

VUOSIKERTOMUS 2004



SISÄLTÖ

Tietoa osakkeenomistajille	1
Avainluvut 2004	2
Finnair lyhyesti.....	3
Pääjohtajan katsaus	4
Reittiliikenne	6
Lomaliikenne	10
Matkapalvelut	12
Lentotoimintapalvelut.....	14
Liikennetiedot ja laivasto	16
Riskienhallinta	17
Hallintoperiaatteet	20
Hallitus ja tilintarkastajat 2004	23
Konsernin johtoryhmä	24
Finnair ja yhteiskunta.....	25
Tilinpäätös	31
Hallituksen toimintakertomus	32
Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet.....	38
Konsernin tuloslaskelma	40
Konsernin tase.....	41
Konsernin rahoituslaskelma	42
Finnair Oyj:n tuloslaskelma	43
Finnair Oyj:n tase	44
Finnair Oyj:n rahoituslaskelma	45
Tilinpäätösten liitetiedot	46
Osakkeet ja osakkeenomistajat.....	56
Hallituksen esitys osingonjaosta	59
Tilintarkastuskertomus	59
Taloudellinen kehitys 2000-2004	60
Liikevoitto ja liikevaihto vuosineljänneksittäin.....	61
Tunnuslukujen laskentakaavat	61

TIETOA OSAKKEENOMISTAJILLE

Yhtiökokous

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään maaliskuun 23. päivänä 2005 alkaen klo 15.00 Helsingin Messukeskuksessa, Messuaukio 1, kongressisiiven sisäänkäynti, sali C1.

Yhtiökokoukseen on ilmoittauduttava viimeistään 21.3.2005 klo 16.00 mennessä. Ilmoittautua voi kirjallisesti osoitteeseen Finnair Oyj, Osakerekisteri HEL-AAC/ 155, 01053 FINNAIR tai telekopiolla numeroon (09) 818 7603 tai puhelimitse maanantaista perjantaihin klo 9.00 - 16.00 numeroon (09) 818 7637 tai sähköpostitse osoitteeseen yhtiokokous@finnair.fi. Ilmoittautumiskirjeen, -telekopion tai -sähköpostin on oltava perillä ennen ilmoittautumisajan päättymistä.

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on osakkeenomistajalla, joka on merkitty viimeistään 11.3.2005 Suomen Arvopaperikeskus Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon tai hallintarekisteröidyn osakkeen omistajalla, joka on 11.3.2005 tilapäisesti merkitty osakasluetteloon osakeyhtiölain 3a luvun 11a pykälän tarkoittamalla tavalla. Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on myös osakkeenomistajalla, jonka osakkeita ei ole siirretty arvo-osuusjärjestelmään, mutta joka on rekisteröity yhtiön osakerekisteriin ennen 11.6.1993. Tällöin osakkeenomistajan on esitettävä yhtiökokouksessa osakekirjansa tai selvitys siitä, että osakkeiden omistusoikeutta ei ole vielä kirjattu arvo-osuustilille.

Osingonjakoehdotus

Tilinpäätöksen 31.12.2004 mukaan konsernin jakokelpoiset voittovarot ovat 321 601 403,59 euroa ja emoyhtiön jakokelpoiset voittovarot 301 972 035,94 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,10 euroa osakkeelta, yhteensä 8 475 921,30 euroa ja loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille.

Taloudellinen informaatio

Tilikaudelta 2005 julkaistaan osavuositiedot suomeksi ja englanniksi:

Q1 (1.1.-31.3.2005) 12.5.2005 klo 9.00

Q2 (1.1.-30.6.2005) 16.8.2005 klo 9.00

Q3 (1.1.-30.9.2005) 10.11.2005 klo 9.00

Vuosikertomuksen tilaus

Vuosikertomus 2004 julkaistaan painettuna suomeksi ja englanniksi. Tilaukset: puhelin (09) 818 4904, fax (09) 818 4401, sähköposti post@finnair.fi

Sähköinen vuosikertomus

Sähköinen vuosikertomus on julkaistu internetissä suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi osoitteessa www.finnair.fi/2004.

Osoitteenmuutokset

Osakkeenomistajia pyydetään ystävällisesti ilmoittamaan osoitteenmuutokset oman arvo-osuustilinsä pitäjälle.

YHTEYSTIEDOT

Finnair Oyj
Helsinki-Vantaan lentoasema
Tietotie 11 A
01053 FINNAIR

Puhelinvaihe (09) 818 81
www.finnair.fi

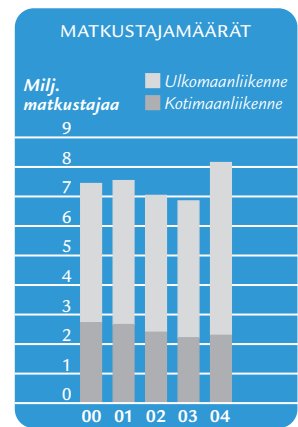
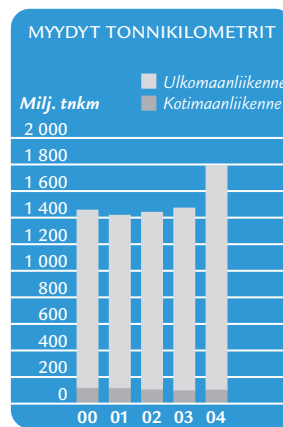
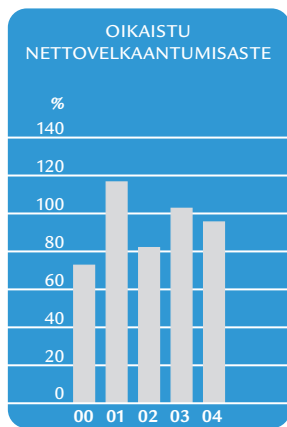
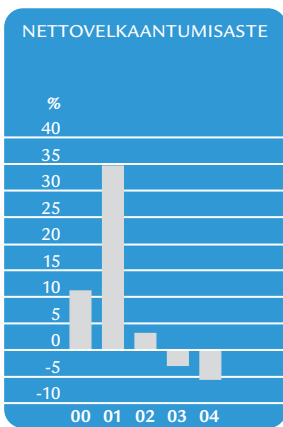
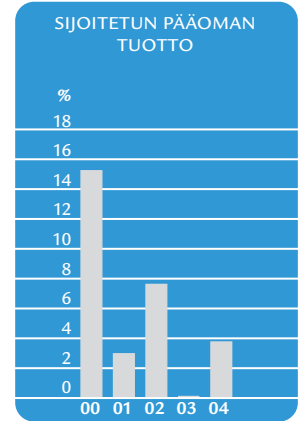
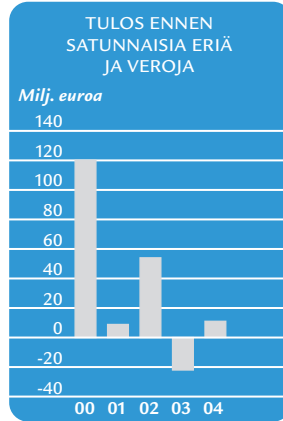
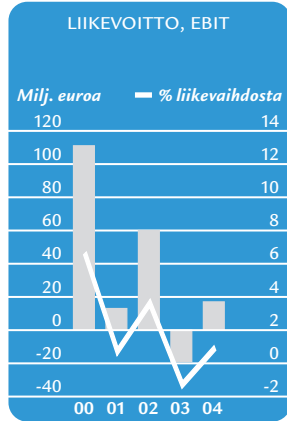
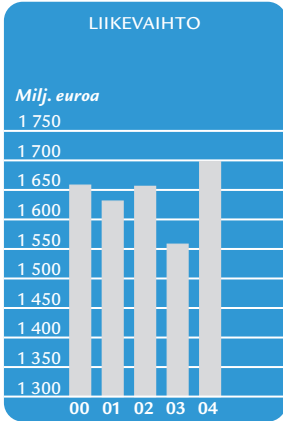
Viestintäjohtaja Christer Haglund
puhelin (09) 818 4007, fax (09) 818 4092
christer.haglund@finnair.fi

Talousjohtaja Lasse Heinonen
puhelin (09) 818 4950, fax (09) 818 4092
lasse.heinonen@finnair.fi

Taloustiedottaja Taneli Hassinen
puhelin (09) 818 4976, fax (09) 818 4092
taneli.hassinen@finnair.fi

Sijoittajasuhdepalvelut
Puhelin (09) 818 4951, fax (09) 818 4092
investor.relations@finnair.fi

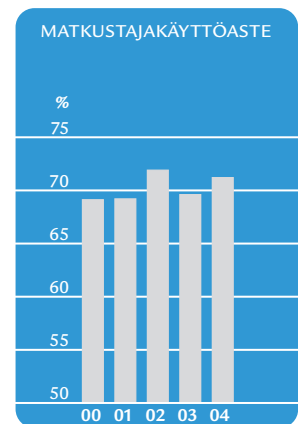
AVAINLUVUT



Toiminnan avainluvut

		2004	2003	2002	2001	2000*
Liikevaihto	Me	1 698	1 558	1 656	1 631	1 658
Käyttökate, EBITDA	Me	118	85	175	145	232
Liikevoitto, EBIT	Me	17	-19	60	13	111
Liikevoitto liikevaihdosta	%	1,0	-1,2	3,7	0,8	6,7
Tulos ennen satunnaisia eriä	Me	11	-22	54	9	120
Lentotoiminnan yksikkötuotot euro senttiä / RTK		71,1	80,0	88,1	89,8	92,3
Lentotoiminnan yksikkökulut euro senttiä / ATK		51,8	58,7	63,1	65,8	67,6
Tulos /osake	e	0,14	-0,19	0,43	0,08	0,95
Oma pääoma/osake	e	7,29	7,24	7,58	7,22	7,54
Bruttoinvestoinnit	Me	115	82	102	281	247
Korollinen nettovelka	Me	-34	-18	20	212	74
Omavaraisuusaste	%	42,7	44,4	44,3	41,3	42,2
Nettovelkaantumisaste (Gearing)	%	-5,5	-2,9	3,1	34,6	11,1
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	95,5	102,7	82,0	116,6	72,7
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	3,7	0,0	7,6	2,9	15,3
Henkilöstö, keskimäärin		9 522	9 981	10 476	10 847	11 051

* pro forma -luvut kalenterivuodelta.



FINNAIR LYHYESTI

Pohjolan paras

Finnairin tavoite on olla pohjolan johtava lentoliikenteen ja siihen liittyvien palvelujen tarjontaan erikoistunut yritys.

Eturivin eurooppalainen

Laadullisesti arvostetuin, toiminnallisesti Euroopan paras ja asiakkaille halutuin vaihtoehto matkustukseen liittyvien palvelujen tuottajana.

Markkinajohtaja

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

Arvot

Finnairin toimintaa ohjaavat arvot ovat asiakaslähtöisyys, jatkuva kehittyminen, rehellisyys, avoimuus, vastuuntuntoisuus, oikeudenmukaisuus ja toisten kunnioittaminen.

Kestävä, kannattava kasvu

Finnairin liiketoiminnan tavoitteena on kestävä, kannattava kasvu. Maantieteellisesti odotukset kohdistuvat kasvaviin Aasian, Skandinavian ja Baltian markkinoihin.

Kilpailustrategia

Finnairin kilpailustrategia perustuu korkeatasoiseen palveluun, asemaan yhtenä alan täsmällisimmistä yhtiöistä sekä kattavaan, yhteistyön kautta edelleen laajenevaan reittiverkostoon. Finnair vahvistaa kilpailuasemaansa hyödyntämällä tehokkaasti erilaisia jakelukanavia sekä kehittämällä jatkuvasti uusia palveluja.

Sähköisen liiketoiminnan hyödyntäjä

Finnair parantaa kilpailukykyään ja kustannustehokkuuttaan hyödyntämällä sähköisen liiketoiminnan mahdollisuuksia sisäisissä ja ulkoisissa prosesseissaan sekä sähköisessä kaupankäynnissä ja asiakaspalvelussa.

Osaava partneri

Finnair haluaa olla yhteistyökumppaneilleen osaava, aktiivinen ja arvoa tuottava partneri. **oneworld**-allianssissa Finnair

on pohjoisen ulottuvuuden johtaja. Finnairin tavoitteena on vahvistaa asemaansa olemalla edelläkävijä sekä uuden teknologian kehittäjänä ja käyttäjänä että allianssin tarjoamien synergiaetujen hyödyntäjänä.

Halutuin vaihtoehto

Finnairin tavoite on olla asiakkailleen halutuin, turvallisin, luotettavin ja ystävällisin vaihtoehto. Finnair kehittää järjestelmällisesti palveluaan asiakkailta kerätyn palautteen perusteella. Uusi teknologia mahdollistaa Finnairin asiakkaiden yhä yksilöllisemmän ja monipuolisemman palvelun.

Ammattitaitoinen henkilöstö

Ammattitaitoinen, motivoitunut ja työhönsä sitoutunut henkilöstö on Finnairin arvokasta pääomaa. Finnair huolehtii aktiivisesti henkilöstön työtyytyväisyydestä sekä osaamisen kehittämistä nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä. Kannustinjärjestelmät tukevat henkilöstöstrategian toteutumista.

Yhteiskuntavastuu

Finnair tuntee vastuunsa yhteiskunnan rakenteiden osana sekä pitkäjänteisenä toimijana Suomessa ja päämarkkina-alueillaan. Vastuuntuntoinen ja avoin ympäristöpolitiikka on kiinteä osa yhtiön liiketoimintaa. Finnair huomioi aktiivisesti keskeiset ympäristöhaasteet, joita ovat lentomelu, moottoripäästöt sekä jätehuolto.

Osinkopolitiikka

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdanne- ja aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina.

Taloudelliset tavoitteet

Taloudellisten tavoitteiden asettamisen lähtökohtana on, että yhtiö tuottaa taloudellista lisäarvoa. Tavoite toteutuu, mikäli kuuden prosentin liikevoittomarginaali ja 17 prosentin EBITDAR-suhde ylittyvät.

FINNAIR-KONSERNI

REITTILIIKENNE

Finnair Reittiliikenne
Aero
flynordic
Finnair Cargo Oy
Finnair Aircraft Finance Oy

LOMALIIKENNE

Finnair Lomaliikenne
Oy Aurinkomatkat
– Suntours Ltd Ab

LENTOTOIMINTAPALVELUT

Finnair Tekniikka
Northport Oy (maapalvelu)
Finnair Catering Oy
Finnair Catering Oy
Finnair Facilities Management Oy

MATKAPALVELUT

Suomen Matkatoimisto Oy
A/S Estravel Ltd
Matkatoimisto Oy Area
Mikkelin Matkatoimisto Oy
Amadeus Finland Oy

Olimme vuosi sitten toiveikkaita, että saisimme jo hiukan myötätuultakin. Mutta toisin kävi; 2004 ei ollut helppo vuosi. Vastatuulesta huolimatta pidimme taloudellisen terveytemme kunnossa. Olemme omilla ratkaisuilamme ja toimillamme luoneet pohjan Finnairin elinvoimaisuudelle myös tulevaisuudessa.

Toimiala on jo pitkään kärsinyt ylikapasiteetista. Konkurseja on Euroopassakin nähty kymmenittäin ja lisää on tulossa. On varsin kuvaavaa, että eurooppalaisten lentoyhtiöiden yhteenlaskettu tulos on ollut viimeksi plussalla 1998. Erityisesti pohjolan taivaalle viime vuosi toi historiallisen kovan kilpailun, joka romahdutti hinnat. Monen lentoyhtiön käyttöasteet ovat kaukana alle kannattavuustason. Puolentoista vuoden aikana olemme saaneet kotimarkkinoillemme kahdeksan uutta yrittäjää, joista neljä on jo lopettanut toimintansa. Jäljellä olevienkin edellytykset kannattavaan liiketoimintaan ovat näillä markkinoilla kyseenalaiset.

Vaikeasta markkinatilanteesta huolimatta kannattavuutemme parani tappiollisesta vuodesta 2003 selvästi, mutta jäi vaatimattomalle tasolle. Hintataso laski voimakkaasti, mutta vastaavasti leikkasimme yksikkökustannuksia tinki-mättömällä säästöohjelmalla ja peräänantamattomilla ponisteluilla. Hyvällä suunnittelulla ja resurssien joustavalla käytöllä saavutimme konsernissa huomattavia tuottavuusparannuksia. Ympäristö ei ole antanut mitään ilmaiseksi. Pahin rasite syntyi rajusti nousseesta öljyn hinnasta, joka söi saavutettuja säästöjä.

Monet strategiset ratkaisumme ovat osoittautuneet oikeiksi. Päätimme siirtyä puolustuksesta hyökkäykseen keväällä 2003. Uudistettu hinnoittelu on antanut meille tarvittavan joustavuuden kilpailutilanteessa ja kasvattanut markkinaosuuttamme. Halpalentoyhtiömme flynordic lunasti heti ensimmäisenä toimintavuotenaan paikkansa Skandinavian markkinoilla kuljettaessaan 725 000 matkustajaa. Konsepti toimii. Seuraavana askeleena jatkamme laajenemista uusilla reiteillä.

Vuonna 1999 aloittamamme Aasian-liikenteen laajentaminen on näyttänyt viime vuosina voimansa. Joka neljäs reittiliikenteessä ansaitsemamme euro tulee juuri Aasian matkustaja- ja rahtiliikenteestä. Euroopan ja Aasian kohteiden väliseen liikenteeseen perustuva verkostomme mahdollistaa suomalaiselle asiakaskunnalle suorat yhteydet Aasian keskuksiin. Valitsemamme strategia on myös varmistanut työtä pitkälti yli tuhannelle finnairilaiselle.

Ylitimme juuri ennen vuoden vaihdetta kahdeksan miljoonan vuotuisen matkustajan rajan ensimmäistä kertaa Finnairin historiassa. Kasvatvat matkustajamäärät kertovat sekä palautuneesta lentomatkustuksen kysynnästä että asiakaskunnan luottamuksesta Finnairia kohtaan. Finnairin volyymikasvu ja käyttöaste olivat Euroopan ehdotonta kärkeä.

Lomaliikenteen tulos viime vuodelta oli historiallisen hyvä. Lomamatkustuksen kysyntä ja matkojen tarjonta olivat tasapainossa. Tämä johti keskihinnan paranemiseen viime hetken alennusten vähentyessä merkittävästi.

Vuosi päättyi Kaakkois-Aasian katastrofin järkyttävissä tunnelmissa. Organisaatiomme alkoi toimia poikkeustilanteessa välittömästi, luonnonmullistuksen ensi hetkistä alkaen. Finnair-konsernissa ei ollut pulaa vapaaehtoisista ja lukuisat finnairilaiset venyivät ääri rajoilleen. Evakuointia edesauttoi matkanjärjestäjien oppaiden ja muiden vapaaehtoisten uhrautuva työ tuhoalueilla.

Tuhansien suomalaisten evakuointi tuhoalueilta osoitti organisaatiomme halua kantaa huolta asiakkaistamme sekä toimia vastuuntuntoisesti. Finnair on suomalaisten lentoyhtiö ja se olikin lähtökohtamme, kun jo tapaninpäivänä oma-aloitteisesti lähdimme liikkeelle auttaaksemme hätään joutuneita.

Toiminnan korkea laatu on luonut Finnairille maineen Euroopan täsmällisimpänä ja luotettavimpana lentoyhtiönä. Palvelumme on noteerattu eri tutkimuksissa eurooppalaisten lentoyhtiöiden ehdottomaan parhaimmistoon. Tuotteen paremmuus on meille elintärkeä erottuvuustekijä myös tulevaisuudessa!

Lentoalan turbulenssien keskellä olemme kyenneet uudistamaan laivastoamme. Viiden vuoden ohjelma 29 Airbus A320 -koneperheen lentokoneen hankkimiseksi saatiin päätökseen syyskuussa. Viime kesänä tehty päätös 12 Embraer E170 -lentokoneen hankinnasta jatkaa laivastouudistusta. Uusien koneiden tulo vähentää laivaston konetyypin määrää.

Mittavista investointiohjelmista huolimatta yhtiö on nettovelaton. Taseemme ja rahoitusasemamme ovat vahvat, toisin kuin monella muulla lentoyhtiöllä ympäristössämme. Tämä antaa meille turnamentikestävyyttä, jota tarvitaan alan murroksen keskellä.

Muutos toimialallamme jatkuu ja se edellyttää myös meiltä kykyä uudistua. Kannattavuuden parantaminen nykytasosta on lähiajan tärkein tavoite. Toimiva strategia ja vahva yrityskuva luovat tukevan alustan. Uskon, että kysynnän elpymisen ja toiminnan tehostamisen myötä meillä on edellytykset selvään tulosparannukseen kuluvana vuonna.

Haluan kiittää asiakkaitamme ja omistajiamme luottamuksesta yhtiötämme kohtaan sekä henkilökuntaa arvokkaasta panoksesta yhteisten tavoitteiden hyväksi.



Keijo Suila
pääjohtaja



Kannattavuuden parantaminen nykytasosta on lähiajan tärkein tavoite. Finnairin strategia toimii. Osoitimme viime vuonna vahvuutemme ja luotan kehityskykyymme myös tänä vuonna.

LIIKENTEEN KASVU EUROOPAN HUIPPUA

Finnairin Reittiliikenne vastaa säännöllisestä matkustaja- ja rahtiliikenteestä. Reittiliikenne on konsernin liiketoiminta-alueista suurin ja se edustaa 80 prosenttia konsernin ulkoisesta liikevaihdosta. Finnairin reittiliikenteen palvelu perustuu sekä matkustavan asiakkaan että rahtiasiakkaan monipuoliseen palveluun.

Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat Finnair-brändin alla lennettävien reittiliikennetoimintojen lisäksi virolainen syöttöliikenneoperaattori Aero sekä halpalentokonseptia Skandinavian markkinoilla hyödyntävä ruotsalainen flynnordic. Konsernin lentokalustoa hallinnoivan Finnair Aircraft Finance Oy:n tulos raportoidaan osana Reittiliikenteen liiketoiminta-alueen tulosta.

Vahvat vastaukset toimintaympäristön muutoksiin

Lentomatkustus on palannut takaisin kasvu-uralle muuttaman laskevan kysynnän vuoden jälkeen, mutta lentoliikenteen ylikapasiteetti on johtanut ankaraan hintakilpailuun ja keskihintojen laskuun. Kannattavuuden parantaminen on edellyttänyt tiukkaa kustannuskuria.

Innustus uusien lentoyhtiöiden perustamiseen on näkynyt kymmenien uusien yhtiöiden ilmaantumisenä yksinomaan Euroopan taivaalle. Toimialalle tulon kynnyks madaltui, kun sekä lentokalustoa että ammattitaitoista henkilöstöä on ollut saatavilla edullisin ja joustavin ehdoin. Kannattavan toiminnan asettamat haasteet ovat tehneet tosin myös toimintansa lopettaneiden yhtiöiden listasta pitkän.

Polttoaineen hinta muodosti vuonna 2004 kustannuspuolelle arvaamattoman tekijän. Finnairin polttoaineen lisälasku oli viime vuonna noin 55 miljoonaa euroa toteutetusta hintasuojauspolitiikasta huolimatta. Lentopetrolin osuus Finnairin kustannuksista on 12 prosenttia

Viime vuosien ulkoiset shokit sekä muut lentoalasta riippumattomat epävarmuustekijät ovat tehneet toimintaympäristöstä rauhattoman. Näissä oloissa Finnair on omilla määrätietoisilla toimilla ja ratkaisulla luonut selviytymisensä eväät. Strategia toimii ja taloudellisesta terveydestä on pidetty huolta.

Syksyllä 2003 Finnair siirtyi puolustuksesta hyökkäykseen uudistamalla hinnoitteluaan kotimaan ja Euroopan reiteillä. Käyttöön otettiin lentovuorokohtainen hintajärjestelmä, joka on tuonut lisää selkeyttä, joustavuutta ja valinnanmahdollisuuksia sekä työ- että vapaa-ajan matkustukseen. Asiakkaalle annettiin mahdollisuus rakentaa joustavasti menoja paluulennot niin hinnallisesti kuin reitityksenkin osalta. Keväällä 2004 uusi hintakonsepti laajennettiin kattamaan myös kaukoreitit.

Hintauudistuksen avulla Finnair pystyi kasvattamaan kysyntää ja käyttöasteita selvästi muita eurooppalaisia yh-

tiöitä enemmän. Hintauudistuksen ja ylikapasiteetin vuoksi keskihinta laski reittiliikenteessä viidenneksen. Vuonna 2004 keskihinnan lasku pysähtyi ja vuoden 2005 keskihinnan arvioidaan pysyvän edellisvuoden tasolla.

Matkustajamäärä uuteen ennätykseen

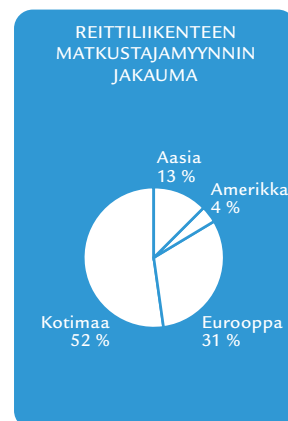
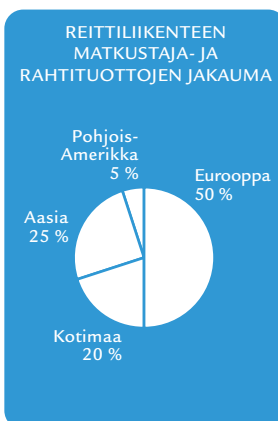
Strategian mukainen laajentuminen Skandinavian ja Aasian markkinoilla kasvatti vuonna 2004 matkustajamääriä reittiliikenteen kaikissa liikennelajeissa. Matkustajakäyttöasteet paranivat kautta linjan. Kysynnän kasvu oli kolminkertainen verrattuna muihin eurooppalaisiin lentoyhtiöihin. Finnair-konsernin lentoyhtiöiden yhteenlaskettu vuotuinen matkustajamäärä ylitti ensimmäistä kertaa yhtiön historiassa kahdeksan miljoonan rajan.

Aasian-liikenne kasvoi vuonna 2004 yli 40 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Mikäli vertailuvuoden sars-epidemian vaikutukset otetaan huomioon, nettokasvuksi jää 15-20 prosenttia. Kuudennen Boeing MD-11 -laajarunkokoneen myötä liikennettä lisättiin kasvattamalla vuorotiheyttä Oskan- ja Shanghain-reiteillä kolmesta viikoittaisesta vuorosta viiteen. Seuraava uusi kohde on Kanton Kiinassa. Kolmesti viikossa lennettävä reitti avataan syyskuussa 2005.

Finnairin reittikohteet Aasiassa ovat Peking, Hongkong ja Shanghai Kiinassa, Tokio ja Osaka Japanissa, Bangkok Thaimaassa sekä Singapore. Kiinaan lennetään kahdesti päivässä sekä Japaniin ja Bangkokiin päivittäin. Pohjois-Amerikassa ainoana ympärivuotisenä kohteena on New York.

Uudet toimintamallit tuovat kasvua ja kannattavuutta

Finnairin reittiliikenne hoitaa kotimaan runkoreitit, pääosan Euroopan-liikenteestä sekä kaukoliikenteen. Lähialueen potkuriturbiiniliikennettä varten Finnair perusti virolaisen tytäryhtiön Aeron vuonna 2002. Skandinavian markkinoilla toimii Pohjolan johtava halpalentoyhtiö flynnordic. Lisäksi yhteistyön kautta Finnair-verkostoa täydentävät kotimaiset ja ulkomaiset kumppanit, eritoten oneworld-allianssi.





Finnair on tunnettu brändi. Sinivalkoiset värit tuovat mieleen suomalaisuuden ja raikkauden, luotettavuuden ja täsmällisyyden.

Ruotsalainen flynnordic hankittiin Finnair-konserniin Nordic Airlink -nimisenä syksyllä 2003. Yhtiön koko osakekanta siirtyi Finnairille alkuvuonna 2004. Finnair kehittää flynnordicista Skandinavian johtavaa halpalentoyhtiötä.

flynnordic lentää Tukholman Arlandasta Kööpenhaminaan, Osloon, Göteborgiin, Kiirunaan, Luulajaan ja Uumajaan. Toiminnan laajentumisen seuraavassa vaiheessa avataan tänä vuonna useita uusia reittejä Skandinaviasta muualle Eurooppaan. Verkoston kasvattaminen toteutetaan pääosin nykyresurssein, mikä nostaa kahdeksan Boeing MD-80-lentokoneen laivaston käyttöstä.

flynnordic lentää kohdekaupunkien päälentokentille. Tämä seikka yhdessä lentovaraus- ja liitännäispalvelujen helppokäyttöisyyden kanssa on houkuttellut erityisesti liikematkustajia flynnordicin lennoille. Vuonna 2004 Ruotsin valtion hankintatoimi asetti kilpailutuksen jälkeen flynnordicin suosituimmuusasemaan valtion virkamiesten matkustuksessa useimmilla reiteillä. flynnordicin matkustajamäärä oli ensimmäisenä toimintavuonna 725 000 eli merkittävästi yli tavoitteen.

Virolainen Aero toimii puolestaan kevyemmän kustannusrakenteen syöttöliikenneyhtiönä. Aeron toimintamalli on kääntänyt tappiollisen liikennelajin kannattavuuskehityksen parempaan suuntaan. Finnair siirsi vuonna 2004 koko potkuriturbiiniliikenteen Aeron hoidettavaksi kahdeksalla ATR 72 -lentokoneella. Suomessa reittiverkosto kattaa eteläisen Suomen. Aero liikennöi Helsinki-Tallinna-reitin lisäksi Helsingistä Riikaan Latviassa ja Vilnaan Liettuassa sekä kesäkaudella Kuresaaren Viron Saarenmaalla. Yhtiön kotipaikkana on Tallinna Virossa.

Lentokalusto Euroopan nuorimpia

Finnair on uudistanut viimeisen viiden vuoden aikana puolet 69 lentokoneen laivastosta. Finnair-konsernin lentoyhtiöiden käytössä oleva lentokalusto on iältään yksi Euroopan nuorimmista.

Syyskuussa 2004 saatiin päätökseen 29 Airbus A320-sarjan lentokonehankinnat. Viisi vuotta aiemmin aloitetun ohjelman aikana saatiin Euroopan ja kotimaan runkoreittien laivastoon kolme eri konekokoa, mikä mahdollistaa tarjonnan sopeuttamisen lentokohtaisen kysynnän mukaan.

Laivastouudistus jatkuu vuoden 2005 syyskuussa, kun ensimmäinen 12:sta Finnairin tilaamasta Embraer E170 -lentokoneesta liittyy Finnair-konsernin laivastoon. Vuoden loppuun mennessä uutta 76-paikkaista konetyppiä saapuu neljä, vuonna 2006 kuusi ja vuoden 2007 tammi-helmikuussa vielä kaksi. Finnairilla on optiot kahdeksaan lisätilaukseen.

Brasilialainen Embraer E170 -suihkukone edustaa modernia ilmailuteknologiaa. Se on matkustusmukavuudeltaan suurten matkustajakoneiden tasoa. Käyttökustannuksissa Embraer-kone tuo säästöjä eri kustannustekijöiden osalta, kuten liikennöimismaksuissa ja miehistökustannuksissa. Investointiohjelma vähentää Finnairin laivaston konetyyppejä, kun Boeing MD-80 -koneet sekä ATR 72 -potkuriturbiinikoneet poistuvat kalustosta. Uuden teknologian vuoksi Embraerin ekotehokkuus tukee myös Finnairin ympäristömyötäisiä tavoitteita.

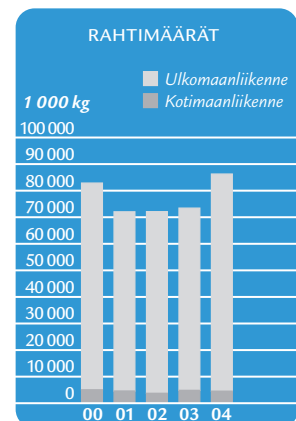
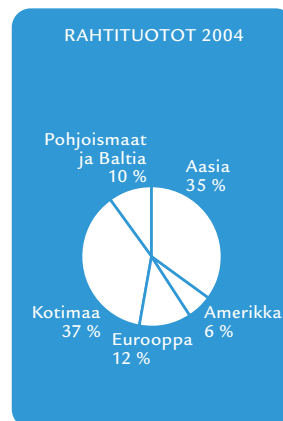
Helppoutta ja mukavuutta matkustukseen

Finnair asetti tavoitteekseen olla paras eurooppalaisten lentoyhtiöiden keskinäisessä bisnesluokan palvelusvertailussa vuonna 2005. Kuuntelemalla ja toteuttamalla asiakastoiveita tavoite saavutettiin jo vuonna 2004. Myös turistiluokan palvelu on sijoittunut vertailussa palkintosijoille.

Vuoden 2005 tavoitteena on jatkaa kaukoliikenteen Boeing MD-11 -lentokoneiden matkustamojen uudistamista. Uudistamistyössä otetaan käyttöön bisnesluokassa vuodeistuimet, jotka sallivat pitkällä lepäämisen suorassa asennossa. Uudella istuinmuotoilulla mahdollistetaan parempi yksityisyys lepoa ja työskentelyä varten.

Finnair on ensimmäinen lentoyhtiö Euroopassa, joka uudistaa koko mannertenvälisen laivaston bisnesluokan matkustamot. Myös turistiluokan palvelua parannetaan kaukoliikenteessä.

E-lipun käytön ja sähköisen kaupankäynnin kasvu sekä sähköisten palveluiden kehittyminen lisää matkustukseen liittyvien asioiden hoitamisen joustavuutta ja tuo samalla kustannussäästöjä lentoyhtiölle. Selvästi yli puolet Finnairin reittiliikenteen matkustajista käyttävät e-lippua. Kotimaassa käyttöaste on jo 90 prosenttia.



Uusimpana kehitysaskelena sähköisissä palveluissa Finnair aloitti lokakuussa 2004 ensimmäisenä lentoyhtiönä maailmassa matkapuhelinpalvelun, joka tekee lähtöselvityksen ennakkoon tekstiviestinä. Uusi palvelu saavutti nopeasti suuren suosion. Matkapuhelinpalvelu vaatii asiakkaalta ainoastaan tekstiviestiin vastaamisen aina ennen lentoa. Vahvistuksen jälkeen Finnair lähettää vielä matkapuhelimeen vahvistusviestin, jossa on tarvittavat tiedot lähtöportista ja istuinpaikasta.

Lähtöselvitys tekstiviestinä on Finnair Plus -kanta-asiakasohjelman jäsenille tarjottava uusi palvelu, joka mahdollistaa kanta-asiakkaan siirtymisen lähtöportille ohi normaalin lähtöselvityksen. Lähtöselvitysviestin piirissä ovat kaikki Helsingistä ja Tukholmasta lähtevät Finnairin kansainväliset reittilennot.

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelman lennoista kolmannes varataan Internetin kautta. Toiminnoiltaan joustavampi ja kustannuksiltaan edullisempi kanta-asiakkuuksien hallintajärjestelmä otetaan käyttöön syksyllä 2005.

Kanta-asiakaspisteiden käytön ja Finnair Plus -asiakkaille kohdennetun matkatarjonnan saatavuuden parantamiseksi syyskuussa 2004 lanseerattiin Plus-lähdöt. Plus-lähdöt ovat kuukausittain vaihtuvia, valikoituihin reittikohteisiin olevia lentotarjouksia, jotka ovat ostettavissa Plus-pisteiden ja rahan yhdistelmähinnoilla.

Rahdin reittituotoista puolet Aasian-liikenteestä

Vuoden 2004 aikana lentorahtiala toipui hitaasti edellisvuosien kriisien aiheuttamasta matalamman kysynnän vaiheesta. Aasian markkinoiden kasvu jatkui voimakkaana. Sen sijaan toimialaa vaivaa kysynnän painottuminen Aasiasta Eurooppaan suuntautuvaan tarjontaan.

Aasian-markkinoiden mukaan mitoitettu rahtikapasiteetti on synnyttänyt ylikapasiteettia vastakkaiseen suuntaan, Euroopasta Aasiaan. Tilanne on johtanut toimialalla käyttöasteen ja rahtihintojen voimakkaaseen laskuun.

Finnair Cargon tuotot kasvoivat vuonna 2004 merkittävästi vuoden 2003 tasosta. Lentopetrolin voimakasta hinnan nousua kompensoitiin erillisillä lisämaksuilla, mikä paransi liiketoiminnan kannattavuutta. Finnair Cargon reittituotoista puolet tulee Aasian-liikenteestä. Aasian-reittien rahti- ja postikuormat kasvoivat kolmanneksella edellisvuoteen verrattuna.

Valtaosa Finnairin rahdista ja postista kuljetetaan matkustajakoneiden ruumassa. Rahtipalvelujen kehittämisessä on syksystä 2003 lähtien lisätty yhteistyön kautta rahtikoneyhteyksiä Keski-Eurooppaan ja Persianlahden alueelle sekä Aasiaan ja Pohjois-Amerikkaan. Euroopassa Finnair Cargolla on rahtikoneyhteydet Helsingistä Wieniin ja Luxemburgiin. Kaukoliikenteessä rahtikoneyhteydet ovat Dubain Göteborgin ja New Yorkin välillä sekä Helsingistä Hongkongiin. Kesällä 2004 rahtikoneliikenteessä pidettiin tauko matalan kysynnän vuoksi.

Syyskuussa 2005 avautuva Kantonin liikenne mahdollistaa kasvun ja toiminnan laajentamisen uudelle markkina-alueelle Aasiassa. Myös uusi rahtikoneyhteys Kiinaan on suunnitteilla.

Vuonna 2005 lentorahtiala kärsii edelleen maailmanlaajuisesta ylikapasiteetista, mutta maailmantalouden elpyminen parantaa kysyntää. Finnairin rahtituottojen arvioidaan kasvavan kysynnän parantumisesta ja uusista yhteistyömahdollisuuksista johtuen.

Liikenteen ja käyttöasteiden kasvu Finnairin reittiliikenteessä olivat Euroopan kärkeä. Pitkään jatkunut keskihintojen lasku pysähtyi vuoden 2004 lopulla.

Finnairin tytäryhtiöt Aero ja flynordic tuovat toiminnallista joustavuutta ja uutta kasvua Itämeren alueella ja Skandinaviassa.



Finnairin virolaisen tytäryhtiön Aeron tunnukset sisältävät tuttuja sävyjä. Ne henkivät samaa luotettavuutta kuin Finnairkin. Aero toimii Itämeren alueen syöttöliikenneyhtiönä.

SUOMALAINEN UNELMA SIIVITTÄÄ LOMALIIKENNETTÄ

Aurinkomatkat ja Finnair Lomalennot on vahva yhdistelmä suomalaisilla matkailumarkkinoilla. Lomamatkoillaankin suomalainen on tottunut luottamaan suomalaiseen. Aurinkomatkat on markkinajohtaja valmismatkojen tuotannossa ja Finnair Lomalennot hoitaa niin Aurinkomatkojen kuin moneen muunkin matkanjärjestäjän lomailijoiden kuljettamisen lomalle ja takaisin kotiin. Hyvä tunnettuus kotimarkkinoilla antaa vahvan pohjan myös tulevaisuuden kehitykselle kotimaassa ja lähialueilla.

Vuoden 2004 viimeisellä viikolla maailmaa järkytti Kaakois-Aasian luonnonkatastrofi. Finnair Lomalennot toimi nopeasti ja organisoivat yhdessä konsernin muiden yksiköiden, matkanjärjestäjien ja suomalaisten viranomaisten kanssa kymmenen evakuointilentoa ja yhden ambulanssilennon yli 2 600 suomalaisturistin kotiin kuljettamiseksi tuhoalueilta.

Vaikka jälleenrakennustyö katastrofialueilla jatkuu vuosia, Thaimaan taloudelliselle toipumiselle tärkeä turismi jatkuu edelleen. Vaihtoehtoisten lomakohteiden lisäksi Aurinkomatkat ja Finnair Lomalennot säilyttävät Thaimaan-kohteita tarjonnassaan.

Aurinkomatkat

Vuosi 2004 edustaa Aurinkomatkalla ennätysvuotta. Perustan kasvavalle liiketoiminnalle luo toimialan arvostetuin brändi sekä pitkään kokemukseen ja jatkuvaan uudistumiseen perustuva tuotteen laatu. Aurinkomatkojen kyky tunnistaa suomalaisen lomamatkailijan tarpeet ohjaa tuotekehitystä.

Kotimaan sää vaikuttaa aurinkolomien kysyntään. Vuoden 2004 epävakainen sää lisäsi matkailukysyntää syksyllä samoin kuin vuoden 2005 matkojen menekkiä. Aurinkomatkat on markkinajohtaja Suomessa runsaan 35 prosentin markkinaosuudella sekä matkustajamäärällä että tuotoissa laskettuna.

Aurinkomatkat on koko toimialalla kestävä matkailun edelläkävijä. Aurinkomatkat vaikuttaa matkanjärjestäjien kestävä matkailun yhteistyöelimen (Tour Operators Initiative for Sustainable Tourism Development) kautta matkailun osatoimialojen, kuten hotellien, ympäristöä säästävään toimintatapaan sekä turistikohdeiden kestävä matkailun vaatimusten huomioon ottamiseen jo suunnitteluvaiheessa.

Finnair Lomalennot

Suomalaisten oma lomalentoyhtiö kuljettaa valtaosan suomalaisista aurinkorannoille - silloinkin kun matkanjärjestäjänä on joku muu kuin Finnair-konserniin kuuluva Aurinkomatkat. Kaikki merkittävät Suomessa toimivat matkanjärjestäjät käyttävät Finnair Lomalentojen palveluja. Finnair Lomalennoilla on noin 80 prosentin markkinaosuus

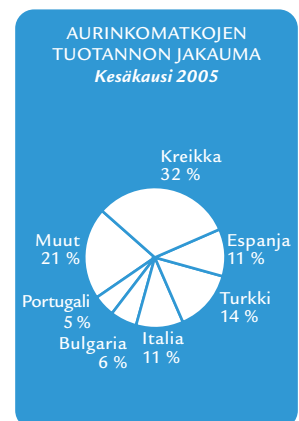
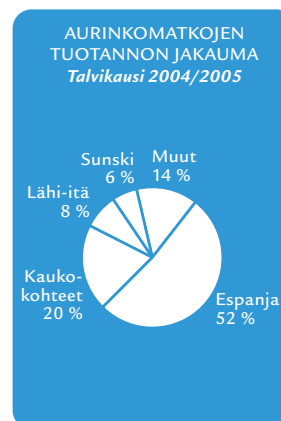
suomalaisesta valmismatkaliikenteestä. Tarjontaa on voitu säädellä vuosittaisen vaihtelun mukaisesti vuokraamalla kesäkaudella kapasiteettia markkinoille, joilla on korkeamman kysynnän sesonki.

Valmismatkapakettien ohella yksittäisten lentopaikkojen myynti lomalennoilla on kasvussa. Tähän liittyvää sähköistä kaupankäyntiä kehitetään. Paikat ovat myynnissä myös matkatoimistoketjujen kautta. Kehityskohteena on lisäksi matkanaikaisten lisäpalvelujen myynti.

Yksikköä kehitetään Finnair-brändin alla itsenäisempään suuntaan, jolloin tuotekonseptit voivat poiketa reittiliikenteen palveluista lomamatkustajan tarpeiden mukaan. Kehitystyötä tehdään yhdessä matkanjärjestäjien kanssa.

Lomalentojen menestys perustuu nopealiikkeisyyteen, jolloin muuttuviin asiakastarpeisiin voidaan reagoida. Toiminnan tehostamisohjelman ohella kannattavuus paranee lentokaluston suotuisten leasingmarkkinoiden vuoksi.

Finnair Lomalennot käyttää kalustonaan pääosin 227-paikkaisia Boeing B757 -lentokoneita, jotka soveltuvat erinomaisesti lomaliikenteeseen. Finnairin seitsemän koneyksilön laivasto on maailman tehokkaimmin hyödynnetty Boeing B757 -laivasto.



MATKATOIMISTOALA LUO UUSIA RATKAISUJA

Matkapalvelut tuottaa matkajärjestelyihin ja matkustuksen hallintaan liittyviä palveluja liiketoimintayksikköön kuuluvien Matkatoimisto Arean ja Suomen Matkatoimiston kautta. Baltian suurin matkatoimistoketju Estravel on Suomen Matkatoimiston tytäryhtiö. Suomessa Mikkelin Matkatoimisto on Matkatoimisto Arean tytäryhtiö. Lisäksi liiketoiminta-alueeseen kuuluu matka-alan IT-ratkaisuja ja jakelupalveluja tarjoava Amadeus Finland.

Finnair-konsernin omistamat matkatoimistot Matkatoimisto Area ja Suomen Matkatoimisto ovat Suomen kolmen suurimman matkatoimiston joukossa. Näiden etuna on vahva tunnettuus sekä suomalaisten yritysten keskuudessa että myös vapaa-ajan matkustuksen markkinoilla.

Ansaintamalli muutoksessa

Matkailualan muutos on heijastunut voimakkaasti myös matkatoimistoihin. Lentoyhtiöiden luovuttua pääsääntöisesti myyntipalkkioiden maksamisesta matkatoimistoille toimiala on joutunut luomaan ansaintamallinsa uusiksi.

Painopiste on siirtynyt matkojen välitystoiminnasta matkanhallinta- ja matkustuksen konsultointipalvelujen myyntiin yrityksille ja vapaa-ajan matkustajille. Lentoyhtiöiden aiemmin maksamien myyntipalkkioiden sijasta matkatoimistojen liikevaihto muodostuu nykyisellään voittopuolisesti asiakkailta perittävistä palvelumaksuista.

Yritysten matkanhallinnan hoitamisessa matkatoimistoilla on pitkät perinteet. Matkatoimistot ovat tehostaneet toimintaansa yritysten leikattua matkustusbudjetitejaan. Internet-pohjaisten ratkaisujen kehityksen ja sähköisen lentolipun eli e-lipun yleistymisen myötä matkatoimistojen toimipisteitä on voitu vähentää. Palvelua on keskitetty puhelinpalvelupisteisiin, mikä luo myös uutta ansaintamahdollisuutta.

Räätälöidyt vapaa-ajan matkat muodostavat kasvavan osan matkatoimistojen palvelutuotannossa. Lentomatkoihin yhdistettävät hotelli-, autonvuokraus- ja ohjelmapalvelut muodostavat entistä useammin matkatoimiston paketoiman kokonaisuuden. Samanaikaisesti yksinkertaisempien matkojen varaus tapahtuu lentoyhtiöiden ja matkatoimistojen tarjoamien Internet-palvelujen kautta.

Prosessit ja järjestelmät kehityksessä

Verkossa tapahtuvan matkakaupan kehittäminen jatkuu. Amadeus on kehittänyt tuotteita, joiden päälle matkapalvelujen tuottajat voivat rakentaa omia kauppapaikkojaan. Kuluttajat hakevat verkkokaupasta vaihtoehtoja ja edullisia hintoja.

Toimialalla nähdään kuitenkin, että tehokas matkapalvelujen jakelu verkossa on vain yksi matkatoimistoalan haasteista. Yritysten matkustustarpeisiin suunnitellut toimivat järjestelmäratkaisut yhdistettynä hyvään asiakaspalveluun antavat matkatoimistoille mahdollisuuden luoda lisäarvoa avainasiakaskunnalleen.

Amadeus Finland on aloittanut projektin Internet-pohjaisen Amadeus Vista -käyttöliittymän levittämiseksi suomalaisiin matkatoimistoihin vuoden 2005 aikana. Matkatoimistovirkailijan käyttöön rakennetaan käyttöliittymä, jossa yhdistyvät kotimainen ja kansainvälinen matkapalvelutarjonta sekä myyntitietoja hyödyntävä toiminnanohjausjärjestelmä ACE.

Keskitetyt järjestelmät matkaproessin hallinnasta lipunkirjoitukseen tehostavat toimintaa matkatoimiston ja näiden asiakkaiden hyväksi. Innovaatiot keskittyvät asiakkaalle lisäarvoa tuovien uusien palvelujen kustannustehokkaaseen tuottamiseen, ja siten myös kehittyviin ansaintamahdollisuuksiin.



SUOMEN MATKATOIMISTO

AIRIEA



Travel
Services



Finnairin ruotsalainen tytäryhtiö flynordic täydentää Finnair-konsernin lentoyhtiöperhettä. Halpalentoyhtiö flynordic kasvattaa markkinaosuuttaan Skandinavian markkinoilla.

PALVELUNTUOTTAJIEN TOIMINNASTA LISÄÄ TEHOJA

Lentotoimintapalvelut-liiketoiminta-alue koostuu neljästä liiketoimintayksiköstä. Lentoliikenteen maapalveluja tarjoaa Northport Oy. Finnair Catering Oy valmistaa aterioita lennoille sekä harjoittaa myyntitoimintaa lentoasemilla ja lentokoneissa. Finnair Tekniikka tuottaa lentokoneiden huoltopalveluja. Finnair Facilities Management Oy vastaa Finnair-konsernin kiinteistöjen hallinnoinnista sekä tuottaa toimitilapalveluja. Yksiköiden suurimpina asiakkaina ovat Finnair-konserniin kuuluvat lentoyhtiöt. Finnair-konsernin ulkopuolisen liikevaihdon osuus on 25-40 prosenttia yksiköstä riippuen.

Verkostolentoyhtiöt ovat tuottaneet lentoliikenteen oheispalvelut perinteisesti itse. Toimialalla on nähty viimeisten 15 vuoden aikana tukipalvelujen ulkoistuksia. Myös Finnair-konsernissa on viime vuosina annettu tukitoimintoja yhteistyökumppaneiden hoidettaviksi.

Kiinteästi lentoliikenteeseen liittyviä toimintoja, kuten maa- ja cateringpalvelut sekä tekniset palvelut, on Finnairissa nähty mielekkääksi tuottaa konsernin sisäisin voimin. Edellytyksenä luonnollisesti on, että palvelut tuotetaan kilpailukykyisesti sekä hinnan että laadun osalta.

Maapalvelut

Finnair Ground Handling -liiketoimintayksikön toiminnot yhtiöitettiin 1.5.2004 Northport Oy:öön. Northport Oy huolehtii Finnairin ja useiden muiden lentoyhtiöiden matkustajapalveluista sekä matkatavaroiden, rahdin ja postin kuormauksesta lentokoneiden lähdön ja saapumisen yhteydessä.

Northport toimii joko itse tai yhteistyökumppaneiden kanssa kaikilla niillä Suomen lentoasemilla, joille Finnair-konsernin lentoyhtiöt lentävät. Lisäksi Northportin ty-

täryhtiö FinnHandling toimittaa maapalveluja Arlandan lentokentällä Tukholmassa.

Maapalvelutoiminnan haasteena on sopeutua Pohjo-lan markkinoilla kiristyvään kilpailuun ja laskevaan hintatasoon sekä teknologian kehittymisen myötä muuttuviin prosesseihin. Digitalisointi lisää itsepalveluvaihtoehtoja ja mahdollistaa resurssitarpeen määrittämisen ja resurssien sijoittelun uudelleen.

Vuonna 2004 Northport Oy uudisti Helsinki-Vantaan toimintojaan. Eräissä osatoiminnoissa siirryttiin yrittäjäh-teistyöhön ja yhtiön omia menetelmiä tehostettiin tietojär-jestelmiä hyödyntäen ja moniosaamista laajentaen.

Vuonna 2003 Finnair aloitti rakennemuutosohjelman kotimaan asemien maapalvelujen siirtämiseksi paikallisen yrittäjän hoidettavaksi. Toiminnot on siirretty konsernin ulkopuoliselle yrittäjälle kaikilla Northportin kotimaan asemilla paitsi Tampereella ja Turussa, joissa toimintamallit uudistettiin.

Maapalvelutoiminnan haasteellisuus liittyy henkilös-töresurssien tehokkaaseen kohdentamiseen. Liikenteen määrä vaihtelee voimakkaasti vuorokauden, viikon ja vuoden eri aikoina. Northportin entistä itsenäisemmällä asemalla parannetaan mahdollisuuksia yksikön asiakaspohjan laa-jentamiseen sekä joustavampaan palvelutuotantoon eri asiakassegmenteille.

Northport Oy:n ja FinnHandling AB:n palveluksessa on runsaat 800 henkilöä. Lisäksi yhtiöillä on maapalvelujen tuottamiseksi 14 yrittäjäkumppanin verkosto.

Cateringtoiminta

Liiketoiminta-alue muodostuu Finnair Catering Oy:stä ja sen tytäryhtiöstä Finncatering Oy:stä. Finnair Catering vastaa

Lentotoimintapalvelut vahvistavat Finnairin yrityskuvaa. Finnairin teknisissä palveluissa, cateringissa ja maapalveluissa saavutettiin viime vuonna merkittäviä tuottavuusparannuksia.

cateringpalvelujen logistiikasta, osin ateriavalmistuksesta sekä lentoasemilla ja lennon aikana tapahtuvasta myynnistä eli trading-toiminnasta. Finncatering valmistaa aterioita lomalennoille ja Euroopan-liikenteen turistiluokkaan sekä toimittaa cateringtuotteita elintarvikemyymälöihin.

Tuotannon rakennemuutokset aloitettiin Finnair Cateringissä vuonna 2003 ja vuonna 2004 vaikutukset näkyivät jo tehokkuuden huomattavana parantumisena. Tavoitteena on tuotantoprosessien tehostaminen ja operatiivisen laadun parantaminen molemmissa cateringyksiköissä ottamalla käyttöön LEAN-tuotantomenetelmä. Asiakkaiden laatu-tavoitteet on voitu säilyttää, mikä näkyy kärkisijoituksina asiakaslentoyhtiöiden, erityisesti pääasiakkaan Finnair Reittiliikenteen, menestyksenä lentoyhtiöiden toteuttamassa palvelututkimuksessa.

Lentomatkan aikainen ja lentoasemalla tapahtuva myynti on kasvanut lentomat kustuksen elpymisen myötä. Myyntitoimintaa laajennetaan uusille Euroopan-reiteille. Ennakkoon tilattavien tuotteiden ostotilausten tekemiseksi avataan Internetissä elektroninen kauppapaikka kesällä 2005.

Finnair Catering on muiden cateringyritysten tapaan sopeuttanut tuotantoaan lentoyhtiöiden muuttuneeseen markkinatilanteeseen. Monella markkina-alueella on nähtävissä selvää ylikapasiteettia. Markkinoilta vetäytymisiä ja yhtiöiden uudelleenjärjestelyjä on toimialalla odotettavissa.

Finnairin lennoilla ovat siirrytty entistä enemmän käytäntöön, jossa cateringtuotteet kuormataan koneeseen Helsingissä sekä meno- että paluulentoa varten. Uusi käytäntö on tehostanut Finnair Cateringin tuotantokapasiteetin käyttöä ja parantanut kannattavuutta.

Töitä rakennemuutosten ja kilpailukyyn vahvistamiseksi jatketaan ja tämän johdosta Finnair Catering Oy solmi 20.10.2004 kolmivuotisen yhteistyösopimuksen cateringalan markkinajohtaja LSG Sky Chef'sin kanssa. Kustannustehokkuutta on haettu solmimalla myös hankintayhteistyösopimuksia.

Tekniset palvelut

Tekniikan palvelutarjonta vaihtelee täyden palvelun huolto- ja korjaustoiminnasta yksittäisiin korjauksiin. Finnair Tekniikka tarjoaa korkealaatuista teknistä palvelua ensisijaisesti Finnairille, mutta myös muille lentoyhtiöille, joista suurimmat asiakkaat ovat Lufthansa Cargo ja Aeroflot.

Finnair-konsernin ulkopuolinen liikevaihto on kasvanut vuonna 2004. Uutena avauksena on potkuriturbiini-

lentokoneiden perushuoltopalvelujen myynti kiinalaiselle lentoyhtiölle. Finnair Tekniikan tavoitteena on laajentaa erikoisosaamisensa myyntiä kasvavilla markkinoilla.

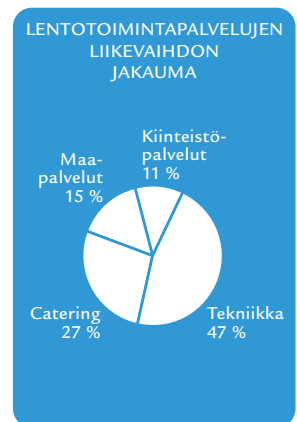
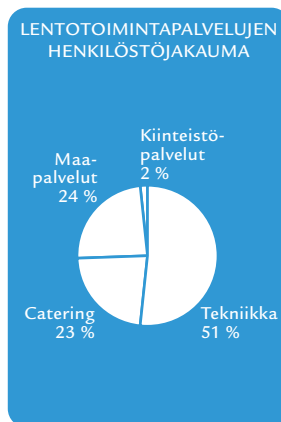
Osana Finnair-konsernin rakennejärjestelyjä Finnair Tekniikkaa on kehitetty tulosvastuulliseksi liiketoimintayksiköksi. Rakennejärjestelyt etenivät, kun vuoden 2004 keväällä Finnair Reittiliikenteessä aloitti tekniset palvelut -yksikkö, joka vastaa lentokoneiden huoltotoiminnan ostamisesta ja kustannusten optimoinnista.

Finnair Tekniikassa on Finnair-konsernin toiminnan tehostamisohjelman mukaisesti saatu yksikkökustannuksia alennetuksi. Lisätehoa saadaan, kun kokonaisvaltainen toiminnanohjausjärjestelmä otetaan käyttöön vuosina 2004-2006. Osana tehostamisohjelmaa on myös työvoimaa voitu kohdistaa entistä tehokkaammin huoltotoiminnan prosesseihin ja aikatauluihin.

Finnair Facilities Management

Finnair Facilities Management Oy:n toimialana on kiinteistöjen hallinnointi, rakennuttaminen ja vuokraus sekä huolto ja ylläpito. Lisäksi yksikkö tarjoaa toimitilapalveluja kiinteistöjen käyttäjille. Uutena osa-alueena yksikössä on Finnair-konsernin yleishankintoja keskittävä hankintapalvelut-yksikkö.

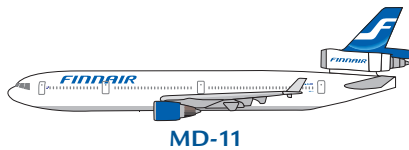
Hallinnoitavia tiloja on yhteensä noin 300 000 m². Kiinteistö- ja toimitilapalveluiden kysyntä on voimakkaassa kasvussa Helsinki-Vantaan lentoasema-alueella ja sen läheisyydessä Aviapoliksessa.



LIIKENNETIEDOT JA LAIVASTO

Finnairin liikennetietoja

	2004	2003	2002	2001	2000
Lentotunnit	196 795	172 884	172 681	180 863	183 082
Lentokilometrit (1 000)	121 027	113 892	104 838	107 574	107 379
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	21 907	18 644	17 785	18 489	18 219
Myytyjä henkilökilometrejä (milj.)	15 604	12 971	12 793	12 796	12 700
Matkustajakäyttöaste %	71,2	69,6	71,9	69,2	69,7
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	3 162	2 636	2 491	2 493	2 509
Myytyjä tonnikilometrejä (milj.)	1 791	1 470	1 439	1 417	1 464
Kokonaiskäyttöaste %	56,6	55,8	57,8	56,8	58,4
Matkustajia (1 000)	8 149	6 849	7 037	7 537	7 542
Rahtia ja postia (1 000 kg)	86 245	73 416	72 084	71 900	82 847



Finnairin laivasto 31.12.2004

	Paikkaluku	Omia koneita	Vuokrakoneita	Yhteensä	Keskimääräinen ikä
A319	123-126	7	4	11	3,2
A320	144	6	6	12	2,4
A321	181	4	2	6	3,9
MD-82/83*	140-156	5	13	18	16,0
ATR72**	68	9	0	9	14,0
MD-11	296	2	4	6	10,9
B757	227	0	7	7	5,6
Yhteensä		33	36	69	8,8

* Lentokoneista kahdeksan on flynordicin käytössä

**Kaikki ATR72-potkuriturbiinikoneet ovat Aeron käytössä

Finnairilla on sopimus 12 ja tilausvaraus 8 Embraer E170 -lentokoneeseen. Koneet luovutetaan Finnairille syyskuun 2005 ja helmikuun 2007 välisenä aikana.

Riskienhallinta Finnairissa on osa konsernin johtamistoimintaa. Toiminta kohdistuu ensisijaisesti riskeihin, jotka uhkaavat konsernin liiketoiminnan tavoitteiden saavuttamista. Finnairin riskienhallintatoimintaa ohjaavat lain vaatimukset sekä omistajien, rahoittajien, asiakkaiden, johdon, henkilöstön ja muiden tärkeiden sidosryhmien liiketoiminnalle asettamat tavoitteet.

Liiketoimintamahdollisuuksien hyödyntämiseksi Finnair on valmis ottamaan hallittuja ja harkittuja riskejä. Sitä vastoin lentoturvallisuusasioissa Finnair ei ota riskejä. Riskienhallinta ja turvallisuusajattelu ovat sisäänrakennettuina Finnairin toimintatapoihin ja -kulttuuriin sekä johtamis- ja valvontakäytäntöihin.

Finnairissa riskien toteutumista pyritään ennakoimaan. Konsernin riskienhallintatoimintaan kuuluvat riskien tunnistaminen ja analysointi. Tältä pohjalta riskienhallintakeinoja hyödynnetään monipuolisesti huomioiden riskienhallinnasta aiheutuvien kustannusten optimointi. Hallintakeinoina käytetään riskien välttämistä ja poistamista, riskien todennäköisyyden ja vaikutusten pienentämistä, riskien jakamista ja siirtämistä. Osaksi riskienhallintaa on luotu tehokas erityistilannejohtovalmius.

Hallitus ja pääjohtaja vastaavat konsernin riskienhallintastrategiasta ja -periaatteista sekä strategisten tavoitteiden saavuttamista uhkaavien riskien hallinnasta. Liiketoimintayksiköiden johtajat ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajat vastaavat vastualueidensa riskienhallinnasta.

Finanssirisikien hallinnan kehittämistä vastaa konsernin talousjohtaja apunaan rahoitusjohtaja. Vahinkorisikien hallinnan kehittämistä on vastuussa henkilöstö- ja hallintojohtaja. Lentoturvallisuuden kohdistuvien uhkien hallinnasta vastaa erikseen nimetty, viranomaisen hyväksymä vastuuhenkilöorganisaatio. Riskienhallinnan tasoa sekä periaatteiden kehittämistä ja käytäntöön soveltamista konsernitasolla ohjaa riskienhallinnan ohjausryhmä ja valvovat sisäinen ja ulkoinen tarkastus.

Finnairin riskit on luokiteltu strategisiin, operatiivisiin, taloudellisiin ja vahinkoriskeihin. Riskiluokitteluun perustuen konsernissa kartoitetaan ja analysoidaan jatkuvasti liiketoiminnan riskejä, määritellään hyväksyttävät riskitasot sekä luodaan riskienhallintakeinoja eri riskikokonaisuuksille. Konsernin tytäryhtiöt ja liiketoimintayksiköt ovat laatineet analyysin omaan liiketoimintaansa kohdistuvista merkittävimmistä riskeistä.

Toimintaympäristöön liittyvät riskit

Henkilö- ja tavaraliikenteen kysyntään ovat merkittävimmin vaikuttaneet erilaiset yllättävät tapahtumat, kuten luonnonnettomuudet ja epidemiat. Nykyinen kehitys osoittaa selvästi, että kilpailukyky lentoliikennesektorilla on riippuvainen siitä, kuinka joustavasti yhtiö kykenee reagoimaan ja sopeutumaan yllättäviin tapahtumiin, kysynnän muutoksiin ja muuttuneeseen kilpailuympäristöön.

Kriittinen tekijä toiminnan joustavuudelle tulevaisuudessa on kiinteiden kustannusten sopeuttaminen muuttuneisiin kysynnän vaihteluihin. Myös yhtiön nopea reagointikyky kapasiteetin, reittien ja kustannusten sopeuttamiseksi muuttunutta kysyntää ja taloudellista tilannetta vastaavaksi on oleellinen tekijä yhtiön kannattavuuden ylläpitämiseksi. Finnairissa on viime vuosien aikana toteutettu useita hankkeita, joilla rakenteiden joustavuutta on lisätty.

Yllättävät tapahtumat vaativat varautumista

Epidemioihin varautuminen on osa Finnairin kriisinhallinnan suunnittelua. Finnairissa maailman epidemiatilanteen kehittymistä seurataan aktiivisesti ja analysoidaan jatkuvasti. Epidemiatilanteesta johtuvia mahdollisia asiakkaskäyttäytymisen muutoksia pyritään ennakoimaan ja reagoimaan niihin nopeasti.

Tarvittaessa epidemiatilanteen kehittymisestä ja siihen liittyvistä toimenpiteistä viestitään nopeasti ja luotettavasti. Yhtiön lentoliikennetarjonta suunnataan turvallisille alueille. Asiakkaiden ja henkilökunnan suojaamiseksi laaditaan ohjeistus.

Vuoden 2004 lopussa Kaakkois-Aasian hyökyaaltokatastrofin liiketoiminnallisia vaikutuksia lievennettiin lomaliikenteen tarjonta- ja reittimuutoksilla. Suomalaisturistien evakuointi osoitti Finnairin eri yksiköiden kyvyn toimia nopeasti ja joustavasti yllättävän tapahtuman kohdatessa.

Finnair puolustaa liikenneoikeuksiaan

Euroopan unionin alueella kotipaikkaansa pitävä lentoyhtiö voi liikennöidä vapaasti koko unionin alueella. Euroopan ulkopuolisten maiden ja Suomen väliset liikennesopimukset Suomi on muiden Euroopan maiden tapaan neuvotellut tähän asti kahdenkeskisesti.

Tulevaisuudessa Euroopan unionin tasolla tapahtuva sääntely muuttaa unioniin kuuluvien ja sen ulkopuolisten maiden väliset ilmailusopimukset neuvoteltaviksi Euroopan komission alaisuudessa. Jo tehdyt kahdenväliset liikennesopimukset jäävät voimaan myös uudessa tilanteessa.

Unioni on neuvotteluosapuolena yksittäistä maata vahvempi ja voi siten vahvistaa eurooppalaisten lentoyhtiöiden asemaa liikenneoikeuksista neuvoteltaessa. Joissakin tapauksissa tämä voi tosin vaikuttaa Finnairiin epäsuotuisasti ja heikentää yhtiön kilpailuasemaa suhteessa muihin eurooppalaisiin lentoyhtiöihin. Finnair pyrkii omalta osaltaan vaikuttamaan aktiivisesti liikenneoikeuksien neuvottelujen osapuoliin etujensa turvaamiseksi.

Yhtiön toiminta on altista lainsäädännöllisille muutoksille, sääntelyille, lentokenttämaksujen ja verojen vaihteluille kansallisella ja kansainvälisellä tasolla. Mahdollisia muutoksia seurataan aktiivisesti yhtiön toimesta ja niihin pyritään vaikuttamaan toimialan yhteistyöjärjestöjen, kuten kansainvälisen ilmailuliiton IATA:n sekä eurooppalaisten lentoyhtiöiden yhteistyöjärjestön AEA:n kautta.

Markkinariski

Lentoliikennetoiminta on herkkää sekä syklisille että kausittaisille muutoksille. Kilpailu toimialalla on voimakasta ja lentolippujen keskihintojen lasku on ollut huomattavaa johtuen ylikapasiteetista ja muuttuneesta markkinatilanteesta. Lentoyhtiöt laskevat hintojaan kasvattaakseen volyymejä, saavuttaakseen riittävän kassavirran sekä ylläpitääkseen markkinaosuuksiaan.

Finnair on vastannut menestyksellisesti näihin haasteisiin uudistamalla hinnoitteluaan sekä alentamalla pysyvästi kustannusrakennettaan. Kotimaan, Skandinavian ja Euroopan lentojen hinnoittelussa siirryttiin jo syksyllä 2003 kysynnän ja tarjonnan ohjauksen määrittelemään lentovuoro kohtaiseen hinnoitteluun. Finnairin vahvuutena ovat palvelun laatu, kattava reittiverkosto osana **oneworld**-allianssia sekä strategisten kumppaneiden kanssa saavutetut yhteistyön edut.

Yhden prosenttiyksikön muutos reittiliikenteen keskimääräisessä hintatasossa vaikuttaa konsernin liikevoittoon noin 10 miljoonaa euroa. Vastaavasti yhden prosenttiyksikön muutos reittiliikenteen käyttöasteesta vaikuttaa konsernin liikevoittoon yli 10 miljoonaa euroa.

Kannattavuuden parantamiseksi Helsingin ja Tallinnan välisessä liikenteessä samoin kuin Suomen sisäisillä reiteillä emoyhtiön ja virolaisen tytäryhtiön Aeron välillä on tehty työnjakoa. Marraskuussa 2003 hankitun ruotsalaisen flynordicin kautta Finnair laajentaa toimintaansa Skandinaviassa. flynordicista on kehittymässä Pohjoismaiden johtava halpalentoyhtiö.

Toimialan kysynnän ja tarjonnan vaihtelu vaikuttaa myös lentokoneiden käypään arvoon. Finnair hallitsee lentokoneiden omistamiseen liittyvää jäännösarvoriskiä siten, että noin puolet laivastoon kuuluvista koneista on hankittu eripituisilla operatiivisilla vuokrasopimuksilla. Koneiden vuokraaminen antaa myös joustavan mahdollisuuden kapasiteetin mitoittamiseen lyhyellä ja pitkällä aikavälillä.

Lentotoiminnan luotettavuus

Luotettavuus on olennainen edellytys menestykselle toiminnalle lentoliikenteessä. Lentoliikennetoiminta on kuitenkin altista erilaisille häiriötekijöille, kuten viivästymisille, poikkeuksellisille sääoloille ja lakoille. Lentoliikenteen viivästymiset vaikuttavat toiminnan ja palvelun laatuun sekä lisäävät kustannuksia.

Finnairissa panostetaan jatkuvasti operatiivisen toiminnan kokonaislaatuun ja oikea-aikaisuuteen. Network Control Centerin (NCC) toiminta yhdistää kaikki lennon toteuttamisen kannalta kriittiset osapuolet, jolloin pystytään tekemään kokonaistilanteen kannalta tehokkaimmat ratkaisut. Finnair Tekniikan palvelujen täsmällisyys, monipuolinen osaaminen sekä teknisten toimintojen yksityiskohtainen sääntely varmistavat lentotoiminnan luotettavuutta.

Myös yhteistyökumppaneiden ja sidosryhmien osuus operatiivisessa toiminnassa on olennainen. Finnairissa valvotaan ulkopuolisten toimittajien laatua ennalta asetettujen standardien sekä lentotoiminnalle asetettujen säännösten puitteissa.

Eurooppalaisista verkostolentoyhtiöistä kerättävän tilaston mukaan vuonna 2004 Finnair oli lentojen saapumistäsmällisyyden mukaan mitattuna Euroopan täsmällisin lentoyhtiö.

Tietotekniikkariski

Tietojärjestelmäratkaisujen ja -ympäristön kehitystyö vaatii jatkuvaa panostusta. Tietoteknisen ympäristön kompleksisuus, tehottomuus, haavoittuvuus sekä nopeasti leviävät haittaohjelmat muodostuvat riskitekijöiksi nopeasti muuttuvassa teknologisessä ympäristössä. Näillä tekijöillä on suoranainen vaikutus tietotekniikka- ja tietoturvaluokituksen kustannuksiin. Tilannejohdotalmiuksia tietojärjestelmiin ja -liikenteeseen kohdistuvien vakavien häiriöiden varalle on Finnairissa parannettu.

Finnairissa on meneillään useita järjestelmien uudistushankkeita, joilla pyritään yksinkertaistamaan, standardisoimaan ja korvaamaan vanhentuvia järjestelmiä. Rakenteen selkeyttäminen mahdollistaa myös tietoteknisen ympäristön tietoturvatason ylläpidon tehostumisen. Yhä lisääntyvät palvelut Internetin välityksellä vaativat uudenlaista ja jatkuvaa panostusta tietoturvaluokitusratkaisuihin.

Tarkoin valittujen ulkopuolisten sopimuskumppaneiden valinta tietoteknisissä ratkaisuissa vähentää osaltaan teknologiariskiä. Teknologiaosaamista on tuotu konsernin käyttöön Finnairin ja IBM:n yhteistyön kautta.

Samalla konsernin tietojärjestelmäarkkitehtuurin, tietoteknisten hankintojen sekä strategioiden koordinointi on organisoitu keskitetysti konsernin tietohallinto-osastolle. Tämä tuo synergiahyötyjä sekä lisää kustannustehokkuutta skaalaetuja saavuttamalla.

Vahinkoriski

Vahinkoriskit jaotellaan kahteen pääluokkaan: lentoturvallisuutta uhkaavat riskit ja yritysturvallisuutta uhkaavat riskit. Vahinkoriskienhallintatyötä koordinoivat lento- ja yritysturvallisuusosastot.

Finnairissa vahinkoriskien hallinnan painopiste on ollut lento-, henkilö- ja tietoturvaluokituksen uhkaavien riskien hallinnassa. Muita vahinkoriskien osa-alueita ovat omaisuus-, ympäristö-, tuote-, vastuu- ja keskeytysriskit.

Yhtiön on toiminnassaan huomioitava erilaisten ympäristöriskien mahdollisuus. Finnairin toiminnan vaikutuksia energian kulutukseen, päästöihin ja meluarvoihin seurataan aktiivisesti yhtiön toimesta. Finnair julkaisee vuosittain erillisen Ympäristöraportin sisältäen toimenpiteet ja tunnusluvut ympäristötehokkuuden arvioimiseksi.

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminta on luonteeltaan kansainvälistä ja pääomia vaativaa, mikä merkitsee altistumista valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä raaka-aineiden hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien vaikutusta kasvavirtaan, tulokseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta perustuu hallituksen marraskuussa 2004 hyväksymään riskienhallintapolitiikkaan, jossa määritellään kullekin eri riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot. Rahoitusriskien hallintaa ohjaa ja valvoo rahoitusriskien ohjausryhmä. Rahoituspolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle.

Yhtiö käyttää valuutta-, korko- ja petrolipositioiden hallinnoimisessa eri suojausinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita.

Valuuttariski

Konsernin politiikkana on eliminoida tunnistettu valuuttakurssiriski. Riskin alaiseen valuutta-asemaan sisällytetään taseen valuuttamääräiset erät, seuraavan 12 kuukauden arvioidut valuuttamääräiset kassavirrat sekä lentokaluston sitovat osto- ja myyntisopimukset.

Tilikauden 2004 päättyessä valtaosa konsernin korollisista veloista oli Yhdysvaltain dollareissa ja euroissa. Lainojen kurssiriski on lähes täysin katettu. Konsernin liikevaihdosta noin 75 % kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat ovat Yhdysvaltain dollari, Englannin punta, Japanin jeni, Kiinan yuan ja Ruotsin kruunu.

Euroalueen ulkopuolisten valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 30 %. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on yli puolet kaikista valuuttamääräisistä operatiivisista kuluista. Tämän lisäksi lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuu pääosin Yhdysvaltain dollareina.

Selkeästi suurin valuuttakurssiriski Finnairille aiheutuu dollarista. Operatiivisia merkittäviä dollarikuluja ovat lentokoneiden leasingmaksut ja polttoainekulut. Dollaririskiä pienentävät myyntitulot dollareissa ja dollarin kanssa vahvasti korreloivissa aasialaisissa valuutoissa.

Dollarin yhden prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa - ilman suojaustoimintaa - positiivisesti vuositulokseen noin 2,1 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä - suojaukset huomioonottaen - dollarin yhden prosentin heikentyminen parantaa tulosta noin 0,5 miljoonaa euroa. Dollarin vahvistuminen vastavasti heikentää tulosta. Edellä mainituissa herkkysarvoissa dollaririski on sisällytetty Kiinan yuan ja Hongkongin dollari, joiden historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on 100 prosenttia.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Lentotoiminnassa käytettävän polttoaineen hintariskin hallintaan käytetään lentopetrolitermiinejä ja -optioita. Suojausjanne

on alle 24 kuukautta. Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut polttoaineistoistaan 48 % vuoden 2005 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 29 % toiselta vuosipuoliskolta. Suojauspolitiikka vaihtelee liikennelajeittain. Lomaliikenteen sopimusrakenteen muutoksen ansiosta suojaustarve on aiempaa alhaisempi. Polttoaineen hintariski jaetaan yhdessä matkanjärjestäjien kanssa.

Tilivuonna 2004 lentotoiminnan polttoaineiden osuus konsernin liiketoiminnan kuluista oli 12 %. Polttoainekustannukset ovat riippuvaisia öljymarkkinoiden ja Yhdysvaltain dollarin muutoksista. Lentopetrolin maailmanmarkkinahinnan 10 prosentin nousu lisää - ilman suojaustoimintaa - vuosittaista petrolikulua 20 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä - suojaukset huomioon ottaen - petrolin 10 prosentin nousu lisää kuluja noin 13 miljoonaa euroa.

Korkoriski

Korkoriskien hallitsemiseksi konsernin lainat on hajautettu vaihtuva- ja kiinteäkorkoisiin instrumentteihin, kuitenkin niin että pääosa konsernin korollisista lainoista on vaihtuvakorkoisia. Tilikauden 2004 päättyessä konsernin korollisten lainojen keskiporkko oli 3,35 %. Finnair sijoittaa kassavarojaan pääosin rahamarkkinoille siten, että keskimääräinen sijoitusten korkosidonnaisuusaika on alle 12 kuukautta.

Luottoriski

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

Likviditeettiriski

Finnair-konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Lentokonehankintojen osalta yhtiön politiikkana on varmistaa rahoitus esimerkiksi lainalupauksilla viimeistään kuusi kuukautta ennen toimitusta.

Konsernin likvidit varat olivat tilikauden 2004 päättyessä 291,4 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä oli lisäksi tilinpäätöshetkellä käyttämättä kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 100 miljoonaa euroa sekä 200 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasasteen kovenanttitaso on 175 prosenttia, tilinpäätöshetkellä tunnusluku on 95,5 %. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 140 prosenttia.

HALLINTOPERIAATTEET

Konsernirakenne

Finnair -konsernin emoyhtiö on Finnair Oyj, jolla on 18 tytäryhtiötä. Merkittävimmät alakonsernit ovat Suomen Matkatoimisto Oy, Matkatoimisto Oy Area sekä Finnair Catering Oy. Muut merkittävät tytäryhtiöt ovat Oy Aurinkomatkat -Suntours Ltd. Ab, Finnair Aircraft Finance Oy, Finnair Cargo Oy, Northport Oy ja Finnair Facilities Management Oy. Finnair-konserniin kuuluvat lentoyhtiöt ovat emoyhtiön lisäksi Aero Airlines AS ja ruotsalainen Nordic Airlin Holding AB. Finnair-konsernin 22 liiketoimintayksikköä ja tytäryhtiötä jäsenyivät neljäksi liiketoiminta-alueeksi: Reittiliikenne, Lomaliikenne, Matkapalvelut ja Lentotoimintapalvelut.

Yhtiökokous ja äänivallan käyttö yhtiökokouksessa

Finnair Oyj:n ylintä päätösvaltaa käyttävät yhtiön osakkeenomistajat yhtiökokouksessa. Yhtiökokouksen kutsuu koolle yhtiön hallitus. Osakeyhtiölain mukaisesti yhtiökokous päättää muun muassa seuraavista asioista:

- hallituksen jäsenten lukumäärästä, valinnasta ja palkkioista
- tilintarkastajien lukumäärästä, valinnasta ja palkkioista
- tilinpäätöksen hyväksymisestä
- voitonjaosta
- yhtiöjärjestyksen muuttamisesta.

Finnair Oyj:n yhtiöjärjestyksessä ei ole lunastuslausekkeita eikä äänileikkureita. Yhtiöllä on yksi osakesarja.

Hallitus

Kokoonpano ja toimikausi

Finnair Oyj:n hallituksen muodostavat puheenjohtaja sekä vähintään neljä ja enintään kuusi jäsentä. Hallituksen puheenjohtajan ja jäsenet valitsee yhtiökokous vuodeksi kerrallaan. Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan.

Finnair Oyj:n yhtiökokous valitsi 7.4.2004 hallituksen puheenjohtajaksi ministeri Christoffer Taxellin sekä jäseniksi ylijohdaja Samuli Haapasalon, varatoimitusjohtaja Markku Hyvärisen, varatoimitusjohtaja Kari Jordanin, johtaja Veli Sundbäckin, johtaja Helena Terhon ja kauppatieteiden tohtori Kaisa Vikkulan. Hallituksen toimikausi päättyi 23.3.2005 pidettävän yhtiökokouksen päättyessä. Kaikki hallituksen jäsenet ovat yhtiön ulkopuolisia ja yhtiöstä riippumattomia.

Tehtävät ja kokoukset

Hallitus vastaa yhtiön toiminnasta ja taloudesta sekä päättää yhtiökokouksen koollekutsumisesta ja valmistelelee yhtiökokouksessa käsiteltävät asiat. Hallitus vastaa myös yhtiökokouksen päätösten täytäntöönpanosta.

Hallitus ottaa ja erottaa toimitusjohtajan ja päättää hänen palkkansa sekä nimittää ja erottaa toimitusjohtajan sijaisen. Hallitus valitsee konsernin johtoryhmän jäsenet ja päättää heidän työsuhde-ehdoistaan ottaen huomioon yhtiön hallintoperiaatteiden mukaiset henkilöstöstrategian suuntaviivat ja palkitsemisjärjestelmän. Hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpito, budjetin seurantarjestelmä, sisäinen tarkastus ja riskienhallinta on järjestetty yhtiön hallintoperiaatteiden mukaisesti.

Hallitus myös vastaa siitä, että hallintoperiaatteisiin kirjattu avoimuus ja oikeellisuus toteutuvat yhtiön tilinpäätöksestä annettavassa informaatiossa.

Yhtiön toiminimen kirjoittavat hallituksen puheenjohtaja ja yhtiön toimitusjohtaja sekä toimitusjohtajan sijainen, kukin erikseen yksin, hallituksen jäsenet kaksi yhdessä ja ne henkilöt, joille hallitus on antanut oikeuden toiminimen kirjoittamiseen yhdessä hallituksen jäsenen tai toiminimen kirjoittamiseen oikeutetun henkilön kanssa. Yhtiön prokuroista päättää hallitus.

Hallitus kokoontuu vuoden aikana keskimäärin 8-10 kertaa. Vuonna 2004 hallitus kokoontui kymmenen kertaa. Hallituksen jäsenten keskimääräinen osallistumisprosentti kokouksiin oli 95.

Hallituksen kokouksen esittelijänä toimii Finnair Oyj:n toimitusjohtaja tai hänen toimeksiannostaan muu Finnair-konsernin johtajistoon kuuluva henkilö. Hallituksen sihteerinä toimii Finnair-konsernin lakiasioista vastaava johtaja Tero Palatsi. Hallitus arvioi toimintatapojaan säännöllisesti.

Hallituksen työjärjestys on nähtävissä Finnair-konsernin internet-sivuilla <http://www.finnair.fi/konserni>.

Valiokunnat

Hallitus on keskuudestaan valinnut palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan sekä tarkastusvaliokunnan. Palkitsemis- ja nimitysvaliokuntaan kuuluvat hallituksen puheenjohtaja Christoffer Taxell sekä hallituksen jäsenet Samuli Haapasalo ja Kari Jordan. Esittelijänä toimii pääjohtaja Keijo Suila. Vuonna 2004 valiokunta kokoontui kolme kertaa.

Tarkastusvaliokuntaan kuuluvat puheenjohtajana Markku Hyvärinen sekä jäseninä Helena Terho ja Kaisa Vikkula. Esittelijänä toimii pääjohtaja Keijo Suila. Vuonna 2004 valiokunta kokoontui yhden kerran.

Molempien valiokuntien sihteerinä toimii Finnair-konsernin lakiasioista vastaava johtaja Tero Palatsi.

Valiokuntien työjärjestykset ovat nähtävissä Finnair-konsernin internet-sivuilla <http://www.finnair.fi/konserni>.

Palkkiot ja muut etuisuudet

Yhtiökokouksen päättämät kuukausi- ja kokouspalkkiot hallituksen jäsenille olivat vuonna 2004:

- puheenjohtajan kuukausipalkkio 3000 euroa/kk
- varapuheenjohtajan kuukausipalkkio 1600 euroa/kk
- jäsenen kuukausipalkkio 1400 euroa/kk
- kokouspalkkio 200 euroa/kokous/henkilö

Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja päivärahaan ja matkakustannusten korvaukseen Finnair Oyj:n yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä on rajoitettu oikeus henkilöstölippujen käyttöön Finnair Oyj:n henkilöstölippuohjesäännön mukaisesti. Finnair Oyj:n hallituksen jäsenille maksettiin vuodelta 2004 kuukausi- ja kokouspalkkioita yhteensä 143 400 euroa.

Toimitusjohtaja ja toimitusjohtajan sijainen

Finnair Oyj:llä on toimitusjohtaja, jonka tehtävänä on johtaa yhtiön toimintaa hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Hallitus ottaa ja erottaa toimitusjohtajan ja päättää hänen työsuhteensa ehdot sekä nimittää ja erottaa toimitusjohtajan sijaisen. Finnair Oyj:n toimitusjohtaja on pääjohtaja Keijo Suila ja toimitusjohtajan sijainen Reittiliikenteen johtaja Henrik Arle.

Pääjohtaja Keijo Suilalle maksettiin vuonna 2004 palkkaa, palkkioita ja luontaisetuja yhteensä 570 359 euroa. Toimitusjohtajan sijaiselle Henrik Arlelle maksettiin palkkaa, palkkioita ja luontaisetuja yhteensä 213 000 euroa.

Toimitusjohtajalla ja toimitusjohtajan sijaisella on oikeus siirtyä eläkkeelle 60 vuoden ikäisenä. Täysimääräinen eläke on 60 prosenttia eläkepalkasta. Toimitusjohtajan ja toimitusjohtajan sijaisen palvelussuhteessa noudatettava irtisanomisaika on 6 kuukautta ja heille irtisanomisaajan palkan lisäksi maksettava erokorvaus vastaa 12 kuukauden palkkaa, mikäli työsuhte päätetään heistä riippumattomasta syystä.

Konsernin johtoryhmä

Finnair-konsernissa on konsernin johtoryhmä, jonka puheenjohtajana on pääjohtaja Keijo Suila ja jäseninä Eero Ahola, Mauri Annala, Henrik Arle, Hannes Bjurström, Christer Haglund, Lasse Heinonen 1.10.2004 alkaen, Juha Kinnunen, Anssi Komulainen, Tero Palatsi, Petri Pentti 17.8.2004 saakka, Mika Perho, Tero Vauraste ja Jarmo Vilenius.

Konsernijohtoryhmä kokoontuu 8-10 kertaa vuodessa ja sen tehtäviin kuuluvat muun muassa konsernilaajuisten kehityshankkeiden sekä konsernitasoisten periaatteiden ja menettelytapojen käsittely. Lisäksi johtoryhmää informoidaan muun muassa konsernin ja toimialayhtiöiden liiketoimintasuunnitelmista, tuloskehityksestä ja Finnair Oyj:n hallituksessa käsiteltävistä asioista, joiden valmisteluun se myös osallistuu.

Konsernin johtoryhmän jäsenten palkitsemisjärjestelmään liittyvät kysymykset valmistellaan hallituksen palkitsemis-

ja nimitysvaliokunnassa. Päätökset tekee yhtiön hallitus. Johdon kannustinpalkkio määräytyy vuosittain yhtiön osakekohtaisen tuloksen, yksikkökohtaisten laatu- ja prosessimittareiden sekä henkilökohtaisen suorituksen arvioinnin perusteella. Palkkion suuruus vastaa enimmillään neljän kuukauden rahapalkkaa.

Konsernin avainhenkilöille suunnattu optio-ohjelma on korvattu osakepalkkiojärjestelmällä. Palkkiojärjestelmän toiminta perustuu sijoitetun pääoman tuottoon ja osakekohtaiseen tulokseen, joiden tavoitetasot hallitus päättää vuosittain.

Finnair Oyj:n johtokunta

Finnair Oyj:n johtokuntaan kuuluvat konsernin johtoryhmän jäsenet sekä kolme henkilöstön edustajaa.

Tytäryhtiöhallinto

Merkittävimpien tytäryhtiöiden hallitusten jäsenet valitaan Finnair-konsernin johtoon kuuluvista henkilöistä sekä henkilöstöryhmien ehdottamista edustajista. Tytäryhtiöiden hallitusten tärkeimpiä tehtäviä ovat strategian laatiminen, toimintasuunnitelman ja budjetin vahvistaminen sekä investoinneista ja vastuusitoumuksista päättäminen Finnair Oyj:n hallituksen määrittelemien ohjeiden rajoissa.

Tilintarkastajat ja valvontajärjestelmä

Tilintarkastajat

Yhtiössä on vähintään kaksi ja enintään neljä varsinaisen yhtiökokouksen valitsemaa tilintarkastajaa. Tilintarkastajan toimikausi on yhtiön tilikausi ja tilintarkastajan tehtävä päättyy vaalia seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä. Vähintään yhden tilintarkastajan on oltava Keskuskaupparin hyväksymä tilintarkastaja tai tilintarkastusyhteisö.

Finnair Oyj:n vuoden 2004 varsinainen yhtiökokous valitsi yhtiölle kaksi varsinaista tilintarkastajaa, KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy:n ja HTM Erkki Mäki-Rannan. Erkki Mäki-Ranta kuoli 24.8.2004. Finnair-konsernin tytäryhtiöiden tilintarkastajina toimivat pääosin PricewaterhouseCoopers-tilintarkastusyhteisö tai näiden palveluksessa olevat tilintarkastajat.

Tilintarkastajille vuonna 2004 maksetut tilintarkastuspalkkiot olivat 167 000 euroa. Tilintarkastukseen liittymättömiä palveluja (vero ja IFRS-neuvontapalveluja) Finnair Oyj osti tilintarkastajilta 110 000 eurolla.

Valvonta- ja raportointijärjestelmä

Lakisääteisen tilintarkastuksen pääasiallisena tehtävänä on todentaa, että tilinpäätös antaa oikeat ja riittävät tiedot konsernin tuloksesta ja taloudellisesta asemasta tilikaudelta. Tilintarkastajat raportoivat havainnoistaan hallituksel-

le vähintään kerran vuodessa ja antavat yhtiön osakkeenomistajille tilintarkastuskertomuksen vuositilinpäätöksen yhteydessä.

Yhtiöllä on toimitusjohtajan johdolla toimiva riskienhallinnan ohjausryhmä, jonka tehtävänä on arvioida ja varmistaa konsernin riskienhallinta-, valvonta- ja hallintoprosessien riittävyyttä, tarkoituksenmukaisuutta ja tehokkuutta.

Finnair Oyj:n hallitus on vahvistanut konsernissa noudatettavat sisäisen valvonnan toimintaperiaatteet. Sisäinen tarkastus vastaa osakeyhtiölain mukaisen yhtiön johdon valvonta- ja tarkastusvelvollisuuden täyttämisestä.

Sisäisen tarkastustoiminnan avulla varmennetaan liike tapahtumien paikkansapitävyys, informaation oikeellisuus sisäisessä ja ulkoisessa laskennassa sekä varmistutaan kontrollien toimivuudesta, omaisuuden säilymisestä ja toimintojen tarkoituksenmukaisuudesta konsernin tavoitteiden mukaisesti. Sisäinen tarkastus osallistuu myös Finnair Oyj:n tytäryhtiöiden tilintarkastuksiin yhteistyössä ulkoisen tarkastuksen kanssa. Sisäisen tarkastustoiminnan painopistealueet määritellään konsernin riskienhallintastrategian mukaisesti.

Taloudellisten tavoitteiden toteutumista seurataan koko konsernin kattavalla raportoinnilla. Raportointi sisältää toteutuneet tiedot ja ajantasaiset ennusteet rullaavalle 12 kuukauden jaksolle. Taloudellisen lisäarvon kertymistä seurataan kuukausittain sisäisessä raportoinnissa. Konsernin liikennesuoritteet julkistetaan kuukausittain pörssitiedotteella.

Liiketoiminnasta aiheutuviin omaisuus-, keskeytys-, vahinko- ja vastuuvahinkoriskeihin on varauduttu asianmukaisin vakuutuksin.

Sovellettavat säännökset

Finnair Oyj:ssä noudatetaan voimassaolevaa lainsäädäntöä, sen nojalla annettuja säännöksiä sekä yhtiöjärjestystä. Lisäksi Finnair Oyj noudattaa toiminnassaan Helsingin Pörssin, Keskuskauppakamarin ja Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliiton suositusta listayhtiöiden hallinnointi- ja ohjausjärjestelmistä sekä sisäpiiriohjetta.

Yhtiön sisäpiiri

Finnair Oyj:n pysyvään sisäpiiriin luetaan arvopaperimarkkinalain mukaan Finnair Oyj:n hallituksen jäsenet, toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa, konsernijohtoryhmän jäsenet ja tilintarkastajat, mukaan lukien tilintarkastusyhteisön yhtiöstä päävastuullinen tarkastaja. Lisäksi Finnair Oyj:n pysyviä sisäpiiriläisiä ovat hallituksen määrittelemissä tehtävissä kulloinkin toimivat henkilöt.

Finnair Oyj:n hallitus on vahvistanut Finnair Oyj:n sisäpiiriohjeiston, joka sisältää ohjeet pysyville ja hankekohtai-

sille sisäpiiriläisille, sekä määritellyt yhtiön sisäpiirihallinnon organisaation ja menettelytavat. Yhtiön sisäpiiriohjeet on jaettu kaikille sisäpiiriläisille.

Sisäpiiriohjeen sisällöstä vastaa lakiasiainosasto. Sen noudattamista valvoo talous- ja rahoitusosasto. Yhtiössä on käytössä kaupankäyntirajoitus, joka koskee sisäpiiriläisten kaupankäyntiä yhtiön osakkeilla tai niihin oikeuttavilla arvopapereilla 14 vuorokautta ennen tulosjulkistusajankohtia.

Finnair Oyj:n sisäpiirirekisteriä ylläpitää Suomen Arvopaperikeskus Oy (APK). Sisäpiiriläiset sekä heidän ajantasaiset osake- ja optio-omistustietonsa ovat nähtävillä APK:n toimitiloissa Helsingissä osoitteessa Unioninkatu 32 B sekä Finnairin Internet-sivuilla osoitteessa <http://www.finnair.fi/> konserni.

Corporate Governancen päivitys

Säännöllisesti päivitettävä Finnairin Corporate Governance -osio on nähtävillä yhtiön Internet-sivuilla osoitteessa <http://www.finnair.fi/konserni>. Finnair Oyj:n Internet-sivut julkaistaan suomeksi ja englanniksi. Painettu vuosikertomus julkaistaan suomeksi ja englanniksi. Sähköinen vuosikertomus julkaistaan lisäksi myös ruotsiksi.



Kaisa Vikkula, s. 1960, KTT, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2003. Finnairin osakkeita 2 000 kpl.

Samuli Haapasalo, s. 1952, varatuomari, liikenne- ja viestintäministeriön ylijohtaja, Suomen Posti Oyj:n hallituksen jäsen, Helsingin Diakonissa-laitoksen Säätiön hallituksen varapuheenjohtaja, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1999. Finnairin osakkeita 0 kpl.

Christoffer Taxell, s. 1948, OTK, ministeri, Åbo Akademin kansleri, Elinkeinoelämän keskusliiton EK:n, Föreningen Konstsamfundetin ja Stiftelsen för Åbo Akademin hallitusten puheenjohtaja; Raisio Yhtymä Oyj:n, Sampo Oyj:n, Stockmann Oyj Abp:n, Hormos Medical Oyj:n, Nordkalk Oyj Abp:n, ja Boliden AB:n sekä EVA:n ja ETLA:n hallitusten jäsen sekä Svenska litteratursällskapetin sijoitusvaliokunnan jäsen; Finnairin hallituksen puheenjohtaja vuodesta 2003. Finnairin osakkeita 2 000 kpl.

Helena Terho, s. 1948, DI, eMBA, johtaja, Kone-konserni, Nordea Pankin Suomen neuvottelukunnan jäsen, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1997. Finnairin osakkeita 0 kpl.



Markku Hyvärinen, s. 1948, Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varman varatoimitusjohtaja, Keskinäisen vakuutusyhtiö Kalevan hallituksen varapuheenjohtaja, If Skadeförsäkring Holding AB:n hallituksen jäsen, Finnairin hallintoneuvoston jäsen 1992-1997 ja puheenjohtaja 1997-2003, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2003. Finnairin osakkeita 0 kpl.



Kari Jordan, s. 1956, ekonomi, toimitusjohtaja, Metsäliitto Osuuskunta; EVA:n ja ETLA:n valtuuskuntien jäsen; Julius Tallberg-Kiinteistöt Oyj:n hallituksen jäsen, Siemens Oy:n hallintoneuvoston jäsen, Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja vuodesta 2003. Finnairin osakkeita 0 kpl.

Veli Sundbäck, s. 1946, OTK, Nokian johtokunnan jäsen; johtaja, yhteistyösuhteet ja yhteiskuntavastuu. Ulkoasiainministeriön valtiosihteeri 1993-1995, Huhtamäki Oyj:n hallituksen pj, Elinkeinoelämän Keskusliiton hallituksen työvaliokunnan jäsen, Teknologiateollisuus ry:n hallituksen vpj, Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osaston hallituksen vpj sekä Suomalais-Kiinalaisen kauppayhdistyksen hallituksen pj, YK:n Informaatio- ja viestintäteknologianeuvottelukunnan johtoryhmän jäsen, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2004. Finnairin osakkeita 0 kpl.

Tilintarkastajat

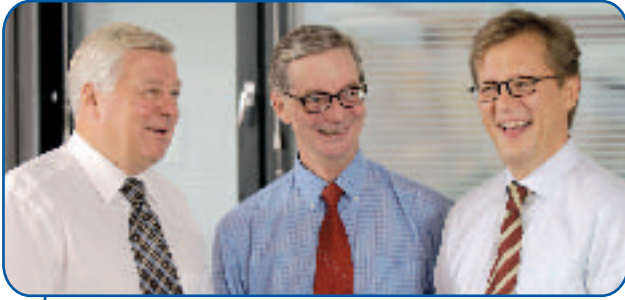
Varsinaiset tilintarkastajat

Jorma Heikkinen, JHTT, KHT ja KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy, päävastuullisena tilintarkastajana KHT Eero Suomela

Varatilintarkastaja

Jyri Heikkinen, KHT, PricewaterhouseCoopers Oy:stä

KONSERNIN JOHTORYHMÄ 31.12.2004



Keijo Suila, s. 1945, ekonomi, vuorineuvos, pääjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1998. Finnairin osakkeita 7 100 kpl, optioita 240 000 kpl.

Tero Palatsi, s. 1947, OTL, johtaja, henkilöstö ja hallinto, Finnairin palveluksessa vuodesta 1999. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 50 000 kpl.

Christer Haglund, s. 1959, KH, johtaja, viestintä, Finnairin palveluksessa vuodesta 2000. Finnairin osakkeita 1 000 kpl, optioita 60 000 kpl.

Henrik Arle, s. 1948, varatuomari, johtaja, toimitusjohtajan sijainen, reittiliikenne, Finnairin palveluksessa vuodesta 1979. Finnairin osakkeita 2 000 kpl, optioita 93 000 kpl.

Juha Kinnunen, s. 1948, johtaja, rahti, Finnairin palveluksessa vuodesta 1969. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 20 000 kpl.

Jarmo Vilenius, s. 1950, DI, johtaja, tekniikka, Finnairin palveluksessa vuodesta 1973. Finnairin osakkeita 54 kpl, optioita 80 000 kpl.



Mauri Annala, s. 1945, ekonomi, johtaja, lomaliikenne ja matkapalvelut, Finnairin palveluksessa vuodesta 1976. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 80 000 kpl.

Anssi Komulainen, s. 1964, restonomi, johtaja, Finnair Catering, Finnairin palveluksessa vuodesta 1989–99 sekä vuodesta 2001. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 35 000 kpl.

Lasse Heinonen, s. 1968, KTM, johtaja, talous- ja rahoitus, Finnairin palveluksessa vuodesta 2004. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 10 000 kpl.



Hannes Bjurström, s. 1950, eversti (evp), johtaja, lentotoiminta, Finnairin palveluksessa vuodesta 1999. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 60 000 kpl.

Tero Vauraste, s. 1967, kapteeniluutnantti (evp), MSc, johtaja, Northport Oy, Finnairin palveluksessa vuodesta 2001. Finnairin osakkeita 200 kpl, optioita 25 000 kpl.

Mika Perho, s. 1959, iteronomi, johtaja, markkinointi, Finnairin palveluksessa vuodesta 1985. Finnairin osakkeita 268 kpl, optioita 100 000 kpl.



Eero Ahola, s. 1943, KTM, johtaja, strateginen suunnittelu ja sähköisen kaupan kehittäminen, Finnairin palveluksessa vuodesta 1970. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 80 000 kpl.

KESTÄVÄ KASVU ON KANNATTAVAA

Finnair on keskeinen vaikuttaja toimialueillaan Suomessa ja ulkomailla. Yli 80 vuotta Finnairin reittiverkosto on laajentunut sitä mukaa, kun suomalainen yhteiskunta ja liike-elämä ovat avautuneet maailmalle. Yli 170 miljoonaa matkustajaa on vuosien saatossa lentänyt sinivalkeisiin siivin.

Finnairin rooliin yhteiskunnan osana kohdistuu merkittäviä odotuksia. Loistava historia ei automaattisesti takaa menestystä huomiseksi. Finnairin on pystyttävä tänään ja tulevaisuudessa vastaamaan suomalaisten ja kansainvälisten asiakkaiden kehittyviin ja monimuotoisiin tarpeisiin. Se on mahdollista vain, jos toiminta on pitkällä tähtäyksellä kilpailukykyistä ja kannattavaa.

Kattava reittiverkosto, tehokas kalusto ja osaava henkilöstö ovat myös tulevaisuuden toiminnan kulmakiviä. Kehityksen on kuitenkin tapahduttava sopusoinnussa ympäröivän yhteiskunnan ja ympäristön kanssa. Siksi Finnairin liiketoiminnan tavoitteena on kestävä, kannattava kasvu.

Lentoliikenne osa toimivaa yhteiskuntaa

Finnair haluaa tuoda keskusteluun myös uusia näkökohtia lentoliikenteestä ja sen olemassaolon oikeutuksesta.

Toimivat liikenneyhteydet ja palvelut ovat modernin länsimaisen yhteiskunnan perusedellytys. Finnair ja sen hyvin toimiva ja laaja reittiverkosto ovat tärkeä osa suomalaisen yhteiskunnan rakenteita ja kilpailukykyä. Suorat yhteydet 40 kohteeseen ulkomailla ja 16 kohteeseen kotimaassa sekä 60 lomaliikennekohdetta muodostavat poikkeuksellisen monipuolisen lentoreittiverkoston.

Lentoliikenne on Suomessa ainoa joukkoliikennemuoto, joka ei tarvitse veronmaksajien tukea. Sen sijaan Finnair rahoittaa merkittävän osan suomalaisen lentoliikenteen infrastruktuurista, ja tuottaa yhteiskunnalle taloudellisen voiton lisäksi verotuloja.

Finnair työllistää suoraan yli 9 000 ihmistä ja välillisesti tuhansia ihmisiä eri puolilla Suomea ja maailmaa. Nopeasti kasvava Aasian-liikenne on tuonut työtä yli tuhannelle finnairilaiselle.

Kilpailukyky kestävä kehityksen moottori

Vain taloudellisesti kilpailukykyisellä yrityksellä on edellytykset suoriutua yhteiskunnallisista velvoitteistaan. Lentoliikenne on äärimmäisen kilpailtu ala, jossa toimintaedellytykset muuttuvat varsin nopeasti. Yllättävät ja ennakoimattomat tapahtumat voivat hetkessä syöstä koko toimialan uusien haasteiden äärelle.

Viime vuosien aikana Finnairissa on jouduttu tekemään kipeitä päätöksiä yhtiön elinkelpoisuuden säilyttämiseksi, jotta jatkossakin voidaan turvata kestävä kilpailukyky ja palvelun korkea laatu.

Vastuuntuntoisella kannattavuuden vaalimisella ja kestäväällä kasvustrategialla on luotu taloudellista terveyttä, joka mahdollistaa investoinnit myös tulevaisuuteen. Kestävä kehityksen vaatimusten huomioiminen lentoliikenteessä ja matkailussa laajemminkin toimii Finnairissa päätöksentekoa ohjaavana periaatteena. Laajamittainen ympäristömyötäinen kalustouudistus alkoi vuonna 1999 ja jatkuu tällä eräänsi vuosikymmenelle.

Viime vuonna kymmenen vuotta täyttänyt Finnairin ja Unicefin välinen hyväntekeväisyysyhteistyö on osoitus Finnairin halusta olla vaikuttamassa konkreettisesti siellä, missä elämisen edellytykset eivät ole automaattisesti käden ulottuvilla.

Vastuullisuuteen ei ole oikotietä

Finnairin maine vastuullisena ja laadukkaana suomalaisena toimijana on vuosia kestäneen määrätietoisien työskentelyn tulosta. Menestyminen on haastavaa tasaisen kasvunkin aikana, saati viime vuosien kaltaisessa ulkoisten shokkien turbulenssissa.

Yhteiskuntavastuu on perusasenne, tapa tehdä työtä ja vastata yrityksen toimintaan kohdistuviin odotuksiin. Finnair haluaa kuulua parhaimmiston laadullisesti ja kantaa vastuunsa sekä toimia hyvänä esimerkkinä.

LÄHTÖKOHTANA ASIAKAS

Avoin ja reilu asiakkaan kohtelemine sekä asiantunteva ja ystävällinen palvelu ovat luotettavan ja täsmällisen lentoyhtiön peruspilareita. Myös Finnairin on joka tilanteessa tehtävä kaikkensa turvallisuuden ja matkustusmukavuuden eteen.

Finnair-konsernin lentoyhtiöt kuljettivat vuoden 2004 aikana yli kahdeksan miljoonaa matkustajaa. Näistä 62 prosenttia oli suomalaisia ja 38 prosenttia muiden maiden kansalaisia. Nopeasti kasvavilla Aasian-reiteillä oli vuoden 2004 aikana 616 400 matkustajaa, joista 19 prosenttia suomalaisia. Merkittävimmin kasvanut asiakasryhmä oli japanilaiset, joiden määrä kasvoi vuonna 2004 jopa 51 prosenttia.

Täsmällistä ja mukavaa matkustamista

Finnairin tavoitteena on olla laadukas, luotettava ja vastuunsa tunteva lentoyhtiö. Asiakastytyväisyys oli vuonna 2004 edelleen erinomaisella tasolla. Eurooppalaisten lentoyhtiöiden vertailussa Finnair ylsi kesän 2004 tuloksissa ensimmäiselle sijalle Euroopan-reittien bisnesluokan osalta. Finnair oli myös Euroopan täsmällisin lentoyhtiö (AEA, saapumistäsmällisyys).



Finnairin tiedottaja Senja Larsen vei suomalaisia toimittajia tapamaan keräysvaroilla koulutettavia tyttöjä Nepalissa.

Finnair on ollut jo vuosikymmenen mukana UNICEFin Change for Good -keräyksessä. Hankkeella kerätään rahaa tyttöjen kouluttamiseksi Nepalissa.

Jatkuvilla kaloustouudistuksilla on keskeinen vaikutus asiakkaiden kokemaan palvelun laatuun. Uudenaikaisella kalustolla ja teknologialla pyritään edistämään palvelun sujuvuutta ja matkustusmukavuutta. Tässä suhteessa merkittäviä edistysaskelaita ovat olleet Airbus A320-laivaston hankinta ja investoiminen Embraer E170 -suihkukoneisiin. Nuorella ja modernilla kalustolla varmistetaan myös entistä korkeampi turvallisuustaso.

Asiakkaiden hyvinvointi ja turvallisuus

Ilmailun lääketieteellisiä palveluita on viime vuosina kehitetty Finnairissa merkittävästi. Finnair on tehnyt investointeja lentokoneissa käytettäviin lääkintälaitteisiin ja lentävän henkilökunnan lääkintäkoulutukseen. Kaukolentojen koneiden lääkintälaitteiden taso on selkeästi korkeampi kuin mitä lentoliikenteelle asetetut määräykset edellyttävät.

Yhteistyö MedLink World Doctor -yrityksen kanssa takaa sen, että lennon aikana voidaan tarvittaessa antaa sairastuneelle asiakkaalle pitkälle vietyä erityishoitoa. MedLinkin ympärivuorokautisen päivystyksen kautta saa tilanteen niin vaatiessa lennoilta aina yhteyden asiantuntijalääkäriin.

Indonesiaan, Sri Lankaan ja Thaimaan lounaisosiin vyöry 26.12.2004 ennennäkemättömän laajaa tuhoa aiheuttanut hyökyaalto. Finnair aloitti välittömästi ja oma-aloitteisesti evakuoitimet tuhansien suomalaisten kotiin kuljettamiseksi.

Finnair-konsernissa tuhannet lentoyhtiön ja Aurinkomatkojen työntekijät auttoivat hätään joutuneita paikan päällä ja Suomessa. Finnairin kokenut ja tilanneherkkä poikkeustilannejohto sekä ympärivuorokautinen valmius auttoivat tilanteen kokonaiskuvan hahmottamisessa ja nopeassa reagoinnissa.

MOTIVOITUNUT HENKILÖSTÖ ON MENESTYKSEN AVAIN

Finnairin henkilöstöjohtamisen tavoitteena on tukea koko konsernin kestävä, kannattavan kasvun strategiaa. Lähtökohtana on kannustava johtaminen, joka tähtää suoritukseen, osaamisen ja työhyvinvoinnin kehittämiseen. Finnairin toimintaperiaatteet perustuvat pääosin lentoyhtiöiden kansainvälisen järjestön IATA:n antamiin eettisen toiminnan suosituksiin.

Finnair toimii alalla, jossa osaavalla ja sitoutuneella henkilöstöllä on poikkeuksellisen suuri merkitys yrityksen menestymiseen. Yhtiö edellyttää henkilöstöltään lojaaliutta ja sitoutumista asetettuihin tavoitteisiin.

Lentoliikenteen ammateissa työskentely on ajoittain sekä fyysisesti että henkisesti kuormittavaa. Hyvinvoinnin

turvaaminen, ylläpito ja kehittäminen niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä ovat henkilöstöjohtamisen keskeisimpiä tehtäviä ja haasteita.

Tavoitteena avainosaamisten hallinta

Finnairin henkilöstöstrategiaa on toteutettu määrätietoisesti. Finnairissa siirrytään yhä enemmän prosessimaiseen työskentelytapaan, jossa yksikön ja yksilön tavoitteet määritellään entistä tarkemmin tuloksen ja osaamisen pohjalta.

Vuonna 2004 aloitettiin laaja palkkahallinnon ja työajanhallinnan uudistamisprojekti, jolla yhtenäistetään konsernin eri yksiköiden tavoitteiden asettamista ja suorituksen mittamista. Suorituksen johtamista on parannettu ja syvennetty tarjoamalla esimiehille tehokkaita työvälineitä.

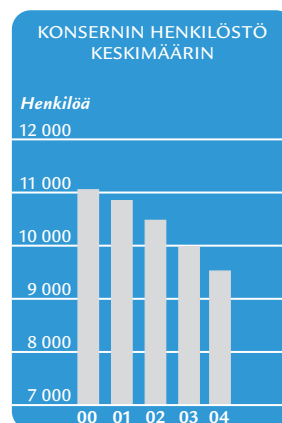
Kansainväliselle asiakaskunnalle tarjotaan korkeatasoisia peruspalveluita asiakkaiden omalla äidinkielellä. Finnair on jo pitkään hyödyntänyt ulkomaalaista, ammattitaitoista palveluhenkilökuntaa erityisesti niillä reiteillä, joilla kulttuuri- ja kielierot niin vaativat. Tarve korostuu kasvavassa Aasian-liikenteessä.

Ammatti- ja kielitaitoinen henkilöstö on saanut asiakkailta paljon kiitosta. Henkilöstö on ollut tärkeä tekijä Aasian-strategian toteuttamisessa. Kulttuurierojen huomiointi ei ole ainoastaan asiakaspalvelukysymys, vaan myös turvallisuustekijä.

Henkilöstön ja asiakaskunnan turvallisuuden varmistaminen on Finnairin toimintaa ohjaava lähtökohta. Turvallisuus on osa Finnairin kulttuuria, jokaisen työntekijän arkea. Jokaisella finnairilaisella on velvollisuus kaikessa toiminnassaan noudattaa tinkimätöntä turvallisuusajattelua.

Yhteiset pelisäännöt

Finnair edellyttää työntekijöiltään moraalisesti ja eettisesti korkeatasoista toimintaa. Finnairissa pyritään ehdottoman tasa-arvoiseen ja häiriöttömään työympäristöön; ketään ei syrjitä sukupuolen, vakaumuksen, iän, ihonvärin tai syntyperän vuoksi.



Syksyn 2004 aikana on yhtiössä paneuduttu Finnairin toimintaa keskeisesti ohjaaviin teemoihin, kuten arvoihin ja strategiaan. Viime vuosina lentoala on ollut valtavan muutoksen kourissa. Onkin ollut paikallaan pohtia, kuinka yhtiön nykyinen yrityskulttuuri ja arvot tukevat kestävän, kannattavan kasvun strategiaa muuttuneissa olosuhteissa. Yhteinen ymmärrys tavoitteista ja toimintatavoista nousee kovassa kilpailussa keskeiseksi menestystekijäksi.

Arvoja kehittävässä työryhmässä on mukana työnantajan ja henkilöstön edustajia. Vuorovaikutusta on myös haettu sisäisten viestimien kautta, missä keskustelua arvoista on käyty aktiivisesti. Finnair-konsernissa esitellään uudistetut arvot vuoden 2005 aikana.

LAINAAMME MAAILMAN LAPSILTAMME

Lomamatkan raaka-aineita ovat ympäristö ja kulttuuri. Matkailu tuo matkakohteisiin tuloja ja työllistää valtavat määrät ihmisiä. Lisäksi matkailu auttaa säilyttämään historiallisia nähtävyyksiä, kulttuurikohteita ja paikallista elämistä sekä edistää kulttuurien välistä kanssakäymistä. Varomaton ja hallitsematon matkailu voi kuitenkin pilata matkakohteen ympäristöä, kuluttaa luonnonvaroja, häiritä luonnonvaraisia eläimiä ja loukata paikallisväestöä.

Aurinkomatkoilla on ollut jo vuodesta 1999 käynnissä ohjelma, jonka tavoitteena on tehdä lomamatkailusta kestävä. Matkanjärjestäjälle tämä on järkevää liiketoimintaa, sillä kukaan ei halua matkustaa pilattuun ympäristöön tai keskelle sosiaalisia ongelmia. Matkailun tulevaisuus on riippuvainen lomakohteiden ympäristön, kulttuurin ja yhteiskunnan tilasta.

Aurinkomatkojen henkilökunta on koulutettu ottamaan huomioon kestävän matkailun haasteet. Myös kohdemaiden sopimuskumppaneille tarjotaan koulutusta ja informaatiota. Asiakkaat saavat ennen matkaansa kohdeopasvihkosen, jossa annetaan käytännön neuvoja siitä, kuinka turistina voi suojella lomakohteen luontoa ja paikalliskulttuuria.

Yhteistyötä yli kilpailurajojen

Aurinkomatkat on aktiivisesti mukana UNESCO:n, YK:n ympäristöohjelma UNEP:in, WTO:n (World Tourism Organisation) ja matkanjärjestäjien kestävän matkailun kehittämiseksi käynnistämässä Tour Operator Initiative for Sustainable Tourism Development -yhteishankkeessa (TOI). Kilpailevat matkanjärjestäjät ovat näin yhdistäneet voimansa YK:n järjestöjen kanssa turvataksaan elinkeinonsa tulevaisuuden.

Yhteisessä hankkeessa on laadittu matkanjärjestäjasektorille omat kestävän kehityksen raportointi-indikaattorit

yhdessä Global Reporting Initiativen (GRI) kanssa. Lisäksi on käynnistetty pilottihankkeet kestävän matkailun kehittämiseksi Sidessä Turkissa, Punta Canassa Dominikaanisessa Tasavallassa, Agadirissa Marokossa ja Itacarén alueella Brasiliassa sekä laadittu työvälineitä matkanjärjestäjien tuotantoketjun kestävään hallintaan.

TOI on myös yhdessä Center for Environmental Leadership in Businessin kanssa tuottanut majoitussektorille opaskirjan kestävästä hotellijohtamisesta. Opaskirjaa on jaettu maailmanlaajuisesti 30 000 hotelliin. Lisäksi TOI on julkaissut ohjekirjan meri- ja rannikkoalueiden kestäväan matkailutoimintaan ja oppaan kestävän matkailun integrointiin matkanjärjestäjien toiminnassa.

Aurinkomatkat tuntee vastuunsa

Aurinkomatkat on allekirjoittanut sitoumuksen taistella lasten seksuaalista hyväksikäyttöä vastaan. Aurinkomatkoiilla on hotellisopimuksissaan klausuuli, jonka mukaan sopimus voidaan purkaa, mikäli hotelli sallii lapsiseksikaupan alueellaan.

Aurinkomatkat käyttää myös 35-kohtaista kestävän matkailun tarkastuslistaa tehdessään sopimuksia hotellien kanssa. Tarkastuslistan avulla kerätään tietoa muun muassa omistussuhteista, ympäristöohjelmasta, vesi-, jätevesi-, jäte- ja energiahuollosta, hankintapolitiikasta sekä yhteiskuntasuhteista.

YMPÄRISTÖTYÖ POHJOLAN HERKÄSSÄ LUONNOSSA

Nykyaikaisella kalustolla ja tekniikalla, laadukkaalla ympäristöjohtamisella sekä ympäristöä kunnioittavalla yrityskulttuurilla voidaan lentoliikenteen ja ympäristön vuorovaikutusta kehittää merkittävästi. Finnair toimii keskellä herkkää ja ainutlaatuista pohjolan luontoa, mikä puolestaan edellyttää laadukasta ympäristötoimintaa. Myös ympäristöasioissa Finnair haluaa olla eturivin eurooppalainen.

Vuonna 2004 ympäristötyön merkkipaaluja olivat päätös uuden Embraer E170 -konetyypin hankinnasta, konsernin toimintaa koskeva ympäristöauditointi, energiajätteen keräilyntehostaminen ja lentoliikenteen MIPS-tutkimushankkeeseen (Material Impact Per Service, luonnonvaraisten materiaalien käyttö palvelun tuottamisessa) osallistuminen.

Moottoripäästöt, lentomelu ja jätehuolto keskeisimmät haasteet

Vastuuntuntoinen ja avoin ympäristöpolitiikka on kiinteä osa yhtiön liiketoimintaa. Finnair huomioi aktiivisesti keskeiset ympäristöhaasteet, joita ovat moottoripäästöt,



Marja West, Anja Sarin ja Marja Hirvonen Finnairin laulajien joulukonsertissa.

Finnairin työntekijät ovat aktiivisia harrastajia. Finnairissa toimii kymmeniä eri alojen kerhoja. Finnairin laulajien joulukonsertit ovat vuodesta toiseen olleet merkittäviä tapahtumia musiikin ystäville.

sekä jätehuolto. Näihin vaikutetaan investoimalla tehokkaaseen ja ympäristömyötäiseen kalustoon, kehittämällä lentokenttäympäristön toimivuutta, kouluttamalla henkilöstöä sekä ylläpitämällä korkeaa arvopohjaista ympäristöajattelua koko organisaatiossa. Yhteistyökumppaneilta edellytetään samaa ympäristöasioiden huomioimista.

Kaloustouudistukset ympäristötyön peruspilari

Kansainvälisen lentoliikenteen ennakoidaan edelleen kasvavan tulevaisuudessa. Kilpailukyvyyn ja ympäristön kannalta on tällöin keskeistä liikennöidä ympäristöä mahdollisimman vähän kuluttavalla kalustolla. Finnair on, taloudellisesti haastavissakin oloissa, suunnitelmallisesti jatkanut pitkän tähtäimen ympäristömyötäisiä laivastouudistuksia. Tämä on mahdollista vain, jos liiketoiminnan kannattavuudesta pidetään huolta.

Finnairin ympäristötyöhön ovat keskeisesti vaikuttaneet vuoden 2004 aikana päätökseen saatettu Airbus A320 -sarjan lentokoneiden hankinta sekä Embraer E170 -koneiden investointipäätös. Moderni kalusto on tehokkaampi ja ympäristömyötäisempi. Uuden Airbus A320-kaluston CFM-moottorit täyttävät syksyllä 2004 päätetyt tulevaisuuden päästökriteerit. Myös koneen taloudellinen polttoainekulutus ja vähäiset hiilidioksidipäästöt tukevat Finnairin pyrkimyksiä lentoliikenteelle asetettavien päästötavoitteiden toteuttamisessa.

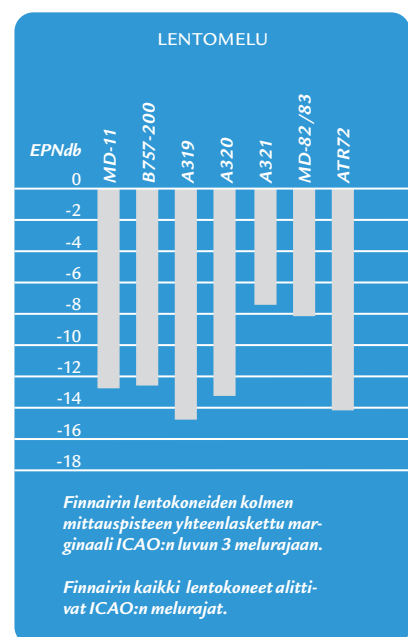
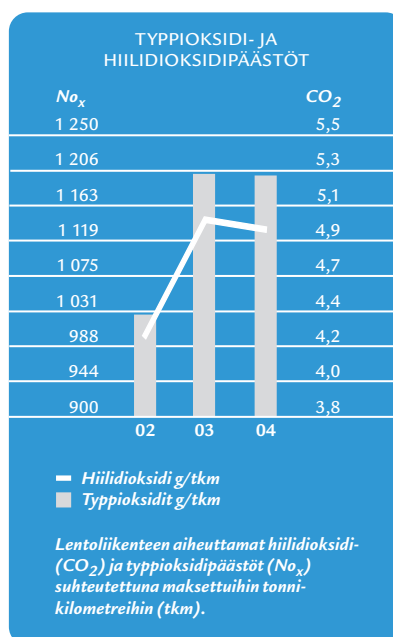
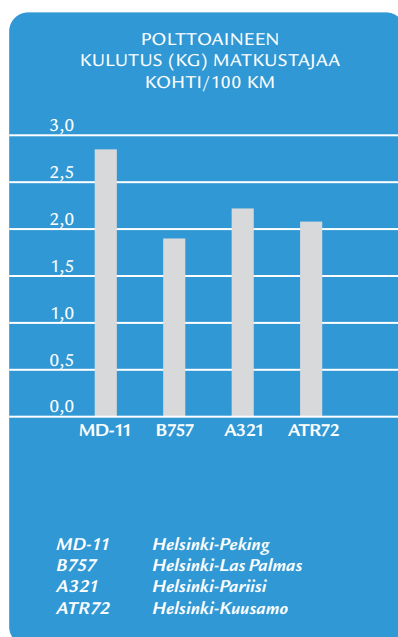
Kansainvälistä ohjeistusta ja yhteistyötä

Finnair noudattaa kaikessa toiminnassaan voimassa olevaa ympäristölainsäädäntöä ja kansainvälisen siviili-ilmailuorganisaation, ICAO:n, ympäristösuojelun periaatteita. Yhtiö on myös sitoutunut kansainvälisen lentoyhtiöjärjestön IATA:n jäsenenä vähentämään toiminnastaan aiheutuvia ympäristövaikutuksia taloudellisesti järkevällä tavalla, lentoturvallisuutta vaarantamatta. Menestyksenkäs ympäristötyö perustuu lainsäädännön ja kansainvälisten sitoumusten lisäksi vapaaehtoisuuteen ja oma-aloitteisuuteen, paikallisen toimintaympäristön ominaispiirteet huomioon ottaen.

Kasvihuonekaasupäästöt ja jätteiden hallinta vuoden 2005 painopisteinä

Finnair on aktiivisesti mukana kehittämässä lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen hallintaa myös vuonna 2005. Tehdyt ratkaisut polttoainetaloudellisen ja sopivan lentokaluston löytämiseksi Finnairin reittiverkostolle ovat osoittautuneet ympäristön kannalta oikeiksi. Keskeiset ympäristötehokkuutta kuvaavat tunnusluvut, kuten polttoaineenkulutus ja hiilidioksidipäästöt henkilökilometriltä on pystytty pitämään matalalla tasolla.

Jätteiden laatuun ja määrään kiinnitetään erityistä huomiota vuonna 2005. Tulevien materiaalivirtojen osalta valinnat kohdistuvat yhä useammin kierrätettäviin ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittaviin tuotteisiin. Painopistealueina ovat matkustamopalvelu ja tekniset palvelut.



TILINPÄÄTÖS

1.1.–31.12.2004

SISÄLTÖ

Hallituksen toimintakertomus	32
Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet.....	38
Konsernin tuloslaskelma	40
Konsernin tase	41
Konsernin rahoituslaskelma	42
Finnair Oyj:n tuloslaskelma	43
Finnair Oyj:n tase	44
Finnair Oyj:n rahoituslaskelma	45
Tilinpäätösten liitetiedot	46
Osakkeet ja osakkeenomistajat.....	56
Hallituksen osingonjakoesitys.....	59
Tilintarkastuskertomus	59
Taloudellinen kehitys 2000–2004.....	60
Liikevoitto ja liikevaihto vuosineljänneksittäin.....	61
Tunnuslukujen laskentakaavat	61

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

Yleiskatsaus

Toimialalla kysyntä on elpynyt viime vuosien ulkoisten shokkien jäljiltä. Eurooppalaisten lentoyhtiöiden keskimääräinen kysynnän kasvu oli vuonna 2004 runsaat yhdeksän prosenttia. Ylikapasiteetti on alentanut keskihintaa. Erityisesti pohjolan markkinoilla vallitseva hintakilpailu on murentanut lentoyhtiöiden kannattavuutta.

Uusia kilpailijoita on Finnairin kotimarkkinoille tullut viimeisen kahden vuoden aikana kahdeksan. Näistä neljä on jo lopettanut liikennöimisen Suomeen. Jäljellä olevatkaan eivät toimi näillä markkinoilla kannattavasti.

Uudessa kilpailutilanteessa Finnair siirtyi puolustuksesta hyökkäykseen syksyllä 2003. Valitun strategian mukaisesti Finnair saavutti voimakasta kasvua ja paransi käyttöasteita.

Finnairin syksyllä 2003 uudistama hinnoittelu kasvatti reitiliikenteen kysyntää ja matkustajakäyttöastetta rajusti. Reitiliikenteen kysyntä kasvoi 26,6 prosenttia, mikä on kolminkertainen kasvu verrattuna eurooppalaisten lentoyhtiöiden keskiarvoon. Reitiliikenteen käyttöaste nousi 4,6 prosenttiyksikköä, mikä on eurooppalaisessa vertailussa paras suoritus.

Kysynnän kasvua vauhdittivat vuoden 2003 syyskuussa toteutettu hintauudistus ja Aasian-liikenteen voimakas kasvu sekä vuoden 2003 lopussa hankitun flynnordic-lentoyhtiön (ent. Nordic Airlin) toiminta Skandinaviassa. Keskihinnan lasku saatiin pysäytetyksi vuoden 2004 viimeisellä neljänneksellä.

Kannattavuuden parantamiseksi Finnairissa jatkettiin keväällä 2003 aloitettua 160 miljoonan euron toiminnantehostamisohjelmaa. Saavutettuja säästöjä söi polttoaineen raju hinnannousu, jonka vaikutukset painoutuivat vuoden viimeiselle neljännekselle. Finnairille aiheutunut polttoaineen lisälasku vuoteen 2003 verrattuna oli 54,4 miljoonaa euroa.

Syyskuussa saatiin päätökseen 29 Airbus A320 -lentokoneperheeseen kuuluvan koneen hankintaohjelma. Kesäkuussa yhtiö teki päätöksen hankkia kiinteällä tilauksella 12 kappaletta 76-paikkaisia Embraer E170 -lentokoneita kotimaan ja Euroopan liikenteen tarpeisiin.

Vuosi 2004 oli Finnairin lomaliikenteelle menestysvuosi. Kotimaan sateinen kesä lisäsi etelänmatkojen kysyntää kesällä

ja alkusyksystä. Tapaninpäivänä tapahtunut luonnonkatastrofi Kaakkois-Aasiassa aiheutti uudelleenjärjestelyjä lomamatkustuksessa. Tuhosta kärsineiden kohteiden sijasta Kaakkois-Aasiaan aiottuja matkoja muutettiin muihin kohteisiin Kanarian saarille ja Etelä-Amerikkaan. Taloudelliset vaikutukset Finnair-konsernille eivät ole merkittäviä.

Taloudellinen tulos

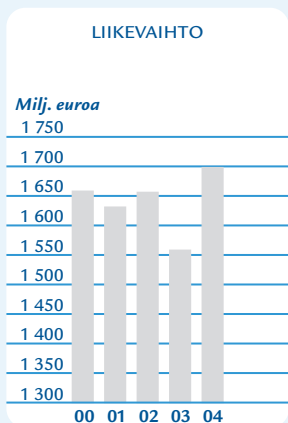
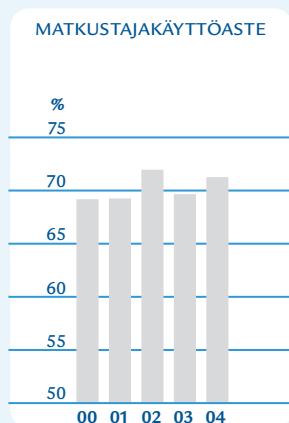
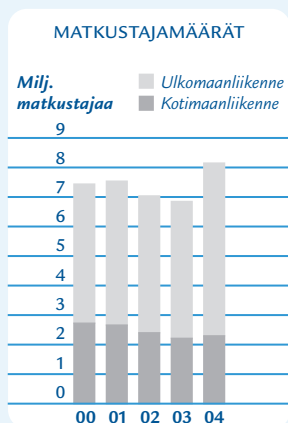
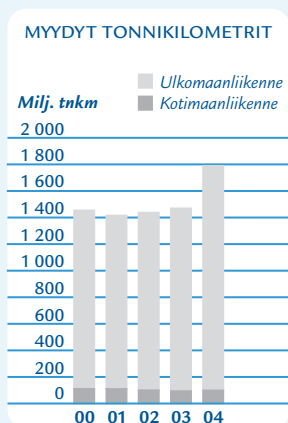
Konsernin tulos rahoituserien jälkeen oli 11,2 milj. euroa. Edellisenä vuonna tulos rahoituserien jälkeen oli -21,7 milj. euroa. Liikevoitto ilman poistoja, lentokaluston vuokria ja myyntivoittoja (EBITDAR) parani 25,3 prosenttia ja oli 195,3 milj. euroa (155,9 milj.). EBITDAR-marginaali oli 11,5 prosenttia, kun se edellisenä vuonna oli 10,0 prosenttia.

Liikevaihto kasvoi 9,0 prosenttia 1 698,4 milj. euroon. Matkustajaliikenteen yksikkötuotot laskivat 10,4 prosenttia ja rahtiliikenteen yksikkötuotot laskivat 11,1 prosenttia. Koko liikenteen yksikkötuotot laskivat 11,2 prosenttia.

Toimintakulut nousivat tilivuoden aikana 5,5 prosenttia ja lentotoiminnan yksikkökustannukset laskivat 11,9 prosenttia. Keväällä 2003 aloitetun toiminnantehostamisohjelman tavoitteena on laskea yksikkökustannuksia vähintään 15 prosenttia vuosien 2003–2005 aikana. Ohjelma on kokonaisuutena edennyt tavoitteiden mukaisesti ja vuosien 2003–2004 aikana toteutui noin kaksi kolmannesta 160 milj. euron säästöohjelmasta.

Merkittävimmät kustannusnousut tapahtuivat polttoainekuluissa, 34,4 prosenttia, ja liikennöimismaksuissa, 22,0 prosenttia. Suurimmat yksikkökulujen alenemat aikaansaatettiin omien toimenpiteiden seurauksena henkilöstökuluissa (-22,3 %), myynti- ja markkinointikuluissa (-16,0 %) sekä konekannan uusiutumisen ja liikenteen rakenteen muutoksen ansiosta lentokaluston huoltokuluissa (-19,5 %).

Henkilöstökulut laskivat 6,8 prosenttia. Henkilöstökulujen laskuun vaikuttivat vuosien 2003–2004 aikana toteutettu 1200 henkilön vähennysohjelma sekä Finnairin eläkesäätiössä toteutettu sääntöuudistus, jonka tuloksena eläkevastuun muutos vuonna 2004 oli alempi kuin ennakoitu. Sääntömuutoksen ja työeläkelain muutoksen yhteisvaikutus on tulosta kertaluonteisesti



sesti runsaat 20 miljoonaa euroa parantava. Henkilöstökulujen osuus kaikista konsernin toimintakuluista laski 27,1 prosenttiin, kun ne vuonna 2003 olivat 30,6 prosenttia.

Käyttöomaisuuden myyntivoitot olivat 12,0 milj. euroa (22,1 milj.). Sijoitetun pääoman tuotto oli 3,7 prosenttia (0,0 %) ja oman pääoman tuotto 2,0 prosenttia (-2,5 %). Tulos osaketta kohden oli 0,14 euroa, edellisenä vuonna se oli -0,19 euroa. Tilivuoden lopussa oma pääoma osaketta kohden oli 7,29 euroa, edellisenä vuonna 7,24 euroa.

Investoinnit, rahoitus ja riskienhallinta

Tilivuoden investoinnit ilman ennakkomaksuja olivat yhteensä 114,5 milj. euroa (82,3 milj.). Investointeihin sisältyy kahden uuden Airbus A320 -sarjan lentokoneen ostot helmi- ja syyskuussa 2004. Muut kaksi uutta Airbus A320 -perheen konetta sekä yksi MD-11 -laajarakokone hankittiin pitkäaikaisilla operatiivisilla vuokrasopimuksilla.

Tulorahoitus ilman myyntivoittoja oli 100,0 milj. euroa, kun se edellisenä vuonna oli 59,6 milj. euroa. Tilikauden lopussa konsernin likvidit rahavarat olivat 291,4 milj. euroa ja ylittivät korolliset velat 34 milj. eurolla. Velkaantumisaste on parantunut tilivuoden alun -2,9 prosentista -5,5 prosenttiin, lentokaluston vuokravastuilla oikaistu velkaantumisaste parani 95,5 prosenttiin (102,7 %). Omavaraisuusaste on 42,7 prosenttia (44,4 %). Tunnusluvut ovat selkeästi hallituksen asettamia tavoitteita parempia.

Yhtiö järjesti toukokuussa 2004 kansainvälisen pankkisyndikaatin kanssa uuden viisivuotisen vakuudettoman 200 milj. euron luottolimitin, jota tilikauden lopussa ei ole käytetty lainkaan.

Kesäkuussa yhtiö teki päätöksen hankkia syksyn 2005 ja kevään 2007 välisenä aikana toimitettavaksi 12 kappaletta 76-paikkaisia Embraer E170-lentokoneita kotimaan ja Euroopan liikenteen tarpeisiin. Lisäksi yhtiöllä on tilausvaraukset kahdeksaan Embraer-koneeseen. Uusilla koneilla korvataan asteittain jäljellä olevat Boeing MD-80 ja ATR-72 -lentokoneet. Hankintaohjelma vähentää Finnairin laivaston konetyyppien määrää.

Finnairin hallituksen hyväksymän rahoituksen riskienhallintapolitiikan mukaisesti yhtiön tavoitteena on suojata reit-

tiliikenteen lentopetroliostoista yli puolet seuraavan kuuden kuukauden aikana ja tämän jälkeen seuraavat 12 kuukautta alenevalla suojausasteella.

Dollarin kurssikehityksellä on vaikutus konsernin lentokaluston markkina-arvoon. Tilinpäätöshetken laskelmien mukaan kirjanpitoarvot eivät edellytä arvonalentumistappiokirjauksia.

Yhdysvaltain dollarin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa Finnairin toiminnalliseen tulokseen positiivisesti ja vahvistuminen negatiivisesti, sillä yhtiöllä on dollarisidonnaisia kustannuksia enemmän kuin tuottoja.

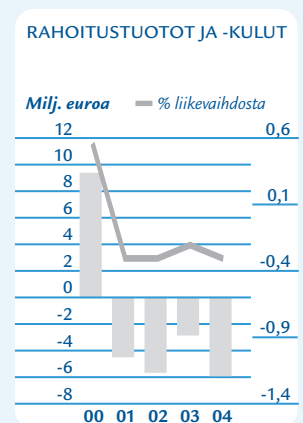
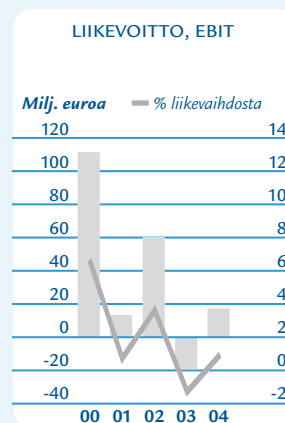
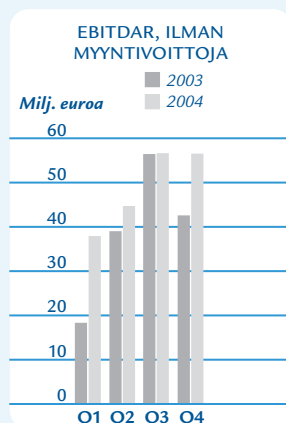
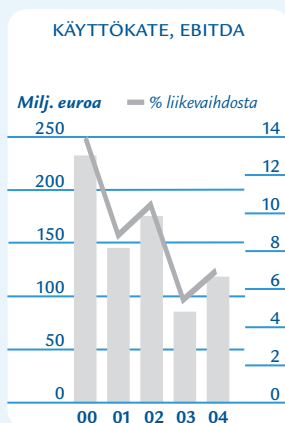
Osakkeet ja osakepääoma

Vuoden 2004 aikana Finnair Oyj:n osakkeen ylin kurssi Helsingin Pörssissä oli 6,57 euroa, alin kurssi 4,46 euroa ja keskipurssi 5,40 euroa. Yhtiön osakekannan markkina-arvo 31.12.2004 oli 471,3 milj. euroa. Tilivuoden alussa markkina-arvo oli 449,1 milj. euroa. Tilikauden aikana osakkeita vaihdettiin Helsingin Pörssissä 21,3 milj. kappaletta (17,8 milj.). Katsastuskauden lopussa Suomen valtio omisti yhtiön osakkeista 58,4 prosenttia ja ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen osuus oli 18,4 prosenttia.

Varsinainen yhtiökokous myönsi 7.4.2004 hallitukselle valtuudet vuoden ajaksi enintään 4.100.000 oman osakkeen hankkimiseen ja luovuttamiseen. Valtuutuksen käsittämien osakkeiden osuus on vähemmän kuin viisi prosenttia yhtiön osakepääomasta.

Hallitus päätti 18.6.2004 käynnistää omien osakkeiden hankinnan. Hankinta alkoi 1.7.2004 ja 31.12.2004 mennessä osakkeita oli ostettu 2,3 milj. eurolla, yhteensä 422 800 kappaletta. Yhtiön hallussa oli siten kauden lopussa 0,5 % osakkeista.

Finnair Oyj:llä on Helsingin Pörssin päälisalla kaupankäynnin kohteena kaksi optio-oikeussarjaa. Sekä A- että B-sarjoissa oli optio-oikeuksia 2.000.000 kpl kummassakin, yhteensä 4.000.000 kpl. Finnair Oyj:n vuoden 2000 optio-oikeudet B, yhteensä 2.000.000 kpl, otettiin 3.5.2004 kaupankäynnin kohteeksi Helsingin Pörssin päälisalle. Vuoden 2004 aikana optio-oikeuksilla ei merkitty osakkeita. Liikkeellä oli 31.12.2004



yhteensä 3.997.500 optio-oikeutta, joilla voi merkitä 3.997.500 osaketta, mikä on 4,72 % yhtiön osakkeista.

Mikäli kaikki 31.12.2004 liikkeellä olevat optiotodistukset vaihdetaan Finnair Oyj:n osakkeiksi, olisi Suomen valtion omistusosuus 55,8 prosenttia. 31.12.2004 vaihtamatta olleiden optiotodistusten perusteella yhtiön osakepääoma voi nousta enintään 3.397.875 eurolla vastaten 3.997.500 osaketta.

Yhtiö kirjasi 31.12.2004 optio-oikeuksista A ja B aiheutuvia sosiaaliturvakuluja varten varauksen yhteensä 169.000 euroa.

Finnair Oyj laski 1994 liikkeeseen 230 milj. markan (38,7 milj. euron) debentuurilainan. Vuonna 2004 debentuurilainan vaihtoja osakkeiksi tehtiin 84 094 eurolla, mikä vastaa 13 550 Finnair Oyj:n osaketta. Finnair Oyj:n hallitus päätti käyttää debentuurilainan takaisinmaksuoikeutta ja lainan vaihtamatta ollut pääoma 5,6 milj. euroa maksettiin lainaehtojen mukaisesti takaisin debentuurien haltijoille 2.9.2004.

Henkilöstö

Tilikauden aikana Finnair-konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 9 522 henkilöä, mikä oli 4,6 prosenttia vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Vuoden lopussa Finnair-konsernin henkilöstömäärä oli 9 430 (9 675). Henkilömäärän lasku johtuu toteutetuista säästöohjelman mukaisista toiminnoista sekä eräiden toimintojen, kuten kotimaan asemien maapalvelu- ja kuormaustoimintojen siirtämisestä yhteistyökumppaneille.

Yhtiöllä on voimassa olevat työehtosopimukset viiden ammattijärjestön kanssa vuoden 2007 syyskuun loppuun saakka. Neuvottelut matkustamohenkilöstön ja lentäjien kanssa jatkuvat.

Finnair-konsernilla on voittopalkkiojärjestelmä, joka mahdollistaa emoyhtiön ja eräiden tytäryhtiöiden henkilöstön osallistumisen konsernin tuloksen ja sijoitetun pääoman tuoton perusteella maksettavaan voittopalkkioon. Voittopalkkio maksetaan henkilöstörahastolle, joka on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Voittopalkkion maksamisen edellytykset eivät täyttyneet viime vuodelta. Tunnustuksena henkilöstölle erityisen hyvästä suorituksesta vaikeissa oloissa hallitus on päättänyt tehdä 0,5 milj. euron siirron henkilöstörahastoon.

Konsernissa on käytössä myös kullekin liiketoimintayksikölle erikseen määritelty tasapainotettuun tuloskorttiin perustuva kannustinjärjestelmä, jonka piiriin kuuluu valtaosa Finnair-konsernin henkilöstöstä. Palkkioiden yhteismäärä vuonna 2004 oli 2,6 milj. euroa. Johdon osakepalkkiojärjestelmän mukaisesti palkkioihin on tilinpäätöksessä varauduttu 0,4 miljoonan euron varauksilla.

Hallinto

7.4.2004 pidetty yhtiökokous valitsi hallitukseen uudelleen seuraavat henkilöt: hallituksen puheenjohtajaksi ministeri Christopher Taxell ja jäseniksi varatoimitusjohtaja Kari Jordan (varapuheenjohtaja), ylijohtaja Samuli Haapasalo, varatoimitusjohtaja Markku Hyvärinen, johtaja Helena Terho ja kauppatieteiden tohtori Kaisa Vikkula. Uudeksi jäseneksi valittiin johtaja Veli Sundbäck. Hallituksen toimikausi kestää seuraavaan yhtiökokoukseen asti.

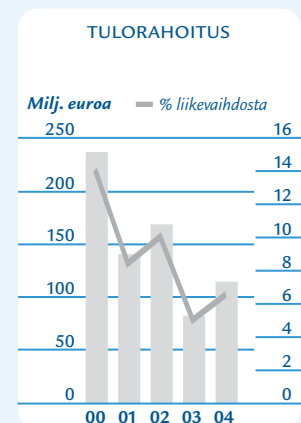
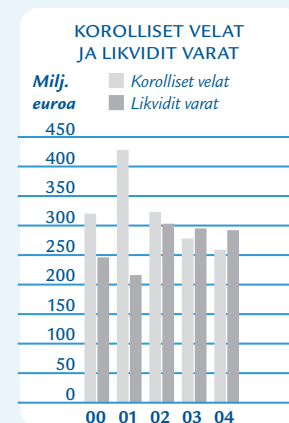
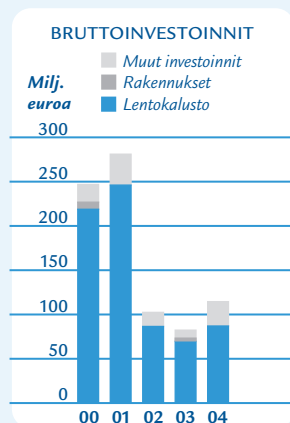
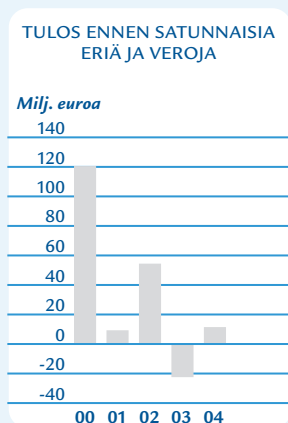
Toimialojen kehitys

Vuoden 2004 alusta siirryttiin ulkoisessa raportoinnissa neljän liiketoiminta-alueen raportointiin. Raportoivat liiketoiminta-alueet ovat: Reittiliikenne, Lomaliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut.

Reittiliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa myynnistä, palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Reittiliikenne vuokraa Lomaliikenteelle sen tarvitsemat miehistöt. Reittiliikenne vuokraa myös rahtikapasiteettia Finnair Cargo Oy:n käyttöön. Vuonna 2004 liiketoiminta-alueeseen kuuluneet yksiköt olivat Finnair Reittiliikenne, syöttöliikenneyhtiö Aero, halpalentoyhtiö flynordic, Finnair Cargo Oy sekä konsernin lentokalustoa hallinnoiva Finnair Aircraft Finance Oy.

Tilivuonna 2004 liiketoiminta-alueen liikevaihto nousi 10,9 prosenttia 1265,8 milj. euroon. Liiketappio ilman myyntivoittoja oli 26,8 milj. euroa, kun liiketappio edellisellä vuonna oli 44,3 milj. euroa.



Reittimatkustajaliikenteen yksikkötuottojen 14,6 prosentin laskuun vuonna 2004 vaikutti kireänä säilynyt markkinatilanne ja hintakilpailu. Viimeisellä neljänneksellä yksikkötuottojen lasku pysähtyi.

Finnairin reittiliikenteen kysyntä kasvoi voimakkaasti vuonna 2004. Koko vuoden kysyntä kasvoi 26,6 prosenttia samalla kun tarjonta kasvoi 21,1 prosenttia, mikä johti matkustajakäyttöasteen nousuun 4,6 prosenttiyksiköllä 65,1 prosenttiin. Kysynnän ja käyttöasteen kasvu olivat kaikkein korkeimmat eurooppalaisista lentoyhtiöistä.

Finnairin markkinaosuus Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä on vahvistunut. Finnairin markkinaosuus laski kotimaan liikenteessä uusien kilpailijoiden ilmaannuttua markkinoille. Euroopan-liikenteessä Finnair on säilyttänyt markkinaosuutensa.

Reittiliikenteen lähtötäsmällisyys oli 89 prosenttia ja siten edelleen Euroopan huippua. Edellisenä vuonna lähtötäsmällisyys oli 91 prosenttia. Saapumistäsmällisyys oli 90 prosenttia, mikä on eurooppalaisessa vertailussa paras.

Virolainen osakkuusyhtiömme Aero laajensi toimintaansa vuokraamalla Finnair Aircraft Finance Oy:ltä seitsemän ATR 72 -potkuriturbiinikonetta aiemman kahden koneyksikön lisäksi. Samalla Finnairin koko Etelä- ja Keski-Suomen sekä Baltian potkuriliikenne siirtyi Aeron hoidettavaksi.

Halpalentoyhtiö flynordic on kasvattanut markkinaosuuttaan Skandinavian markkinoilla. flynordic lentää Tukholman Arlandasta neljään kohteeseen Ruotsissa sekä Kööpenhaminaan ja Osloon. Seuraavassa vaiheessa flynordic avaa uusia reittejä Skandinaviasta muualle Eurooppaan. Vuonna 2004 flynordic kuljetti 725 000 matkustajaa.

Marraskuussa 2003 Finnairin hankinnan kohteena olleen Nordic East Airlin AB:n liiketoiminta on siirretty Finnairin sataprosenttisesti omistamalle Nordic Airlin Holding AB:lle, joka harjoittaa liiketoimintaa flynordic-nimellä. Siirron jälkeen Nordic East Airlin AB lakkautetaan konkurssimenettelyn kautta. Toimenpide johtuu epäselvyyksistä, jotka liittyvät aikaan ennen Finnairin omistusta eikä se vaikuta flynordicin toimintaan.

Finnair Cargo Oy huolehtii lentorahdin kuljetuksesta. Toiminnassa hyödynnetään Finnairin reittilento- ja lomalentoliikenteen

kapasiteettia ja Helsingin gateway-asemaa. Lisäkapasiteettia rahtireittejä varten on vuokrattu myös konsernin ulkopuolisilta rahtioperaattoreilta.

Tilivuonna 2004 rahtiliikenteen yksikkötuotot laskivat 11,1 prosenttia. Kuljetettujen rahtikilojen määrä nousi 17,4 prosenttia 86,2 miljoonaan kiloon. Kasvu jatkui vahvana Aasian liikenteessä, jossa hyödynnettiin Finnairin Boeing MD-11 -kaukoliikennekoneita. Konsernin ulkopuolelta vuokrattua rahtikapasiteettia lisättiin syksyn mittaan asteittain, kun uusia rahtireittejä avattiin.

Lomaliikenne

Liiketoiminta-alue koostuu Finnairin lomalentotoiminnasta ja Aurinkomatkat valmismatkayhtiöstä, joka on alallaan Suomen suurin yli 35 prosentin markkinaosuudella. Finnair Lomalentot on edelleen vahva markkinajohtaja lomamatkustukseen liittyvissä lennoissa, vaikka markkinoille on tullut lisää kilpailua.

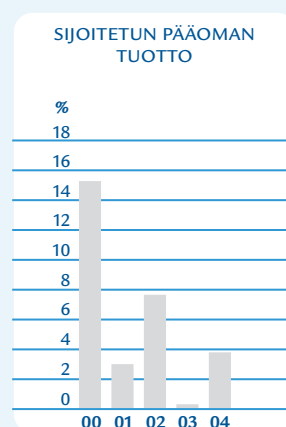
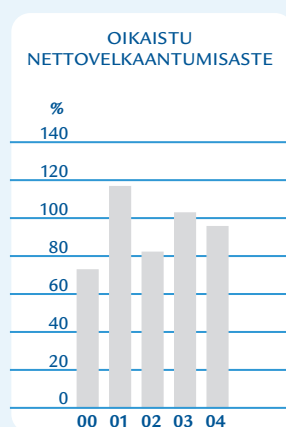
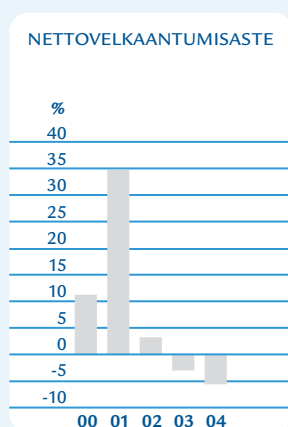
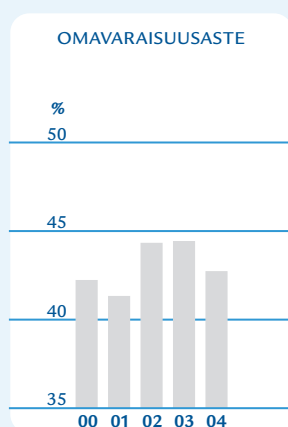
Tilivuonna 2004 liiketoiminta-alueen liikevaihto nousi 8,3 prosenttia 354,6 milj. euroon. Finnair Lomalentojen yksikkötuotot laskivat 2,2 prosenttia. Liiketoiminta-alueen liikevoitto parani 26,8 milj. euroon (16,6 milj. euroa). Lomaliikenteen hyvään tulokseen vaikuttivat kysynnän kasvu ja viimehetken alennusten väheneminen.

Lomaliikenteen kysyntä nousi 8,5 prosenttia samalla kun tarjontaa lisättiin 8,0 prosentilla. Matkustajakäyttöaste parani 0,4 prosenttiyksiköllä 89,1 prosenttiin.

Lentotoimintapalvelut

Liiketoiminta-alue koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista ja konsernin catering toiminnoista sekä Finnairin liiketoimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnoinnista ja toimitilapalveluista.

Lentotoimintapalveluiden liikevaihto pysyi ennallaan 413,3 milj. euroa. Säästöohjelman ja suoritettujen sopeutustoimien ansiosta liiketoiminta-alueen liikevoitto ilman myyntivoittoja parani 20,3 milj. euroon (16,5 milj. euroa). Lentotoimintapalveluiden yksiköissä on saavutettu merkittäviä tuottavuuden parannuksia.



Finnairin liiketoimintayksikkö Finnair Ground Handlingin toiminta yhtiöitettiin 1.5.2004 Northport Oy:öön. Northport Oy:llä on Ruotsissa toimiva tytäryhtiö Finnhandling AB. Yhtiö tarjoaa joustavalla ja kustannustehokkaalla tavalla yhdessä yhteistyökumppaneiden kanssa maapalveluita Tukholman Arlandan lentokentällä.

Matkapalvelut

Liiketoiminta-alue koostuu konsernin koti- ja ulkomaisten matkatoimistojen toiminnasta sekä matkailun varausjärjestelmätoimittajan Amadeus Finland Oy:n liiketoiminnasta.

Liiketoiminta-alueen liikevaihto nousi 4,8 prosenttia 91,6 milj. euroon. Liikevaihdon nousu johtui matkustuksen ja matkahallinnan palvelujen kysynnän kasvusta sekä käyttönoteista palvelu- ja toimenpidemaksuista. Liiketoiminta-alueen liikevoitto oli 6,5 milj. euroa (3,5 milj.)

Matkatoimistoala on sopeutunut onnistuneesti uuteen ansaintalogiikkaan, kun loppuvuonna 2003 Finnairin ja useat muut lentoyhtiöt luopuivat välityspalkkioiden maksamisesta. Matkatoimistot ovat kehittäneet uusia lisäpalveluja ja muodostaneet keskitettyjä palvelukeskuksia.

Palvelut ja tuotteet

Finnairin reittiverkosto muodostuu kattavasta kotimaan verkostosta sekä yli 40 kohdetta käsittävästä kansainvälisestä verkostosta. Näistä kaukokohteita on vajaat kymmenen. Finnairin Euroopan reittiliikenteessä menestys perustuu liikematkustajien suosimaan aamu-ilta-konseptiin.

Kaukoliikennestrategia hyödyntää Helsingin ihanteellista sijaintia Aasian ja Euroopan lentoreittien varrella. Vuonna 2004 kasvatettiin Osakan- ja Shanghain-reittien viikoittainen vuoroitiheys kolmesta viiteen. Finnair lentää nyt päivittäin Japaniin ja kahdesti päivässä Kiinaan. Syyskuussa 2005 avataan uutena reittinä Kiinan Kanton kolmella viikkovuorolla.

Finnairin Aasian-lentojen määrä on kaksinkertaistunut viimeisimmän kahden vuoden aikana. Kasvaneiden matkustajamäärien vuoksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla avattiin elokuun lopussa 2004 Aasian-terminaalin laajennus. Matkustuskavuuden lisäämiseksi kaukoreittien bisnesluokassa Bo-

eing MD11-laajarunkolentokoneisiin asennetaan vuodeistuimet talven 2005–2006 aikana.

Finnairin Euroopan-reittiverkoston kuuluvat olennaisena osana yhteistyöreitit Keski- ja Etelä-Eurooppaan, jolloin asiakkaalle tarjotaan sujuvat yhteydet kaikkiin merkittäviin kohteisiin Euroopassa. Kahdenvälistä yhteistyötä on syvennetty olemassa olevien kumppaneiden kanssa.

Uutena avauksena Finnair aloitti kesällä 2004 code-share-yhteistyön venäläisen Aeroflotin kanssa. Yhteistyön myötä Helsingin ja Moskovan välisten lentojen tarjonta ja jatkoyhteydet paranevat. Molemmat yhtiöt lentävät edelleen yhden päivittäisen vuoron kaupunkien välillä, mutta sopimus tarjoaa kummallekin yhtiölle sekä aamu- että iltayhteyden. Sekä Finnair että Aeroflot käyttävät Airbus-kalustoa.

Yhteistyö oneworld-liittoumassa tuottaa Finnairille sekä säästöjä että tuottoja. Finnair täydentää muiden oneworld-yhtiöiden tarjontaa Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä.

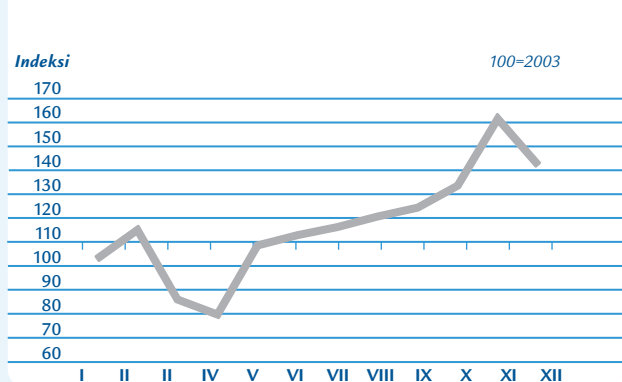
Finnairin sähköisiä palveluja on kehitetty sekä matkojen myyntiin että matkanaikaisiin palvelutarpeisiin. Finnairin Internet-sivusto on Suomen suosituin matkailualan sähköinen kauppapaikka. Helmikuussa uudistetut palvelut kattavat sekä lomamatkailun että yritysmatkustuksen. Uusilla palveluilla yrityksille tarjotaan mahdollisuus myös sähköiseen matkustuksen hallintaan ja raportointiin.

Sähköinen lentolippu eli e-lippu on käytössä jo kaikilla Finnairin kotimaanreiteillä, useilla Euroopan-reiteillä sekä New Yorkin -lennoilla. Alkuvuonna 2004 Finnair avasi myös Bangkokin, Singaporen ja Hongkongin-reitit e-lipulle. Kotimaassa e-lippujen osuus on 90 prosenttia. Kaikista lentolipuista jo 55 prosenttia myydään e-lippuna.

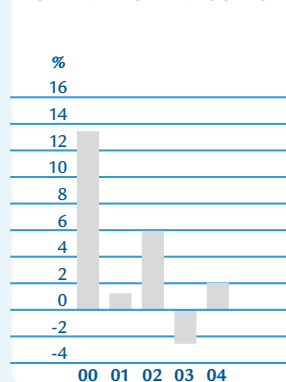
Uutta e-lippua hyödyntävää palvelua tarjottiin ensiksi Finnair Plus -kanta-asiakasohjelman jäsenille. Matkustaja saa ennen lentoaan tekstiviestinä lähtöselvitystietonsa automaattisesti. Matkustajan tehtäväksi jää vain hyväksyä tai hylätä tarjottu lähtöselvitys. Valtaosa palvelun piirissä olevista asiakkaista hyödyntää uutta palvelua, joka nopeuttaa matkalle lähtöä.

Monet lentoyhtiöt ovat karsineet lennonaikaisia palvelujaan tai muuttaneet niitä maksullisiksi. Asiakkailta tulleen palautteen perusteella Finnairin lennoilla bisnesluokan ruokatarjoi-

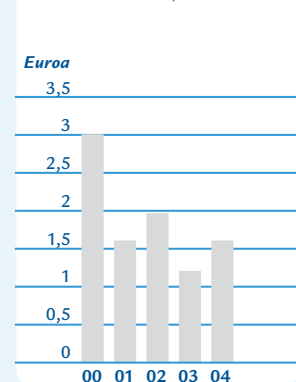
POLTTOAINEHINNAN KEHITYSINDEKSI 2004



OMAN PÄÄOMAN TUOTTO



RAHAVIRTA / OSAKE



lua uudistettiin ja monipuolistettiin. Toisin kuin kilpailijoilla, turistiluokassakin tarjotaan lämmin ateria kaikilla yli kahden tunnin lennoilla.

Muutoksilla haetaan kilpailukykyä. Finnairin tavoitteena on tarjota Euroopan parasta matkustamopalvelua. Tavoite saavutettiin jo vuonna 2004, kun Finnairin bisnesluokan palvelu arvioitiin kilpailijatutkimuksissa Euroopan parhaaksi. Riippumattomien arviointien valossa myös yleinen Finnair-mielikuva on eurooppalaista kärkitasoa.

Rahtipalvelujen kehittämisessä on lisätty rahtiyhteyksiä Keski-Eurooppaan ja Persianlahden alueelle, jotta Finnair pystyy tarjoamaan tehokkaat logistiset ketjut mannertenvälisessä liikenteessä. Pääpaino on Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä. Marraskuussa Finnair avasi viikoittaisen rahtireitin Helsingin ja Hongkongin välillä.

IFRS - säännösten käyttöönotto

Finnair laatii ensimmäisen IFRS -tilinpäätöksensä vuodelta 2005. Keskeisimmät laskentaperiaatteiden muutokset liittyvät eläkejärjestelyihin, oman lentokaluston huoltoaktiiviteihin, vuokratun lentokaluston huoltovarauxiin, vaihto-omaisuuteen, liikearvo- ja käyvän arvon testaukseen sekä rahoitusinstrumentteihin. Finnair ei sovelle rahoitusinstrumentteihin IAS 39 -standardia vielä vuodelta 2004. Finnairin lentokoneiden operatiiviset leasingvastuut käsitellään myös IFRS-laskennassa kuten suomalaisessa tilinpäätöskäytännössä eli vuokratuloina tuloslaskelmassa.

Siirtymäpäivälle 1.1.2004 laadittuun avaavaan IFRS-taseeseen tehtyjen oman pääoman oikaisujen yhteissumma on vakuutuslaitoksen eläkevastuulaskennassa tekemien tarkennettujen laskelmien vuoksi kasvanut aikaisemmin ilmoitetusta. Konsernin oman pääoman oikaisujen yhteissumma on noin 40 milj. euroa omaa pääomaa vähentävä. Oma pääoma paranee eläkevastuun osalta huomattavasti vuoden 2004 aikana, koska oikaistu IFRS-tulos vuodelta 2004 on suomalaisen tilinpäätöskäytännön mukaista tulosta parempi. IFRS-laskentaperiaatteilla ei ole oleellista vaikutusta konsernin vakavaraisuuteen tai pääomarakenteeseen.

Finnair julkaisee ensimmäinen IFRS-osavuositarkastuksensa vuoden 2005 ensimmäiseltä neljännekseltä. Samassa yhteydessä raportoidaan siirtymäpäivälle 1.1.2004 laadittu avaava IFRS-tase. Ensimmäinen IFRS-tilinpäätös julkaistaan vuodelta 2005, jolloin vertailuna on IFRS-tilinpäätös vuodelta 2004.

Lähiajan näkymät

Toimialan markkinatilanteesta johtuva hintakilpailu säilyy kireänä. Ylikapasiteetti Suomen ja Skandinavian markkinoilla pitää lentoyhtiöiden käyttöasteita alhaalla ja aiheuttaa monille kannattavuusongelmia.

Finnairin vahva markkina-asema ja tuoteparemmuus ovat osoitus toimivasta strategiasta. Syksyllä 2003 hintauudistus osoittautui menestykseksi kovassa kilpailussa. Pitkään jatkunut keskihinnan lasku pysähtyi ja vuoden 2005 hintatason arvioidaan säilyvän viime vuoden tasolla. Ennakkovaraustilanne näyttää rohkaisevalta, kysynnän kasvun arvioidaan jatkuvan edelleen ja käyttöasteiden pysyvän edellisvuotta korkeammalla tasolla.

Tarjonnan kasvun arvioidaan olevan vuonna 2005 vajaat viisi prosenttia, mikä kohdistuu ensisijaisesti Finnairin Aasianliikenteeseen uuden Kantonin-reitin ja kesäkaudella kasvavan vuorotiheyden myötä sekä flynnordicin laajentuvaan liikenteeseen. flynnordic avaa uusia reittejä Skandinaviassa ja Euroopassa.

Finnairissa valmistaudutaan 12 uuden, 76-paikkaisen Embraer E170 -suihkulentokoneen käyttöönottoon. Uusi kone mahdollistaa tarjonnan joustavan kohdistamisen reittikohtaisen kysynnän mukaan. Embraer-hankinta korvaa Boeing MD-80- ja ATR 72 -laivastot ja yksinkertaistaa pidemmällä aikavälillä laivastorakennetta ja tuo siten säästöjä.

Vuonna 2005 investoinnit jäävät alle 100 milj. euron. Syysjoulukuussa 2005 Finnairin laivastoon liittyvät neljä Embraer E170 -lentokonetta on suunniteltu hankittaviksi operatiivisilla leasing sopimuksilla. Investoinnit sisältävät uuden konetyypin vaatimia laiteinvestointeja.

Polttoaineen korkea hinta rasittaa kannattavuutta. Kustannuskehitys on hallinnassa ja edelleen jatkuva toiminnantehostamisohjelma tuo säästöjä ja uusia tuottoja. Pitkään jatkunut yksikkökustannusten lasku hidastuu vuonna 2005 kohonneiden polttoainekustannusten, Embraer-kaluston käyttöönoton ja tietotekniikkainvestointien vuoksi.

Vuoden 2005 toiminnallisen tuloksen arvioidaan olevan edellisvuotta parempi.

Finnair Oyj

Hallitus

TILINPÄÄTÖKSEN LAADINTAPERIAATTEET

Finnair Oyj:n ja konsernin tilinpäätös on laadittu noudattaen suomalaista tilinpäätöskäytäntöä ja Suomen kirjanpitolainsäädäntöön perustuvia laskentaperiaatteita. Pääkirjanpidon perusvaluutta on euro.

Konsernitiilinpäätös

Konsernitiilinpäätös sisältää emoyhtiö Finnair Oyj:n lisäksi kaikki ne yhtiöt, joiden äänivallasta emoyhtiö omistaa suoraan tai välillisesti yli 50 % tai jossa konsernilla on muutoin tosiasiallinen määräysvalta. Tilikauden aikana hankitut tytäryhtiöt sisältyvät konsernitiilinpäätökseen 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 ennen vuotta 2003 tehdyistä hankinnoista ja sen jälkeen liikearvot esitetään omana eränään konsernitaseessa ja poistetaan taloudellisena vaikutusaikanaan. Ulkomaisten tytäryhtiöiden tilinpäätökset on ennen yhdistelyä, mikäli mahdollista, oikaistu yhdenmukaisiksi konsernin laskentaperiaatteiden kanssa. Muuntaminen euroiksi on tehty tilinpäätöspäivän julkaistuihin keskimääräisiin. 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 konsernitiilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistusosuuden mukainen osuus osakkuusyhtiöiden tilikauden tuloksesta on esitetty erässä osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta. Osakkuusyhtiöiden osalta osakkuusyhtiöaktiivat on kirjattu kerralla kuluiksi.

Ulkomaanrahan määräiset erät

Ulkomaanrahan määräiset saamiset, velat ja vastuut on muutettu euroiksi tilinpäätöspäivän julkaistuihin keskimääräisiin. Maksetut ja saadut ennakot ovat 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 rahoituksen kurssieroissa. Kertyneet kurssierot on kokonaisuudessaan kirjattu tuloslaskelmaan.

Johdannaissopimukset

Valuutta- ja korkoriskien suojaamiseksi tehtyihin johdannaissopimuksiin liittyvät korot on jaksotettu suoriteperusteen mukaisesti joko korkotuotoiksi tai -kuluiksi. Operatiivisen liiketoiminnan suojauksesta aiheutuvat valuuttakurssierot sisältyvät

liikevoittoon. Yksilöityjen taseen ulkopuolisten erien suojaamiseksi ja operatiivisen liiketoiminnan suojaamiseksi tehtyjen johdannaissopimusten kurssierot kirjataan samanaikaisesti suojatun erän kanssa.

Lentopetrolin hintasuojaus

Lentopetrolin hintasuojauksiin liittyvien johdannaissopimusten tulokset kirjataan samanaikaisesti suojauksen kohteena olevien lentotoiminnan polttoainekulujen oikaisuksi.

Käyttöomaisuus ja poistot

Käyttöomaisuuden tasearvot perustuvat alkuperäisiin suunnitelman mukaisilla poistoilla vähennettyihin hankintamenoihin.

Suunnitelman mukaiset poistot perustuvat omaisuuden taloudelliseen käyttöikänsä ja alkuperäiseen hankintameno.

Poistot lasketaan omaisuuslajista riippuen seuraavilla periaatteilla:

- Aktivoitu konserniliikearvo 5 vuoden tasapoistona
- Rakennusten poistot vaihtelevat 3–5 % poistamattomasta menojäännöksestä.
- Lentokoneet ja niiden moottorit tasapoistoin seuraavasti:
 - uudet A320-koneperheen lentokoneet 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - aiemmin uutena hankitut suihkukoneet 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytettyinä ostetut, kuusi vuotta vanhemmat, suihkukoneet 10 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - uudet potkuriturbiinikoneet 12 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytettyinä ostetut potkuriturbiinikoneet 10 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytöstä poistuvat koneet tasapoistona kokonaan laivastouudistus suunnitelman mukaisena käyttöaikana
- 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 3–10 vuodessa.

Vaihto-omaisuus

Vaihto-omaisuus muodostuu lentokaluston korjaus- ja huoltotoiminnan varaosista ja tarve-aineista sekä matkustajapalvelun myyntivarastosta. Vaihto-omaisuus on arvostettu keskimääräiseen hankintahintaan. Keskenkäsitteiden 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.

Satunnaiserät

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

Tutkimus- ja kehitysmenot

Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta. Markkinointiin ja asiakaspalveluun liittyvät tutkimus- ja tuotekehitysmenot kirjataan vuosikuluiksi niiden syntymisvuonna.

Tilinpäätössiirrot

Konserniyhtiöiden erillistilinpäätöksissä tehtyjen ja suunnitelman mukaisten poistojen kertynyt erotus, poistoero, esitetään taseen erässä 'Tilinpäätössiirtojen kertymä' ja sen muutos tuloslaskelmassa erässä 'Tilinpäätössiirrot'. Konsernitaseessa tilinpäätössiirtojen kertymä on jaettu omaan pääomaan ja laskennalliseen verovelkaan sekä tuloslaskelmassa tilikauden tulokseen ja laskennallisen verovelan muutokseen.

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. Lentokaluston myyntivoitoista on merkitty konsernitaseeseen 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 lopussa kuuluivat emoyhtiö ja kahdeksan tytäryhtiötä. Emoyhtiön ja seitsemän tytäryhtiön osalta on säätiössä järjestetty sekä TEL:n mukainen perusturva että lisäeläketurva. Eläkesäätiö on

lisäeläketurvan osalta suljettu vuonna 1992 lukuun ottamatta liikennelentäjiä.

Finnairin eläkesäätiön eläkevastuu on katettu yhteenlasketun perusturvan ja lisäeläketurvan osalta täysin. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa.

Ulkomaiset tytäryhtiöt hoitavat eläkejärjestelynsä paikallisen lainsäädännön ja käytännön mukaisesti.

Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkesopimukset ovat yksilöllisiä, sopimusten eläkeikä vaihtelee 60–65 vuoteen.

Tilikausien vertailukelpoisuus

Esitetyt tilikaudet ovat keskenään vertailukelpoisia.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

	1.1.2004- 31.12.2004 Milj. euroa	1.1.2003- 31.12.2003 Milj. euroa	Liite
Liikevaihto	1 698,4	1 557,6	1
Valmistus omaan käyttöön	1,4	3,5	
Liiketoiminnan muut tuotot	26,7	40,0	2
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta	0,6	0,8	
LIIKETOIMINNAN TUOTOT	1 727,1	1 601,9	
LIIKETOIMINNAN KULUT			
Materiaalit ja palvelut	588,3	493,9	3
Henkilöstökulut	462,8	496,8	4
Poistot	101,4	104,2	5
Liiketoiminnan muut kulut	557,6	525,9	6
	-1 710,1	-1 620,8	
LIIKEVOITTO/-TAPPIO	17,0	-18,8	
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	-5,8	-2,8	7
VOITTO/-TAPPIO ENNEN VEROJA	11,2	-21,7	
VÄLITTÖMÄT VEROT			
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	-0,7	-0,9	
Laskennallisen verovelan muutos	1,5	6,6	
	0,8	5,7	10
VÄHEMMISTÖOSUUS TULOKSESTA	-0,2	-0,3	
TILIKAUDEN VOITTO/-TAPPIO	11,8	-16,2	

KONSERNIN TASE

	31.12.2004 Milj. euroa		31.12.2003 Milj. euroa		Liite
VASTAAVAA					
PYSYVÄT VASTAAVAT					
Aineettomat hyödykkeet	36,8		28,3		11
Aineelliset hyödykkeet	865,8		860,2		
Sijoitukset					
Osuudet osakkuusyrityksissä	3,2		4,5		
Omat osakkeet	2,3		-		
Muut sijoitukset	6,6	914,7	10,8	903,8	
VAIHTUVAT VASTAAVAT					
Vaihto-omaisuus	47,2		49,2		12
Pitkäaikaiset saamiset	14,7		20,9		13
Lyhytaikaiset saamiset	209,9		146,9		14
Rahoitusarvopaperit	261,9		276,1		15
Rahat ja pankkisaamiset	29,6	563,3	18,2	511,3	16
		1 478,0		1 415,1	
VASTATTAVAA					
OMA PÄÄOMA					
Osakepääoma	72,0		72,0		17
Osakeanti	-		0,0		
Ylikurssirahasto	5,7		5,7		
Omien osakkeiden rahasto	2,3		-		
Vararahasto	147,7		147,7		
Edellisten tilikausien voitto	377,6		404,6		
Tilikauden voitto	11,8	617,2	-16,2	613,8	
Pääomalaina		-		5,7	21
Oma pääoma yhteensä		617,2		619,5	
VÄHEMMISTÖOSUUDET					
		1,2		1,2	
VIERAS PÄÄOMA					
Laskennallinen verovelka	110,4		109,8		19
Pitkäaikainen vieras pääoma	212,0		232,5		20, 23
Lyhytaikainen vieras pääoma	537,2	859,6	452,1	794,4	22
		1 478,0		1 415,1	

KONSERNIN RAHOITUSLASKELMA

	1.1.2004– 31.12.2004 Milj. euroa	1.1.2003– 31.12.2003 Milj. euroa
Liiketoiminta		
Liikevoitto/-tappio	17	-19
Oikaisut liikevoittoon (poistot)	101	104
Nettokäyttöpääoman muutos		
Vaihto-omaisuus, lisäys (-)/vähennys (+)	2	7
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys (-)/vähennys (+)	-63	2
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys (+)/vähennys (-)	83	4
Rahoitustuotot ja -kulut (netto)	-6	-3
Verot	1	6
Liiketoiminnan rahavirta	135	101
Investoinnit		
Investoinnit lentokalustoon	-87	-70
Investoinnit rakennuksiin	0	-1
Muut investoinnit	-25	-12
Ennakkomaksujen muutos	-3	3
Käyttöomaisuusinvestoinnit yhteensä	-115	-80
Käyttöomaisuuden myyntituotot	4	37
Investointien rahavirta	-110	-43
Rahoitus		
Omien osakkeiden hankinta	-2	0
Pitkäaikaisten velkojen lisäys (+)/vähennys (-)	-26	-53
Pitkäaikaisten liikesaamisten lisäys (-)/vähennys (+)	7	-2
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+)/vähennys (-)	2	2
Oman pääoman lisäys	0	0
Osingonjako	-8	-13
Rahoituksen rahavirta	-28	-66
Laskelman mukainen likvidien varojen lisäys (+)/vähennys (-)	-3	-8
Likvidit varat tilikauden alussa	294	302
Taseen mukainen likvidien varojen vähennys (-)/lisäys (+)	-3	-8
Likvidit varat tilikauden lopussa	291	294

FINNAIR OYJ:N TULOSLASKELMA

	1.1.2004- 31.12.2004 Milj. euroa	1.1.2003- 31.12.2003 Milj. euroa	Liite
Liikevaihto	1 357,0	1 284,4	1
Valmistus omaan käyttöön	1,5	3,5	
Liiketoiminnan muut tuotot	17,6	36,9	2
LIIKETOIMINNAN TUOTOT	1 376,1	1 324,8	
LIIKETOIMINNAN KULUT			
Materiaalit ja palvelut	504,2	410,6	3
Henkilöstökulut	334,0	402,2	4
Poistot	31,1	91,2	5
Liiketoiminnan muut kulut	577,9	468,3	6
	-1 447,3	-1 372,4	
LIIKEVOITTO/-TAPPIO	-71,2	-47,5	
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	16,3	-3,7	7
VOITTO/TAPPIO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	-54,9	-51,3	
Satunnaiset erät	53,3	0,0	
Tuloverot satunnaisista eristä	0,0	0,0	
	53,3	0,0	8
VOITTO/TAPPIO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	-1,6	-51,3	
Tilinpäätössiirrot	0,0	84,9	9
Välittömät verot	-4,0	-10,2	10
TILIKAUDEN VOITTO/TAPPIO	-5,6	23,4	

FINNAIR OYJ:N TASE

	31.12.2004 Milj. euroa		31.12.2003 Milj. euroa		Liite
VASTAAVAA					
PYSYVÄT VASTAAVAT					
					11
Aineettomat hyödykkeet	24,4		9,9		
Aineelliset hyödykkeet	75,2		84,1		
Sijoitukset					
Osuudet saman konsernin yrityksissä	415,8		403,6		
Osuudet osakkuusyrietyksissä	2,4		3,2		
Omat osakkeet	2,3		-		
Muut sijoitukset	2,7	522,9	5,9	506,7	
VAIHTUVAT VASTAAVAT					
Vaihto-omaisuus	42,7		44,4		12
Pitkäaikaiset saamiset	209,9		236,1		13
Lyhytaikaiset saamiset	277,1		192,5		14
Rahoitusarvopaperit	261,1		275,4		15
Rahat ja pankkisaamiset	23,1	813,9	11,8	760,2	16
		1 336,8		1 266,9	
VASTATTAVAA					
OMA PÄÄOMA					
					17
Osakepääoma	72,0		72,0		
Osakeanti	-		0,0		
Ylikurssirahasto	5,7		5,7		
Omien osakkeiden rahasto	2,3		-		
Vararahasto	147,7		147,7		
Edellisten tilikausien voitto	307,6		294,9		
Tilikauden voitto/tappio	-5,6	529,7	23,4	543,7	
Pääomalaina		-		5,7	21
Oma pääoma yhteensä		529,7		549,4	
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ					
		-		0,0	18
VIERAS PÄÄOMA					
Laskennallinen verovelka	3,5		-		19
Pitkäaikainen vieras pääoma	210,7		231,2		20, 23
Lyhytaikainen vieras pääoma	592,9	807,1	486,3	717,5	22
		1 336,8		1 266,9	

FINNAIR OYJ:N RAHOITUSLASKELMA

	1.1.2004– 31.12.2004 Milj. euroa	1.1.2003– 31.12.2003 Milj. euroa
Liiketoiminta		
Liikevoitto/-tappio	-71	-48
Oikaisut liikevoittoon (poistot)	31	91
Nettokäyttöpääoman muutos		
Vaihto-omaisuus, lisäys (-)/vähennys (+)	2	1
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys (-)/vähennys (+)	-85	-27
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys (+)/vähennys (-)	63	24
Rahoitustuotot ja -kulut (netto)	16	-4
Satunnaiset erät	53	0
Verot	-4	0
Muut oikaisut	0	4
Liiketoiminnan rahavirta	6	41
Investoinnit		
Investoinnit lentokalustoon	-17	-30
Muut investoinnit	-36	-16
Ennakkomaksujen muutos	0	-9
Käyttöomaisuusinvestoinnit yhteensä	-53	-55
Käyttöomaisuuden myyntituotot	8	36
Investointien rahavirta	-45	-19
Rahoitus		
Omien osakkeiden hankinta	-2	0
Pitkäaikaisten velkojen lisäys (+)/vähennys (-)	-23	-46
Pitkäaikaisten liikesaamisten lisäys (-)/vähennys (+)	26	7
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+)/vähennys (-)	44	20
Oman pääoman lisäys	0	0
Osingonjako	-8	-13
Rahoituksen rahavirta	36	-32
Laskelman mukainen likvidien varojen lisäys (+)/vähennys (-)	-3	-10
Likvidit varat tilikauden alussa	287	297
Taseen mukainen likvidien varojen vähennys (-)/lisäys (+)	-3	-10
Likvidit varat tilikauden lopussa	284	287

TILINPÄÄTÖSTEN LIITETIEDOT

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2004	1-12/2003	1-12/2004	1-12/2003
	Milj. euroa		Milj. euroa	
1. Liikevaihto ja liikevoitto toimialoittain				
Liikevaihto toimialoittain				
Reittiliikenne	1 265,8	1 141,7	1 111,2	1 066,2
Lomaliikenne	354,6	327,3	223,4	214,4
Lentotoimintapalvelut	413,3	413,3	237,5	280,0
Matkapalvelut	91,6	87,4	-	-
-sisäiset oikaisut	-426,9	-412,1	-215,1	-276,2
Yhteensä	1 698,4	1 557,6	1 357,0	1 284,4
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain, % liikevaihdosta				
Suomi	47 %	50 %	46 %	46 %
Eurooppa	34 %	34 %	35 %	39 %
Muut	19 %	16 %	19 %	15 %
Yhteensä	100 %	100 %	100 %	100 %
Liikevoitto toimialoittain				
Reittiliikenne	-24,7	-31,8	-63,3	-31,6
Lomaliikenne	26,8	16,6	13,4	12,9
Lentotoimintapalvelut	20,3	19,3	-2,8	-1,1
Matkapalvelut	6,7	3,5	-	-
Muut toiminnot	-12,1	-26,6	-18,6	-27,7
Yhteensä	17,0	-18,8	-71,2	-47,6
2. Liiketoiminnan muut tuotot				
Lentokaluston myyntivoitto	2,0	12,5	0,0	12,5
Myyntivoitto osakkeista	6,6	0,6	7,0	0,6
Muut	18,1	26,9	10,6	23,8
Yhteensä	26,7	40,0	17,6	36,9
3. Materiaalit ja palvelut				
Korjaamojen aineostot	21,3	26,8	21,3	26,8
Maaselvitys- ja cateringkulut	118,1	97,3	140,0	95,4
Lentotoiminnan polttoaineet	212,6	158,0	201,1	157,1
Valmismatkatoiminnan kulut	94,0	85,1	-	-
Lentokaluston korjaus ja huolto	37,1	37,4	36,6	36,3
Tietohallintopalvelut	68,3	65,3	68,3	65,3
Muut erät	36,9	23,9	36,9	29,8
Yhteensä	588,3	493,9	504,2	410,6
4. Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	362,7	356,4	259,9	281,6
Eläkekulut	67,1	87,7	49,2	73,7
Muut henkilösivukulut	33,0	52,7	24,9	47,0
Yhteensä	462,8	496,8	334,0	402,2
Johdon palkat ja palkkiot				
Hallinto ja toimitusjohtajat	1,7	1,4	0,7	0,7
Henkilöstö keskimäärin				
Reittiliikenne	3 839	3 906	3 331	3 438
Lomaliikenne	325	329	28	28
Lentotoimintapalvelut	3 928	4 193	2 295	3 142
Matkapalvelut	1 185	1 269	-	-
Tukipalvelut	245	284	248	258
Yhteensä	9 522	9 981	5 902	6 866

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2004	1-12/2003	1-12/2004	1-12/2003
	Milj. euroa		Milj. euroa	
5. Poistot, milj. euroa				
Suunnitelman mukaiset poistot tuloslaskelmassa				
Konserniliikarvosta	1,5	0,1	-	-
Muista pitkävaikutteisista menoista	5,8	6,3	4,1	4,6
Rakennuksista	3,5	3,6	-	-
Lentokalustosta	80,9	85,0	21,4	80,2
Muusta kalustosta	9,7	9,2	5,6	6,5
Yhteensä	101,4	104,2	31,1	91,2
6. Liiketoiminnan muut kulut				
Lentokaluston leasemaksut	88,9	92,7	184,6	99,9
Rahtikapasiteetin vuokrat	15,0	9,5	-	-
Lentokapasiteetin muut vuokrat	9,3	16,0	34,0	16,0
Toimitila ja muut vuokrat	42,7	39,0	40,5	43,9
Liikennöimismaksut	148,2	121,5	132,1	117,8
Myynti- ja markkinointikulut	106,3	107,0	83,1	95,3
Muut erät	147,2	140,2	103,6	95,4
Yhteensä	557,6	525,9	577,9	468,3
7. Rahoitustuotot ja -kulut				
Osinkotuotot				
Saman konsernin yrityksiltä	-	-	14,1	0,0
Omistusyhteisyryyksiltä	-	-	0,5	0,6
Muilta	0,6	0,3	0,3	0,2
Osinkotuotot yhteensä	0,6	0,3	15,0	0,8
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista				
Saman konsernin yrityksiltä	-	-	9,4	2,2
Muilta	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	0,0	0,0	9,4	2,2
Tuotot pitkäaikaisista sijoituksista yhteensä	0,6	0,4	24,5	3,1
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Korkotuotot konserniyhtiöiltä	-	-	5,7	0,0
Korkotuotot muilta	9,4	9,2	6,5	8,6
Rahoitustuotot muilta	6,2	9,2	1,1	6,4
Yhteensä	15,6	18,4	13,3	15,0
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista ja muut korko- ja rahoitustuotot yhteensä	16,2	18,7	37,8	18,1
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Korkokulut konserniyhtiöille	-	-	-5,2	-2,0
Korkokulut muille	-11,8	-11,4	-11,7	-11,4
Muut rahoituskulut muille	-10,3	-10,1	-4,5	-8,5
Yhteensä	-22,1	-21,5	-21,4	-21,8
Rahoitustuotot ja kulut yhteensä	-5,8	-2,8	16,3	-3,7
Erään korko- ja rahoitustuotot sisältyy kurssivoittoja	2,4	9,0	1,1	6,4
Erään korko- ja muut rahoituskulut sisältyy kurssitappioita	-3,3	-9,1	-3,2	-8,0
8. Satunnaiset erät				
Saadut konserniavustukset	-	-	53,3	0,0
Yhteensä	-	-	53,3	0,0

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2004	1-12/2003	1-12/2004	1-12/2003
	Milj. euroa		Milj. euroa	
9. Tilinpäätössiirrot				
Suunitelman mukaisten poistojen ja verotuksessa tehtyjen poistojen erotus				
Kalustosta	-	-	0,0	84,9
Yhteensä	-	-	0,0	84,9
10. Välittömät verot				
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	0,7	0,9	2,0	0,0
Laskennallisen verovelan muutokset tilinpäätössiirroista/jaksotuseroista	-1,5	-6,6	2,0	10,2
Yhteensä	-0,8	-5,7	4,0	10,2
11. Pysyvät vastaavat				
Aineettomat oikeudet				
Hankintameno tilikauden alussa	1,8	1,7	-	-
Muutos	0,0	0,0	-	-
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	1,8	1,8	-	-
Muut pitkävaikutteiset menot				
Hankintameno tilikauden alussa	54,6	62,3	34,0	37,6
Lisäykset	21,5	4,2	20,0	3,6
Vähennykset	-8,4	-11,9	-1,4	-7,2
Hankintameno tilikauden lopussa	67,7	54,6	52,6	34,0
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	3,6	11,5	0,0	7,2
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-41,6	-50,9	-28,2	-31,3
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	29,7	15,3	24,4	9,9
Konserniliikearvo				
Hankintameno tilikauden alussa	11,3	-	-	-
Muutos	-4,2	11,4	-	-
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-1,6	-0,1	-	-
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	5,4	11,3	-	-
Maa-alueet				
Hankintameno tilikauden alussa	0,8	0,8	-	-
Lisäykset	0,0	0,0	-	-
Vähennykset	0,0	0,0	-	-
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	0,8	0,8	-	-
Rakennukset				
Hankintameno tilikauden alussa	178,5	177,9	-	-
Lisäykset	0,2	0,7	-	-
Vähennykset	0,0	0,0	-	-
Hankintameno tilikauden lopussa	178,8	178,5	-	-
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-	-	-	-
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-95,9	-92,5	-	-
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	82,8	86,1	-	-
Lentokalusto				
Hankintameno tilikauden alussa	1 344,4	1 464,8	269,2	1 464,8
Lisäykset	87,0	69,5	16,8	30,1
Vähennykset	-2,4	-190,0	0,0	-1 225,7
Siirrot erien välillä	-6,6	-	-	-
Hankintameno tilikauden lopussa	1 422,3	1 344,4	285,9	269,2
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	8,5	155,5	-	565,9
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-707,0	-781,7	-232,3	-776,9
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	723,8	718,2	53,6	58,3

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2004	1-12/2003	1-12/2004	1-12/2003
	Milj. euroa		Milj. euroa	
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus tilikauden alussa	-	-	0,0	123,5
Poistoeron muutos	-	-	0,0	-84,9
Siirto apportista	-	-	-	-38,6
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus tilikauden lopussa	-	-	0,0	0,0
Muu kalusto				
Hankintameno tilikauden alussa	216,1	268,7	177,3	229,7
Lisäykset	5,2	6,4	3,3	4,8
Vähennykset	-6,3	-58,9	-1,9	-57,3
Siirrot erien välillä	6,6	-	-	-
Hankintameno tilikauden lopussa	221,6	216,1	178,7	177,3
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	5,0	56,9	-5,6	55,9
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-191,4	-238,6	-151,5	-207,4
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	35,2	34,5	21,6	25,8
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus tilikauden alussa	-	-	0,0	0,0
Poistoeron muutos	-	-	0,0	0,0
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus tilikauden lopussa	-	-	0,0	0,0
Pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta tilikauden lopussa koneiden ja laitteiden osuus	726,9	721,7	55,1	62,4
Ennakkomaksut				
Hankintameno tilikauden alussa	20,6	23,3	-	23,3
Muutos	2,5	-2,6	-	-23,3
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	23,1	20,6	-	0,0
Sijoitukset				
Osakkuusyhtiöt				
Hankintameno tilikauden alussa	4,5	4,2	3,2	3,2
Muutos	-1,2	0,3	-0,7	0,0
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	3,2	4,5	2,4	3,2
Konserniyritykset				
Hankintameno tilikauden alussa	-	-	403,6	73,7
Lisäykset	-	-	13,1	330,0
Vähennykset	-	-	-1,0	0,0
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	-	-	415,8	403,6
Muut osakkeet ja osuudet				
Hankintameno tilikauden alussa	9,6	8,1	5,6	5,5
Lisäykset	0,4	1,9	0,4	0,3
Vähennykset	-3,7	-0,4	-3,6	-0,2
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	6,3	9,6	2,4	5,6
Omat osakkeet				
Hankintameno tilikauden alussa	-	-	-	-
Lisäykset	2,3	-	2,3	-
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	2,3	-	2,3	-
Lainasaamiset				
Hankintameno tilikauden alussa	1,3	5,3	0,3	5,3
Lisäykset	-	0,9	-	-
Vähennykset	-1,0	-4,9	0,0	-4,9
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	0,3	1,3	0,3	0,3
Käyttöomaisuuden vakuutusarvot				
Lentokoneiden ja varamoottorien tasearvo milj. euroa	664,1	653,3		
Vakuutusarvo milj. euroa	2 018,7	1 879,6		
Vakuutusarvo USD Mill.	2 749,6	2 373,9		

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

Sijoitukset

Osakkuusyhtiöt	Konsernin omistus %	Emoyhtiön omistus %
Suomen Jakelutiet Oy, Helsinki	47,5	-
Amadeus Estonia, Viro	33,3	-
Toivelomat Oy, Helsinki	48,5	-
Suomen Ilmailuopisto Oy, Pori	49,5	49,5

Konserniyhtiöt

Kiinteistö Oy Aerolan A-talot, Vantaa	100	-
Kiinteistö Oy Aerolan B-talot, Vantaa	100	-
Finnair Cargo Oy, Helsinki	100	100
Amadeus Finland Oy, Helsinki	95	95
Matkatoimisto Oy Area, Helsinki	100	100
Area Baltica Reisiburoo AS, Viro	100	100
A/S Estravel Ltd, Viro	72,0	-
Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Helsinki	99,1	81,3
Finnair Travel Services Oy, Helsinki	100	100
Finnair Catering Oy, Helsinki	100	100
Finnair Facilities Management Oy, Helsinki	100	100
Finnair Aircraft Finance Oy, Helsinki	100	100
A/S Aero Airlines, Viro	49	49
Finn catering Oy, Vantaa	100	-
Norvista Travel Ltd, Kanada	100	100
Finnhandling Ab, Ruotsi	100	-
Nordick Airlink Holding Ab, Ruotsi	100	100
Mikkelin Matkatoimisto Oy, Mikkelä	51	-
Norvista S.R.L, Italia	100	100
Northport Oy, Helsinki	100	100
Suomen Matkatoimisto Oy, Helsinki	100	100

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2004	1-12/2003	1-12/2004	1-12/2003
	Milj. euroa		Milj. euroa	
Muut osakkeet				
Julkisesti kaupankäynnin kohteena olevien arvopapereiden markkina-arvo	3,5	3,1	2,4	2,2
kirjanpitoarvo	0,4	0,4	0,1	0,1
erotus	3,1	2,7	2,3	2,1
Muut sijoitukset, lainasaamiset				
Muilta yrityksiltä	0,3	1,3	0,3	0,3
12. Vaihto-omaisuus				
Aineet ja tarvikkeet	45,5	47,6	41,0	43,0
Keskeneräiset tuotteet	1,7	1,5	1,7	1,5
Yhteensä	47,2	49,2	42,7	44,5
13. Pitkäaikaiset saamiset				
Pitkäaikaiset saamiset konserniyhtiöiltä				
Lainasaamiset	-	-	209,9	236,1
Pitkäaikaiset saamiset muilta				
Muut saamiset	14,7	20,9	0,0	0,0
Pitkäaikaiset saamiset yhteensä	14,7	20,9	209,9	236,1

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2004	1-12/2003	1-12/2004	1-12/2003
	Milj. euroa		Milj. euroa	
14. Lyhytaikaiset saamiset				
Lyhytaikaiset saamiset konserniyhtiöiltä				
Myyntisaamiset	-	-	35,2	27,5
Siirtosaamiset	-	-	56,5	7,0
Muut saamiset	-	-	0,0	33,6
Yhteensä	-	-	91,7	68,1
Lyhytaikaiset saamiset omistusyhteisyrityksiltä				
Myyntisaamiset	-	-	0,1	0,0
Siirtosaamiset	-	-	0,0	0,0
Yhteensä	-	-	0,1	0,0
Lyhytaikaiset saamiset muilta				
Myyntisaamiset	133,3	103,6	104,1	75,6
Siirtosaamiset	69,3	22,1	28,3	12,4
Muut saamiset	7,2	21,2	52,8	36,4
Yhteensä	209,9	146,9	185,2	124,4
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	209,9	146,9	277,1	192,5
15. Rahoitusarvopaperit				
Lyhytaikaiset sijoitukset	261,9	276,1	261,1	275,4
Jälleenhankintahintojen ja aktioidun hankintamenon erotus ei ole olennainen.				
16. Rahat ja pankkisaamiset				
Erä sisältää konsernin pankkitileillä olevat varat.				
17. Oma pääoma				
Osakepääoma	72,0	72,0	72,0	72,0
Osakeanti	0,0	0,0	0,0	0,0
Ylikurssirahasto tilikauden alussa	5,7	5,6	5,7	5,6
Muutos	0,0	0,0	0,0	0,0
Ylikurssirahasto tilikauden lopussa	5,7	5,7	5,7	5,7
Omien osakkeiden rahasto tilikauden alussa	0,0	0,0	0,0	0,0
Muutos	2,3	0,0	2,3	0,0
Omien osakkeiden rahasto tilikauden lopussa	2,3	0,0	2,3	0,0
Vararahasto	147,7	147,7	147,7	147,7
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden alussa	388,3	417,3	318,3	307,7
Osingonjako	-8,5	-12,7	-8,5	-12,7
Siirto omien osakkeiden rahastoon	-2,3	0,0	-2,3	0,0
Muuntoero	0,0	0,0	-	-
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	377,6	404,6	307,6	295,0
Tilikauden tulos	11,8	-16,2	-5,6	23,4
Pääomalainat tilikauden lopussa	0,0	5,7	0,0	5,7
Oma pääoma yhteensä	617,2	619,5	529,7	549,5
Jakokelpoiset varat				
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden alussa	388,3	417,3	318,3	307,7
Osingonjako	-8,5	-12,7	-8,5	-12,7
Omat osakkeet	-2,3	0,0	-2,3	0,0
Muuntoero	0,0	0,0	-	-
Tilikauden voitto	11,8	-16,2	-5,6	23,4
	389,4	388,3	302,0	318,3
Vapaaehtoiset varaukset omassa pääomassa	-67,8	-54,4	-	-
	321,6	333,9	302,0	318,3
Vapaaehtoiset varaukset				
Kertynyt poistoero	91,6	76,4		
Asuintalovaraus	0,1	0,2		
	91,7	76,6		
Laskennallinen verovelka vapaaehtoisista varauksista	-23,8	-22,2		
Yhteensä	67,8	54,4		
18. Tilinpäätössiirtojen kertymä				
Kertynyt poistoero	-	-	0,0	0,0

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2004	1-12/2003	1-12/2004	1-12/2003
	Milj. euroa		Milj. euroa	
19. Laskennallinen verovelka				
Tilinpäätössiirroista	23,8	22,2	-	0,0
Laskennallinen verosaaminen, muista jaksotuseroista	-8,0	-0,6	-	-0,6
Laskennallinen verovelka, muista jaksotuseroista	94,6	88,2	3,5	0,0
Yhteensä	110,4	109,8	3,5	-0,6
20. Pitkäaikainen vieras pääoma				
Lainat rahoituslaitoksilta	179,3	199,6	179,3	199,6
Eläkelainat	28,0	28,0	28,0	28,0
Muut pitkäaikaiset velat	4,7	4,9	3,5	3,6
Yhteensä	212,0	232,5	210,7	231,2
Lainojen lyhennykset				
Tilikautena 2005	25,8		25,8	
Tilikautena 2006	25,9		25,9	
Tilikautena 2007	26,0		26,0	
Tilikautena 2008	26,1		26,1	
Tilikautena 2009	26,2		26,2	
Tilikautena 2010 -	107,7		106,4	
Yhteensä	237,8		236,6	

21. Vaihdeettava debentuurilaina (pääomalaina)

Vaihdettava debentuurilaina 38 683 223,09 euroa laskettiin liikkeelle 28.2.1994. Lainan korko oli 7 % 2.9.2004 asti. Tämän jälkeen korko olisi ollut 5 prosenttiyksikköä yli 12 kk:n Euribor-koron. Lainalla ei ollut eräpäivää. Lainaehojen mukaan Finnair Oyj:llä oli oikeus, edellyttäen, että takaisinmaksuehdot täyttyvät, maksaa takaisin lainan pääoma osittain tai kokonaan 2.9.2004 alkaen.

Finnair Oyj:n hallitus päätti käyttää debentuurilainan takaisinmaksuoikeutta ja lainan vaihtamatta ollut pääoma 5 627 567,97 euroa maksettiin lainaehojen mukaisesti takaisin debentuurien haltijoille 2.9.2004.

Laina oli luonteeltaan

pääomalaina, jonka ehoissa oli 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 vakuutusta;
- 5) velkakirjan haltijalla ei ole oikeutta irtisanoa tai vaatia lainaa takaisinmaksettavaksi lukuun ottamatta yhtiön selvitystilaa.

Yhdellä 1 681,88 euron nimellisarvoisella debentuurilla sai vaihdossa 271 Finnair Oyj:n 0,85 euron nimellisarvoista osaketta. Osakkeen laskennallinen vaihtohinta on 6,21 euroa. Vaihto aika on vuosittain 1.1.-31.1. ja 1.4.-31.12.

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2004	1-12/2003	1-12/2004	1-12/2003
	Milj. euroa		Milj. euroa	
22. Lyhytaikainen vieras pääoma				
Velat samaan konserniin kuuluville yrityksille				
Ostovelat	-	-	27,2	26,1
Siirtovelat	-	-	10,9	6,5
Muut velat	-	-	0,0	0,0
Yhteensä	-	-	38,1	32,5
Velat omistusyhteisyriksille				
Ostovelat	0,0	0,0	0,6	0,0
Yhteensä	0,0	0,0	0,6	0,0
Velat muille				
Lainat rahoituslaitoksilta	25,8	25,8	25,8	25,8
Eläkelainat	0,0	0,1	0,0	0,0
Saadut ennakot	34,9	29,1	-	-
Ostovelat	89,7	79,4	50,0	40,0
Siirtovelat	342,4	276,9	297,7	249,0
Muut velat	44,3	40,9	180,6	139,0
Yhteensä	537,2	452,1	554,1	453,7
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	537,2	452,1	592,9	486,3
Siirtovelat				
Ennakkoon myydyt lentokuljetukset ja palkkiopistevelka*)	119,1	98,3	119,1	98,3
Lomapalkkavelka	77,7	77,7	59,0	66,2
Muut erät	145,6	101,0	130,5	91,0
Yhteensä	342,4	276,9	308,6	255,5
*) Finnair Plus -pistevelkaa on kirjattu 20,4 Meur. Muut erät sisältävät tilikaudelle kuuluvia, erääntymättömiä korkoja ja muita siirtovelkoja.				
23. Eläkevastuut				
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	774,7	746,6	707,3	689,9
Lakisääteistä osuutta katettu	-453,8	-417,2	-399,2	-370,8
Lisäetuusosuutta katettu	-320,9	-329,4	-308,1	-319,1
Eläkesäätiön vastuusta kattamatta	0,0	0,0	0,0	0,0
Vastuu yhtiön suoraan maksamista eläkkeistä	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0
24. Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut				
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	230,8	255,6	0,5	10,2
Pantit konserniyhtiöiden puolesta	0,0	0,6	0,0	0,6
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	79,6	42,4	79,6	42,4
Yhteensä	310,4	298,6	80,0	53,2
25. Lentokoneiden leasing vastuut				
Leasingsopimuksista maksettavat määrät				
Tilikautena 2005	80,9			
Tilikautena 2006	66,3			
Tilikautena 2007	52,6			
Tilikautena 2008	50,0			
Tilikautena 2009	38,5			
Tilikautena 2010-	101,6			
Yhteensä	390,1			

Erääntyvät lentokaluston leasemaksut

Erääntyvät vuokranmaksut koostuvat lentokoneiden käyttöleasing-sopimusten mukaisista varsinaisista, vielä maksamattomista vuokrista.

Käyttöleasing-sopimuksissa vuokralleottaja vastaa ainoastaan vuokran maksusta ilman jäännösarvoriskiä, jonka kantaa vuokralleantaja. Finnair konsernin kaikki nykyiset lentokoneisiin liittyvät vuokravastuut aiheutuvat käyttöleasing-sopimuksista.

Emoyhtiö on hankkinut lentokaluston käyttöleasing-sopimuksella yhtiön 100 % omistamalta tytäryhtiöltä. Emoyhtiön vastuu näistä vuokrista on vuonna 2005 180,5 milj. euroa. Tulevien vuosien leasing-vuokrat määräytyvät ennalta sovitun hinnoittelumekanismin avulla. Vuodelle 2006 ennakoitujen leasing-maksut olisivat 174,3 milj.euroa.

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2004	1-12/2003	1-12/2004	1-12/2003
	Milj. euroa		Milj. euroa	
26. Muut leasingvastuut				
Muut leasingvastuut tilinpäätöshetkellä	51,8	43,5	24,6	42,2

27. Oikeudenkäynnit ja riita-asiat

Tilikauden 2004 aikana ei tullut vireille merkittäviä riita-asioita tai oikeudenkäyntejä.

Finnair Oyj:tä ja Finnair Cargo Oy:tä vastaan nostettu rahdin katoamista koskeva korvauskanne on edelleen vireillä Helsingin käräjäoikeudessa. Kanteen suuruus on 0,9 miljoonaa euroa.

Australiassa Finnair Oyj:tä vastaan nostettu DVT kanne on edelleen vireillä. Vaatimuksen suuruutta ei ole ilmoitettu yhtiölle.

28. Johdannaissopimukset 31.12.2004

	Nimellisarvo 31.12.2004	Käypä arvo	Nimellisarvo 31.12.2003	
Valuuttajohdannaiset				
Terminikaupat	297,1	-18,4	121,0	
Optiosopimukset				
Ostetut	23,5	0,1	27,7	
Asetetut	23,5	-0,3	32,5	
Valuutanvaihtosopimukset	96,0	-41,6	121,6	
Korkojohdannaiset				
Korko-optiot				
Ostetut	22,0	0,0	23,8	
Asetetut	44,0	-0,6	47,5	
Johdannaissopimukset yhteensä	506,2	-60,8	374,0	
Muut johdannaissopimukset				
Lentopetrolitermiinit	tonnia	270 900	3,0	161 300
Lentopetrolioptiot				
Ostetut	tonnia	33 000	0,1	0
Asetetut	tonnia	33 000	-0,9	18 000

29. Henkilöstörahasto

Henkilösivukuluihin sisältyy 0,5 miljoonaa euroa voittopalkkiovarausta.

30. Avainhenkilöiden kannustinjärjestelmä

Finnair Oyj:n vuoden 2000 optio-ohjelma

Yhtiökokous 24.8.2000 hyväksyi hallituksen esityksen optio-oikeuksien antamisesta Finnair konsernin avainhenkilöstölle. Optio-oikeudet on tarkoitettu osaksi konsernin avainhenkilöiden kannustus- ja sitouttamisjärjestelmää. Optio-oikeuksien määrä on 4.000.000 kappaletta. Optio-oikeuksista 2.000.000 merkitään kirjaimella A ja 2.000.000 kirjaimella B. Optio-oikeuksilla voi merkitä Finnair Oyj:n osakkeita yhteensä enintään 4.000.000 kappaletta.

Osakkeen merkintähinta on optio-oikeuksilla A Finnair Oyj:n osakkeen vaihdolla painotettu keskikurssi Helsingin Pörssissä 1.7.–31.8.2000, lisätynä 20 prosentilla eli 5,19 euroa ja optio-oikeudella B Finnair Oyj:n osakkeen vaihdolla painotettu keskikurssi Helsingin Pörssissä 1.7.–31.8.2001, lisätynä 15 prosentilla eli 5,48 euroa. Osakkeen merkintähintaa alennetaan merkintähinnan määräytymisjakson alkamisen jälkeen ja ennen osakemerkintää jaettavien osinkojen määrällä kunkin osingonjaon täsmäytyspäivänä. Osingoilla korjattu merkintähinta 31.12.2004 optio-oikeuksilla A on 4,22 euroa ja optio-oikeuksilla B 5,16 euroa.

Optioilla tapahtuva osakkeiden merkintä-aika alkoi porrastetusti 1.5.2003 ja 1.5.2004 ja päättyy kaikilla optio-oikeuksilla 31.8.2006. Finnair Oyj:n osakepääoma voi merkintöjen seurauksena nousta enintään 3.400.000 eurolla. Yhtiön optio-ohjelmasta aiheutunut sosiaaliturvamaksuvaraus on kirjattu henkilöstökuluihin.

Finnair Oyj:n vuoden 2004 osakepalkkiojärjestelmä

Finnair-konsernissa aloitettiin osakepohjainen avainhenkilöiden palkitseminen vuonna 2000 optio-ohjelmalla. Kun vuonna 2004 alussa selvisi, ettei optiojärjestelmän jatkaminen valtion intressiyhtiöissä ollut enää mahdollista, suunniteltiin sen tilalle suoraan osakkeiden omistukseen tähtäävä osakepalkkiojärjestelmä konsernin avainhenkilöille.

Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi osakepalkkiojärjestelmän 18.6.2004. Osakepalkkiojärjestelmässä avainhenkilöillä on mahdollisuus saada palkkiona yhtiön osakkeita kolmelta vuoden pituiselta ansaintajaksolta sen mukaan kuin ansaintajaksolle asetetut tavoitteet on saavutettu.

Hallitus päättää vuosittain kullekin ansaintajaksoille asetettavat tavoitteet. Tavoitteet määritellään Finnair-konsernin taloudellisen ja/tai toiminnallisen kehityksen perusteella. Ansaintajaksolle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen määrää sen, kuinka suuri osa enimmäispalkkiosta maksetaan.

Ansaintajakson 2004 osalta maksetaan palkkiota, jos Finnair-konsernin osakekohtainen tulos (EPS) ylittää 0,10 euroa ja sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) on enemmän kuin 3,5 %. Palkkio maksetaan täysimääräisenä, jos osakekohtainen tulos on vähintään 0,60 euroa ja sijoitetun pääoman tuotto vähintään 8,5 %. Näiden arvojen välillä palkkio määräytyy lineaarisesti.

Vuodelle 2004 asetetut tavoitteet eivät vastaa yhtiölle asetettuja pitkän aikavälin tavoitteita. Vuoden 2004 asetetuissa kriteereissä on otettu huomioon toimialan erikoisolosuhteet.

OSAKKEET JA OSAKKEENOMISTAJAT

Osakkeet ja osakepääoma

Yhtiön osakepääoma 31.12.2004 oli 72.045.331,05 euroa käsittäen 84 759.213 osaketta. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni. Osakkeen nimellisarvo on 0,85 euroa.

Finnair Oyj:n vähimmäis- ja enimmäisosakepääoma ovat 60 milj. euroa ja 240 milj. euroa, joissa rajoissa osakepääomaa voidaan korottaa tai alentaa yhtiöjärjestyksestä muuttamatta. Yhtiön osakkeet liitettiin arvo-osuusjärjestelmään kesäkuussa 1993.

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.

Osingonjako ja osinkopolitiikka

Finnair Oyj:n hallitus ehdottaa varsinaiselle yhtiökokoukselle, että tilikaudelta 1.1.–31.12.2004 maksetaan osinkoa 0,10 euroa osakkeelta mikä on 71,6 % osakekohtaisesta tuloksesta.

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdan-nesykin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja -näkymät sekä rahoitusilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon.

Avainhenkilöstön kannustinjärjestelmät

Yhtiökokous 24.8.2000 hyväksyi hallituksen esityksen optio-oikeuksien antamisesta Finnair konsernin avainhenkilöstölle. Optio-oikeudet on tarkoitettu osaksi konsernin avainhenkilöiden kannustus- ja sitouttamisjärjestelmää.

Optio-oikeuksien määrä oli 4.000.000 kappaletta. Kullakin optiolla voi merkitä yhden Finnair Oyj:n osakkeen. Optioilla tapahtuva osakkeiden merkintä alkoi optio-oikeuksilla A (2.000.000 kappaletta) 1.5.2003 ja optio-oikeuksilla B (2.000.000 kappaletta) 1.5.2004. Merkintä päättyi kaikilla optioilla 31.8.2006.

Vuoden 2004 aikana optio-oikeuksilla ei merkitty osakkeita. Liikkeellä oli 31.12.2004 3.997.500 kappaletta optio-oikeuksia, joilla voi merkitä 3.997.500 osaketta, mikä on 4,72 % yhtiön osakkeista.

Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi 18.6.2004 konsernin avainhenkilöille tarkoitetun osakepalkkiojärjestelmän, joka on esitellyt liitetiedossa numero 30. Järjestelmä ei vaikuta osakkeiden kokonaismäärään.

Vaihtovelkakirjalainat

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

mansa valtuutuksen nojalla helmikuussa 1994 eräpäivättömän 38.683.223,09 euron (230,0 Mmk) vaihdettavan debentuurilainan. Vuonna 2004 debentuurilainan vaihtoja osakkeiksi tehtiin 84.094 eurolla, mikä vastaa 13.550 kappaletta Finnair Oyj:n osaketta. Finnair Oyj:n hallitus päätti käyttää debentuurilainan takaisinmaksuoikeutta ja lainan vaihtamatta ollut pääoma 5.627.567,97 euroa maksettiin takaisin debentuurien haltijoille 2.9.2004.

Muita vaihtovelkakirjalainoja ei ollut liikkeellä vuonna 2004.

Hallituksen valtuudet

Finnair Oyj:n hallituksella on yhtiökokouksen 7.4.2004 myöntämä valtuus 4.100.000 oman osakkeen, mikä on alle 5 % yhtiön osakepääomasta, hankkimiseen ja luovuttamiseen. Vuonna 2004 Finnair hankki valtuutuksen perusteella 422.800 osaketta, minkä seurauksena hankkimisvaltuutta oli 31.12.2004 käyttämättä 3.677.200 osaketta vastaava määrä. Hankitut osakkeet olivat yhtiön omistuksessa 31.12.2004. Valtuus on voimassa 6.4.2005 saakka.

Muita voimassa olevia valtuuksia kuten osakeantivaltuuksia tai vaihtovelkakirja- tai optio-oikeuksien liikkeellelaskuvaltuuksia hallituksella ei ole.

Valtion omistus

Tilikauden päättyessä 31.12.2004 Suomen valtio omisti 58,4 % yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunta päätti 20.6.1994, samalla kun suostumus annettiin valtion omistussuuden laskemiseen Finnair Oyj:ssä alle kahden kolmasosan, että valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet. Mikäli kaikki liikkeellä olevat optiotodistukset vaihdetaan Finnair Oyj:n osakkeiksi, olisi Suomen valtion omistusosuus 55,8 %.

Johdon osakkeenomistus

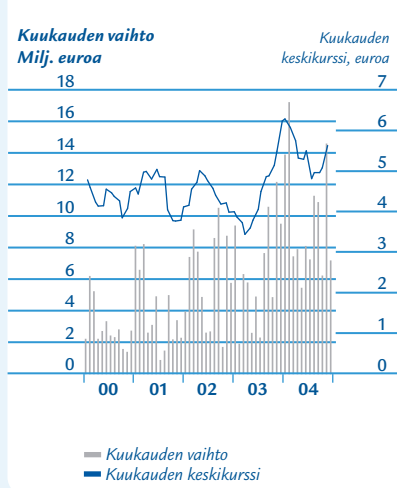
Yhtiön hallituksen jäsenet sekä pääjohtaja omistivat 31.12.2004 yhteensä 11.100 osaketta, mikä on 0,01 % koko osakemäärästä ja äänivallasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

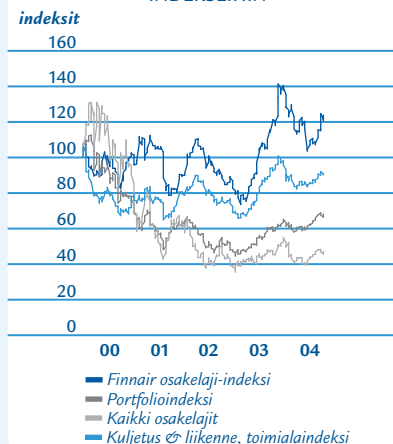
Finnair Oyj:n osakkeen noteeraus Helsingin Pörssissä tilikauden viimeisenä päivänä oli 5,56 euroa. Yhtiön osakekannan markkina-arvo oli 471,3 milj. euroa (449,1). Tilikauden ylin kaupantekokurssi oli 6,57 euroa (5,58) ja alin 4,46 euroa (3,20).

Osakkeita välitettiin Helsingin Pörssissä tilikauden 2004 aikana 21,3 milj. kappaletta (17,8) vaihtoarvoltaan 114,9 milj. euroa (76,4).

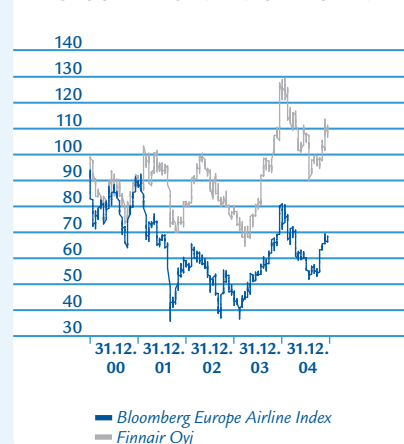
FINNAIR-OSAKE 2000–2004



OSAKKEEN KURSSIKEHITYS VERRATTUNA HELSINGIN PÖRSSIN INDEKSEIHIN



OSAKKEEN KURSSIKEHITYS VERRATTUNA MUIHIN EUROOPPALAISII LENTOYHTIÖIHIN



Osakekohtaiset tunnusluvut

		2004	2003	2002	2001	Proforma 2000
Tulos/osake	e	0,14	-0,19	0,43	0,08	0,95
Oma pääoma/osake	e	7,29	7,24	7,58	7,22	7,54
Osinko/osake	e	0,10	0,10	0,15	0,07	0,40
Osinko tuloksesta	%	71,6	-52,2	34,5	83,1	42,2
Hinta/voittosuhte (P/E)		39,81	-27,66	8,63	44,52	4,71
P/CEPS		3,5	4,4	1,9	2,4	1,5
Efektiiivinen osinkotuotto	%	1,8	1,9	4,0	1,9	9,0

Osakemäärät ja pörssikehitys

Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	84 750 387	84 743 371	84 740 792	84 739 098	84 739 098
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin (ns. laimennusvaikutuksella)	kpl	86 757 963	86 048 385	85 663 479	85 663 479	85 663 479
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	84 759 213	84 745 663	84 743 163	84 739 098	84 739 098
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa (ns.laimennusvaikutuksella)	kpl	88 756 713	86 048 385	85 665 173	85 663 479	85 663 479
Osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	84 759 213	84 743 163	84 743 163	84 739 098	84 739 098
Osakeantioikaistut kurssit ylin	EUR	6,57	5,58	5,10	5,20	4,99
Osakeantioikaistut kurssit alinn	EUR	4,46	3,20	3,70	3,48	3,65
Osakekannan markkina-arvo 31.12.	MEUR	471	449	318	318	379
Osakkeiden vaihto	kpl	21 277 418	17 817 180	16 683 820	10 894 673	8 123 712
Vaihto keskimääräisestä osakemäärästä	%	25,10	21,02	19,70	12,90	9,60

Finnair Oyj:n osakkeenomistajaryhmät 31.12.2004

	Osakkeita		Osakkeenomistajia	
	kpl	%	kpl	%
Julkisyhteisöt (valtio,kunnat, työeläkelait.)	54 930 811	65	42	
Hallintarekisteröidyt	11 357 571	13	10	
Kotitaloudet	5 535 622	7	8 131	93
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	4 473 890	5	49	1
Ulkomaiset	4 228 276	5	42	
Yritykset	3 451 071	4	391	5
Yhteisöt (asuntoyht, kirkot, muut)	756 590	1	77	1
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta	25 382			
Yhteensä	84 759 213	100	8 742	100

Finnair Oyj:n omien osakkeiden osto

Aika	Määrä	Nimellisarvo	Hinta	Keskihinta
1.7.-18.8.2004	422 800	359 380	2 275 666	5,38

Finnairin hallussa oli 31.12.2004 omia osakkeita 422 800, mikä on 0,5 % osakkeista ja äänistä.

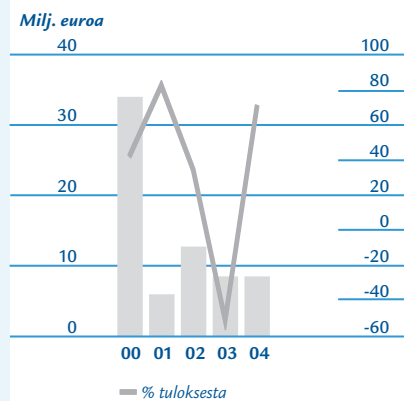
Finnair Oyj:n osakkeenomistuksen jakautuminen 31.12.2004

Osakkeiden lukumäärä	Omistajia	Osakelukumäärä
1-100	3 338	163 085
101-1 000	4 103	1 714 721
1 001-10 000	1 137	3 192 886
10 001-100 000	126	3 945 842
100 001-1 000 000	24	7 853 878
1 000 001-	4	56 505 848
Hallintarekisteröidyt	10	11 357 571
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta		25 382
Yhteensä	8 742	84 759 213

Finnairia analysoivat pankkiiriliikkeet

ABN AMRO/Alfred Berg, Steven M. Brooker
Carnegie Investment Bank AB, Suomen sivukonttori, Jussi Karhunen
eQ Pankki, Bengt Dahlström
FIM Pankkiiriliike, Linda Blom
Kaupthing Bank Oyj, Jutta Rahikainen
Mandatum Pankkiiriliike, Robin Johansson
Opstock, Pekka Spolander
SEB Securities, Kari Paajanen

OSINKO VUOSITTAIN TULOSESTA



* Vuoden 2004 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle

Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2004

		Osakkeet, kpl	Osuus-% osake- kannasta
1. Suomen Valtio/Liikenne- ja viestintä		49 510 682	58,41
Odin Norden	3 470 166		
Odin Finland	540 400		
2. Odin Förvaltning AS		4 010 566	4,73
Keskin. eläkevakuutusyhtiö Tapiola	2 325 000		
Keskinäinen vakuutusyhtiö Tapiola	256 300		
Keskin henkivakuutusyhtiö Tapiola	171 200		
Yritysten henkivakuutus Oy Tapiola	110 000		
Sijoitusrahasto Tapiola Hyvinvointi	54 700		
3. Tapiola		2 917 200	3,44
Vahinkovak.os.yhtiö Pohjola	132 000		
Pohjola Finland Value Sijoitusrahasto	1 200 000		
Pohjola Forte Sijoitusrahasto	60 000		
Pohjola Korke+Osake	39 200		
4. Pohjola ja Pohjola Sijoitusrahastot		1 431 200	1,69
5. Valtion eläkerahasto		1 000 000	1,18
OP-Delta sijoitusrahasto	624 500		
OP-Pirkka sijoitusrahasto	55 000		
6. OP sijoitusrahastot		679 500	0,80
7. Fortumin Eläkesäätiö B -osasto		556 020	0,66
8. Sonstock Oy		485 000	0,57
9. Sijoitusrahasto Nordea Nordic		457 900	0,54
10. Finnair Oyj (omat osakkeet)		422 800	0,50
11. Rausanne Oy		411 300	0,49
12. Etera Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö		401 700	0,47
13. Rannila Esa		398 800	0,47
Placeringsfonden Aktia Capital	200 000		
Placeringsfonden Aktia Secura	85 000		
14. Aktia rahastot		285 000	0,34
Sijoitusrahasto Alfred Berg Finland	130 850		
Sijoitusrahasto Alfred Berg Small Cap	84 900		
Sijoitusrahasto Alfred Berg Optimal	54 300		
15. Alfred Berg sijoitusrahastot		270 050	0,32
16. Turun kaupungin vahinkorahasto		261 800	0,31
17. Keskin. Vakuutusyhtiö Kaleva		250 000	0,29
18. Vakuutusosakeyhtiö Henki-Sampo		238 807	0,28
19. Security Trading Oy		200 000	0,24
20. Nordea Oyj:n eläkesäätiö		196 200	0,23
21. Säästöpankki Kotimaa Sijoitusrahasto		189 800	0,22
Vertas, pensionförsäkringaktiebolaget	105 301		
Veritas, Livförsäkringsaktiebolaget	21 700		
22. Veritas		127 001	0,15
23. Kirkon keskusrahasto		113 200	0,13
24. Ingman Finance Oy Ab		100 000	0,12
25. EQ Sirius, erikoissijoitusrahasto		100 000	0,12
Hallintarekisteröidyt		11 357 571	13,40
Muut		8 387 116	9,90
Yhteensä		84 759 213	100,00

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

Tilinpäätöksen 31.12.2004 mukaan konsernin jakokelpoiset voittovarot ovat 321 601 403,59 euroa ja emoyhtiön jakokelpoiset voittovarot 301 972 035,94 euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,10 euroa osakkeelta, yhteensä 8 475 921,30 euroa ja loppuosaa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille.

Helsingissä 16. päivänä helmikuuta 2005
Finnair Oyj:n hallitus

Christoffer Taxell
Markku Hyvärinen

Kari Jordan
Veli Sundbäck

Samuli Haapasalo
Helena Terho

Kaisa Vikkula

Finnair Oyj:n toimitusjohtaja
Keijo Suila

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnair Oyj:n osakkeenomistajille

Olemme tarkastaneet Finnair Oyj:n kirjanpidon, tilinpäätöksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2004. Hallituksen ja toimitusjohtajan laatima tilinpäätös sisältää toimintakertomuksen sekä konsernin ja emoyhtiön tuloslaskelman, taseen ja liitetiedot. Suorittamamme tarkastuksen perusteella annamme lausunnon tilinpäätöksestä ja emoyhtiön hallinnosta.

Tilintarkastus on suoritettu hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Kirjanpitoa sekä tilinpäätöksen laatimisperiaatteita, sisältöä ja esittämistapaa on tällöin tarkastettu riittävässä laajuudessa sen toteamiseksi, ettei tilinpäätös sisällä olennaisia virheitä tai puutteita. Hallinnon tarkastuksessa on selvitetty emoyhtiön hallituksen jäsenten sekä toimitusjohtajan toiminnan lainmukaisuutta osakeyhtiölain säännösten perusteella.

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

Helsingissä 1. päivänä maaliskuuta 2005

PricewaterhouseCoopers Oy
KHT-yhteisö

Eero Suomela
KHT

Jorma Heikkinen
KHT

TALOUDELLINEN KEHITYS 2000-2004

		2004	2003	2002	2001	Proforma 2000
Konsernin tuloslaskelma						
Liikevaihto	milj. euroa	1 698	1 558	1 656	1 631	1 658
-muutos	%	9,0	-6,0	1,6	29,5	-
Käyttökate	milj. euroa	118	85	175	145	232
-suhteessa liikevaihtoon	%	7,0	5,5	10,5	8,9	14,0
Liikevoitto	milj. euroa	17	-19	60	13	111
-suhteessa liikevaihtoon	%	1,0	-1,2	3,6	0,8	6,7
Tulos ennen satunnaisia eriä	milj. euroa	11	-22	54	9	120
-suhteessa liikevaihtoon	%	0,7	-1,4	3,3	0,5	7,2
Tulos ennen veroja	milj. euroa	11	-22	54	9	149
-suhteessa liikevaihtoon	%	0,7	-1,4	3,3	0,5	9,0
Konsernin tase						
Pysyvät vastaavat	milj. euroa	915	904	958	1 094	1 009
Vaihtuvat vastaavat	milj. euroa	563	511	522	414	530
Vastaavaa yhteensä	milj. euroa	1 478	1 415	1 480	1 508	1 539
Omapääoma ja vähemmistöosuus	milj. euroa	618	621	649	618	645
Vieras pääoma	milj. euroa	860	794	831	890	894
Vastattavaa yhteensä	milj. euroa	1 478	1 415	1 480	1 508	1 539
Bruttoinvestoinnit ilman ennakkoja	milj. euroa	115	82	102	281	247
Bruttoinvestoinnit liikevaihdosta	%	6,7	5,3	6,2	17,2	14,9
Oman pääoman tuotto (ROE)	%	2,0	-2,5	5,9	1,2	13,3
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	3,7	0,0	7,6	2,9	15,3
Sijoitettu pääoma keskimäärin	milj. euroa	887	934	1 008	1 003	893
Osakepääoman korotus	milj. euroa	0	0	0	0	1
Osingot tilikaudelta ¹⁾	milj. euroa	8	8	13	6	34
Tulos/osake	e	0,14	-0,19	0,43	0,08	0,95
Optio-oikeuksien laimennusvaikutuksella oikaistu tulos/osake	e	0,14	-0,19	0,43	0,08	0,95
Oma pääoma/osake	e	7,29	7,24	7,58	7,22	7,54
Osinko/osake ¹⁾	e	0,10	0,10	0,15	0,07	0,40
Osinko tuloksesta	%	71,6	-52,2	34,5	83,1	42,2
Efektiiivinen osinkotuotto	%	1,80	1,89	4,00	1,90	9,00
P / CEPS		3,5	4,4	1,9	2,4	1,5
Rahavirta / osake	e	1,6	1,2	2,0	1,6	2,9
Hinta / voitto-suhde, P/E		39,81	-27,66	8,63	44,52	4,71
Omavaraisuusaste	%	42,7	44,4	44,3	41,3	42,2
Nettovelkaantumisaste	%	-5,5	-2,9	3,1	34,6	11,1
Oikaistu nettovelkaantumis-aste	%	95,5	102,7	82	116,6	72,7
Korolliset velat	milj. euroa	258	277	322	427	316
Likvidit varat	milj. euroa	291	294	302	215	245
Korollinen nettovelka	milj. euroa	-34	-18	20	212	71
-suhteessa liikevaihtoon	%	-2,0	-1,1	1,2	13,0	4,3
Nettorahoitustuotot (+) / -kulut (-)	milj. euroa	-6	-3	-6	-4	9
-suhteessa liikevaihtoon	%	-0,3	-0,2	-0,3	-0,3	0,6
Nettokorot	milj. euroa	-2	-2	-5	-4	-2
-suhteessa liikevaihtoon	%	-0,1	-0,1	-0,3	-0,3	-0,1
Tulorahoitus	milj. euroa	112	82	168	138	243
Tulorahoitus liikevaihdosta	%	6,6	5,2	10,2	8,5	14,6
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	84 750 387	84 743 171	84 740 792	84 739 098	84 739 098
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin (ns. laimennusvaikutuksella) ²⁾	kpl	86 757 963	86 048 385	85 663 479	85 663 479	85 663 479
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	84 759 213	84 745 663	84 743 163	84 739 098	84 739 098
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa (ns. laimennusvaikutuksella) ²⁾	kpl	88 756 713	86 048 385	85 665 173	85 663 479	85 663 479
Henkilöstö, keskimäärin		9 522	9 981	10 476	10 847	11 051

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

¹⁾Tilikauden 2004 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

²⁾Laimennusvaikutuksessa on huomioitu vaihdettava debenttuuri ja vuoden 2000 optio-ohjelma. Laimennusvaikutus on laskettu viimeisen päivän kurssilla.

Liikevaihto vuosineljänneksittäin, milj. euroa

	2004				2003			
	Q4	Q3	Q2	Q1	Q4	Q3	Q2	Q1
Reittiliikenne	332,4	318,0	316,5	298,9	294,0	285,8	277,4	284,5
Lomaliikenne	100,4	80,9	75,2	98,1	89,2	75,7	68,7	93,7
Lentotoimintapalvelut	101,1	103,8	101,2	107,2	106,0	101,4	98,8	107,1
Matkapalvelut	22,2	22,5	24,9	22,0	22,5	21,0	22,2	21,7
Konsernieliminoinnit	-105,0	-102,4	-108,0	-111,5	-105,7	-98,7	-101,0	-106,7
Yhteensä	451,1	422,8	409,8	414,7	406,0	385,2	366,1	400,3
Edellinen vuosi	406,0	385,2	366,1	400,3	433,7	404,7	426,9	391,1
Muutos %	11,1	9,8	11,9	3,6	-6,4	-4,8	-14,2	2,4

Liikevoitto ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoa vuosineljänneksittäin, milj. euroa

	2004				2003			
	Q4	Q3	Q2	Q1	Q4	Q3	Q2	Q1
Reittiliikenne	-5,1	5,5	-6,5	-20,7	-14,9	-2,4	-7,6	-19,4
Lomaliikenne	7,0	7,7	0,4	11,7	7,1	6,6	1,2	1,7
Lentotoimintapalvelut	1,8	6,8	6,3	5,4	5,1	7,5	4,0	-0,1
Matkapalvelut	1,2	1,2	2,3	1,8	1,9	0,7	1,1	-0,2
Muut toiminnot	0,5	-11,1	-5,3	-5,9	-8,5	-7,1	-8,6	-9,1
Yhteensä	5,4	10,1	-2,8	-7,7	-9,3	5,3	-9,9	-27,1
Edellinen vuosi	-9,3	5,3	-9,9	-27,1	0,0	-1,9	29,4	-3,0

TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

EBITDAR	=	Liikevoitto + poistot + lentokaluston lease-maksut
Käyttökate	=	Liikevoitto + poistot
Oman pääoman tuotto, % (ROE)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaisia eriä} - \text{verot}}{\text{Oma pääöma} + \text{vähemmistöosuus (kauden keskiarvo)}} \times 100$
Sijoitettu pääöma	=	Taseen loppusumma - korottomat velat
Sijoitetun pääoman tuotto, % (ROCE)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaisia eriä} + \text{korko- ja muut rahoituskulut}}{\text{Sijoitettu pääöma (kauden keskiarvo)}} \times 100$
Tulos/osake (e)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaisia eriä} +/- \text{vähemmistöosuus} - \text{verot}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä keskimäärin kauden aikana}}$
Oma pääöma/osake (e)	=	$\frac{\text{Oma pääöma}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä kauden lopussa}}$
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	=	$\frac{\text{Pörssikurssi kauden lopussa}}{\text{Osakekohtainen liiketoiminnan rahavirta}}$
Rahavirta/osake (e)	=	$\frac{\text{Liiketoiminnan rahavirta}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä keskimäärin kauden aikana}}$
Hinta/voittosuhte, P/E	=	$\frac{\text{Pörssikurssi kauden lopussa}}{\text{Tulos/osake}}$
Omavaraisuusaste, %	=	$\frac{\text{Oma pääöma} + \text{vähemmistöosuus}}{\text{Taseen loppusumma} - \text{saadut ennakot}} \times 100$
Nettovelkaantumisaste, %	=	$\frac{\text{Korolliset velat} - \text{likvidit varat}}{\text{Oma pääöma} + \text{vähemmistöosuus}} \times 100$
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	=	$\frac{\text{Korolliset velat} + 7 \times \text{vuosittaiset lentokoneiden leasingvuokrat} - \text{likvidit varat}}{\text{Oma pääöma} + \text{vähemmistöosuus}} \times 100$
Tulorahoitus	=	Liikevoitto + poistot + rahoituserät + satunnaiserät - verot

Finnair Oyj

Tietotie 11

Helsinki-Vantaan lentoasema

PL 15

01053 Finnair

Puhelin (09) 81 881

www.finnair.fi

