



Sisältö

Tietoja osakkaille	2
Finnair lyhyesti	4
Pohjolan paras, eturivin eurooppalainen	8
Pääjohtajan katsaus	12
Toimintaympäristö	14
oneworld	18
Kehityshankkeet	20
E-commerce ja tietohallinto	24
Liiketoiminta-alueet	26
Reittilentotoiminta	28
Finnair Cargo	32
Lomaliikenne ja valmismatkatoiminta	34
Matkatoimistoala ja jakelukanavat	38
Lentokoneet ja huoltotoiminta	42
Maapalvelut	46
Catering ja vähittäiskauppa	48
Tilinpäätös	51
Hallituksen toimintakertomus	52
Osakkeet ja omistussuhteet	76
Taloudellinen kehitys 1995–2000	80
Finnairin liikennetietoja	82
Hallintoperiaatteet	84
Henkilöstö	88
Ympäristö	90
Yhteystiedot	94

Tietoja osakkaille

Yhtiökokous

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään elokuun 24. päivänä 2000 alkaen klo 15.00 Scandic Hotel Continental Helsingissä, Mannerheimintie 46–48.

Osallistumisen edellytyksenä on, että osakkeenomistaja on viimeistään 18.8.2000 merkitty Suomen Arvopaperikeskus Oy:n pitämään yhtiön osaksluetteloon. Myös osakkeenomistajalla, jonka osakkeita ei ole siirretty arvo-osuusjärjestelmään, on oikeus osallistua yhtiökokoukseen edellyttäen, että osakkeenomistaja on rekisteröity yhtiön osakerekisteriin ennen 11.6.1993. Tässä tapauksessa osakkeenomistajan on esitettävä yhtiökokouksessa osakekirjansa tai selvitys siitä, miksi osakkeiden omistusoikeutta ei vielä ole kirjattu arvo-osuustilille.

Osakkeenomistajan on lisäksi ilmoitauduttava yhtiökokoukseen viimeistään 21.8.2000 joko kirjallisesti osoitteella Finnair Oyj, Pääkassa ACA/14, 01053 FINNAIR tai puhelimitse (09) 818 4945 tai (09) 818 4946 tai sähköpostitse elina.haapamaki@finnair.fi.

Osingonjakoehdotus

Finnairin hallitus ehdottaa varsinaiselle yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille maksetaan tilikaudelta 1999/2000 osinkoa 1,50 markkaa (0,25 euroa) osaketta kohti. Osinko maksetaan 5.9.2000 niille osakkeenomistajille, jotka on täsmäytyspäivänä 29.8.2000 merkitty yhtiön omistajaluetteloon.

Taloudellinen informaatio

Finnairin hallitus on ehdottanut yhtiön tilikauden muuttamista kalenterivuodeksi. Mikäli yhtiökokous hyväksyy hallituksen ehdotuksen, julkistetaan yhdeksän kuukauden (1.4.–31.12.2000) tilikaudelta kaksi osavuositilintä. Kolmen kuukauden osavuositilintä julkistetaan 24.8.2000 ja kuuden kuukauden 23.11.2000.

Mikäli yhtiökokous ei hyväksy tilikauden muuttamista kalenterivuodeksi, yhtiö julkistaa kolme osavuositilintä seuraavasti: kolmen kuukauden 24.8.2000, kuuden kuukauden 23.11.2000 sekä yhdeksän kuukauden viikolla 8, vuonna 2001.

Vuosikertomusten ja muiden julkaisujen tilaus

Vuosikertomus ja osavuositilintä julkaistaan suomeksi ja englanniksi.

Tilaukset: puh. (09) 818 4921, fax (09) 818 4090. Vuosikertomus, osavuositilintä ja lehdistö- ja pörs-sitiedotteet ovat saatavilla myös yhtiön Internet-sivulla osoitteessa www.finnair.fi.

Osoitteenmuutokset

Osakkaan osoitteen muuttuessa pyydämme ilmoittamaan uuden osoitteen sille arvo-osuusrekisterin pitäjälle, jossa osakkaan arvo-osuustili on.

Yhteystiedot

Pääkonttori

Tietotie 11 A, 01053 FINNAIR
puh. (09) 818 81
www.finnair.fi

Tiedotus

Viestintäjohtaja Christer Haglund
puh. (09) 818 4007, fax (09) 818 4092
christer.haglund@finnair.fi

Sijoittajasuhteet

Talous- ja rahoitusjohtaja Petri Pentti
puh. (09) 818 4950, fax (09) 818 4092
petri.pentti@finnair.fi

Sijoittajaviestintäassistentti
Susanne Isacsson
puh. (09) 818 4951, fax (09) 818 4092
susanne.isacsson@finnair.fi



Most Experienced
in Northern Skies

Finnair lyhyesti

Finnair on markkinajohtaja Suomesta ja Suomeen suuntautuvassa lento- ja liikenteessä ja Suomen kautta kulkevassa gateway-liikenteessä.

Itsenäinen – vahvan allianssin "Pohjoinen ulottuvuus"

Finnair haluaa olla yhteistyökumppaneilleen osaava ja aktiivinen partneri, joka antaa lisäarvoa yhteistyölle. Finnairin kansainvälistä tunnettuutta lisää jäsenyys oneworld-allianssissa, jossa Finnair on pohjoisen ulottuvuuden asiantuntija ja modernin tietotekniikan osaaja. Finnairin tavoitteena on vahvistaa jo vahvaa asemaansa Tukholmassa ja hyödyntää allianssisynergioita.

Kannattavasti kasvava

Liiketoimintastrategiansa mukaisesti Finnair vahvistaa asemaansa kasvavilla Pohjois-Euroopan matkailumarkkinoilla. Finnair pyrkii kasvavaan kannattavuuteen, mikä turvaa Finnairin aseman alansa johtavana yhtiönä sekä houkuttelevana sijoituskohteena. Reittiverkostoa rationalisoidaan karsimalla kannattamattomia reittejä sekä yhdenmukaistamalla laivastorakennetta. Tavoitteena on, että kaikki konsernin resurssit ja toiminnot tukevat Finnairin ydinliiketoimintaa, lentoliikennettä.

Tietotekninen edelläkävijä

Finnair panostaa uusien teknologioiden kehittämiseen ja käyttöönottoon, minkä avulla tehostetaan sekä asiakaspalvelua että kustannusten hallintaa. Tavoitteena on edelleen kehittää uusia tuottoa parantavia ja palvelua nopeuttavia uuteen teknologiaan perustuvia sovelluksia. Finnair on oman alansa sähköisen kaupankäynnin eturivin hyödyntäjä, joka

on yhdessä yhteistyökumppaniensa kanssa kehittänyt useita Internet- ja matkapuhelinpohjaisia palveluja.

Osaava henkilöstö

Finnairin keskeinen voimavara on ammattitaitoinen ja motivoitunut henkilöstö. Henkilöstöstrategian tavoitteena on aktiivisesti edistää henkilöstön työviihtyvyyttä sekä parantaa toiminnan tuottavuutta ja joustavuutta. Henkilöstön työtyytyväisyyteen ja yrittäjäkulttuurin jatkuvaan kehittämiseen panostetaan suunnitelmallisesti. Finnairin tavoitteena on jatkossakin olla matkailualan halutuin työpaikka Suomessa.

Kehityshankkeisiin sitoutunut

Finnair-konsernissa toteutetaan laajamittaista kehitysohjelmaa. Käynnissä olevien kehityshankkeiden tavoitteena on saavuttaa toiminnassa rakenteellisia muutoksia. Muutokset nostavat kannattavuutta sellaiselle tasolle, että Finnair voi jatkossakin panostaa koko palveluketjuna ja tuotteidensa parantamiseen.

Asiakaspalvelustaan tunnettu

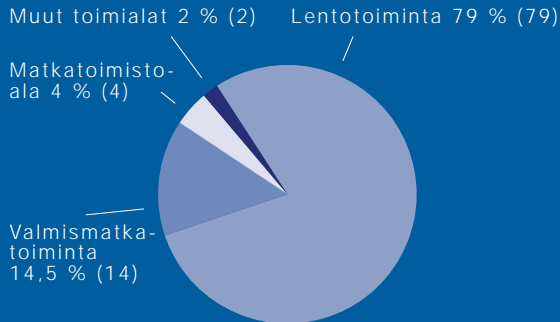
Finnairin tavoite on olla asiakkailleen paras valinta ja halutuin vaihtoehto, koska "Finnair antaa parhaan ja luotettavan palvelun". Finnair panostaa palvelukonseptin ja palvelun laadun järjestelmälliseen kehittämiseen. Asiakastytyväisyyttä parannetaan kehittämällä palvelukonsepteja asiakkailta saadun palautteen perusteella. Asiakastutkimuksissa Finnairin ominaisuuksina on pidetty turvallisuutta, luotettavuutta, helposti lähestyttävyyttä sekä kanta-asiakkaisiin panostamista.

Musiikkia ilmassa

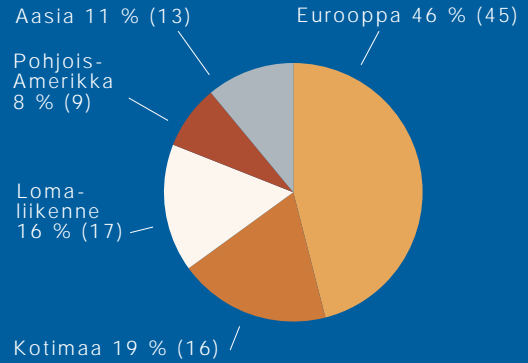
Musiikki on ilmiö, joka vaivatta matkaa yli kieli- ja kulttuurirajojen. Lentomatkustaminen on tuonut myös muusikon matkoihin ennennäkemätöntä vaivattomuutta. Yläilmoissa, puhelimen ja maallisten murheiden tavoittamattomissa on rauhaa ja tilaa antaa ajatuksenkin lentää: "Muistan kirjoittaneeni merkittävän osan "Nonetto" -sävellykseni loppuosasta lentomatalla Montrealista New Yorkin kautta Helsinkiin", kertoo pianisti-säveltäjä Olli Mustonen. "Lennän Finnairilla aina, kun se suinkin on mahdollista. Olen erityisen mieltynyt perinteisistä suomalaisista arvoista kumpuavaan palvelukulttuuriin. Se on ilmapiiri, jossa tunnen oloni hyvin kotoiseksi. Arvostan suuresti myös sitä, että Finnair on kulttuurikaupunki Helsingin virallinen lentoyhtiö."



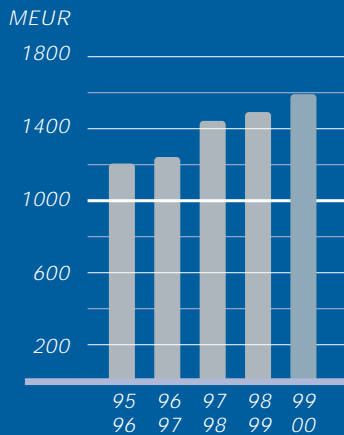
Liikevaihdon osuus toimialoittain



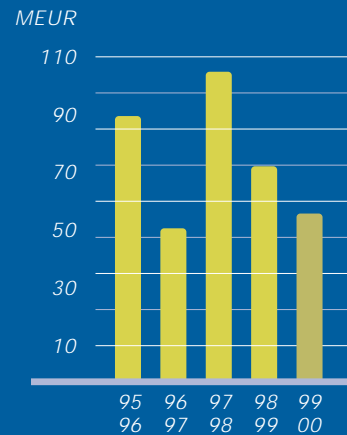
Lentokuljetustuottojen liikenteellinen jakauma



Liikevaihto



Tulos ennen satunnaisia eriä ja veroja



Finnair-konsernin avainluvut

	1999/2000	1998/99	1997/98	1996/97	1995/96
Liikevaihto MEUR	1 593	1 494	1 445	1 245	1 209
Liikevoitto MEUR	50	72	102	55	105
Liikevoitto liikevaihdosta %	3,1	4,8	7,1	4,4	8,7
Tulos ennen satunnaisia eriä MEUR	57	73	105	52	90
Tulos/osake e	0,37	0,65	1,03	0,42	0,77
Oma pääoma/osake e	6,81	6,36	6,61	5,79	5,34
Bruttoinvestoinnit MEUR	252	220	148	177	95
Korollinen nettovelka MEUR	112	23	-29	47	110
Omavaraisuusaste %	42,1	44,4	46,5	42,9	37,9
Velkaantumisaste (Gearing) %	19,4	4,3	-5,4	9,9	25,3
Sijoitetun pääoman tuotto (ROI) %	9,1	11,7	15,9	9,4	15,7
Henkilöstö, keskimäärin	11 462	11 264	10 706	10 533	10 105

Tilikauden keskeiset tapahtumat

12.5.2000

Finnair on mukana kehittämässä yhdessä kymmenen muun eurooppalaisen lentoyhtiön kanssa Internet-pohjaista sähköistä matkatoimistoa. Uuden Internet-portaalin kautta yleisölle tarjotaan johtavien lentoyhtiöiden lippuja kilpailukykyiseen hintaan.

27.3.2000

Finnair-konserniin kuuluva Suomen Matkatoimisto sopi ostavansa Finnairilta Viron johtavan matkatoimiston Estravelin 72 % osake-enemmistön. Kaupan yhteydessä Estravelista tulee SMT:n tytäryhtiö.

28.1.2000

Uuden sukupolven matkapuhelimissa hyödynnettävä Wireless Application Protocol eli Wap-palvelu laajeni, kun avautui mahdollisuus varata, peruuttaa ja muuttaa lentopaikkavarauksia wap-puhelimen avulla. Palvelu koski tässä vaiheessa MultiFLYe-tuotetta, joka on Internetissä toimiva yrityksille suunnattu elektroninen sarjalippu.

1.1.2000

Helsinki 2000 Euroopan kulttuurikaupunkivuosi käynnistyi. Finnair on hankkeen virallinen lentoyhtiö.

9.12.1999

Finnair myi 60 % Finnair Gateway Ravintolat Oy:stä Gourmet Nova -yhtiölle. Finnair Gateway Ravintolat hoitaa Helsinki-Vantaan lentoasemalla 20 ravintolaa.

25.11.1999

Finnair Oyj ja Thomson Travel -ryhmään kuuluva Fritidsresor Holding Ab hyväksyivät Oy Finnmatkat – Finntours Ab:n osakekaupan, jolla yhtiön omistus siirtyy Fritidsresor-ryhmälle. Kilpailuvirasto hyväksyi kaupan huhtikuussa 2000.

1.11.1999

Wap-palvelu lentotietojen välitykseen tarjottiin asiakkaiden käyttöön.

27.9.1999

Euroopan liikenteen Airbus-lentokoneperheen pienin konetyyppi A319 aloitti liikenteen.

1.9.1999

Finnairista tuli maailmanlaajuisen oneworld-allianssin täysjäsen.

5.8.1999

Finnair ja Golden Air laajensivat yhteistyötään sopimalla kuuden paikkakunnan lentojärjestelyistä.

1.7.1999

Uusi Airbus A320 -simulaattori hankittiin koulutuskeskukseen. Lentäjien koulutus alkoi elokuussa.

1.7.1999

Veroton myynti loppui Euroopan unionin alueella.

1.7.1999

Finnair toimi Suomen EU-puheenjohtajuuskauden 1.7.–31.12.1999 virallisena lentoyhtiönä.

15.5.1999

Toukokuussa tuli kuluneeksi 30 vuotta Finnairin Atlantin liikenteen aloittamisesta. Toukokuussa käynnistyi myös suuri muutosprosessi kaukoreittien palvelun uudistamiseksi.

15.4.1999

Finnair myi loputkin 40 % omistamistaan hotelli- ja ravintolatoimintaa harjoittavan Nordic-Hotel Oy:n osakkeista Pohjoismaiden suurimmalle hotelliketjulle Scandic Hotelsille.

1.4.1999

Finnairin ja American Airlinesin markkinointiyhteistyösopimus solmittiin. Pohjois-Amerikan -lennot muuttuivat code share -lennoiksi, ja yhteistyö kattaa myös kanta-asiakasohjelmat.

Yli sata matkapäivää vuodessa

Lentoyhtiön ja lentoaseman palvelun merkityksen ymmärtää parhaiten jokainen, joka matkustaa työkseen. Kun viettää ison osan vuodesta maailman kentillä ja lentokoneessa, osaa arvostaa suomalaisen lentoyhtiön business-luokan yksilöllistä palvelua. Se toimii kun tarvitaan, ja antaa huomaavaisesti rauhan myös työntekoon ja lepoon.

Finnairin kotikentän, Helsinki-Vantaan lentoaseman ilmavan tyylikäs yleisilme, selkeät opasteet sekä liikkumisen ja koneenvaihtojen helppous yhdistettynä ystävälliseen ja sujuvaan palveluun kertovat vakuuttavasti, miksi juuri tämä lentoasema on valittu maailman parhaaksi. Gateway-matkustaja viipyisi pidempäänkin kentän myymälöissä ja loungeissa, mutta jatkoyhteydet kutsuvat – ja ne ovat hyvät.



Pohjolan paras, eturivin eurooppalainen

*Finnair on määritellyt tavoitteekseen olla Pohjolan paras ja eturivin eurooppalainen lentoyhtiö sekä vahva pohjoinen erikoisosaaja **oneworld**-allianssissa. Edellä mainitut avainominaisuudet ovat tiivistyneet kansainväliseksi viestiksi: *Most Experienced in Northern Skies*.*

Tunnettuudesta lisäarvoa

Finnair on yksi Suomen tunnetuimpia yrityksiä. Tunnettuus syntyy laadukkaasta toiminnasta ja määrätietoisesta brandin rakentamisesta. Yritysmielikuvalla on keskeinen rooli yhtiön kansainvälisen tunnettuuden vahvistamisessa.

Finnairin brandi on kokonaisuus, joka muodostuu yrityksen palveluista, tuotteista ja yritykseen liitetystä mielikuvista. Suomalaiset tunnistavat Finnairin yritystunnuksen ja brandin visuaalisen ilmeen lähes sataprosenttisesti. Finnairin yritystunnuksen ja koko ilme uudistuvat vähitellen ja historiaa kunnioittaen. Yritysilmettä ajanmukaistetaan ja yhtenäistetään. Tulokset näkyvät asteittain kaikissa Finnairin toiminnoissa.

Finnairin brandin kehittäminen on osa yhtiön laajempaa uudistumiseen ja kansainvälisen kilpailukykyyn tehostamiseen liittyvää strategiaa, jonka keskeisiä tekijöitä ovat täsmällisyys, palvelun laatu ja business-luokan paremmuus suhteessa kilpailijoihin.

Uudistusprosessin osana on tutkittu Finnairin vahvuuksia ja persoonallisuutta. Finnair-brandin ydinarvoiksi on määritelty turvallisuus, luotettavuus, suomalaisuus ja raikkaus.

Turvallisuus on lentoyhtiön toiminnan perusta ja edellytys luotettavuudelle. Luotettavuutta rakentavat myös vaativien olojen hallinta sekä palvelukemukset, varsinkin täsmällisyys, josta Finnair on tunnettu.

Suomalaisuus on luonnollinen osa Finnairia. Suomalaiseen kansanluonteeseen ja luontoon sekä yksilön arvostamiseen liittyvät mielikuvat tekevät Finnairista houkuttelevan vaihtoehdon. Tekninen edelläkävijyys kuuluu myös tämän päivän suomalaisuuteen. Raikkaus sopii hyvin Finnairin toimintatapoihin, viestintään ja visuaaliseen ilmeeseen.

Finnairin kotikenttä maailman huippuluokkaa

Kansainvälisen lentokuljetusjärjestön IATA:n tekemän matkustajatytyväisyystutkimuksen mukaan Helsinki-Vantaan lentoasema on maailman kolmanneksi paras lentoasema ja paras omassa kokoluokassaan.

Alle 15 miljoonan matkustajan kokoluokassa Helsinki-Vantaan lentoasema sijoittui ensimmäiseksi. IATA:n mukaan lentoasemalla on korkea palvelun laatutaso. Erittäin korkealle tasolle matkustajat arvioivat Helsinki-Vantaan lentoaseman henkilöstön kohteliaisuuden ja ystävällisyyden, ravintolat ja ruokailumahdollisuudet, ostosmahdollisuudet ja tunnelman. Myös lentoyhteydet muille mantereille arvioitiin tässä kokoluokassa parhaimmiksi, ja maailmanlaajuisestikin lentoyhteydet olivat selkeästi kattavimmat.

Uudella kiitotiellä lähes kaksinkertainen kapasiteetti

Lentoliikenne Euroopassa kasvaa ennusteiden mukaan edelleen kaksi kertaa kansantaloutta nopeammin. Euroopan suurten lentoasemien ruuhkautuessa Helsinki-Vantaan rooli gateway-asemana Suomen lähialueille ja Aasiaan korostuu. Lentoaseman kapasiteettia lisätään rakentamalla kolmas kiitotie, joka valmistuu vuonna 2002.

Nykyisen kiitotiejärjestelmän kapasiteetti on tämän hetkisillä järjestelyillä 43 operaatiota tunnissa eli 160 000 operaatiota vuodessa. Nykyinen pääkiitotie ja uusi kiitotie tulevat olemaan samanaikaisesti käytössä, mikä lähes kaksinkertaistaa liikennöintikapasiteetin.



Kohtuullinen suoritus – käänne parempaan

Päättynyt tilivuosi alkoi huolestuneissa tunnelmissa, mutta se päättyi vahvistuvan optimismiin vallassa.

Tilivuoden päätavoite oli kääntää laskeva kannattavuustrendi nousuun ja tässä onnistuttiin. Kannattavuutemme oli vuosina 1998–1999 selvässä laskussa ja edessä oli uusia kannattavuutta heikentäviä tekijöitä, kuten verovapaan myynnin poistuma EU:n sisäisessä liikenteessä ja uuden investointiohjelman antamat rasiitteet. Finnairin tavoin koko alan kannattavuus Euroopassa kehittyi huonoon



suuntaan. Euroopan lentoyhtiöiden toiminnallinen tulos laski 1999 yleisesti alle puoleen edellisvuoteen verrattuna.

Asetimme vuosi sitten päätavoitteeksemme pysäyttää laskeva trendi tilivuoden aikana ja rakentaa samalla keinot tulosparannukselle tavoitteena ylittää vuonna 2002 tilikaudella 100 milj. euron tulostaso. Olemme edenneet tavoitetahdissa. Laskeva tuloskehitys on pysäytetty ja käänne parempaan on tapahtunut. Liikevoitto laski ensimmäisellä vuosipuoliskolla noin 60 % ja kääntyi nousuun toisella vuosipuoliskolla. Toisen vuosipuoliskon käännettä voi pitää erityisen merkittävänä, koska silloin meitä kuormittivat raskaasti nousseet polttoainekulut ja toisaalta hävinneet verovapaan myynnin tuotot. Käänne syntyi sen ansiosta, että saavutimme parannuksen sekä tuotoissa että kuluissa. Keskihinta matkustajakilometriä kohti nousi 9,3 % heijastaen sekä hinnan korotuksia että myynnin rakenteen muutoksia. Erityisesti businessluokan kasvu oli poikkeuksellisen vahvaa. Investoimme monin eri tavoin businessluokan kilpailukykyymme. Kalusto- ja sisustusparannukset sekä Airbus A320 että MD-11 -laivastossa ovat saaneet hyvin myönteisen vastaanoton.

Toimintakulujen kasvu oli päämurheemme jo edellisellä tilikaudella ja kasvu jatkui voimakkaana

alkuvuoden. Toisella vuosipuoliskolla kasvu taittui, mutta voimakkaasti nousseet polttoainekulut ja kallis dollari pilasivat mahdollisuutemme saavuttaa 0-taso. Huomioitavaa on kuitenkin, että yksikkökustannukset ilman polttoainekuluja kasvoivat viimeisen vuosineljänneksen aikana enää vain 0,4 %, kun kasvu ensimmäisellä vuosipuoliskolla oli 7,4 %.

Henkilökunnan määrä kääntyi myös laskuun ja FinSmart-ohjelman välitavoite saavutettiin.

Toiminnallisesti tärkeä ja merkittävä parannus saavutettiin lentotoiminnan täsmällisyydessä. Tavoitteemme olla Euroopan täsmällisin lentoyhtiö toteutui, kun myöhästymisminuuttien määrä laski 30 %:lla. Alan ongelmat tällä alueella eivät ole kuitenkaan edelleenkään poistuneet. Vuonna 1999 AEA:n (Association of European Airlines) jäsenyhtiöiden lennoista 30 % myöhästyi yli 15 minuuttia.

Vuoden tulosta voi pitää olosuhteisiin nähden kohtuullisena, vaikka se ei vastaakaan tavoitetasoamme. Tulosta rasittavat noin 12 milj. euron ylimääräiset kulut, jotka näkyvät viimeisen vuosineljänneksen luvuissa. Konsernin liiketoiminnan kassavirta ilman satunnaiseriä, 146 milj. euroa, oli varsin tyydyttävä ja edellisen vuoden tasolla. Vahva tase ja terve kassavirta ovatkin tärkeitä, kun olemme nyt voimakkaassa investointivaiheessa.

Viime vuoden toimintaa sävyttivät lyhyen aikavälin toimenpiteet käänteen aikaansaamiseksi. Nyt on aika keskittyä syvempiin rakenteellisiin ja toiminnallisiin uudistuksiin. Tavoitteemme on parantaa toiminnallista tulosta selvästi, edeten kohti vuodelle 2002 asetettua 100 milj. euron tulostavoitetta.

Finnair on nauttinut pitkään laajaa arvostusta lentoyhtiönä. Toiminnallinen luotettavuus ja palvelun laatu ovat rakentaneet vahvan yritysimageon. Tätä me tulemme vaalimaan huolella myös tulevaisuudessa.

Kesällä 2000 aloitettu visuaalisen identiteetin uudistus kunnioittaa historian perintöä, mutta samalla raikastaa meitä uuteen aikakauteen.

Pörssiyhtiönä Finnair ei ole kuitenkaan nauttinut vastaavaa arvonantoa. Markkina-arvomme nykypörssikurssein mitattuna jää kauaksi alle yhtiön substanssiarvon. Meidän tehtävämme onkin nyt vahvistaa sijoittajien uskoa yhtiöön ei vain laadukkaana lentoyhtiönä vaan myös laadukkaana pörssiyhtiönä ja mielenkiintoisena sijoituskohteena. Monet vuoden 2000 aikana toteutettavat uudistukset tähtäävät tähän.

Palkintajärjestelmissä tehdyt laaja-alaiset uudistukset toimivat organisaation johtamis- ja motivaatiovälineenä. Tulosparannuksesta ja tuottavuuskehityksestä palkitaan. Yhtiökokoukselle elokuussa 2000 on tulossa esitys myös osakesidonnaisesta palkintajärjestelmästä konsernissa.

Konsernin rakenteen läpinäkyvyyttä, selkeämpää tulosvastuuta ja osa-alueiden mitattavuutta kehitetään FiRa-projektin avulla. Tavoite on luoda konsernin sisällä selkeitä liiketoimintayksiköitä, jotka toimivat itsenäisinä yksikköinä. Näin tulosvastuullisuutta ja joustavuutta saadaan selvästi nykyistä syvemmälle organisaatioon. Konkreettisiin ratkaisuihin päästään vuoden 2000 toisella puoliskolla. Monille itsenäisille yksiköille on nähtävissä uusia kasvumahdollisuuksia nykyisen toimintamallin muuttuessa.

Sisäistä toiminnan tehostamista tavoitellaan FiTa-projektin myötä. Se on käynyt läpi sekä sisäiset toimintaprosessit että organisaatiotasot heikkouksien poistamiseksi. Tavoite on madaltaa organisaatiohierarkiaa ja virtaviivaistaa prosesseja. Johtopäätökset ovat valmiit kesällä 2000 ja suunnitelmat toteutetaan vuoteen 2002 mennessä. FiTa-projektin tulokset sisältyvät FinSmart-kokonaistavoitteisiin.

Investoimme vuoden 2000 aikana ennätysmäärän rahaa kalustouudistukseen. Uusi koneperhe Airbus A320 on saanut erittäin hyvän vastaanoton. Parannukset business-luokan sisustukseen ja palvelun laatuun näkyvät sekä matkustajamäärissä että vertailuissa kilpailijoihin. Kalustouudistukset viedään siksi luottavaisina eteenpäin tulevaisuuden kilpailukyyn varmistamiseksi.

Uusi teknologia tuo mukanaan muutoksia myös Finnairin toimintaympäristöön. Yhtiö on ollut alan etu-

rivissä kehittämässä uusia sähköisiä palveluja asiakaskunnalle. Edessä on nopea muutosvaihe, johon Finnair vastaa tarjoamalla sähköisen verkkokaupan valintamahdollisuuden asiakkaalle sekä omien että neutraalien jakelukanavien kautta. Arvioimme tämän volyymin nousevan muutamassa vuodessa 30 % myynnistämme.

Yhteistyö muiden lentoyhtiöiden kanssa vahvistaa Finnairin resursseja ja kilpailukykyä. oneworld-allianssin tuoma lisämyynti tilivuonna oli 24 miljoonaa euroa. Yhteistyön syventyessä synergiaetuja toteutuu lisääntyvässä määrin myös kustannussäästöjen muodossa.

Toimialan kehityksessä on odotettavissa selvä murrosvaihe. Alalla vallitsee tänään globaali kilpailutilanne, mutta rakenteet ovat varsin fragmentoituneet. Lentoyhtiöt ovat taustaltaan paljolti valtioiden omistamia, mutta laaja yksityistäminen on nyt käynnissä. Kykyä taloudellisen tuloksen tekemiseen vaaditaan nyt kaikilta yhtiöiltä. Alan rakennetta leimaa edelleen resurssien tehottomuus ja ylikapasiteetti. Paineet omistusjärjestelyihin ja sulautumisiin lisääntyvät.

Finnairin rooli alan rakennemuutoksessa ei ole määräävä. Asemamme pohjoiseurooppalaisena lentoyhtiönä, joka on verkottunut vahvojen partnereiden kanssa, antaa meille mahdollisuuden ohjata itse tulevaisuuttamme. Oma ohjauskyky säilyy vain, jos pidämme tuloksentehtävyyden hyvänä, tuotantokustannukset pääkilpailijoihimme nähden kilpailukykyisinä ja meillä on korkeatasoinen, osaava ja motivoitunut henkilökunta.

Haluan lopuksi esittää lämpimät kiitoksemme asiakaskunnallemme heidän meille osoittamastaan luottamuksesta ja palautteesta, jotka ovat antaneet meille uskoa edelleen kehittämiseen. Laajeneva, tyytyväinen ja uskollinen kanta-asiakaskunta on meille äärimmäisen tärkeä.

Henkilökuntamme ansaitsee lämpimät kiitokset vuoden urakasta. Monen uudistushankkeen samanaikainen läpivienti on iso haaste. Henkilöstömme on osoittanut sekä vastuuntuntoa että uudistushalua vuoden työssään. Olen luottavainen, että Finnair uudistuu omin voimin niin asiakaskunnan, oman henkilöstön kuin omistajienkin parhaaksi.

Keijo Suila

Toimintaympäristön muutokset tukevat Finnairin pohjoista roolia

Markkinakasvun ennusteet, Euroopan lentoliikenteen vapautuminen sekä erilaisten yhteistyösopimusten solmiminen EU/ETA alueen ulkopuolisten maiden lentoyhtiöiden kanssa vaikuttavat Finnairin toimintaan positiivisesti. Lentokenttien rajallinen kapasiteetti ja ilmatilan hallinta aiheuttavat ongelmia Euroopan suurilla lentokentillä. Lentopetrolin hinnan nousu, verovapaaan myynnin lopettaminen sekä melu- ja päästönormien kiristyminen merkitsevät kaikille lentoyhtiöille taloudellisia haasteita.

Markkinakasvun visio

Maailman reittilentoliikenteen keskimääräinen vuosittainen kasvuennuste 1999–2003 on 3,8 % (IATA). Ajankaksolle 2004–2013 IATA ennustaa kansainvälisen reittiliikenteen kasvavan keskimäärin 5,7 % vuodessa.

Lentokonevalmistajien ennusteet ovat samansuuntaisia IATA:n ja maailmantalouden kasvuennusteiden kanssa:

- Lentomatkustuksen keskimääräinen vuosikasvu ylittää BKT:n keskimääräisen kasvun
- Laskevat hinnat lisäävät matkustusta
- Palvelun merkitys kasvaa – yhtä tärkeä kuin alhaiset hinnat
- Globalisoituminen ja Internet kasvattavat lentoliikennettä
- Myytyjen henkilökilometrien (RPK) keskimääräinen kasvu noin 5 % vuosittain
- Rahdin keskimääräinen kasvu yli 6 % vuosittain

Lentokonevalmistajat ennustavat siviili-ilmailun lukeutuvan maailman suurimpiin kasvualoihin seuraavan kahdenkymmenen vuoden ajan.

Vapautuva eurooppalainen lentoliikenne

Vuonna 1987 alkanut EU/ETA-alueen lentoliikenteen vapautumisprosessi saatiin päätökseen 1.4.1997, jolloin myös jäsenmaiden sisäinen lentoliikenne vapautettiin. Tämä vaikutti positiivisesti toimialan kehitykseen Euroopassa.

Neuvottelut 10 Keski- ja Itä-Euroopan maan ottamisesta mukaan "kolmanteen EU-lentokuljetuspakettiin" ovat jo pitkällä, mikä toteutuessaan merkitsee eurooppalaisen lentoliikenteen vapautumisen laajenemista. Koko prosessin tavoitteena on yhteisen eurooppalaisen lentoliikennealueen (European Common Aviation Area / ECAA) toteutuminen 2–4 vuoden sisällä, siirtymäajoista riippuen.

Lentoliikenteen vapautuminen mantereiden välillä

Euroopan ja Yhdysvaltojen väliset liikennevirrat ovat maailmanlaajuisesti merkittävät ja osapuolet keskustelevat Atlantin yhteisen lentoliikennealueen perustamisesta (Transatlantic Common Aviation Area / TCAA). Yhteisistä säännöistä sopiminen mantereiden välillä on kuitenkin huomattavasti vaikeampaa kuin Euroopan sisällä. Siksi mantereiden välisten neuvottelujen arvioidaan jatkuvan vielä joitakin vuosia. EU:n ja Yhdysvaltojen välinen sopimus tulee toteutuessaan toivottavasti edistämään myös muiden vastaavien alueiden lentoliikenteen vapautumista.

Maailmanlaajuisesti lentoliikenteen vapauttamista käsitellään myös Maailman kauppajärjestö WTO:n palvelukaupan vapauttamista koskevissa neuvotteluissa (GATS 2000). Lentoliikennettä on jo osittain vapautettu edellisen GATS (1995) -kierroksen tuloksena.

Vapautumisesta Finnairille hyötyä

Finnairin kannalta lentoliikenteen asteittainen maailmanlaajuinen vapautuminen on myönteinen asia. Vapautumisen myötä Finnair on kyennyt vahvistamaan asemaansa pohjoiseurooppalaisena lentoyhtiönä. Yhtiö on hyödyntänyt vapautumista suunnitellussaan omaa reittiverkostoaan sekä perustamalla Tukholmaan liikennekeskuksen, jonka kautta lennetään useaan kohteeseen Eurooppaan.

Vielä voimassa olevat valtioiden väliset lentoliikennesopimukset rajoittavat ja vaikeuttavat kuitenkin edelleen lentoyhtiöiden laajentumismahdollisuuksia EU/ETA -alueen ulkopuolella.

Alliansseilla etuja

Allianssien tarkoitus on luoda lentomatikustajille kattava liikenneverkosto. Matkustajilla on valittavanaan mahdollisimman laaja lentojen ja kohteiden valikoima sekä mahdollisuudet saumattomaan lentojen vaihtoon allianssiin kuuluvien lentoyhtiöiden yhteisellä verkostolla. Yhteiset myynti-, lähtöselvitys- ja lounge-palvelut parantavat matkustusmukavuutta ja lisäävät lentoyhtiöiden kustannustehokkuutta.

Maailmassa on viisi suurta lentoyhtiöiden allianssia. Finnair kuuluu 1.9.1999 alkaen oneworld-allianssiin. Kaikki lentoyhtiöt eivät vielä kuulu alliansseihin ja liikehdintää tapahtuu allianssista toiseen. Vaikka EU:n ja USA:n viranomaisten näkemykset poikkeavat toisistaan alliansseihin liittyvässä kilpailulainsäädännössä, ovat allianssit tulleet jäädäkseen.

Code share -yhteistyö on kuin allianssi

Finnair tekee code share -yhteistyötä 11 muun lentoyhtiön kanssa oneworld-allianssin ulkopuolella. Näistä huomattavimmat ovat Swissair ja Sabena. Määrättyyn reittiin rajoitetun code share -yhteistyön tarkoitus ja edut ovat periaatteessa samat sekä matkustajille että lentoyhtiöille kuin alliansseissakin.

Haasteena lentokenttien kapasiteetti ja ilmatilan hallinta

Lentoyhtiöiden toimintamahdollisuudet ovat parantuneet Euroopan ilmaliikenteen vapautumisen myötä. Toimintaa kuitenkin vaikeuttavat useiden Euroopan lentokenttien alhainen kapasiteetti ja ilmatilan hallintaan liittyvät ongelmat. Moni uusi lentoyhtiö on siirtänyt liikenteensä syrjäisemmille lentokentille halvempien liikennöintimaksujen ja parempien lähtö- ja tuloaikojen saatavuuden vuoksi.

EU:n komissio on jo pitkään harkinnut lähtö- ja tuloaika-asetuksen (slot-asetus) muuttamista, jotta lentoyhtiöt voisivat käydä keskenään kauppaa lähtö- ja tuloajoista. Halutuimmista lähtö- ja tuloajoista tulisi kauppatavaraa eniten tarjoavalle. Keskisuurille ja pienille lentoyhtiöille varatuista lähtö- ja tuloaika-kiintiöistä huolimatta ratkaisu rankaisisi eniten näitä yhtiöitä.

Lisäksi lentoliikenteen vapautuminen ei vielä ole ennättänyt kaikkialle maailmaan ja moni lentoasema on käytännössä vielä monopoliasemassa muun muassa maapalvelujen tarjonnan ja hinnoittelun suhteen.

Suomessa ilmatilan hallinta ei ole ongelma

Euroopan lennonjohtojärjestelmien pirstoutuneisuus hankaloittaa matkustajien ja lentoyhtiöiden toimintaa sekä aiheuttaa lisääntyvässä määrin myöhästyksiä. Eurooppalaisten lentoyhtiöiden yhteistyöorganisaation AEA:n mukaan vuonna 1999 yli 30 % kaikista lyhyistä ja keskimatkan lennoista myöhästyivät enemmän kuin 15 minuuttia.

AEA on jo pitkään kampanjoinut Euroopan pirstoutuneiden kansallisten ilmahallintasysteemien yhdistämiseksi laajemmaksi, valtioiden rajat ylittäväksi kokonaisuudeksi. EU:n liikenneneuvosto on

myös perustanut työryhmän selvittämään ongelmaa. Suomessa ei kuitenkaan ole merkittäviä ilmatilan hallintaan liittyviä ongelmia. Keski-Euroopan ruuhkat vaikuttavat kuitenkin myös Finnairin toimintaan lennettäessä Suomen ilmatilan ulkopuolella.

Lentopetrolin hinta ja verotus

Vuonna 1999 öljyn ja lentopetrolin hinta nousi voimakkaasti, mikä on vaikuttanut maailmanlaajuisesti lentoyhtiöiden kannattavuuteen. Vuoden aikana petrolin lähes kaksinkertaistuneita hintoja ei ole voitu siirtää täysimääräisenä lentolippujen hintoihin.

Tällä hetkellä lentopetrolia ei veroteta, mutta EU:n komissio on ehdottanut, että yksittäiset jäsenmaat voisivat verottaa petrolia sekä kotimaan että myös EU:n sisäisessä lentoliikenteessä. Koska kyseessä on maailmanlaajuinen kysymys, saatetaan asia viedä kansainvälisen ilmailuorganisaation ICAO:n käsittelyyn. Euroopassa polttoaineverolla olisi välittömästi lentomatkan hintoja korottava vaikutus, mikä heikentäisi oleellisesti eurooppalaisten lentoyhtiöiden kilpailukykyä.

Verovapaan myynnin lopettaminen

Lentoasemien erilaiset verot ja maksut muodostavat yhä suuremman osan lentoyhtiöiden toimintakustannuksista. Verovapaan myynnin lopettaminen EU-alueen sisällä 1.7.1999 lisäsi lentoasemien paineita korottaa erilaisia maksuja. Verovapaan myynnin lopettaminen pienensi myös lentoyhtiöiden omaa myyntiä.

Lentoteollisuus on vähentänyt melua ja päästöjä

Lentokoneteollisuus on yhteistyössä lentoyhtiöiden kanssa vuosien mittaan pystynyt huomattavasti alentamaan melu- ja päästömääriä. Melu- ja päästönormien kiristyminen edelleen merkitsee lentotoiminnan kustannusten kasvua. Viranomaiset edellyttävät lentoliikenteeltä voimakkaita toimenpiteitä ympäristöhaittojen pienentämiseksi vaikka lentoliikenteen osuus haitallisten päästöjen lähteenä on vähäinen.

Yhteistyökumppaneita:

Aer Lingus	Austrian Airlines	Golden Air	LOT
Air China	British Airways	Iberia	Qantas
Air Liberté	Cathay Pacific	Israel Airlines	Sabena
Alitalia	Crossair	LanChile	Swissair
American Airlines	Deutsche BA	Lithuanian Airlines	

Lumen ja talven taju

“Talvisissa olosuhteissa lentäminen vaatii erityisosaamista ja kokemusperäistä tietoa, jota Finnairille on kertynyt kotikenttätietuna. Koska joudumme operoimaan puolet vuodesta jäätävissä talviolosuhteissa, voimme perustellusti kertoa muillekin, miten näissä oloissa toimitaan. Ja myös sen, miksi on viisasta toimia tietyllä tavalla. Monille lumi ja jää ovat jotakin ennen kokematon, joten opetuksessa on lähdettävä todella perusteista, lumen ja jään olomuodosta”, kertoo Finnairin lentokapteeni ja MD-80 -ryhmäpäällikkö Heikki Saloheimo.

Saloheimo oli mukana neljän Finnairin lentäjän tiimissä, joka kehitti talvioperoinnin tietokonepohjaisen koulutusohjelman.

Siinä suomalaista pohjoisten olojen osaamista ja siihen liittyvää turvatietoa jaetaan myös muiden lentoyhtiöiden käyttöön. 6-tuntinen interaktiivinen ohjelma on käytössä jo 20 lentoyhtiössä.

Mitä paremmin lentoyhtiö hallitsee erityisolosuhteet, sitä turvallisemmin ja täsmällisemmin se pystyy lentämään – ja juuri nämä ominaisuudet Finnairiin liitetään kansainvälisissä vertailuissa.





Yhteistyötä maailman ympäri

Jäsenyys oneworld-allianssissa lisää Finnairin kansainvälistä tunnettuutta. Finnairilla on itsenäinen ja tärkeä rooli oneworldin pohjoisena jäsenenä. Allianssissa Finnair on pohjoisen ulottuvuuden asiantuntija ja modernin tietotekniikan osaaja.

Maailman lentoliikenne on kehittymässä allianssiosopimusten myötä, minkä ansiosta yksittäiset lentoyhtiöt pystyvät tarjoamaan laajan palvelu- ja reittivalikoiman asiakkailleen.

Finnair liittyi 1.9.1999 oneworld™-allianssiin.

Maailman johtavaan lentoyhtiöliittoutumaan kuuluvat Finnairin lisäksi Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Iberia, LanChile ja Qantas. Finnairin reittiverkosto tuo muille allianssin asiakkaille tärkeän pohjoisen ulottuvuuden täydennykseksi maailmanlaajuiseen verkostoon.

Vahva globaali allianssi lisää Finnairin kilpailuetua sen päämarkkinoilla. oneworld-allianssin jäsenyys antaa Finnairin asiakkaille mahdollisuuden hyödyntää globaalia reittiverkostoa, johon kuuluu vajaa 600 määränpäää ja 350 yhteistä lounge-tilaa. Kaikki oneworldin jäsenet ovat sitoutuneet yhteisiin laatustandardeihin niin teknologiassa, tuotteissa, palvelukonsepteissa kuin kanta-asiakasohjelmissakin. oneworldin avulla Finnair kykenee tehostamaan liiketoimintaansa sekä palveluidensa laatua. Allianssi lisää myös Finnairin kansainvälistä näkyvyyttä ja tunnettuutta.

Tärkeimpiä tapahtumia

oneworldin jäsenyys ja muut yhteistyöhankkeet vaikuttivat Finnairin tulokseen positiivisesti. oneworld-allianssin tuoma myynnin lisäys oli noin 24 milj. euroa. Allianssilla saatiin myös säästöjä maapalvelukustannuksissa, yhteisissä toimitiloissa, yhteishankinnoissa ja yhteismarkkinointikampanjoissa. Kaikki kaupalliset yhteistyökumppanuudet, mukaan lukien oneworld-allianssi, lisäsivät Finnairin myyntiä noin 69 milj. euroa.

Finnair on kehittänyt Tukholman keskuksen reittejä ja palveluja huomioiden koko allianssin tarpeita. Huhtikuusta 2000 alkaen oneworld-allianssin asiakkaat ovat saaneet Tukholmassa kaikki palvelut samasta terminaalista.

oneworldin myötä Finnairin kolmitasoinen kanta-asiakasohjelma, Finnair Plus, muuttui nelitasoiseksi: Finnair Plus, Silver, Gold ja Platinum. oneworldissä palkintopisteitä kertyy oneworld-lentoyhtiöiden lennoilta ja pisteitä voi vastaavasti käyttää minkä tahansa oneworld-yhtiön lennoilla.

Tilikauden aikana Finnair valittiin vastaamaan oneworld-allianssin yhteisistä langattoman verkko-kaupan hankkeista.

oneworld lyhyesti, kesäkuu 2000

	oneworld	Finnair
Reittikohteet	550	70
Maat	133	30
Matkustajat, milj.	209	8
Henkilökunta	260 000	9 000
Lentokalusto	1 852	57



oneworldin ensimmäisen toimintakauden aikana sen jäsenet

- kuljettivat 200 miljoonaa matkustajaa – yksi kolmestakymmenestä maapallon asukkaasta
- lensivät 3,5 biljoonaa kilometriä – 12 meno-paluumatkaa maasta aurinkoon
- liikennöivät noin kahta miljoonaa lentoa – **oneworld**-lentoyhtiön lähtö ympäri maailman noin joka 14. sekunti

Yhteisillä arvoilla yhteisiin päämääriin

“Arvojen maastoutus jokapäiväiseen työhömmme edellyttää jatkuvaa vuorovaikutusta. Koko arvoprosessi lähtee liikkeelle yksilöstä. Kun jokainen meistä peilaa omaa toimintaansa ja omia arvojaan yhteisesti sovituihin, löytyvät syyt ja motivaatio toimia yhteisen päämäärän hyväksi. Käytännön työssä arvot näkyvät niin sanottuina sisäisinä asiakkuuksina: tavassamme suhtautua omaan ja toistemme työhön avoimesti arvioiden ja arvostaen”, toteaa Finnairin Rakennekorjaamon työnjohtaja Matti Sironen, joka toimii myös arvojen maastouttajana ja muutosalmentajana.

“Yhteiset arvot edistävät eri työryhmien välistä avointa tiedonkulkua ja töiden sujumista. Koska työryhmien ja osastojen työt ovat sidoksissa toisiinsa, kokonaisuuden ymmärtäminen on tärkeää. Vastuunotto omasta työpanoksesta, toisten työn kunnioittaminen ja onnistuneet suoritukset rakentavat itsetuntoa ja työtyytyväisyyttä. Näin syntyy henkistä synergiaa, jota tarvitsemme sekä sisäisiä asiakkuuksia hoitaessamme että ennenkaikkea lentomatikustajia palvellessamme.”



Kehityshankkeet ovat toiminnan kestävä perusta

Finnair-konsernin käynnissä olevien kehityshankkeiden tavoitteena on saavuttaa toiminnassa rakenteellisia muutoksia. Muutokset nostavat kannattavuutta sellaiselle tasolle, että Finnair voi jatkossakin panostaa koko palveluketjunsä ja tuotteidensa parantamiseen.

Kehityshankkeet voidaan jakaa seuraavasti:

- yritysidentiteetin, asiakasstrategioiden, palvelutuotteiden ja jakeluteiden kehittäminen
- operatiivisen toiminnan kehittäminen ja tuottavuuden parantaminen
- kapasiteetin hallinta ja verkoston rakenne
- konsernin rakenteen ja organisaation kehittäminen
- yrityskulttuurin, kannustin- ja palkitsemisjärjestelmien kehittäminen.

FinSmart-ohjelmalla parempi kilpailukyky

Keskeinen osa Finnairin kehittämistä on FinSmart-ohjelma, joka tähtää yhtiön kilpailukykyyn ja kannattavuuden parantamiseen. Ohjelma kattaa kaikki yhtiön toiminnot ja alueet ja se sisältää sekä tuottojen lisäämiseen sekä kustannusten vähentämiseen tähtäviä hankkeita, joista joitakin on esitelty jäljempänä. Nämä kehityshankkeet mahdollistavat osaltaan tavoitteiden saavuttamisen. Tavoitteenamme on saavuttaa vuonna 2002 alkavalla tilikaudella 100 milj. euron tulostaso rahoituserien jälkeen. Myös yhtiön allianssistrategia tukee näiden tavoitteiden saavuttamista.

Finnairin yritysidentiteetti kansainvälisesti toimivammaksi

Finnair uudistaa yritysidentiteettiään, jonka perusta on suomalaisuudessa, raikkauudessa, luotettavuudessa ja turvallisuudessa. Finnairin tavoitteena on hallita yritysidentiteettiään maailmanlaajuisesti ja vahvistaa asemaansa pohjoisten taivaiden kokeilempana lentoyhtiönä.

Yhtiö panostaa yrityssojpmusten lisäämiseen ja asiakkuustiedon hallintaan niin Suomessa kuin ulkomaillaakin. Lähtökohtana on asiakkaan omien prosessien ymmärtäminen ja lisäarvon tuottaminen asiakkaan liiketoiminnalle.

Finnair Plus tarjoaa personoituja palveluja

Kanta-asiakkuusohjelma Finnair Plus tukee pitkäikäisen asiakassuhteen ja -palvelun kehittämistä. Uudet järjestelmät mahdollistavat asiakkuustiedon ja asiakaskannattavuuden kehittyneemmän analysoinnin ja samalla personoitujen palvelujen tarjoamisen sekä lentomatikustajille että rahtiasiakkaille.

Hinnoittelu pohjautuu markkina-analyyseihin

Finnair kehittää hinnoittelun ohjaamista ja hintarakenteiden suunnittelua markkinapaikkakohtaisten analyysien pohjalta. Finnairin käsityksen mukaan tulleivaisuuden kilpailukyky ei synny pelkästään operatiivisen toiminnan tehokkuudesta vaan myös brandista ja asiakaskannan hallinnasta.

Sähköisen kaupankäynnin pohjalta kehitetään uusia palveluita

Sähköinen kaupankäynti on nopeasti muuttamassa lentotoiminnan jakeluteitä. Finnair on kehittämässä useita uusia palveluja ensisijaisesti liikematikustuksen tarpeisiin, mutta myöhemmässä vaiheessa myös muille alueille.

Useita operatiivisen toiminnan kehityshankkeita on käynnissä

Operatiivisen toiminnan kehittäminen ja tuottavuuden parantaminen korostuu etenkin lentotoiminnan ja maapalveluiden alueella. Finnair harkitsee peruslentokoulutuksen uudistamista, joka mahdollistaisi resurssien keskittämisen konekohtaiseen tyyppikoulutukseen.

Lentotoiminnassa on otettu käyttöön uusi miehistönkäyttäjärjestelmä sekä uusi lennonsuunnittelujärjestelmä. Investoinnit uusiin järjestelmiin tehostavat lentomiestien työtä sekä parantavat koneiden operoinnin kustannustehokkuutta.

Finnairin käynnissä oleva Airbus A320 -lentokoneperheen hankintaprosessi edesauttaa merkittävien säästöjen saavuttamista koulutuksessa, huolto- ja lentotoiminnassa, lentotoiminnassa sekä miehistöresursseissa.

Maapalveluiden kehityshankkeiden painopistealueita ovat

- toiminnan rationalisointi yhtiön sisällä,
- palveluiden ulkoistaminen eräillä koti- ja ulkomaan lentoasemilla ja
- tuottavuuden nostaminen Helsinki-Vantaan lentoasemalla uudistamalla maapalveluiden ohjausjärjestelmä sekä prosessit.

Lentokoneiden huoltotoiminnassa ja catering-toiminnoissa uudistetaan prosesseja ja järjestelmiä. Uudistuksissa korostuvat muun muassa tehokkaiden materiaalihankintaketjujen rakentaminen yhdessä toimittajien ja yhteistyökumppaneiden kanssa. Yhtiön tavoitteena on vähentää tavarantoimittajien määrää ja samalla tehostaa ostotoimintaa esimerkiksi sähköisellä kaupankäynnillä.

Reittiverkosto kehitetään entistä kannattavammaksi

Finnairin tavoitteena on reittiverkoston kannattavuuden parantaminen suuntaamalla resurssit entistä paremmin kohteisiin, joilla on hyvät tuotto-odotukset. Uusi reittiverkoston kannattavuusjärjestelmä on pilottivaiheessa. Järjestelmän tavoitteena on

- tunnistaa uudet kannattavan kasvun mahdollisuudet,
- ennakoida kilpailutilanteen muutokset strategisella tasolla ja
- laatia keskipitkän aikavälin liikennesuunnitelmat ja reittikannattavuusennusteet.

Kapasiteetin hallinnan yhtenä elementtinä on yhtiön Airbus A320 -koneperheen koneiden hankkimiseksi tehty sopimus. Sopimus mahdollistaa konekapasiteetin ja toimitushetken joustavan etukäteissuunnittelun.

FiRa luo itsenäisiä yksiköitä

Talvella 2000 käynnistettiin organisaatorakenteen kehittämisprojekti FiRa, joka jakaantuu noin kymmeneen osaprojektiin eri toiminta-alueilla. Projektin tavoitteena on täsmentää toiminnoista selkeitä tulosvastaullisia liiketoimintayksiköitä, jotka kehittävät ja johtavat itsenäisesti omaa toimintaansa.

Tavoitteena on parantaa henkisen ja aineellisen pääoman tuottavuutta. Projektilla luodaan kokonaisuksia, joiden tulokset ja pääoman tuottavuus ovat mitattavissa ja jotka ovat tehokkuudessa, kannattavuudessa ja osaamisessa Euroopan parhaimmistoa.

FiRa-projektin aikataulukehikseksi on asetettu kalenterivuosi 2000, jonka aikana projektit saavat suosituksensa valmiiksi.

Myös organisaatiotasojen ja -mallien tarkastelu etenee FiRa-projektin myötä. Tavoitteena on laajentaa ja selkiyttää vastuualueita sekä parantaa tiedonkulkua.

Organisaatiotasoja karsitaan ja organisaatiota kehitetään siten, että kukin toiminto on palveluketjun kannalta mahdollisimman optimaalisessa paikassa.

Palkkiojärjestelmät tukevat Finnairin kulttuuria ja arvoja

Finnairissa panostetaan yrityskulttuurin ja arvojen kehittämiseen. Yhtiössä on myös uudistettu voittopalkkiojärjestelmä; henkilöstöllä on mahdollisuus voittopalkkioon, joka on sidottu yhtiön tulokseen, sijoitetun pääoman tuottoon sekä henkilöstökuluihin. Voittopalkkio maksetaan henkilöstörahasolle, joka on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin.

1.4.2000 alkaneelle tilikaudelle on myös ensimmäistä kertaa luotu toimintoryhmäkohtainen kannustinpalkkiojärjestelmä. Kannustinpalkkio perustuu

- budjetissa pysymiseen,
- täsmällisyyteen,
- kapasiteetin käyttöasteeseen ja yksikkötuottoon sekä
- kehityskeskusteluiden toteutumiseen.





Navigointia netissä ja kentällä

"Jo lähitulevaisuudessa matkapuhelin on lentomatkestajalle myös kartta, kompassi, aikataulu ja paljon muuta. Uuden sukupolven puhelimella Finnairin matkustaja voi pian tehdä lähtöselvityksen, paikantaa itsensä lentoasemalla, suunnistaa lähtöportille tai loungeen, saada ilmoituksen aikataulumuutoksista ja muuttaa itse jatkolentojaan", visioi kehittämisspäälikkö Timir Bhoze, Finnairin Uudet jakelujärjestelmät -ryhmän vetäjä.

"Finnair oli ensimmäisenä lentoyhtiönä kehittämässä tekstiviesti- ja WAP-palveluja. Nyt langaton verkko tarjoaakin Helsinki-Vantaalla Finnairin lounge-tiloissa matkustajalle nopean yhteyden Internetiin. Myös jatkossa Finnair aikoo olla kehityksen edelläkävijä: yhteistyö suomalaisten huippuyritysten kanssa ja suomalaisten "kännykkätottumukset" luovat pohjan nopealle tuotekehitykselle. Siksi myös oneworld-yhtiöt ovat antaneet Finnairille vastuun langattomien palveluiden kehittamisestä."

Tilikauden merkittävimmät uutuuspalvelut

MultiFLYe

Finnair on kehittänyt yritysten käyttöön elektronisen sarjalipun nimeltään MultiFLYe. MultiFLYe helpottaa yritysten matkustusprosessia ja antaa mahdollisuuden matkustajalle tehdä ja muuttaa varauksia 24 tuntia vuorokaudessa.

WAP-palvelut

Ensimmäisenä lentoyhtiönä maailmassa (1.11.1999) Finnair tarjosi elektronisen sarjalipun käyttäjille mahdollisuuden varata lentojaan matkapuhelimella WAP-palveluna. WAPin avulla voi myös tiedustella aikatauluja, lentojen saapumis- ja lähtöaikoja sekä Finnair Plus -asiakkaille personoituja tietoja.

Äkkilähdöt

Kuluttajille suunnatut, Internetin kautta varattavat Äkkilähtömatkat lanseerattiin tammikuussa 2000. Palvelu www.akkilahdot.fi on alusta alkaen ollut Suomen suosituin matkailun verkkokauppatuote.

Liputon lento

Finnair otti maaliskuussa 2000 käyttöön kotimaan liikenteen liputtoman lennon. Liputon Lento on sähköiseen lentolippuun perustuva palvelukonsepti, jossa asiakas matkustaa käyttämällä tunnisteenaan Finnair Plus -korttia, luottokorttia tai kuvallista henkilökorttia.

Vahva panostus uuden teknologian hyödyntämiseen

Finnair on oman alansa eturivin e-commerce -yhtiö, joka on kehittänyt useita Internet- ja matkapuhelinpohjaisia palveluja. oneworld-allianssissa Finnair vastaa langattoman verkkokaupan hankkeista. Vuonna 2006 arvioidaan yhtiön myynnistä suurimman osan tulevan Internetin kautta ja että matkustajista yli puolet käyttää Internet-palveluja.

Lentoliikenteen ja koko kuljetus- ja matkailualan riippuvuus tietoteknologiasta ja reaaliaikaisesta tiedosta korostuu lähivuosina. Toimialan globalisoituminen etenee liittoutumalla ja kilpailu syntyvien allianssien kesken kiristyy. Lentoyhtiöiden omien jakelujärjestelmien ja jälleenmyyjäportaon työnjako uudistuu. Teknologisen kehityksen myötä jakelukanavat lyhenevät ja verkkokaupan merkitys lisääntyy. Myös markkinaosuuskilpailussa kuluttajille suoraan tarjottavien, ajasta ja paikasta riippumattomien palveluiden määrän ja saatavuuden merkitys kasvaa.

Finnairin informaatioteknologian palveluista vastaa yhtiön Tietohallintoyksikkö, joka yhteistyössä partnereiden kanssa kehittää uusinta laite- ja tietoteknologiaa hyödyntäviä ratkaisuja yhtiön liiketoiminnan kehittämiseksi. Finnairin yhteistyöverkostoon kuuluu johtavia teknologiaa kehittäviä yrityksiä kuten Nokia ja Sonera sekä korkeakouluja. Tämän verkoston sekä monivuotisen osaamisensa johdosta Finnair vastaa oneworld-allianssin yhteisistä langattoman verkkokaupan hankkeista.

Finnairin tietohallinnon strategian perustana ovat teknisesti edistyskelliset, merkittävää lisäarvoa joko Finnairille tai sen asiakkaille tuottavat ratkaisut. Finnairin strategian mukaisesti yhtiö on kuljetus- ja

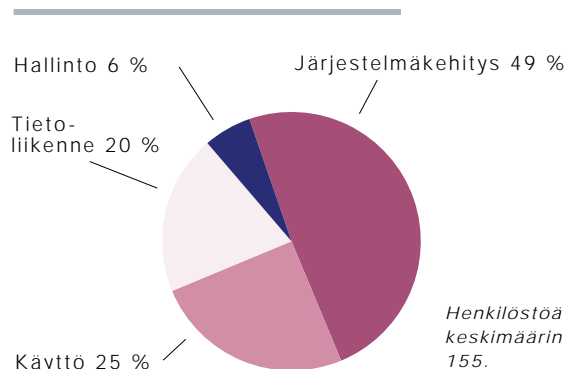
matkailualan johtava e-commerce -yhtiö. Vuonna 2006 yhtiön myynnistä suurin osa tulee Internetin kautta ja matkustajista yli puolet käyttää Internet-palveluja lipunvarauksesta matkustajaselvitykseen.

Finnair on vuodesta 1996 panostanut verkkokaupan edellyttämän infrastruktuurin kehitykseen. Kehitystyön perustana ovat toimivat ja tehokkaat perusjärjestelmät sekä niiden yhteensopivuus uusien liiketoiminnallisten sovellusten kanssa. Uusista sovelluksista yhtiössä panostetaan tällä hetkellä erityisesti langattomien, personoitujen palvelujen kehittämiseen.

Valmistautuminen vuosituhaten vaihtumiseen oli tietohallinnon merkittävimpiä projekteja viime tilikaudella. Vuosi 2000 -hanke oli yhtiön tietohallinnon kaikkien aikojen suurin työ, jonka ansiosta vuosituhaten vaihte sujui ilman mainittavia tietoteknisiä ongelmia. Projekti vaati noin 20 henkilötyövuoden panostuksen ja maksoi 3,4 milj. euroa.

Toinen tilikauden merkittävistä panostuksista oli yhtiön tietojärjestelmien sovittaminen oneworld-allianssin mukaisiksi erittäin nopeassa aikataulussa. Projekti toteutettiin määräajassa ja siihen käytettiin noin 7 henkilötyövuotta. Kustannukset olivat 1,2 milj. euroa.

Tietohallintoyksikön henkilöstön jakauma





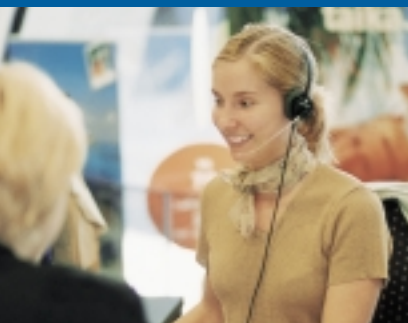
Reittilentotoiminta



Finnair Cargo



Lomaliikenne ja
valmismatkatoiminta



Matkatoimistoala ja
jakelukanavat



Lentokoneet ja
huoltotoiminta



Maapalvelut



Catering ja
vähittäiskauppa

Liiketoiminta-alueet 1999–2000

Finnair-konsernin yksiköt toimivat lentoliikennettä tukevilla tai siihen läheisesti liittyvillä toimialoilla. Yksiköt palvelevat muita konsernin osia sekä konsernin ulkopuolisia asiakkaita. Konsernin pääliiketoiminnasta vastaa lentoliikennettä harjoittava emoyhtiö Finnair Oyj.

Reittilentotoiminta

Reittilentotoiminnan strategiana on laadukkaiden palveluiden tuottaminen kannattavasti. Finnair on markkinajohtaja Suomesta ja Suomeen suuntautuvassa lentoliikenteessä ja Suomen kautta kulkevassa gateway-liikenteessä.

Finnair Cargo

Finnair Cargo hyödyntää Finnairin reittiverkostoa tarjotessaan ja kehittäessään kustannustehokkaita lentorahtikuljetuspalveluja. Cargo panostaa Helsinki-gatewayn, Baltian reuna-alueiden potentiaalin ja oneworldin mahdollisuuksien hyödyntämiseen.

Lomaliikenne ja valmismatkatoiminta

Lomaliikenteen strategian mukaisesti kannattava kasvu turvataan tehostamalla toimintaa sekä panostamalla asiakaslähtöisyyteen. Valmismatkatoiminnassa panostetaan Aurinkomatkojen tuotteiden ja toiminnan kehittämiseen.

Matkatoimistoala ja jakelukanavat

Konserniin kuuluvat matkatoimistot panostavat yhtiöiden liiketoiminnan kehittämiseen, tuottorakenteen uudistamiseen sekä uusien teknologisten ratkaisujen hyödyntämiseen. Toiminta koostuu Matkatoimisto Areal, Suomen Matkatoimiston sekä muutamien pienemmän kotimaisen matkatoimiston, kansainvälisen Norvista-ketjun sekä matkailun varausjärjestelmätoimittajan Amadeus Finlandin liiketoiminnasta.

Lentokoneet ja huoltotoiminta

Finnairin teknisiä huoltopalveluja tarjoava yksikkö vastaa lentokaluston ylläpidosta ja kunnosta. Finnair panostaa lentokalustonsa uudistamiseen Euroopan reittiliikenteessä hankkimalla uusia Airbus-koneita. Uuden laivaston avulla voidaan entistä joustavammin vastata kysynnän vaihteluihin.

Maapalvelut

Finnairin maapalvelut-yksikkö huolehtii yhtiön asiakkaita, heidän matkatavaroistaan, rahdin ja postin kuormauksesta sekä eräistä muista maapalveluista. Yksikön toimintaa kehitetään siten, että se tarjoaa täsmällistä ja laadukasta asiakaspalvelua kaikissa tilanteissa. Yksikön rooli on merkittävä yhtiön asiakaspalveluimagon vahvistajana.

Catering ja vähittäiskauppa

Catering vastaa lennoilla annettavien ateriapalvelujen ja tarvikkeiden suunnittelusta, toteuttamisesta ja jatkuvasta kehittämisestä. Finnair myy tuotteita sekä lentojen aikana että omissa myymälöissään erällä kotimaan lentoasemilla. Yksikkö tunnetaan laadukkaana palvelujen tuottajana, joka on saanut maailmanlaajuisia tunnustusta.

Reittilentotoiminta

Reittilentotoiminnassa Finnairin keskeisenä tavoitteena on säilyttää laadullinen ja hinnallinen kilpailukyky. Strategiana on laadukkaiden palveluiden tuottaminen kannattavasti, mikä on ja tulee jatkossakin olemaan Finnairin kilpailuetu. Toiminnan perustana ovat suomalaiset asiakkaat, mutta myös kansainvälinen asiakaskunta kasvaa jatkuvasti.

Finnair hallitsee markkinoita kansainvälisessä liikenteessä Suomesta, Suomeen ja gateway-liikenteessä Suomen kautta. Lentotoiminnan ympäristössä tapahtuneet muutokset ovat vauhdittaneet myös Finnairin reittilentotoiminnan kehittämistä. Ulkomaisten yhtiöiden lisätessä tarjontaansa Suomeen suuntautuvilla reiteillä, on Finnair panostanut kansainvälisen reittiverkostonsa ja Tukholman liikenteen kehittämiseen sekä **oneworld**-allianssin mahdollisuuksien hyödyntämiseen.

Hyvän taloudellisen kehityksen seurauksena lentoliikenne kasvoi maailmassa. Myös Finnairin kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärät kasvoivat 5,6 % edellisvuodesta. Henkilökilometreissä kasvua oli 4,7 %. Finnairilla oli tilikauden aikana 50 kansainvälistä reittilentokohdetta. Reittilentotoiminnan matkustajatuotoista kotimaan liikenteen osuus on noin 22 % ja kansainvälisten reittien osuus noin 78 %.

Kotimaassa Finnairilla oli 21 reittikohdetta ja matkustajamäärät kasvoivat 9,5 % tilivuoden aikana. Yhtiö säilytti vahvan 98 % markkina-aseman kotimaan lentotoiminnassa.

Finnairilla on Tukholmassa lentoliikenteen keskus, josta se lensi tilikauden aikana 12 Euroopan ja

neljään kotimaan kohteeseen. Kokonaisuudessaan Tukholmasta lennettiin viikoittain yli 240 lentoa Finnairin omilla ja yhteistyökumppaneiden koneilla tarjoten näin kilpailukykyisen palvelukonseptin Ruotsin markkinoilla.

Palvelukonseptilla kilpailuetua

Reittiverkostostrategian perusta on vahva palvelukonsepti, jonka keskeinen kulmakivi on suomalaisten matkustajien tarpeisiin kehitetty ja arvostettu Aamu-ilta -konsepti. Konseptin mukaisesti Finnair tarjoaa asiakkailleen kattavat aamuyhteydet keskeisiin Euroopan kohteisiin, joista on mahdollista palata vielä illaksi kotiin.

Finnair on palvelualan liikeyritys, jonka tavoitteena on tarjota matkustajille turvallisuutta, täsmällisyyttä ja hyvää asiakaspalvelua. Pienellä lentoyhtiöllä on mahdollisuus kehittää osaamista ja toimintatapoja, joiden avulla se pystyy hoitamaan asiakaskuntaansa suuria yhtiöitä läheisemmin ja joustavammin.

Laivaston uudistaminen tulee tehostamaan sekä lentotoimintaa, asiakaspalvelua että matkustusmukavuutta. Airbus-koneet edustavat uusinta suunnittelua sekä lentoteknisesti että matkustamopalveluidenkin osalta. Vuonna 2003 jo puolet Finnairin Euroopan liikenteestä lennetään Airbus-laivaston koneilla.

Toiminnassa kiinnitetään erityistä huomiota täsmällisyyteen panostamalla tiedotukseen ja palveluprosessien hiomiseen. Vuonna 1999 Finnairin reittiliikenteen täsmällisyys oli Euroopan paras.

Finnair tutkii palvelun laatuun vaikuttavia sisäisiä prosessejaan sekä toimintatapoja. Palveluketju kattaa matkaa edeltävät kuten matkan varaamiseen liittyvät palvelut, lentokenttäpalvelut, lennon aikaiset palvelut sekä palvelut lennon jälkeen. Tilikauden aikana Finnair lanseerasi uusia palveluja ku-

ten liputtoman matkustamisen ja viimehetken matkojen ostamisen mahdollistavan Internet-palvelun.

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmalla lisää etuja

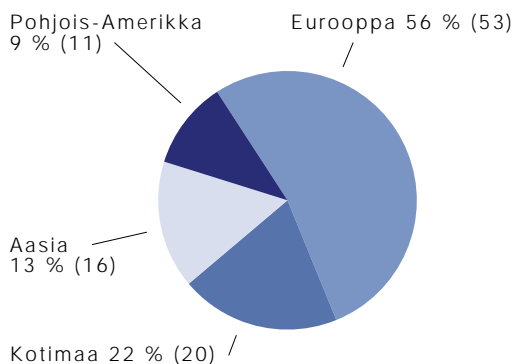
Finnair Plus -ohjelmalla on aktiivijäseniä 290 000 ja jäsenmäärä kasvoi tilivuoden aikana 19 %. Jäsenistöstä 70 % asuu Suomessa. Jäsenistö edustaa ydinasiakaskuntaa, jonka asiakasuskollisuutta lisätään tarjoamalla Finnairin kanta-asiakasetuja sekä muiden palveluntarjoajien jäsenpalveluja.

Plus-ohjelmaa kehitettiin tilikauden aikana kansainvälisemmäksi sekä suurempia etuja tarjoavaksi ohjelmaksi. Plus-ohjelma muuttui nelitasoiseksi, josta eniten matkustaville jäsenille tarkoitettulla Platinum-tasolla saa entistä enemmän etuja ja palveluja.

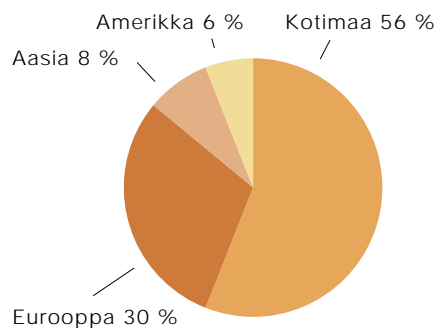
oneworld-allianssi toi muutoksia myös Finnair Plus -ohjelmaan. Allianssiin kuuluvien lentoyhtiöiden kanta-asiakasohjelmat yhdenmukaistettiin asiakassegmenttien osalta, mikä takaa kaikille samaan **oneworld** asiakastasoon kuuluville jäsenille samantasoisen palvelun. Tasopisteitä voi kerätä kaikista **oneworld** -yhtiöistä.



Reittikuljetustuottojen liikenteellinen jakauma



Reittiliikenteen matkustajamyynnin jakauma



Finnairin reittilentotoiminnan kehittäminen

Reittilentotoiminnan tavoitteena on ensisijaisesti säilyttää vahva asema Suomesta ja Suomeen suuntautuvien lentojen markkinoilla sekä Suomen kautta kulkevassa gateway-liikenteessä. Lisäksi Finnair pyrkii vahvistamaan saavuttamaansa hyvää asemaa Tukholmassa. Finnairin reittilentotoiminnan strategiat on jaettu seuraavasti osastrategioiksi, joilla haetaan reittiverkoston ja lentokonekapasiteetin tehokkaampaa hallintaa.

Kotimaan liikenne

- Pohjois- ja Keski-Suomen reittiverkoston vahvistaminen
- potkurikonelaivaston ulkoistamisen jatkaminen mahdollisuuksien mukaan
- palveluprosessin automatisointi sähköistä liiketoimintaa kehittämällä

Euroopan liikenne

- oneworld-yhteistyön syventäminen
- uusien kohteiden avaaminen
- lentovuorojen lisääminen erityisesti liikematkustuskohteisiin

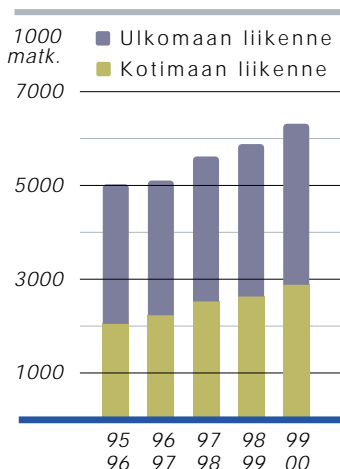
Kaukoliikenne

- harvempiin kaukoliikenteen kohteisiin keskittyminen
- kohdekohtaisesti useampien viikkovuorojen tarjoaminen
- aseman vahvistaminen Pohjois-Euroopan gateway-liikenteessä

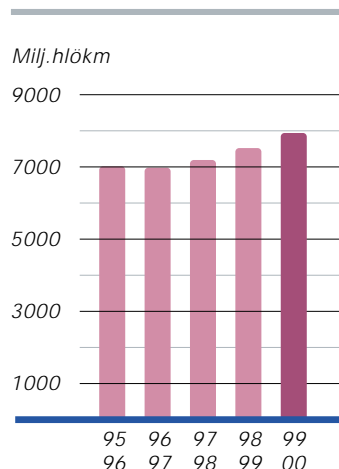
Business-luokan liikenne

- business-luokan istuinten määrän lisääminen
- Illaksi kotiin -konseptin vahvistaminen

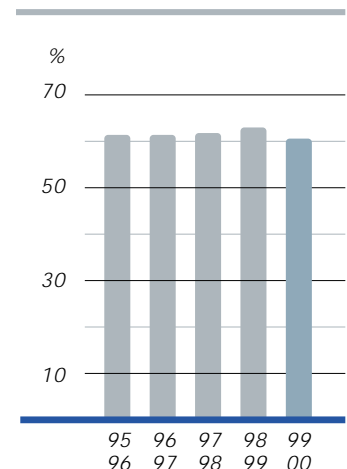
Reittiliikenteen matkustajamäärät



Reittiliikenteen myydyt henkilökilometrit



Reittiliikenteen matkustajakäyttöaste





Kotimaan reittikohteet

Enontekiö
Helsinki
Ivalo
Joensuu
Jyväskylä
Kajaani
Kemi/Tornio
Kittilä
Kokkola/Pietarsaari
Kuopio
Kuusamo
Lappeenranta
Maarianhamina
Oulu
Rovaniemi
Savonlinna
Tampere
Turku
Vaasa
Varkaus

Kansainväliset reittikohteet

Amsterdam	München
Bangkok	Murmansk
Barcelona	New York
Beijing	Osaka
Bergen	Oslo
Berliini	Pariisi
Bryssel	Pietari
Budapest	Praha
Dublin	Riika
Düsseldorf	Rooma
Frankfurt	Singapore
Göteborg	Tallinna
Hampur	Tokio
Kööpenhamina	Tukholma
Lontoo	Varsova
Manchester	Vilna
Milano	Wien
Moskova	Zürich

Lisäksi 64 loma- ja tilauslento-
kohdetta.

Finnair Cargo

*Finnair Cargon toiminta perustuu Finnairin reittiverkoston hyödyntämiseen. Kapasiteettia vuokrataan tarvittaessa myös ulkopuolisilta. Finnair Cargo panostaa Helsinki-gatewayn, Baltian reuna-alueiden potentiaalin ja **oneworld**-allianssin mahdollisuuksien hyödyntämiseen tarjotessaan kustannustehokkaita lentorahtikuljetuspalveluja.*

Vuositasolla ennustetaan maailman lentorahtimarkkinoilla rahtimäärän nousevan keskimäärin noin 6 %. Lentorahtiyhtiöiden kuljetuskapasiteetin tarjonta ei kuitenkaan ole seurannut rahtimäärien kasvua. Aasiassa lentorahtitoimintaa rajoittaa lentolupien vaikea saatavuus. Finnair Cargon toiminnassa kysynnän kasvu näkyy erityisesti Pohjois-Amerikan rahtimäärien voimakkaana kasvuna. Tietyillä rahtireiteillä Finnair on tyydyttänyt kysyntää vuokralustolla. Finnair Cargon kuljetetut kilot kasvoivat viime tilikaudella 6,2 %.

Lentolupien vapautuminen Euroopassa on avannut uusia mahdollisuuksia reittisuunnitteluun sekä rahtitoiminnalle mahdollisuuden laajentaa toimintaansa kattamaan koko EU:n alue. Lisäksi EU:n laajentumispyrkimysten Baltian alueelle odotetaan kasvattavan lentorahtimarkkinoita heikkojen maantieyhteyksien vuoksi.

Pohjoismaissa rahtimäärien kasvu on jatkunut muuta Eurooppaa voimakkaampana. Euroopan hintataso on ollut perinteisesti vakaa, mutta kilpailun kiristyessä hintakilpailun uhka kasvaa.

Finnair Cargon toiminta

Finnair Cargon osuus Suomen kansainvälisestä lentorahtista on 53 % ja Finnairin lentokuljetustuotoista noin 6,8 %. Finnair Cargon kilpailijoita ovat muut reitti- ja rahtilentoyhtiöt sekä kuriiryhtiöt.

Finnair Cargo hyödyntää Finnairin nykyistä matkustajareittiverkon kuljetuskapasiteettia. Tarvittaessa lisäkapasiteettia vuokrataan asiakkaiden erityistarpeiden täyttämiseksi. Edellä mainitun lisäksi Finnair Cargo kehittää lentorahtiin liittyviä logistisia palveluja yhtiön toimintastrategian mukaisesti. Finnair Cargo hyödyntää Helsingin gateway-asemaa sekä Suomen pohjoista sijaintia muun muassa muualle Eurooppaan suuntautuvan syöttöliikennekapasiteetin myynnissä ja Baltian reuna-alueiden markkinoiden palvelemisessa.

Helsinki-Vantaan lentoasema on vilkas rahtiliikenteen gateway. Finnair Cargon rahtiterminaalit on Pohjoismaiden suurin, mikä mahdollistaa tehokkaan ja joustavan palvelun.

Vuoden 1999 lopulla ulko- ja kotimaan rahtitoiminnat yhdistettiin, mikä osaltaan vaikuttaa rahtimyyntiin positiivisesti.

Tulevaisuuden näkymät

Yhtenä Finnair Cargon tulevaisuuden strategiana on **oneworld**-allianssin mahdollisuuksien hyödyntäminen. Cargo panostaa palveluiden integrointiin, tehokkuuteen ja partneriverkoston hyödyntämiseen. Finnair Cargon strategisena tavoitteena on myös hyödyntää kuljetuspalveluiden kasvavaa tarvetta Baltian maissa tarjoamalla rahtipalveluja näille alueille.

Tulevaisuuden kannattavuuden takaamiseksi Finnair panostaa Pohjoismaista Yhdysvaltoihin suuntautuvaan rahtiliikenteeseen. Myös Kiinan talousalueiden tuomia mahdollisuuksia pyritään hyödyntämään.

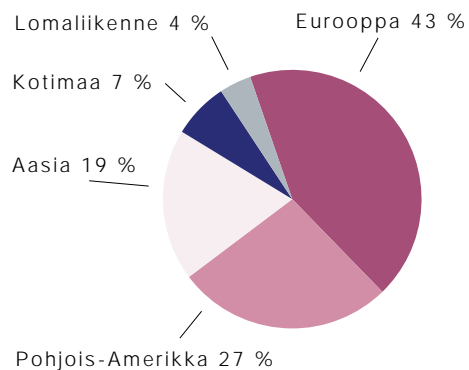
Kilpailun kiristyessä Finnair Cargo tehostaa palveluiden tuotteistamista sekä kiinnittää erityistä huomiota kannattavuuden parantamiseen karsimalla kannattamattomia toimintojaan. Tavoitteiden saavuttamiseksi Finnair kehittää tietoteknisiä ratkaisujaan sekä tuotevalikoimaansa.

Avainlukuja

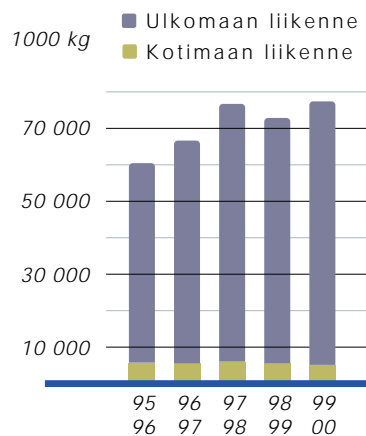
	1999/00	1998/99
Myynti, MEUR	84,7	80,6
Henkilöstö	405	405



Rahtikilojen liikenteellinen jakauma



Rahti- ja postimäärät



Pienestä pitäen lentäen lomalle

Jo pienestä pitäen suomalaiset oppivat nousemaan suomalaisille siiville. Alkuun matkat ovat perheen kanssa tehtyjä lomamatkoja, mutta iän kasvaessa myös työ saa lentämään eri puolille maailmaa. Finnairin loma- ja tilauslennot ovat saaneet vahvan sijan suomalaisten sydämissä: kun lomamatkat suuntautuvat yhä kauemmaksi, luotettavan lentoyhtiön merkitys kasvaa.

Finnair on kehittänyt loma- ja tilauslentojaan yhteistyössä matkajärjestäjien kanssa tietäen suomalaismatkustajien tarpeet ja toiveet. Useimmille loma alkaa jo lentokoneessa, joka kotoisasti vie lomakohteeseen. Ja kun on kotiinpaluun aika, tutun suomalaiskoneen näkeminen ja siihen astuminen tietää mukavaa kotimatkaa.



Lomaliikenne ja valmismatkatoiminta

Lomaliikenteen strategia nojaa kahden tekijään: toiminnan on oltava tehokasta ja asiakaslähtöistä kannattavan kasvun turvaamiseksi.

Valmismatkatoiminnassa panostetaan Aurinkomatkojen tuotteiden ja toiminnan kehittämiseen.

Loma- ja tilauslentoliikenne

Kuluneen tilivuoden aikana Finnairin markkinaosuus laski 78 %:iin, kun se edellisenä vuonna oli noin 90 %. Tämä johtui siitä, että Fritidsresor ja Hassen Matkat siirtyivät käyttämään samaan Thomson-yritysryhmittymään kuuluvan Britannia Airways -lentoyhtiön koneita huhtikuun alusta lähtien. Samoin Tjäreborg ja Spies lensivät osan talven Kanarian ohjelmastaan käyttäen oman lentoyhtiönsä lentopalveluita. Kovasta kilpailutilanteesta huolimatta Finnair pystyi pitämään lomaliikenteen koneiden käyttöasteen edellisen vuoden korkealla tasolla.

Loma- ja tilauslentoliikenteen matkustajamäärä laski 9 %. Henkilökilometreissä oli 7 % laskua. Tuotot olivat 198,8 milj. euroa, jossa on laskua edellisestä vuodesta vain 0,2 %. Lentokuljetustuotot myytyä tonnikilometriä kohden nousivat 7,3 %. Kovan kilpailun vuoksi tulosta voidaan pitää tyydyttävänä.

Viime tilikauden aikana lomareittikohteisiin myytävät yksittäiset reittipaikat kehittyivät suotuisasti. Myynti kasvoi niiden osalta 44 %. Yksittäiset tilauslennot kasvoivat 42 % ja tilaus- ja lomalentokohteiden rahtimyynti 46 %. Näiden tuotteiden yhteismyynti oli viime tilikautena 18,5 miljoonaa euroa. Tuottojen kasvu näissä tuoteryhmissä ja suotuisa hintakehitys korvasivat ne menetykset, jotka aiheutuivat markkinaosuuden vähenemisestä.

Korkeista polttoaineiden hintojen noususta ja dollarin kurssikehityksestä huolimatta lomaliikenteen kannattavuus pysyi edellisen vuoden tasolla. Ongelmia ovat tuottaneet kone- ja miehistöpula sekä Finnairin korkea kustannustaso. Finnairin lomalentojen osastolla työskenteli tilivuoden päättyessä 36 henkilöä.

Tilikauden aikana loma- ja tilauslentoliikennettä lennettiin 64 lentokohteeseen. Merkittävä yksittäinen muutos oli Turkin matkojen kysynnän ja tuotannon oleellinen lasku. Tämä johtui maan poliittisesta epävarmuudesta sekä syksyllä tapahtuneesta voimakkaasta maanjäristyksestä. Kysyntä ei palautunut edellisten vuosien tasolle vielä kuluvanakaan tilivuonna.

Tehokasta ja asiakaslähtöistä

Finnairin loma- ja tilauslentoliikenteen strategisena tavoitteena on pitää käyttöasteellaan olevien koneiden käyttöaste mahdollisimman korkealla. Lisäksi loma- ja tilauslentoliikenne käyttää satunnaisesti myös reittiliikenteessä käytettäviä koneita. Taloudellisenä tavoitteena on parantaa Finnairin tehokkuutta ja kokonaistulosta.

Finnairin asiakaskunta koostuu matkanjärjestäjistä, yhteisöistä, yrityksistä ja yksittäisistä matkustajista. Tärkeimmät ja suurimmat asiakkaat ovat Finnair-ryhmään kuuluva Aurinkomatkat ja Finnmatkat, jonka myynnistä Thomson-ryhmälle neuvoteltiin tilikauden aikana. Tämän yrityskaupan toteuttamisen kilpailuviranomainen hyväksyi huhtikuussa 2000. Tärkeitä asiakkaita ovat myös Thomson-ryhmittymään kuuluvat Fritidsresor ja Hassen Matkat sekä Airtours-ryhmittymään kuuluvat Tjäreborg ja Spies-matkat.

Finnairin loma- ja tilauslentojen vahvuutena on korkea luotettavuus ja turvallisuustaso.

Tulevaisuuden näkymät

Finnair kehittää loma- ja tilauslentotuotetta yhdessä matkanjärjestäjien kanssa pyrkien siihen, että lentotuote vastaa asiakkaiden tarpeita. Yhtenä osoituksena asiakaslähtöisyydestä on, että Finnair aloittaa sarjalentotyypin lomalentoliikenteen Tukholmassa Malagaan ja Dubliniin. Viimeksi vastaavia lentoja on lennetty vuonna 1979.

Kuluvana tilivuonna kesäkausi kehittyi suotuisasti, Finnairin markkinaosuuden arvioidaan nousevan. Talvella loma- ja tilauslentoliikenteen markkinaosuus pysynee edellisen vuoden tasolla. Koko tilivuoden kannattavuus säilynee nykytasolla.

Valmismatkatoiminta

Konsernin valmismatkatoimintaan erikoistuneiden tytäryhtiöiden yhteenlaskettu liikevaihto kasvoi 8,3 % ja oli 262,8 milj. euroa. Yhtiöiden onnistui kilpailuilla markkinoilla kasvattaa matkustajamääriään 2,5 %. Valmismatkoihin erikoistuneet tytäryhtiöt toimivat Finnair Travel Services Oy:n alaisuudessa. Tilikauden päätyttyä Finnair myi Finnmatkat Fritidsresor -ryhmälle. Samassa yhteydessä kaupan osapuolet sopivat pitkäaikaisesta lomalentosopimuksesta.

Kalenterivuonna 1999 tehtiin Suomesta yhteensä noin 987 000 valmismatkaa. Samana vuonna FTS-ryhmän markkinaosuus oli 47 %. Kokonaismarkkinat kasvoivat noin 3 %.

Finnair Travel Services -ryhmä (FTS)

Finnair-konsernin valmismatkatoiminta on keskitetty pääsääntöisesti Finnair Travel Services -ryhmään. Siihen kuuluvat Finnair Travel Services Oy palvelujen myyjänä Oy Aurinkomatkat-Suntours Ltd Ab:lle ja Oy Finnmatkat-Finntours Ab:lle 18.4.2000 saakka. FTS:n palveluita ovat mm. alihankintasopimukset ulkomailla sekä talous-, tieto- ja henkilöstöhallintotoiminnot. Finnair Travel Services Oy:hyn kuuluu myös aputoiminimi ja tuotemerkki Top Club. Finnair Travel Servicesin liikevaihto oli päättyneellä tilikaudella 18 milj. euroa sisältäen myös Top Clubin liikevaihdon.

FTS-ryhmässä on käynnistetty kestävän matkailun ohjelma tarkoituksena tukea lomamatkailun mahdollisuuksien säilymistä myös tulevaisuudessa. Kestävä matkailu tarkoittaa lomakohteen ympäristön ja kulttuurin kunnioittamista sekä ympäristön huomioimista myös kotimaan toiminnoissa. Alkaenena tilivuotena on tarkoitus analysoida Aurinkomatkojen ja Top Clubin lomakohteita ympäristötarkistuslistan mukaisesti. Finnair Travel Services on huhtikuussa liittynyt jäseneksi maailmanlaajuiseen kestävän matkailun kehittämishankkeeseen (Tour Operators' Initiative for Sustainable Tourism).

Aurinkomatkat

Suomen suurimman matkanjärjestäjän Aurinkomatkojen markkinaosuus oli 1999 kalenterivuonna 29 %. Tilikauden aikana liikevaihto kasvoi 6,5 % ja oli 165 milj. euroa. Yhtiö järjestää valmismatkoja Suomesta yhteensä noin 120 kohteeseen Välimeren alueelle, Kanarian saarille, Keski-Euroopan kaupunkikohteisiin, kaukokohteisiin ja Sunski-laskettelu-kohteisiin. Aurinkomatkojen matkustajamäärä kasvoi 4,2 % edelliseen vuoteen verrattuna ja oli 286 000 henkeä. Matkakohteista suhteellisesti eniten kasvoivat ns. kaukokohteet.

Aurinkomatkojen kilpailustrategia perustuu laajan ja monipuolisen matkatarjonnan ylläpitämiseen luotettavasti ja hyvällä hinta-laatusuhteella. Matkat ovat ulkomailla aina opastettuja. Panostus palveluun ja myyntiverkoston tehokkuuteen ovat Aurinkomatkatuotteen kilpailuetuja. Aurinkomatkat pyrkii jatkossakin kehittämään liiketoimintaansa räätälöimällä matkoja, uudistamalla varausjärjestelmää ja hyödyntämällä Internetiä entistä tehokkaammin jakelussa.

Finnmatkat

Finnmatkojen markkinaosuus oli 1999 kalenterivuonna 15 % ja tilikauden 1999/00 liikevaihto 78 milj. euroa. Huhtikuussa 2000 Finnmatkat myytiin englantilaisen Thomson-matkanjärjestäjäryhmän omistamalle pohjoismaalaiselle Fritidsresor-ryhmälle. Kaupan myötä Finnair keskittyy matkanjärjestäjäsektorilla Suomen johtavan valmismatkajärjestäjän, Aurinkomatkojen, kehittämiseen ja toisaalta turvaa oman lomalentoliikenteen harjoittamisen. Finnairin matkanjärjestäjäryhmän osuus laskee noin 32 %:iin.

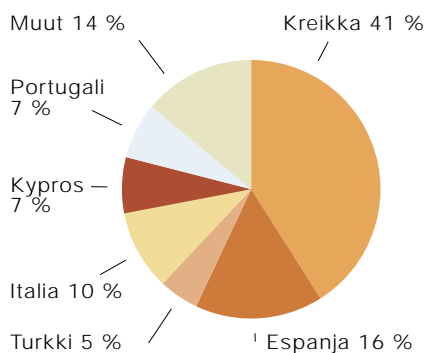
Top Club

Top Clubin markkinaosuus oli kalenterivuonna noin 2 % ja tilikauden 1999/00 liikevaihto 13 milj. euroa. Yhtiö on keskittynyt korkealaatuisten yksilöllisten vapaa-ajan matkapalveluiden järjestämiseen Finnairin reittilennoilla Suomesta. Top Clubin vahvuus on kyky reagoida nopeasti muutoksiin markkinoilla.

Valmismatkatuotanto maittain

Kesäkausi 1999

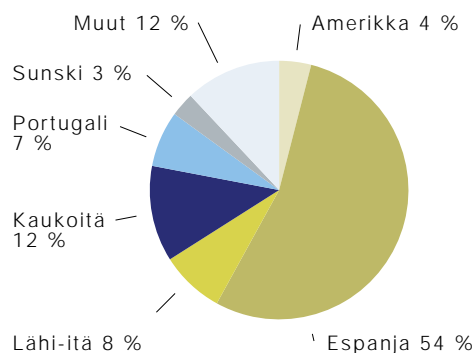
(Aurinkomatkat ja Finnmatkat)



Valmismatkatuotanto maittain

Talvikausi 1999/2000

(Aurinkomatkat ja Finnmatkat)



Matkatoimistoala ja jakelukanavat

Matkatoimistojen yhteenlaskettu myynti oli 657 milj. euroa (598). Matkatoimistoliiketoiminnassa panostettiin yhtiöiden liiketoiminnan kehittämiseen, tuottorakenteen uudistamiseen sekä uusien teknologisten ratkaisujen hyödyntämiseen.

Matkustajamäärät ovat maailmassa kasvussa, mikä näkyy myös Suomen matkatoimistomarkkinoilla. Kasvua ovat edistäneet Suomen talouden suotuisa kehitys sekä yritysten kansainvälistyminen, jonka myötä liikematkailu sekä yksilöllisten vapaa-ajan matkojen kysyntä ovat kasvaneet. Tilikauden aikana kotimaan matkatoimistojen yhteenlaskettu kokonaismyynti kasvoi 10,2 % ja oli 590 milj. euroa (536).

Matkustajamäärien kasvun ohella myös matkanjärjestäjien määrä on kasvanut. Lentoyhtiöt päättivät tilikauden aikana pienentää matkatoimistojen provisiota 2 %-yksiköllä, mikä edellyttää matkatoimistoilta toiminnan, jakeluteiden sekä asiakkuuksien tehokasta kehittämistä ja hallintaa.

Finnair-konserniin kuuluvat merkittävimmät matkatoimistot ovat Suomen Matkatoimisto ja Area. Lisäksi Finnairiin kuuluu kolme kotimaisia matkatoimistoa, ulkomailla toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien ketju Norvista sekä varausjärjestelmätoimittaja Amadeus Finland.

Lentoyhtiöiden maksamien provisioperusteiden muuttumisen myötä yhtiöt ovat kehittäneet tuottorakennettaan siten, että tulos perustuu entistä enemmän asiakkaiden kanssa sovittuihin palvelupalkkioihin. Kulujen tehostetun seurannan sekä toteutettujen kehitys- ja toiminnanohjausprojektien tavoitteena on matkatoimistojen kannattavuuden parantaminen.

Suomen Matkatoimisto

Suomen Matkatoimisto Oy:n (SMT), Suomen suurimman matkatoimiston myynti kasvoi 12,7 % ja oli 333 milj. euroa. Myynnin kasvu johtui liikematkojen markkinaosuuden kasvusta. Yhtiön markkinaosuus myydyistä liikematkoista Suomessa oli 31 %. Suomen Matkatoimisto on strategiansa mukaisesti keskittynyt liikematkojen, omatuotantoisten erikoismat-

Matkalle verkkokaupan kautta

Matkustaminen on vapaa-ajan harrastuksista suosituimpia. Sekä fyysisesti että taloudellisesti hyvinvoivat seniorit muodostavat laajan ja vaativan matkustajaryhmän, jonka toiveiden toteuttamiseksi Finnair-konsernin matkatoimistot kehittävät uusia tuotteita ja palvelumuotoja. Vapaa-ajan matkan suunnittelu ja ostaminen verkkokaupasta on luontevaa Internetin käyttöön totuneille.

Finnair-konserniin kuuluvat matkatoimistot ovat edelläkävijöitä myös liikematkojen sähköisessä kaupankäynnissä, esimerkiksi matkan suunnitteluun, varaukseen ja seurantaan suunnitellun Internet-pohjaisen sovelluksen käyttäjinä.



kojen myyntiin sekä vapaa-ajan matkojen välitykseen ja verkkokauppaan.

Suomen Matkatoimistossa panostettiin tilikauden aikana Internet-teknologiaan perustuvien e-business –ratkaisujen kehittämiseen. Yhtiö otti ensimmäisenä eurooppalaisena matkatoimistona käyttöönsä itse kehittämänsä liikematkojen suunnitteluun, varaukseen ja seurantaan kehitetyn Internet-pohjaisen matkahallintasovelluksen, TraWell Managementin.

Yhtiön toiminnan tehostamista ja hallinnon keventämistä jatkettiin ottamalla käyttöön ACE-toiminnanohjausjärjestelmä.

Area

Arean myynti nousi 7,5 % ja oli 233 milj. euroa. Arean markkinaosuus liikematoista oli 23 %.

Yhtiön vahva asema sekä laaja yritysasiakkas-kunta vaikuttivat myynnin kehitykseen positiivisesti. Arean uudistuneen liiketoimintastrategian tavoitteena on säilyttää yhtiön vahva asema yritysasiakkaiden keskuudessa. Lisäksi yhtiön tavoitteena on vahvistaa asemaa kuluttajamarkkinoilla tuomalla kuluttajien käyttöön uuteen teknologiaan perustuvia elämyksellisiä tapoja hankkia matkoja.

Tilikauden aikana Area jatkoi liikemato-asiakkaille vuoden 1999 alussa lanseeratun Business Netin sekä erityisesti nuorisolle suunnatun tuotteen kehittämistä. Myös uudenlaisen langattoman Internet-ratkaisun kehittämistä jatkettiin. Yhtiön toimintaa tehostettiin ja hallintoa kevennettiin ACE-toiminnanohjausjärjestelmän avulla. Erityistä huomiota kiinnitettiin myös yhtiön tuottorakenteen uudistamiseen. Vuoden 2000 aikana uusi liiketoimintastrategia ja arvot maastoutetaan koko henkilöstölle.

Norvistä

Norvistä-ketjun myynti oli 67 milj. euroa (62).

Norvistä on Finnairin ulkomailla toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien ketju. Ketjussa tehdään tämän vuoden aikana laaja liiketoimintastrategian terävöittämisprosessi. Tilikauden päättymisen jälkeen myytiin ketjuun kuuluvan Estravelin omistusosuus (72 %) tytäryhtiö Suomen Matkatoimistolle.

Amadeus Finland

Finnair omistaa 95 % Amadeus Finlandista, joka on maailman suurimman matkailun varausjärjestelmätoimittajan Amadeus Global Travel Distributionin palveluita välittävä yhtiö Suomessa. Amadeus Finland tarjoaa matkatoimistoille kattavia varaus- ja tiedonhallintajärjestelmiä ja niihin liittyviä koulutus- ja tukipalveluja. Yhtiön markkinaosuus on yli 95 %.

Toiminnan kehityksen painopiste on Internet-teknologian hyödyntämisessä. Toisaalta kehitetään verkkomatkatoimistoille tarjottavia ohjelmia ja toisaalta selainpohjaisia käyttöliittymiä perinteisiin matkatoimistojärjestelmiin. Tärkeä on myös matkatoimistoille tarjottava extranet-palvelun kehittäminen edelleen.

Amadeus Finlandin tärkein tulolähde on tuottajien maksamat varausmaksut. Muita myyntituottoja ovat järjestelmien käyttöoikeusmaksut ja tietoverkon vuokratuotot. Laitemyynnin osuus on vähäinen. Liikevaihto oli 11,8 milj. euroa ja tulos voitollinen.

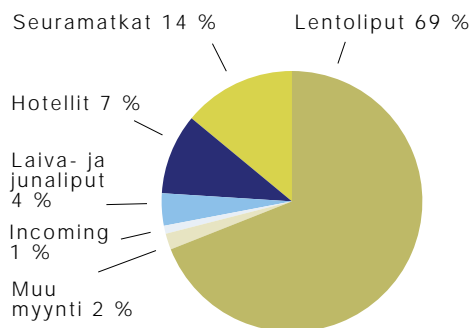
Tulevaisuuden näkymät

Alkaneella tilikaudella matkatoimistot panostavat kannattavaan kasvuun sekä toiminnan kehittämiseen. Kysynnän kasvun sekä toteutettujen toiminnallisten uudistusten arvioidaan kasvattavan matkatoimistojen yhteenlaskettua myyntiä ja kannattavuutta. Myös verkkokaupan odotetaan kasvavan.

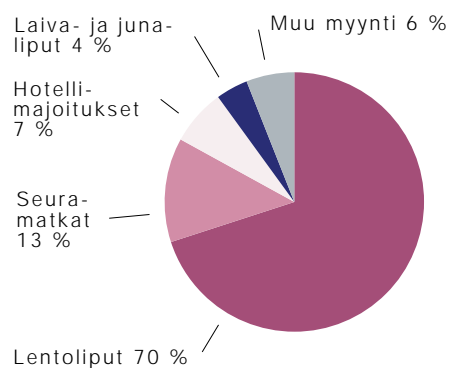
Avainlukuja

	1999/00	1998/99
Suomen Matkatoimisto Oy		
Myynti, MEUR	333	296
Henkilöstö	695	650
Matkatoimisto Area Oy		
Myynti, MEUR	233	217
Henkilöstö	470	450

Myynnin jakauma myyntilajeittain Suomen Matkatoimisto



Myynnin jakauma myyntilajeittain Area





Uusin ilmein maailmalle

Ensimmäiset Finnairin uuden yritys-ilmeen mukaiset Airbus A320-perheen koneet tulevat liikenteeseen syksyllä 2000 (mallikone videokuvassa).

Lentokonetypit



A319

Matkustajapaikkoja 120



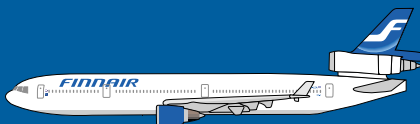
A320

Matkustajapaikkoja 153



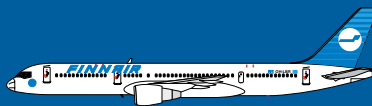
A321

Matkustajapaikkoja 178



MD-11

Matkustajapaikkoja 312-407



B757-200

Matkustajapaikkoja 219



DC-9-51

Matkustajapaikkoja 122



MD-82, MD-83

Matkustajapaikkoja 140-156



MD-87

Matkustajapaikkoja 112



ATR 72

Matkustajapaikkoja 66

Lentokoneet ja huoltotoiminta

Finnairin teknisiä huoltopalveluja tarjoavan yksikön tehtävänä on pitää lentokalusto kunnossa ja säilyttää sen arvo hyvänä. Yksikkö myy palveluitaan myös useille kansainvälisille asiakkaille. Finnair panostaa lentokalustonsa uudistamiseen Euroopan reittiliikenteessä hankkimalla uusia Airbus-koneita. Uuden laivaston avulla voidaan entistä joustavammin vastata kysynnän vaihteluihin.

Teknisten huoltopalvelujen markkinoilla on vallinnut voimakas kilpailu koko vuosikymmenen. Viime vuosina markkinoille ovat tulleet lentokone- ja varsinkin moottorivalmistajat, jälkimmäisten markkinaosuuden ollessa jo yli puolet. Finnairin huoltopalvelujen kilpailuetuna on asiakkaiden tarpeiden mukaisesti räätälöidyt palvelut.

Finnair tarjoaa emoyhtiön lisäksi teknisiä palveluja myös muille lentoyhtiöille. Palvelu koostuu yksittäisistä tarkastuksista ja laitteen korjauksista täyteen palveluun, joka laajimmillaan sisältää asiakasyhtiön teknisen henkilökunnan koulutuksen. Finnairin käytössä olevien ja olleiden koneiden erinomainen tuntemus ovat myös ammattitaitoisen henkilökunnan vahvuuksia.

Tilivuoden ulkoisilta asiakkailta saaduista tuotoista (52 milj. euroa) noin 60 % perustuu monivuotisiin sopimuksiin. Eniten kasvoivat MD-11-koneiden huoltotyöt MD-80 -koneiden asiakashuoltojen vähentyessä.

Lentokaluston huoltoon liittyvät aineostot ja alihankintakulut laskivat 4,3 %. Ulkopuolisten tuotosten kasvun (3 %) takia nettokulut pienenevät.

Finnairin huoltopalvelujen tuottavuus, eli nettokulujen suhde lentotunteihin, laski 1,2 %.

Lentokaluston uudistaminen

Finnair on jatkanut Euroopan reittiliikenteen lentokaluston uudistamisohjelmaansa. Lentokaluston uusiminen parantaa matkustusmukavuutta ja ympäristöystävällisyyttä sekä mahdollistaa tehokkaat reittijärjestelyt. Finnair on tehnyt sopimuksen yhteensä 12 Airbus-koneen hankinnasta ja 24 koneen optiosta. Vuoden 2000 kuluessa käytössä on neljä A321- ja neljä A319-konetta. Laivastoa täydennetään myöhemmin myös A320-koneilla, jotka ovat kooltaan aiempien koneiden välikokoa. Ohjelmaa voidaan lähivuosina kiihdyttää hankkimalla koneita lease-markkinoilta.

Airbus-kalustolla korvataan MD-80 -koneet Euroopan reittiliikenteessä. Airbus koneperheen kolmella konekoolla voidaan entistä joustavammin vastata kysynnän vaihteluihin. Lentomiehistöt on koulutettu lentämään kaikkia tämän koneperheen koneita.

Matkustusmukavuus ja ympäristöystävällisyys paranevat A320-perheen koneiden myötä merkittävästi. Airbus-koneiden polttoaineen kulutus matkustajaa kohden on 20–30 % pienempi kuin edellisen sukupolven koneilla. Tämä merkitsee päästöjen vähenemistä kuljetettua matkustajaa kohden.

Kotimaan liikenne

Finnairin A320-perheen koneista muodostuvaa Euroopan runkolaivastoa käytetään myös kotimaan ruuhkaisimmilla reiteillä. Vähemmän kysytyillä reiteillä käytetään yhä enemmän suihkukoneita. Finnair varusti toukokuuhun 2000 mennessä kaikki kymmenen DC-9 -konettaan melunvaimennusmuutoksilla ja ne täyttävät tällöin 2002 voimaan tulevat tiukemmat melumääräykset. Melunvaimennus- ja muiden muutostöiden kokonaiskustannukset olivat noin 14,6 milj. euroa. Lyhyimmillä ja vähiten kysytyillä reittiväleillä Finnair käyttää polttoainetehokkaita ja ympäristöystävällisiä ATR 72 -koneita, joita on käytössä yhdeksän kappaletta.

Tulevaisuuden näkymät

Finnairin oman laivaston osalta tilivuosi oli jo kolmas peräkkäinen suurten muutostöiden vuosi. Kaupallis-

ten, operatiivisten ja ympäristövaatimusten edellyttämät muutostyöt nykyiseen kalustoon on nyt pääosin tehty. Jatkossa tärkeimmät palvelutasoa nostavat hankkeet kohdistuvat kaukoliikenteessä käytettävien MD-11 -koneiden liikematkustusluokan uusiin.

Uuden konetyypin (A320-koneperhe) vaatima koulutus jatkuu edelleen sitoen noin 3 % kapasiteettista.

Kaluston osalta Teknillisen ryhmän tavoitteena on saavuttaa nykyinen tekninen luotettavuus, täsmällisyystaso ja koneiden käyttöaste pienemmillä yksikkökustannuksilla. Koko yhtiötä koskevat kehityshankkeet tukevat tavoitteiden toteutumista.

Uusien korjausvalmiuksien (A320) kehittämistä ja tuotteistamista ulkopuolisille asiakkaille pyritään nopeuttamaan.

Avainluvut

	1999/00	1998/99
Teknillisten palvelujen myynti ulkopuolisille asiakkaille, MEUR	52,1	50,1
Henkilöstö, keskimäärin	2 342	2 307

Finnairin omassa liikenteessä käytetty lentokalusto 30.6.2000

Konetyyppi	Yhteensä	Omistettu	Rahoitus-leasing	Vuokrattu	Keskimääräinen ikä
A319-112	2	2			0,7
A321-211	4	4			0,8
B757-2Q8	5			5	2,2
MD-11	4	4			7,9
MD-82/83	21	10	2	9	11,4
MD-87	2	2			12,1
DC-9-51	10	10			21,9
ATR 72	9	9			9,5
Yhteensä	57	41	2	14	10,8

Taulukossa mainittujen koneiden lisäksi Finnair omistaa kaksi Airbus A300 ja kaksi Saab 340 -koneita. Koneet on vuokrattu ulos ja niiden ei arvioida enää palaavan Finnairin liikenteeseen. Finnairin omistuksessa olleen lentokaluston tasearvo tilivuoden päättyessä 31.3.2000 oli 646 milj. euroa. Yhtiön arvio lentokaluston markkina-arvosta 31.3.2000 on 875 milj. euroa.

Euroopan runkolaivastona käytettävästä Airbus A320 -perheen 12 koneen tilauksesta oli kesäkuuhun 2000 mennessä toimitettu 6 konetta. Loput 6 konetta toimitetaan lokakuuhun 2001 mennessä. Yhtiöllä on lisäksi 24 koneen lisätilausmahdollisuus. Näiden optiokoneiden toimitukset alkaisivat helmikuussa 2002.

Maapalvelut

Finnairin Maapalvelut -yksikön rooli on merkittävä yhtiön asiakaspalveluimagon vahvistajana. Maapalvelujen toimintaa kehitetään siten, että se kykenee tarjoamaan täsmällistä ja laadukasta asiakaspalvelua kaikissa tilanteissa. Yksikön tarjoamia matkustaja-, kuormaus- ja muita maapalveluja kehitetään asiakas-, prosessi-, talous- ja osaamisnäkökulmista.

Lentomatikustajille tarjottavilla maapalveluilla vaikutetaan asiakaspalvelun kokonaislaatuun sekä toiminnan kustannustehokkuuteen. Tämä näkyy myös työnjaon uudistamisena allianssipartnereiden ja yhteistyökumppanien kesken.

Maapalvelut-yksikkö huolehtii yhteistyössä alihankkijoiden kanssa Finnairin asiakkaista ja heidän matkatavaroistaan sekä rahdin ja postin kuormauksesta. Finnair on ulkoistanut kuormaustoiminnot 13 kotimaan lentoasemalla. Ulkomaan kohteissa Finnair ostaa maapalvelut paikallisilta toimijoilta.

Finnairin Maapalvelujen tavoitteena on tarjota laadukkaita palveluja Finnairin sekä yhteistyökumppaneiden matkustajille kustannustehokkaasti sekä alhaisella virhemarginaalilla. Yksikkö muodostuu Helsingin asemapalveluosastosta, koti- ja ulkomaan reittiasemista sekä maapalvelun tukitoiminnoista. Maapalveluissa työskentelee vakituisesti 1 200 henkilöä. Määrä- ja osa-aikahenkilökuntaa on keskimäärin 250 henkilöä.

Vaikka Finnairin omien asiakkaiden ja lentojen palvelu muodostaa suurimman osan yksikön toiminnasta Helsingin lentoasemalla, myy Maapalvelut-yksikkö maapalveluja Helsingissä myös noin kahdeksalle kymmenelle ulkomaiselle reitti- ja tilauslentoyhtiölle.

Ulkopuolisten asiakkaiden osuus yksikön palvelusta noin 8 milj. matkustajasta ja käsittelemästä noin 144 milj. tavarakilosta oli noin 5 %. Myös kaikilla muilla kotimaan asemilla on valmius ja osaaminen myydä maapalveluja asiakasyhtiöille ja asemat ovatkin palvelleet lukuisia ulkomaisia tilauslentoyhtiöitä kuluneen vuoden aikana.

Strategiset tavoitteet

Finnairin Maapalvelujen strategisena tavoitteena on yksilöllisen asiakaspalvelun tarjoaminen kanta-asiakkuuksien vahvistamiseksi. Lisäksi palvelutuotannossa pyritään hyödyntämään mahdollisimman tehokkaasti allianssien synergiaetuja. Päättyneellä tilikaudella käynnistettiin oneworld-allianssiyhteistyö maapalvelujen osalta. Finnair osallistuu sekä yhteisten palvelumuotojen kehittämiseen että synergiahyötyjen kehittämiseen allianssin jäsenille.

Taloudellisesti yksikön strategisena tavoitteena on maapalvelukustannusten optimointi, alihankkijaverkoston tehokas hallinta ja tuottavuuden kasvu. Tehokas asiakaspalvelu edellyttää myös hyvin koulutettua ja motivoitunutta henkilökuntaa sekä prosessien täsmällisyyttä ja toimivuutta. Yksikkö kehittää toimintatapojaan ennakkosuunnitteluun ja automaation hyödyntämiseen. Prosessien kehittämistä tuetaan yhtiön luotettavalla laatujärjestelmällä sekä selkiyttämällä vastuita. Tämä on osa yhtiön organisaation ja kulttuurin kokonaiskehittämistä.

Kehittämisellä tyytyväisyyttä

Marraskuussa 1999 Finnairin kotiasemalla Helsingissä avattiin uusi keskiterminaali, jonka myötä saatiin erinomaiset tilat ja edellytykset matkustajien lähtöselvityspalvelujen parantamiseksi. Tältä osin palveluja on tehostettu ja samanaikaisesti on kyetty myös tarjoamaan kanta-asiakkaille erityispalveluja.

Lisäksi Finnairin palvelu- ja tuotekehityspanostukset uuden automaation hyödyntämiseen näkyvät asiakaspalvelun paranemisena sekä henkilökunnan työn uusiutumisenä. Muun muassa liputon matkustus tuo lentoasemille uusia toimintamalleja.



Tilikauden näkymät

Tilikauden aikana käynnistettiin yksikön tehokkuutta lisäävä STORM-projekti, jolle on asetettu myös tavoitteeksi merkittävästi parantaa yksikön kannattavuutta. Projektin avulla resurssien käyttöä optimoidaan siten, että Maapalvelut kykenee mahdollisimman tehokkaasti ja asiakaslähtöisesti vastaamaan palvelun kysynnän vaihteluihin. Projektin myötä turvataan myös mahdollisimman tasapuolinen työkuormitus sekä parannetaan henkilökunnan työolosuhteita käyttöönotettavien suunnittelu- sekä työnjoh-tojärjestelmien avulla.

Finnairin henkilökunta on päättäneellä tilikaudella vielä vastannut kuuden Helsingin ulkopuolisen lentoaseman kuormaustoiminnoista. Näiden osalta ulkoistaminen on vaihtoehto, kun haetaan kustannussäästöjä kotimaan toiminnassa. Myös ulkomaan-kohteissa toimivan henkilökunnan käyttö tullaan arvioimaan uudelleen allianssiyhteistyön tuomien mahdollisuuksien mukaan.

Catering ja vähittäiskauppa

Finnair Cateringin myynti oli 129,5 milj. euroa, josta Finnairin sisäinen laskutus oli 65,1 milj. euroa. Finnair Cateringin tehtävänä on tukea ja toteuttaa yhtiön palvelustrategiaa, etenkin lennoilla tapahtuvan asiakaspalvelun korkeaa laatua.

Verottoman myynnin poistuttua 1.7.1999 Euroopan unionin sisäisessä lentoliikenteessä, lennolla tapahtuvaa myyntiä on voitu jatkaa verollisena. Lentotermien verottomissa myymälöissä alkoholi- ja tupakkatuotteiden myyntiä jatkettiin verollisena toisiin EU-valtioihin matkustaville. Kesällä 1999 notkahtanut sekä verollinen että veroton myynti on elpynyt odotettua paremmin sen jälkeen, kun asiakkaiden tietoisuus ostosmahdollisuuksista on lisääntynyt.

Finnair Cateringin tilikauden myynti oli 129,5 milj. euroa, josta Finnairin sisäinen laskutus oli 65,1 milj. euroa. Kokonaismyynti väheni edellisestä vuodesta 5 %. Ulkopuolinen myynti oli 64,4 milj. euroa, josta catering-toiminnan osuus oli 11,8 %. Verovapaan myynnin loppumisesta aiheutuva myynnin lasku on asettunut 40 % tasolle huolimatta siitä, että verottomuus koskee enää noin kolmasosaa asiakkaista. Investoinnit olivat 7,8 milj. euroa.

Ulkomaan lennoille toimitettiin Helsingissä 5,1 milj. ateriala, joista 26 % ulkomaisille asiakasyhtiöille. Kotimaan lennoille toimitettiin 2,2 milj. voileipäateriaa.

Toiminta

Finnair Catering on toiminut tulosyksikkönä vuodesta 1992. Yksikön liiketoimintoja ovat vähittäiskauppa lentoasemilla ja Finnairin lennoilla, alkoholitukku-kauppa, matkustajille lennoilla tarjottavan ruoka-

juoma- ja tarvikepalvelun suunnittelu ja toimittaminen Finnairin koko reittiverkostolle ja myös muille asiakaslentoyhtiöille sekä lentokeittiötoiminta Vantaan lentokenttäalueella. Tulosyksikköön kuuluu myös aterioita lomalennoille tuottava Finnairin tytäryhtiö Finncatering Oy.

Finnairin myymälöitä oli kahdeksalla Suomen lentoasemalla, kilpailijoiden pitämiä myymälöitä oli viidellä lentoasemalla. Säännöllisiä asiakaslentoyhtiöitä oli toimintavuoden päättyessä 18.

Catering panostaa tuotteiden ja tuotantoprosessien turvallisuuteen, mikä on myös tärkeä kilpailukeino kansainvälisillä markkinoilla. Ympäristönäkökohdat liittyvät myös olennaisesti kokonaislaatuun. Cateringillä on oma ympäristöohjelma ja laajaa kierrätystoimintaa.

Henkilöstömäärä tilivuoden aikana oli keskimäärin 799 henkeä (+6,3 %). Kaupan ryhmässä henkilöstö väheni ja catering-toiminnassa kasvoi.

Tärkeimmät tapahtumat

Verottoman kaupan loppumisen seurauksena Finnair sulki neljä maakuntalentoasemien myymälää.

Catering tunnetaan asiakastutkimusten perusteella laadukkaana palvelujen tuottajana, joka on saanut maailmanlaajuista tunnustusta laadukkaana lentävänä viinikellarina. Kesällä 1999 kansainvälinen Business Traveller -lehti palkitsi jälleen Finnairin Business-luokan viinit "Best Cellar in the Sky" -palkinnolla.

Helsinki kulttuuripääkaupunki 2000 -ohjelmaan Finnair osallistuu tarjoamalla koko vuoden ajan Helsingistä lähtevillä lennoilla Business-luokissa suomalaisiin kulttuurihenkilöihin henkilöityvän kulttuurimenun.

Ruokakulttuuria taivaalla

"Lentomatka on minulle aina makumatka. Vaikka määränpäässä on yleensä tiedossa monia makuelämyksiä, lentoateria on aina kiinnostava. On hauska katsella ja tutkia, mitä lentokeittiön kokit ja kylmäköt ovat loihittineet tälle "ilmojen piknik-aterialle". Tunnen Finnairin keittiön toimintaperiaatteen: tarjota huolella valmistettuja makuelämyksiä, jotka edustavat suomalaista ruokakulttuuria, syntyvät kotimaisista raaka-aineista ja noudattelevat vuodenaikojen vaihteluja. Vuoden 2000 Kulttuurimenu-idea onkin mielestäni loistava. Ruoka on myös helppo jutunaihe vierustoverin kanssa", kertoo ruokatoimittaja Anna-Maija Tanttu, yksi Finnairin Taivaallista tarjottavaa -keittokirjan tekijöistä.

"Mutta ateria ilman hyvää viiniä ei olisi täydellinen! Finnairilla on tunnustetusti ilmojen paras viinikellari: business-luokan viinit ja samppanjat ovat monesti saaneet "Best Cellar in the Sky" -palkinnon, viimeksi vuonna 1999. Kokemukseni mukaan myös turistiluokassa tarjottavat viinit edustavat hyvin Finnairin tarkoin valikoitua laatua. Ruoka-alan ihmisenä ymmärrän, mitä haasteita tuo se, että maassa sijaitseva keittiö valmistaa ateriat ravintolalle, joka lentää tuhansien metrien korkeudessa."



Tulevaisuuden näkymät

Seuraavien toimintavuosien painopistealueita ovat cateringliiketoiminnan rakenteen ja tehokkuuden kehittäminen, riittävän lentokeittiökapasiteetin hankkiminen palvelujen laatutason turvaamiseksi sekä toimintaympäristön kehittäminen yhtiön yrityskulttuurin muutokseen tähtäävän arvo-ohjelman mukaisesti. Liiketoimintojen kehittämisessä keskitytään yhtiön ydintoimintoja tukevien toimintojen vahvistamiseen ja nykyisen liiketoiminnan kannattavuuden parantamiseen.

Euroopan sisäisen liikenteen verottoman kaupan loppumisen vaikutukset vakiintuvat kesään 2000 mennessä. Supistuneen myynnin korvaami-

seksi kehitetään myynti- ja tuotevalikoimakonsepteja. Helsingin lentoaseman Finnairin myymälöiden laajentamista ja yhdistämistä tutkitaan.

Euroopan sisäisillä lomalennoilla käynnistetään ennakkotilauspalveluun perustuva alkoholimyyni verollisena. Asiakasystävällinen hintataso saavutetaan suorittamalla verot lentokohteessa. Ennakkotilauksen Euroopan lomalennoilla voi tehdä vain menolennolla Sosiaali- ja terveydenhuollon tuotevalvontakeskuksen kiellettyä yhtiöltä kuvastojen jakelun kotiosoitteeseen verollisessa myynnissä.

Finnair Cateringin ympäristöohjelman sertifiointi toteutetaan syksyllä 2000.

Avainlukuja

	1999/00	1998/99
Myynti, MEUR	129,5	137,2
Catering-toiminta	81,5	75,8
Kaupan ryhmä	48,0	61,4
Henkilöstö	799	752
Catering-toiminta	569	514
Kaupan ryhmä	230	238

Tilinpäätös

1.4.1999–31.3.2000

Sisältö

Hallituksen toimintakertomus	52
Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet	60
Konsernin tuloslaskelma	62
Konsernitase	63
Konsernin rahoituslaskelma	64
Finnair Oyj:n tuloslaskelma	65
Finnair Oyj:n tase	66
Finnair Oyj:n rahoituslaskelma	67
Tilinpäätösten liitetiedot	68
Finnair Oyj:n osakkeet ja omistussuhteet	76
Hallituksen esitys voittovaroista	78
Hallintoneuvoston lausunto	78
Tilintarkastuskertomus	79
Taloudellinen kehitys 1995–2000	80
Tunnuslukujen laskentaperiaatteet	81
Finnairin liikennetietoja	82

Tilinpäätös 1.4.1999–31.3.2000

Hallituksen toimintakertomus

Finnairin toiminnallisessa kannattavuudessa tapahtui käänne parempaan tilikauden toisella puoliskolla.

Toimialan yleinen kannattavuus on kuitenkin edelleen heikentynyt. Lentoyhtiöt ovat keskimäärin kasvattaneet liikenteen tarjontaa voimakkaasti samalla kun kustannusten nousu on jatkunut. Lentoyhtiöiden välisessä kilpailussa jatkui allianssikehitys. Finnair liittyi syyskuussa 1999 viiden merkittävän kansainvälisen lentoyhtiön perustamaan oneworld-allianssiin. Allianssi vahvistaa Finnairin asemaa Pohjois-Euroopassa sekä mahdollistaa kustannusten karsimisen synergieitoa hyödyntäen.

Kirstyneestä kilpailusta huolimatta Finnair pystyi säilyttämään 57 %:n markkinaosuutensa kansainvälisessä reittiliikenteessä. Matkustajakäyttöaste aleni 3,4 %-yksiköllä tilikauden aikana, mikä kohonneiden polttoainekustannusten ohella heikensi kannattavuutta. Yksikkötuotto kuitenkin parantui muun muassa liikematkustusluokkaan myytyjen matkojen kasvettua 12,9 %.

Toiminnallisen tuloksen heikkeneminen aiheutui osin konsernin ulkopuolisista tekijöistä kuten polttoainehintojen noususta 41,4 % ja verovapaan myynnin lopettamisesta Euroopan unionin jäsenmaiden alueella. Finnair-konsernin tilikauden voitto oli kuitenkin edellisvuotta suurempi johtuen pääasiassa käyttöomaisuuden myyntivoitoista ja satunnaistuloista.

Alkaneella tilikaudella Finnair panostaa edelleen kustannustehokkuuteen sekä toiminnan kehittämiseen. Yhtiö sopeuttaa tarjontaa vastaamaan kysyntää. Laivaston yhtenäistämistä jatketaan, jonka myötä kyetään uudelleenorganisoimaan myös reittitarjontaa. Konsernirakenteen, organisaation ja toimintaprosessien jo alkannutta kehittämistä tehostetaan kuluvalle tilikaudella.

Lentoliikenteen kehitys ja markkinatilanne

Lentoliikenne kasvoi maailmassa vuonna 1999. Euroopan lentoyhtiöiden yhteisjärjestön AEA:n jäsenyhtiöiden lentoliikenteen henkilökilometrimäärä kasvoi kansainvälisessä reittiliikenteessä keskimäärin 7,4 % edellisestä vuodesta. Rahtitonnikilometrien määrä nousi 4,2 %. Matkustajaliikenteen keskimääräinen käyttöaste laski 0,5 %-yksiköllä 71,4 %:iin.

Finnairin lentoliikenteen kysyntä kasvoi, mutta kasvu hidastui edelliseen vuoteen verrattuna. Kertomusvuonna myydyt henkilökilometrit kasvoivat 0,2 % ja myydyt tonnikilometrit 0,6 %. Koko liikenteen matkustajamäärä kasvoi 4,0 % (4,5 %). Kuljetetun rahdin ja postin yhteismäärä kasvoi 6,2 % edellisestä vuodesta (-5,0 %).

Matkustajakäyttöaste heikkeni selvästi edellisestä vuodesta 68,8 %:iin (-3,4 %-yksikköä). Kokonaiskäyttöaste aleni 58,1 %:iin (-1,6 %-yksikköä).

Maaliskuun 2000 lopussa päättyneen tilivuoden aikana Finnairin reittiliikenteen henkilökilometrikysyntä kasvoi 5,6 %. Lomaliikenteen kysyntä laski 7,2 % siihen kohdistuneen kovan kilpailun seurauksena.

Suomen kansantalouden voimakkaalla kasvulla oli myönteinen vaikutus Finnairin liikematkustusluokan kysynnän kehitykseen. Kasvu oli erittäin vahva koko tilivuoden ajan. Liikematkustusluokan tuoteperannukset vaikuttivat myönteisesti Euroopan, Pohjois-Atlantin ja Kaukoidän liikenteeseen. Ulkomaan reittiliikenteessä liikematkustusluokan kysyntä kasvoi vuositasolla 12,9 %, ylittäen selvästi turistiluokan kysynnän kasvun, joka oli 3,5 %.

Finnairin Euroopan reittiliikenteessä henkilökilometrikysyntä kasvoi 10,0 % ja tarjonta 15,4 %. Edellisen vuoden lennonjohtajien lakko vaikuttaa osittain muutosprosentteihin. Finnairin uusien Airbus 320 -sarjan lentokoneiden käyttöönotto lisäsi tarjontaa Euroopan runkoreiteillä. Laivastouudistuksen keskeisenä osana oleva uusi Airbus-laivasto tehostaa lentokoneiden yhteiskäyttöä ja parantaa kilpailukykyä Euroopan reiteillä.

Finnairin Atlantin reittiliikenteessä kysyntä henkilökilometreissä mitattuna laski 2,1 %. USA:n ja Venäjän välisen matkustuksen väheneminen vaikutti negatiivisesti matkustajamääriin. Kaukoidän reittiliikenteen kysyntä kasvoi 0,7 %. Osa reittiliikennetarjonnasta siirrettiin Pohjois-Atlantilta Kaukoidän reiteille kysynnän lisääntyneenä siellä enemmän. Kannattavuuden lisäämiseksi ja kilpailukykyyn parantamiseksi on tarjontaa kuluvalle vuoden aikana entisestään keskitetty lisäämällä lentovuorojen määrää kaukoreittien pääkohteisiin ja lopettamalla eräitä huonosti kannattavia reittejä.

Kotimaan reittiliikenteen kysyntä kasvoi 10 %, tarjonnan kasvu puolestaan oli 16,8 %. Edellisen vuoden lakon vaikutus on nähtävissä muutosprosentteista. Kotimaan liikenteessä Finnair lopetti oman liikenteen Saab 340 koneityypillä ja laajensi samalla yhteistyötä ruotsalaisen Golden Air lentoyhtiön kanssa, joka operoi eräitä kotimaan reittejä omalla taloudellisella vastuullaan. Joidenkin Saab-reittien lentäminen ATR 72 -koneityypillä johti kokonaistarjonnan lisäykseen.

Koko tilivuoden osalta Finnairin markkinaosuus Suomen kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärästä säilyi ennallaan ja oli noin 57 %. Finnairin markkinaosuus Euroopan liikenteessä on noin 54 % ja kauko-

liikenteessä noin 97 %. Kotimaan liikenteessä Finnairin markkina-asema on edelleen vahva ja markkinaosuus noin 98 %. Lomaliikenteessä, joka sisältää tilauslennot ja reittiliikenteen niin sanotut lomareitit, markkinaosuus laski 84 %:iin (n. 3 %-yksikköä).

Finnairin asemaa Pohjois-Euroopassa vahvisti yhtiön liittyminen oneworld-allianssin täysjäseneksi 1.9.1999, jolloin yhtiön asiakkaat saivat käyttöönsä kaikki allianssin tarjoamat palvelut ja edut. Jäsenyys oneworld-allianssissa sekä yhteistyö muiden lentoyhtiöiden kanssa näkyi Finnairin tuloksessa kasvaneina tuottoina, kustannussäästöinä, optimoituna tarjontana ja aikatauluina sekä kasvaneena markkinapeittona ja asiakasuskollisuutena. oneworld-allianssin tuoma myynnin lisäys oli noin 24 milj. euroa tilikaudella 1999/00.

Viimeisen vuoden aikana on tapahtunut myös eräitä muutoksia kansainvälisissä lentoyhtiöiden alliansseissa. oneworld-allianssin uusiksi jäseniksi ke-sällä 2000 tulevat Aer Lingus ja LanChile samalla kun Canadian Airlines puolestaan jää pois oneworld-yhteis-työstä Air Canadan ostettua yhtiön.

Finnair Plus kanta-asiakasohjelman kasvu jatkui. Kasvu tilikauden aikana oli 19,2 % ja jäseniä 31.3.2000 oli noin 290 000.

Reittiliikenteen täsmällisyys kehittyi positiivisesti ja päättyneellä tilikaudella täsmällisyys nousi 86 %:iin (81,6 %). Kalenterivuonna 1999 Finnairin reittiliikenteen täsmällisyys oli Euroopan paras. Alan yleistilanne on kuitenkin edelleen heikentynyt, mikä on merkinnyt huo-

mattavia lisäkustannuksia kaikille lentoyhtiöille ja pal-velutason heikentymistä.

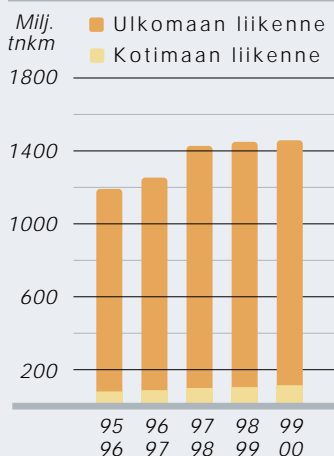
Konsernirakenteen muutokset

Finnair on käynnistänyt konsernirakenteen, organisaat-ion ja toimintaprosessien kehittämisen. Ensi vaiheen tavoitteena on luoda itsenäisemmin toimivia liiketoimin-tayksiköitä, mikä mahdollistaa myös kannustinjärjestel-mien kehittämisen. Tavoitteena on parantaa henkisen ja aineellisen pääoman tuottavuutta ja luoda kokonaisuuksia, joiden tulokset ovat mitattavissa.

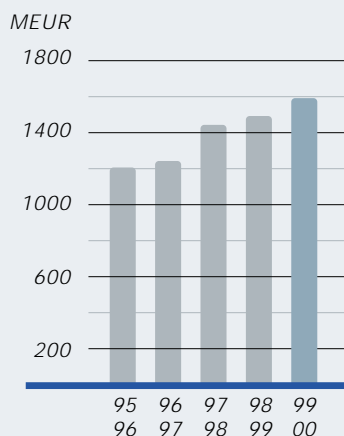
Finnair keskittyy strategiansa mukaisesti ydinliike-toiminnan kehittämiseen. Valmismatkatoiminnassa Finnair keskittyy vahvan Aurinkomatkat-tytäryhtiönsä kehittä-miseen sekä kilpailukyvyyn parantamiseen lomalentotoi-minnoissa. Oy Finnmatkat-Finntours Ab:n koko osake-kanta myytiin Thomson Travel-ryhmään kuuluvalla ruot-salaiselle Fritidsresor Holding Ab:lle. Aiesopimus tehtiin marraskuussa 1999 ja 17 milj. euron kauppasumma maksettiin kilpailuviraston hyväksytyä kaupan huhti-kuussa 2000. Toteutunut myyntivoitto kaupasta oli yli 16 milj. euroa. Finnmatkojen liikevaihto tilikaudella 1999/2000 oli 78,4 milj. euroa ja yhtiön henkilöstön määrä oli keskimäärin 128. Fritidsresor-ryhmällä ja Finnairilla on monivuotinen sopimus Finnairin lomalento-jen käyttämisestä.

Finnairin ydintoiminnan kehittämisstrategian mu-kaisesti Finnair myi 60 %:n enemmistöosuuden Helsinki-Vantaan lentokentällä ravintolapalveluita harjoittavasta Finnair Gateway Ravintolat Oy:stä. Ostaja oli sveitsiläi-

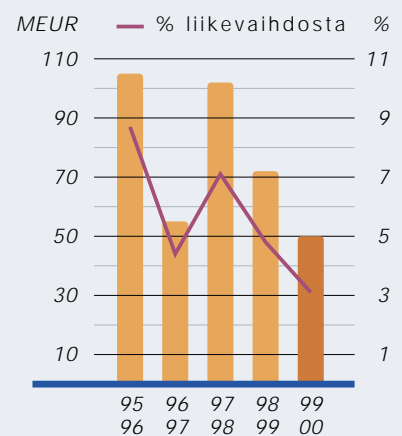
Myydyt tonnikilometrit



Liikevaihto



Liikevoitto



seen SAirGroupin SAirRelations divisioonaan kuuluva Gourmet Nova -yhtiö. SAirRelations on maailmassa toiseksi suurin lentoyhtiöille catering-palveluja tarjoava yhtiö ja panostaa vahvasti Gourmet Nova -yhtiön kautta myös lento- ja juna-asemaravintolapalveluihin. Vähemmistöosakkaana Finnair osaltaan turvaa kotikenttänsä laadukkaat ravintolapalvelut.

Taloudellinen tulos

Katsauskauden liikevaihto oli 1 592,9 milj. euroa (1494,1 milj. e). Liikevaihto kasvoi 6,6 % (3,4 %). Toimintakulut kasvoivat 9,6 % (5,5 %). Toimintakulujen kasvu ilman polttoainekuluja oli 7,4 %. Liikevoitto oli 49,8 milj. euroa (71,7 milj. e). Tilikauden voitto oli 59,7 milj.euroa (57,7 milj. e).

Vaikeista ulkoisista tekijöistä huolimatta kannattavuuden heikkeneminen saatiin pysäytettyä tilikauden toisella puoliskolla, mikä oli tilikauden aikana käynnistetyt FinSmart-ohjelman ensivaiheen tavoite. FinSmart-ohjelman tavoitteena on saavuttaa vuonna 2002 alkavalla tilikaudella 100 milj. euron tulostaso rahoituserien jälkeen. FinSmart-ohjelma on jatkoa vuonna 1997 käynnistetylle Ohjelma2-nimiselle hankkeelle. Sen tavoitteena oli kolmen vuoden aikana toteuttaa sellaisia toiminnallisia ja rakenteellisia toimenpiteitä, joilla lisätään tuottoja, alennetaan kustannuksia ja tehostetaan kapasiteetin käyttöä.

Liikevoittoon sisältyvät liiketoiminnan muut tuotot olivat 42,3 milj. euroa. Niihin sisältyy käyttöomaisuuden myyntivoittoja lentokalustosta 2,1 milj. euroa sekä hotelli- ja ravintolatoimintaa harjoittaneen Nordic-Hotel Oy:n ja Helsinki-Vantaan lentokentällä ravintolatoimintaa harjoittavan Finnair Gateway Ravintolat Oy:n osakkeiden myyntivoitoista yhteensä 16,9 milj.euroa. Lisäksi liiketoiminnan muihin tuottoihin sisältyy myyntivoitto Finnairin omistamista tietoliikenneyhtiö Equantin osakkeista, joista yhtiö myi kolmasosan tilikauden aikana. Edellisenä vuonna liiketoiminnan muut tuotot olivat 24,5 milj. euroa ja ne sisälsivät 11,8 milj. euroa lentokaluston myyntivoittoja.

Satunnaisesti sisältyy nettotuottoina 28,5 milj. euroa käyttämättä jäävien lentodokumenttien tuloutuskäytännön uudistamisesta johtuen. Finnair on uudistanut käyttämättä jäävien lentodokumenttien tuloutuskäytäntöä vastaamaan paremmin muuttunutta asiakaskäyttäytymistä.

Lentokuljetustuotot myytyä tonnikilometriä kohden nousivat 8,9 %. Hyvä yksikkötuoton kehittyminen selittyi osin sillä, että volyymikasvu painottui reittili-

kenteeseen samalla kun liikematkustusluokan kasvu oli vahvaa. Tärkeimmät euron ulkopuoliset myyntivaluutat Yhdysvaltain dollari, Ruotsin kruunu, Englannin punta ja Japanin jeni vahvistuivat tilikauden aikana merkittävästi. Toteutetut hinnankorotukset sekä erityispanostukset esimerkiksi suurasiakassopimusten määrän kasvattamiseksi vaikuttivat myös poikkeuksellisen vahvaan yksikkötuoton kehitykseen. Yksikkötuottojen kehitys oli erityisen myönteistä kotimaan ja Kaukoidän liikenteessä.

Lentotoiminnan toimintakulut tarjottua tonnikilometriä kohden eli yksikkökulut nousivat 6,8 % edellisestä vuodesta. Merkittävin kasvu tapahtui polttoainekuluissa, jotka nousivat 41,4 % eli 39,5 milj. euroa. Yksikkökulujen nousu ilman polttoainekuluja oli 4,3 %. Polttoainekulujen osuus lentotoiminnan toimintakuluista nousi 9,6 %:iin kun niiden osuus edellisena vuonna oli 7,5 %. Polttoainehinta on sidottu USD-kurssiin, joka oli suhteessa Suomen markkaan tilikaudella keskimäärin 14 % korkeampi kuin edellisena vuonna. Finnair on vuoden 2000 loppuun asti suojannut 33 % arvioituista polttoaineostoista keskihintaan USD 237/tonni.

Henkilöstökulut olivat 453,6 milj. euroa ja ne nousivat 3,9 % edellisestä vuodesta. Palkat nousivat 5,4 % ja henkilösivukulut laskivat 1,1 %. Henkilöstökulujen osuus kaikista toimintakuluista laski 28,6 %:iin, kun ne edellisellä tilikaudella olivat 30,1 %. Henkilöstökuluihin sisältyi 4,5 milj. euroa kuluja yhtiön kansainvälisen myyntiorganisaation uudelleenorganisointiin liittyen.

Investoinnit Airbus A320 -koneperheeseen vaikuttivat poistojen kasvuun 25 %:lla edelliseen vuoteen verrattuna. Poistoihin sisältyi 7,3 milj. euroa ylimääräisiä poistoja lentokalustosta. Huolimatta kasvaneista nettokorkokuluista, nettorahoituserät olivat positiiviset 6,7 milj. euroa, johtuen valuuttasuojauksista saaduista kurssivoitoista. Nettorahoituseriin sisältyi 8,1 milj. euroa operatiivisen liiketoiminnan suojaamisesta aiheutuneita kurssivoittoja. Edellisellä tilikaudella nettorahoituserät olivat positiiviset 1,2 milj. euroa.

Tulos osaketta kohden oli 0,37 euroa (0,65 e). Oma pääoma osaketta kohden oli 6,81 euroa (6,36 e). Sijoitetun pääoman tuotto oli 9,1 %, mikä alittaa 0,3 %-yksiköllä arvioidun painotetun oman pääoman ja korollisen vieraan pääoman keskikustannuksen (WACC 9,4 %).

Konsernin eri toimialojen kehitys

Lentotoiminnan liikevaihto kasvoi 7,2 % mutta liikevoitto laski 25 % edellisestä vuodesta. Lentotoiminnan tuloskehitykseen vaikuttivat etenkin käyttöasteen merkit-

tävä aleneminen sekä polttoainekustannusten voimakas nousu. Verovapaan myynnin lopettaminen Euroopan unionin alueella on heikentänyt tulosta noin 12,8 milj. eurolla heinäkuusta 1999 lähtien. Lentotoiminnan taloudellisiin lukuihin sisältyy myös lentokoneiden huoltopalvelut, maapalvelut ja emoyhtiö Finnair Oyj:n catering-toiminnot mukaan lukien verollinen ja veroton myynti.

Matkatoimistoalan liikevaihto kasvoi 3,3 % ja liikevoitto laski 10,5 %. Liikenneyhtiöiden leikattua matkatoimistojen provisioita tulos muodostuu entistä enemmän asiakkailta perittävistä palvelupalkkioista ja liikeasiakkaiden kanssa sovitusta Management Fee -sopimuksista ja palvelupaketeista.

Myyntipalkkioiden supistuminen edellyttää matkatoimistoilta toiminnan tehostamisen jatkamista. Tietotekninen kehitys luo uusia kilpailevia jakelukanavia ja matkatoimistot sopeuttavat toimintaansa muuttuviin olosuhteisiin. Finnair-konsernin matkatoimistot ovat laajentaneet palveluitaan ottamalla käyttöön asiakasyrityksille kehitettyjä matkahallintaprosessien järjestelmiä.

Valmismatkatoiminnan liikevaihto kasvoi 8,3 % ja liikevoitto laski 97,6 %. Lukuihin ei sisälly lomalentotoiminnan liikennetuottoja, vaan ne sisältyvät lentotoiminnan lukuihin. Valmismatkatoiminnassa jatkuu edelleen keskittyminen kohti suurempia ja globaalisti toimivia yrityksiä, joilla on myös omaa lentokapasiteettia.

Muihin toimialoihin sisältyvät merkittävät yritykset ovat Amadeus Finland Oy, Finnacatering Oy ja joulukuuhun 1999 asti konserniin kuulunut Finnair Gateway Ravintolat Oy. Muiden toimialojen liikevaihto laski 5,9 % ja

liikevoitto 0,8 %.

Henkilöstö

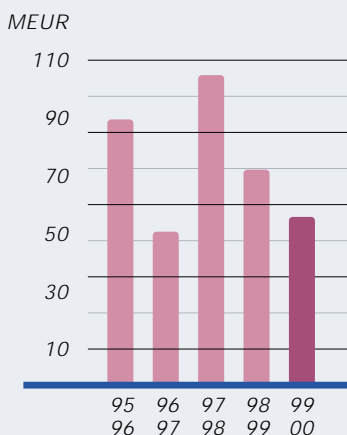
Konsernin koko henkilöstömäärä oli tilikauden aikana keskimäärin 11 462, mikä oli 198 henkilöä enemmän kuin edellisenä vuonna. Henkilöstön keskimääräinen lukumäärä oli 1,8 % korkeampi kuin edellisenä vuonna. Emoyhtiön keskimääräinen henkilömäärä oli 9 214, missä oli kasvua 176 henkilöä. Tilikauden lopussa henkilöstön määrä konsernissa oli 11 095. Merkittävin syy konsernin henkilömäärän vähenemiseen 31.3.2000 mennessä oli enemmistön myynti Finnair Gateway Ravintolat Oy:stä, jossa oli työntekijöitä vuoden 1999 lopussa noin 170. Emoyhtiö Finnair Oyj:n henkilömäärä 31.3.2000 oli 8 985, mikä oli 115 henkilöä vähemmän kuin vuotta aiemmin.

Lentotoimintaa harjoittavan emoyhtiö Finnair Oyj:n henkilöstön tuottavuus tarjottua tonnikilometriä kohden nousi 2 %. Tuottavuuden kasvu selittyi osin helmimaaliskuussa 1999 olleella Suomen Ilmailulaitoksen lennonjohtajien lakolla, jonka aikana Finnair supisti merkittävästi kotimaan ja Euroopan liikenteen tarjontaansa.

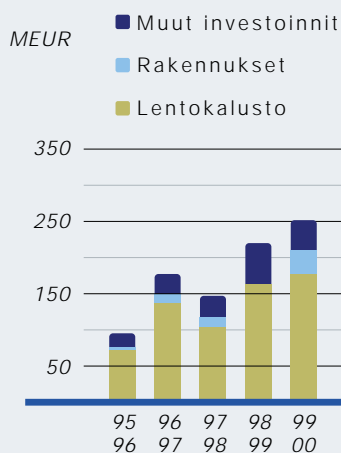
Ammattijärjestöjen kanssa on vuoden 2000 ensimmäisen neljänneksen aikana solmittu työehtosopimukset, joista osa on yksivuotisia ja osa kolmevuotisia. Sopimusten kustannusvaikutus ensimmäisenä vuotena vaihtelee välillä 2,0 – 3,1 %.

1.4.2000 alkaneelle tilikaudelle on luotu ensimmäistä kertaa osaa järjestöjä koskeva kannattavuuden

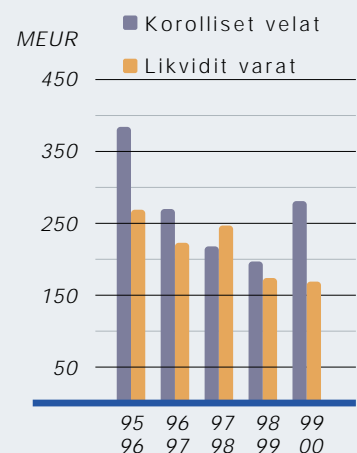
Tulos ennen satunnaiseriä ja veroja



Bruttoinvestoinnit



Korolliset velat ja likvidit varat



ja kustannustehokkuuden kehittämiseen sekä asiakas-palvelun parantumiseen liikenteen täsmällisyyden myötä tähtäävä kannustinpalkkiojärjestelmä.

Yhtiössä on myös uudistettu 1.4.2000 alkaneelle tilikaudelle voittopalkkiojärjestelmä, joka mahdollistaa koko henkilöstön osallistumisen yhtiön tuloksen, sijoitetun pääoman tuoton sekä henkilöstökulujen perusteella maksettavaan voittopalkkioon. Voittopalkkio maksetaan henkilöstörahastolle, joka on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Katsauskaudelta 1999/2000 henkilöstölle suoritettavan voittopalkkion edellytykset eivät toteutuneet.

Investoinnit

Tilikauden aikana jatkui lentokone-laivaston yhtenäistäminen ja uudenaikaistaminen. Investointiohjelman myötä käytössä olevien konetyyppien määrä vähenee, laivaston käyttö tehostuu, toimintakuluissa saavutetaan säästöjä ja Finnairin kilpailukyky erityisesti liikematkustusluokan osalta vahvistuu.

Konsernin kokonaisinvestoinnit olivat ilman ennakkomaksuja 251,8 milj. euroa (220,1 milj. e). Lentokalustohankinnat olivat varaosineen, laitteineen ja muustoinneen 176,4 milj. euroa (162,6 milj. e). Hankintoihin sisältyy yhden Airbus A321- ja kahden Airbus A319-koneen hankinnat sekä melunvaimennus-asennukset kahdeksaan DC-9-50-koneeseen. Investoinnit rakennushankkeisiin olivat 33,4 milj. euroa (16,0 milj. e) ja muuhun käyttöomaisuuteen 42,0 milj. euroa (41,5 milj. e).

Rahoitus

Huolimatta kannattavuuden laskusta, pysyi toiminnallinen kassavirta lähes edellisen vuoden tasolla. Tulorahoitus ilman satunnaiseriä oli 146 milj. euroa (148 milj. e) ja liiketoiminnan nettokassavirta osaketta kohden 1,99 euroa (2,00 e).

Omavaraisuusaste oli tilikauden päättyessä 42,1 % (44,4 %). Konsernin korollinen nettovelka oli 112 milj. euroa (23 milj. e). Pitkäaikaisten velkojen kasvu johtuu pääosin Airbus A320-koneperheen lentokonehankinnoista, jotka rahoitettiin aiemmin solmitulla 250 milj. USD-määräisellä lentokonerahoituslimiitillä, johon yhdistettiin myös Ranskan, Saksan ja Englannin vientirahoituslaitosten tukemat lainat. Velkaantumisaste (gearing) oli 19,4 % (4,3 %). Korollisten velkojen keski-korko tilikauden lopussa oli 4,3 % (4,0 %).

Konsernin maksuvalmius säilyi edelleen vahvana.

Finnair Oyj:llä on edelleen käytettävänä myös vuoden 2004 lopussa erääntyvä 250 milj. USD-määräinen yleis-rahoituslimiitti, jota ei tilikauden loppuun mennessä oltu käytetty lainkaan.

Osakkeet ja osakepääoma

Tilikauden aikana Finnair Oyj:n osakkeen ylin kurssi Helsingin Pörssissä oli 5,49 euroa ja alin kurssi 3,95 euroa. Yhtiön osakekannan markkina-arvo 31.3.2000 oli 334,7 milj. euroa. Tilivuoden alussa markkina-arvo oli 411,0 milj. euroa. Osakkeita vaihdettiin Helsingin Pörssissä 17,4 miljoonaa kappaletta (20,1) vaihtoarvoltaan 81 milj. euroa (129,8 milj. e). Katsauskauden lopussa Suomen valtio omisti yhtiön osakkeista 58,4 % ja ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen osuus oli 19 %. Osakkeenomistajien lukumäärä oli yhteensä 8 272 (8 478).

Finnair Oyj:n rekisteröity osakepääoma sekä tilikauden alussa että päättyessä oli 423 695 490 mk vasta-arvoltaan 71,3 milj. euroa ja osakkeiden lukumäärä 84 739 098. Liikkeellä olevien vaihtovelkakirjojen vai-doilla osakemäärä voi vielä nousta enintään 924 381 kappaleella ja osakepääoma 0,8 milj. euroa. Yhtiön hallituksella ei ole voimassaolevia valtuuksia osakepääoman muuhun korottamiseen.

Yhtiön hallintoneuvoston ja hallituksen jäsenet sekä pääjohtaja omistivat 31.3.2000 yhteensä 33 228 osaketta, mikä on 0,04 % (0,016) koko osakemäärästä ja äänivallasta.

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous päätti kokouksessaan 25.8.1999 jakaa tilikaudelta 1998/1999 osinkoa 1,50 mk (0,25 euroa) osakkeelta.

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja -näkömät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon. Hallitus esittää tilikaudelta 1999/2000 maksettavaksi osingoksi 1,50 mk (0,25 euroa) osakkeelta, mikä on 68 % osakekohtaisesta tuloksesta. Osinkoesityksen tasossa on huomioitu tilikauden poikkeukselliset tuotot ja kannattavuuden paraneminen.

Muutoksia hallinnossa

Hallitus on tehnyt esityksen yhtiökokoukselle yhtiöjärjestyksen muuttamiseksi siten, että yhtiön tilikausi olisi jatkossa kalenterivuosi. Mikäli esitys hyväksytään, merkitsee se sitä, että 1.4.2000 alkanut tilikausi on vain yhdeksän kuukauden mittainen.

Finnair Oyj:n yhtiökokous valitsi 25.8.1999 pide-

tyssä varsinaisessa yhtiökokouksessa hallintoneuvoston uusina jäseninä puoluesihteerinä Matti Kankareen erovuorossa olleen ekonomi Pekka Kivelän tilalle ja vuonna 2001 päättyvälle kaudelle kansanedustaja Juha Korkea-ajan europarlamentaarikko Mikko Pesälän erottua hallintoneuvostosta. Muut erovuorossa olleet hallintoneuvoston jäsenet ja entiset tilintarkastajat valittiin uudelleen.

Finnair Oyj:n hallintoneuvosto valitsi 1.4.2000 alkaen kolmivuotiskaudeksi yhtiön hallitukseen uudestaan sen entiset jäsenet valtioneuvos Harri Holkerin, vuorineuvos Jaakko Ihamuotilan, hallituksen puheenjohtaja Robert G. Ehrnroothin, hallitusneuvos Samuli Haapasalon, toimitusjohtaja Ari Heiniön, kauppaneuvos Raimo Hertton, toimitusjohtaja Seppo Härkösen ja laatujohtaja Helena Terhon. Suurlähtetilas Eva-Christina Mäkeläinen oli ilmoittanut, ettei ole enää käytettävissä uutta hallitusta valittaessa eikä hänen tilalleen valittu uutta hallituksen jäsentä.

Finnair-konsernin johdossa toteutettiin vuoden 1999 jälkipuolella organisaatiouudistus, jonka tavoitteena on luoda selkeitä vastuu- ja tehtäväkokonaisuuksia ja sen myötä saavuttaa parempi mitattavuus, tehokkuus ja tuottavuus.

Ympäristöasiat

Finnairin tilivuosi 1999/2000 oli ympäristönsuojelutoimintojen osalta tapahtumarikas. Siihen kuuluivat ekotehokkuutta lisäävät laivastomuutokset, ympäristölupa-

projekti ja lupavelvoitteiden mukaiset maaperäselvitykset.

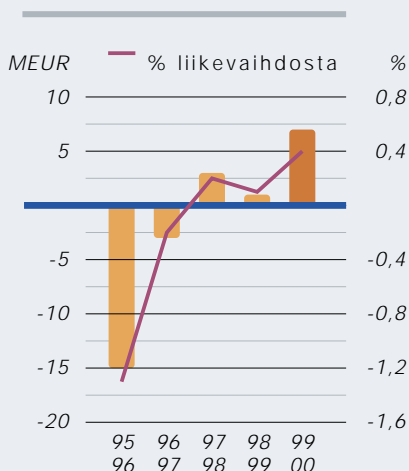
Finnair noudattaa kansainvälisen siviili-ilmailuorganisaation ICAO:n ympäristösäännöksiä ja paikallisia viranomais määräyksiä. Yhtiö osallistuu aktiivisesti kansainvälisen lentoyhtiöjärjestön IATA:n ja eurooppalaisen lentoyhtiöjärjestön AEA:n ympäristöryhmien työhön. Lisäksi Finnair on osallistunut pohjoismaisen ministeri-työryhmän asettaman lentoliikenteen ympäristökysymyksiä ratkovan ryhmän työskentelyyn.

Tilivuoden aikana Finnair hankki laivastoonsa kolme A320 -perheeseen kuuluvaa konetta, joiden moottorivalinnat perustuvat ympäristön parhaiten huomioonotettavaan teknologiaan. Meluvaimennusasetukset DC-9-50 -koneisiin alentavat näiden koneiden melutasoa noin 7 desibeliä, mikä vähentää merkittävästi melutasoa Helsinki-Vantaan lentokentän lähialueilla. Lentokonekorjaamon jätevedenkäsittelylaitoksen uusiminen oli myös mittava ympäristöinvestointi.

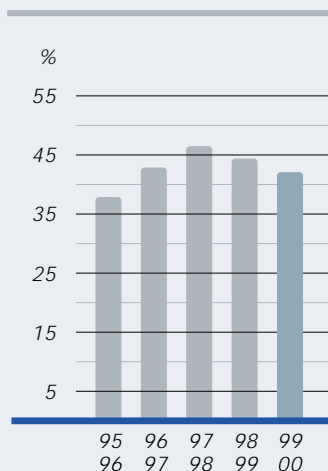
Finnair ja vuosi 2000

Koko lentoliikenteen alalla suhtauduttiin vakavasti mahdollisiin tietojärjestelmien vuosi-2000-ongelmiin. Finnairin Vuosi-2000-projektin tavoitteena oli varmistaa tietojärjestelmien, palvelujen ja koko liiketoiminnan häiriötön jatkuminen yli vuosituhannen vaihteen. Tavoite toteutui hyvin sekä Finnairissa että koko lentoliikenteen alalla.

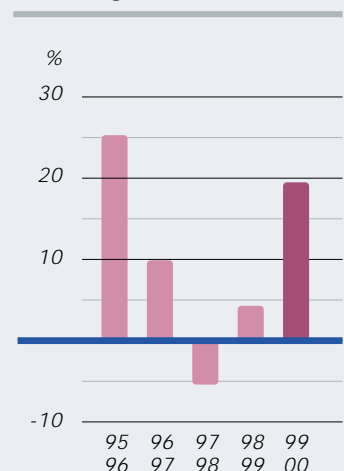
Rahoitustuotot ja -kulut



Omavaraisuusaste



Velkaantumisaste (Gearing)



Lähiajan näkymät

Konsernin operatiivisen tuloksen arvioidaan paranevan tilikautena 2000/2001, vaikka polttoaineen hintataso jäisikin nykyiselle, viimevuotista selvästi korkeammalle tasolle. Tulokset kehityksen kannalta oleellisia tekijöitä ovat tehokkaampi lentokonekapasiteetin käyttö, reitti-verkostoon ja aikatauluihin tehdyt muutokset sekä keskimääräisen yksikkötuototason säilyminen. Merkittävä tarjonnan pudotus merkitsee alkaneella tilikaudella sitä, että yksikkökustannukset nousevat edelleen, mutta käyttöasteen arvioidaan kuitenkin nousevan noin 3 %-yksikköä.

Finnair sopeuttaa lentoliikenteen tarjontaansa vastaamaan paremmin kysyntää. Liikenteen kokonais-tarjontaa tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna supistetaan noin 2 % jaksolla huhtikuu 2000 – maaliskuu 2001. Reittiliikenteen kysynnän kasvun uskotaan jatkuvan edelleen etenkin Euroopassa ja kotimaan liikenteessä. Myös rahtikapasiteetin kysynnän uskotaan kehittyvän myönteisesti päämarkkina-alueiden vahvan talouskasvun edelleen jatkuessa. Lomaliikenteen markkinaosuuden ennustetaan nousevan, koska ulkomaiset valmis-matkayhtiöt ovat vähentäneet omaa lentokapasiteetti-aan Suomen markkinoilla.

Finnair toteuttaa kokonaisvaltaisen yritysidentiteettinsä uudistusprojektin. Yrityksen visuaalinen ilme yhdenmukaistetaan globaalisti Finnair-brandin kulmakiiviin eli turvallisuuteen, luotettavuuteen, suomalaisuuteen ja raikkauteen perustuen. Työ etenee asteittain ja näkyy kaikkialla kuten yritystunnuksessa, viestinnässä,

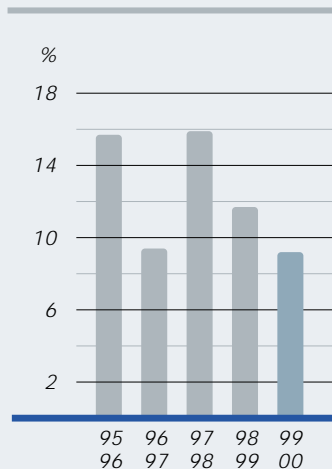
lentokoneissa, loungeissa, virka-asuissa ja ruokailuvälineissä.

Sähköiseen kaupankäyntiin tarkoitettuja uusia jakelijärjestelmiä kehitetään edelleen sekä Internet- että WAP-tekniikkaa hyväksikäyttäen. Liputon lento -konseptiin perustuva "MultiFlye" -tuote, jonka läpimurto on odotettavissa alkaneena vuonna, on tarkoitettu liikematkustukseen. Viime hetken paikkojen myynnin mahdollistava "Äkkilähdöt" on puolestaan kohdistettu lomamatkustukseen Suomen markkinoille. Kokemuksensa ja johtaviin tekniikkaa kehittäviin yrityksiin ja yliopisto-maailmaan luomiensa suhteiden ansiosta Finnair on saanut vastuun oneworld-allianssin yhteisistä kehityshankkeista langattoman verkkokaupan alueella. Finnair on keväällä 2000 liittynyt johtavien eurooppalaisten lentoyhtiöiden yhteisen matkailuportaalin perustamishankkeeseen.

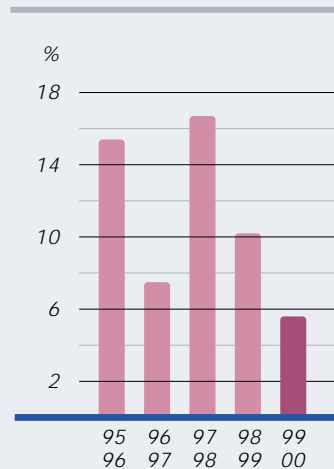
Finnairilla on aktiivinen rooli oneworldissa. Yhtiö osallistuu useisiin oneworld-allianssin kehityshankkeisiin, mm. yhteisten handling-sopimusten tekemiseen ja yhteisostojen hyödyntämiseen. Finnair pystyy jatkossa laajentamaan myös asiakkaille suunnattavien palveluiden määrää, kun allianssiin kesällä 2000 liittyy uusia lentoyhtiöitä. Finnair vahvistaa osaltaan oneworld-liittoutuman verkostoa Pohjois-Euroopassa.

Investointien määrä säilyy edelleen korkealla tasolla. Maaliskuuhun 2001 mennessä investoinnit ovat yhteensä noin 335 milj. euroa. Lentokonelaivaston yhtenäistäminen Airbus-kalustolla Euroopan liikenteessä etenee tilikauden 2000/2001 aikana. Airbus A320 -len-

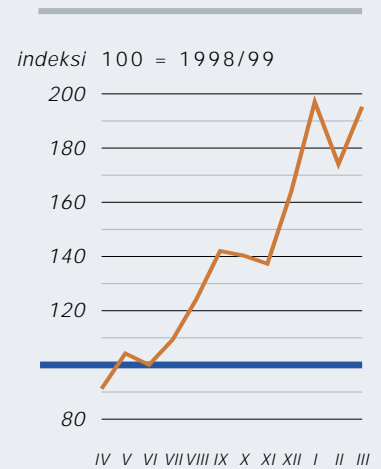
Sijoitetun pääoman tuotto



Oman pääoman tuotto

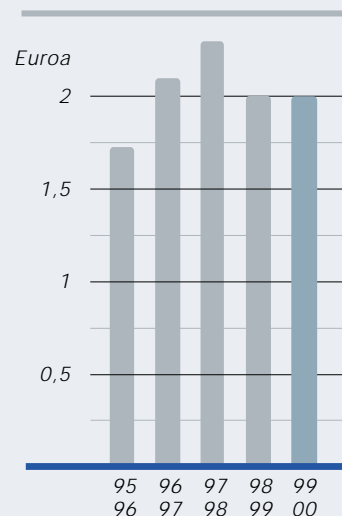


Polttoainehinnan kehitysindeksi 1999/00



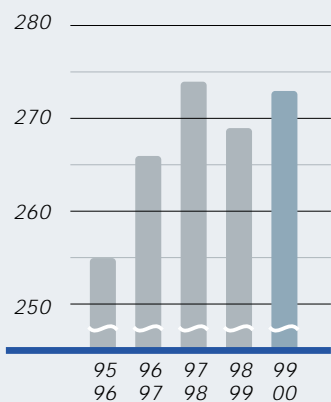
tokoneperheestä toimitetaan neljä konetta. Samanlaisesti luovutaan asteittain MD-80 -laivastosta. MD-80 -kaluston käytön lopettamisen aikataulu on viisi vuotta. Yksi MD-82 -kone poistettiin jo liikenteestä vuodenvaihteessa. Kolme MD-87 -konetta on myyty ja luovutetaan ostajalle vuoden 2000 kuluessa. Finnair jatkaa DC-9 -koneiden käyttöä kotimaan liikenteessä ja jossain määrin myös liikenteessä Pohjoismaissa ja Baltiassa.

Rahavirta/osake

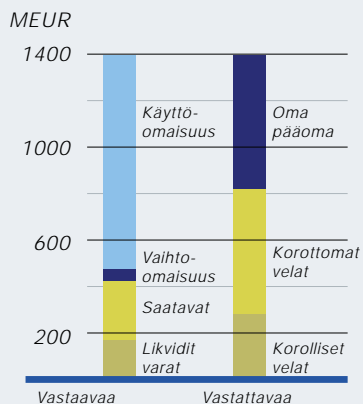


Lentotoiminnan henkilöstön tuottavuus

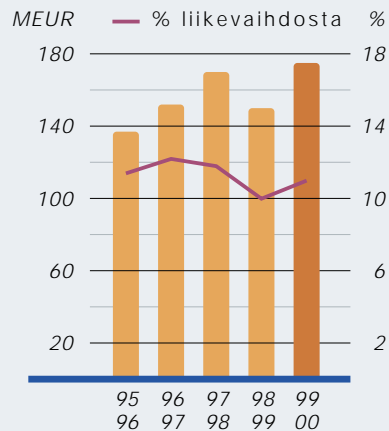
Tarj. tonninkm (1000)/henkilö



Taserakenne



Tulorahoitus



Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Finnair Oyj:n ja konsernin tilinpäätös on laadittu noudattaen suomalaista tilinpäätöskäytäntöä ja Suomen uudistettuun kirjanpitolainsäädäntöön (31.12.1997) perustuvia laskentaperiaatteita, jotka oleellisilta osiltaan mahdollistavat myös IAS-periaatteiden käytön. Pääkirjanpidon perusvaluutta on Suomen markka.

Konsernitilinpäätös

Konsernitilinpäätös sisältää emoyhtiö Finnair Oyj:n lisäksi kaikki ne yhtiöt, joiden äänivallasta emoyhtiö omistaa suoraan tai välillisesti yli 50 %. Tilikauden aikana hankitut tytäryhtiöt sisältyvät konsernitilinpäätöseen hankintahetkestä lähtien ja myydyt tytäryhtiöt myyntihetkeen asti.

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 markkoiksi on tehty tilinpäätöspäivän julkaistuihin keskikursseihin sekä eurovaluuttojen osalta kiinteällä muuntokurssilla. Oman pääoman eliminoinnista aiheutuneet muuntoerot on käsitelty konsernin vapaata omaa pääomaa oikaisevina erinä. Osuus niiden yhtiöiden tuloksista, joiden osakkeista ja äänivallasta konserni omistaa 20–50%, on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistusosuuden mukainen osuus osakkuusyhtiöiden tilikauden tuloksesta on esitetty liiketoiminnan tuotoissa. Osakkuusyhtiöiden osalta osakkuusyhtiöaktiivat on kirjattu kerralla kuluiksi.

Ulkomaanrahan määräiset erät

Ulkomaanrahan määräiset saamiset, velat ja vastuut on muutettu markkoiksi tilinpäätöspäivän julkaistuihin keskikursseihin ja eurovaluutat kiinteällä muuntokurssilla. Maksetut ja saadut ennakoivat emoyhtiön taseessa maksupäivän kurssiin. Myyntisaamisten ja ostovelkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on käsitelty myyntien ja ostojen oikaisuina. Muiden saamisten ja velkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on esitetty rahoit-

tuksen kurssieroissa. Kertyneet kurssierot on kokonaisuudessaan kirjattu tuloslaskelmaan.

Johdannaissopimukset

Valuutta- ja korkoriskien suojaamiseksi tehtyihin johdannaissopimuksiin liittyvät korot on jaksotettu suoriteperusteen mukaisesti joko korkotuotoiksi tai -kuluiksi. Valuuttakurssierot on kirjattu rahoitustuottojen ja -kuluja ryhmään kurssieroiksi. Yksilöityjen taseen ulkopuolisten erien ja operatiivisen liiketoiminnan suojaamiseksi tehtyjen johdannaissopimusten kurssierot on kuitenkin kirjattu samanaikaisesti suojatun erän kanssa. Operatiivisen liiketoiminnan suojauksesta aiheutuvat valuuttakurssierot on kirjattu rahoituksen kurssieroihin, koska konsernissa suojataan pääosin nettopositiota.

Käyttöomaisuus ja poistot

Käyttöomaisuuden tasearvot perustuvat alkuperäisiin suunnitelman mukaisilla poistoilla vähennettyihin hankintamenoihin.

Suunnitelman mukaiset poistot perustuvat omaisuuden taloudelliseen käyttöikänsä ja alkuperäiseen hankintamenoonsa. Tilikaudella on käytettynä ostettujen potkurikoneiden poistoperiaatteita muutettu, muutos aiheutti yhteensä 0,4 milj. euron lisäyksen suunnitelman mukaisiin poistoihin.

Poistot lasketaan omaisuuslajista riippuen seuraavilla periaatteilla:

- Rakennukset elinkeinoverolain mukaisin enimmäispoistoprosentein, 4–7 % poistamattomasta menojäännöksestä.
- Lentokoneet ja niiden moottorit tasapoistoin seuraavasti:
 - uudet A320-koneperheen lentokoneet 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - muut aiemmin uutena hankitut suihkukoneet 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytettynä ostetut, kuusi vuotta vanhemmat, suihkukoneet 10 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - uudet potkurikoneet 12 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytettynä ostetut potkurikoneet 10 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Lentokonesimulaattorit poistetaan tasapoistoin 10 vuodessa ja yli 170 000 euroa maksavat tietokoneet tasapoistoin 5 vuodessa.

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

Vaihto-omaisuus

Vaihto-omaisuus muodostuu lentokaluston korjaus- ja huoltotoiminnan varaosista ja tarveaineista sekä matkustajapalvelun myyntivarastosta. Vaihto-omaisuus on arvostettu keskimääräiseen hankintahintaan. Kesken-eräisten 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 vuokratuloina. Sopimusten mukaiset tulevat vuosina erääntyvät lentokaluston leasemaksut on esitetty taseen ulkopuolisina erinä liitetiedoissa.

Satunnaiset

Sellaiset tuotot ja kulut, jotka perustuvat tavanomaisesta toiminnasta poikkeaviin, kertaluonteisiin ja olennaisiin tapahtumiin esitetään satunnaisierissä. Myös laskentakäytännön ja menettelytapojen muutosten vaikutukset tulokseen kirjataan satunnaiseriin.

Tutkimus- ja kehitysmenot

Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta. Lentokalustoon ja muuhun käyttöomaisuuteen liittyvät omat kehityshankkeet aktivoidaan hankintamenuun ja poistetaan vaikutusaikanaan. Markkinointiin ja asiakaspalveluun liittyvät tutkimus- ja tuotekehitysmenot kirjataan vuosikuluiksi niiden synty-misvuonna.

Välittömät verot ja laskennalliset verot

Tuloslaskelmaan on välittöminä veroina kirjattu konserniyhtiöiden tilikauden tuloksia vastaavat arvioidut verot, aikaisempien tilikausien verojen oikaisut ja laskennallisen verovelan muutos. Laskennallinen verovelka on

laskettu tilikaudella voimassa olevan verokannan mukaan. Poistoero on merkitty konsernitaseeseen jaettu- na omaan pääomaan ja laskennalliseen verovelkaan. Lentokaluston myyntivoitoista on merkitty taseeseen laskennallinen verovelka perustuen kirjanpitolainsäädännön uudistukseen koskien jaksotuserojen laskennallisia veroja.

Eläkejärjestelyt

Konsernin kotimaisissa yhtiöissä henkilöstön lakisääteinen ja muu eläketurva on järjestetty pääosin Finnairin eläkesäätiössä ja osittain kotimaisissa eläkevakuutusyhtiöissä. Finnairin eläkesäätiö on yhteiseläkesäätiö, johon tilikauden alussa kuuluivat 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 liikenne- lentäjiä.

Finnairin eläkesäätiön eläkevastuu on katettu yhtiö-teenlasketun 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.

Tuloksen vertailukelpoisuus

Siirtyminen käyttämättömien lentodokumenttien hintatyyppin huomioonottavaan uudistuneeseen, nopeam- paan tuloutuskäytäntöön merkitsi kertaluonteista, 40,1 milj. euron, tuloutuskirjausta, joka on kirjattu satunnaistuottoihin.

Konsernin tuloslaskelma

	MEUR 1.4.1999– 31.3.2000	MEUR 1.4.1998– 31.3.1999	Liitetieto
Liikevaihto	1 592,9	1 494,1	1
Valmistus omaan käyttöön	3,0	2,0	
Liiketoiminnan muut tuotot	42,3	24,5	2
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta	0,2	0,0	
LIIKETOIMINNAN TUOTOT	1 638,4	1 520,6	
LIIKETOIMINNAN KULUT			
Materiaalit ja palvelut	497,3	446,6	3
Henkilöstökulut	453,6	436,5	4
Poistot	114,9	91,9	5
Liiketoiminnan muut kulut	522,8	473,8	6
	-1 588,6	-1 448,9	
LIIKEVOITTO	49,8	71,7	
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	6,7	1,2	7
VOITTO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	56,5	72,9	
Satunnaiset erät	40,1	3,4	
Tuloverot satunnaisista eristä	-11,6	-0,9	
	28,5	2,4	8
VOITTO ENNEN VEROJA	85,0	75,4	
VÄLITTÖMÄT VEROT			10
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	-20,7	-17,1	
Laskennallisen verovelan muutos	-4,3	-0,3	
	-25,0	-17,4	
VÄHEMMISTÖOSUUS TULOKSESTA	-0,2	-0,2	
TILIKAUDEN VOITTO	59,7	57,7	

Konsernin rahoituslaskelma

	MEUR	MEUR
	1.4.1999– 31.3.2000	1.4.1998– 31.3.1999
Liiketoiminta		
Liikevoitto	50	72
Oikaisut liikevoittoon (poistot)	115	92
Nettokäyttöpääoman muutos		
Vaihto-omaisuus, lisäys (-) / vähennys (+)	-7	-6
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys (-) / vähennys (+)	-25	-9
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys (+) / vähennys (-)	26	35
Rahoitustuotot ja -kulut (netto)	7	1
Satunnaiset erät	28	2
Verot	-25	-17
Liiketoiminnan nettokassavirta	169	169
Investoinnit		
Investoinnit lentokalustoon	-176	-163
Investoinnit rakennuksiin	-33	-16
Muut investoinnit	-42	-42
Ennakkomaksujen muutos	-13	-14
Käyttöomaisuusinvestoinnit yhteensä	-264	-234
Käyttöomaisuuden myyntituotot	23	39
Investointien kassavirta	-242	-195
Kassavirta ennen rahoitusta	-73	-26
Rahoitus		
Pitkäaikaisten velkojen lisäys (+) / vähennys (-)	23	-49
Pitkäaikaisten liikesaamisten lisäys (-) / vähennys (+)	0	0
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+), vähennys (-)	66	27
Osingonjako	-21	-31
Pääomalainan vähennys	0	-2
Muun oman pääoman lisäys (+), vähennys (-)	0	7
Rahoituksen kassavirta	68	-48
Laskelman mukainen likvidien varojen lisäys (+), vähennys (-)	-5	-74
Likvidit varat 1.4.	174	247
Taseen mukainen likvidien varojen vähennys (-) / lisäys (+)	-5	-74
Likvidit varat 31.3.	169	174

Finnair Oyj

Tuloslaskelma

	MEUR 1.4.1999– 31.3.2000	MEUR 1.4.1998– 31.3.1999	Liitetieto
Liikevaihto	1 408,3	1 313,9	1
Valmistus omaan käyttöön	3,0	2,0	
Liiketoiminnan muut tuotot	46,2	24,6	2
LIIKETOIMINNAN TUOTOT	1 457,6	1 340,5	
LIIKETOIMINNAN KULUT			
Materiaalit ja palvelut	390,3	348,5	3
Henkilöstökulut	395,9	382,0	4
Poistot	110,8	87,9	5
Liiketoiminnan muut kulut	513,9	459,6	6
	-1 410,9	-1 278,1	
LIIKEVOITTO	46,7	62,4	
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	11,8	3,8	7
VOITTO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	58,5	66,1	
Satunnaiset erät	40,1	3,4	
Tuloverot satunnaisista eristä	-11,6	-0,9	
	28,5	2,4	8
VOITTO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	86,9	68,6	
Tilinpäätössirrot	6,9	-1,1	9
Välittömät verot	-24,1	-15,0	10
TILIKAUDEN VOITTO	69,7	52,5	

Finnair Oyj

Tase

	MEUR		MEUR		Liitetieto
	31.3.2000		31.3.1999		
VASTAAVAA					
PYSYVÄT VASTAAVAT					11
Aineettomat hyödykkeet	18,1		16,0		
Aineelliset hyödykkeet	877,9		757,3		
Sijoitukset					
Osuudet saman konsernin yrityksissä	7,1		8,5		
Muut sijoitukset	6,3	909,5	6,3	788,1	
VAIHTUVAT VASTAAVAT					
Vaihto-omaisuus	52,6		45,5		12
Pitkäaikaiset saamiset	2,7		4,0		13
Lyhytaikaiset saamiset	201,4		181,6		14
Rahoitusarvopaperit	153,1		159,4		15
Rahat ja pankkisaamiset	11,7	421,4	11,1	401,7	16
		1 330,9		1 189,9	
VASTATTAVAA					
OMA PÄÄOMA					17
Osakepääoma	71,3		71,3		
Ylikurssirahasto	5,6		5,6		
Vararahasto	148,5		148,5		
Edellisten tilikausien voitto	128,3		97,2		
Tilikauden voitto	69,7	423,4	52,5	375,0	
Pääomalaina		5,7		5,7	21
Oma pääoma yhteensä		429,1		380,8	
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ		199,7		206,5	18
VIERAS PÄÄOMA					
Laskennallinen verovelka	44,1		39,8		19
Pitkäaikainen vieras pääoma	154,8		135,7		20, 23
Lyhytaikainen vieras pääoma	503,2	702,1	427,0	602,6	22
		1 330,9		1 189,9	

Konsernitase

	MEUR 31.3.2000		MEUR 31.3.1999		Liitetieto
VASTAAVAA					
PYSYVÄT VASTAAVAT					11
Aineettomat hyödykkeet	23,3		20,9		
Aineelliset hyödykkeet	891,6		767,5		
Sijoitukset					
Osuudet osakkuusyrietyksissä	1,4		0,8		
Muut sijoitukset	6,1	922,4	6,4	795,6	
VAIHTUVAT VASTAAVAT					
Vaihto-omaisuus	52,8		45,9		12
Pitkäaikaiset saamiset	3,0		4,4		13
Lyhytaikaiset saamiset	249,5		224,5		14
Rahoitusarvopaperit	153,1		159,4		15
Rahat ja pankkisaamiset	15,4	473,8	14,1	448,3	16
		1 396,2		1 244,0	
VASTATTAVAA					
OMA PÄÄOMA					
Osakepääoma	71,3		71,3		17
Ylikurssirahasto	5,6		5,6		
Vararahasto	148,5		148,5		
Edellisten tilikausien voitto	286,2		249,9		
Tilikauden voitto	59,7	571,3	57,7	533,0	
Pääomalaina		5,7		5,7	21
Oma pääoma yhteensä		577,0		538,7	
VÄHEMMISTÖOSUUDET					
		0,6		0,4	
VIERAS PÄÄOMA					
Laskennallinen verovelka	102,0		97,7		19
Pitkäaikainen vieras pääoma	156,0		138,4		20,23
Lyhytaikainen vieras pääoma	560,7	818,7	468,8	704,8	22
		1 396,2		1 244,0	

Finnair Oyj

Rahoituslaskelma

	MEUR	MEUR
	1.4.1999 – 31.3.2000	1.4.1998 – 31.3.1999
Liiketoiminta		
Liikevoitto	47	62
Oikaisut liikevoittoon (poistot)	111	88
Nettokäyttöpääoman muutos		
Vaihto-omaisuus, lisäys (-) / vähennys (+)	-7	-6
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys (-) / vähennys (+)	-20	-10
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys (+) / vähennys (-)	16	38
Rahoitustuotot ja -kulut (netto)	12	4
Satunnaiserät	28	2
Verot	-20	-15
Liiketoiminnan nettokassavirta	167	163
Investoinnit		
Investoinnit lentokalustoon	-173	-163
Investoinnit rakennuksiin	-33	-16
Muut investoinnit	-35	-35
Ennakkomaksujen muutos	-13	-14
Käyttöomaisuusinvestoinnit yhteensä	-255	-228
Käyttöomaisuuden myyntituotot	22	39
Investointien kassavirta	-232	-189
Kassavirta ennen rahoitusta	-65	-25
Rahoitus		
Pitkäaikaisten velkojen lisäys (+) / vähennys (-)	20	-49
Pitkäaikaisten liikesaamisten lisäys (-) / vähennys (+)	0	0
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+), vähennys (-)	60	28
Osingonjako	-21	-31
Pääomalainan vähennys	0	-2
Muun oman pääoman lisäys (+), vähennys (-)	0	7
Rahoituksen kassavirta	59	-47
Laskelman mukainen		
likvidien varojen lisäys (+), vähennys (-)	-6	-73
Likvidit varat 1.4.	171	243
Taseen mukainen likvidien varojen vähennys (-) / lisäys (+)	-6	-73
Likvidit varat 31.3.	165	171

Konsernin ja emoyhtiön tilinpäätösten liitetiedot

	Konserni MEUR		Emoyhtiö MEUR	
	1999/2000	1998/99	1999/2000	1998/99
1. Liikevaihto ja liikevoitto toimialoittain				
Liikevaihto toimialoittain				
Lentotoiminta	1 409,0	1 314,6	1 408,3	1 313,9
Matkatoimistoala	81,9	79,3	-	-
Valmismatkatoiminta	262,8	242,6	-	-
Muut toimialat	33,9	36,1	-	-
- Sisäiset oikaisut	-194,7	-178,4	-	-
Yhteensä	1 592,9	1 494,1	1 408,3	1 313,9
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain % liikevaihdosta				
Suomi	52 %	45 %	47 %	38 %
Eurooppa	36 %	41 %	40 %	46 %
Muut	12 %	14 %	13 %	16 %
Yhteensä	100 %	100 %	100 %	100 %
Liikevoitto toimialoittain				
Lentotoiminta	46,8	62,4	46,7	62,4
Matkatoimistoala	3,0	3,3	-	-
Valmismatkatoiminta	0,1	2,0	-	-
Muut toimialat	4,2	4,3	-	-
- Sisäiset oikaisut	-4,6	-0,3	-	-
Osakkuusyhtiöt	0,2	0,0	-	-
Yhteensä	49,8	71,7	46,7	62,4
2. Liiketoiminnan muut tuotot				
Lentokaluston myyntivoitto	2,1	11,8	6,1	11,8
Myyntivoitto osakkeista	28,9	5,6	28,9	5,6
Muut	11,3	7,2	11,3	7,2
Yhteensä	42,3	24,5	46,2	24,6
3. Materiaalit ja palvelut				
Aineet, tarvikkeet ja tavarat				
Korjaamojen aineostot	39,9	41,8	39,9	41,8
Matkustajapalvelun aineostot	68,7	75,6	78,5	84,8
Lentotoiminnan polttoaineet	134,8	95,3	134,8	95,3
Muut erät	6,8	7,5	-	-
Varastojen muutos	-6,8	-6,2	-7,0	-6,1
Yhteensä	243,3	214,1	246,1	215,7
Ulkopuolisilta ostetut palvelut				
Maaselvitysmaksut	51,1	47,9	51,1	47,9
Valmismatkatoiminnan kulut	103,9	93,8	-	-
Lentokaluston korjaus ja huolto	29,9	31,0	29,9	31,0
Tietohallintopalvelut	30,5	27,6	28,6	26,5
Muut erät	38,6	32,4	34,6	27,5
Yhteensä	254,0	232,6	144,2	132,8
Materiaalit ja palvelut yhteensä	497,3	446,6	390,3	348,5
4. Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	355,6	337,4	309,0	293,8
Eläkekulut	53,7	53,6	47,8	48,1
Muut henkilösivukulut	44,3	45,5	39,1	40,1
Yhteensä	453,6	436,5	395,9	382,0
Johdon palkat ja palkkiot				
Hallinto ja toimitusjohtajat	1,4	1,2	0,5	0,6
Henkilöstö keskimäärin				
Lentotoiminta	9 214	9 038	9 214	9 038
Matkatoimistoala	1 412	1 351	-	-
Valmismatkatoiminta	509	518	-	-
Muut toimialat	327	357	-	-
Yhteensä	11 462	11 264	9 214	9 038
5. Poistot				
Suunnitelman mukaiset poistot tuloslaskelmassa				
Muista pitkävaikutteisista menoista	5,8	4,2	4,8	3,1
Rakennuksista	5,9	5,2	5,8	5,1
Lentokalustosta	81,8	63,4	81,8	63,4
Muusta kalustosta	21,4	19,1	18,3	16,2
Yhteensä	114,9	91,9	110,8	87,9

	Konserni MEUR		Emoyhtiö MEUR	
	1999/2000	1998/99	1999/2000	1998/99
6. Liiketoiminnan muut kulut				
Lentokaluston leasemaksut	56,8	51,8	56,8	51,8
Lentokaluston muut vuokrat	56,7	41,8	56,7	41,8
Muut vuokrat	44,5	45,0	37,4	37,6
Liikennöimismaksut	119,2	109,1	119,2	109,1
Myynti- ja markkinointikulut	122,6	107,5	143,9	122,6
Muut erät	123,0	118,6	99,9	96,8
Yhteensä	522,8	473,8	513,9	459,6
7. Rahoitustuotot ja -kulut				
Osinkotuotot				
Saman konsernin yrityksiltä			6,7	4,3
Omistusyhteisyriyksiltä	0,1	0,0	-	-
Muilta	0,1	0,1	0,0	0,1
Osinkotuotot yhteensä	0,1	0,1	6,7	4,3
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista				
Saman konsernin yrityksiltä			0,0	0,0
Muilta	2,3	1,3	2,3	1,3
Yhteensä	2,3	1,3	2,3	1,4
Tuotot pitkäaikaisista sijoituksista yhteensä	2,5	1,4	9,0	5,7
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Korkotuotot konserniyhtiöiltä			0,2	0,2
Korkotuotot muilta	7,0	13,2	6,0	12,4
Rahoitustuotot muilta	14,4	1,7	14,4	1,6
Yhteensä	21,4	14,9	20,7	14,1
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista ja muut korko- ja rahoitustuotot yhteensä	23,8	16,3	29,7	19,8
Sijoitusten arvonalennukset				
Rahoitusarvopaperien arvonalentumiset	-1,1	0,1	-1,1	0,1
Yhteensä	-1,1	0,1	-1,1	0,1
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Korkokulut konserniyhtiöille			-1,1	-1,2
Korkokulut muille	-10,3	-8,8	-10,2	-8,7
Muut rahoituskulut muille	-5,8	-6,4	-5,6	-6,3
Yhteensä	-16,0	-15,2	-16,9	-16,1
Rahoitustuotot ja kulut yhteensä	6,7	1,2	11,8	3,8
Erään korko- ja rahoitustuotot sisältyy kurssivoittoja, joista operatiivisen toiminnan osuus	14,4	1,7	14,4	1,6
	8,1	-	8,1	-
Erään korko- ja muut rahoituskulut sisältyy kurssitappioita	-4,5	-4,8	-4,4	-4,8
8. Satunnaiset erät				
Satunnaiset tuotot, saatu korvaus	-	3,4	-	3,4
Satunnaiset tuotot, käyttämättömät lentokuljetusdokumentit	40,1	-	40,1	-
Tuloverot satunnaisista eristä	-11,6	-0,9	-11,6	-0,9
Yhteensä	28,5	2,4	28,5	2,4
9. Tilinpäätössiirrot				
Suunitelman mukaisten poistojen ja verotuksessa tehtyjen poistojen erotus				
Rakennuksista			0,4	0,5
Kalustosta	-	-	6,4	-1,6
Vapaaehtoisten varausten lisäys (-) / vähennys (+)	-	-	-	-
Yhteensä	-	-	6,9	-1,1
10. Välittömät verot				
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	20,7	17,1	19,8	15,0
Laskennallisen verovelan muutos tilinpäätössiirroista/ jaksotuseroista	4,3	0,3	25,3	-
Yhteensä	25,0	17,4	24,1	15,0

	1999/2000	Konserni MEUR	1998/99	1999/2000	Emoyhtiö MEUR	1998/99
11. Pysyvät vastaavat						
Aineettomat oikeudet						
Hankintameno 1.4.	1,5		1,4	1,5		1,4
Lisäykset 1.4. - 31.3.	0,1		0,1	0,1		0,1
Kirjanpitoarvo 31.3.	1,7		1,5	1,6		1,5
Muut pitkävaikutteiset menot						
Hankintameno 1.4.	39,5		30,9	29,1		23,9
Lisäykset 1.4. - 31.3.	8,8		10,7	6,8		7,3
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-1,2		-1,6	0,0		-1,4
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 1.4. - 31.3.	0,0		-0,6	0,0		-0,6
Hankintameno 31.3.	47,2		39,5	35,9		29,1
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 31.3.	-25,6		-20,2	-19,4		-14,6
Kirjanpitoarvo 31.3.	21,6		19,3	16,5		14,5
Maa-alueet						
Hankintameno 1.4.	0,8		0,8	0,7		0,7
Lisäykset 1.4. - 31.3.	0,0		0,0	-		-
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-		-	-		-
Kirjanpitoarvo 31.3.	0,8		0,8	0,7		0,7
Rakennukset						
Hankintameno 1.4.	156,0		140,6	154,6		139,2
Lisäykset 1.4. - 31.3.	33,4		16,0	33,4		16,0
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-12,3		-0,5	-12,3		-0,5
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 1.4. - 31.3.	0,0		0,0	0,0		0,0
Hankintameno 31.3.	177,1		156,0	175,7		154,6
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 31.3.	-76,9		-71,0	-76,4		-70,5
Kirjanpitoarvo 31.3.	100,2		85,0	99,3		84,1
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 1.4.	-		-	11,0		11,5
Poistoeron lisäys 1.4. - 31.3.	-		-	-0,4		0,5
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 31.3.	-		-	10,6		11,0
Lentokalusto						
Hankintameno 1.4.	1 047,4		932,0	1 047,4		932,0
Lisäykset 1.4. - 31.3.	176,4		162,6	173,4		162,6
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-6,5		-36,7	-6,5		-36,7
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 1.4. - 31.3.	-12,1		-10,5	-12,1		-10,5
Hankintameno 31.3.	1 205,2		1 047,4	1 202,3		1 047,4
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 31.3.	-558,9		-489,1	-558,9		-489,1
Kirjanpitoarvo 31.3.	646,3		558,3	643,4		558,3
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 1.4.	-		-	195,2		192,9
Poistoeron lisäys 1.4. - 31.3.	-		-	-6,3		2,3
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 31.3.	-		-	188,9		195,2
Muu kalusto						
Hankintameno 1.4.	232,9		205,0	204,1		179,6
Lisäykset 1.4. - 31.3.	31,3		30,9	26,3		27,4
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-3,3		-0,4	-0,4		-0,2
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 1.4. - 31.3.	0,0		-2,7	0,0		-2,7
Hankintameno 31.3.	260,9		232,9	230,1		204,1
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot 31.3.	-181,4		-161,5	-160,3		-142,0
Kirjanpitoarvo 31.3.	79,5		71,4	69,8		62,1
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 1.4.	-		-	0,3		1,0
Poistoeron vähennys 1.4. - 31.3.	-		-	-0,1		-0,7
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus 31.3.	-		-	0,2		0,3
Kirjanpitoarvosta 31.3. koneiden ja laitteiden osuus	718,2		621,9	710,0		615,1
Ennakkomaksut						
Hankintameno 1.4.	52,1		38,1	52,1		38,1
Lisäykset 1.4. - 31.3.	12,6		13,9	12,6		13,9
Kirjanpitoarvo 31.3.	64,7		52,1	64,7		52,1
Sijoitukset						
Osakkuusyhtiöt						
Hankintameno 1.4.	0,8		0,8	0,4		0,4
Lisäykset 1.4. - 31.3.	0,2		0,0	0,0		0,0
Siirrot erien välillä 1.4. - 31.3.	0,7		0,0	0,7		0,0
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-0,3		0,0	-0,4		0,0
Kirjanpitoarvo 31.3.	1,4		0,8	0,7		0,4

	Konserni MEUR		Emoyhtiö MEUR	
	1999/2000	1998/99	1999/2000	1998/99
Konserniyritykset				
Hankintameno 1.4.	-	-	8,5	8,3
Lisäykset 1.4. - 31.3.	-	-	0,3	0,3
Siirrot erien välillä 1.4. - 31.3.	-	-	-0,7	0,0
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-	-	-1,0	0,0
Kirjanpitoarvo 31.3.	-	-	7,1	8,5
Muut osakkeet ja osuudet				
Hankintameno 1.4.	5,7	5,7	4,6	4,6
Lisäykset 1.4. - 31.3.	1,0	0,0	1,0	0,0
Vähennykset 1.4. - 31.3.	-1,3	-0,1	-1,3	0,0
Kirjanpitoarvo 31.3.	5,4	5,7	4,3	4,6
Lainasaamiset				
Hankintameno 1.4.	0,7	0,9	1,4	1,5
Lisäykset 1.4. - 31.3.	0,0	0,0	0,0	0,0
Vähennykset 1.4. - 31.3.	0,0	-0,1	-0,1	-0,1
Kirjanpitoarvo 31.3.	0,7	0,7	1,4	1,4
Käyttöomaisuuden vakuutusarvot				
Lentokoneiden ja varamoottorien tasearvo	646,3	558,3		
Vakuutusarvo EUR	1 498,3	1 158,5		
Vakuutusarvo USD	1 431,3	1 244,4		

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

Sijoitukset	Konsernin omistus %	Emoyhtiön omistus %
Osakkuusyhtiöosakkeet		
Gourmet Nova Finland Oy, Helsinki	40,00	40,00
Suomen Jakelutiet Oy, Helsinki	47,50	-
Amadeus Estonia, Viro	33,25	-
Toivelomat Oy, Helsinki	48,53	
Tytäryhtiöosakkeet		
Kiinteistö Oy Aerolan A-talot, Vantaa	100,00	100,00
Kiinteistö Oy Aerolan B-talot, Vantaa	100,00	100,00
Malmilento Oy, Helsinki	100,00	100,00
Amadeus Finland Oy, Helsinki	95,00	95,00
Matkatoimisto Oy Area, Helsinki	100,00	100,00
Area Baltica Reisibüroo AS, Viro	100,00	100,00
ZAO Norvista, Venäjä	100,00	-
A/S Estravel Ltd, Viro	72,02	72,02
Eastern Holding, Viro	72,02	-
Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Helsinki	97,07	79,27
Finlandia Travel Agency Ltd, Englanti	100,00	96,68
Finlandia Agence de Voyages S.A.R.L., Ranska	99,80	99,80
Finnair Travel Services Oy, Helsinki	100,00	100,00
Finn catering Oy, Vantaa	100,00	100,00
Norvista Travel Ltd, Kanada	100,00	100,00
Oy Finnmatkat - Finntours Ab, Helsinki	100,00	100,00
Norvista Ltd, USA	100,00	100,00
Karair Ab, Ruotsi	100,00	100,00
Business Flight Center Oy, Vantaa	100,00	100,00
Oscar Aircraft Leasing Corp. Inc.*	100,00	100,00
November Aircraft Leasing Corp. Inc.*	100,00	100,00
Mikkelin Matkatoimisto Oy, Mikkelä	51,00	-
Norvista Travel AB, Ruotsi	100,00	100,00
Norvista S.R.L, Italia	100,00	100,00
Norvista GmbH, Saksa	100,00	100,00
Norvista B.V., Alankomaat	100,00	100,00
Kuopion Matkatoimisto Oy, Kuopio	99,80	-
Varkauden Matkatoimisto Oy, Varkaus	79,62	-
Suomen Matkatoimisto Oy, Helsinki	99,99	99,99

* Saatavien turvaamiseksi perustetut, lyhytaikaiset, ei liiketoimintaa harjoittavat yhtiöt

	Konserni MEUR		Emoyhtiö MEUR	
	1999/2000	1998/99	1999/2000	1998/99
Muut osakkeet				
Julkisesti kaupankäynnin kohteena olevien arvopapereiden markkina-arvo	31,9		31,8	
kirjanpitoarvo	0,5		0,5	
erotus	31,3		31,3	
Muut sijoitukset, lainasaamiset				
Konserniyrityksiltä			0,7	0,8
Omistusyhteisyrietykset	0,1	0,1	-	-
Muilta yrityksiltä	0,7	0,6	0,7	0,6
Yhteensä	0,7	0,7	1,4	1,4
12. Vaihto-omaisuus				
Aineet ja tarvikkeet	50,5	44,3	50,3	43,9
Keskeneräiset tuotteet	2,3	1,6	2,3	1,6
Yhteensä	52,8	45,9	52,6	45,5
13. Pitkäaikaiset saamiset				
Pitkäaikaiset saamiset muilta				
Lainasaamiset	0,1	0,1	-	-
Siirtosaamiset	0,2	0,0	-	-
Muut saamiset	2,8	4,2	2,7	4,0
Pitkäaikaiset saamiset yhteensä	3,0	4,4	2,7	4,0
14. Lyhytaikaiset saamiset				
Lyhytaikaiset saamiset konserniyhtiöiltä				
Myyntisaamiset	-	-	20,5	20,8
Siirtosaamiset	-	-	0,9	0,3
Muut saamiset	-	-	-	-
Yhteensä	-	-	21,4	21,0
Lyhytaikaiset saamiset omistusyhteisyrietyksiltä				
Myyntisaamiset	0,0	0,0	0,0	0,0
Siirtosaamiset	0,1	0,0	-	-
Yhteensä	0,1	0,0	0,0	0,0
Lyhytaikaiset saamiset muilta				
Myyntisaamiset	141,9	111,0	81,8	63,8
Siirtosaamiset	52,0	54,6	48,3	47,0
Muut saamiset	55,5	58,9	49,9	49,7
Yhteensä	249,4	224,5	180,0	160,6
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	249,5	224,5	201,4	181,6
15. Rahoitusarvopaperit				
Lyhytaikaiset sijoitukset	153,1	159,4	153,1	159,4
Jälleenhankintahintojen ja aktivoidun hankintamenon erotus ei ole olennainen				
16. Rahat ja pankkisaamiset				
Erä sisältää konsernin pankkitileillä olevat varat.				

	Konserni MEUR		Emoyhtiö MEUR	
	1999/2000	1998/99	1999/2000	1998/99
17. Oma pääoma				
Osakepääoma 1.4.	71,3	69,6	71,3	69,6
Vaihdeettavan debentuurilainan vaihto	0,0	0,3	0,0	0,3
Vaihtovelkakirjojen vaihto	0,0	1,3	0,0	1,3
Osakepääoma 31.3.	71,3	71,3	71,3	71,3
Ylikurssirahasto 1.4.	5,6	0,0	5,6	0,0
Emissiovoitto	0,0	5,6	0,0	5,6
Ylikurssirahasto 31.3.	5,6	5,6	5,6	5,6
Vararahasto 31.3.	148,5	148,5	148,5	148,5
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.4.	307,6	321,0	149,7	168,3
Jaksotuseroista johtuva laskennallinen verovelka	-	-39,8	-	-39,8
Osingonjako	-21,4	-31,3	-21,4	-31,3
Muuntoero	-0,1	0,0	-	-
Voitto edellisiltä tilikausilta 31.3.	286,2	249,9	128,3	97,2
Tilikauden voitto	59,7	57,7	69,7	52,5
Pääomalainat 31.3. ja 1.4.	5,7	5,7	5,7	5,7
Oma pääoma yhteensä	577,0	538,7	429,1	380,8
Jakokelpoiset varat				
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.4.	307,6	281,2	149,7	128,5
Osingonjako	-21,4	-31,3	-21,4	-31,3
Muuntoero	-0,1	0,0	-	-
Tilikauden voitto	59,7	57,7	69,7	52,5
	345,9	307,6	198,0	149,7
Vapaaehtoiset varaukset omassa pääomassa	-141,9	-148,8	-	-
	204,0	158,8	198,0	149,7
Vapaaehtoiset varaukset				
Kertynyt poistoero	199,7	206,5		
Asuinalovaraus	0,8	0,7		
Laskennallinen verovelka vapaaehtoisista varauksista	-57,9	-57,9		
Yhteensä	141,9	148,8		
18. Tilinpäätössiirtojen kertymä				
Kertynyt poistoero	-	-	199,7	206,5
19. Laskennallinen verovelka				
Tilinpäätössiirroista	57,9	57,9	-	-
Muista jaksotuseroista	44,1	39,8	44,1	39,8
Yhteensä	102,0	97,7	44,1	39,8
20. Pitkäaikainen vieras pääoma				
Vastuulaina	-	41,2	-	41,2
Lainat rahoituslaitoksilta	83,7	11,2	83,6	11,0
Eläkelainat	69,4	81,7	68,5	79,4
Muut pitkäaikaiset velat	2,9	4,3	2,7	4,0
Yhteensä	156,0	138,4	154,8	135,7
Lainojen lyhennykset				
Tilikautena 2000/2001	68,1		68,1	
Tilikautena 2001/2002	14,9		14,9	
Tilikautena 2002/2003	9,4		9,4	
Tilikautena 2003/2004	9,4		9,4	
Tilikautena 2004/2005	15,2		15,2	
Tilikautena 2005 -	107,1		105,9	
Yhteensä	224,1		222,9	
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 Euribor - koron. Lainalla ei ole eräpäivää. Laina on luonteeltaan pääomalaina, jonka ehtoissa 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.

Lainaehtojen 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 ehtoissa sovitun ajan ylittää laskennallisen vaihtohinnan 40 prosentilla. Velkakirjan haltijalla on ennen takaisinmaksua oikeus vaihtaa velkakirjansa osakkeiksi. Yhdellä 10.000 markan nimellisarvoisella debentuurilla saa vaihdossa 271 Finnair Oyj:n 5 markan nimellisarvoista osaketta. Osakkeen laskennallinen vaihtohinta on 36,90 markkaa (6,21 euroa). Vaihto aika on vuosittain 1.1.-31.1. ja 1.4.-31.12. Velkakirjoja oli 31.3.2000 mennessä vaihdettu yhteensä 195.890.000 markan edestä 5.308.619 osakkeeseen, minkä jälkeen vaihtovelkakirjalainan määrä on 34.110.000 markkaa. Mikäli kaikki 31.3.2000 vaihtamatta olevat velkakirjat vaihdetaan osakkeiksi, nousee yhtiön osakepääoma 4.621.905 markalla vastaten 924.381 osaketta.

	Konserni MEUR		Emoyhtiö MEUR	
	1999/2000	1998/99	1999/2000	1998/99
22. Lyhytaikainen vieras pääoma				
Velat samaan konserniin kuuluville yrityksille				
Ostovelat	-	-	1,6	4,0
Siirtovelat	-	-	1,5	1,1
Muut velat	-	-	35,2	40,9
Yhteensä	-	-	38,4	45,9
Velat omistusyhteisyriksille				
Ostovelat	0,5	0,2	0,5	0,2
Muut velat	0,0	0,2	0,0	0,2
Yhteensä	0,5	0,4	0,5	0,4
Velat muille				
Lainat rahoituslaitoksilta	68,1	39,2	68,1	39,2
Eläkelainat	-	-	-	-
Saadut ennakot	24,2	28,4	-	-
Ostovelat	106,5	87,0	59,4	49,9
Siirtovelat	264,8	264,2	242,6	245,6
Muut velat	96,6	49,5	94,2	46,1
Yhteensä	560,2	468,3	464,3	380,7
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	560,7	468,8	503,2	427,0
Aikaisemmin pitkäaikaisissa veloissa ollut vastuulaina on siirretty lyhytaikaseen vieraaseen pääomaan, koska laina on tarkoitus lyhentää kokonaisuudessaan tulevan tilikauden aikana.				
Siirtovelat				
Ennakkoon myydyt lentokuljetukset ja palkkiopistevelka*)	120,1	124,7	120,1	124,7
Lomapalkkavelka	64,3	62,2	57,9	55,6
Muut erät	80,4	77,3	66,2	66,3
Yhteensä	264,8	264,2	244,2	246,7
*) Aikaisemmilta vuosilta käyttämättä jääneet vähintään kaksi vuotta vanhat lentoliiput 23,5 MEUR on tuloutettu. Finnair - Plus pistevelkaa on kirjattu 18,8 MEUR. Muut erät sisältävät tilikaudelle kuuluvia, erääntymättömiä korkoja ja muita siirtovelkoja.				
23. Eläkevastuut				
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	575,7	530,1	540,1	497,0
Lakisääteistä osuutta katettu	-304,0	-273,1	-274,4	-246,5
Lisäetuosuutta katettu	-271,2	-255,5	-265,2	-249,2
Eläkesäätiön vastuusta kattamatta	0,5	1,5	0,5	1,4
Vastuu yhtiön suoraan maksamista eläkkeistä	2,3	2,7	2,2	2,7
Vastuu sisältyy muihin pitkäaikaisiin velkoihin	2,8	4,2	2,7	4,0
24. Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut				
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	156,3	39,3	156,1	39,1
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	40,5	39,1	40,5	39,1
Yhteensä	196,8	78,4	196,6	78,2
25. Lentokaluston leasing vastuut				
Leasingsopimuksista maksettavat määrät				
Tilikautena 2000/2001			57,3	
Tilikautena 2001/2002			62,8	
Tilikautena 2002/2003			44,5	
Tilikautena 2003/2004			38,2	
Tilikautena 2004/2005			31,0	
Tilikautena 2005 -			29,1	
Yhteensä			262,9	

Erääntyvät lentokaluston leasemaksut

Erääntyvät vuokranmaksut koostuvat lentokoneiden rahoitus- ja käyttöleasingopimusten mukaisista varsinaisista, vielä maksamattomista vuokrista. Eräiden rahoitusleasingopimusten osalta Finnair Oyj on tehnyt ennalta sovittua osto-optiomaksua vastaavan talletuksen. Erääntyvistä vuokranmaksuista on 22,9 MEUR rahoitusleasingmaksuja ja 240 MEUR käyttöleasingmaksuja. Tilinpäätöshetkellä 31.3.2000 maksamatta olleiden enimmäisrahoitusleasingmaksujen, ml. ennalta sovitut osto-optiomaksut, nykyarvo oli 21,8 MEUR.

Toisin kuin rahoitusleasingopimuksissa, käyttöleasingopimuksissa vuokralleottajana Finnair Oyj vastaa ainoastaan vuokran maksusta ilman mitään jäännösarvoriskiä, minkä riskin vuokralleentaja ottaa. Rahoitusleasingopimuksissa 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 rahoitusleasingilla hankitun lentokoneen tuleva mark-

kina-arvo ylittäisi ennalta sovitun osto-optioarvon, tuloutuisi Finnair Oyj:lle myyntivoitto myytäessä lentokone vuokratuoden päätyttyä.

26. Riita-asiat ja oikeudenkäynnit

Yhtiö on saanut muutoksenhakuluvan korkeimmalta oikeudelta Karair Oy:n osakkeiden lunastusta koskevassa riita-asiassa. Yhtiö on hakenut valituslupaa korkeimmalta hallinto-oikeudelta edellisessä tilinpäätöksessä mainitussa valmisteveroasiassa.

27. 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 rajata näiden riskien negatiivinen vaikutusta kassaan, tulokseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle, joka koordinoi toimintaa konsernissa sekä tarjoaa erilaisia sisäisen pankin palveluja kuten konsernitililtä ja netotuspalvelut. Rahoitusriskien hallinta perustuu hallituksen hyväksymään riskienhallintapolitiikkaan, joka suojaustoimintojen ohella sallii mm. valuutta- ja korkopositioiden 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, Japanin jeni ja Ruotsin kruunu. 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 arvioitua valuuttamääräiset kassavirrat. Tilikauden 1999/2000 päättyessä valtaosa konsernin korollisista veloista oli eurovaluutoissa, dollareissa ja jeneissä. Lainojen kurssiriski oli olennaisilta osiltaan suojattuna.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Lentotoiminnassa käytettävän polttoaineen hintariskeiltä suojautumiseen käytetään eri suojausinstrumentteja kuten termiinejä ja swappeja. Suojaus rajoittuu ajallisesti yleensä alle 12 kuukauteen. Tilivuonna 1999/2000 lentotoiminnan polttoaineiden osuus konsernin liiketoiminnan kuluista oli 8,5 %. 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 kiinteäkorkoisia. Finnair suojautuu korkotason muutoksia vastaan sijoittamalla valtaosan kassavaroistaan rahamarkkinoille alle 12 kuukaudeksi. Tilikauden 1999/2000 päättyessä konsernin korollisten lainojen keskiporkko oli 4,3 %.

Luottoriski

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekeillä 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 1999/2000 päättyessä 169 MEUR. Finnair Oyj:llä on lisäksi käyttämättä seuraavat valmiusluottolimiitit:

USD 250 miljoonaa yleisrahoitustarpeisiin, limiitistä käyttämättä USD 250 miljoonaa

USD 250 miljoonaa Airbus A320-lentokoneperheen hankintojen rahoittamiseksi, limiitistä käyttämättä noin USD 210 miljoonaa.

Lisäksi yhtiöllä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 100 MEUR.

Johdannaisopimukset 31.3.2000, MEUR	Nimellisarvo	Markkina-arvo
Valuuttajohdannaiset		
Terminikaupat	203,0	4,1
Optiosopimukset		
Ostetut	58,6	3,3
Asetetut	64,9	-0,4
Valuutanvaihtosopimukset	140,0	13,8
Korkojohdannaiset		
Korko-optiot		
Ostetut	51,1	0,7
Johdannaisopimukset yhteensä	517,7	21,9
Muut johdannaisopimukset		
Lentopetrolin hintasopimukset	tonnia	95 000
		0,8

28. Henkilöstörahaosto

Henkilöstörahaoston voittopalkkion maksamisen edellytykset eivät toteutuneet.

Tietoja Finnair Oyj:n osakkeista ja omistussuhteista

Osakkeet ja osakepääoma

Yhtiön maksettu, kaupparekisteriin merkitty osakepääoma 31.3.2000 oli 71,3 milj. euroa, käsittäen 84 739 098 osaketta. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni. Osakkeen nimellisarvo on 5,00 markkaa.

Finnair Oyj:n vähimmäis- ja enimmäisosakepääoma ovat 50,4 milj. euroa ja 201 milj. euroa, joissa rajoissa osakepääomaa voidaan korottaa tai alentaa yhtiöjärjestyksestä muuttamatta. Yhtiön osakkeet liitettiin arvo-osuusjärjestelmään kesäkuussa 1993.

Hallitus on päättänyt esittää 24.8.2000 kokoontuvalle yhtiökokoukselle osakepääoman muuttamisesta euroiksi siten, että nykyinen osakepääoma muutetaan ensin euromääräiseksi muuntokertoimella 5,94573 eli 71 260 465,91 euroiksi ja sitten korotetaan 767 767,39 euron määrällisellä rahastoannilla 71 260 465,91 eurosta 72 028 233,30 euroon siirtämällä vastaava määrä vararahastosta osakepääomaan. Osakkeen uudeksi nimellisarvoksi tulee 0,85 euroa.

Osakkeiden noteeraus

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

Osinkopolitiikka ja osingonjako

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdan-

nesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinkin tuloskehitys ja -näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon. Finnairin hallitus esittää tilikaudelta 1999/2000 maksettavaksi osingoksi 1,50 mk (0,25 e) osakkeelta, mikä on 68 % osakekohtaisesta tuloksesta. Osinkoesityksen tasossa on huomioitu tilikauden poikkeukselliset tuotot ja kannattavuuden parantaminen.

Valtion omistus

Tilikauden päättyessä 31.3.2000 Suomen valtio omisti 58,4 % yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunta päätti 20.6.1994, samalla kun suositumus annettiin valtion omistussuosituksen laskemiseen 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 omistussuus 57,5%.

Vaihtovelkakirjalainat

Finnair Oyj laski liikkeelle elokuussa 1993 yhtiökokoukselta ja marraskuussa 1993 ylimääräiseltä yhtiökokoukselta saamansa valtuutuksen nojalla helmikuussa 1994 eräpäivättömän 230,0 Mmk:n vaihdettavan debentuurilainan. Laina on oman pääoman luonteinen ns. pääomalaina. Velkakirjat voidaan vaihtaa yhtiön osakkeisiin siten, että 10 000,0 markan nimellisarvoisella velkakirjalla saa

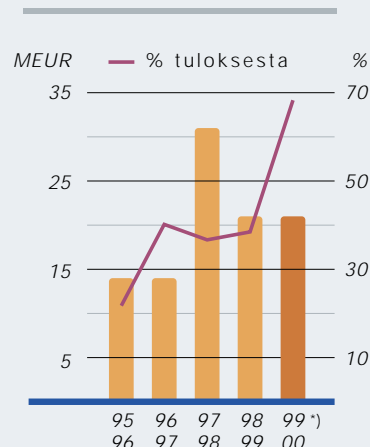
Suurimmat osakkeenomistajat 31.3.2000

	Osakkeet, kpl	Osuus-% osakekannasta
1 Suomen Valtio	49 510 682	58.43
Odin Norden	7 755 566	
Odin Finland	620 000	
2 Odin Förvaltning AS	8 375 566	9.88
Teollisuusvakuutus Oy	1 100 000	
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Varma-Sampo	223 342	
Vakuutusosakeyhtiö Henki-Sampo	353 807	
Vakuutusosakeyhtiö Yritys-Sampo	250 345	
Vakuutusyhtiö Sampo Oyj	1 087 352	
Keskinäinen vakuutusyhtiö Kaleva	48 000	
3 Varma-Sampo-ryhmä yhteensä	3 062 846	3.61
4 Keskin. Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	2 687 200	3.17
5 Kuntien eläkevakuutus	2 206 900	2.60
6 Henkivakuutusosakeyhtiö Pohjola	900 000	1.06
7 Keskin. Henkivakuutusyhtiö Suomi	880 000	1.04
Tapiola keskinäinen vakuutusyhtiö	256 300	
Keskin.eläkevakuutusyhtiö Tapiola	221 500	
Keskin henkivakuutusyhtiö Tapiola	171 200	
Yritysten henkivakuutus Oy Tapiola	110 000	
8 Tapiola yhteensä	759 000	0.90
9 Nesteen eläkesäätiö	679 420	0.80
10 Rausanne Oy	411 300	0.49
11 Drednought Finance Oy	410 000	0.48
12 Palcmills Oy	272 200	0.32
Placeringsfonden Aktia Capital	145 600	
Placeringsfonden Aktia Folkhälsan	5 000	
Placeringsfonden Aktia Secura	40 000	
13 Aktia yhteensä	190 600	0.22
14 LEL työeläkekassa	141 800	0.17
15 Keskinäinen vak yhtiö Eläke-Fennia	116 058	0.14
16 Sanoma-WSOY Oyj	112 099	0.13
17 Merita Henkivakuutus Oy	91 800	0.11
Hallintarekisteroidyt	7 712 432	9.10
Muut	6 219 195	7.34
Yhteensä	84 739 098	100.00

Ainakin seuraavat pankit ja pankkiiriliikkeet ovat tehneet Finnair Oyj:stä sijoitustutkimuksen:

Alfred Berg, Abn AMRO Equities, Lontoo; BT Alex. Brown International, Lontoo; Carnegie Finland; Conventum Pankkiiriliike, Helsinki; Danske Securities, Kööpenhamina; Impivaara Securities, Lontoo; Merita Pankkiiriliike, Helsinki; Morgan Stanley Dean Witter, Lontoo; SG Securities, Lontoo

Osinko vuosittain



*) Vuoden 99/00 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle

271 kpl Finnair Oyj:n viiden markan nimellisarvoista osaketta. Vaihtoaika on vuosittain 1.1.-31.1. ja 1.4.-31.12. Velkakirjoja oli 31.3.2000 mennessä vaihdettu yhteensä 195 890 000 markan edestä 5 308 619 osakkeeseen. Mikäli kaikki 31.3.2000 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 31.3.2000 yhteensä 33 228 osaketta,

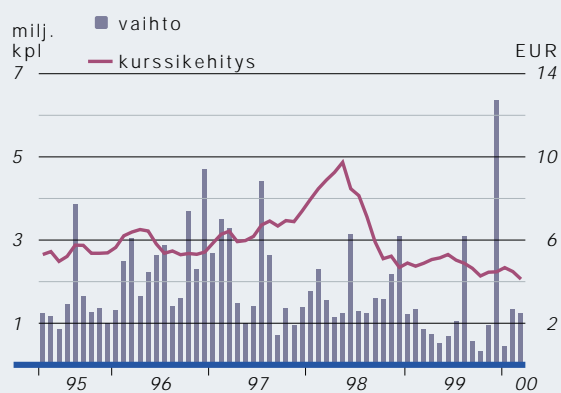
mikä on 0,04 % koko osakemäärästä ja äänivallasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

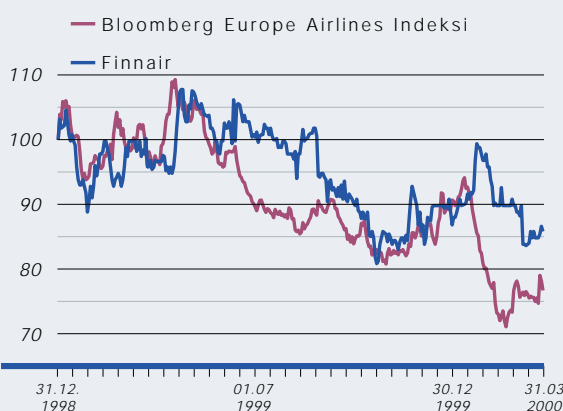
Finnair Oyj:n osakkeen noteeraus Helsingin Pörsissä tilikauden viimeisenä päivänä oli 3,95 euroa. Yhtiön osakkeen markkina-arvo oli 334,7 milj. euroa (411). Tilikauden ylin kaupantekokurssi oli 5,49 euroa (10,00) ja alin 3,95 euroa (4,44).

Osakkeita välitettiin Helsingin Pörsissä tilikauden aikana 17,4 milj. kappaletta (20,1) vaihtoarvoltaan 81 milj. euroa (129).

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto 1995–2000



Osakkeen kurssikehitys verrattuna muihin eurooppalaisiin lentoyhtiöihin (31.12.1998=100)



Osakkeenomistajaryhmät 31.3.2000

	Osakkeita kpl	%	Osakkeen- omistaja kpl	%
Julkisyhteisöt (valtio, työeläkelait, kunnat)	56 153 647	66	23	
Ulkomaiset	8 393 015	10	33	
Hallintarekisteröidyt	7 712 432	9	7	
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	5 657 962	7	38	
Kotitaloudet	4 165 908	5	7 772	94
Yritykset	2 213 324	3	345	4
Yhteisöt (asuntoyht, kirkot, muut)	407 645		54	1
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta	35 165			
Yhteensä	84 739 098	100	8 272	100

Osakkeenomistuksen jakautuminen 31.3.2000

Osakkeiden lukumäärä	Omistaja	Osakelukumäärä
1- 100	3 520	170 442
101- 1 000	3 734	1 550 150
1 001- 10 000	911	2 537 178
10 001- 100 000	76	2 111 060
100 001- 1 000 000	18	6 274 971
1 000 001-	6	64 347 700
Hallintarekisteröidyt	7	7 712 432
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta		35 165
Yhteensä	8 272	84 739 098

Osakekohtaiset tunnusluvut

		1999/00	1998/99	1997/98	1996/97	1995/96
Tulos/osake	e	0,37	0,65	1,03	0,42	0,77
Oma pääoma/osake	e	6,81	6,36	6,61	5,79	5,34
Osinko/osake	e	0,25	0,25	0,38	0,17	0,17
Osinko tuloksesta	%	68,4	38,6	36,8	40,3	21,9
Hinta/voittosuhte (P/E)		10,71	7,43	8,83	14,86	8,26
P/CEPS		2,0	2,4	4,0	2,9	3,8
Efektiiäinen osinkotuotto	%	6,4	5,2	4,2	2,7	2,7
Osakemäärät ja pörsrikehitys						
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	84 739 098	84 739 098	82 796 483	82 053 018	81 584 480
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	84 739 098	84 739 098	82 796 483	82 053 018	81 584 480
Osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	84 739 098	84 739 098	82 796 483	82 053 018	81 584 480
Osakeantioikaistut kurssit ylin	e	5,49	10,00	9,41	6,73	6,64
alin	e	3,95	4,44	5,72	5,10	4,76
Osakkeen markkina-arvo 31.3.	MEUR	335	411	752	509	517
Osakkeiden vaihto	kpl	17 449 998	20 073 817	21 061 343	32 667 714	20 849 877
Vaihto % keskimääräisestä osakemäärästä	%	20,59	23,68	25,43	39,81	25,56

Hallituksen esitys voittovarojen käytöstä

Tilinpäätöksen 31.3.2000 mukaan konsernin jakokelpoiset voittovarot ovat 1 213 041 516,25 markkaa ja emoyhtiön jakokelpoiset voittovarot 1 177 397 830,89 markkaa.

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

Helsingissä 8. päivänä kesäkuuta 2000

Finnair Oyj:n hallitus

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

Hallintoneuvoston lausunto

Finnair Oyj:n hallintoneuvosto on tänään pitämässään kokouksessa käsitellyt yhtiön tilikaudelta 1.4.1999–31.3.2000 laaditun tilinpäätöksen ja konsernitiilinpäätöksen sekä tilintarkastajien antaman tilintarkastuskertomuksen. Hallintoneuvosto on päättänyt lausuntoon 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 ekonomi Riitta Backas, toimitusjohtaja Markku Koskenniemi, pääjohtaja Jouko K. Leskinen, kansanedustaja Jussi Ranta, toimittaja Aino Suhola ja puoluesihteerit Ralf Sund.

Helsingissä, kesäkuun 16. päivänä 2000

Markku Hyvärinen	Felix Björklund
Riitta Backas	Peter Heinström
Matti Kankare	Tarja Kautto
Juha Korkea-aho	Markku Koskenniemi
Jouko K. Leskinen	Pekka Perttula
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 1.4.1999–31.3.2000. 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 kirjanpitolain sekä tilinpäätöksen laatimista koskevien muiden säännösten ja määräysten mukaisesti. Tilinpäätös antaa kirjanpitolaissa tarkoitettulla 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 jakokelpoisten varojen käsittelystä on osakeyhtiölain mukainen.

Helsingissä 14. päivänä kesäkuuta 2000

Pekka Nikula
KHT

Erkki Mäki-Ranta
HTM

Taloudellinen kehitys 1995/96 – 1999/2000

		1999/2000	1998/99	1997/98	1996/97	1995/96
Konsernin tuloslaskelma						
Liikevaihto	MEUR	1 593	1 494	1 445	1 245	1 209
- muutos	%	6,6	3,4	16,1	3,0	8,0
Liikevoitto	MEUR	50	72	102	55	105
- suhteessa liikevaihtoon	%	3,1	4,8	7,1	4,4	8,7
Tulos ennen satunnaisia eriä	MEUR	57	73	105	52	90
- suhteessa liikevaihtoon	%	3,5	4,9	7,3	4,2	7,4
Tulos ennen veroja	MEUR	85	75	106	72	90
- suhteessa liikevaihtoon	%	5,3	5,0	7,3	5,8	7,4
Konsernin tase						
Pysyvät vastaavat	MEUR	922	796	693	680	680
Pitkäaikaiset saamiset	MEUR	3	4	6	7	10
Vaihto-omaisuus	MEUR	53	46	40	34	32
Muut vaihtuvat vastaavat	MEUR	418	398	463	405	444
Vastaavaa yhteensä	MEUR	1 396	1 244	1 201	1 127	1 166
Osakepääoma	MEUR	71	71	70	69	69
Muu oma pääoma ja vähemmistöosuus 1)	MEUR	506	468	478	406	367
Vieras pääoma 1)	MEUR	819	705	653	651	730
Vastattavaa yhteensä	MEUR	1 396	1 244	1 201	1 127	1 166
Bruttoinvestoinnit ilman ennakoja	MEUR	252	220	148	177	95
Bruttoinvestoinnit liikevaihdosta	%	15,8	14,7	10,2	14,3	7,9
Oman pääoman tuotto (ROE)	%	5,6	10,2	16,7	7,5	15,4
Sijoitetun pääoman tuotto (ROI)	%	9,1	11,7	15,9	9,4	15,7
Osakepääoman korotus	MEUR	0	2	1	0	-
Osingot tilikaudelta 2)	MEUR	21	21	31	14	14
Tulos/osake	e	0,37	0,65	1,03	0,42	0,77
Tulos/osake (ns. laimennusvaikutuksella)	e	0,36	0,65	0,99	0,40	0,73
Oma pääoma/osake	e	6,81	6,36	6,61	5,79	5,34
Osinko/osake	e	0,25	0,25	0,38	0,17	0,17
Osinko tuloksesta	%	68,4	38,6	36,8	40,3	21,9
Efektiiivinen osinkotuotto	%	6,4	5,2	4,2	2,7	2,7
P/CEPS		2,0	2,4	4,0	2,9	3,8
Rahavirta/osake	e	2,0	2,0	2,3	2,1	1,7
Hinta/voitto-suhde, P/E		10,71	7,43	8,83	14,86	8,26
Omavaraisuusaste	%	42,1	44,4	46,5	42,9	37,9
Velkaantumisaste (Gearing)	%	19,4	4,3	-5,4	9,9	25,3
Korolliset velat	MEUR	281	197	218	270	379
Likvidit varat	MEUR	169	174	247	223	269
Korollinen nettovelka	MEUR	112	23	-29	47	110
- suhteessa liikevaihtoon	%	7,1	1,6	-2,0	3,8	9,1
Nettorahoitustuotot (+) / -kulut (-)	MEUR	7	1	3	-3	-15
- suhteessa liikevaihtoon	%	0,4	0,1	0,2	-0,2	-1,3
Nettokorot	MEUR	-1	6	1	-3	-17
- suhteessa liikevaihtoon	%	-0,1	0,4	0,1	-0,2	-1,4
Tulorahoitus	MEUR	175	150	170	152	137
Tulorahoitus liikevaihdosta	%	11,0	10,0	11,8	12,2	11,4
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	84 739 098	84 739 098	82 796 483	82 053 018	81 584 480
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä keskim. (ns. laimennusvaikutuksella)	kpl	85 663 479	85 663 479	86 034 161	86 034 172	86 034 181
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	84 739 098	84 739 098	82 796 483	82 053 018	81 584 480
Osakepääomaa vastaava osakemäärä tilikauden lopussa	kpl	84 739 098	84 739 098	82 796 483	82 053 018	81 584 480
Henkilöstö, keskimäärin		11 462	11 264	10 706	10 533	10 105

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

- 1) Osakeyhtiölain muutoksen vuoksi vaihdettava debentuurilaina on vuoden 1999/2000, 1998/99, 1997/98 ja vuoden 1996/97 tunnuslukuja laskettaessa käsitelty oman pääoman eränä. Vuoden 1995/96 tilinpäätöksessä vaihdettava debentuurilaina oli vierasta pääomaa. Vuoden 1995/96 tunnuslukuja ei ole muutettu.
- 2) Tilikauden 1999/00 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.
- 3) Jaksotuseroista johtuva laskennallinen verovelka on huomioitu vuosien 1999/2000 ja 1998/99 tunnuslukuja laskettaessa. Aikaisempien vuosien tunnusluvuissa sitä ei ole huomioitu.

TUNNUSLUKIJEN LASKENTAPERIAATTEET

Oman pääoman tuotto % (ROE)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaiseriä} - \text{verot}}{\text{Oma pääoma} + \text{vähemmistöosuus (tilikauden alun ja lopun keskiarvo)}} \times 100$
Sijoitetun pääoman tuotto % (ROI)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaiseriä} + \text{korko- ja muut rahoituskulut}}{\text{Taseen loppusumma} - \text{korottomat velat (tilikauden alun ja lopun keskiarvo)}} \times 100$
Tulos / osake (e)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaiseriä} + / - \text{vähemmistöosuus} - \text{verot}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä keskimäärin tilikauden aikana}}$
Oma pääoma / osake (e)	=	$\frac{\text{Oma pääoma}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä tilikauden lopussa}}$
Osinko tuloksesta %	=	$\frac{\text{Osakekohtainen osinko}}{\text{Osakekohtainen tulos}} \times 100$
Efektiiivinen osinkotuotto %	=	$\frac{\text{Osakekohtainen osinko}}{\text{Osakeantikorjattu pörssikurssi tilinpäätöspäivänä}} \times 100$
P/CEPS	=	$\frac{\text{Pörssikurssi tilikauden lopussa}}{\text{Osakekohtainen liiketoiminnan nettokassavirta}}$
Rahavirta / osake (e)	=	$\frac{\text{Liiketoiminnan nettokassavirta}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä keskimäärin tilikauden aikana}}$
Hinta / voittosuhte, P/E	=	$\frac{\text{Pörssikurssi tilikauden lopussa}}{\text{Tulos / osake}}$
Omavaraisuusaste %	=	$\frac{\text{Oma pääoma} + \text{vähemmistöosuus}}{\text{Taseen loppusumma} - \text{saadut ennakat}} \times 100$
Velkaantumisaste (Gearing), %	=	$\frac{\text{Korolliset velat} - \text{likvidit varat}}{\text{Oma pääoma} + \text{vähemmistöosuus}} \times 100$
Tulorahoitus	=	Liikevoitto + poistot + rahoituserät + satunnaiset erät - verot

Liikevaihto 1999/2000 vuosineljänneksittäin (MEUR)

	Q1	Q2	Q3	Q4	Yhteensä
Lentotoiminta	358,3	347,6	354,6	348,5	1 409,0
Matkatoimistoala	23,2	18,1	20,4	20,2	81,9
Valmismatkatoiminta	53,7	54,2	73,7	81,2	262,8
Muut toimialat	9,4	9,1	9,5	6,0	33,9
Yhteensä	444,5	429,0	458,2	455,9	1 787,6
- sisäiset oikaisut	-42,0	-43,3	-52,4	-57,0	-194,7
Konsernin liikevaihto	402,6	385,6	405,8	398,8	1 592,9

Liikevaihto 1998/1999 vuosineljänneksittäin (MEUR)

	Q1	Q2	Q3	Q4	Yhteensä
Lentotoiminta	355,0	338,1	331,2	290,3	1 314,6
Matkatoimistoala	21,3	16,0	19,2	22,7	79,3
Valmismatkatoiminta	51,3	50,7	69,3	71,4	242,6
Muut toimialat	9,0	8,9	9,5	8,7	36,1
Yhteensä	436,6	413,7	429,2	393,1	1 672,5
- sisäiset oikaisut	-41,7	-38,1	-45,2	-53,6	-178,4
Konsernin liikevaihto	394,9	375,6	384,0	339,5	1 494,1

Liikevoitto 1999/2000 vuosineljänneksittäin (MEUR)

	Q1	Q2	Q3	Q4	Yhteensä
Lentotoiminta	25,4	4,9	29,2	-12,6	46,8
Matkatoimistoala	1,4	0,4	0,9	0,3	3,0
Valmismatkatoiminta	0,4	-0,3	0,1	-0,1	0,1
Muut toimialat	0,9	1,1	1,3	0,9	4,2
Yhteensä	28,1	6,2	31,5	-11,6	54,1
- sisäiset oikaisut	-2,6	-2,2	0,0	0,2	-4,6
Osakkuusyhtiöt	0,1	0,0	0,0	0,1	0,2
Konsernin liikevoitto	25,5	4,0	31,5	-11,3	49,8

Liikevoitto 1998/1999 vuosineljänneksittäin (MEUR)

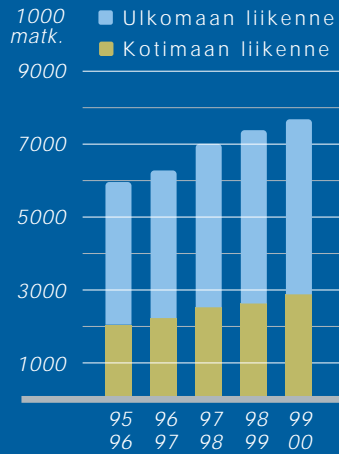
	Q1	Q2	Q3	Q4	Yhteensä
Lentotoiminta	36,9	30,6	2,0	-7,1	62,4
Matkatoimistoala	2,1	0,0	1,2	0,0	3,3
Valmismatkatoiminta	0,1	0,2	1,2	0,5	2,0
Muut toimialat	1,0	1,2	1,3	0,8	4,3
Yhteensä	40,1	32,0	5,7	-5,8	72,0
- sisäiset oikaisut	0,1	0,1	0,1	-0,6	-0,3
Osakkuusyhtiöt	-0,2	0,0	-0,1	0,2	0,0
Konsernin liikevoitto	40,2	32,5	5,9	-6,6	71,7

Finnairin liikennetietoja

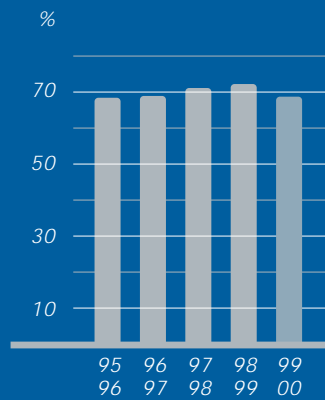
	1997/98	1998/99	1999/00	muutos %
Pohjois-Amerikka				
Lentotunteja	7 710	7 759	7 185	-7,4
Lentokilometrejä (1000)	6 242	6 324	5 823	-7,9
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	1 874	1 915	1 911	-0,2
Myytyjä henkilökilometrejä (milj.)	1 412	1 452	1 422	-2,1
Matkustajakäyttöaste %	75,3	75,8	74,4	-1,4 p
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	386	421	411	-2,4
Myytyjä tonnikilometrejä (milj.)	244	257	259	0,9
Kokonaiskäyttöaste %	63,2	60,8	63,0	2,2 p
Matkustajia (1000)	208	218	208	-4,6
Rah tia ja postia (1000 kg)	17 390	18 569	20 768	11,8
Aasia				
Lentotunteja	9 445	9 327	9 252	-0,8
Lentokilometrejä (1000)	7 311	7 275	7 235	-0,5
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	2 323	2 324	2 298	-1,1
Myytyjä henkilökilometrejä (milj.)	1 683	1 721	1 734	0,8
Matkustajakäyttöaste %	72,4	74,1	75,5	1,4 p
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	430	413	404	-2,2
Myytyjä tonnikilometrejä (milj.)	292	263	264	0,4
Kokonaiskäyttöaste %	67,9	63,8	65,3	1,5 p
Matkustajia (1000)	240	248	255	2,8
Rah tia ja postia (1000 kg)	18 190	14 577	14 930	2,4
Eurooppa				
Lentotunteja	78 538	79 042	86 857	9,9
Lentokilometrejä (1000)	44 858	44 928	49 552	10,3
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	5 480	5 621	6 484	15,4
Myytyjä henkilökilometrejä (milj.)	2 968	3 169	3 486	10,0
Matkustajakäyttöaste %	54,2	56,4	53,8	-2,6 p
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	687	712	796	11,8
Myytyjä tonnikilometrejä (milj.)	305	322	354	9,9
Kokonaiskäyttöaste %	44,5	45,3	44,4	-0,9 p
Matkustajia (1000)	2 644	2 786	2 972	6,7
Rah tia ja postia (1000 kg)	30 571	30 488	33 380	9,5
Kotimaa				
Lentotunteja	49 157	51 980	54 921	5,7
Lentokilometrejä (1000)	19 955	20 866	22 408	7,4
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	1 957	2 068	2 415	16,8
Myytyjä henkilökilometrejä (milj.)	1 138	1 189	1 308	10,0
Matkustajakäyttöaste %	58,1	57,5	54,2	-3,3 p
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	220	235	275	17,0
Myytyjä tonnikilometrejä (milj.)	100	105	115	9,5
Kokonaiskäyttöaste %	45,3	44,5	41,8	-2,7 p
Matkustajia (1000)	2 527	2 631	2 882	9,5
Rah tia ja postia (1000 kg)	6 040	5 639	5 160	-8,5
Säännöllinen reittiliikenne				
Lentotunteja	144 850	148 108	158 215	6,8
Lentokilometrejä (1000)	78 366	79 393	85 018	7,1
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	11 635	11 928	13 108	9,9
Myytyjä henkilökilometrejä (milj.)	7 202	7 532	7 950	5,5
Matkustajakäyttöaste %	61,9	63,1	60,6	-2,5 p
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	1 724	1 782	1 886	5,8
Myytyjä tonnikilometrejä (milj.)	941	947	992	4,8
Kokonaiskäyttöaste %	54,6	53,1	52,6	-0,5 p
Matkustajia (1000)	5 619	5 883	6 317	7,4
Rah tia ja postia (1000 kg)	72 191	69 273	74 238	7,2
Lomaliikenne				
Lentotunteja	34 116	39 233	35 368	-9,9
Lentokilometrejä (1000)	24 574	28 125	25 707	-8,6
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	5 806	6 056	5 813	-4,0
Myytyjä henkilökilometrejä (milj.)	5 218	5 466	5 072	-7,2
Matkustajakäyttöaste %	89,9	90,3	87,3	-3,0 p
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	626	646	625	-3,3
Myytyjä tonnikilometrejä (milj.)	486	502	468	-6,8
Kokonaiskäyttöaste %	77,7	77,8	74,9	-2,9 p
Matkustajia (1000)	1 447	1 501	1 366	-9,0
Rah tia ja postia (1000 kg)	4 537	3 596	3 181	-11,5
Lentotoiminta yhteensä				
Lentotunteja	178 966	187 341	193 583	3,3
Lentokilometrejä (1000)	102 940	107 518	110 725	3,0
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	17 442	17 985	18 921	5,2
Myytyjä henkilökilometrejä (milj.)	12 420	12 998	13 022	0,2
Matkustajakäyttöaste %	71,2	72,3	68,8	-3,5 p
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	2 351	2 429	2 511	3,4
Myytyjä tonnikilometrejä (milj.)	1 428	1 450	1 460	0,7
Kokonaiskäyttöaste %	60,7	59,7	58,1	-1,6 p
Matkustajia (1000)	7 067	7 385	7 683	4,0
Rah tia ja postia (1000 kg)	76 728	72 869	77 419	6,2

p = %-yksikkö

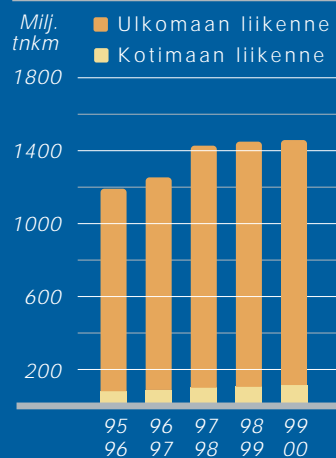
Matkustajamäärät



Matkustajakäyttöaste



Myydyt tonnakilometrit



Hallintoperiaatteet

Finnairin hallintoelimet ovat hallintoneuvosto, hallitus ja toimitusjohtaja. Yhtiön hallinnon perustana on Suomen osakeyhtiölaki sekä yhtiön yhtiöjärjestys. Yhtiöjärjestyksen mukaan ylin päätösvalta on yhtiökokouksella. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat yhdessä yhtiön johtamisesta. Hallintoneuvoston tehtävänä on valvoa tehtyjen päätösten oikeellisuutta.

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. Hallintoneuvosto 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 viisi kertaa.

Hallitus

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

Yhtiön hallitus kantaa osakeyhtiölaissa määritellyn 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.

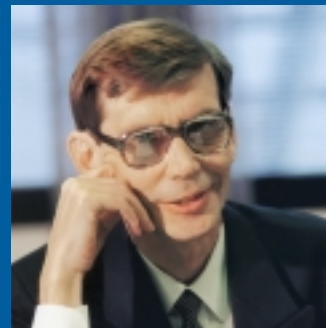
Johtokunta



Keijo Suila, s. 1945, ekonomi, pääjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1998.



Eero Ahola, s. 1943, KTM, johtaja, kaupallinen ryhmä. Finnairin palveluksessa vuodesta 1970.



Mauri Annala, s. 1945, ekonomi, johtaja, tytäryhtiöt, lomalennot ja Finnair Catering. Finnairin palveluksessa vuodesta 1976.



Henrik Arle, s. 1948, varatuomari, johtaja, konsernin keskushallinto. Finnairin palveluksessa vuodesta 1979.



Jorma Eloranta, s. 1947, lentokapteeni, johtaja, lentotoimintaryhmä, Finnairin palveluksessa vuodesta 1972.



Jouko Malén, s. 1940, dipl.ins., johtaja, teknillinen ryhmä, Finnairin palveluksessa vuodesta 1971.



Tero Palatsi, s. 1947, oik.lis., johtaja, henkilöstö. Finnairin palveluksessa vuodesta 1999.



Mika Perho, s. 1959, iteronomi, johtaja, markkinointiryhmä. Finnairin palveluksessa vuodesta 1985.



Petri Pentti, s. 1962, KTM, johtaja, talous ja rahoitus. Finnairin palveluksessa vuodesta 1989.

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 1999/2000 aikana hallitukselle ja toimitusjohtajalle maksettujen palkkojen, palkkioiden ja luontaisetujen yhteismäärä oli n. 0,5 milj. euroa.

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 tehtävänä on oman vastuualueensa kehittäminen ja valvonta sekä raportointi toimitusjohtajalle.

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

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, dipl.ekon.*
Riitta Backas, *ekonomi, Lääketeollisuus ry*
Peter Heinström, *puoluesihteeri*
Matti Kankare, *puoluesihteeri (25.8.99 alk.)*
Tarja Kautto, *kansanedustaja*
Pekka Kivelä, *ekonomi (25.8.99 saakka)*
Juha Korkea-oja, *kansanedustaja (25.8.99 alk.)*
Markku Koskenniemi, *toimitusjohtaja, Tammerneon Oy*
Jouko K. Leskinen, *pääjohtaja, Sampo-konserni*
Pekka Perttula, *ryhmäsihteeri*
Mikko Pesälä, *europarlamentaarikko (25.8.99 saakka)*
Sirpa Pietikäinen, *kansanedustaja*
Virpa Puisto, *kansanedustaja*
Jussi Ranta, *kansanedustaja*
Pertti Salolainen, *suurlähettiläs, Lontoo*
Aino Suhola, *toimittaja*
Ralf Sund, *puoluesihteeri*
Iiro Viinanen, *dipl.ins.*

Henkilöstöedustajat

Leena Valkama, Arto Yli-Pentti, Juhani Sinisalo,
Marja Vaitti



Harri Holkeri, s. 1937, VTM, valtioneuvos, hallituksen puheenjohtaja, Suomen Pankin johtokunnan jäsen 1978-97, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1997.



Jaakko Ihamuotila, s. 1939, dipl.ins., vuorineuvos, hallituksen varapuheenjohtaja, Fortum Oyj:n päätoiminen hallituksen jäsen, Raisio Yhtymä Oyj:n hallituksen jäsen, 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, Leonia Oyj:n ja Vakuutusosakeyhtiö Sammon hallituksen jäsen, Alma Median Oyj:n ja Varma-Sammon 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, Finpro Oy:n toimitusjohtaja, Talentum Oyj:n hallituksen puheenjohtaja, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1994.



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

Osaava henkilöstö Finnairin muutoksen tärkein tekijä

Finnairin vahvuus on motivoitunut ja sitoutunut henkilöstö. Käynnissä olevalla yrityskulttuurin muutoksella ja toiminnan tehostamisella tähdätään toisaalta henkilöstön entistä parempaan viihtyvyyteen, toisaalta parempaan liiketaloudelliseen kannattavuuteen.

Osaava henkilöstö takaa palvelun laadun

Henkilöstön ammattitaitoon ja osaamiseen on Finnairissa kiinnitetty erityistä huomiota. Palvelun tasainen ja korkeatasoinen laatu on yksi yhtiön strategian tärkeimpiä kulmakiviä. Onnistunut lentomatka syntyy henkilöstön korkeasta ammattitaidosta ja saumattomasta yhteistyöstä palveluketjun kaikissa vaiheissa. Myös visioon pohjautuva henkilöstöstrategia korostaa henkilöstön ja organisaation kehittämisen tärkeyttä.

Finnairin sisäinen koulustustoiminta on varsin vilkasta. Lentomatkestämiseen liittyvät työtehtävät vaativat usein erikoisosaamista, johon voidaan kouluttaa ainoastaan yhtiön sisällä. Finnairin Ilmailuopisto, joka on yhtiön omistama ammatillinen erikoisoppilaitos, vastaa ammatillentäjien peruskoulutuksesta. Yhtiössä annetaan lisäksi lento- ja turvallisuuskoulutusta, matkustamopalvelukoulutusta sekä markkinointiin ja tekniikkaan liittyvää koulutusta. Tilivuoden 1999/2000 aikana koulutuksen painopiste oli esimiesten koulutuksessa, lentäjien tyyppikoulutuksessa sekä palvelun laatuun liittyvässä koulutuksessa. Koulutustunteja kertyi vuoden 1999 aikana kaikkiaan 69 010. Koulutukseen osallistui yhteensä 35 671 henkeä.

Finnair on panostanut voimakkaasti myös uuden henkilökunnan perehdyttämiseen. Uusia työntekijöitä varten rakennettiin kaksipäiväinen perehdy-

tysohjelma, joka antaa uudelle työntekijälle kokonaiskuvan yhtiöstä ja tutustuttaa hänet yhtiön strategiaan tavoitteisiin. Koulutus käsittelee myös yhtiön arvoihin perustuvaa asiakaslähtöistä ajattelumallia. Perehdytyskoulutukseen osallistui tilivuoden aikana lähes 150 uutta työntekijää.

Yrityskulttuurin muutos avaa tietä uudelle Finnairille

Laadukas ja johdonmukainen palvelu vaatii nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä toimintatavan jatkuvaa kehittämistä. Finnairilla käynnistettiin vuonna 1998 laajamittainen yrityskulttuurin muutosprosessi, jonka tarkoituksena on luoda yhteinen, arvoihin perustuva Finnairin liiketoiminnallisten tavoitteiden saavuttamista tukeva toimintamalli. Yhteisiksi arvoiksi kiteytettiin asiakaslähtöisyys, jatkuva kehittyminen, rehellisyys, avoimuus, vastuuntuntoisuus, oikeudenmukaisuus ja toisten kunnioittaminen.

Keväällä 1999 toteutettiin koko yhtiön kattava arvo- ja yrityskulttuuritutkimus, jonka tuloksia käsiteltiin yhdessä henkilöstön kanssa. Arvojen maastouttamiseen osaksi käytännön toimintaa koulutettiin esimiesten avuksi yli 400 muutosvalmentajaa. Kehityshankkeiden etenemistä seurataan säännöllisin väliajoin ja vuoden 2000 aikana tullaan painottamaan erityisesti esimies-alaisuusuhteita ja tiedonkulkua. Osana yrityskulttuurin muutosta kiinnitettiin huomiota myös esimiehen ja alaisen välisiin kehityskeskusteluihin johtamisen ja kehittämisen välineenä.

Toiminnan tehostaminen ja kannustava palkitseminen luovat kannattavaa kasvua

Tilikauden 1998/99 epätydyttävä, osittain ulkopuolisista tekijöistä johtuva taloudellinen kehitys osoitti selkeästi, että toimintaa on tehostettava kustannusten saamiseksi kuriin. Tavoitteeksi asetettiin henkilöstömäärän kasvun pysäyttäminen ja tuotta-

vuuden nostaminen. Emoyhtiön henkilöstömäärä tilikauden 1999/2000 lopussa oli 8 985 henkeä, jossa laskua edellisestä vuoteen oli 115 henkeä.

Henkilöstökustannusten kasvua pyritään hillitsemään myös maltillisilla työehtosopimuksilla, jotka solmittiin alkuvuodesta 2000 Finnairin ja seitsemän työntekijäjärjestön kesken. Koko henkilöstöllä on mahdollisuus voittopalkkioon, joka perustuu yhtiön tulokseen, sijoitetun pääoman tuottoon sekä henkilöstökuluihin. Sen lisäksi yhtiöön luotiin tilikauden aikana kannustinpalkkiojärjestelmä, joka perustuu budjetissa pysymiseen, täsmällisyyteen, koneen käyttöasteen ja tuoton suhteeseen sekä kehityskeskustelujen käymiseen.

Keväällä 1999 aloitettiin Finnairin organisatorakenteen kehittäminen. Tavoitteena on joustavampi ja tehokkaampi organisaatio. Siihen pyritään vähentämällä organisaatiotasoja, poistamalla päällekkäisyyksiä toimintaryhmien sisällä ja niiden väliltä, selkeyttämällä toimenkuvia ja nopeuttamalla päätöksentekoa. Projektin tarkoituksena on myös lisätä liiketoiminnallista osaamista ja ymmärrystä läpi koko organisaation. Kehitystyötä jatketaan koko seuraavan tilikauden ajan.

Henkilöstön hyvinvointi on kestävä kehityksen pohja

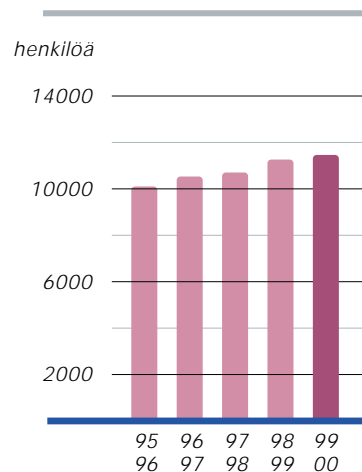
Hyvinvoiva henkilöstö on Finnairin laadukkaan palvelun perusta. Yhtiössä kesällä 1998 aloitettu Hyvinvointiohjelma jatkui kuluneen tilikauden aikana henkilöstön toimintakyvyn kartoituksella. Ohjelmalla korostettiin myös työn ulkopuolisten osatekijöiden merkitystä hyvinvoinnin lähteenä. Liikunta ja harrastukset parantavat työntekijöiden niin fyysistä, henkistä kuin sosiaalistakin suorituskykyä. Vapaaehtoiseen toimintakyvyn kartoitukseen, jonka painopiste on ennaltaehkäisevässä ja aktiivisesti terveyttä edistävässä toiminnassa, osallistui tilivuoden lop-

puun mennessä noin 3 600 finnairilaista.

Työterveydenhuollon roolia kirkastettiin vuoden 1999 aikana muun muassa asiakasryhmien ja ydinprosessien osalta. Finnairin Terveyspalveluissa luotiin asetettujen tavoitteiden pohjalta uusi asiakaslähtöisempi toimintamalli, joka perustuu sekä sisäisten että ulkoisten yhteistyökumppaneiden verkostoon. Ulkoisia yhteistyökumppaneita ovat muun muassa Mehiläinen-yhtymän Työterveyspalvelut, Haagan Neurologinen Tutkimuskeskus sekä Vantaan Fysioterapia Oy.

Harrastus- ja vapaa-ajan toiminta yhtiön sisällä on vilkasta. Finnairissa toimii kaikkiaan 34 erilaista harrastuskerhoa, joiden toimintaan osallistuu noin 4 000 finnairilaista. Harrastuskerhojen yhteenlaskettu jäsenmäärä ylittää jopa 13 000:een.

Konsernin henkilöstön määrä keskimäärin



Jatkuvan parantamisen periaate ympäristötoiminnassa

Keskeisiä ympäristötoiminnan kohteita tilikaudella 1999–2000 olivat kasvi-huonepäästöjä koskevat kysymykset, lentomelu ja lennoilla syntyvä jäte. Finnair panostaa ympäristöteknologiaan ja pysyy proaktiivisella toiminnallaan ympäristölainsäädännön edellä. Lentoliikennepalveluiden tuottaminen ja ympäristönsuojelun vaatimusten yhteensovittaminen nähdään Finnairilla hyvin tärkeänä haasteena ja siihen on panostettu voimavaroja yhä enemmän.

Aktiivinen ja organisoitunut ympäristönsuojelutyö alkoi 10 vuotta sitten syyskuussa 1990 Finnairin ympäristöpoliittisen työryhmän perustamisesta. Vuodesta 1991 toimintaa on jatkanut Finnairin ympäristöorganisaatio. Finnair on onnistunut toiminnallaan luomaan luottamukselliset suhteet lentoliikenteen ja sen oheistoimintojen ympäristönsuojelua säänteleviin sidosryhmiin sekä parantamaan ekotehokkuuttaan tuntuvasti.

Finnair noudattaa kansainvälisen siviili-ilmailuorganisaation ICAO:n ympäristösäännöksiä ja paikallisia viranomaismääräyksiä. Finnair osallistuu myös kansainvälisen lentoyhtiöjärjestön IATA:n ja eurooppalaisen AEA:n ympäristötyöhön sekä pohjoismaisen ministerityöryhmän asettaman lentoliikenteen ympäristökysymyksiä käsittelevän ryhmän toimintaan.

Ympäristönsuojelu huomioidaan toiminnassa

Energiankulutuksessa sekä veden ja muiden luonnonvarojen käytössä huomioidaan luonnonvarojen säästeliäs käyttö. Toiminnasta aiheutuvia päästöjä, energiankulutusta ja jätteen määrää pyritään vähentämään. Ympäristön kannalta kaikkein haitallisimmat materiaalit korvataan toisilla, kun se on mahdollista ja taloudellisesti järkevää. Materiaalien käytön tehokkuutta ja kierrätystä lisätään jatkuvasti.

Materiaalien, prosessien, laitteiden ja lentokoneiden valinnassa huolehditaan siitä, että asiakkaille, työntekijöille ja ympäristölle koitua riski on mahdollisimman pieni. Lentokoneisiin ja laitteisiin kohdistuvien muutospainoiden osalta ympäristönsuojelussa otetaan huomioon seuraavat tekijät:

- muutos ei saa heikentää lento- tai työturvallisuutta
- muutoksen on oltava teknisesti mahdollinen
- muutoksen on oltava toiminnallisesti ja taloudellisesti järkevä
- muutoksen aiheuttama hyöty ympäristön kannalta on oltava selkeä

Finnair on lähes kaksi vuotta ennen viranomaisten asettamaa takarajaa tehnyt melunvaimennusasetukset DC-9-50 -koneisiinsa. Meluhaitan vähentäminen on keskeinen tekijä lentokonevalinnoissa ja lento-operaatioiden suunnittelussa.



Ympäristökoulutusta henkilökunnalle

Finnairissa ympäristöorganisaatio koostuu ympäristöosaamisen asiantuntijoista, jotka ottavat muutakin ympäristövastuuta oman alueensa tehtävistä. Asiantuntijat voivat tarpeen mukaan perustaa työryhmiä, joiden avulla kukin eteen tuleva tehtävä voidaan hoitaa projektiluonteisesti. Ympäristöorganisaation puheenjohtajana toimii teknillinen johtaja suorassa yhteydessä Finnair Oyj:n ylimpään johtoon.

Tavoitteena ympäristöorganisaatiolla on luoda ympäristöhallintajärjestelmä koko yritystä kattavaksi. Järjestelmä on jo implementoitu Finnair Cateringiin ja työtä jatketaan matkustamopalveluiden osalta. Catering -osastolla esimerkiksi lajitellaan jätteet erikseen kierrätystä varten. Jätteen määrää vähennetään erityisesti kertakäyttöpakkausten osalta ja lisäämällä jätteen uusio- ja hyötykäyttöä.

Koko Finnair Cateringin henkilökunta on osallistunut ympäristökoulutukseen ja muun henkilökunnan järjestelmällinen ympäristökouluttaminen on jo aloitettu. Finnairin ympäristöohjelma on osa markkinoinnin keskijohdolle annettavaa business-puzzle-koulutusta.

Ympäristöriskeihin vaikutetaan jo suunnitteluvaiheessa

Kemikaalien käyttö Finnairissa on kemikaalilain mukaan luokiteltu laajamittaiseksi toiminnaksi ja siksi niiden käytölle ja varastoinnille on asetettu lain vaatimat valvojat. Lentokoneiden huolto- ja korjaustoimintaa koskevan toimenpideasiakirjan valmistelu suur- ja muiden onnettomuuksien ehkäisemiseksi on työn alla.

Tavoitteena ympäristövaikutusten vähentäminen

Jätevesien osalta erityistä huomiota kiinnitetään raskasmetallipäästöjen vähentämiseen. Liuotinpäästöjen vähentämisohjelmaa jatketaan käyttämällä vähäliuottimisia maaleja sekä korvaamalla liuotinpesumenetelmiä vesiperustaisilla menetelmillä.

Finnairilla on laadittu viisivuotisohjelma kiinteistöjen energiankulutuksen ja -kustannusten vähentämiseksi. Ohjelma sisältää kiinteistöjen energiankäytön valvontajärjestelmän laajentamisen koskemaan kaikkia Finnairin kiinteistöjä. Lisäksi ohjelmassa on tavoite kiinteistöjen ominaisenergiankulutukselle. Uusissa rakennushankkeissa lämmön talteenotto on toteutettu viimeisimmän teknologian mukaisesti.

Lentotoiminnan osalta Finnair Oyj on sitoutunut AEA:n tavoitteeseen alentaa suoritekohtaista polttoaineen kulutusta ja päästöjä 22,4 %:lla Kioton allekirjoituspöytäkirjan ajan jaksona 1990–2012. Lentokonevalinnoissa kiinnitetään erityistä huomiota polttoaineen kulutukseen ja päästöihin ilmakehään.

Johto seuraa edistymistä säännöllisesti

Finnair on tarkkaillut ympäristönsuojelun tunnuslukuja jo 1970-luvulta lähtien. Aluksi seurattiin polttoaineen, lämpö- ja sähköenergian sekä veden kulutusta. Vuonna 1993 alettiin raportoida myös jätevesien laatua ja määriä, jätteiden määriä nykyisessä muodossaan alettiin raportoida vuonna 1997 sekä liuotinpäästöjä ilmaan vuonna 1987. Ympäristönsuojelun tunnuslukujen ja mittareiden järjestelmällinen dokumentointi aloitettiin 1998 ja työtä jatkettiin vuonna 1999. Tavoitteena on luoda koko yhtiön laajuinen mahdollisimman tarkka ekotase. Finnairin ympäristöorganisaatio kerää ja laskee ympäristönsuojeluun liittyvät tunnusluvut.

Finnair Oyj:n ympäristöasioista vastaava johto seuraa ympäristönsuojelun tunnuslukuja säännöllisesti. Sidosryhmiä informoidaan vuosikertomuksen ja ympäristöraportin lisäksi myös yhtiön lehdissä julkaistavilla artikkeleilla sekä Internet-sivuilla.

Finnairin teknillisen alueen maaperän kunnosta tehtiin selvitys. Sen perusteella maaperä osoittautui puhtaaksi. Finnairilla on myös aloitettu lentokoneiden moottoripäästöjen raportoinnin kehittäminen tarkemmaksi ja sidosryhmiä palvelevammaksi. Ilma-keuhään tapahtuvien liuotinpäästöjen raportointia helpottaa jatkossa uusi materiaalihallintajärjestelmä.

Tärkeimmät ympäristönsuojeluhankkeet vuonna 1999

Ympäristövaikutusten kannalta keskeisimpiä hankkeita kaudella 1999/00 olivat yhden Airbus A321-koneen ja kahden A319-koneen hankinnat laivastoon sekä DC-9-50 -koneiden melun vaimennus-asennukset. Lentokonekorjaamon jätevedenkäsittelylaitoksen uusiminen on myös mittava ympäristöinvestointi.

Tulevaisuus

Finnair pyrkii myös tulevaisuudessa olemaan ekotehokas luonnon reunaehdot huomioon ottava vastuullinen lentoyhtiö. Globaalien ympäristövaikutusten lisäksi Finnair huolehtii osaltaan siitä, että lentoasemaympäristön pohjavesiesiintymien vedet pysyvät juomakelpoisina ja että lentoasemien lähiympäristö olisi ihmisille hyvä asua ja elää.

Lisää Finnair Oyj:n ympäristötoiminnasta erillisessä ympäristöraportissa.



Finnair Oyj:n pääkonttori

Helsinki-Vantaan lentoasema

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

Internet

www.finnair.fi

Tiedotus

Viestintäjohtaja Christer Haglund
puh. (09) 818 4007, fax (09) 818 4092

Sijoittajasuhteet

Talous- ja 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

Matkatoimisto Oy AREA

Mannerheimintie 102
00251 Helsinki
puh. (09) 818 383
fax (09) 818 3245

Oy Aurinkomatkat- Suntours Ltd Ab

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

Finnair Travel Services Oy

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

Finn catering Oy

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

Kuopion Matkatoimisto Oy

Maljalahdenkatu 35
70110 Kuopio
puh. (017) 550 5500
fax (017) 550 5501

Malmilento Oy

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

Mikkelin Matkatoimisto Oy

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

Suomen Matkatoimisto Oy

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

Varkauden Matkatoimisto Oy

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

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

DUBLIN, Norvista

11 Parliament street, 1st floor
Dublin 2
puh. +353 1 677 9944
fax +353 1 677 9954

FRANKFURT, Norvista Reisen

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

LONTOO, Norvista

227 Regent Street
London W1R 8PD
puhelin +44 207 409 7333
fax +44 207 409 0553 tai
408 0932

MILANO, Norvista Srl

Via Larga 2
20122 Milan
puh. +39 02 8901 0294,-95
fax +39 02 8901 0297

MOSKOVA, ZAO Norvista

Myasnitskaya 35
10100 Moscow
puhelin +7 095 204 1633
fax +7 095 204 1380

NEW YORK, Norvista Inc.

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

PARIISI, Norvista

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

PIETARI, ZAO Norvista

Ul.Kazanskaya 44
190031 St.Petersburg
puh. +7 812 326 1850
fax +7 812 326 1858

RIIKA, Norvista

Kr.Barona 13/15, Astrides House
LV-1011 Riga
puh. +371 7 217 617
fax +371 7 287 977

TUKHOLMA, Norvista Travel AB

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

TALLINNA, Estravel AS

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

VILNA, Norvista

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

Painopaikka: Oy Edita Ab
Reprolaitos: MainDoMain Oy
Teksti: GCI Finland Oy
Taitto: SEK & GREY Oy
Valokuvat: Juha-Pekka Laakio,
Lehtikuva ja Stone



