5	47,6
Velkaantumisaste (Gearing)	%	43,0	25,3	9,9	-5,4	4,0
Korolliset velat	Mmk	3 185	2 253	1 602	1 297	1 170
Likvidit varat	Mmk	2 214	1 598	1 323	1 471	1 032
Korollinen nettovelka	Mmk	971	655	279	-174	139
- suhteessa liikevaihtoon	%	14,6	9,1	3,8	-2,0	1,6
Nettorahoitustuotot (+) / -kulut (-)	Mmk	-103	-91	-16	19	7
- suhteessa liikevaihtoon	%	-1,5	-1,3	-0,2	0,2	0,1
Nettokorot	Mmk	-103	-99	-17	8	34
- suhteessa liikevaihtoon	%	-1,6	-1,4	-0,2	0,1	0,4
Tulorahoitus 4)	Mmk	825	816	905	1 013	891
Tulorahoitus liikevaihdosta	%	12,4	11,4	12,2	11,8	10,0
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	71 649 571	81 584 480	82 053 018	82 796 483	84 739 098
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	81 556 420	81 584 480	82 053 018	82 796 483	84 739 098
Osakepääomaa vastaava osakemäärä tilikauden lopussa	kpl	81 556 420	81 584 480	82 053 018	82 796 483	84 739 098
Hinta / voitto-suhde,P/E		5,69	8,26	14,86	8,83	7,56
Henkilöstö, keskimäärin		9 539	10 105	10 533	10 706	11 264

Henkilöstön keskimääräisiä lukuja on oikaistu yksinomaan osa-aikaisessa palveluksessa olleiden henkilöiden osalta.

1) Tilikauden 1997/98 luvut on muutettu vertailukelpoisiksi tilivuoden 1998/99 lukujen kanssa.

2) Osakeyhtiölain muutoksen vuoksi vaihdettava debentuurilaina on vuoden 1998/99 , 1997/98 ja vuoden 1996/97 tunnuslukuja laskettaessa käsitelty oman pääoman eränä. Aikaisempien vuosien (1994/95 ja 1995/96) tilinpäätöksissä vaihdettava debentuurilaina oli vierasta pääomaa. Aikaisempien vuosien tunnuslukuja ei ole muutettu.

3) Tilikauden 1998/99 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

4) Tilikauden 1998/99 tulorahoitus sisältää laskennallisen verovelan vaikutuksen ja tilikaudet 1995/96, 1996/97 ja 1997/98 on muutettu vertailukelpoisiksi.

TUNNUSLUKUJEN LASKENTAPERUSTEET

Oman pääoman tuotto % (ROE)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaiseriä - verot}}{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus (tilikauden alun ja lopun keskiarvo)}} \times 100$
Sijoitetun pääoman tuotto % (ROI)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaiseriä + korko- ja muut rahoituskulut}}{\text{Taseen loppusumma - korottomat velat (tilikauden alun ja lopun keskiarvo)}} \times 100$
Tulos / osake (mk)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaiseriä + / - vähemmistöosuus - verot}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä keskimäärin tilikauden aikana}}$
Oma pääoma / osake (mk)	=	$\frac{\text{Oma pääoma}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä tilikauden lopussa}}$
Omavaraisuusaste %	=	$\frac{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus}}{\text{Taseen loppusumma - saadut ennakot}} \times 100$
Velkaantumisaste (Gearing), %	=	$\frac{\text{Korolliset velat - likvidit varat}}{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuudet}} \times 100$
Osinko tuloksesta %	=	$\frac{\text{Osakekohtainen osinko}}{\text{Osakekohtainen tulos}} \times 100$
Efektiivinen osinkotuotto %	=	$\frac{\text{Osakekohtainen osinko}}{\text{Osakeantikorjattu pörssikurssi tilinpäätöspäivänä}} \times 100$
Hinta/voittosuhte, P/E	=	$\frac{\text{Pörssikurssi tilikauden lopussa}}{\text{Tulos/osake}}$

Jaksotuseroista johtuva laskennallinen verovelka on esitetty liitetiedoissa ja sitä ei ole huomioitu tunnuslukuja laskettaessa

Finnairin liikennetietoja

	1997/98	1998/99	muutos %		
MANNERTEN VÄLINEN LIIKENNE				LIIKENNETIETOJEN SELITYKSET	
Lentotunteja	17 155	17 086	-0,4		
Lentokilometrejä (1000)	13 553	13 599	0,3	Tarjottu henkilökilometri	
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	4 197	4 239	1,0	Tarjolla ollut paikkamäärä x lennetty matka kilometreissä *	
Maks.henkilökilometrejä (milj.)	3 095	3 174	2,5		
Matkustajakuormitusuhde %	73,7	74,9	1,1	Maksettu henkilökilometri	
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	816	834	2,1	Kuljetettu matkustajamäärä x matkustajan matkan pituus kilometreissä *	
Maks.tonnikilometrejä ((milj.))	535	519	-3,0		
Painokuormitusuhde %	65,6	62,3	-3,3	Matkustajakuormitusuhde %	
Matkustajia (1000)	448	465	3,9	Maksettujen henkilökilometriä	
Rahtia (1000 kg)	34 155	31 733	-7,1	%-osuus tarjotuista henkilökilometreistä	
Postia (1000 kg)	1 425	1 412	-0,9		
EUROOPPA				Tarjottu tonnikilometri	
Lentotunteja	78 538	79 042	0,6	Tarjolla ollut kuormatila (tonneissa) x lennetty matka kilometreissä *	
Lentokilometrejä (1000)	44 858	44 928	0,2		
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	5 480	5 621	2,6	Maksettu tonnikilometri	
Maks.henkilökilometrejä (milj.)	2 968	3 169	6,7	Kuljetettu kuorma (matkustajat, rahti, posti tonneissa) x kuljetusmatkan pituus kilometreissä *	
Matkustajakuormitusuhde %	54,2	56,4	2,2		
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	687	712	3,6	Painokuormitusuhde %	
Maks.tonnikilometrejä ((milj.))	305	322	5,4	Maksettujen tonnikilometriä	
Painokuormitusuhde %	44,5	45,3	0,8	%-osuus tarjotuista tonnikilometreistä	
Matkustajia (1000)	2 644	2 786	5,4		
Rahtia (1000 kg)	23 196	22 098	-4,7		
Postia (1000 kg)	7 375	8 390	13,8		
KOTIMAA				* Kilometrit ovat IATA:n isoympyräetäisyyksiä	
Lentotunteja	49 157	51 980	5,7		
Lentokilometrejä (1000)	19 955	20 866	4,6		
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	1 957	2 068	5,6		
Maks.henkilökilometrejä (milj.)	1 138	1 189	4,5		
Matkustajakuormitusuhde %	58,1	57,5	-0,6		
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	220	236	7,0		
Maks.tonnikilometrejä ((milj.))	100	105	5,1		
Painokuormitusuhde %	45,3	44,5	-0,8		
Matkustajia (1000)	2 527	2 631	4,1		
Rahtia (1000 kg)	4 911	4 389	-10,6		
Postia (1000 kg)	1 129	1 250	10,7		
SÄÄNNÖLLINEN REITTILIIKENNE					
Lentotunteja	144 850	148 108	2,2		
Lentokilometrejä (1000)	78 366	79 393	1,3		
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	11 635	11 928	2,5		
Maks.henkilökilometrejä (milj.)	7 202	7 532	4,6		
Matkustajakuormitusuhde %	61,9	63,1	1,3		
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	1 724	1 782	3,3		
Maks.tonnikilometrejä ((milj.))	941	946	0,6		
Painokuormitusuhde %	54,6	53,1	-1,5		
Matkustajia (1000)	5 619	5 883	4,7		
Rahtia (1000 kg)	62 262	58 220	-6,5		
Postia (1000 kg)	9 929	11 053	11,3		
LOMALIIKENNE					
Lentotunteja	34 116	39 233	15,0		
Lentokilometrejä (1000)	24 574	28 125	14,5		
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	5 806	6 056	4,3		
Maks.henkilökilometrejä (milj.)	5 218	5 466	4,7		
Matkustajakuormitusuhde %	89,9	90,3	0,4		
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	626	646	3,2		
Maks.tonnikilometrejä ((milj.))	486	502	3,3		
Painokuormitusuhde %	77,7	77,8	0,1		
Matkustajia (1000)	1 447	1 501	3,7		
Rahtia (1000 kg)	4 511	3 560	-21,1		
Postia (1000 kg)	26	36	41,5		
LENTOTOIMINTA YHTEENSÄ	1994/95	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99
Lentotunteja	144 253	162 273	167 570	178 966	187 341
Lentokilometrejä (1000)	80 773	81 862	94 850	102 940	107 518
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	14 095	15 674	15 931	17 442	17 985
Maks.henkilökilometrejä (milj.)	9 535	10 732	10 997	12 420	12 999
Matkustajakuormitusuhde %	67,6	68,5	69,0	71,2	72,3
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	1 820	2 017	2 128	2 351	2 429
Maks.tonnikilometrejä ((milj.))	1 067	1 192	1 253	1 428	1 450
Painokuormitusuhde %	58,7	59,1	58,9	60,7	59,7
Matkustajia (1000)	5 431	5 962	6 279	7 067	7 385
Rahtia (1000 kg)	49 383	51 537	57 464	66 773	61 780
Postia (1000 kg)	8 181	8 947	9 204	9 955	11 089

Tietoja Finnair Oyj:n osakkeista ja omistussuhteista

Osakkeet ja osakepääoma

Yhtiön maksettu, kaupparekisteriin merkitty osakepääoma 31.3.1999 oli 423 695 490 markkaa, käsittäen 84 739 098 osaketta. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni. Osakkeen nimellisarvo on 5,00 markkaa.

Finnair Oyj:n vähimmäis- ja enimmäisosakepääoma ovat 300 Mmk ja 1 200 Mmk, joissa rajoissa osakepääomaa voidaan korottaa tai alentaa yhtiöjärjestystä muuttamatta. Yhtiön osakkeet liitettiin arvo-osuusjärjestelmään kesäkuussa 1993.

Osakkeiden noteeraus

Finnair Oyj:n osakkeet noteerataan Helsingin Arvopaperipörssissä. Lisäksi osakkeilla on käyty kauppaa tammikuusta 1995 asti myös SEAQ-järjestelmässä (Stock Exchange Automatic Quotation system) Lontoon pörssissä.

Osingonjako

Finnair Oyj:n hallitus ehdottaa varsinaiselle yhtiökokoukselle, että tilikaudelta 1998/99 maksetaan osinkoa 1,50 markkaa osakkeelta eli yhteensä 127 108 647 markkaa.

Valtion omistus

Tilikauden päättyessä 31.3.1999 Suomen valtio omisti 58,4 % yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunta päätti 20.6.1994, samalla kun suostumus annettiin valtion omistusosuuden laskeamiseen Finnair Oyj:ssä alle kahden kolmasosan, että valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet. Mikäli kaikki liikkeellä olevat vaihtovelkakirjat vaihdetaan Finnair Oyj:n osakkeiksi, olisi Suomen valtion omistusosuus 57,8 %.

Vaihtovelkakirjalaina

Finnair Oyj laski liikkeelle elokuussa 1993 yhtiökokoukselta ja marraskuussa 1993 ylimääräiseltä yhtiöko-

Osakkeenomistajaryhmät 31.3.1999

	Osakkeita		Osakkeenomistajia	
	kpl	%	kpl	%
Julkisyhteisöt (valtio, työeläkelait, kunnat)	57 186 136	67	33	
Hallintarekisteröidyt	14 911 997	18	6	
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	6 387 197	8	47	1
Kotitaloudet	3 896 263	5	7 957	94
Yritykset	1 995 243	2	356	4
Yhteisöt (asuntoyht., kirkot, muut)	307 345		48	1
Ulkomaiset	16 287		31	
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta	38 630			
Yhteensä	84 739 098	100	8 478	100

Osakkeenomistuksen jakautuminen 31.3.1999

Osakkeiden lukumäärä	Omistajia	Osakemäärä
1-100	3 778	183 285
101-1 000	3 780	1 536 146
1 001-10 000	808	2 272 413
10 001-100 000	75	2 072 022
100 001-1 000 000	26	7 197 003
1 000 001-	5	56 527 602
Hallintarekisteröidyt	6	14 911 997
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta		38 630
Yhteensä	8 478	84 739 098

Ainakin seuraavat pankit ja pankkiiriliikkeet ovat tehneet Finnair Oyj:stä sijoitustutkimuksen: Alfred Berg, Lontoo • Aros Securities, Helsinki • Chevreux de Virieux Nordic, Lontoo • Conventum, Helsinki • Credit Suisse First Boston, Lontoo • Daiwa Securities, Lontoo • Den Danske Bank, Kööpenhamina • Deutsche Morgan Grenfell, Frankfurt • Dresdner Kleinwort Benson, Lontoo • Enskilda Securities, Helsinki • Evli, Helsinki • Handelsbanken, Helsinki • Impivaara Securities, Lontoo • Merita Pankkiiriliike, Helsinki • Nykredit Markets, Oslo • SG Securities, Lontoo

Osakekohtaiset tunnusluvut

		1994/95	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99
Tulos / osake	mk	5,10	4,56	2,48	6,11	3,81
Oma pääoma / osake	mk	27,68	31,74	34,43	39,31	40,59
Hinta / voittosuhte (P/E)		5,69	8,26	14,86	8,83	7,56
Osakemäärät ja pörssikehitys						
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	71 649 571	81 584 480	82 053 018	82 796 483	84 739 098
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	81 556 420	81 584 480	82 053 018	82 796 483	84 739 098
Osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	81 556 420	81 584 480	82 053 018	82 796 483	84 739 098
Osakeantioikaistut kurssit ylin	mk	46,00	39,50	40,00	56,00	59,50
alin	mk	28,00	28,30	30,30	34,00	26,40
Osakekannan markkina-arvo 31.3.	Mmk	2 365	3 076	3 028	4 471	2 444
Osakkeiden vaihto	kpl	14 319 356	20 849 877	32 667 714	21 061 343	20 073 817
Vaihto % keskimääräisestä osakemäärästä	%	20,00	25,56	39,81	25,43	23,68

koukselta saamansa valtuutuksen nojalla helmikuussa 1994 eräpäivättömän 230 Mmk:n vaihdettavan debentuurilainan. Laina on oman pääoman luonteinen ns. pääomalaina. Velkakirjat voidaan vaihtaa yhtiön osakkeisiin siten, että 10 000 markan nimellisarvoisella velkakirjalla saa 271 kpl Finnair Oyj:n viiden markan nimellisarvoista osaketta. Vaihtoaika on vuosittain 1.1.-31.1. ja 1.4.-31.12. Velkakirjoja oli 31.3.1999 mennessä vaihdettu yhteensä 195 890 000 markan edestä 5 308 619 osakkeeseen. Mikäli kaikki 31.3.1999 vaihtamatta olleiden velkakirjojen haltijat käyttävät oikeuttaan vaihtaa velkakirjat osakkeiksi, nousee yhtiön osakepääoma 4 621 905 markalla vastaten 924 381 osaketta.

Johdon osakkeenomistus

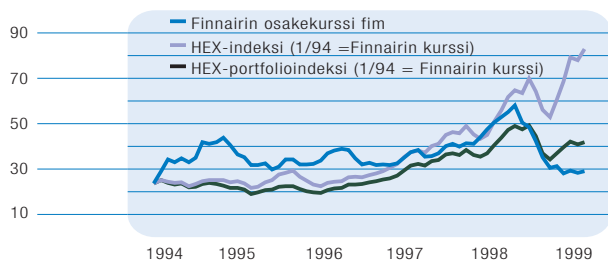
Yhtiön hallintoneuvoston ja hallituksen jäsenet sekä pääjohtaja omistivat 31.3.1999 yhteensä 13 328 osaketta, mikä on 0,016 % koko osakemäärästä ja äänivallasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

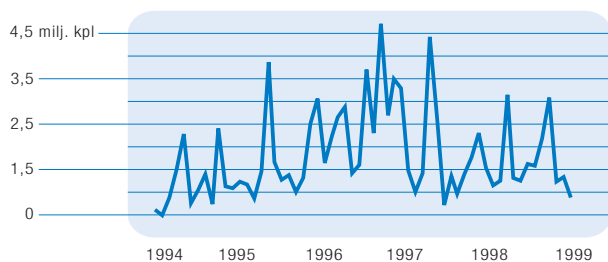
Finnair Oyj:n osakkeen noteeraus Helsingin Arvopaperipörssissä tilikauden viimeisenä päivänä oli 28,84 mk. Yhtiön osakekannan markkina-arvo oli 2 444 Mmk (4 471). Tilikauden ylin kaupantekokurssi oli 59,50 mk (56,00) ja alin 26,40 mk (34,00).

Osakkeita välitettiin Helsingin Pörssissä tilikauden aikana 20,1 milj. kappaletta (21,1) vaihtoarvoltaan 772 Mmk (895).

Osakkeen kurssikehitys verrattuna HEX-indeksiin



Osakkeiden kuukausivaihto Helsingin Pörssissä



Suurimmat osakkeenomistajat 31.3.1999

Osakkaat	Osakemäärä	Osuus %
Suomen valtio	49 510 682	58,43
Sampo-ryhmä yhteensä	3 228 046	3,81
Teollisuusvakuutus Oy	1 100 000	
Keskeytysvakuutusosakeyhtiö Otso	720 802	
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Varma-Sampo	388 542	
Vakuutusosakeyhtiö Henki-Sampo	353 807	
Vakuutusosakeyhtiö Yritys-Sampo	250 345	
Vakuutusyhtiö Sampo Oyj	200 000	
Suomen Vakuutus osakeyhtiö	166 550	
Keskinäinen vakuutusyhtiö Kaleva	48 000	
Kuntien eläkevakuutus	2 534 900	2,99
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	2 190 600	2,59
Nesteen eläkesäätiö	1 191 420	1,41
Henkivakuutusosakeyhtiö Pohjola	900 000	1,06
Keskinäinen Henkivakuutusyhtiö Suomi	880 000	1,04
Tapiola yhteensä	759 000	0,90
Tapiola keskinäinen vakuutusyhtiö	256 300	
Keskinäinen eläkevakuutusyhtiö Tapiola	221 500	
Keskinäinen henkivakuutusyhtiö Tapiola	171 200	
Yritysten henkivakuutus Oy Tapiola	110 000	
Dreadnought Finance Oy	410 000	0,48
Sijoitusrahasto Merita Optima	290 000	0,34
Palcmills Oy	272 200	0,32
Sijoitusrahasto Merita Fennia	241 800	0,29
Puolimatka Rauno	205 800	0,24
ABB Eläkesäätiö	200 000	0,24
Rausanne Oy	148 900	0,18
Merimieseläkekassa	141 800	0,17
Merita Henkivakuutus Oy	138 800	0,16
Placeringsfonden Aktia Capital	125 200	0,15
Keskinäinen Vakuutusyhtiö Eläke-Fennia	116 058	0,14
Hallintarekisteröidyt	14 911 997	17,60
Muut	6 341 895	7,48
Yhteensä	84 739 098	100,00

Hallintoperiaatteet

Finnairin hallinnoinnissa noudatetaan Suomen osakeyhtiölakia sekä yhtiön yhtiöjärjestystä. Yhtiön hallintoelimet ovat hallintoneuvosto, hallitus ja toimitusjohtaja. Yhtiökokous on yhtiön ylin päättävä elin.

Yhtiökokouksen päätehtävät ovat tilinpäätöksen ja maksettavan osingon vahvistaminen, yhtiön hallintoneuvoston jäsenten sekä tilintarkastajien ja varatilintarkastajien valitseminen sekä päättäminen yhtiön osakepääoman korottamisesta tai alentamisesta ja yhtiöjärjestyksen muutoksista.

HALLINTONEUVOSTO

Hallintoneuvostoon kuuluu vähintään 12 ja enintään 18 jäsentä. Hallintoneuvoston jäsenet valitaan varsinaisessa yhtiökokouksessa kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Valinnassa on otettava huomioon yhtiön osakekannan jakautuminen. Hallintoneuvoston jäsenistä on kunakin vuonna erovuorossa yksi kolmasosa. Hal-

lintoneuvosto valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

Hallintoneuvoston tehtävänä on valvoa, että yhtiön asioita hoidetaan terveiden liikeperiaatteiden mukaan ja kannattavuutta silmälläpitäen sekä yhtiöjärjestyksen määräyksiä ja yhtiökokouksen päätöksiä noudattaen. Hallintoneuvosto päättää yhtiöjärjestyksen osoittamissa rajoissa hallituksen jäsenten lukumäärän, valitsee hallituksen puheenjohtajan ja jäsenet sekä määrää heidän palkkionsa. Hallintoneuvosto ottaa ja erottaa toimitusjohtajan ja määrää hänen palkkaetunsa.

Hallintoneuvosto antaa lausuntonsa varsinaiselle yhtiökokoukselle yhtiön ja konsernin tilinpäätösten ja tilintarkastuskertomusten johdosta sekä päättää yhtiökokouksen koollekutsumisesta. Hallintoneuvoston palkkioista päättää yhtiökokous. Viime tilikauden aikana hallintoneuvosto kokoontui 5 kertaa.

Johtokunta



KEIJO SUILA, s. 1945, ekonomi, pääjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1998.



MAURI ANNALA, s. 1945, ekonomi, johtaja, talous, tytäryhtiöt ja Finnair Catering, Finnairin palveluksessa vuodesta 1976.



HENRIK ARLE, s. 1948, varatuomari, johtaja, rahoitus, kansainväliset suhteet, tietohallinto, Finnairin palveluksessa vuodesta 1979.

HALLITUS

Hallitukseen kuuluu puheenjohtaja sekä vähintään 4 ja enintään 8 jäsentä. Hallituksen puheenjohtajan ja jäsenet valitsee hallintoneuvosto ennen maaliskuun loppua kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan.

Yhtiön hallitus kantaa osakeyhtiölaissa määrättyyn vastuun yhtiön toiminnasta ja taloudesta. Hallituksen tehtävänä on valmistella yhtiökokouksessa ja hallintoneuvoston kokouksissa käsiteltävät asiat sekä huolehtia yhtiökokouksen ja hallintoneuvoston päätösten täytäntöönpanosta. Sen tehtävänä on myös ottaa ja erottaa ne yhtiön johtavassa asemassa olevat toimihenkilöt, joiden ottamista ja erottamista ei ole pidätetty hallintoneuvostolle, sekä määrätä heidän palkkaetunsa.

Hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on asianmukaisesti järjestetty.

Hallitus vastaa myös siitä, että yhtiön tilinpäätös antaa oikeat ja riittävät tiedot. Toiminimen kirjoittamisoikeudet antaa ja peruuttaa hallitus.

Hallitus kokoontuu vuoden aikana keskimäärin kerran kuukaudessa. Tilikauden 1998/99 aikana hallitukselle ja toimitusjohtajalle maksettujen palkkojen, palkkioiden ja luontaisetujen yhteismäärä oli 3,04 Mmk.

TOIMITUSJOHTAJA JA JOHTOKUNTA

Yhtiöjärjestyksen mukaan toimitusjohtajan tehtävänä on johtaa yhtiön toimintaa ja hoitaa yhtiön juoksevaa hallintoa. Toimitusjohtaja pitää huolta yhtiökokousten, hallintoneuvoston ja hallituksen päätösten täytäntöönpanosta. Toimitusjohtaja on johtokunnan puheenjohtaja. Johtokunnan jäsenet valitaan yhtiön ylimmän johdon piiristä. Johtokunnan kokouksiin kutsutaan myös henkilöstön edustajat. Johtokunnan jäsenten



JORMA ELORANTA, s. 1947, lentokapteeni, johtaja, lentotoimintaryhmä, Finnairin palveluksessa vuodesta 1972.



JOUKO MALÉN, s. 1940, dipl.ins., johtaja, teknillinen ryhmä, Finnairin palveluksessa vuodesta 1971.



JUHANI SUOMELA, s. 1946, ylioppilas, johtaja, henkilöstö ja palvelu, Finnairin palveluksessa vuodesta 1974.

tehtävänä on oman vastuualueensa kehittäminen ja valvonta sekä raportointi toimitusjohtajalle.

Finnair Oyj:n toimitusjohtajana on ollut vuoden 1999 alusta alkaen Keijo Suila.

Finnairin Markkinoinnin vastuualueet jaettiin 1.8.1999 alkaen kahden johtajan kesken. Eero Ahola vastaa kaupallisesta suunnittelusta, liikennesuunnittelusta, tuote/palvelukonsepteista, kaupallisesta automaatiosta, kanta-asiakasohjelmista, markkinoinnin allianssiyhteistyöstä sekä maapalveluista. Mika Perhon vastuualueet ovat myyntitoiminnot Suomessa ja ulkomailla sekä markkinointiviestintä.

Molemmat kuuluvat yhtiön johtokuntaan.

TILINTARKASTAJAT

VARSINAISET TILINTARKASTAJAT:

KHT-yhteisö SVH PricewaterhouseCoopers Oy

KHT Pekka Nikula

HTM Erkki Mäki-Ranta

VARATILINTARKASTAJAT:

KHT-yhteisö SVH PricewaterhouseCoopers Oy

KHT Tauno Haataja

KHT Jorma Heikkinen

HALLINTONEUVOSTO

Markku Hyvärinen, puheenjohtaja, varatoimitusjohtaja,

Varma-Sampo

Felix Björklund, varapuheenjohtaja

Riitta Backas, ekonomi, Lääketeollisuus ry

Peter Heinström, puoluesihtööri, Ruotsalainen

kansanpuolue r.p.

Tarja Kautto, kansanedustaja

Pekka Kivelä, ekonomi

Markku Koskenniemi, toimitusjohtaja, Tammerneon Oy

Jouko K. Leskinen, pääjohtaja, Sampo-konserni

Pekka Perttula, ryhmäsihtööri, Suomen Keskusta r.p.

Mikko Pesälä, europarlamentaarikko

Sirpa Pietikäinen, kansanedustaja

Virpa Puisto, kansanedustaja

Jussi Ranta, kansanedustaja

Pertti Salolainen, suurlähettiläs, Lontoo

Aino Suhola, toimittaja

Ralf Sund, puoluesihtööri, Vasemmistoliitto r.p.

Iiro Viinanen, pääjohtaja, Pohjola-Yhtymä Vakuutus Oyj

Henkilöstöedustajat

Henry Johansson, Arto Yli-Pentti, Juhani Sinisalo,

Marja Vaitti

Hallitus



HARRI HOLKERI, s. 1937, VTM, valtioneuvos, hallituksen puheenjohtaja, Suomen Pankin johtokunnan jäsen 1978-97, HPY:n hallituksen puheenjohtaja, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1997.



JAAKKO IHAMUOTILA, s. 1939, dipl.ins., vuorineuvos, hallituksen varapuheenjohtaja, Fortum Oyj:n päätoiminen hallituksen jäsen, Asko Oyj:n hallituksen puheenjohtaja, Merita Pankki Oyj:n hallintoneuvoston jäsen, Pohjola-Yhtymä Vakuutus Oyj:n hallituksen jäsen, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1988.



ROBERT G. EHRNROOTH, s. 1939, kauppat.lis., Metra Oyj:n hallituksen puheenjohtaja, Fiskars Oyj Abp:n hallituksen jäsen, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1992.



SAMULI HAAPASALO, s. 1952, varatuomari, liikenneministeriön hallitusneuvos, liiketoiminta- ja omistajaohjausyksikön päällikkö, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1999.



ARI HEINIÖ, s. 1945, varatuomari, Stockmann Oyj:n toimitusjohtaja ja hallituksen jäsen, Metsä Tissue Oyj:n ja Vakuutusosakeyhtiö Sammon hallituksen jäsen, Alma Media Oyj:n ja Merita Pankin hallintoneuvoston jäsen, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1994.



RAIMO HERTTO, s. 1938, ekonomi, kauppaneuvos, Rautakirja Oy:n toimitusjohtaja 1987-1998, Onninen Oy:n, Markkinointi Viherjuuri Oyj:n, Conventum Oyj:n ja Tiimari Oyj:n hallituksen jäsen, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1994.



SEPPO HÄRKÖNEN, s. 1948, VTM, Suomen Ulkomaankauppaliiton toimitusjohtaja, Talentum Oyj:n hallituksen puheenjohtaja, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1994.



EVA-CHRISTINA MÄKELÄINEN, s. 1935, filosofian tohtori, suurlähettiläs Kreikassa (1980-85) Tanskassa (1985-90), Ulkoasiainministeriön protokollaosaston päällikkö (1990-95), suurlähettiläs Itävallassa ja Sloveniassa sekä Pysyvä Edustaja Wienissä sijaitsevissa YK-järjestöissä (1995-98), Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1994.



HELENA TERHO, s. 1948, dipl.ins., eMBA, Kone Oyj:n laatujohtaja, Huoltovarmuuskeskuksen johtokunnan jäsen, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1997.



Finnair Oyj:n pääkonttori

Helsinki-Vantaan lentoasema

Tietotie 11 A, 01053 Finnair
puh. (09) 81 881, fax (09) 818 4401

Internet

www.finnair.fi

Tiedotusosasto, Sijoittajasuhteet

Tiedotuspäällikkö Usko Määttä
puh. (09) 818 4970, fax (09) 818 4098

Rahoitusjohtaja Petri Pentti

puh. (09) 818 4950, fax (09) 818 4092

Finnair Oyj:n tytäryhtiöitä

Amadeus Finland Oy

Eteläesplanadi 18 A
PL 278, 00101 Helsinki
puh. (09) 616 9799, fax (09) 490 427

Oy Finnmatkat-Finntours Ab

Pohjoinen Rautatiekatu 25
PL 840, 00101 Helsinki
puh. (09) 175 344, fax (09) 818 7280

Matkatoimisto Oy AREA

Päivärinnankatu 1
PL 6, 00251 Helsinki
puh. (09) 818 383, fax (09) 818 3245

Kuopion Matkatoimisto Oy

Mäljalahdenkatu 35
70110 Kuopio
puh. (017) 265 6100, fax (017) 265 6101

Oy Aurinkomatkat-Suntours Ltd Ab

Pohjoinen Rautatiekatu 25
PL 287, 00101 Helsinki
puh. (09) 12 331, fax (09) 818 7008

Malmilento Oy

Tietotie 11A
01530 Vantaa
puh. (09) 818 81, fax (09) 818 6803

Finnair Gateway Ravintolat Oy

Helsinki-Vantaan Lentoasema
01530 Vantaa
puh. (09) 818 3606, fax (09) 818 3609

Mikkelin Matkatoimisto Oy

Porrassalmenkatu 23
50100 Mikkeli
puh. (015) 321 100, fax (015) 321 1010

Finnair Travel Services Oy

Pohjoinen Rautatiekatu 25
PL 275, 00101 Helsinki
puh. (09) 818 787, fax (09) 818 7818

Suomen Matkatoimisto Oy

Kaivokatu 10 A
PL 319, 00101 Helsinki
puh. (09) 18 261, fax (09) 612 1547

Finn catering Oy

Valimokuja 2
PL 38, 01511 Vantaa
puh. (09) 8700 250, fax (09) 8700 2515

Varkauden Matkatoimisto Oy

Ahlströminkatu 8
78250 Varkaus
puh. (017) 551 0511, fax (017) 551 0555

Painopaikka: **Oy Edita Ab**
Reproilaitos: **Latvala Oy**
Teksti: **CARTA Corporate Advisors**
Taitto: **SEK & GREY Oy**
Valokuvat: **Marjo Tokkari**
Juha-Pekka Laakio



Norvista-toimistot

AMSTERDAM, Norvista B.V.

World Trade Center, Schiphol BLVD 185
1118 BG Schiphol Airport
puh. +31 20 316 4023
fax +31 20 316 4030

PARIISI, Norvista

19 Rue de Choiseul
F-75002 Paris
puh. +33-1-49 24 0597
fax +33-1-40 17 0500

DUBLIN, Norvista

11 Parliament street, 1st floor
Dublin 2
puh. +353-1-844 6565
fax +353-1-844 6557

PIETARI, ZAO Norvista

Ul.Kazanskaya 44
190031 St.Petersburg
puh. +7-812- 326 1855
fax +7-812-326 1858

FRANKFURT, Norvista Reisen GmbH

Karlstrasse 12
D-60329 Frankfurt/M
puh. +49-69-24 29 7730
fax +49-69-24 29 7790

RIIKA, Norvista

Kr.Barona 13/15, Astrides House
LV-1011 Riga
puh. +371-7-217617
fax +371-7-287977

LONTOO, Norvista

227 Regent Street
London W1R 8PD
puh. +44-171-409 7333
fax +44-171-409 0553 tai 408 0932

TUKHOLMA, Norvista Travel AB

Box 38 183 (Fatburs kvarngatan 10)
SE-100 64 Stockholm
puh. +46-8-720 3330
fax +46-8-720 4092

MILANO, Norvista Srl

Via Larga 2
I-20122 Milan
puh. +39-2-8901 0294,-95
fax +39-2-8901 0297

TALLINNA, Estravel AS

BOX 3727 (Suur-Karja 15)
EE-0090 Tallinn
puh. +372-6-266 200
fax +372-6-266 202

MOSKOVA, ZAO Norvista

Myasnitskaya 35
10100 Moscow
puh. +7-095-204 1633
fax +7-095-204 1380

TORONTO, Norvista Ltd

20 York Mills Road, Suite 402
Toronto, North York, ONT M2P2C2
puh. +1-416-222 0740
fax +1-416-222 5004

NEW YORK, Norvista Inc.

228 East 45th Street
New York, NY 10017
puh. +1-212-818 1198
fax +1-212-818 0585

VILNA, Norvista

2 Gediminas Street
LT-2000 Vilnius
puh. +370 2 225 803
fax +370 2 225 810

Tietoja osakkaille

YHTIÖKOKOUS

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään elokuun 25. päivänä 1999 alkaen klo 15.00 Hotel Inter-Continental Helsingissä, Mannerheimintie 46-48.

Osallistumisen edellytyksenä on, että osakkeenomistaja on viimeistään 20.8.1999 merkitty Suomen Arvopaperikeskus Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon. Myös osakkeenomistajalla, jonka osakkeita ei ole siirretty arvo-osuusjärjestelmään, on oikeus osallistua yhtiökokoukseen edellyttäen, että osakkeenomistaja oli rekisteröity yhtiön osakerekisteriin ennen 11.6.1993. Tässä tapauksessa osakkeenomistajan on esitettävä yhtiökokouksessa osakekirjansa tai muu selvitys siitä, että osakkeiden omistusoikeutta ei vielä ole kirjattu arvo-osuustilille.

Osakkeenomistajan on lisäksi ilmoitauduttava yhtiökokoukseen viimeistään 23.8.1999.

OSINGONJAKOEHDOTUS

Finnair Oyj:n hallitus ehdottaa varsinaiselle yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille maksetaan tilikaudelta 1998/99 osinkoa 1,50 markkaa osaketta kohti. Hallitus ehdottaa varsinaiselle yhtiökokoukselle, että osinko maksetaan 6.9.1999 niille osakkeenomistajille, jotka ovat täsmäytyspäivänä 30.8.1999 merkitty omistajaluetteloon.

TALOUDELLINEN INFORMAATIO

Tämän vuosikertomuksen lisäksi Finnair Oyj julkaisee tilikautena 1999/2000 kolme osavuosikatsausta. Osavuosikatsaus tilikauden kolmelta ensimmäiseltä kuukaudelta (1.4.99-30.6.99) julkaistaan viikolla 34 ja vastaavat tiedot kuudelta kuukaudelta viikolla 47 sekä yhdeksältä kuukaudelta viikolla 8, vuonna 2000.

Vuosikertomus ja osavuosikatsaukset julkaistaan suomeksi ja englanniksi.

Tilaukset: puh. (09) 818 4921, fax (09) 818 4090 tai kotisivuiltamme: www.finnair.fi

YHTEYSTIEDOT

Pääkonttori	Tiedotusosasto	Sijoittajasuhteet
Tietotie 11 A, 01053 FINNAIR puh.(09) 818 81	Tiedotuspäällikkö Usko Määttä puh.(09) 818 4970	Rahoitusjohtaja Petri Pentti puh.(09) 818 4950
Internet: http://www.finnair.fi	fax (09) 818 4098	fax (09) 818 4092