

UUSI SILKKITIE

VUOSIKATSAUS 2005

www.finnair.fi/2005



SISÄLTÖ

Tietoa osakkeenomistajille	2
Liikennetiedot ja laivasto	3
Avainluvut 2005	4
Finnair lyhyesti	5
Pääjohtajan katsaus.....	7
Uuden toimitusjohtajan katsaus.....	8
Brändi turvaa tulevaisuuden.....	9
Finnair tänään ja tulevaisuudessa	11
Oikealla reitillä	12
Reittiliikenne	15
Lomaliikenne.....	19
Matkapalvelut	21
Lentotoimintapalvelut.....	25
Finnair ja yhteiskunta.....	29
Hallitus ja tilintarkastajat	35
Konsernin johtoryhmä	36

Katso erillinen taloudellinen katsaus 2005



UUSI SILKKITIE

Finnairin menestystarina Aasian-liikenteessä jatkuu. Yhtiö on saavuttanut merkittävän aseman Euroopan ja Aasian välisenä sillanrakentajana. Finnairilla on Helsingin kautta yli 4 500 viikoittaista yhteyttä Aasian ja Euroopan välillä. Finnairin Aasian-liikenteen tarjontaa hyödynsi viime vuonna yli 700 000 matkustajaa. Lentoja olemassa oleviin kohteisiin lisätään ja vuosittain avataan 1-2 uutta kohdetta; vuonna 2006 aloitetaan lennot Japanin Nagoyaan ja Intian Delhiin. Uuden Aasian-reitin avaaminen lisää Finnairin tarjontaa yli 80 yhteydellä.

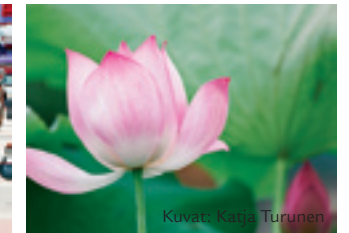
Markkina-alueena Aasia avaa valtavasti mahdollisuuksia sekä Finnairille että sen asiakkaille. Aasian ja Euroopan välinen liikenne kasvaa seitsemän prosenttia vuosittain. Finnair tarjoaa nopeimmat ja lyhimmat yhteydet maanosien välillä.

Idän liikenne on ollut Finnairille menestys, joten Aasia on valittu vuosikertomuksen teemaksi. Kuvin, sanoin ja luvuin kerrotaan siitä, miten yhtiö on luonut uuden silkkitien.



www.finnairgroup.com

Konsepti ja graafinen suunnittelu: Milton Oy, Valokuvat: Katja Turunen ja Petri-Artturi Asikainen, Paino: Edita Prima Oy, Paperi: kannet Curious Metallics Metal 250g/m², sisäsivut MultiArt 150g/m²



Kuvat: Katja Turunen

YHTEYSTIEDOT

Finnair Oyj
Helsinki-Vantaan lentoasema
Tietotie 11 A
01053 FINNAIR

Puhelinvaihe (09) 81 881
www.finnair.fi

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

Talusojohtaja
Lasse Heinonen
Puhelin (09) 818 4950
fax (09) 818 4092
lasse.heinonen@finnair.fi

Viestintäpäällikkö
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

TIETOA OSAKKEENOMISTAJILLE

YHTIÖKOKOUS

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään maaliskuun 23. päivänä 2006 alkaen klo 15.00 Helsingin Messukeskuksessa, Messuaukio 1, kongressisiiven sisäänkäynti, sali C1. Yhtiökokoukseen on ilmoittaututtava viimeistään 21.3.2005 klo 16.00 mennessä. Ilmoittautua voi kirjallisesti osoitteeseen Finnair Oyj, Osakerekisteri HEL-AAC/ 6, 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 ilmoittautumisaikojen päättymistä.

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on osakkeenomistajalla, joka on merkitty viimeistään 13.3.2006 Suomen Arvopaperikeskus Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon tai hallintarekisteröidyn osakkeen omistajalla, joka on 13.3.2005 tilapäisesti merkitty osakasluetteloon osakeyhtiölain luvun 3a pykälän 11a 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 31.12.2005 mukaan konsernin jakokelpoiset voittovarot ovat 352,6 miljoonaa euroa ja emoyhtiön jakokelpoiset voittovarot 311,3 miljoonaa euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,25 euroa osakkeelta, yhteensä 21,7 miljoonaa euroa ja loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille.

TALOUDELLINEN INFORMAATIO

Tilikaudelta 2006 julkaistaan osavuosisikatsaukset suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi:

Q1 (1.1.–31.3.2006) 5.5.2006 klo 9.00

Q2 (1.1.–30.6.2006) 8.8.2006 klo 9.00

Q3 (1.1.–30.9.2006) 7.11.2006 klo 9.00

VUOSIKERTOMUKSEN TILAUS

Vuosikertomus 2005 julkaistaan painettuna suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi viikolla 9. Tilaukset: puhelin: (09) 818 4904, faksi: (09) 818 4401, sähköposti: post@finnair.fi

SÄHKÖINEN VUOSIKERTOMUS

Sähköinen vuosikertomus on julkaistu internetissä suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi osoitteessa www.finnair.fi/2005.

OSOITTEENMUUTOKSET

Osakkeenomistajia pyydetään ystävällisesti ilmoittamaan osoitteenmuutokset oman arvo-osuustilinsä pitäjälle.

LIKENNETIEDOT JA LAIVASTO

FINNAIRIN LIKENNETIETOJA

	2005	2004	2003	2002	2001
Lentotunnit	202 070	196 795	172 884	172 681	180 863
Lentokilometrit (1000)	125 410	121 027	113 892	104 838	107 574
Tarj.henkilökilometrejä (milj.)	23 038	21 907	18 644	17 785	18 489
Myytyjä henkilökilometrejä (milj.)	16 735	15 604	12 971	12 793	12 796
Matkustajakäyttöaste %	72,6	71,2	69,6	71,9	69,2
Tarj.tonnikilometrejä (milj.)	3 400	3 162	2 636	2 491	2 493
Myytyjä tonnikilometrejä (milj.)	1 940	1 791	1 470	1 439	1 417
Kokonaiskäyttöaste %	57	56,6	55,8	57,8	56,8
Matkustajia (1000)	8 517	8 149	6 849	7 037	7 537
Rahtia ja postia (1000 kg)	90 242	86 245	73 416	72 084	71 900

FINNAIRIN LAIVASTO 31.12.2005

	Matkustajapaikkoja	Omat	Vuokratut	Yhteensä	Keskim. ikä
Airbus 319	123-126	7	4	11	4,2
Airbus 320	144	6	6	12	3,4
Airbus 321	181	4	2	6	4,9
Boeing MD-82/83 *	140-156	6	8	14	17,3
ATR72 **	68	8	0	8	14,8
Boeing MD-11	296	2	5	7	11,5
Boeing 757	227	0	7	7	6,6
Embraer 170	76	0	4	4	0,2
Yhteensä		33	36	69	8,8

* Boeing MD-80-sarjan lentokoneista yhdeksän on FlyNordicin käytössä

** ATR72-lentokoneet ovat Aero Airlinesin käytössä

Emoyhtiön Reittiliikenteen käytössä olevan laivaston keski-ikä oli 31.12.2005 4,4 vuotta.

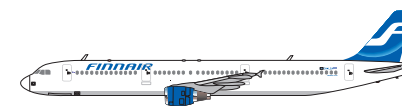
Finnair-konsernin koko laivaston keski-ikä 31.12.2005 oli 8,8 vuotta.



A319



A320



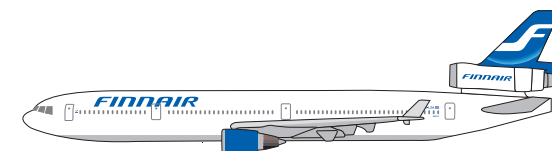
A321



B757



MD-82/83



MD-11



MD-82/83 (FlyNordic)



Embraer 170

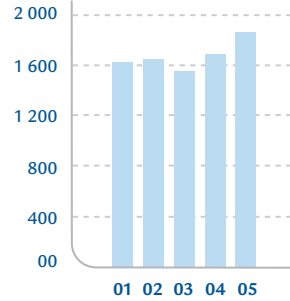


ATR72 (Aero)

AVAINLUVUT 2005

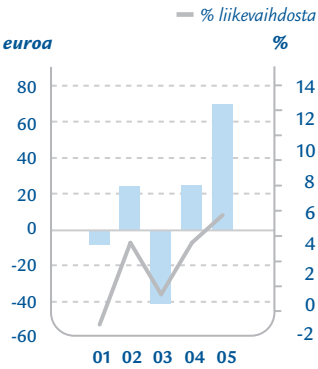
LIKEVAIHTO

Milj. euroa



TOIMINNALLINEN LIIKEVOITTO, EBIT*

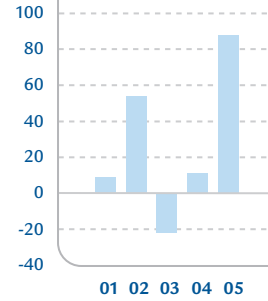
Milj. euroa



* ilman myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia

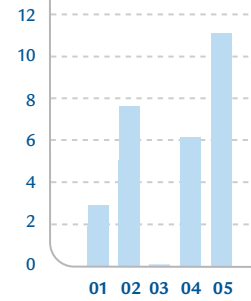
TULOS ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ JA VEROJA

Milj. euroa



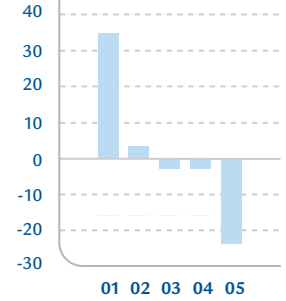
SIOJITETUN PÄÄOMAN TUOTTO

%



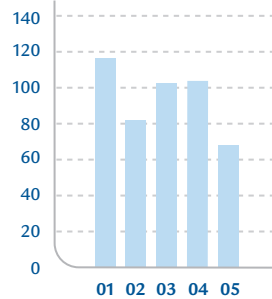
NETTOVELKAANTUMISASTE

%



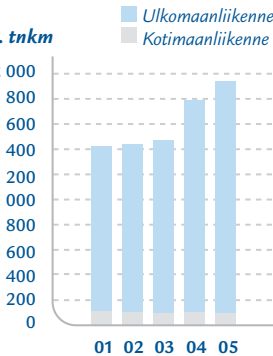
OIKAISTU NETTOVELKAANTUMISASTE

%



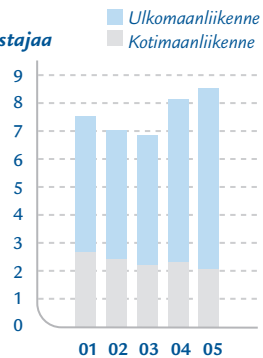
MYDYT TONNIKILOMETRIT

Milj. tnkm



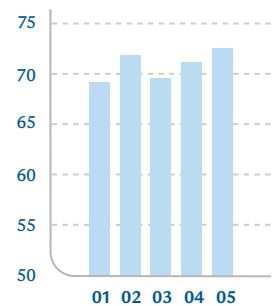
MATKUSTAJAMÄÄRÄT

Milj. matkustajaa



MATKUSTAJAKÄYTTÖASTE

%



TOIMINNAN AVAINLUVUT

		2005	2004	2003	2002	2001
Liikevaihto	Me	1 871	1 683	1 558	1 656	1 631
Toiminnallinen liikevoitto, EBIT *	Me	70	25	-41	24	-8
Liikevoitto, EBIT	Me	82	31	-19	60	13
Liikevoitto liikevaihdosta	%	4,4	1,8	-1,2	3,6	0,8
Tulos ennen veroja	Me	88	31	-22	54	9
Lentotoiminnan yksikkötuotot euro senttiä / RTK		72,2	71,0	80,1	88,1	89,8
Lentotoiminnan yksikkökulut euro senttiä / ATK		52,0	50,7	58,6	63,1	65,8
Tulos /osake	e	0,73	0,30	-0,19	0,43	0,08
Oma pääoma/osake	e	7,73	6,97	7,24	7,58	7,22
Bruttoinvestoinnit	Me	58	115	82	102	281
Korollinen nettovelka	Me	-155	-24	-18	20	212
Omavaraisuusaste	%	42,2	40,2	44,4	44,3	41,3
Nettovelkaantumisaste (Gearing)	%	-25,1	-3,1	-2,9	3,1	34,6
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	66,8	102,5	102,7	82,0	116,6
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	11,1	6,1	0,0	7,6	2,9
Henkilöstö, keskimäärin		9 447	9 522	9 981	10 476	10 847
* ilman myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia						

FINNAIR-KONSERNI

REITTILIIKENNE

Finnair Reittiliikenne
Aero Airlines As
Nordic Airlin Holding Ab / 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
Amadeus Finland Oy
Finnair Travel Services Oy

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.

BRÄNDI

Brändiarvot on avattu ulottuvuuksiksi, jotka kertovat, millainen lentoyhtiö Finnair haluaa olla ja mistä lentoyhtiö tunnetaan. Finnairin brändiarvot ovat turvallisuus, suomalaisuus, raikkaus ja kehittyvä. Ne ovat ajattomia ja erottavat Finnairin kilpailijoista.

ARVOT

Finnairin syksyllä 2005 päivitetty arvot ovat toimiva työyhteisö, jatkuva kehittyminen, asiakaslähtöisyys ja tuloksellisuus. Uudistettujen arvojen on tarkoitus olla tukena ja apuna valinnoissa ja päätöksissä, joita finnairilaiset tekevät työssään päivittäin.

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 kehittämisestä nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä. Kannustinjärjestelmät tukevat henkilöstöstrategian toteutumista.

YHTEISKUNTAVASTUUS

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.

OSINKOPOLITIikka

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina.

TALOUDELLISET TAVOITTEET

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



PÄÄJOHTAJAN KATSAUS

ELINVOIMAISENA ETEENPÄIN

Vuosituhanne alku on ollut lentoliikenteessä poikkeuksellista aikaa. Rajut ulkoiset muutokset sekä toimialan rakenteelliset jännitteet yllättivät useimmat lentoyhtiöt. Monet ajautuivat pitkäaikaisiin vaikeuksiin, jotkut jopa konkurssiin. Suuruus ei antanut monellekaan yhtiölle turvaa. Päinvastoin.

Mammuttimaisen hidasliikkeiset ilmailun ikonit löysivät itsensä jäykkien rakenteidensa keskeltä, ylikapasiteetin synnyttämän kovan kilpailun rampauttamina. Ankarat saneeraustalkoot aloitettiin monessa yhtiössä. Usein kuitenkin liian myöhään.

Finnairissa aloitettiin toiminnan tehostaminen ja tuottavuuden parantaminen vaiheessa, jossa lentoliikenteen ja talouden nousukiito olivat jyrkimmillään. 1999 lopetimme kannattamattomia reittejä ja siirsimme katsemme Aasiaan.

Aloimme määrätietoisesti kasvattaa liikennettä Kiinaan, Thaimaahan ja Japaniin. Näimme Kiinan kansantalouden olevan nousukautensa kynnyksellä ja markkinoiden avautuvan matkailulle. Neuvottelimme lisää liikenneoikeuksia uusien kohteiden avaamiseksi. Loimme tämän vuosituhanne silkkien.

Aasian-strategiamme auttoi Finnairia pääsemään vaikeiden vuosien yli samalla, kun siitä on muodostunut kestävä kasvualusta tulevaisuuteen.

Viime vuosien voimakkaiden kysyntävaihteluiden, ylikapasiteetin ylläpitämisen hintakilpailun ja viimeiseksi kohonneiden polttoainekustannusten keskellä olemme huolehtineet kilpailukyvyystämme ja taloudellisesta terveydestämme.

Kestävä kannattavuus ja terve kasvu ovat ohjanneet päätöksiämme, jotka vaikeimpina vuosina olivat raskaita massiivisten säästöohjelmien ja henkilöstöleikkausten keskellä. Mutta suuretkin muutokset voitiin toteuttaa hallitusti toiminnan ja palvelun laatua vaarantamatta.

Vuonna 2005 olemme kertoneet tuloskehityksestä, joka on ollut oikean suuntainen myös syksyllä 2001 asetettujen taloudellisten tavoitteidemme näkökulmasta. Kannattavuuden selvän parantumisen taustalla on ollut hyvin kasvanut kysyntä niin pohjolassa kuin Aasian-liikenteessäkin. Olemme kyenneet viemään suurimman osan polttoaineen kallistumisesta lentolippujen hintoihin.

Finnair on sitkeällä ja määrätietoisella työllä lunastanut edelleen paikkansa eurooppalaisessa eliitissä – mitataanpa suoritusta palvelun laadulla tai talouden terveydellä.

Lentoyhtiöt ovat osa arvoketjua, jossa niiden merkitys on keskeinen. Useat arvoketjun muut toimialat lentokonevalmistuksesta niiden vuokraustoimintaan ja öljy-yhtiöistä lentoasemiin toimivat rajoitetun kilpailun ympäristössä, mikä heijastuu raskaana lentoyhtiöiden kustannuksiin ja kannattavuuteen.

Monista ulkoisista rajoitteista huolimatta olemme Finnairissa pyrkineet parhaan kykymme mukaan sopeutumaan muuttuneeseen toimintaympäristöön ja toimialan uusiin lainalaisuuksiin. Olemme tehneet itsenäisiä ratkaisuja oman tulevaisuutemme turvaamiseksi ja menestyksemme takaamiseksi.

Tämä on osaltani viimeinen pääjohtajan katsaus jättäessäni Finnairin vetovastuun seuraajalleni Jukka Hienoselle ja siirtyessäni eläkkeelle. Lähten Finnairista hyvällä, joskin haikkealla mielellä. Haluan kiittää osakkeenomistajia luottamuksesta Finnairia kohtaan epävarmoissakin oloissa. Samalla kiitän yhtiön henkilöstöä kestävyydestä suurten muutosten keskellä.

Keijo Suila

Pääjohtaja

Pääjohtaja Keijo Suila jäi eläkkeelle 31.12.2005.

UUDEN TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS



Jukka Hienonen aloitti Finnairin toimitusjohtajana 1.1.2006.

ARVOISA OSAKKEENOMISTAJA

Finnairille vuosi 2005 oli menestyksellinen. Pääjohtaja Keijo Suilan jäädessä eläkkeelle vuoden päättyessä haluan sekä finnairilaisten että osakkeenomistajien puolesta kiittää häntä pitkäjänteisestä ja vaikeissa olosuhteissa suoritetusta erinomaisesta työstä. Finnair on tänään lentoyhtiöiden kärkeä niin taloudellisten kuin toiminnallisten tunnuslukujen valossa.

Kilpailu lentoliikenteessä jatkuu kovana. Alalla on edelleen runsaasti ylikapasiteettia, jonka tasapainottuminen on ehdoton edellytys toimialan maailmanlaajuiselle elpymiselle. Polttoaineen hinnan

kolme vuotta jatkunut nousu ja lentolippujen alenevat hinnat muodostavat lentoyhtiöille visaisen yhtälön. Finnair on päättänyt selviytyä voittajana.

Haemme kasvua sieltä, missä siihen on kannattavasti edellytyksiä. Aasian ja Euroopan välisen liikenteen ennustetaan kasvavan noin seitsemän prosenttia vuodessa pitkälle tulevaisuuteen. Finnairin Aasian-liikenne kasvaa jo nyt tuplasti nopeammin ja markkinaosuutemme idän markkinoilla on nousussa.

Finnairin lentoliikenteen solmukohta Helsinki-Vantaan lentoasemalla sijaitsee erinomaisessa paikassa. Lyhin reitti Euroopasta

Aasiaan kulkee Suomen yli ja Helsinki on ensimmäinen EU-pääkaupunki Aasiasta Eurooppaan lennettäessä. Finnairin tarjoama lähes 50 kansainvälisen kohteen reittiverkosto on erinomainen niille matkustajille, joiden lähtö- ja määräpaikan välillä ei ole suoraa yhteyttä. Ruuhkaton kenttä takaa nopeat koneenvaihdot ja sijaintimme varmistaa lyhimmän mahdollisen lentoajan.

Finnairin tase on vahva ja olemme nettovelaton yhtiö. Olemme viemässä läpi laajaa investointiohjelmaa, jolla Finnairin reittiliikenteen laivasto on jo vuonna 2006 Euroopan nykyaikaisin. Lähi-vuosina uudistamme kaukoliikenteen laivastomme. Lennämme pian reittiliikenteessä kahdella konetyypillä: moderneilla lyhyen kantaman Embraer-koneilla sekä keskipitkän ja pitkän kantaman Airbus-laivastolla. Koneidemme polttoainetalous on kilpailukykyinen ja päästöt ympäristöön pienimmät mahdolliset.

Tulevaisuuden Finnair haluaa säilyttää asemansa Euroopan täsmällisimpänä lentoyhtiönä. Lentoliikenteessä turvallisuus on kaiken toiminnan perusta ja sen suhteen emme tee kompromisseja. Finnair-palvelu on alan ehdotonta kärkeä. Pidämme erinomaista huolta asiakkaistamme jatkossakin sekä tarjoamme kilpailijoitamme parempia tuotteita niin liikematkustukseen kuin vapaa-aikaankin.

Omistajillemme haluamme tarjota vastuullisesti hoidetun ja tuloskunnostaan huolehtivan yhtiön, jolla on vahva osaaminen ja luottamusta herättävä tapa toimia. Finnair on yksi Suomen kiinnostavimmista työnantajista ja me finnairilaiset olemme vilpittömän ylpeitä yrityksestämme.

Olen saanut johdettavakseni hyväkuntoisen yhtiön ja edessämme on haastava markkinatilanne. Lentoliikenne on dynaaminen, kiehtova ja globalisaatiossa kasvava toimiala. Kilpailussa mikään ei tule lahjaksi, vaan tulokset on ansaittava työllä, osaamisella ja luottamuksella. Haluamme kehittää Finnairia vahvana kansainvälisenä yrityksenä, jolla on juuret Suomessa ja lonkerot kaukana maailman ääriä. Viemme asiakkaamme sinne – ja illaksi kotiin!

Jukka Hienonen
Toimitusjohtaja



BRÄNDI TURVAA TULEVAISUUDEN

Finnair on yli 80 vuotta ollut keskeinen osa suomalaista yhteiskuntaa. Vuosikymmenten kokemuksen myötä ansaittu luottamus on vankka pohja niille faktoille ja mielikuville, jotka kiteytyvät Finnairin brändiin. Finnair-brändin perusarvot ovat turvallisuus, suomalaisuus, raikkaus ja kehittyvä.

Jokaisen brändin tavoin myös Finnairin brändi lepää kolmella peruspiilarilla: tunnettuus, arvostus ja merkitys. Vahva brändi erottelee yhtiön kilpailijoistaan ja on kiinteästi sidoksissa sen tulokseen ja tulevaisuuden kilpailukykyyn.

Brändin kehittäminen on pitkäjänteistä ja johdonmukaista työtä, johon osallistuu jokainen finnairilainen.

– Asiakaskohtaukset luovat jatkuvasti miljoonia totuuden hetkiä, joissa toiminta ei voi olla vain ulkoa opeteltua hokemaa. Brändin arvot täytyy sisäistää, jolloin sen mukainen toimintakin tulee selkäytimestä, sanoo kaupallisen ryhmän johtaja Mika Perho.

– Syksyllä 2005 tehty brändiuudistus on evoluutiota, suurin uudistustyö tehtiin jo 1999. Nyt ei puututtu perusasioihin vaan tarkistettiin, että brändin arvot vastaavat nykyistä markkinatilannettamme ja muuttuvaa toimintaympäristöämme. Brändi on oikeastaan jatkuva, liikkeessä oleva prosessi, Perho tuumii.

YLVÄÄSTI KOHTI VISIOTA

”Pohjolan paras, eturivin eurooppalainen” on visio, jota toteutetaan strategian, yrityksen sisäisten arvojen sekä brändin voimin. Yrityksen arvot ohjaavat sisäistä toimintaa, brändin arvot ulkoista.

– Brändiarvot ovat yrityksen tahtotila. On tärkeää asettaa tavoitteita ja toimia kaikessa niiden toteuttamiseksi, Perho summaa.

Sisäisesti tehokkaat ja toimivat prosessit, tilanteiden ennakoiminen sekä kilpailukykyinen hinta-laatusuhde rakentavat Finnairin brändiä päivittäin. Finnairin brändi ei ole syntynyt minimisuorituksesta vaan legendaarisista tarinoista, joissa on kyetty ylittämään sekä omat että asiakkaan odotukset.

Brändi näyttää voimansa, kun asiakas haluaa lentää nimenomaan Finnairilla. Vahva brändi auttaa kestäämään vaikeita aikoja. Pitkäikäinen ja kestävä brändi edellyttää laadun jatkuvaa valvomista.

– Finnairin brändiä seurataan erilaisten mittareiden ja tutkimusten avulla. Myös tuotteiden hintataso kertoo brändistä, Perho sanoo.

Asiakkaiden arvostama brändi luo kestävä pohjan tulevaisuuden kasvulle, lisää myyntiä pitkällä tähtäimellä ja edesauttaa toiminnan

kehittymistä. Finnairin brändin kaikki ulottuvuudet ovat läsnä jokaisessa asiakaskohtauksessa.

Brändi on tiedon, mielikuvien ja kokemuksen summa. Brändiä ei rakenneta yksin mainonnalla vaan kokonaisuus on tärkeä. Asiakkaan kokemus on erityisen merkittävä, sillä palvelutapahtumassa odotukset ja mielikuvat kohtaavat todellisuuden.



FINNAIRIN BRÄNDIN ARVOT

- turvallisuus
- suomalaisuus
- raikkaus
- kehittyvä



Osaka, Hep 5 -ostoskeskus, 15.8.2005 kello 14.35. Osaka on yksi Japanin vanhimmista kaupungeista ja kaupunki onkin pullollaan historiallisia nähtävyyksiä. Uudempi nähtävyys on nuorten suosima Hep 5 -ostoskeskus.



1. TIESITKÖ?

Kiina on maailman kuudenneksi suurin talousmahti ja ohittaa nykyisellä kasvuvauhdilla USA:n noin 30–40 vuodessa. Maa on maailman kolmanneksi suurin tuoja ja viejä Yhdysvaltojen ja Saksan jälkeen.

Lähde: EK



FINNAIR TÄNÄÄN JA TULEVAISUUDESSA

FINNAIR TÄNÄÄN

Finnair on vahvasti kasvun valtavyöllä. Kannattavaa kasvua on tukenut strategian mukainen ja määrätietoinen kustannusten hallinta ja tuottavuuden parantuminen. Tärkeänä kehityksen veturina on ollut voimakkaasti kasvava Aasian-liikenne. Finnair tarjoaa suurimman tien Euroopasta useaan kohteeseen Aasiassa.

Finnair on oikeiden valintojen ja määrätietoisien työn tuloksena saavuttanut aseman yhtenä Euroopan johtavista lentoyhtiöistä. Laadukas ja toimiva reittiverkosto, mukava ja täsmällinen matkustaminen sekä ystävällinen ja asiantunteva palvelu ovat arvoja, joihin Finnair usein yhdistetään. Sinivalkoiset siivet ovat vuodesta 1923 toimineet sillanrakentajana Suomen ja muun maailman välillä.

Finnair työllistää tänään runsaat 9 000 henkeä. Konsernissa on, Aero ja FlyNordic mukaan lukien, 70 koneen laivasto. Laivastoa on uusittu suunnitelmallisesti vuosituhannen vaihteen jälkeen Airbus A320 -sarjan ja Embraer 170/190 -sarjan koneilla. Kalusto on Euroopan nykyaikaisin. Vuonna 2005 näillä koneilla kuljetettiin yhteensä runsaat kahdeksan miljoonaa asiakasta yli 200 000 lentotunnin aikana. Matkustajakäyttöaste oli 73 prosenttia. Lentojen täsmällisyydessä Finnair on vuodesta toiseen ollut Euroopan ykkönen.

Finnair on kokoaan merkittävämpi toimija, osaava ilmailualan kehittäjä ja edelläkävijä. Finnairin edustajat ovat aktiivisia jäseniä kansainvälisissä ilmailualan foorumeissa. Esimerkiksi ilmailun turvallisuutta kehittävässä elimessä Finnairin asiantuntemus on vahvasti edustettuna. Myös kestävä matkailun toimintamalleja kehittävässä YK-vetoisessa hankkeessa Finnairin tytäryhtiö Aurinkomatkat on aktiivisena jäsenenä.

FINNAIR TULEVAISUUDESSA

Finnairin tavoitteena on olla Pohjolan paras ja eturivin eurooppalainen matkustamiseen liittyvien palvelujen tuottaja.

Finnairin strategia on osoittanut toimivuutensa menneinä vuosina. Terve talous ja kestävä kilpailukyky pengertävät tietä tulevaisuuteen.

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.

Aasian ja Euroopan välinen matkustus lisääntyy seitsemän prosentin vuositahdilla. Finnairin Aasian-liikenteen matkustajamäärä kasvaa kaksin verroin ripeämmin. Kasvavaan kysyntään vastataan lisäämällä laajarunkokalustoa ja uusia reittejä. Finnair avaa joka vuosi yhdestä kahteen uutta reittiä Aasian-verkostoonsa ja kasvattaa vuorotiheyttä nykyisiin kohteisiinsa. Näin Aasian ja Pohjois-Euroopan yhdistävä nykyajan silkkitie vahvistuu harkituin askelin.

Finnair ja Helsinki tarjoavat nopeimman reitin Aasian ja Euroopan välillä, mikä on poikkeuksellinen kilpailuvaltti lentoliikenteen yhä kirstyvässä kilpailussa.

”Pohjolan paras, eturivin eurooppalainen” on Finnairin visio, joka ohjaa Finnairin toimintaa.

FINNAIRIN LIKETOIMINNAN TAVOITTEENA ON KESTÄVÄ, KANNATTAVA KASVU



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

Liiketoiminnan menestymisen kannalta keskeisiä kilpailutekijöitä ovat nykyaikainen ja tehokas kalusto, luotettavat ja kustannustehokkaat lentotoiminnan tukipalvelut, kustannuskuri sekä ympäristömyötäisyys. Finnair pyrkii luomaan alan kiinnostavimpia tuotteita ja palveluita.

AY087 lähtee

Osana kasvuaan ja laajentumistaan Aasian-liikenteessä Finnair avasi 4. syyskuuta 2005 reitin Kantoniin Kiinassa. Finnair lentää Helsingistä Kantoniin tiistaisin, perjantaisin ja sunnuntaisin. Kantonista Helsinkiin lennetään maanantaisin, keskiviikkoisin ja lauantaisin. Esimerkkilentomme AY087 lähti Helsingistä 22.11. kello 17.00 saapuakseen 9 tunnin ja 20 minuutin lennon jälkeen Kantoniin seuraavana aamuna.

A. LAIVASTO

Taloudellisesti terveenä yhtiönä Finnair on viime vuosien aikana pystynyt uudistamaan lentokalustoaan ripeässä tahdissa. Moderni kalusto on kustannustehokas ja ympäristömyötäinen. Finnairin uudistettu laivasto on nykyaikaisuudessaan sekä Euroopan että maailman mittakaavassa huippuluokkaa ja varmistaa tulevaisuuden kilpailukykyä.

Syyskuussa Finnair vastaanotti ensimmäisten lentoyhtiöiden joukossa brasilialaisvalmisteisen 76-paikkaisen Embraer 170 -koneen. Kahden vuoden aikana Finnairille toimitetaan kaikkiaan 16 Embraer-konetta.

Vuonna 2004 Finnair sai päätökseen Airbus-laivastouudistuksen. Airbus A320 -sarjan ja Embraer-koneet korvaavat Boeing MD-80 -koneet, jotka poistuvat laivastosta kesään 2006 mennessä.

Joulukuussa 2005 Finnair kertoi uudistavansa kaukoliikenneläivastonsa vuoteen 2012 mennessä. Hyvin palvelleet Boeing MD 11 -sarjan koneet väistyvät silloin ja tilalle hankitaan Airbus A340- ja A350 -sarjan laajarunkokoneet, joista ensimmäinen liittyy laivastoon jo vuonna 2006.

AY087

AY087 lennettiin viimeisimmäksi hankitulla Boeing MD-11 -koneella, jonka rekisteritunnus on OH-LGG. MD-11 soveltuu hyvin Aasian-liikenteeseen, sillä se voi kuljettaa 300 matkustajaa ja jopa 25 000 kiloa rahtia. Rahti on tärkeä osa Finnairin Aasian-strategiaa.

OH-LGG kuljetti 243 matkustajaa ja heidän matkatavaransa sekä 23 600 kiloa rahtia. Matkustajakäyttöaste oli 86 prosenttia. Keskimääräinen matkustajakäyttöaste Aasian-liikenteessä on 80 prosenttia.

B. TUOTEPAREMMUUS

Finnairin on joka tilanteessa pystyttävä tarjoamaan asiakkailleen kilpailukykyisiä tuotteita ja palveluita. Tuote- ja palvelukokonaisuus rakentuu lukuisista toisistaan riippuvaisista tekijöistä. Asiakkaan kannalta matkustuskokemus alkaa yleensä jo matkan varaamisesta ja päättyy mukavaan ja aikataulunmukaiseen perille saapumiseen. Väliin mahtuu esimerkiksi Finnairin e-palveluiden käyttäminen,

lounge-palveluiden hyödyntäminen, ja tietenkin nauttiminen itse lennosta ateria-, juoma- ja viihdepalveluihin.

AY087

Tuoteparemmuuden tulos on tyytyväinen ja uskollinen asiakas. Finnairin tarjoamat palvelut ja reitit ovat osoittaneet toimivuutensa. Tästä on osoituksena jatkuvasti kasvavat matkustajamäärät ja markkinaosuudet. Helsinki on sujuva portti Euroopan ja Aasian välillä. Finnair on luonnollinen ja paras valinta yhä useammalle matkustajalle.

C. REITTISUUNNITTELU

Finnair on määrätietoisesti kasvattanut Aasian-lentojensa määrää vuodesta 1999. Finnairilla on yli 80 viikoittaista lentovuoroa Aasian ja Euroopan välillä. Helsinki-gatewayn ansiosta reittipareja on moninkertainen määrä. Finnair on jatkossakin ensimmäisten joukossa avaamassa uusia kilpailukykyisiä reittejä voimakkaasti kasvaville Aasian markkinoille.

AY087

Kantoniin lennetään kolme kertaa viikossa. Kanton sijaitsee Helmi-jokisuistossa, joka on yksi Kiinan suurimmista teollisuusalueista. Alueella asuu 40 miljoonaa ihmistä ja sen kautta kulkee kolmannes Kiinan viennistä. Finnair avasi ensimmäisten lentoyhtiöiden joukossa yhteydet Euroopan ja Kantonin välillä.

D. POLTTOAINE

Kallistuneen lentopetrolin vuoksi rajusti kasvaneet polttoainekustannukset vaikuttavat merkittävästi Finnairin kannattavuuteen. Vuoden 2005 aikana Finnairin polttoainekustannukset nousivat vajaaseen 300 miljoonaan euroon, mikä on 15 prosenttia yhtiön liikevaihdosta. Polttoainekustannukset kasvavat lähitulevaisuudessa hintasuojauksista huolimatta.

AY087

Lennoillaan Helsingistä Kantoniin Boeing MD-11 kuluttaa 87 tonnia polttoainetta, jonka arvo on 47 850 euroa. Finnairin joulukuussa 2005 tilaamat ja vuonna 2011 liikenteeseen tulevat Airbus A350-koneet kuluttavat kolmanneksen vähemmän polttoainetta kuin MD-11-koneet.

E. FINNAIR-BRÄNDI

Finnair on yksi maailman vanhimmista lentoyhtiöistä. Perustamisestaan lähtien Finnair on opittu tuntemaan laadukkaana, sinivalkoisena lentoyhtiönä. Turvallisuus, suomalaisuus, raikkaus ja kehitys ovat ainutlaatuisia vahvuuksia, joita asiakkaat arvostavat ja jotka ovat läsnä jokaisessa asiakaskohtaamisessa. Ne ovat Finnair-brändin peruspilarit, jotka osaltansa luovat myyntiä ja tavoitteeksi asetettua kasvua.

AY087

Astuessaan Kantonin-koneeseen matkustaja aistii matkustamon valoisuuden ja raikkautta. Ystävällinen ja osaava henkilökunta toivottaa hänet tervetulleeksi. Uudistettu business-luokka vuodeistumiseen tekee matkustuksesta nautinnon. Lennonaikaiset palvelut ja ateriakokonaisuudet vastaavat sitä vahvaa Finnair-mielikuvaa, jonka asiakas on kohdannut Finnairin mainonnassa ja palvelulupauksissa.

F. TEHOKKAAT TUKIPALVELUT

Tehokkaat ja laadukkaat tukipalvelut ovat keskeisiä tekijöitä menestyvän lentoyhtiön palveluketjussa. Laadukas ja mielihyvää tuottava catering on osa Finnair-brändiä, osaava huolto- ja tekniikkapalvelu pitää lentokoneet huippukunnossa ja tehokkaassa käytössä. Joustavien maapalvelujen ansiosta lennot pysyvät aikataulussa ja matkustajat tyytyväisinä kiireisinäkin aikoina.

AY087

Helsinki-Kanton -reitillä tarjoillaan 486 ruoka-annosta, 750 kupia kahvia ja 1 500 juoma-annosta. Finnairin catering on vuosien varrella jatkuvasti ollut kansainvälisissä vertailuissa kärkikastissa. Finnair on laajalti tunnettu muun muassa erinomaisesta viinivalikoimastaan. Jokainen tarjoiltu annos ja juoma on osa Finnair-brändin luomista.

Tehokkaan ja asiantuntevan huollon johdosta OH-LGG lentää keskimäärin 15 tuntia vuorokaudessa. Jokaista lentotuntia kohden OH-LGG:n huoltoon käytetään kymmenen henkilötyötuntia. Lentokone tarkastetaan ennen jokaista lentoa. Eriasteisia perusteellisempia huoltoja tehdään kuukauden, puolentoista vuoden ja viiden vuoden välein. Perusteellisimmassa huollossa tarkastetaan jokainen lentokoneen osa.

**G. HENKILÖSTÖ**

Ammattitaitoinen, motivoitunut ja työhönsä sitoutunut henkilöstö on Finnairin arvokasta pääomaa. Yhtiön palveluksessa on runsaat 9 000 henkilöä, joista lentävää henkilökuntaa on 2 150: 650 lentäjää ja 1 500 matkustamohenkilöstöön kuuluvaa.

Jokaisella työntekijällä on keskeinen rooli asiakastytytyvyyden tuottamisessa, Finnair-brändin rakentamisessa ja turvallisuuden varmistamisessa. Finnair huolehtii aktiivisesti henkilöstön työtyytyväisyydestä sekä osaamisen kehittämisestä nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä.

AY087

Helsinki-Kanton -lennon suunnitteluun, myyntiin, asiakaspalveluun ja muihin käytännön tehtäviin osallistuu satoja ihmisiä. Ammattitaito ja tunnollinen työnteko ovat ratkaisevia tekijöitä palveluketjun toimivuudessa. Asiakkaalle näkyvin osa on matkustamohenkilökunta, jonka määrä Kantonin-lennolla on 12. Heistä kaksi on syntyperäisiä kiinalaisia, jotta myös suurinta asiakasryhmää voidaan palvella sen omalla äidinkielellä.



Osaka, Dotonbori, 15.8.2005 kello 20.00. Osaka on yksi Japanin suurimmista kaupungeista ja läntisen Japanin merkittävin talous- ja kulttuurikeskus. Osakan satama-alue on ollut talousalueen portti maailmaan jo yli 1 400 vuoden ajan.



2. TIESITKÖ?

Viime vuonna kansainväliset suuret yhtiöt perustivat Kiinaan 700 uutta tutkimus- ja tuotekehityskeskusta. Kiina nousee lähivuosina maailman suurimmaksi elektroniikan ja informaatiotuotteiden valmistajaksi.

Lähde: EK



UUSI SILKKITIE JOHTI ENNÄTYKSELLISEEN VUOTEEN

Lentoreittien suunnittelu, aikatauluttaminen ja konevalinnat edellyttävät pitkäjänteistä työtä. Finnairissa kokonaisuuden hallinta on onnistunut; yhtiön reittiliikenne kasvoi vuonna 2005 kymmenen prosenttia. Finnair konsernin 8,5 miljoonasta matkustajasta Reittiliikenteen osuus oli ennätyskelliset seitsemän miljoonaa.

Suurin menestystekijä on Finnairin toimiva Aasian-strategia. Idän kasvavat markkinat lisäävät Finnairin Aasian-liikennettä merkittävästi myös jatkossa. Tytäryhtiöt Aero ja FlyNordic tuovat kasvua Itämeren alueella ja Pohjoismaissa.

Finnair Reittiliikenne vastaa säännöllisestä matkustaja- ja rahtiliikenteestä sekä matkustajapalvelusta lentokoneissa. Yksikön tehtäviin kuuluvat myös reittiverkoston suunnittelu, laivastonhallinta sekä yhteistyö muiden lentoyhtiöiden kanssa. Konsernin suurimpana liiketoiminta-alueena Reittiliikenne kattaa Finnairin liikevaihdosta 80 prosenttia.

Reittiliikenteellä on yli 60 kohdetta kotimaassa ja maailmalla. Puolet tuotoista tulee Euroopan-liikenteestä, kotimaan liikenne edustaa viidennestä. Aasian-liikenteen osuus reittiliikenteen matkustaja- ja rahdituotoista vuonna 2005 oli neljäsosa. Matkustus Aasian ja Euroopan välillä lisääntyy jatkuvasti; valtava maanosa tarjoaa Finnairille huikean kasvupotentiaalin.

Vuotta 2005 leimasi Reittiliikenteessä vahva liikenteen ja liikevaihdon kasvu. Aasian-liikenne laajeni Kantoniin, jonne Finnairin lisäksi lentää vain kaksi muuta eurooppalaista lentoyhtiötä. Loppuvuodesta 2005 tehtiin päätös 12 uuden Airbus-laajarakon koneen hankinnasta. Merkittävä muutos Finnairin laivastossa oli myös ensimmäisten Embraer-koneiden käyttöönotto syksyllä 2005.

ETURIVIN EUROOPPALAINEN

Lentomatkustuksen suosio jatkoi nousuaan vuonna 2005, mikä loi luottamusta alan tulevaisuuteen. Lentoliikenteen ylikapasiteetista johtuva hintakilpailu on edelleen jatkunut kiivaana. Suurin haaste kannattavuudelle vuoden 2005 aikana aiheutui kuitenkin polttoaineen rajusta kallistumisesta.

Finnairin kilpailukyky oli kansainvälisestäkin mitattuna huippuluokkaa. Reittiliikenteen kannattavuutta on parannettu alentamalla yksikkökustannuksia. Sen lisäksi Finnairin lentolippujen keskihinnat nousivat hieman usean laskevan vuoden jälkeen.

Vuoden 2005 aikana Finnair kirjoitti matkustajaennätykset uusiksi. Reittiliikenteen kysyntä myydyissä henkilökilometreissä kasvoi vuonna

2005 kymmenen prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 2,6 prosenttiyksikköä. Kehitys oli yli eurooppalaisten lentoyhtiöiden keskiarvon.

REITTISTRATEGIA PUREE

Finnairin valitsema reittiliikenteen strategia näytti iskukykyä myös vuonna 2005. Erityisesti Aasian ja lähialueiden kasvustrategiat ovat osoittautuneet onnistuneiksi. Suomalaisen ja kansainvälisten yritysten jatkuvasti lisääntyvät panostukset Aasiassa ovat vahvistaneet kysyntää.

Finnairilla on ainutlaatuinen asema eurooppalaisiin kilpailijoihinsa nähden, sillä se tarjoaa lyhyimmät ja nopeimmat yhteydet Aasian ja Euroopan välillä. Helsingin kautta on suurin tie Kaakkois-Aasiaan, kuten Kiinaan ja Japaniin. Laajan kohdetarjonnan sekä yhteen sovitettujen aikataulujen ansiosta Helsinki-Vantaan lentoasema on luonteva välitappi jatkoyhteyksille Aasian ja Euroopan välillä.

Aasian ja Euroopan välillä tehdään jo lähes 30 miljoonaa matkaa vuosittain, määrä kasvaa seitsemän prosentin vuosivauhtia. Finnairin Aasian-reittiliikenteen henkilökilometritarjonta vuonna 2005 kasvoi 15,5 % ja kysyntä nousi 16,8 %. Finnair on saavuttanut merkittävän markkinaosuuden lentämillään reiteillä. Aasian matkailumarkkinoilla

FINNAIR REITTIKLIKENNE:

- Finnair Reittiliikenne
- Aero Airlines AS
- Nordic Airlin Holding AB/FlyNordic
- Finnair Cargo Oy
- Finnair Aircraft Finance Oy



Kuva: Exel/Mikko Harma

SAUVAKÄVELYÄ KIINALAISILLE

Suomalainen Exel on komposiittisia urheiluvälineitä ja teollisuusprofileja valmistava teknologiayritys, jonka tunnetuimpia tuotteita ovat Nordic Walker® -kävelysauvat, hiihtosauvat ja salibandy-mailat.

Exel laajentaa toimintaansa entisestään ja tähyää nyt Aasian markkinoille, missä on valtava kasvupotentiaali. Etelä-Kiinaan on suunnitteilla tehdas, joka tulee tuottamaan sekä teollisia kuituprofileja kansainvälisille asiakkaille että kävelysauvoja ensisijaisesti paikallisille kuluttajille.

Kiinan Urheilulääketieteen Instituutin (China Institute of Sports Science) kanssa aloitetun yhteistyön tavoitteena on myydä Exelin tuotteita maassa. Yhtiö on lisäksi yksinoikeudella Kiinan kansainvälisen hiihtoliiton sauvatoimittaja. Myös Japanissa on Exelin kävelysauvoille orastavat markkinat.

Exelin kunnianhimoisena tavoitteena on saada kiinalaiset innostumaan sauvakävelystä.

– Mikäli vain yksi prosentti kiinalaisista ottaisi sauvakävelyn omaksi liikuntamuodokseen, se yli kaksinkertaistaisi lajin harrastajamäärän maailmassa, Exelin Sport-liiketoiminnan johtaja Aki Karihtala sanoo.

Finnairin kattava Aasian reittiverkosto suorine lentoineen palvelee osaltaan Exelin laajentumishanketta.

kasvulle on vielä runsaasti tilaa. Finnair jatkaa tulevina vuosina määrätietoisesti Aasian-reittiverkoston vahvistamista lisäämällä vuoroja nykyisiin kohteisiin ja avaamalla vuosittain yhdestä kahteen uutta reittiä.

Tällä hetkellä Finnairin Aasian reittikohteet ovat Kiinassa Peking, Kanton, Shanghai ja Hongkong sekä Japanissa Tokio ja Osaka. Lisäksi Finnair lentää Bangkokiin ja Singaporeen. Kesällä 2006 avautuu Nagoyaan kolmas Japanin reitti ja marraskuussa Finnair aloittaa suorat reittilennot Intian pääkaupunkiin Delhiin. Intia on Kiinan lisäksi yksi nopeimmin kasvavista liike- ja vapaa-ajan matkakohteista.

UUSIA AIRBUS-KONEITA AASIAN-REITEILLE

Aasian-liikenteen voimakkaan kasvun vuoksi Finnair hankkii 12 uutta Airbus-laajarunkokonetta kaukoliikennelaivastoonsa. Koneista yhdeksän on A350-mallia ja kolme A340-mallia. A350 on täysin uusi koneentyyppi, joka saadaan Finnairiin liikenteeseen vuonna 2011. Nykyiset Boeing MD-11 -koneet poistuvat Finnairin laivastosta kevääseen 2012 mennessä. A340-koneet saapuvat jo vuosina 2007–2008 palvelemaan vilkasta Aasian-liikennettä.

Airbus-koneiden hankinta on Finnairin historian mittavin laivastouudistus ja kuvastaa Finnairin luottamusta ja sitoutumista Aasian-kasvustrategiaan.

Finnair on uudistanut viimeisen kuuden vuoden aikana yli puolet laivastostaan. Finnair Reittiliikenteen käytössä oleva lentokalusto onkin yksi Euroopan nykyaikaisimmista, mikä lisää huomattavasti sekä matkustusmukavuutta että koneiden taloudellisuutta ja ympäristömyönteisyyttä. Esimerkiksi A350-900 kuluttaa kolmanneksen vähemmän polttoainetta matkustajaa kohden kuin sen edeltäjä Boeing MD-11.

Laivaston selkeys alentaa huolto- ja liikennöintikustannuksia. Esimerkiksi samat miehistöt voivat lentää sekä kaukoliikenteen että Euroopan lentoja. Huoltovalmiudet voidaan samalla rajata vähempiin koneentyyppiin.

Vuonna 2012 Finnair Reittiliikenteellä on käytössä ainoastaan kolmea koneentyyppiä. Kaukoliikenteessä palvelevat laajarunkoiset Airbus-koneet. Euroopan ja kotimaan liikenteen laivasto koostuu kapearunkoisista Airbus A320 -perheen koneista ja Embraer 170/190 -lentokoneista.

EMBRAER-AIKAKAUSI ALKOI

Brasilialaiset Embraer-koneet laskeutuivat Finnairin laivastoon syksyllä 2005. Finnair päätti kahdentoista Embraer-koneen hankinnasta keväällä 2004 ja syksyllä 2005 tilattiin neljä lisäkoneetta. Koneista ensimmäiset neljä otettiin liikenteeseen vuoden 2005 loppuun mennessä. Finnairilla on syksyyn 2007 mennessä yhteensä kuusitoista Embraer-perheen konetta. Lisäksi Finnairilla on tilausvaraukset vielä neljään koneeseen. Tilatuista koneista kymmenen on 76-paikkaisia Embraer 170 -koneita ja kuusi isompaa satapaikkaista 190-mallia.

Embraerin ensimmäinen reittilento oli 1.10.2005 Helsingistä Osloon. Tämän vuoden aikana koneella lennetään useaan kotimaan kohteeseen sekä Euroopassa muun muassa Tukholmaan, Osloon ja Hampuriin. Uusia Embraer-kohteina vuonna 2006 avataan Krakova ja Geneve.

Embraer-koneet edustavat uusinta ilmailuteknologiaa. Kone on käyttökustannuksiltaan edullinen, sillä se kuluttaa vähemmän polttoainetta kuin vanhemmat koneetyypit. Myös ympäristöystävällisyydessä saavutetaan edistystä, koska Embraerin hiilidioksidi- ja typpioksidipäästöt ovat muihin koneentyyppiin verrattuna matalat. Matkustusmukavuudeltaan Embraer-koneet ovat isompien matkustajakoneiden luokkaa.

Uusia koneita käytetään reiteillä, joilla kysyntä ei edellytä suuremman kaluston käyttöä. Alle satapaikkainen kone mahdollistaa myös uusien reittien avaamisen kannattavasti. Aasian-lentojen matkustajille voidaan nyt tarjota jatko yhteyksiä uusiin Euroopankohteisiin. Embraer-koneet korvaavat jo kesään 2006 mennessä Boeing MD-80 -laivaston Finnairin liikenteessä.

MATKUSTUSMUKAVUUS HUIPPUTASOA

Lentoyhtiöiden välisessä vertailussa Finnairin palvelu on kärkiluokkaa. Finnair kerää asiakkailtaan järjestelmällisesti palautetta kehittääkseen palveluaan.

Myös korkeatasoinen matkustamopalvelu on keskeinen osa Finnairin brändiä ja tuoteparemmuutta. Sen vuoksi Finnairin lennoilla on laadukkaat, lennon pituuden mukaan mitoitettut ateriat ja juomatarjoilut. Lennonaikainen palvelu on Finnairille tärkeä kilpailutekijä. Finnair on ollut jo useita vuosia Euroopan täsmällisin ja vähiten lento-

REITTILIIKENTEEN MATKUSTAJA- JA RAHTITUOTTOJEN JAKAUMA



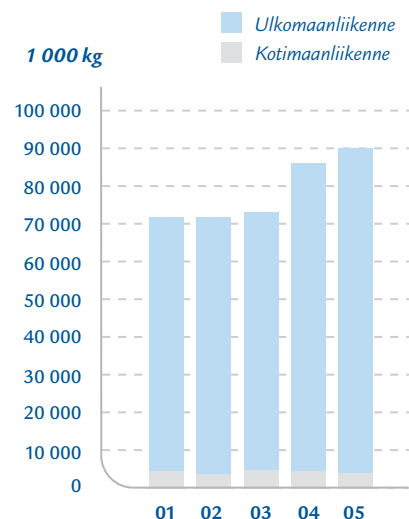
REITTILIIKENTEEN MATKUSTAJAMYNNIN JAKAUMA



RAHTITUOTOT 2005



RAHTIMÄÄRÄT



ja peruuttanut lentoyhtiö. Tämä on tutkitusti yksi asiakkaiden eniten arvostamista laatutekijöistä.

Talvella 2006 uusitaan Finnairin kaikkien laajarunkokoneiden bisnesluokan istuimet.

Sähköisten palveluiden kehittyminen on parantanut kuluttajien matka-asioinnin joustavuutta ja tuonut samalla kustannussäästöjä lentoyhtiölle. Selvästi yli puolet Finnairin Suomessa myymistä lentolipuista myydään internetin kautta. Valtaosa Finnairin reittiliikenteen matkustajista, kotimaassa yli 90 prosenttia, käyttää e-lippua.

FLYNORDIC JA AERO TÄYDENTÄVÄT KOKONAISUUTTA

Finnair-konserniin kuuluva halpalentoyhtiö FlyNordic vahvisti asemiaan skandinaavisilla markkinoilla vuoden 2005 aikana. Yksi FlyNordicin tärkeimmistä kilpailueduista on kohdekaupunkien päälentokenttien käyttäminen. Myös lentovaraus- ja liitännäispalveluiden helppokäyttöisyys on olennainen osa konseptia, joka on houkutelut lennoille runsaasti myös liikematkustajia.

FlyNordicin toiminta kasvoi vuonna 2005 uusiin ennätyslukemiin: yhtiön lennoilla kuljetettiin vuoden aikana yhteensä 1,2 miljoonaa matkustajaa, mikä on 62 prosenttia enemmän kuin edellisvuonna. FlyNordic lentää yhteistyössä Sterling- ja Norwegian Airshuttle -lentoyhtiöiden kanssa yhteensä 21 kohteeseen.

Etelä-Suomen ja Baltian liikenteeseen keskittynyt virolainen Aero saavutti

myös ennätyslukemat vuoden 2005 aikana, kun Finnair siirsi Etelä-Suomen liikenteensä Aeron hoidettavaksi. Kansainvälisessä liikenteessä Aero liikennöi Helsinki-Tallinna-reitin lisäksi Helsingistä Riikaan ja Vilnaan sekä kesäkaudella Kuresaareen Viron Saarenmaalle. Matkustajien kokonaismäärä oli 760 000.

RAHTI KULKEE MODERNILLA SILKKITIELLÄ

Finnair Cargon tarjoamat logistiikkapalvelut perustuvat pääosin Finnairin reittiliikenteen koneiden rahtikapasiteetin myyntiin. Rahti kulkee pääasiassa laajarunkoisissa Boeing MD-11 -koneissa, joihin mahtuu matkustajakuorman lisäksi 25 tonnia rahtia. Lisäksi yhtiö vuokraa rahtikonekapasiteettia asiakkaiden tarpeen mukaan ja toimii Helsingin rahtiterminaalin operaattorina.

Finnair Cargolla on rahtiyhteydet yli 30 maahan. Olennainen osa yhtiön strategiaa on keskittyä niin sanotun Helsinki Gatewayn kehittämiseen; kaikki yhtiön kaukoliikenteen rahti kulkee Helsingin terminaalien kautta. Yli puolet laajarunkokoneissa kulkevasta rahdista on transit-rahtia, joka jatkaa Helsingin kautta muualle maailmaan. Uuden tietojärjestelmän käyttöönotto vuoden 2006 aikana tehostaa Finnair Cargon käytäntöjä ja monipuolistaa logistiikkapalveluita.

Euroopan ja Aasian välisen rahtiliikenteen kasvu tarjoaa erittäin lupaavia näkymiä Finnair Cargolle. Esimerkiksi vuonna 2005 Kiinasta lähtevän tavarantoiminnan määrä kasvoi runsaat 30 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Kantonin-reitin avaaminen syyskuussa 2005 on mahdollistanut nopeat yhteydet Kiinan johtavalle teollisuusalueelle.

REITTILIIKENNE NUMERONA 2005

- Lentoja yhteensä: 98 319
- Reittiliikenteen liikevaihto (milj. euroa): 1 408
- Kohteita yhteensä: 64
- Uusia kohteita 2005: 3
- FlyNordicin uudet kohteet 2005: 15
- Aasian liikenteen kasvu: 16,8 %



Kioto, Rautatieasema, 17.8.2005 kello 09.25. Geisha-perinne elää vahvana Japanin entisessä pääkaupungissa. Nuoria geishoja koulutetaan ikivanhojen perinteiden mukaisesti taiteen, musiikinsoiton, laulun, keskustelun ja tapakulttuurin moniosaajiksi.



3. TIESITKÖ?

Kiinan 53 kansallisessa korkean teknologian kehityskeskuksesta toimii noin 40 000 tieteen ja tekniikan kasvuyritystä. Niissä työskentelee yhtä paljon ihmisiä kuin Suomessa on asukkaita.

Lähde: Kiinan suurlähetystö Helsingissä



AKTIIVILOMAT SUOSIOSSA LOMALIIKENTEESSÄ

Aurinkomatkat on alansa markkinajohtaja ja suomalaisen lomamatkailun edelläkävijä. Suomalaisen lomailijoiden hovikuljettaja Finnairin Lomalennot vie vuosittain 700 000 suomalaista ympäri maailmaa, kaupunkikohteista kaukomaiden aurinkorannoille. Näistä puolet on aurinkomatkalaisia. Harraste- ja teemamatkojen suosio kasvaa.

Joka kolmas suomalainen valmismatka on Aurinkomatka. Menestys perustuu korkeaan laatuun ja vahvaan brändiin sekä vuosikymmenien kokemukseen suomalaisten luotettuna matkanjärjestäjänä. Reagointikykyinen organisaatio mahdollistaa tuotantorakenteiden muuttamisen tarpeen vaatiessa. Kun maailmalla tapahtuu yllättäviä asioita, täytyy matkanjärjestäjän kyetä joustaviin ratkaisuihin ja nopeisiin päätöksiin asiakkaan parhaaksi.

Matkustajat ostavat uusia, eksoottisia kohteita ja yhä useammin myös aktiivilomia. Moni kaipaa kuitenkin perinteistä aurinkolomaa ja suosii tuttuja lomakohteita.

KILPAILUKYKY EDELLYTTÄÄ MONIPUOLISUUTTA

Aurinkomatkojen palveluiden kysyntä kasvoi viime vuonna kuutisen prosenttia. Suosiotaan lisäsivät muun muassa Brasilia ja Kuuba, jotka kuuluvat Aurinkomatkojen uutuuskohteisiin. Kaakkois-Aasian suosio on kasvanut tasaisesti ja siellä Aurinkomatkat on monipuolistanut ohjelmaansa. Myös mielenkiinto Balkanin alueen maita kohtaan on lisääntynyt tuntuvasti. Kestosuosikki Bulgarian rinnalle ovat nousseet muun muassa Romania, Kroatia ja Montenegro.

Aurinkomatkoilla on Suomen laajin tuotevalikoima. Tärkein tuote on edelleen rantaloma. Kaukomaiden suosio kasvaa kuitenkin jatkuvasti ja valikoimaan tulee koko ajan uusia matkakohteita. Matkustajien vapaa-ajan kiinnostuksia vastaamaan on luotu joukko aktiivi- ja teemamatkoja, joissa harrastusmahdollisuuksilla on keskeinen rooli. Aurinkomatkojen tuotemerkit SunSki, SunSail ja SunGolf ovat keskittyneet tarjoamaan matkoja tiettyjen harrastealueiden ympärille. Esimerkiksi SunGolf on osoittautunut nopeasti kasvavaksi tuotteeksi.

LUOTETTAVAKSI KASVETAAN VÄHITELLEN

Yli neljän vuosikymmenen kokemuksella hankittu luotettavuus on Aurinkomatkojen tärkeimpiä vahvuuksia. Matkustajat välttävät epävarmuustekijöitä ja tukeutuvat mieluummin turvallisiksi kokemaansa matkanjärjestäjään, joka huolehtii asiakkaistaan kaikissa tilanteissa.

Matkatuotteiden helppo saatavuus on muodostunut yhä olennaisemmaksi kilpailueduksi. Verkkokaupan rooli on matka-alan perinteisten myyntikanavien rinnalla kasvanut tasaisesti. Aurinkomatkojen vuosittaisesta myynnistä tällä hetkellä yli 15 prosenttia tapahtuu verkon kautta.

FINNAIR LOMALENNOT ON SUOMALAISTEN HOVIKULJETTAJA

Finnair Lomalennot tuottaa tilaus- ja lomalentopalveluita lähinnä matkanjärjestäjille. Strategiana on vahvistaa roolia kansainvälisenä lomalento-operaattorina ja käyttää tehokkaasti Finnairin lomaliikennekalustoa.

Finnairilla on seitsemän Boeing 757 -koneen laivasto, jota käytetään pelkästään lomaliikenteen tarpeisiin. Tämän lisäksi on hyödynnetty reittikoneiden kapasiteettia, jolloin on voitu vastata muuttuviin tarpeisiin ja kohdevalikoimaa on voitu laajentaa.

Lomalentojen palvelukonsepteja on kehitetty vastaamaan matkustuskäyttäytymisen uusiin trendeihin. Kiristyneessä kilpailutilanteessa Finnair Lomalennot on kasvattanut lomareittipaikkojen tarjontaa suosittuihin kohteisiin sekä kehittänyt kohdevalikoimaa yhdessä matkanjärjestäjien kanssa. Tulevaisuudessa Lomalennoilla on tavoitteena tarjota räätälöityjä lisäpalveluita Internet-myyntin kautta.

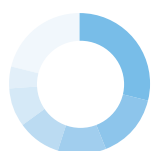
Kesällä 2005 päättyi yhtiön viisivuotinen yhteistyö saksalaisen TUI-ryhmän kanssa. Finnair Lomalentojen markkinaosuus Suomessa on silti lähes 70 prosenttia.

AURINKOMATKOJEN TUOTANNON JAKAUMA TALVIKAUSI 2005/2006



■ Espanja 49 %
■ Kaukokohteet 27 %
■ Lähi-itä 7 %
■ SunSki 5 %
■ Muut 12 %

AURINKOMATKOJEN TUOTANNON JAKAUMA KESÄKAUSI 2006



■ Kreikka 29 %
■ Turkki 15 %
■ Espanja 11 %
■ Italia 10 %
■ Bulgaria 9 %
■ Kaukokohteet 5 %
■ Muut 21 %

LOMALIIKENNE NUMEROINA 2005

- Aurinkomatkojen liikevaihto (milj. euroa): 240
- Aurinkomatkojen myydyt matkat: 326 223
- Lomalentojen liikevaihto (milj. euroa): 246
- Lomalentojen matkustajamäärä: 1 392 400



MATKUSTUKSEN TRENDIT: PIKAVISIITILLE TAI MAAN ÄÄRIIN

Kulutuskäyttäytymisen muutokset matka-alalla ovat hitaita, mutta uusia painotuksia matkustajien arvostuksissa on havaittavissa. Seuramatkailu perinteisessä merkityksessään on vähenemässä. Matkustajille on entistä tärkeämpää tehdä asioita omaehtoisesti ja heillä on usein tarkka näkemys siitä, mitä haluavat lomaltaan. Valmismatkoista valikoidaan omiin suunnitelmiin parhaiten sopivat osiot ja kootaan mieluisa kokonaisuus.

Yhä yleisemmin matkustajat jakavat loma-aikansa useaan osaan. Kesällä halutaan erilaisiin kohteisiin kuin talvella. Myös harraste- ja viikonloppumatkat rytmittävät vuoden lomailua. Kahden ja kolmen viikon matkojen määrä on lievässä laskussa.

Uusiin, eksoottisiin kohteisiin suuntautuvien kaukomatkojen suosio nousee tasaisesti. Toinen kasvualue ovat erilaiset aktiivilomat. Aurinkomatkojen valikoimaan on tullut esimerkiksi Alpeille suuntautuvia vaellusmatkoja.



4. TIESITKÖ?

Kymmenen miljoonan asukkaan Kanton sijaitsee Helmijokisuistossa. Alue on yksi maailman nopeimmin kehittyvistä ja suurimmista teollisen tuotannon keskuksista. Finnair lentää Kantoniin kolmesti viikossa.



MATKAPALVELUT SÄHKÖISTÄVÄT TOIMINTAANSA

Finnairin Matkapalvelut tuottaa matkajärjestelyihin ja matkustuksen hallintaan liittyviä palveluita. Finnair-konsernin omistamat matkatoimistot Area ja Suomen Matkatoimisto kuuluvat Suomessa kolmen suurimman matkatoimiston joukkoon. Matka-alan teknologiaa toimittava Amadeus Finland kehittää uusia ratkaisuja muuttuville jakelumarkkinoille.

Viime vuosien aikana matkailualalla tapahtunut nopea teknologinen kehitys on vaikuttanut matkatoimistojen liiketoimintaan ja käytäntöihin etenkin kuluttajamatkojen myynnissä. Omatoimisuus matkojen hankinnassa on lisääntynyt. Vaihtoehtoja haetaan ja ostetaan aktiivisesti internetin kautta. Matkatoimistojen rooli korostuu erityisesti silloin, kun matkat suuntautuvat kauas tai ne sisältävät paljon suunnittelua.

Yritysmatkailussa matkatoimistot ovat säilyttäneet vahvan asemansa edelleen hyvin. Yritysmyynti on Suomessa keskittynyttä, sillä jopa 90 prosenttia markkinoista on neljän toimijan hallussa. Matkatoimistojen haaste niin kuluttaja- kuin yrityspuolella on kehittää sähköisiä palveluita ja matkanhallintajärjestelmiä.

Arean ja Suomen Matkatoimiston taloushallinnot yhdistettiin ja yhtiöitettiin syksyllä 2004. Järjestely toimii hyvin ja tuo kustannussäästöjä.

Yksi keskeisimmistä tapahtumista matka-alalla Suomessa vuonna 2005 oli Töölön Matkatoimiston konkurssi. Suuren toimijan katoaminen markkinoilta lisäsi selvästi Arean, SMT:n ja muiden matkatoimistojen myyntiä.

AREA AJANMUKAISTAA IDENTITEETTIÄN

Matkatoimisto Arean suurin liiketoiminta-alue on tuottaa yrityksille matkanhallinnan palveluita ja konsultointia. Lisäksi yritys tuottaa ja välittää matkoja kuluttajille sekä järjestää esimerkiksi ryhmä- ja harrastematkoja. Liikevaihdosta noin kolme neljännestä tulee yritysmatkapalveluista ja loput yksityismatkailusta sekä räätälöidyistä ryhmämatkoista.

Useiden matkanjärjestäjien ja lentoyhtiöiden matkoja välittävällä Arealla on koko maan kattava toimistoverkosto sekä liikematkakeskuksia suurimmissa kaupungeissa. Mikkelin Matkatoimisto on Arean tytäryhtiö.

Yritysmatkamyyntin arvo Suomessa on yhteensä noin 650 miljoonaa euroa vuodessa, tästä Arean osuus on noin viidesosa. Yritysmatkailussa haaste on edelleen kilpailun kiristyminen ja alan kannattavuuden heikentyminen. Area tavoittelee kustannusjohtajuutta liikematkatoimistojen keskuudessa sekä markkinajohtajuutta vapaa-ajan matkojen myynnissä.

Vuonna 2005 Arean liikevaihto kasvoi hiukan edellisvuoteen verrattuna. Contact center -palvelukeskusta kehitettiin tukemaan paremmin monikanavaisuutta. Yhtiö tuo asiakkaille uusia, itsepalvelua helpottavia sähköisiä ratkaisuja. Tämä mahdollistaa matkatoimistoverkoston tehokkaamman käytön, mikä tuo kustannussäästöjä.

Area sai vuonna 2005 uuden visuaalisen ilmeen, joka viestii yrityksen identiteettiä sähköisen liiketoiminnan matkatoimistona.

SMT KASVAA SUOMESSA JA BALTIASSA

Suomen Matkatoimiston palvelutarjonta koostuu liikematkoista sekä kattavasta valikoimasta ryhmä-, kokous-, urheilu- ja valmismatkoja. SMT:n tytäryhtiö Estravel on Baltian suurin matkatoimisto, jolla on toimintaa Virossa, Latviassa ja Liettuassa.

MATKAPALVELUT -LIIKETOIMINTAYKSIKKÖN KUULUVAT:

- Matkatoimisto Oy Area
- Suomen Matkatoimisto Oy (SMT)
- Estravel AS (SMT:n tytäryhtiö)
- Amadeus Finland Oy
- Mikkelin Matkatoimisto (Arean tytäryhtiö)
- Finnair Travel Services Oy (matkatoimistojen taloushallinto)

MATKAPALVELUT-YKSIKKÖ NUMEROINA 2005

- Area-konsernin liikevaihto (milj. euroa): 21
- Area-konsernin myydyt matkat: 313 000
- SMT-konsernin liikevaihto (milj. euroa): 62
- SMT-konsernin matkustajamäärät: 450 502
- Amadeus Finlandin liikevaihto (milj. euroa): 11

Kattavan myyntiverkoston ja monipuolisen tarjonnan lisäksi Suomen Matkatoimiston vahvuutena ovat tiettyihin osa-alueisiin keskittyneet tuotenimet, kuten kaupunkilomiin erikoistunut Etumatkat, räätälöityjä matkoja tarjoava à la carte ja laivamatkaohjelma Merilinja. Kanta-asiakkaita on yli 30 000.

Liikematkojen osuus SMT:n myynnistä on noin puolet, tosin vapaa-ajan matkojen osuuden arvioidaan kasvavan jatkossa. Yhtiön kokonaismyynti vuonna 2005 oli noin 300 miljoonaa euroa. Tästä varsinaisen liikevaihdon eli SMT:n tuottamien palveluiden ja tuotteiden osuus on noin viidesosa.

SMT on huolehtinut kannattavuudestaan pitämällä kustannustasonsa kohtuullisena sekä kehittämällä sähköisiä palveluita. Suomen Matkatoimisto tähtää maltilliseen mutta jatkuvaan kasvuun Suomessa ja Baltian alueella. Myös incoming-matkailun eli Suomeen suuntautuvan matkailun merkitys kasvaa jatkuvasti ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa kotimaassa. Liikematkapuolella kasvumahdollisuuksia löytyy etenkin Venäjältä.

AMADEUKSEN TEKNOLOGIA VASTAA JAKELUN MUUTOKSIIN

Amadeus Finland on vahvistanut asemaansa matkatoimistojen tietoteknisten kokonaisratkaisujen toteuttajana Suomessa. Kansainvälisen Amadeuksen uudistetun yrityskuvan mukaisesti korostuu myös Amadeus Finlandin rooli matkailualan teknologisena kumppanina, jolla on kyky kehittää erilaisia vaihtoehtoja niin vanhojen kuin uusienkin toimijoiden muuttuviin tarpeisiin matkojen myynnistä matkatoimiston taloushallintoon.

Yksi Amadeus Finlandin tärkeimmistä tehtävistä on koota kaikki matkantuottajien tarjoama tieto yhteen järjestelmään, jonka kautta matkatoimistot ja matkapalveluiden tuottajat voivat hallinnoida tarjontaansa maailmanlaajuisesti. Vanhojen järjestelmien poistuessa myös lentoyhtiöissä on tarvetta uudelle informaatioteknologialle, esimerkiksi Finnairissa on otettu käyttöön Amadeuksen uusi paikanhallintajärjestelmä Altéa Plan.

Perinteisen jakeluliiketoiminnan lähtökohtia on viime vuosina jouduttu tarkastelemaan uusin silmin, kun Internet-pohjainen suorajakelelu on yleistynyt. Järjestelmiltä vaaditaan joustavuutta myyntikanavien monipuolistuessa. Amadeuksen ratkaisut mahdollistavat kokonaisuuden joustavan hallinnan, koska Amadeuksen edistynyt tekninen alusta pystyy tukemaan erilaisia liiketoimintamalleja eikä ole sidottu perinteiseen jakelujärjestelmämalliin.



5. TIESITKÖ?

Kanton, Hongkong ja Macao muodostavat taloudellisen tehokolmion, jonka väestöluuku on noin 40 miljoonaa. Kolmannes Kiinan viennistä kulkee alueen läpi.





Hong Kong, Pacific Shopping Mall, 11.6.2005 kello 13.20. 260 saaresta ja 7 miljoonasta asukkaasta koostuva Hong Kong on sykkivä kauppapaikka niin innokkaille turisteille kuin kansainvälisille suuryrityksillekin.



Kanton, Beijing Lu -ostokatu, 13.6.2005 kello 17.15. Ostokatu tehokäytössä. Beijing Lu -ostokatu on vain noin 300 metriä pitkä, mutta sen varrelta löytyy vaatteita joka makuun.



6. TIESITKÖ?

Japani on maailman toiseksi suurin talous ja sen kansalaiset eräitä ostovoimaisimmista koko maailmassa. Markkinan koosta kertoo, että Japanin bruttokansantuote on edelleen kolminkertainen suhteessa nopeasti kasvavaan Kiinaan.

Japani on kokonaiskauppavaihdolla mitaten Suomen kolmanneksi suurin kauppakumppani Euroopan ulkopuolisista maista Yhdysvaltain ja Kiinan jälkeen.

Lähde: UM



TUKIPALVELUT LUOVAT UUSIA MARKKINOITA

Lentotoimintapalvelut muodostavat monisäikeisen palveluketjun, jolla on keskeinen vaikutus Finnairin brändiin ja kokonaispalvelun laatuun. Lentotoimintapalvelut pitävät sisällään maapalvelut, catering-toiminnot sekä tekniset palvelut.

Lentämistä tukevat liiketoimintayksiköt ovat omaksuneet aktiivisen roolin uusien palvelumuotojen ja asiakkuuksien luomisessa. Lentotoimintapalvelut-yksikön suurimpia asiakkaita ovat Finnair-konserniin kuuluvat lentoyhtiöt, mutta Finnair-konsernin ulkopuolisten asiakkaiden osuus liikevaihdosta on koko ajan kasvussa.

Tukipalveluiden ulkoistaminen on yleistynyt koko toimialalla, myös Finnairissa osa tukitoiminnoista on siirretty yhteistyökumppaneiden hoidettaviksi.

SUJUVAT SIIRTUMISET MAAPALVELUIDEN MISSIONA

Northport Oy huolehtii Finnairin ja useiden muiden lentoyhtiöiden matkustajapalveluista sekä matkatavaroiden ja rahdin kuormauksesta koneiden lähdön ja saapumisen yhteydessä. Vuodessa niin sanottuja lentokoneiden ”kääntöjä” tehdään noin 80 000, ja niistä jokaisella on keskeinen rooli lentoyhtiön kokonaispalvelun toimivuudessa.

Northport yhteistyökumppaneineen toimii kaikilla Finnairin liikennöimillä kotimaisilla lentoasemilla. Tytäryhtiö FinnHandling tarjoaa maapalveluja Arlandan lentokentällä Tukholmassa.

Maapalveluiden tehtävä on huolehtia lähtöselvityksestä, lounge-palveluista ja koneeseen siirtymisestä lähtöportilla. Samaan aikaan suoritetaan matkatavaroiden lajittelu ja kuormaus sekä tehdään tasapainolaskelmat lentoa varten. Myös saapuvan lennon vastaanotto, jatkoyhteyksille ohjaaminen sekä matkatavaroiden luovutus ovat osa maapalveluita. Palveluiden sujuvuudella on ratkaiseva merkitys asiakkaiden viihtyvyyden ja aikataulujen pitävyyden kannalta.

MONIOSAAMINEN VAHVISTAA KILPAILUKYKYÄ

Suomessa Northport Oy toimii Helsinki-Vantaan aseman lisäksi 15 paikkakunnalla, joilla palvelut tuotetaan pääosin yhteistyössä yrittäjäkumppaneiden kanssa. Northportin markkinaosuus Suomessa on asemasta riippuen noin 70 prosenttia. Suurin asiakas on Finnair, muita lentoyhtiöitä on asiakkaina lukuisia.

Viime vuosina tehty rakennemuutos lukuisine kumppanuusjärjestelyineen on parantanut tuntuvasti yhtiön kustannustehokkuutta. Henkilöstön kouluttaminen moniosaajiksi on tuonut mielekkyyttä työnkuviin sekä mahdollistanut osaltaan entistä joustavamman palvelutuotannon. Uusilla tuotantomalleilla on asiakastyytyväisyys ja täsmällisyys säilytetty korkeatasoisina.

Markkinatilanteen lisäksi haasteena on palveluntarpeen suuri vaihtelu sesonkien, viikonpäivien ja vuorokaudenaikojen mukaan. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla jopa kolmasosa vuorokauden aikana lähtevistä matkustajista palveluaan aamun ruuhka-aikana puolentoista tunnin sisällä.

LAADUN HIONTAA JA LAAJENTUMISSUUNNITELMIA

Vuonna 2005 Northport keskittyi edellisvuosina toteutetun rakennemuutosohjelman hiomiseen ja laatuasioiden edistämiseen. Kannattavuutta on parannettu johdonmukaisesti. Vuoden kokonaiskustannustaso oli

FINNAIR-KONSERNIN LENTOTOIMINTAPALVELUT:

- Northport Oy vastaa lentoliikenteen maapalveluista
- Finnair Catering Oy huolehtii ateriapalveluista lentokoneissa ja lentoasemilla
- Finnair Tekniikka tuottaa lentokoneiden huoltopalveluita
- Finnair Facilities Management Oy vastaa kiinteistöjen hallinnoinnista

NORTHPORT OY:

- Liikevaihto vuonna 2005 (milj. euroa): 70
- Markkinaosuus Suomessa: 70 %
- Kääntöä vuodessa: 80 000
- Henkilöstömäärä: 800

noin kaksi miljoonaa euroa pienempi kuin edellisvuonna. Absoluuttinen kääntöjen määrä vähentyi vuonna 2005 ja handling-markkinoiden yleinen hintataso laski hieman lentoyhtiöiden kustannuspaineista johtuen.

Northportissa tehtiin syksyllä 2005 yhtiön laajentumisstrategiaa tukeva organisaatiomuutos. Suomen markkinat ovat rajalliset, joten kasvumahdollisuudet perustuvat maantieteelliseen laajentumiseen, verkostomaisten sopimusten solmimiseen sekä uusiin tuotteisiin. Lisäksi transit-matkustajien palveleminen tarjoaa uusia kehittymismahdollisuuksia erityisesti kaukoliikenteessä.

TEKNISTEN PALVELUIDEN HYVÄ MAINE HOUKUTTELEE ASIAKKAITA

Finnair Tekniikka suorittaa sekä täyden palvelun huolto- ja korjaus-toimintaa että yksittäisiä korjauksia Finnairille ja muille lentoyhtiöille. Ammattitaitoisella, laadukkaalla ja luotettavalla palvelulla ansaittu maine tuo yhtiölle lisää asiakkuuksia.

Finnair Tekniikan vahvuuksia ovat laadun lisäksi nopea toimitusaika, joustavuus ja asiakkaan tarpeisiin mukautettu palvelu. Yhtiöllä on korjaus- ja huoltovalmiudet useiden konetyyppien runkoihin ja moottoreihin.

KIINNOSTAVIN KASVUSUUNTA ON ITÄ

Finnair on Tekniikan merkittävin asiakas, mutta yhteistyötä tehdään yhä enemmän myös muiden lentoyhtiöiden kanssa. Ulkopuolisten asiakkaiden osuus liikevaihdosta on noin kolmasosa. Keskeisenä tavoitteena on rakentaa vahva asema Aasian ja Venäjän kasvavilla markkinoilla. Onnistunut yhteistyö Aeroflotin kanssa auttaa avaamaan ovia itään.

Aktiivisen myynnin avulla saatiin vuonna 2005 solmittua merkittäviä palvelusopimuksia. Olennaista Finnair Tekniikan kilpailukyvyyn kannalta on pitää palvelun taso korkealla ja pysyä edelläkävijänä uusien konetyyppien teknisenä osaajana.

FINNAIR TEKNIikka

- Liikevaihto vuonna 2005 (milj. euroa): 202
- Henkilöstömäärä: 1 800
- Huollettujen konetyyppien määrä: 8



TEKNISELLÄ OSAAMISELLA ON VIENTIÄ

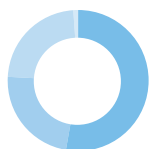
Finnair Tekniikan liiketoiminta on kasvussa. Korkeatasoinen ja asiantunteva huolto pitää Finnairin lentokonekaluston ensiluokkaisessa kunnossa ja tehokkaassa käytössä. Huoltopalveluiden tarjoaminen myös muille lentoyhtiöille on nopeasti kasvava liiketoiminnan alue.

Finnair Tekniikka myy laaja-alaista huolto-osaamistaan jo noin 20 lentoyhtiölle. Viime vuosina Finnair-konsernin ulkopuolisten huoltojen osuus on kasvanut kovaa tahtia ja uusia markkinoita avautuu koko ajan. Venäjällä ja Aasiassa on lukuisia lentoyhtiöitä, joille Finnairin asiantunteva ja luotettava huolto on toimiva vaihtoehto.

Yksi Finnair Tekniikan merkittävimmistä ulkopuolisista asiakkaista on Aeroflot Cargo. Yhteistyö kattaa yhtiön DC-10-rahtikoneiden linjahuollot, laitekorjaukset ja runkahuollot, eli käytännössä kaikki huollot moottoreita lukuun ottamatta. Huollot suoritetaan koneiden kotiasemalla Frankfurt-Hahnin lentokentällä Saksassa, jossa Finnair Tekniikalla on oma miehitys.



LENTOTOIMINTAPALVELUJEN HENKILÖSTÖJAKAUMA



- Tekniikka 53 %
- Catering 23 %
- Maapalvelut 23 %
- Kiinteistöpalvelut 1 %

LENTOTOIMINTAPALVELUJEN LIIKEVAIHDON JAKAUMA



- Tekniikka 46 %
- Catering 28 %
- Maapalvelut 14 %
- Kiinteistöpalvelut 12 %

Lentämisen määrä kasvaa jatkossakin, mikä lisää myös huoltopalveluiden kysyntää. Toisaalta uudistuva konekanta vähentää huolto- ja korjaus-tarvetta. Lentokonehuollon kilpailutilanne on suhteellisen vakaa, sillä alan edellyttämät investoinnit karsivat uusien yrittäjien syntymistä.

Uusien Embraer-koneiden hankinnan yhteydessä Finnair Tekniikka on sovellettu uudenlaista, LEAN-ajatteluun perustuvaa linjahuollon mallia. Mallinnuksen avulla pyritään kehittämään prosesseja koko linjahuollon toimintaa ajatellen. Uudistetuilla toimintatavoilla parannetaan tuottavuutta.

FINNAIR CATERING EROTTUU EDUKSEEN

Finnair Catering tuottaa ateriapalveluita lentomatikustajille sekä vastaa lentoasemilla ja koneissa tapahtuvasta myynnistä eli travel retail-toiminnasta. Tytäryhtiö Finncatering Oy on keskittynyt valmistamaan aterioita turistiluokan ja lomaliikenteen lennoille. Vuosittain Finnair Cateringin logistiikkakeskuksen kautta palvelee yli seitsemää miljoonaa matkustajaa.

Ruoka- ja juomapalvelulla on vahva rooli lentoyhtiön brändin rakentamisessa. Tarjoiluun liittyvä kokonaispalvelu on lisäarvo, jolla Finnair erottuu kilpailijoistaan. Finnair mielletäänkin laatu-yhtiöksi esimerkiksi viiniensä ansiosta. Uusimpien tutkimusten mukaan Finnairin catering-palvelu on eurooppalaisten lentoyhtiöiden kärkikolmikossa. Finnair Cateringin tavoitteena on olla alansa paras palveluntarjoaja Euroopassa.

Finnair Cateringin tuotoista noin 80 prosenttia tulee Finnair Reitti-liikenteeltä. Finnairin imago laadukkaana ateriapalveluiden tarjoajana asettaa catering-toiminnalle korkean vaatimustason, jonka säilyttämisessä yhtiössä on onnistuttu hyvin. Samalla palvelut tulee tuottaa kilpailukykyiseen hintaan. Tämä yhtälö edellyttää catering-toiminnalta innovatiivisuutta ja kykyä luoda jatkuvasti uusia tuotekonsepteja.

MYynti LENTOKENTILLÄ KASVAA

Catering-liiketoiminnan kilpailukyky perustuu laajaan tuotevalikoimaan ja useiden työvaiheiden sujuvaan hallintaan. Käytäntöjen uudelleen organisointiin ja tehostamiseen tähtäävä LEAN-tuotantomenetelmä otettiin käyttöön vuonna 2005 sekä Finnair Cateringin että Finncatering-puolella.

Vaikka tuotteiden keskihinta laski vuonna 2005, kannattavuus säilyi tyydyttävällä tasolla. Finnair Cateringin liiketoiminnasta ja tuloksesta yhä suurempi osa liittyy travel retail -alueeseen. Toiminta sisältää muun muassa lentokentillä ja koneessa tapahtuvan myynnin. Finnair Cateringilla on Helsinki-Vantaalla kolme tax free -myymälää.

Catering-liiketoiminnalla on maailmanlaajuisesti haasteellinen tilanne, koska tarjoilua lennoilla on vähennetty. Laadukkaat lentoyhtiöt luottavat edelleen tarjoilun tuomaan lisäarvoon. Tulevaisuudessa suuntauksena on tarjoilun personoiminen asiakkaan mieltymysten mukaan.

FINNAIR CATERING OY + FINNCATERING OY

- Valmistettavia aterioita / vrk: 15 800
- Liikevaihto 2005 (milj. euroa): 125
- Henkilöstö: 890
- Tarjoiltujen kahvikuppien määrä / vuosi: 11 500 000





Kanton, Ruukku- ja posliinihuone, 13.6.2005 kello 16.15. Kantonia kutsutaan ”Kukkien kaupungiksi” kasvillisuudelle suotuisan ilmastonsa takia. Kauniit kukkateemat toistuvat mm. myös paikallisessa käsityössä.



7. TIESITKÖ?

Kiinassa toimii liki 30 000 suurta tai keskikokoista teollista yritystä. Niistä noin 7 000:lla on tieteen ja tekniikan tutkimusyksikköjä Kiinassa.

Lähde: Kiinan suurlähetystö Helsingissä



KESTÄVÄ KASVU ON KANNATTAVAA

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 tähtäimellä kilpailukykyistä ja kannattavaa.

Yli 80 vuoden ajan Finnairin reittiverkosto on laajentunut sitä mukaa, kun suomalainen yhteiskunta ja liike-elämä ovat avautuneet maailmalle. Lähes 200 miljoonaa matkustajaa on vuosien saatossa lentänyt sinival-koisin siivin.

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

Toimivat liikenneyhteydet ja palvelut ovat modernin länsimaisen yhteiskunnan perusedellytys. Finnairin hyvin toimiva ja laaja reittiverkosto ovat tärkeä osa suomalaisen yhteiskunnan rakenteita ja kilpailukykyä. Suorat yhteydet lähes 50 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 tuhansille finnairilaisille.

KILPAILUKYKY KESTÄVÄN KEHITYKSEN MOOTTORI

Vain taloudellisesti kilpailukykyisellä yrityksellä on edellytykset suoriutua yhteiskunnallisista velvoitteistaan. Lentoliikenne on äärimmäisen kilpailu-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 kestävällä kasvustrategialla on luotu taloudellista terveyttä, joka mahdollistaa investoinnit myös tulevaisuuteen. Kestävän kehityksen vaatimusten huomioiminen lentoliikenteessä ja matkailussa laajemminkin toimii Finnairissa päätöksentekoa ohjaavana periaatteena. Laajamittainen ympäristömyötäinen kalustouudistus alkoi vuonna 1999 ja jatkuu tällä erää ensi vuosikymmenelle.

VASTUULLISUUTEEN EI OLE OIKOTIETÄ

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.

Myös ympäristön kestävä hyvinvointi on Finnairille tärkeää. Finnair tukee Suomen luonnonsuojeluliiton vesiensuojeluhanketta, jolla pyritään ehkäisemään Itämeren rehevöitymistä vähentämällä kuormitusta Suomen rannikko- ja sisävesillä sekä jokiluonnossa. Vesiensuojeluhankkeen aikana tuotetaan myös opetuspaketti kouluja varten. Finnair ja Suomen luonnonsuojeluliitto haluavat, että miljoonat ihmiset voivat tulevaisuudessa nauttia Itämeren alueen puhtaasta ja kauniista luonnosta.

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

Yhteiskuntavastuu on perusasenne ja tapa tehdä työtä. Finnair kantaa vastuunsa huomiseksi ja kestävästä kasvun tavoitteet ulottuvat myös omaa toimintaa laajemmalle ympäröivään yhteiskuntaan.

ASIAKKAASTA PIDETÄÄN HUOLTA

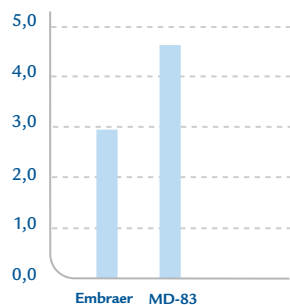
Avoin ja reilu asiakkaan kohtelemine sekä asiantunteva ja ystävällinen palvelu ovat luotettavan ja täsmällisen lentoyhtiön peruspilareita. Finnairin on joka tilanteessa tehtävä kaikkensa myös turvallisuuden ja matkustusmukavuuden eteen.

Finnair on laadukas, luotettava ja täsmällinen lentoyhtiö. Finnair tutkii asiakkaiden tyytyväisyyttä lentomatkaan päivittäin. Asiakastytyväisyys pysyi vuonna 2005 edellisen vuoden tapaan korkealla tasolla. Erityisesti asiakkaat arvostavat business-luokan palvelua, mutta myös Euroopan turistiluokka sijoittuu kilpailijavertailussa hyvin.

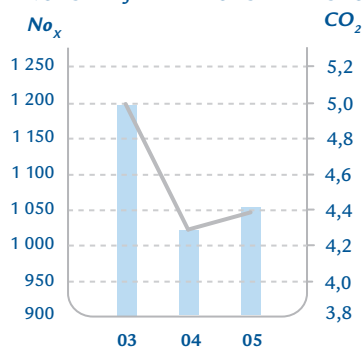
Ilmailun lääketieteellisiä palveluita on viime vuosina kehitetty Finnairissa merkittävästi. Lääkintälaitteiden ja lentohenkilöstön lääkäntäosaamisen taso kaukolentoilla ovat selkeästi korkeammat kuin lentoliikenteelle asetetut määräykset edellyttävät. Kansainvälisen MedLink World Doctor -yrityksen ja Finnairin välisen yhteistyön ansiosta voidaan lennon aikana sairastuneelle asiakkaalle antaa tarvittaessa pitkälle vietyä erityishoitoa.



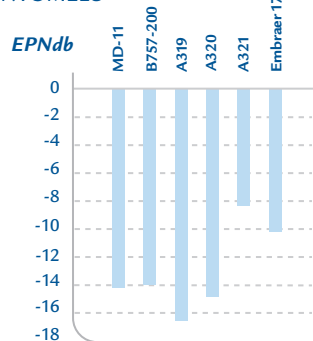
Kanton, Shamian Island, aamupäivätanssi, 13.6.2005 kello 10.45. Kantonin läpi virtaava Helmijoki (Zhu Jiang) luo osaltaan kaupungin sykkeen. Rauhoittavat perinteet kuten aamupäivätanssit ovat kasvavassa miljoonakaupungissa paikallaan.

**POLTTOAINEEN KULUTUS (KG)
MATKUSTAJAA KOHTI / 100 KM**


Embraer 170 Helsinki-Manchester
MD-83 Helsinki-Manchester
Kulutus laskettu 76 matkustajalle
molemmissa konetyypeissä

TYPENOKSIDI- JA HIILIOKSIDIPÄÄSTÖT


— Hiilidioksidi g/tkm ■ Typenioksidit g/tkm
Lentoliikenteen aiheuttamat hiilidioksidi- (CO₂) ja typenioksidipäästöt (NO_x) suhteutettuna maksettuihin tonnikilometreihin (tkm).

LENTOMELU


Finnairin lentokoneiden kolmen mittauspisteen yhteenlaskettu marginaali ICAOn luvun 3 melurajaan. Finnairin kaikki lentokoneet alittivat ICAOn melurajat.

MODERNI LAIVASTO SÄÄSTÄÄ YMPÄRISTÖÄ

Finnairissa ympäristönäkökulmat otetaan huomioon kaikessa toiminnassa. Näin varmistetaan kestävä, kannattava kasvu myös ekologiselta kannalta. Finnair toimii keskellä herkkää ja ainutlaatuista pohjolan luontoa, mikä edellyttää laadukasta ympäristötoimintaa.

Vuonna 2005 kansainvälinen keskustelu ilmastomuutoksesta ja lentoliikenteen roolista vilkastui. Lentoliikenteen globaalina luonteen vuoksi ja tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi Finnair pitää tärkeänä, että tavoitteet ja toimenpiteet lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi koskevat lentoyhtiöitä kaikkialla maailmassa.

Finnairin laivaston keski-ikä on vain 4,4 vuotta. Kehittyneen tekniikkansa ja kevyiden rakenteidensa ansiosta moderni laivasto säästää polttoainetta ja vähentää päästöjä. Taloudellisten lentomenetelmien ja suorien reittivalintojen ansiosta ympäristö huomioidaan entistä paremmin.

KANSAINVÄLISTÄ OHJEISTUSTA JA YHTEISTYÖTÄ

Finnair noudattaa kaikessa toiminnassaan voimassa olevaa ympäristölainsäädäntöä ja kansainvälisen siviili-ilmailuorganisaation, ICAO:n, ympäristönsuojelun periaatteita. Yhtiö on myös sitoutunut kansainvälisen lentoyhtiöjärjestön IATA:n jäsenenä vähentämään toiminnastaan aiheutuvia ympäristövaikutuksia taloudellisesti järkevällä tavalla, lentoturvallisuutta vaarantamatta. Lainsäädännön ja kansainvälisten sitoumusten lisäksi ympäristön hyvinvointi edellyttää lentoyhtiön omaa aktiivista työtä.

KOHTI EUROOPAN EKOTEHOKKAINA LAIVASTOA

Kansainvälisen lentoliikenteen ennakoidaan edelleen kasvavan tulevaisuudessa. Kilpailukyvyyn ja ympäristön kannalta on tällöin keskeistä liikennöidä ympäristöä mahdollisimman vähän kuluttavalla kalustolla. Moderni laivasto on nopein ja tehokkain tapa vähentää ympäristövaikutuksia. Julkisessa keskustelussa ehdotetut, lentoyhtiöitä kuormittavat keinotekoiset verot ja maksut todellisuudessa hidastaisivat ympäristömyönteisten investointien tekoa.

Finnair on suunnitelmallisesti jatkanut laivastouudistuksia. Yhtiö ilmoitti joulukuussa 2005 korvaavansa nykyisen Boeing MD-11 -kaukoliikennelaivastonsa vuoden 2012 kevääseen mennessä Airbus A340 ja A350 -koneilla. Näiden konetyyppien kerosiinin kulutus on lähes 30 prosenttia pienempi kuin Boeing MD-11 -koneella. Samalla konetyyppien päästöt ovat matalammat.

Finnairilla on ensi kesään mennessä käytössään yksi Euroopan moderneimmista laivastoista, kun Embraer 170 -koneet korvaavat Boeing MD-80:t. Euroopan runkoreiteillä käytettävistä Airbus A320 -perheen koneista valtaosa on valmistettu 2000-luvulla, ja niiden moottorit täyttävät tulevaisuudenkin päästökriteerit. Laivaston taloudellinen polttoaineenkulutus ja vähäiset hiilidioksidi- ja typenioksidipäästöt tukevat Finnairin pyrkimyksiä lentoliikenteelle asetettujen päästötavoitteiden toteuttamisessa.

YMPÄRISTÖTYÖTÄ MAASSA JA ILMASSA

Vuonna 2006 Finnairin koneiden kasvihuonepäästöt laskevat edelleen laivaston uudistuessa 76-paikkaisilla Embraer 170 ja 100-paikkaisilla Embraer 190 -koneilla. Keskeiset ympäristötehokkuutta kuvaavat tunnusluvut, kuten polttoaineenkulutus ja hiilidioksidi- ja typenioksidipäästöt henkilökilometrilta, paranevat entisestään.

Lentokoneiden huoltoja ja korjauksia tekevälle Finnair Tekniikalle myönnettiin 2005 joulukuussa uusi ympäristö lupa. Tekniikan alueella on tiedossa suuri rakennushanke kun kahdeksannen lentokonehallin työt alkavat. Hallin suunnittelussa on kiinnitetty erityistä huomiota muun muassa energiaa säästäviin ratkaisuihin. Myös Finnairin käyttämää maakalustoa uusitaan hankkimalla vähäpäästöisiä ajoneuvoja.



Macao, 12.6.2005 10.00. Macao kuuluu Hong Kongin lailla Kiinaan. Noin puolen miljoonan asukkaan Macao tunnetaan mm. kasvavasta tekstiili-, elektroniikka- ja leluteollisuudestaan. Macao sijaitsee 60 km:n päässä Hong Kongista ja 150 km:n päässä Kantonista.



MOTIVOITUNUT HENKILÖSTÖ ON MENESTYKSEN AVAIN

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

ARJEN ARVOKKAAT ARVOT

Finnairin arvot päivitettiin syksyllä 2005 vastaamaan nykyistä, muuttunutta toimintaympäristöä. Arvot tukevat valinnoissa ja päätöksissä, joita finnairilaiset tekevät työssään päivittäin.

Finnairin arvot ovat toimiva työyhteisö, jatkuva kehittyminen, asiakaslähtöisyys ja tuloksellisuus. Arvot on kuvattu kolmiona, koska ne vaikuttavat toinen toisiinsa.

JOUKKUEPELI KEHITTÄÄ PELISILMÄÄ

Toimivassa työyhteisössä vallitsee kannustava ilmapiiri. Työntekijät ymmärtävät organisaation perustetävän, johtaminen tukee onnistumista ja avoimessa ilmapiirissä noudatetaan yhteisiä pelisääntöjä.

Toimiva työyhteisö innostaa jatkuvaan kehittämiseen, mikä johtaa oikeaan osaamiseen. Vankka ammattitaito on Finnairin toiminnan perusta, mistä henkilöstö on ylpeä. Finnairilaisilla on rohkeus uudistua ja halu pyrkiä parhaimpaan. Tietoa ja osaamista jaetaan työyhteisössä avoimesti.

TYTYVÄINEN ASIAKAS TUO TULOSTA

Osaaminen näkyy palvelun asiakaslähtöisyydessä. Finnairilaisten kanssa on helppo toimia, sillä he pitävät lupauksensa ja kehittävät toimintaansa aktiivisesti.

Tulos syntyy tyytyväisistä ja uskollisista asiakkaista. Finnairin kannattavuus takaa toiminnan jatkumisen ja elinvoimaisuuden myös tulevaisuudessa.

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

Finnairissa toteutetaan aktiivista henkilöstöstrategiaa. Yksikön ja yksilön työskentelyn tavoitteet ja osaamisen tarpeet määritellään asetettujen tulostavoitteiden pohjalta.

Vuonna 2004 aloitettiin laaja palkanlaskennan ja työajanhallinnan uudistamisprojekti, jolla yhtenäistetään konsernin eri yksiköiden tavoiteasetanta ja suorituksen mittaaminen. Esimiestyöskentelyä on parannettu kehittämällä johtamisen työtapoja ja -välineitä.

Finnair on jo pitkään hyödyntänyt ulkomaalaista, ammattitaitoista palveluhenkilökuntaa Aasian-reiteillä, joilla kulttuuri- ja kielierot

sitä edellyttävät. Näin kansainväliselle asiakaskunnalle tarjotaan korkeatasoisia palveluita asiakkaiden omalla äidinkielellä, mikä on ollut ehdottoman tärkeää Aasian-strategian toteuttamisessa. Kulttuurierojen huomioiminen ei ole ainoastaan asiakaspalvelukysymys, vaan myös turvallisuustekijä.

Henkilöstön ja asiakaskunnan turvallisuuden varmistaminen on Finnairin toimintaa ohjaava lähtökohta. Turvallisuus on osa Finnairin kulttuuria ja 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 häiriötömään työympäristöön. Ketään ei syrjitä sukupuolen, vakaumuksen, iän, ihonvärin tai syntyperän vuoksi.

Syksyn 2005 aikana on yhtiössä paneuduttu arvoihin ja strategiaan, jotka ovat Finnairin toimintaa keskeisesti ohjaavia teemoja. Viime vuosina lentoala on ollut valtavan muutoksen kourissa. Siksi on ollut paikallaan pohtia, kuinka yhtiön nykyinen yrityskulttuuri ja arvot tukevat kestävä, kannattava kasvun strategiaa muuttuneissa olosuhteissa. Yhteinen ymmärrys tavoitteista ja toimintatavoista nousee kovassa kilpailussa keskeiseksi menestystekijäksi.

Arvoja kehittävässä työryhmässä oli mukana työnantajan ja henkilöstön edustajia. Vuorovaikutusta rakennettiin sisäisten viestimien kautta, missä keskustelua arvoista käytiin aktiivisesti. Vuoden 2005 syksyllä esiteltiin ja jalkautettiin uudistetut arvot Finnair-konsernin kaikissa liiketoimintayksiköissä.

FINNAIRIN ARVOT:

- Tuloksellisuus
- Asiakaslähtöisyys
- Jatkuva kehittyminen
- Toimiva työyhteisö





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 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 lomakohteen ympäristön, kulttuurin ja yhteiskunnan tilasta.

Aurinkomatkojen henkilökunta on koulutettu ottamaan huomioon kestävän matkailun haasteet. Myös kohdemaiden sopimuskuoppa-neille 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 ympäristö-ohjelma UNEP:n, 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 turvatakseen elinkeinonsa tulevaisuuden. Aurinkomatkojen edustaja hoitaa TOIn puheenjohtajuutta jo neljättä perättäistä kautta.

Yhteisessä hankkeessa on laadittu matkanjärjestäjäsektorille omat kestävän kehityksen raportointi-indikaattorit yhdessä Global Reporting Initiativen (GRI) kanssa. Lisäksi on käynnistetty pilottihankkeet kestävän matkailun kehittämiseksi Sidessä Turkissa, Punta Canassa Dominikaanisessa Tasavallassa, Lastovon alueella Kroatianssa ja Itaacaaren 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 rannikko-alueiden kestäväan matkailutoimintaan ja oppaan kestävän matkailun integrointiin matkanjärjestäjien toiminnassa. TOI on lisäksi ryhtynyt tiiviiseen yhteistyöhön WWF:n kanssa luonnonsuojelun ja matkailun yhteisten etujen ajamiseksi.

AURINKOMATKAT TUNTEE VASTUUNSA

Aurinkomatkat on allekirjoittanut sitoumuksen taistella lasten seksuaalista hyväksikäyttöä vastaan. Aurinkomatkoilla on hotellisopimuksiinsa 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. Listan pohjalta on laadittu hotelleille ympäristöluokitukset, ja niiden mukaiset pisaratunnukset julkaistiin ensimmäistä kertaa talvikauden 2005–2006 esitteessä ja Internet-sivuilla.

HALLITUS TILIKAUDELTA 2005

KUVASSA VASEMMALTA OIKEALLE:

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

Veli Sundbäck, s. 1946, OTK, Nokian johtokunnan jäsen; johtaja, yhteistyösuhteet ja yhteiskuntavastuu. Ulkoasiainministeriön valtiosihteeri 1993–1995, Elinkeinoelämän Keskusliiton hallituksen työvaliokunnan jäsen, Teknologiateollisuus ry:n hallituksen vpj, Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osaston hallituksen vpj sekä Suomalais-Kiinäläisen kauppayhdistyksen hallituksen pj, Huhtamäki Oyj:n hallituksen pj 1999–2005, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2004. Finnairin osakkeita 0 kpl.

Helena Terho, s. 1948, DI, eMBA, osamisjohtaja, Kone-konserni, Kemira Grow-How'n hallituksen jäsen vuodesta 2005, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 1997. 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, Nordkalk Oyj Abp:n, ja Cidron International Oy:n sekä EVA:n ja ETLA:n hallitusten jäsen sekä Svenska litteratursällskapetin sijoitusvaliokunnan jäsen; Finnairin hallituksen puheenjohtaja vuodesta 2003. Finnairin osakkeita 2 000 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, pääjohtaja, Metsäliitto-Yhtymä; Neste Oil Oyj:n ja Julius Tallberg -Kiinteistöt Oyj:n hallitusten jäsen, EK:n työvaliokunnan jäsen, Metsäteollisuus ry:n työvaliokunnan jäsen ja hallituksen varapuheenjohtaja, EVA:n ja ETLA:n valtuuskuntien jäsen. Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja vuodesta 2003. Finnairin osakkeita 0 kpl.

TILINTARKASTAJAT

Varsinainen tilintarkastaja

Jyri Heikkinen, KHT ja KHT-yhteisö
PricewaterhouseCoopers Oy

Varatilintarkastajat

Matti Nykänen, KHT ja

Tuomas Honkamäki, KHT

PricewaterhouseCoopers Oy:stä

KONSERNIN JOHTORYHMÄ 31.12.2005

Hannes Bjurström, s. 1950, eversti (evp), johtaja, lentotoiminta, Finnairin palveluksessa vuodesta 1999. Finnairin osakkeita 900 kpl, optioita 0 kpl.

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

Keijo Suila, s. 1945, ekonomi, vuorineuvos, pääjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1998. Finnairin osakkeita 10 250 kpl, optioita 60 000 kpl.



Jarmo Vilenius, s. 1950, DI, johtaja, tekniikka, Finnairin palveluksessa vuodesta 1973. Finnairin osakkeita 954 kpl, optioita 80 000 kpl.

Anssi Komulainen, s. 1964, restonomi, johtaja, catering, Finnair Catering Oy:n toimitusjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1989–99 sekä vuodesta 2001. Finnairin osakkeita 1 350 kpl, optioita 10 000 kpl.

Lasse Heinonen, s. 1968, KTM, johtaja, talous- ja rahoitus. Finnairin palveluksessa vuodesta 2004. Finnairin osakkeita 1 000 kpl, optioita 7 033 kpl.

Henrik Arle, s. 1948, varatuomari, johtaja, toimitusjohtajan sijainen, reittiliikenne, Finnairin palveluksessa vuodesta 1979. Finnairin osakkeita 3 575 kpl, optioita 63 000 kpl.

Antero Lahtinen, s. 1949, johtaja, rahti, Finnair Cargo Oy:n toimitusjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 1973. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 0 kpl.

Mauri Annala, s. 1945, ekonomi, johtaja, lomaliikenne ja matkapalvelut, Finnairin palveluksessa vuodesta 1976. Finnairin osakkeita 1 350 kpl, optioita 45 000 kpl.



Tero Palatsi, s. 1947, OTL, johtaja, henkilöstö ja hallinto, Finnairin palveluksessa vuodesta 1999. Finnairin osakkeita 1 575 kpl, optioita 20 000 kpl.

Mika Perho, s. 1959, iteronomi, johtaja, kaupallinen ryhmä, Finnairin palveluksessa vuodesta 1985. Finnairin osakkeita 1 618 kpl, optioita 2 500 kpl.

Christer Haglund, s. 1959, KH, johtaja, viestintä, Finnairin palveluksessa vuodesta 2000. Finnairin osakkeita 2 350 kpl, optioita 7 000 kpl.

Tero Vauraste, s. 1967, kapteeniluutnantti (evp), MSc, johtaja, Northport Oy:n toimitusjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 2001. Finnairin osakkeita 1 100 kpl, optioita 0 kpl.





UUSI SILKKITIE

TALOUDELLINEN KATSAUS 2005

www.finnair.fi/2005



TALOUDELLINEN KATSAUS

SISÄLTÖ

Hallituksen toimintakertomus	2
Tilinpäätös 1.1.-31.12.2005	10
Osakkeet ja osakkeenomistajat	60
Taloudellinen kehitys 2001-2005	63
Tunnuslukujen laskentakaavat	64
Hallintoperiaatteet	65
Riskienhallinta	68
Pörssitiedotteet 2005	70
Finnairia analysoivat pankkiiriliikkeet	72
Yhteystiedot	72

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS TILIKAUDELTA 1.1.-31.12.2005

YLEISKATSAUS

Vuonna 2004 alkanut myönteinen kannattavuuskehitys jatkui vuonna 2005. Voimakas kysynnän kasvu, keskihintojen nousu sekä tuottavuuden parantuminen toiminnan tehostamisen ja kustannussäästöjen kautta vahvistivat Finnairin kannattavuutta merkittävästi.

Lentoliikenteen kehitykselle vuonna 2005 oli leimallista lentomatkustuksen kasvanut kysyntä ja toisaalta kohonnut polttoaineen hinta. Euroopassa jatkui taistelu markkinaosuuksista, kun markkinoille tuli uusia yrittäjiä. Yhdysvalloissa useimmat suurista lentoyhtiöistä toimivat konkurssimenettelyn alaisuudessa. Aasialaiset lentoyhtiöt keskittyivät lisäämään liikennettä maanosan sisäisillä lennoilla. Euroopan ja Aasian välinen liikenne kasvoi seitsemän prosenttia.

Alkuvuonna alkanut polttoaineen hinnan voimakas kohoaminen pysäytti vuosia kestäneen keskimääräisten lento- ja rahtihintojen laskun toimialalla. Finnairin lentolippujen keskihinta toisella ja kolmannella vuosineljänneksellä nousi neljästä viiteen prosenttia. Sen sijaan loppuvuodesta kiristynyt kilpailu taittoi keskihinnan nousun.

Finnairin Aasian-liikenne kasvoi lähes 17 prosenttia. Vuoden 2005 syyskuussa avattiin

uusi reitti Helsingistä Kiinan Kantoniin. Finnair jatkaa tarjonnan lisäystä Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä. Joulukuussa 2005 ilmoitettiin 12 uuden kaukoliikennekoneen hankinnasta vuoteen 2014 mennessä.

Finnairin omistaman FlyNordic-halpalentoyhtiön matkustajamäärä kasvoi odotetulla tavalla. Yhtiö kuljetti vuonna 2005 lähes 1,2 miljoonaa matkustajaa. Hintakehitys Ruotsin markkinoilla on sen sijaan ollut odotettua heikompaa ja polttoaineen hinnannousu rajua, joten FlyNordicin tulos jäi tappiolliseksi.

Lomamatkojen myynti kehittyi vuonna 2005 suotuisasti, joskin vuoden viimeisten kuukausien myynti oli edellisvuotta hieman heikompi. Polttoaineen hinnan noususta johtuva lisämaksu on vaikuttanut jonkin verran lomamatkojen kysyntään.

TALOUDELLINEN TULOS

1.1.-31.12.2005

Liikevaihto nousi 11,2 prosenttia ja oli 1 871,1 milj. euroa. Konsernin liikevoitto ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia kasvoi 70,1 milj. euroon (25,2 milj. euroa). Oikaistu liikevoittomarginaali oli 3,7 prosenttia (1,5). Tulos rahoituserien

jälkeen parani selvästi ja oli 87,5 milj. euroa (30,6 milj.).

Vuonna 2005 matkustajaliikenteen tarjonta kasvoi 5,1 prosenttia ja kysyntä kasvoi 7,2 prosenttia. Käyttöaste nousi edellisvuodesta 1,4 prosenttiyksikköä 72,6 prosenttiin. Kuljetetun rahdin määrä kasvoi 4,5 prosenttia.

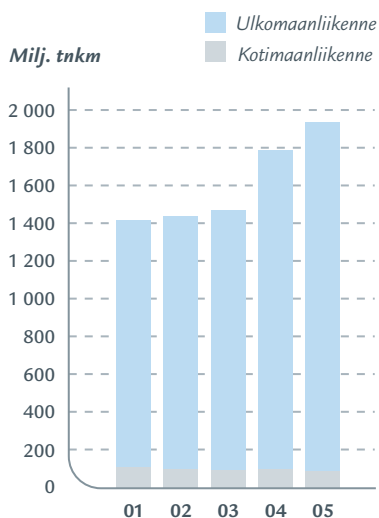
Reitti- ja lomaliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometriltä nousivat 3,2 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotot laskivat 5,0 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot nousivat 1,8 prosenttia.

Euromääräiset toimintakulut nousivat jakson aikana 9,2 prosenttia. Lentotoiminnan yksikkökustannukset nousivat 2,4 prosenttia. Yksikkökustannukset laskivat 1,5 prosenttia polttoainekulut ja tulevan kassavirran suojausvoitot eliminoituina.

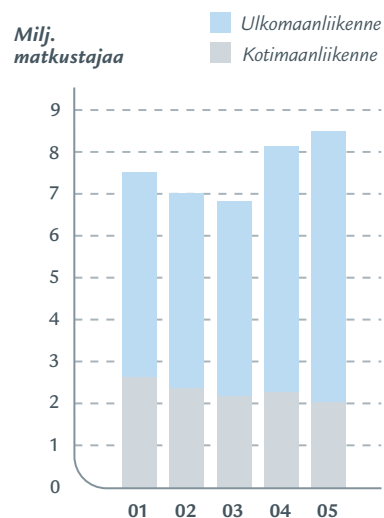
Käyttöomaisuuden myyntivoitot olivat 7,3 milj. euroa (5,8 milj. euroa).

Tilivuoden tulos osaketta kohden nousi 0,73 euroon (0,30). Joulukuun lopussa oma pääoma osaketta kohden oli 7,73 euroa, edellisena vuonna 6,97 euroa.

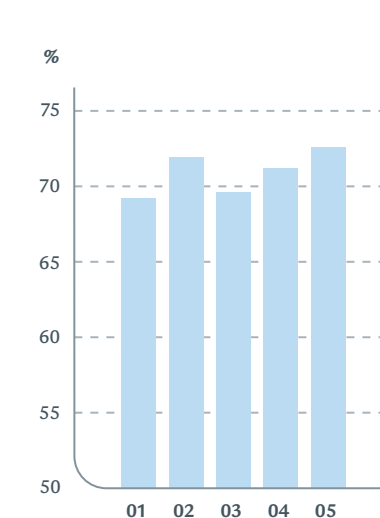
MYYDYT TONNIKILOMETRIT



MATKUSTAJAMÄÄRÄT



MATKUSTAJAKÄYTTÖASTE



INVESTOINNIT, RAHOITUS JA RISKIENHALLINTA

Investoinnit vuonna 2005 ilman ennakkomaksuja olivat yhteensä 57,5 milj. euroa (114,5 milj.) sisältäen erityisesti tietojärjestelmäinvestointeja ja tekniikan laitteita. Neljänneksen vuosineljänneksen investoinnit olivat 18,6 miljoonaa euroa (14,0 milj. euroa).

Liiketoiminnan nettorahavirta oli 191,8 milj. euroa, kun se edellisenä vuonna oli 129,5 milj. euroa. Joulukuun lopussa konsernin likvidit rahavarat ylittivät korolliset velat 155,3 milj. eurolla. Velkaantumistaso on laskenut tilivuoden alun -3,1 prosentista -25,1 prosenttiin. Leasingvastuilla oikaistu velkaantumistaso oli 66,8 prosenttia (102,5 %). Omavaraisuusaste nousi edellisvuotisesta lähes kaksi prosenttiyksikköä ja oli 42,2 prosenttia. Tunnusluvut ovat hallituksen asettamia tavoitteita parempia.

Konsernilla oli joulukuun lopussa likvidejä rahoitusvaroja 418,4 milj. euroa, minkä lisäksi käyttämättömien sovitujen lainaohjelmien määrä on yhteensä 200 miljoonaa euroa.

Riskiennhallinta Finnairissa on osa konsernin johtamistoimintaa, kohdistuen ensisijaisesti riskeihin, jotka uhkaavat konsernin liiketoiminnan tavoitteiden saavuttamista. Liiketoimintamahdollisuuksien hyödyntä-

miseksi Finnair on valmis ottamaan hallittuja ja harkittuja riskejä. Sitä vastoin esimerkiksi lentoturvallisuusasioissa Finnair ei ota riskejä.

Finnairin riskit on luokiteltu strategisiin, operatiivisiin, taloudellisiin ja vahinkoriskeihin. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat konsernin riskienhallintastrategiasta ja -periaatteista sekä strategisten tavoitteiden saavuttamista uhkaavien riskien hallinnasta. Liiketoimintayksiköiden johtajat ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajat vastaavat vastuualueidensa riskienhallinnasta.

Finnairin hallituksen hyväksymän rahoituksen riskienhallintapolitiikan mukaisesti yhtiö on suojannut reittiliikenteen lentopetrolistoista 60 prosenttia vuoden 2006 alkuvuoden ja 40 prosenttia loppuvuoden osalta sekä tämän jälkeen seuraavat 12 kuukautta alenevalla suojausasteella. Reittiliikenteen vuoden 2005 toteutunut suojauskasella oikaistu lentopetroliton hinta jäi noin 500 dollariin tonnilta.

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

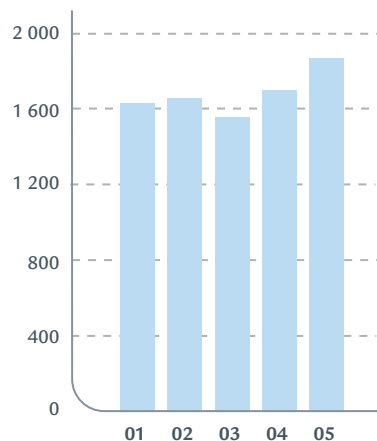
OSAKKEET JA OSAKEPÄÄOMA

Yhtiön osakekannan markkina-arvo kasvoi 121 prosenttia eli 568,6 miljoonaa euroa edellisestä vuodesta ja oli 1 039,9 milj. euroa 31.12.2005. Tilivuoden alussa markkina-arvo oli 471,3 milj. euroa. Vuoden 2005 aikana Finnair Oyj:n osakkeen ylin kurssi Helsingin Pörssissä oli 12,15 (6,57) euroa, alin kurssi 5,56 (4,46) euroa ja keskimurssi 8,56 (5,40) euroa. Tilikauden aikana osakkeita vaihdettiin Helsingin Pörssissä 32,2 (21,3) milj. kappaletta. Tilikauden lopussa Suomen valtio omisti yhtiön osakkeista 57,0 (58,4) prosenttia, ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen osuus oli 29,1 (18,4) prosenttia.

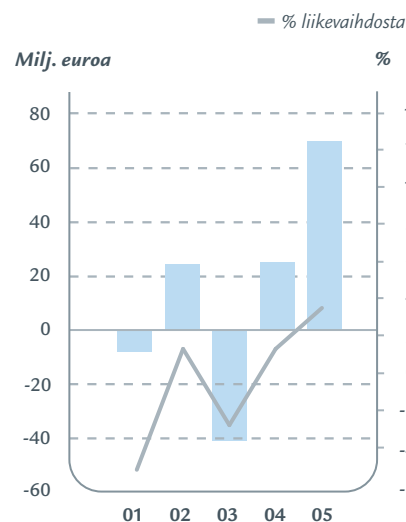
Tilikauden alussa yhtiöllä oli 422 800 kappaletta vuonna 2004 hankittua omaa osaketta. Varsinainen yhtiökokous myönsi 23.3.2005 hallitukselle valtuudet vuoden ajaksi enintään 3 500 000 oman osakkeen hankkimiseen ja enintään 3 922 800 oman osakkeen luovuttamiseen. Valtuutuksen käsittelemien osakkeiden osuus on vähemmän kuin viisi prosenttia yhtiön osakepääomasta. Valtuutuksen nojalla huhtikuussa 2005 yhtiö luovutti yhteensä 37 800 osaketta avainhenkilöstölle osana avainhenkilöstön osakepalkkiojärjestelmää. Hallitus päätti

LIIVEVAIHTO

Milj. euroa

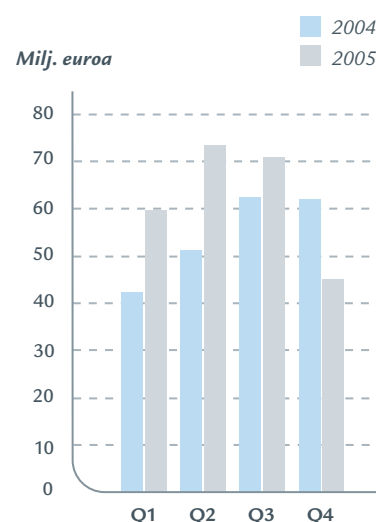


TOIMINNALLINEN LIIKEVOITTO, EBIT*



* Ilman myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia

TOIMINNALLINEN EBITDAR*



* Ilman myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia

15.8.2005 käynnistää enintään 500 000 oman osakkeen hankinnan. Hankinta alkoi 1.9.2005 ja 31.12.2005 mennessä osakkeita oli ostettu 1,5 milj. eurolla 150 000 kappaletta. Yhtiön hallussa oli 31.12.2005 yhteensä 535 000 omaa osaketta eli 0,6 % osakkeista.

Finnair Oyj:llä on Helsingin Pörssin päälistalla kaupankäynnin kohteena kaksi optio-oikeussarjaa. Tilikauden alussa optio-oikeuksia 2000 A oli liikkeellä 1 997 500 kappaletta ja optio-oikeuksia 2000 B oli liikkeellä 2 000 000 kappaletta. Vuoden 2005 aikana 1 601 106 optio-oikeudella A merkittiin 1 601 106 uutta osaketta ja 1 183 850 optio-oikeudella B merkittiin 1 183 850 uutta osaketta eli yhteensä 2 784 956 uutta osaketta. Yllä mainituista, optio-oikeuksien nojalla merkityistä uusista osakkeista oli 31.12.2005 mennessä merkitty kaupparekisteriin 2 044 900 kappaletta. Finnair Oyj:n rekisteröity osakepääoma 31.12.2005 oli 73 783 496,05 (72 045 331,05) euroa ja osakkeiden kokonaismäärä 86 804 113 (84 759 213) kappaletta. Yllä mainittujen optio-oikeuksien nojalla vuoden 2005 kuluessa merkityistä osakkeista oli 31.12.2005 rekisteröimättä ja osakeantiin kirjattuna 740 056 osaketta.

Mikäli kaikki 31.12.2005 liikkeellä olevat optio-oikeudet vaihdetaan Finnair Oyj:n osakkeiksi, olisi Suomen valtion omistusosuus 55,8 prosenttia. Käyttämättä olleiden optio-oikeuksien perusteella yhtiön osakepääoma voi nousta enintään 1 030 662,40 eurolla vastaten 1 212 544 osaketta, mikä on 1,39 % yhtiön osakkeista.

HENKILÖSTÖ

Vuoden 2005 aikana Finnair-konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 9 447, mikä oli 0,8 prosenttia vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Reittiliikenteessä työskenteli 3 884 ja lomaliikenteessä 336. Teknisten, catering- ja maapalveluiden yhteenlaskettu henkilöstö oli 3 816 ja matkapalveluiden 1 178. Muissa toiminnoissa työskenteli 233 henkilöä. Ulkomaanryöstöiden osuus henkilöstöstä oli noin 400. Ulkomaanryöstöiden henkilöstö työskentelee pääosin kaupallisissa tehtävissä.

Finnair-konsernin henkilöstöstä on puolet naisia ja puolet miehiä. Naisten osuus johtotehtävissä, esimerkiksi osastopäällikkötehtävissä, on kasvamassa. Finnair Oyj:n hallituksen seitsemästä jäsenestä on vuodesta 2003 ollut kaksi naista. Finnairin historian ensimmäinen konser-

nin johtoryhmän naisjäsen on nimitetty 1.3.2006 alkaen.

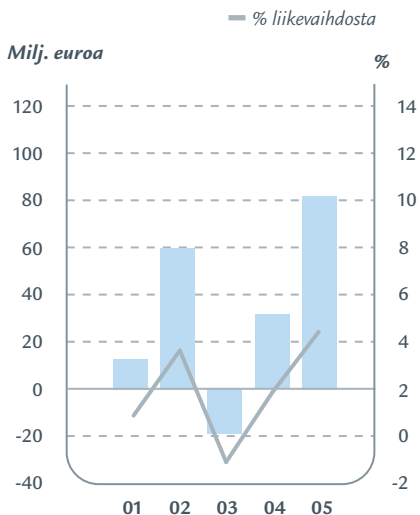
Kokoaikaisia henkilöstöstä on 92 prosenttia. Puolet osa-aikaisista on osittaisella hoitovapaalla olevia työntekijöitä. Toistaiseksi voimassa olevassa työsuhteessa työskentelee 93 prosenttia. Määräaikaisiin työsuhteisiin lasketaan myös kausipulaiset. Henkilöstön keski-ikä on 43 vuotta painottuen 30-50 ikävuosiin. Yli 50-vuotiaita on runsaat 20 prosenttia ja alle 30-vuotiaita joka kymmenes.

Henkilöstön keskimääräinen palvelusvuosien määrä on 14. Kolmannes Finnairin henkilöstöstä on ollut konsernin palveluksessa yli 20 vuotta. Näistä lähes puolet on palvellut yli 30 vuotta.

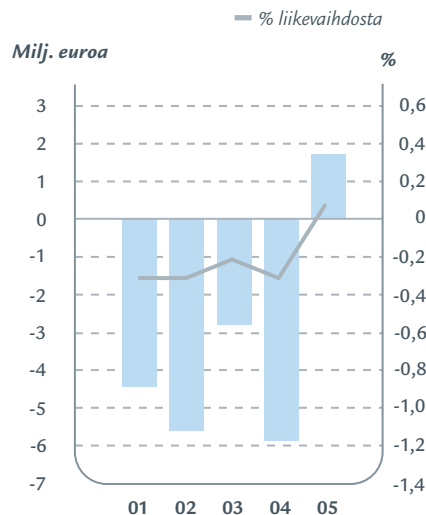
Henkilökuntaa on koulutettu keskimäärin viisi päivää henkilöä kohden vuodessa. Henkilöstön työkykyä ylläpitävään toimintaan sekä virkistys- ja harrastustoimintaan on käytetty runsaat 300 000 euroa. Työtyytyväisyyttä mitataan yksiköittäin säännöllisesti. Vuoden 2005 aikana konsernin henkilöstön työhyvinvointia mittaava indeksi on kehittynyt hyvään suuntaan. Suotuisa kehitys on jatkunut yhtämittaisesti syksystä 2002 lähtien.

Konsernissa on tehty päivitetty tasa-arvosuunnitelma vuosille 2005-2006.

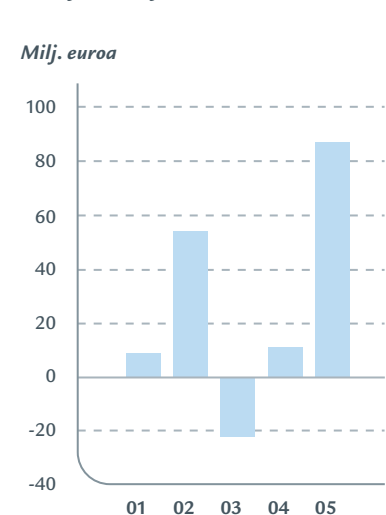
LIIKEVOITTO, EBIT



RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT



TULOS ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ JA VEROJA



Tasa-arvosuunnitelman tarkoituksena on edistää tasa-arvon toteutumista Finnair-konsernissa.

Yhtiöllä on voimassa olevat työehtosopimukset kuuden ammattijärjestön kanssa 30.9.2007 asti ja lentäjien kanssa toukokuuhun 2008.

Finnairin eläkesäätiö siirsi 1.7.2005 työntekijäin eläkelain (TEL) mukaisten, eläkesäätiöön kuuluvien Finnair-konsernin työntekijien eläkevastuiden hoidon Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmariselle 22.6.2004 allekirjoitetun sopimuksen mukaisesti. Ilmariselle siirtyneiden TEL-eläkevastuiden sekä vastuiden katteena olevan varallisuuden määrä oli 491,8 miljoonaa euroa. Finnairin eläkesäätiö jatkaa edelleen vapaaehtoisen lisäeläkevakuutuksen antajana.

Finnairin eläkesäätiön sääntömuutokset ja eläkelainsäädännön muutos otettiin huomioon Finnairissa jo vuonna 2004. Vuosina 2005 ja 2004 Finnairin eläkekulut ovat olleet poikkeuksellisen alhaisia pitkäajan vuositason verrattuna. Vuonna 2004 positiivinen vaikutus kohdistui erityisesti viimeiseen vuosineljännekseen. Vuonna 2006 palataan eläkekuluissa normaalille tasolle.

Vuodelta 2005 on kirjattu 7,6 miljoonan euron varaus Finnairin henkilöstöra-

hastolle maksettavasta, konsernin taloudelliseen suorituskykyyn perustuvasta voittopalkkiosta.

HALLINTO

23.3.2005 pidetty yhtiökokous valitsi hallitukseen uudelleen seuraavat henkilöt: hallituksen puheenjohtajaksi ministeri Christoffer Taxell ja jäseniksi ylijohtaja Samuli Haapasalo, varatoimitusjohtaja Markku Hyvärinen, toimitusjohtaja Kari Jordan, johtaja Veli Sundbäck, johtaja Helena Terho ja kauppatieteiden tohtori Kaisa Vikkula.

Hallituksen jäsen Samuli Haapasalo jätti eroilmoituksensa Finnair Oyj:n hallituksen jäsenyydestä 22.6.2005 tultuaan nimitetyksi Ilmailulaitoksen pääjohtajaksi.

Yhtiökokous valitsi varsinaisiksi tilintarkastajiksi KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy:n ja KHT Jyri Heikkisen sekä varatilintarkastajiksi KHT Matti Nykäsen ja KHT Tuomas Honkamäen.

31.12.2005 eläkkeelle jääneen pääjohtaja Keijo Suilan seuraajaksi valittu KTM Jukka Hienonen tuli Finnairin palvelukseen 1.11.2005. Finnair Oyj:n toimitusjohtajana hän aloitti 1.1.2006. Ennen Finnairille siirtymistään Hienonen toimi Stockmann

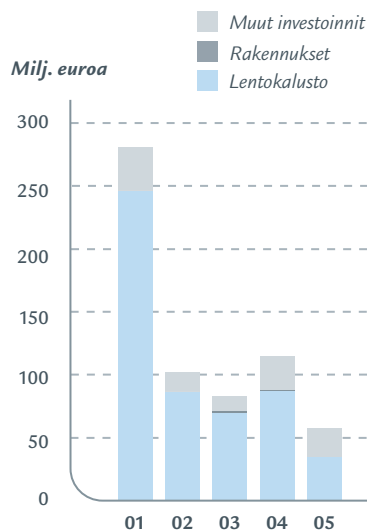
Oyj Abp:n varatoimitusjohtajana ja tavarataloryhmän johtajana.

Reittiliikenteen johtaja, varatuomari Henrik Arle nimitettiin Finnair Oyj:n varatoimitusjohtajaksi 1.1.2006 alkaen. Finnairissa on sovittu uusista järjestelyistä myös yhtiön niin kutsutun vastuullisen johtajan (Accountable Manager) osalta. Vastuullinen johtaja vastaa lentoyhtiön ansiolentovasta ja muista viranomaisten myöntämistä toimiluvista. Finnair Oyj:n vastuullinen johtaja on 1.1.2006 alkaen varatoimitusjohtaja Arle.

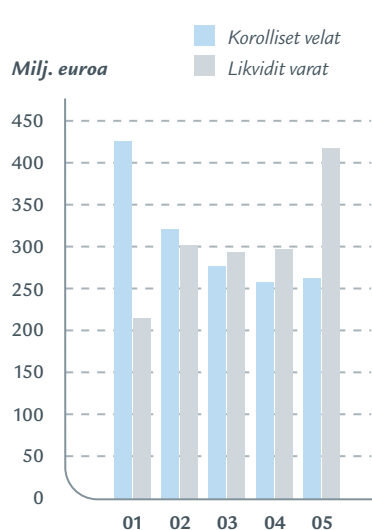
Konsernin johtoryhmässä tapahtui muutoksia, kun strategisesta suunnittelusta vastaava johtaja Eero Ahola jäi eläkkeelle 31.12.2005. Finnair Tekniikan johtaja Jarmo Vilenius siirtyi Finnair Facilities Managementin toimitusjohtajaksi 15.1.2006 alkaen. Finnair Tekniikan johtajana aloitti Kimmo Soini, joka siirtyi tehtävään Reittiliikenteen teknisistä palveluista vastaavan johtajan paikalta.

Matkapalvelut ja Lomaliikenne-liiketoiminta-alueita johtanut Mauri Annala siirtyy eläkkeelle 1.3.2006. Hänen tilalleen on nimitetty kauppatieteiden tohtori Kaisa Vikkula. Hän on ollut Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2003 lähtien. Vikkula jätti paikkansa hallituksessa 16.2.2006.

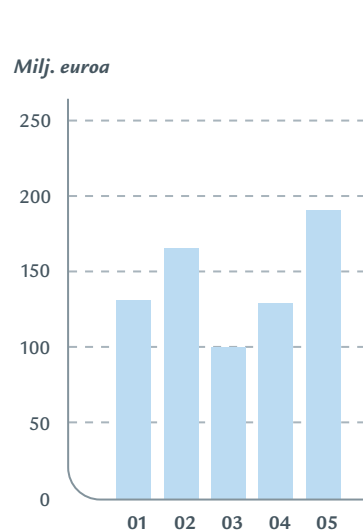
BRUTTOINVESTOINNIT



KOROLLISET VELAT JA LIKVIDIT VARAT



LIIKETOIMINNAN RAHAVIRTA



Finnairin henkilöstöjohtaja Tero Palatsi erosi Finnairin palveluksesta 15.2.2006. Palatsin tehtäviä hoitaa toistaiseksi osastonjohtaja Ari Kuutschin.

LIIKETOIMINTA-ALUEIDEN KEHITYS

Finnair-konsernin tilinpäätöksen ensisijainen segmenttiraportointi perustuu liiketoiminta-alueisiin. Raportoitavat liiketoiminta-alueet ovat Reittiliikenne, Lomaliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut.

REITTIKILKENNE

Liiketoiminta-alue vastaa reittimatrustaja-liikenteen ja rahdin myynnistä, palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan sekä rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Reittiliikenne vuokraa lomaliikenteelle sen tarvitsemat miehistöt ja lentokoneet. Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat yksiköt ja yhtiöt ovat Finnair Reittiliikenne, Aero Airlines, FlyNordic, Finnair Cargo Oy sekä Finnair Aircraft Finance Oy. Reittiliikenne-liiketoiminta-alueeseen kuuluva Markkinointiryhmä muutettiin 1.8.2005 alkaen Kaupalliseksi ryhmäksi.

Vuonna 2005 liiketoiminta-alueen liikevaihto nousi 12,1 prosenttia ja oli 1 407,9 milj. euroa. Toiminnallinen liikevoitto oli

34,3 milj. euroa (-5,5 milj.).

Finnairin reittiliikenteen kysyntä kasvoi viime vuonna 10,0 prosenttia samalla kun tarjonta kasvoi 5,8 prosenttia, mikä paransi matrustajakäyttöastetta 2,6 prosenttiyksiköllä 67,7 prosenttiin.

Matrustajareittiliikenteen yksikkötuotot paranivat 0,7 prosenttia vuonna 2005. Keskihinnat nousivat kaikissa liikennelajeissa.

Kireästä kilpailutilanteesta johtuen rahtiliikenteen yksikkötuotot laskivat 5,0 prosenttia. Kuljetettujen rahtikilojen määrä kasvoi 4,5 prosenttia. Aasian liikenteessä kuljetetut rahtikilojen määrä lisääntyi 12,9 prosenttia.

Finnairin markkinaosuus Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä on edelleen kasvanut lisävuorojen ja uusien kohteiden myötä. Kansainvälisessä liikenteessä Finnair on säilyttänyt markkinaosuutensa pääkilpailijoihin verrattuna.

Vuonna 2005 reittiliikenteen lentojen saapumistäsmällisyysprosentti oli 88 (90 %). Saapumistäsmällisyydessä Finnair on edellisvuosien tapaan Euroopan paras.

LOMALIIKENNE

Liiketoiminta-alue koostuu Finnairin lomalentotoiminnasta ja Aurinkomatkat valmis-

matkayhtiöstä, joka on alallaan Suomen suurin yli 35 prosentin markkinaosuudella. Myös Finnair Lomalentoilla on vahva markkinajohtajuus lomamatrustukseen liittyvissä lennoissa, vaikka markkinoille on tullut lisää kilpailua.

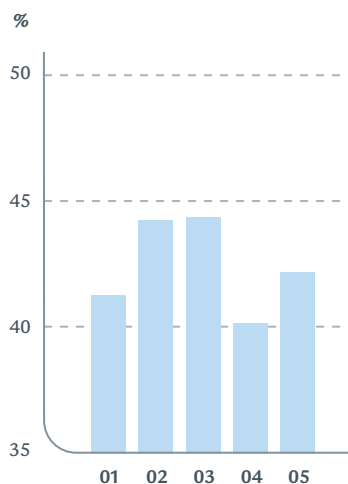
Liiketoiminta-alueen liikevaihto kasvoi viime vuonna 9,2 prosenttia 387,3 milj. euroon. Kesäkauden kysyntä oli edellisvuotta parempi, loppuvuodesta kysyntä oli hieman viimevuotista alempi. Toiminnallinen liikevoitto oli 20,3 milj. euroa (24,8 milj.).

Finnair Lomalentot evakuoivat 2600 turistia vuoden 2004 tapaninpäivän Kaakkois-Aasian hyökyaaltokatastrofin keskeltä. Tuho keskeytti lentosarjat muutamaksi viikoksi alkuvuonna 2005.

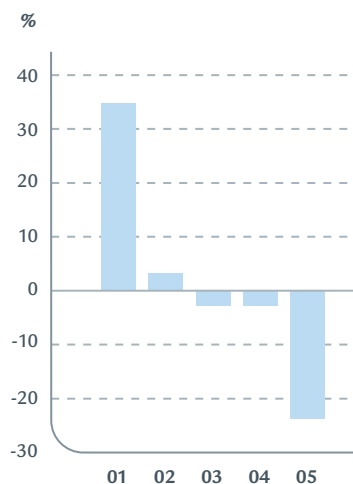
Neljän lomaliikenteessä käytettävän Boeing 757 -lentokoneen vuokrasopimukset uusittiin huhtikuun 2005 alussa. Uudet sopimukset tehtiin aiempaa edullisemmin ehdoin ja ne ovat osaltaan alentaneet lomalentojen yksikkökustannuksia ja vahvistaneet kilpailukykyä lomalentomarkkinoilla. Säästö aiempiin sopimuksiin verrattuna on yhteensä yli viisi miljoonaa euroa vuodessa.

Uusien lentokoneiden vuokrasopimusten ja lentävän henkilöstön työehtosopimusten

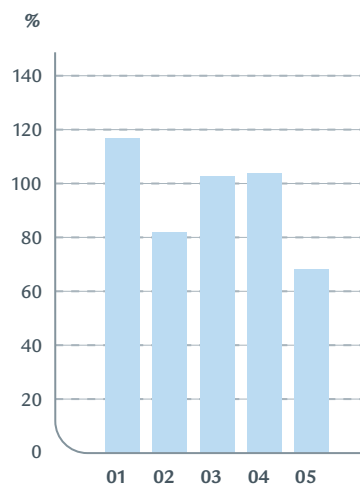
OMAVARAISUUSASTE



NETTOVELKAANTUMISASTE



OIKAISTU NETTOVELKAANTUMISASTE



ratkettua myönteiseen suuntaan Finnair valmistele lomalentotoimintojen eriyttämistä.

Kapasiteetin käytön tehostamiseksi Finnair Lomalennot on operoinut kesäkaudella 2005 kahdella Boeing 757 -lentokoneella Iso-Britanniasta Air Scandicin lukuun. Yhteistyö Air Scandicin kanssa päättyi syyskuussa 2005 yhtiön jouduttua taloudellisiin vaikeuksiin. Yhteistyön päättymisestä ei aiheudu toiminnan laajuuteen nähden oleellisia kustannuksia. Jäljellä olleet lennot lennettiin sopimuskauden loppuun yhteistyössä Excel Aviationin/Air Atlanta UK -nimisen matkanjärjestäjän kanssa. Yhteistyö jatkuu myös vuonna 2006.

Vuonna 2005 lomaliikenteen kysyntä kasvoi 1,2 prosenttia samalla kun tarjontaa lisättiin 3,3 prosentilla. Matkustajakäyttöaste oli 87,3 prosenttia.

LENTOTOIMINTAPALVELUT

Liiketoiminta-alue koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista sekä konsernin cateringtoiminnoista. Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat myös konsernin kiinteistöomaisuus sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnointi ja ylläpito sekä toimitilapalvelut.

Lentotoimintapalveluiden liikevaihto laski 1,6 prosenttia 400,9 milj. euroon tarjottujen

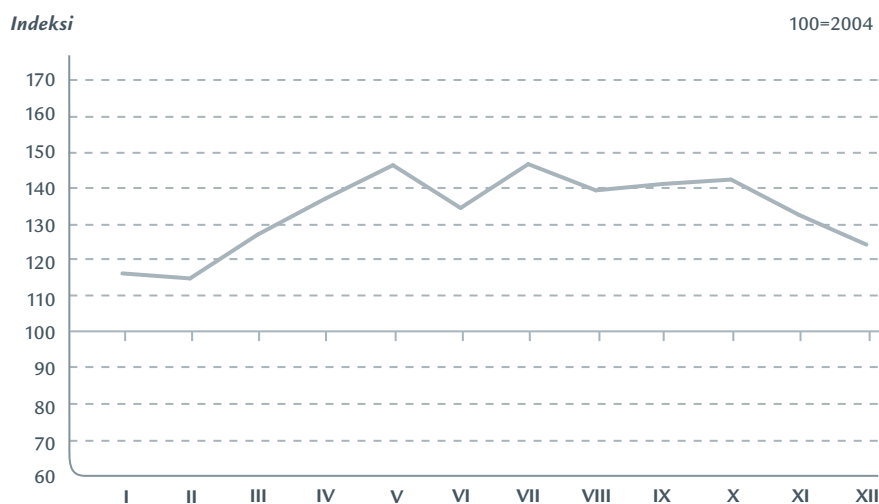
palveluiden hintatason alenemisen takia. Toiminnallinen liikevoitto parani kuitenkin 25,5 milj. euroon (21,4 milj. euroa).

Liikevoiton kasvu liiketoiminta-alueella johtuu toteutetuista tuottavuuden tehostamistoimenpiteistä. Lentotoimintapalvelujen useassa toiminnossa toteutetaan LEAN-prosessiajatteluun perustuvaa toiminnan kehittämistä.

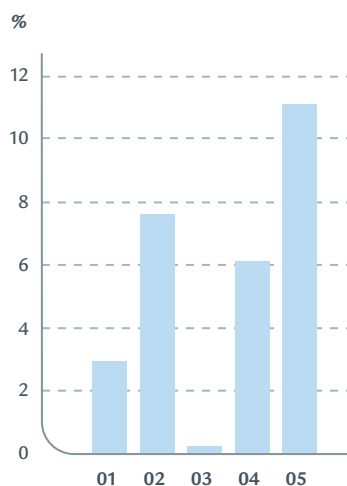
Finnair Tekniikassa on käynnistynyt vuoden 2006 alussa kilpailukykyprojekti, jossa käydään läpi koko organisaatio ja pyritään prosesseja ja toimintamalleja kehittämällä entistä kustannustehokkaampaan toimintaan.

Finnair Tekniikka on tehnyt uusia merkittäviä asiakassopimuksia. Konsernin ulkopuolisen myynnin osuus liiketoimintayksikön liikevaihdosta on noussut noin kol-

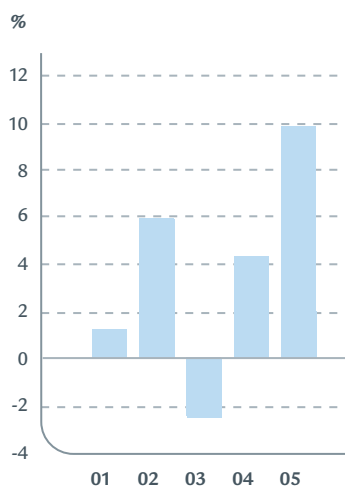
POLTTOAINEHINNAN KEHITYSINDEKSI 2005



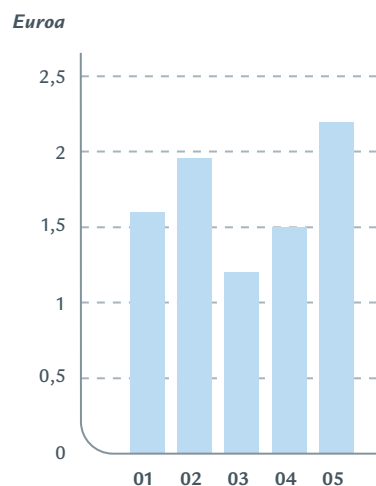
SIJOITETUN PÄÄOMAN TUOTTO



OMAN PÄÄOMAN TUOTTO



RAHAVIRTA / OSAKE



mannekseen ja on tänä vuonna runsaat 50 miljoonaa euroa.

MATKAPALVELUT

Liiketoiminta-alue koostuu konsernin koti- ja ulkomaisten matkatoimistojen Suomen Matkatoimiston, Estravelin ja Areal - sekä matkailun varausjärjestelmätöimittajan Amadeus Finland Oy:n liiketoiminnasta.

Liiketoiminta-alueen liikevaihto oli 91,2 milj. euroa (91,6 milj. euroa) ja toiminnallinen liikevoitto oli 8,1 milj. euroa (6,3 milj. euroa). Liikevaihto on pysynyt ennallaan, sillä liikematkustuksen kysyntä kääntyi nousuun loppuvuonna, mutta matkatoimistojen välinen kilpailu on puolestaan laskenut palvelumaksuja. Kulusäästöjen ansiosta liiketoiminta-alueen liikevoitto kuitenkin parani hieman edellisvuodesta.

Töölön Matkatoimiston konkurssi keväällä 2005 aiheutti Finnair-konsernille noin 2,6 miljoonan euron luottotappion. Uutta liiketoimintaa siirtyi samalla Finnair-konsernin matkatoimistoille.

Finnair-konsernin matkatoimistot ovat viimeisen kolmen vuoden aikana siirtyneet onnistuneesti uuteen ansaintalogiikkaan, kun lentoyhtiöt ovat luopuneet matkatoimistoille maksetuista myyntipalkkioista. Sopeutuminen ja tuottavuuden parantaminen kuitenkin jatkuvat. Suomen Matkatoimisto ilmoitti tammikuussa 2006 YT-neuvotteluiden aloittamisesta runsaan 40 työntekijän kanssa.

PALVELUT JA TUOTTEET

Finnairin reittiverkosto muodostuu kattavasta kotimaan verkostosta sekä lähes 50 kohdetta käsittävästä kansainvälisestä verkostosta. Näistä kaukokohteita on kymmenen. Finnairin Euroopan reittiliikenteessä menestys perustuu liikematkustajien suosimaan aamu-ilta-konseptiin.

Kaukoliikennestrategia hyödyntää Helsingin ihanteellista sijaintia Aasian ja Euroopan lentoreittien varrella. Finnairin Aasian-lentojen määrää on kasvatettu määrätietoi-

sesti vuodesta 1999. Syyskuun 2005 alussa avattiin Helsingin ja Kiinan Kantonin välille uusi reitti, jota lennetään kolmesti viikossa. Finnair lentää Kiinaan jo useammin kuin kahdesti päivässä sekä Bangkokiin ja Japaniin päivittäin.

Aasian-liikenne kasvaa myös tulevaisuudessa. Uutena kohteena vuonna 2006 avataan Japanin Nagoya kesäkuussa ja Intian New Delhi marraskuussa. Euroopassa avataan ensi kesään mennessä viisi uutta kohdetta, jotka palvelevat sekä paikallisen kysynnän että Aasian-liikenteen tarpeita. Uusina kohteina avataan Edinburgh, Geneve, Kiova, Krakova ja Firenze. Pietariin ja Varsovaan lisätään uusia lentovuoroja.

Kaukoliikenteen lentokonetyyppinä käytetään Boeing MD-11 -laajarunkokonetta. Laajarunkolaivastoa kasvatetaan lähivuosina Aasian-liikenteen kasvavan kysynnän tyydyttämiseksi. Laajarunkolaivaston matkustamot uusitaan kesään 2006 mennessä ja business-luokkaan asennetaan uudet vuodeistuimet.

Ensimmäiset neljä konetta kymmenestä Finnairille tulevasta Embraer170 -lentokoneesta liittyvät laivastoon loppuvuoden aikana. Uudet Embraer-koneet ovat 76-paikkaisia ja matkustusmukavuudeltaan suuren matkustajasuihkukoneen tasoa.

Sähköinen lentolippu eli e-lippu on käytössä jo kaikilla Finnairin kotimaan-reiteillä sekä useimmilla Euroopan- ja kaukoreiteillä. Kaikista lentolipuista jo yli 60 prosenttia myydään e-lippuina.

oneworld-lentoyhtiöliittoutumaa vahvistavat jäsenyyttä hakeneet Japan Airlines, unkarilainen Malev ja Royal Jordanian -lentoyhtiö. oneworld on taloudellisesti terveistä yhtiöistä koostuva allianssi.

SIIRTYMINEN IFRS-TILINPÄÄTÖSKÄYTÄNTÖÖN SEKÄ KIRJAAMISPERIAATTEIDEN MUUTOS

Finnair julkaisi 29.4.2005 sekä vuosittain vuosineljännessäsoiset vertailutiedot vuodelta 2004 konsernin tuloslaskelmasta,

taseesta, rahavirtalaskelmasta ja tunnuslukuista sekä segmenttikohtaiset tunnusluvut ja uudet, IFRS:n mukaiset tilinpäätöksen laadintaperiaatteet.

Finnairille IFRS:n käyttöönoton aiheuttamat merkittävimmät muutokset Suomen tilinpäätöskäytäntöön (FAS) verrattuna olivat vuoden 2004 tuloksen paraneminen ja oman pääoman pieneneminen.

Tarkemmat siirtymätiedot löytyvät julkaistusta aineistosta Finnairin Internet-sivuilta www.finnair.fi/sijoittaja.

Siirtyminen IFRS-laskentaperiaatteisiin vaikuttaa vuoden 2005 tulokseen ja omaan pääomaan erityisesti rahoituksen johdannaisten käyvän arvon muutosten kautta (IAS 32 ja 39). Operatiivista kassavirtaa suojataan johdannaisilla, joita käsitellään kirjanpidossa kahdella eri tavalla.

Yhtäältä suojauslaskennan piiriin hyväksytyjen johdannaisten tuotto kirjataan tuloslaskelmaan ainoastaan realisoituaan ja johdannaistuoton tulosvaikutuksen ajoitus on identtinen suojattavan riskin päättymisen kanssa. Toisaalta suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten realisoitunut tuotto sekä johdannaiskannan käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman muut -erään. Lentopetroliostojen ja dollarin kurssiriskin suojaukseen käytetyt termit ovat merkittävin erä käytetyistä johdannaisista.

Suojauslaskenta vaimentaa johdannaisten markkina-arvomuutosten vaikutusta Finnairin tulokseen. Vuonna 2005 suojauslaskennan ulkopuolella olevien johdannaisten markkina-arvomuutosten vaikutus muita kuluja laskevana ja liikevoittoa parantavana eränä oli 4,5 miljoonaa euroa. Avainluvuissa on esitetty myös liikevoitto ilman myyntivoittoja ja ilman suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten arvonmuutoksia. Tällä tavoin oikaistu liikevoitto (70,1 milj. euroa) kuvaa toiminnallista tulosta.

Finnairin tytäryhtiöiden FlyNordicin ja Aeron matkustajamaksujen kirjauskäy-

täntöä on muutettu vuoden kolmannesta vuosineljänneksestä alkaen siten, että lentoyhtiöiden keräämät ja lentokentän pitäjälle tilittämät matkustajamaksut eivät enää näy yhtiöiden tuloslaskelmissa. Muutos on pienentänyt loppuvuoden liikkennöimismaksuja sekä vastaavasti muita tuottoja ja liikevaihtoa. Vertailuvuoden luvut on oikaistu vastaamaan uutta kirjauskäytäntöä.

ARVIOT LIKETOIMINNAN TULEVASTA KEHITYKSESTÄ

Vakaa ja terve pitkän aikavälin kehitys Finnairissa jatkuu, vaikka tänä vuonna Euroopan liikenteessä kilpailu kiristyy ja hintatasoon kohdistuu paineita. Polttoaineen hinnan arvioidaan pysyvän nykyisellä korkealla tasolla.

Polttoaineen kallistumisen vuoksi lentolippujen hintoja pyritään nostamaan myös vuonna 2006, mutta kiristynyt kilpailutilanne määrittää lopulta ovatko hinnankorotukset mahdollisia. Lentopetrolin nykyhintatasolla polttoainekustannusten arvioidaan olevan vuonna 2006 noin 20 prosenttia liikevaihdosta kun vuonna 2005 kustannukset olivat 15,6 prosenttia liikevaihdosta. Finnairin reittiliikenteen polttoainekulutuksesta on hintasuojattu alkuvuoden osalta 60 prosenttia ja loppuvuoden osalta 40 prosenttia sekä sen jälkeen alenevasti 12 kuukautta eteenpäin. Lomaliikenteessä käytetään matkanjärjestäjien ja Finnairin välisen sopimuksen mukaisesti polttoainelisämaksuja.

Kysynnän kasvun ja käyttöasteiden paranemisen arvioidaan jatkuvan vuoden 2006 aikana. Tarjonnan lisäys kohdistuu Aasian-liikenteeseen. Loppuvuonna 2005 alkanut Embraer 170 -koneiden tulo Finnairin laivastoon tuo joustavuutta kapasiteetin hallintaan ja korvaa Boeing MD-80 -laivaston emoyhtiön liikenteessä kesään 2006 mennessä. Uusien alle satapaikkaisien Embraer-koneiden myötä Euroopassa ja kotimaassa paikkatarjonta jopa hieman

laskee, mikä parantaa liikennelajin käytöstä. Uusi teknologia parantaa myös ekotehokkuutta.

Seitsemäs kaukoliikenteen Boeing MD-11 -lentokone aloitti liikennöinnin tammikuussa 2006. Talvikaudella koneen tuomalla kapasiteetilla korvataan laajarunkolaivaston matkustamoiden uudistamisen aiheuttamat lentokoneiden huoltoseisokit. Lisäkapasiteetti on käytössä keväällä 2006. Kahdeksas kaukoliikennekone pyritään saamaan liikenteeseen kesällä 2006.

Vuoden 2005 joulukuussa Finnair teki päätöksen sitoutua Aasian-liikenteen kasvuun hankkimalla vuoteen 2014 mennessä 12 uutta Airbus A340/A350 -laajarunkokonetta. Finnairin Aasian-verkostossa avataan yhdestä kahteen uutta kohdetta joka vuosi, ja vuorotiheys nykyisiin kohteisiin kasvaa.

Työ kilpailukyvyyn parantamiseksi jatkuu kaikilla liiketoiminta-alueilla. Finnairissa toteutetaan toiminnan tehostamisohjelmaa, jossa prosesseja kehitetään kustannustehokkuuden lisäämiseksi ja tuottavuuden parantamiseksi. Lentotoiminnan tukipalveluja tuottavien yksiköiden kilpailukykyyn kiinnitetään erityistä huomiota. Meneillään oleva siirtyminen Boeing MD-80 -kalustosta Embraer-koneisiin aiheuttaa lyhyellä aikavälillä tuottavuuden heikentymää lentotoiminnassa miehistöjen siirtymäkoulutuksesta johtuen.

Lomaliikenteessä polttoaineen hinnannousu ja toimintaympäristöön liittyvät riskit ovat siirtäneet matkapäätöksen tekemistä aiempaa myöhemmäksi, mikä vaikeuttaa lomamatkaliiketoiminnan tulevan kehityksen ennustamista.

Kilpailu kiristyy jossain määrin Pohjois-Euroopan markkinoilla ja tuo painetta keskihintojen kehitykseen. Aasian-liikenteen arvioidaan kasvavan yli kymmenen prosenttia ja keskihintojen pysyvän hyvällä tasolla.

Polttoainekustannusten suhteellinen osuus liikevaihdosta on noussut vuodessa

13 prosentista 19 prosenttiin, joten ensimmäisen neljänneksen kannattavuuskehitys jää alle viime vuoden. Koko vuoden tuloksen arvioidaan olevan kuitenkin selvästi voitollinen.

KIITOKSET PÄÄJOHTAJA KEIJO SUILALLE

Finnair Oyj:n hallitus esittää vuoden 2005 lopussa eläkkeelle siirtyneelle pääjohtaja Keijo Suilalle lämpimät kiitokset hänen tekemästään merkittävästä työstä yhtiön menestyksen varmistamiseksi historiallisen vaikeissa oloissa. Hänen johdollaan Finnair on lunastanut paikkansa eurooppalaisten lentoyhtiöiden eliitissä. "Pohjolan paras, eturivin eurooppalainen" on pääjohtaja Suilan ajaton visio. Yksi merkittävimmistä saavutuksista on Aasian-strategian määrätietoinen toteuttaminen kestäväen kannattavan kasvun pohjalta.

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

Konsernin voitonjakokelpoiset varat ovat 352,6 milj. euroa ja emoyhtiön voitonjakokelpoiset varat 311,3 milj. euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,25 euroa osakkeelta (0,10), yhteensä 21,7 milj. euroa ja loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille. Esitetty osinko vastaa yli kolmannesta osakekohtaisesta tuloksesta ja on Finnairin osinkopolitiikan mukainen.

FINNAIROYJ Hallitus

IFRS-TILINPÄÄTÖS

1.1.–31.12.2005

SISÄLTÖ

Konsernin tuloslaskelma	11
Konsernitase	12
Konsernin rahavirtalaskelma	13
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista.....	15
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot	16
Hallituksen osingonjakoehdotus.....	59
Tilintarkastuskertomus	59

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	1.1.2005– 31.12.2005	1.1.2004– 31.12.2004	Liite
Liikevaihto	1 871,1	1 682,9	3
Valmistus omaan käyttöön	11,3	1,4	5
Liiketoiminnan muut tuotot	31,8	24,0	6
Liiketoiminnan muut kulut	-1 741,6	-1 573,2	7
Poistot ja arvonalentumiset	-90,7	-104,1	8
Liikevoitto	81,9	31,0	
Rahoitustuotot	20,1	22,5	9
Rahoituskulut	-14,6	-23,5	10
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,1	0,6	15
Voitto ennen veroja	87,5	30,6	
Tuloverot	-25,5	-4,8	11
Tilikauden voitto	62,0	25,8	
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	61,4	25,6	
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,6	0,2	
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta voitosta laskettu osakekohtainen tulos			
Osakekohtainen tulos, euroa/osake	0,73	0,30	12
Laimennusvaikutuksella oikaistu osakekohtainen tulos, euroa	0,71	0,30	12

Liitetiedot muodostavat olennaisen osan tilinpäätöstä.

KONSERNITASE

Milj. euroa	31.12.2005	31.12.2004	Liite
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Aineettomat hyödykkeet	44,6	36,8	13
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	844,4	873,8	14
Osuudet osakkuusyrityksissä	3,1	3,2	15
Muut rahoitusvarat	17,7	17,3	16
Laskennalliset verosaamiset	17,5	15,7	17
	927,3	946,8	
Lyhytaikaiset varat			
Vaihto-omaisuus	45,1	46,7	18
Myyntisaamiset ja muut saamiset	247,6	209,0	19
Muut rahoitusvarat	391,7	268,2	20
Rahavarat	26,7	29,6	21
	711,1	553,5	
Varat yhteensä	1 638,4	1 500,3	
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma	73,8	72,1	
Muu oma pääoma	598,6	517,7	
	672,4	589,8	
Vähemmistöosuus	1,6	1,2	
Oma pääoma yhteensä	674,0	591,0	22
Pitkäaikaiset velat			
Laskennalliset verovelat	125,8	116,4	17
Rahoitusvelat	214,9	229,9	26
Eläkevelvoitteet	12,7	9,9	24
	353,4	356,2	
Lyhytaikaiset velat			
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	20,1	0,2	
Rahoitusvelat	52,7	49,3	26
Ostovelat ja muut velat	538,2	503,6	27
	611,0	553,1	
Velat yhteensä	964,4	909,3	
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 638,4	1 500,3	

Liitetiedot muodostavat olennaisen osan tilinpäätöstä.

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	1.1.2005– 31.12.2005	1.1.2004– 31.12.2004
Liiketoiminnan rahavirrat		
Tilikauden voitto	62,0	25,8
Liiketapahtumat, joihin ei liity maksutapahtumaa ¹⁾	91,7	80,6
Korkokulut ja muut rahoituskulut	14,6	23,6
Muut rahoitustuotot ²⁾	-12,0	-6,3
Osinkotuotot	-0,3	-0,3
Verot	25,5	4,8
Käyttöpääoman muutokset:		
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-18,5	-61,9
Vaihto-omaisuuden muutos	1,3	1,9
Osto- ja muiden velkojen muutos	33,5	78,2
Maksetut korot	-9,5	-11,8
Maksetut rahoituskulut	-1,5	-10,3
Saadut rahoitustuotot	7,0	5,2
Maksetut verot	-2,0	0,0
Liiketoiminnan nettorahavirta	191,8	129,5
Investointien rahavirrat		
Tytäryrityksen luovutus vähennettynä luovutushetken rahavaroilla ³⁾	3,5	0,0
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-16,1	-19,1
Investoinnit aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin	-57,7	-93,9
Investoinnit muihin pitkäaikaisiin sijoituksiin	0,0	-0,4
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos ⁴⁾	-30,2	12,1
Osakkuusyritysten myynti ³⁾	0,0	0,7
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynti	2,8	2,2
Saadut osingot	0,3	0,3
Pitkäaikaisten saamisten muutos	-2,6	7,1
Investointien nettorahavirta	-100,0	-91,0
Rahoituksen rahavirrat		
Lainojen nostot	11,0	9,4
Lainojen takaisinmaksut	-19,0	-27,9
Omien osakkeiden hankinta	-1,5	-2,3
Omien osakkeiden myynti	0,2	0,0
Osakkeiden merkintä optioilla	12,6	0,0
Osakeperusteisten maksujen kustannus	2,3	0,0
Maksetut osingot	-8,5	-8,5
Rahoituksen nettorahavirta	-2,9	-29,3
Rahavirtojen muutos	88,9	9,2
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	250,5	241,3
Rahavirtojen muutos	88,9	9,2
Rahavarat tilikauden lopussa ⁵⁾	339,4	250,5

Rahavirtalaskelma kuvastaa konsernin rahavarojen muutoksen tilikauden aikana. Rahavirtalaskelma on jaettu IAS 7 standardin mukaisesti liiketoiminnan, investointien ja rahoituksen rahavirtoihin.

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot		
1) Liiketoimet, joihin ei liity maksutapahtumaa:		
Milj. euroa	2005	2004
Poistot	90,7	104,1
Työsuhde-etuudet	2,6	-27,4
Muut oikaisut	-1,6	3,9
	91,7	80,6

- 2) Liiketoiminnan nettorahavirrasta on eliminoitu kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien osakkeiden realisoitumaton arvon muutos. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien osakkeiden käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 20 ja 29.
- 3) Konserni on luopunut kiinteistöosakeyhtiöistään vuonna 2005 ja osakkuusyrityksestään, Gourmet Novasta, maaliskuussa 2004. Tiedot myytyjen yhtiöiden varoista, veloista ja rahavarojen määristä on esitetty tuloslaskelman liitetiedoissa kohdassa 4.
- 4) Yli 3 kuukauden päästä erääntyvien kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos.
- 5) Rahavarat sisältävät rahat ja muut rahavarat, jotka on esitetty taseessa erillisillä tileillä. Rahoituslaskelman rahavarojen täsmäytys taseen lukuihin on esitetty alla:

Tase-erä (lyhytaikaiset)		
Muut rahoitusvarat	391,7	268,2
Rahavarat	26,7	29,6
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	418,4	297,8
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät osakkeet	-7,9	-6,3
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	-71,1	-41,0
Yhteensä	339,4	250,5

Rahavirtalaskelman rahavarat pitävät sisällään käteisvarat ja pankkitalletukset sekä muut erittäin likvidit rahoitusvarat, joiden juoksuaika on enintään kolme kuukautta. Tällaisia erä ovat esim. sijoitus ja yritystodistukset. Tase-erät eritelty liitetiedoissa 20 ja 21.

Rahavarat on muutettu vastaamaan ylläolevaa määritelmää vuoden 2004 alussa ja lopussa.

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Emoyhteisön omistajille kuuluva oma pääoma											
Milj.euroa	Osake- pääoma	Osakeanti	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Arvon- muutos- rahasto	Omat osakkeet	Edellisten tilikausien voitto	Pää- oma- laina	Yhteensä	Vähem- mistö- osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2004	72,1		5,6	147,7	0,0	0,0	348,3	5,7	579,4	1,2	580,6
Uusmerkintä	0,0		0,1						0,1		0,1
Muuntoerot									0,0		0,0
Verokantamuutos							-1,1		-1,1		-1,1
Osingonjako							-8,5		-8,5	-0,2	-8,7
Pääomalainan takaisinmaksu								-5,7	-5,7		-5,7
Omien osakkeiden hankinta						2,3	-2,3		0,0		0,0
Tilikauden voitto							25,6		25,6	0,2	25,8
Oma pääoma yhteensä 31.12.2004	72,1		5,7	147,7	0,0	2,3	362,0	0,0	589,8	1,2	591,0
Osakeyhtiölainsäädännön muutos						-2,3			-2,3		-2,3
IAS 32:n ja 39:n käyttöönoton vaikutus					-9,9		-2,5		-12,4		-12,4
Oikaistu oma pääoma 1.1.2005	72,1		5,7	147,7	-9,9	0,0	359,5	0,0	575,1	1,2	576,3
Emoyhteisön omistajille kuuluva oma pääoma											
Milj.euroa	Osake- pääoma	Osakeanti	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Arvon- muutos- rahasto	Omat osakkeet	Edellisten tilikausien voitto	Pää- oma- laina	Yhteensä	Vähem- mistö- osuus	Oma pääoma yhteensä
Oikaistu oma pääoma 1.1.2005	72,1		5,7	147,7	-9,9		359,5		575,1	1,2	576,3
Uusmerkintä									0,0		0,0
Muuntoerot							0,0		0,0		0,0
Osingonjako							-8,5		-8,5	-0,2	-8,7
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos					30,8				30,8		30,8
Omien osakkeiden hankinta							-1,5		-1,5		-1,5
Omien osakkeiden myynti							0,2		0,2		0,2
Omien osakkeiden merkintä optioilla	1,7		10,3						12,0		12,0
Omien osakkeiden merkintä optioilla, osakeanti		0,6							0,6		0,6
Osakeperusteisten maksujen kustannus			2,3						2,3		2,3
Tilikauden voitto							61,4		61,4	0,6	62,0
Oma pääoma yhteensä 31.12.2005	73,8	0,6	18,3	147,7	20,9		411,1		672,4	1,6	674,0

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. YRITYKSEN PERUSTIEDOT

Finnair-konserni harjoittaa maailmanlaajuisesti lentoliikennettä ja sitä tukevia palveluja. Konsernin liiketoiminnot jakautuvat reittiliikenteeseen, lomaliikenteeseen, lentotoimintapalveluihin sekä matka-palveluihin.

Konsernin emoyritys on Finnair Oyj, jonka kotipaikka on Helsinki ja pääkonttorin rekisteröity osoite on Tietotie 11 A, Vantaa. Emoyritys on listattuna Helsingin Arvopaperipörssissä. Lisäksi sen osakkeilla käydään kauppaa SEAQ -järjestelmässä Lontoon pörssissä.

Finnair Oyj:n hallitus on kokouksessaan 15.2.2006 hyväksynyt tämän tilinpäätöksen julkistettavaksi. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen. Yhtiökokouksella on myös mahdollisuus muuttaa tilinpäätöstä.

2. TILINPÄÄTÖKSEN LAATIMISPERIAATTEET

Konsernitiilinpäätöksen laatimisperiaatteet on esitetty alla. Laatimisperiaatteita on noudatettu konsernitiilinpäätöksessä esitettynä kausina ellei toisin mainita.

LAATIMISPERUSTA

Finnair Oyj:n konsernitiilinpäätös vuodelta 2005 on laadittu ensimmäistä kertaa kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2005 voimassaolevia IAS- ja IFRS-standardeja sekä SIC- ja IFRIC-tulkintoja. Kansainvälisillä tilinpäätösstandardeilla tarkoitetaan Suomen kirjanpitolaissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä EU:n asetuksessa (EY) N:o 1606/2002 säädetyn menettelyn mukaisesti EU:ssa sovellettaviksi hyväksytyjä standardeja ja niistä annettuja tulkintoja. Konsernitiilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisöainsäädännön mukaiset.

Vuoden 2005 aikana Finnair-konserni on siirtynyt kansainväliseen IFRS-tilinpäätöskäytäntöön ja on soveltanut tässä yhteydessä IFRS 1 "Ensimmäinen IFRS-standardien käyttöönotto"-standardia. Siirtymispäivä on 1.1.2004 lukuun ottamatta standardeja IAS 32 "Rahoitusinstrumentit: tilinpäätöksessä esitettävät tiedot ja esittäminen" ja IAS 39 "Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen". Näiden osalta Finnair-konsernin vuoden 2005 tilinpäätöksessään soveltaman IAS 39:ään maaliskuussa 2004 tehdyn muutoksen jälkeen vuodelta 2004 ei tarvitse laatia tämän standardin mukaisia vertailutietoja. IAS 32:n ja 39:n soveltamisalaan kuuluvien rahoitusinstrumenttien esittämiseen on siten vuoden 2004 vertailutiedoissa sovellettu suomalaista tilinpäätöskäytäntöä. IFRS-standardien käyttöönotosta johtuvat erot on esitetty täsmäytyslaskelmissa, jotka sisältyvät liitetietojen kohtaan 36. Vuoden 2004 vertailutiedot on muutettu rahoitusinstrumentteja lukuun ottamatta IFRS-standardien mukaisiksi.

Vuoden 2005 konsernitiilinpäätös on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavia rahoitusvaroja, myytävissä olevia rahoitusvaroja ja johdannaissopimuksia, jotka on arvostettu

käypään arvoon. Konsernin liiketoimintojen yhdistämiset ovat tapahtuneet ennen vuotta 2004 ja niiden osalta liikearvo vastaa aiemman tilinpäätöksen mukaista kirjanpitoarvoa, jota on käytetty IFRS:n mukaisena oletushankintamenona. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina.

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää konsernin johdolta tiettyjen arvioiden tekemistä ja harkintaa laatimisperiaatteiden soveltamisessa. Tietoa harkinnasta, jota johto on käyttänyt konsernin noudattamia tilinpäätöksen laatimisperiaatteita soveltaessaan ja jolla on eniten vaikutusta tilinpäätöksessä esitettäviin lukuihin, on esitetty kohdassa "JOHDON HARKINTAA EDELLYTTÄVÄT LAATIMISPERIAATTEET JA ARVIOIHIN LIITTYVÄT KESKEISET EPÄVARMUUSTEKIJÄT".

KONSOLIDOINTIPERIAATTEET TYTÄRYHTIÖT

Finnair Oyj:n konsernitiilinpäätökseen sisältyvät emoyhtiö Finnair Oyj ja kaikki sen tytäryhtiöt. Tytäryhtiöiksi katsotaan ne yhtiöt, joiden äänimäärästä emoyhtiö omistaa joko suoraan tai välillisesti enemmän kuin 50 % tai sillä on muuten oikeus määrätä yrityksen talouden ja liiketoiminnan periaatteista hyödyn saamiseksi sen toiminnasta.

Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitiilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa. Kaikki konsernin sisäiset liiketapahtumat, saamiset, velat ja realisoitumattomat voitot sekä sisäinen voitonjako eliminoidaan konsernitiilinpäätöksessä. Realisoitumattomia tappioita ei eliminoida siinä tapauksessa, että tappio johtuu arvonalentumisesta. Tytäryhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

OSAKKUUSYRITYKSET

Osakkuusyhtiöt ovat yrityksiä, joissa konsernilla on yleensä 20-50 % äänimäärästä tai joissa konsernilla on huomattava vaikutusvalta mutta joissa sillä ei ole määräysvaltaa.

Osuudet osakkuusyhtyksissä on yhdistetty konsernitiilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Jos konsernin osuus osakkuusyhtymän tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon ellei konserni ole sitoutunut osakkuusyhtymän veloitteiden täyttämiseen. Realisoitumattomat voitot konsernin ja osakkuusyhtiön välillä on eliminoitu konsernin omistuosuuden mukaisesti. Konsernin osuus osakkuusyhtymästä sisältää sen harkinnasta syntyneen liikearvon. Osakkuusyhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

VÄHEMMISTÖOSUUS

Vähemmistön osuus on esitetty taseessa erillään veloista ja emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluvasta omasta pääomasta omana eränään osana omaa pääomaa. Tuloslaskelmassa esitetään tilikauden voiton jakautuminen emoyrityksen omistajille ja vähemmistölle. Vähemmistön osuus kertyneistä tappioista kirjataan konsernitiilinpäätökseen enintään sijoituksen määrään saakka.

ULKOMAAN RAHAN MÄÄRÄISTEN ERIEN MUUNTAMINEN

Kunkin tytäryhtiön tilinpäätökseen sisältyvät erät on arvostettu siihen valuuttaan, joka on kunkin tytäryhtiön pääasiallisen toimintaympäristön valuutta (toimintavaluutta). Konserniti-linpäätös on esitetty euroissa, joka on konsernin emoyhtiön toiminta- ja esittämismuuttua.

Ulkomaan rahan määräiset monetaariset erät lukuun ottamatta maksettuja ja saatuja ennakkoja on muunnettu toimintavaluutan määräisiksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskikursseja. Maksetut ja saadut ennakkomaksut ovat toimintavaluutan maksupäivän kurssin mukaisia. Ei-monetaariset erät on muunnettu toimintavaluutan määräisiksi käyttäen tapahtumapäivän kurssia. Liiketoiminnan kurssierot sisältyvät tuloslaskelman liikevoittoon ja ulkomaanrahan määräisten lainojen kurssierot sisältyvät rahoituseriin.

Ulkomaisten tytäryhtiöiden tuloslaskelmat ja taseet on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän kurssia. Ulkomaisten tytäryhtiöiden hankintamenon eliminoinnista syntyvät oman pääoman erien kurssierot kirjataan omaan pääomaan. Kun ulkomainen tytäryhtiö myydään, nämä kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan osana myynnistä aiheutuvaa kokonaisvoittoa tai - tappiota. Muuntoerot, jotka ovat syntyneet ennen 1.1.2004, on kirjattu IFRS 1-standardin salliman helpotuksen mukaisesti kertyneisiin voittovaroihin IFRS-siirtymän yhteydessä. Siirtymispäivästä lähtien konserniti-linpäätöstä laadittaessa syntyneet muuntoerot esitetään omassa pääomassa erillisenä eränä.

JOHDANNAISSOPIMUKSET JA SUOJAUSLASKENTA

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair-konserni käyttää valuutta-, korko- ja hyödykejohdannaisia pienentämään kurssi-, korko-, ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat sen taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoiduista ostoista ja myyneistä ja tulevista lentopetroliostoista.

Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä kirjanpitoon alkuperäiseen hankintamenuon, joka vastaa niiden käypää arvoa ja arvostetaan sen jälkeen käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuosisikauksessa. Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määrittämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellä tulevien kassavirtojen ja sitovien ostosopimusten suojausiksi (rahavirtasuojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Johdannaisten käyvän arvon arvostusperiaatteet esitetään liitteessä 29.

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

Finnair-konsernissa toteutetaan tulevien kassavirran suojausena (rahavirtasuojaus) IAS 39-suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti lease-maksujen ja lentokoneostojen valuuttasuojausta sekä lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojausta. Käyvän arvon tai ulkomaisten yksikön nettoinvestointien suojaus ei tilinpäätöshetkellä ollut käytössä. Myöskään kytkettyjä johdannaisia ei tilinpäätöshetkellä eikä tilikauden aikana ollut käytössä.

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

Suojauslaskennan tehokkuutta testataan vuosineljänneksittäin. Suojausten tehokas osa kirjataan omaan pääomaan suojausrahastoon, josta se puretaan kohde-etuuden realisoiduessa liikevaihtoon tai investointien osalta hankintamenuon.

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

Finnair-konserni solmii lentopetroliswappeja (termiinejä) ja -optioita tasataksen tulevien lentopetroliswappeiden hintavaihteluihin. Lentopetrolin suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset kirjataan omaan pääomaan suojausrahastoon rahavirran suojausiksi määriteltävien johdannaisten osalta, jotka täyttävät IAS 39-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Omaan pääomaan kirjattujen johdannaisten kertyneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sen tilikauden tuotoksi tai kuluksi, jolla suojauslaskennan kohde kirjataan tuloslaskelmaan. Jos ennakoitujen kassavirran ei enää odoteta toteutuvan, esitetään omassa pääomassa raportoidut kertyneet voitot ja tappiot välittömästi tilikauden muissa tuotoissa ja kuluissa. Johdannaissopimusten käyvän arvon muutokset, niiltä osin kuin IAS 39-suojauslaskennan kriteerit eivät täyty, esitetään liikevoiton muissa tuotoissa ja kuluissa juoksuajanaan.

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

TULOUTUSPERIAATE

Reittiliikenteen ja lomaliikenteen myynti tuloutetaan sillä hetkellä, kun lentoliikenneohjelman mukaisesti lento lennetään. Lentotoimintapalvelujen myynti tuloutetaan silloin, kun palvelu on kokonaan suoritettu. Matkapalvelujen myynti tuloutetaan, kun

palvelu on luovutettu. Myynnistä vähennetään oikaisuerinä mm. annetut alennukset ja välilliset verot.

Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu lipun vanhenemisaikaan.

Korkotuotot

Korkotuotot on kirjattu efektiivisen koron menetelmällä.

Osinkotuotot

Osinkotuotot kirjataan, kun yhtiölle on syntynyt laillinen oikeus osinkojen saamiseen.

TULOVEROT

Konsernin tuloslaskelman verokulu muodostuu tilikauden verotettavaan tuloon perustuvasta verosta, aikaisempien tilikausien verojen oikaisuista sekä laskennallisten verojen muutoksesta.

Laskennallinen verovelka tai -saaminen lasketaan kaikista kirjanpidon ja verotuksen välisistä väliaikaisista eroista tilinpäätöshetkellä säädettyjä verokantoja käyttäen.

Suurimmat väliaikaiset erot syntyvät aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynnistä, poistoista, johdannaissopimusten uudelleenarvostuksista, etuusperusteisista eläkejärjestelyistä, käyttämättömistä verotuksellisista tappioista ja hankintojen yhteydessä tehdyistä käypiin arvoihin arvostuksista. Tytäryhtiöiden jakamattomista voittovaroista ei kirjata laskennallista veroa siltä osin, kun ero ei todennäköisesti purkautu ennakoitavissa olevassa tulevaisuudessa.

Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti, kun se todennäköisesti on käytettävissä tulevien tilikausien verotettavaan tuloon, jota vastaan vähennyskelpoinen väliaikainen ero voidaan hyödyntää.

Konsernin pääasiallinen toiminta tapahtuu Suomessa. Tilikauden verotettavaan tuloon perustuvat verot on laskettu 26 % verokannalla. Tilikaudella 2004 verotettavaan tuloon perustuvat verot on Suomessa laskettu 29 % verokannalla. Ulkomaisten tytäryhtiöiden tilikauden verotettavaan tuloon perustuvat verot on laskettu verokannoilla 0–26 %.

Poistoero ja vapaaehtoiset varaukset on jaettu konsernitasolla omaan pääomaan ja laskennalliseen verovelkaan. Suomen osakeyhtiölain mukaan omaan pääomaan laskettu osuus ei kuulu voitonjakokelpoiseen varoihin.

JULKISET AVUSTUKSET

Julkiset avustukset, esimerkiksi valtiolta saatu yleinen avustus simulaattorikoulutukseen on kirjattu liikevaihtoon. Julkiset avustukset, joita konserni voi saada esimerkiksi käyttöomaisuushankintoihin kirjataan alkuperäisen hankintamenon vähennykseksi. Avustukset tuloutuvat pienempien poistojen muodossa hyödykkeen taloudellisen vaikutusajan kuluessa. Konserni ei ole saanut tilikauden tai vertailukauden aikana julkisia avustuksia käyttöomaisuushankintoihin. Tilikauden ja edellisen tilikauden aikana liikevaihtoon on kirjattu avustuksia 1,5 milj. euroa.

AINEELLISET KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEET

Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet kirjataan taseeseen taloudellisen hyödyn ollessa yhtä vuotta pidempi hankintameno,

joka sisältää välittömät hankinnasta aiheutuneet kustannukset. Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet arvostetaan kertyneillä poistoilla ja arvonalennuksilla vähennettyyn alkuperäiseen hankintameno.

Lentokoneet ja niiden moottorit sekä lentokonesimulaattorit poistetaan tasapoistoina arvioitun taloudellisen vaikutusajan kuluessa. Lentokoneiden hankintameno kohdistetaan koneen rungolle, moottoreille ja raskashuolille ja näitä poistetaan erillisinä hyödykkeinä. Rakennuksista ja muista käyttöomaisuushyödykkeistä tehdään poistot menojäännöspoistoina. Maa-alueista ei tehdä poistoja.

Muu kalusto pitää sisällään konttorikoneita, -kalusteita, autoja sekä lentokentällä käytössä olevia kuljetusajoneuvoja.

Poistot lasketaan omaisuuslajista riippuen seuraavilla periaatteilla:

- Rakennukset 3–5 % poistamattomasta menojäännöksestä
- Lentokoneet ja niiden moottorit: tasapoistoina seuraavasti:
 - uudet A320-laivaston lentokoneet 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - aiemmin uutena hankitut suihkukoneet 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytettynä ostetut, kuusi vuotta vanhemmat, suihkukoneet 10 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - uudet potkuriturpiinikoneet 12 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - käytettynä ostetut potkuriturpiinikoneet 10 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- käytöstä poistuvat koneet tasapoistoina kokonaan laivastosuunnitelman mukaisena käyttöaikana
- Lentokoneiden raskashuollot huoltojakson aikana tasapoistoina
- Embraer-laitteet 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Airbus-laitteet 15 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Lentokonesimulaattorit poistetaan kuten vastaava lentokonetyyppi
- Muun aineellisen käyttöomaisuuden poistot 23 % poistamattomasta menojäännöksestä

Hyödykkeiden jäännösarvot ja arvioitujen taloudellisten pitoajien tarkistetaan jokaisena tilinpäätöspäivänä ja jos ne eroavat merkittävästi aikaisemmista arvioista, poistoajankoja ja jäännösarvoja muutetaan vastaavasti.

Tavanomaiset korjaus- ja kunnossapitomenot kirjataan kuluksi tilikaudella, jolla ne ovat syntyneet. Kooltaan merkittävien uudistus- ja parannushankkeiden menot (lähinnä lentokoneiden modifikaatiot) aktivoidaan taseeseen, jos on todennäköistä, että taloudellisen hyödyn lisäys koituu tulevaisuudessa konsernin hyväksi. Uudistus- ja parannushankkeet poistetaan tasapoistoina niiden odotetun taloudellisen pitoajan kuluessa.

Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden poistot lopetetaan silloin, kun aineellinen käyttöomaisuushyödyke luokitellaan myytävänä olevaksi IFRS 5 myytävänä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät ja lopetetut toiminnot -standardin mukaisesti.

Käyttöomaisuuden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syn-

tyvät voitot sisältyvät tuloslaskelmassa liiketoiminnan muihin tuottoihin ja tappiot liiketoiminnan muihin kuluihin.

AINEETTOMAT HYÖDYKKEET

Aineettomat hyödykkeet kirjataan taseeseen taloudellisen hyödyn ollessa yhtä vuotta pidempi hankintameno, joka sisältää välittömät hankinnasta aiheutuneet kustannukset. Aineettomien hyödykkeiden poistot ja arvonalentumiset perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

Liikearvo	arvonalennustestaus
Tietokoneohjelmat	3–8 vuotta
Muut aineettomat hyödykkeet, niiden luonteesta riippuen	3–10 vuotta

LIKEARVO

Liikearvo vastaa sitä osaa hankintamenoista, joka ylittää konsernin osuuden 1.1.2004 jälkeen hankitun tytär-, osakkuus- tai yhteisyrityksen hankintahetken nettovarallisuuden käyvästä arvosta. Ennen 1.1.2004 hankittujen liiketoimintojen yhdistämisen liikearvo vastaa aiemman tilinpäätösnormiston mukaista kirjanpitoarvoa, jota on käytetty oletushankintameno. Näiden hankintojen luokittelua tai tilinpäätöskäsittelyä ei ole oikaistu konsernin avaavaa IFRS tasetta laadittaessa. Finnair -konserni ei ole tehnyt yrityshankintoja 1.1.2004 jälkeen.

Liikearvo testataan vuosittain mahdollisen arvonalentumisen varalta. Tätä tarkoitusta varten liikearvo kohdistetaan rahavirtaa tuottaville yksiköille. Jos jonkin liiketoiminnan tulevaisuudessa odotettava liiketoiminnan rahavirtojen nykyarvo on alhaisempi kuin liiketoiminnan liikearvoa sisältävä kirjanpitoarvo, arvonalentaminen kirjataan kuluna tuloslaskelmaan.

Finnair -konserni on kohdistanut tilinpäätöksessään 31.12.2005 aiemmin yrityshankinnassa syntyneestä liikearvosta osan hankitun yrityksen aineettomille omaisuuserille, jotka poistetaan tasapoistoina taloudellisen vaikutusajan kuluessa.

TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISMENOT

Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta. Markkinointiin ja asiakaspalveluun liittyvät tutkimus- ja tuotekehitysmenot on kirjattu kuluiksi toteutumishetkellä. Kulut sisältyvät konsernin tuloslaskelmaan kustannuksen luonteen mukaiseen kuluerään. Kehittämismenot kirjataan taseeseen aineettomaksi hyödykkeeksi, kun on todennäköistä, että kehityshanke tulee sekä kaupallisesti että teknisesti onnistumaan ja hankkeen menot voidaan luotettavasti arvioida. Konsernilla ei ole aktivoitavia kehittämismenoja.

TIETOKONEOHJELMAT

Tietokoneohjelmien ylläpitomenot sekä ohjelmistoprojektien tutkimusvaiheen menot kirjataan kuluiksi toteutumishetkellä. Ohjelmistoprojektien pienkehitysmenoja ei aktivoida vaan ne kirjataan myös kuluksi.

Hankitut ATK-ohjelmien käyttöoikeudet ja lisenssit esitetään aineettomien oikeuksien ryhmässä ja muilta osin muissa aineetto-

missa hyödykkeissä. Hankitut käyttöoikeudet ja lisenssit merkitään taseeseen hankintameno, johon luetaan lisenssin ja ohjelmiston käyttövalmiiksi saattamisen kustannukset. Aktivoidut kulut poistetaan 3–8 vuoden taloudellisen vaikutusajan kuluessa.

MUUT AINEETTOMAT HYÖDYKKEET

Muut aineettomat hyödykkeet, kuten esim. patenttien, tavaramerkkien ja lisenssien arvostetaan hankintameno vähennettynä kirjatulla poistoilla ja arvonalennuksilla. Aineettomat hyödykkeet poistetaan tasapoistoina 3–10 vuodessa.

VUOKRASOPIMUKSET

KONSERNI VUOKRALLE OTTAJANA

Aineellisia käyttöomaisuushyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa konsernille siirtyy olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista, luokitellaan rahoitusleasingisopimuksiksi. Rahoitusleasingisopimuksella hankittu omaisuuserä merkitään taseeseen sopimuksen alkaessa varoiksi määrään, joka vastaa vuokraoikeuden käypää arvoa tai tätä alemmaa vähimmäisvuokrien nykyarvoa. Vastaava määrä kirjataan rahoitusvelaksi. Maksettavat leasingvuokrat jaetaan rahoitusmenoon ja velan vähennykseen. Vastaavat leasingvuokravastuut rahoituskustannuksella vähennettynä sisältyvät muihin pitkäaikaisiin korollisiin velkoihin. Rahoituksen korko kirjataan tuloslaskelmaan leasingisopimuksen aikana siten, että jäljellä olevalle velalle tulee kullakin tilikaudella samansuuruinen korkoprosentti. Rahoitusleasing -sopimuksella vuokratut omaisuuserät poistetaan joko taloudellisena pitoaikana tai sitä lyhyemmän leasing-ajan kuluessa.

Aineellisia käyttöomaisuushyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista jää vuokralle antajalle, luokitellaan muiksi vuokrasopimuksiksi. Muun vuokrasopimuksen mukaan määräytyvät vuokrat merkitään tuloslaskelmaan kuluksi vuokra-ajan kuluessa.

Finnair -konsernin lentokoneiden muiden vuokrasopimusten mukaiset operatiiviset leasingvastuut on käsitelty vuokratuloina tuloslaskelmassa. Sopimusten mukaiset tulevat vuosina erääntyvät leasingmaksut on esitetty liitetiedoissa.

ARVONALENTUMISET

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

Kerrytettävissä oleva rahamäärä on omaisuuserän käypä arvo vähennettynä luovutuksesta aiheutuvilla menoilla tai sitä korkeampi käyttöarvo. Käyttöarvolla tarkoitetaan kyseisestä omaisuuserästä tai rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa olevia arvioituja vastaisia nettoraahavirtoja, jotka diskontataan nykyarvoonsa. Rahoitusvarojen kerrytettävissä oleva rahamäärä on joko käypä arvo tai odotettavissa olevien vastaisten, alkuperäisellä efektiivisellä korolla diskontattujen rahavirtojen nykyarvo. Arvonalentumis-

tappio kirjataan, kun omaisuuserän kirjanpitoarvo on suurempi kuin siitä kerrytettävissä oleva rahamäärä. Arvon alentumistappio kirjataan tuloslaskelmaan. Arvon alentumistappio perutaan, jos olosuhteissa on tapahtunut muutos ja hyödykkeen kerrytettävissä oleva rahamäärä on muuttunut arvonalentumistappion kirjaamisajankohdasta. Arvon alentumistappiota ei kuitenkaan peruta enempää, kuin mikä hyödykkeen kirjanpitoarvo olisi ilman arvonalentumistappion kirjaamista. Liikearvosta kirjattua arvonalentumistappiota ei peruta missään tilanteessa. Myöskään myytävissä oleviin rahoitusvaroihin luokiteltujen oman pääoma-nehtoitosten sijoitusten arvonalentumistappiota ei peruuteta tuloksen kautta. Jaksotettuun hankintahintaan IAS 39:n mukaisesti käsiteltävistä saamisista kerrytetään arvonalennuskirjauksen jälkeeseen korkotuottoa sillä korolla, jota on käytetty diskonttokorkona arvonalennuskirjausta laskettaessa.

Liikearvolle on tehty siirtymästandardin edellyttämä arvonalentumistesti IAS 36:ta soveltaen IFRS-standardeihin siirtymispäivänä 1.1.2004.

VAIHTO-OMAISUUS

Vaihto-omaisuutta ovat omaisuuserät, jotka on tarkoitettu myytäväksi tavanomaisessa liiketoiminnassa, ovat käsiteltävinä tuotantoprosessista myyntiä varten tai ovat tuotantoprosessissa kulutettavaksi tarkoitettuja raaka-aineita tai tarvikkeita.

Vaihto-omaisuus arvostetaan hankintamenuon tai sitä alempana todennäköiseen nettorealisointiarvoon. Hankintamenuon määrittelyä keskihinta-menetelmää käyttäen. Vaihto-omaisuuden hankintamenuon sisällytetään kaikki ostomenot, valmistusmenot sekä muut menot, jotka ovat aiheutuneet vaihto-omaisuuden saattamisesta sijaintipaikkaan ja tilaan, joka sillä on tarkasteluohjellessä. Vaihto-omaisuuden valmistusmenoihin sisällytetään myös systemaattisesti kohdistettu osuus valmistuksen kiinteistä ja muuttuvista yleismenoista. Nettorealisointiarvo on tavanomaisessa liiketoiminnassa saatava arvioitu myyntihinta, josta on vähennetty tuotteen valmiiksi saattamiseen tarvittavat menot ja myynnistä johtuvat menot.

MYNTISAAMISET

Myyntisaamisiin kirjataan yhtiön liiketoiminnan suoritteista suoriteperusteella saatavat varat. Myyntisaamiset arvostetaan niin kauan kun niitä ei pidetä kaupankäyntitarkoituksessa olevina saamisina, alkuperäiseen kirjanpitoarvoon tilinpäätöspäivänä.

Kun konsernilla on objektiivista näyttöä, että myyntisaamisten kertymiseen sisältyy epävarmuutta, niin ne arvostetaan alempana todennäköiseen käypään arvoon. Julkiset taloudelliset vaikeudet, jotka osoittavat asiakkaan olevan menossa konkurssiin, merkittävät rahoitukselliset uudelleenjärjestelyt tai maksujen olennainen viivästyminen ovat esimerkkejä objektiivisesta näytöstä, jotka saattavat aiheuttaa myyntisaamisten arvostamisen todennäköiseen käypään arvoon. Arvon alentuminen myyntisaamisista kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin.

Ulkomaan rahamääräiset myyntisaamiset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin.

VIERAAN PÄÄOMAN MENOT

Vieraan pääoman menot kirjataan kuluksi sillä kaudella, jonka aikana ne ovat syntyneet.

RAHALAINAT

Rahallinat arvostetaan alun perin alkuperäiseen arvoon. Lainoista esitetään lyhytaikaisissa veloissa alle 12 kuukauden päästä erääntyvät lainat. Valuuttamääräiset lainat arvostetaan tilinpäätöspäivän keskipäivän ja kurssierot kirjataan rahoituseriin.

RAHOITUSVARAT JA -VELAT

Konserni on soveltanut IAS 39 (muutettu 2004) "Rahoitusinstrumentit: kirjaaminen ja arvostaminen" -standardia 1.1.2005 lähtien. Vuonna 2004 rahoitusvarat ja -velat on arvostettu suomalaisen tilinpäätöskäytännön mukaisesti (kts. liitetieto 37). Vuoden 2005 alusta lähtien konsernin rahoitusvarat on luokiteltu standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat (kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät) rahoitusvarat ja -velat, eräpäivään asti pidettävät sijoitukset, lainat ja muut saamiset. Luokittelu tapahtuu rahoitusvarojen hankinnan tarkoituksen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä.

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat -ryhmä sisältää kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat ja alkuperäisen kirjaamisen tapahtuessa käypään arvoon tulosvaikutteisesti määritellyt varat. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäväksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan (joko liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin tai rahoituksen eriin) sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät sekä 12 kk sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältyvät lyhytaikaisiin varoihin. Tilinpäätöshetkellä kaikki konsernin sijoitukset kuuluvat kaupankäyntitarkoituksessa pidettäviin. Konsernin sijoitukset muodostuivat tilinpäätöshetkellä rahamarkkinatalletuksista, sijoitus- ja yritystodistuksista, Suomen valtion joukkovelkakirjalainoista, noteeraatuista ja noteeraamattomista osakkeista.

Eräpäivään asti pidettävät sijoitukset ovat johdannaissopimuksiin kuulumattomia rahoitusvaroja, jotka erääntyvät määräpäivänä ja jotka konsernilla on aikomus ja kyky pitää eräpäivään asti. Ne arvostetaan jaksotettuun hankintamenuon ja ne sisältyvät pitkäaikaisiin varoihin. Konsernilla ei tilinpäätöshetkellä ollut kyseiseen ryhmään kuuluvia varoja.

Finnair-konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko olemassa mitään objektiivista näyttöä siitä, että rahoitusvaroihin kuuluvan erän tai erien ryhmän arvo on alentunut. Jos on objektiivista näyttöä siitä, että jaksotettuun hankintamenuon taseeseen merkityistä lainoista ja muista saamisista tai eräpäivään asti pidettävistä sijoituksista on syntynyt arvonalentumistappiota, tappion suuruus määritetään omaisuuserän kirjanpitoarvon ja kyseisen

rahoitusvaroihin kuuluvan erän alkuperäisellä efektiivisellä korolla diskontattujen arvioitujen vastaisten rahavirtojen nykyarvon erotuksena. Tappio kirjataan tulosvaikutteisesti.

Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon saadun vastikkeen perusteella käypään arvoon. Transaktiomenot on sisällytetty rahoitusvelkojen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. Myöhemmin kaikki rahoitusvelat arvostetaan efektiivisen koron menetelmällä jaksotettuun hankintamenuun tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Rahoitusvelkoja sisältyy pitkä- ja lyhytaikaisiin velkoihin, ja ne voivat olla korollisia tai korottomia.

Muiden rahoitusvarojen ja -velkojen käyvän arvon oletetaan vastaavan likipitäen kirjanpitoarvoa niiden lyhyen maturiteetin johdosta tai koska niiden käypiä arvoja ei voida luontevasti määrittää. Muut rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja muita pitkäaikaisia saamisia kuten lainasaamisia, muita osakkeita ja osuuksia sekä lentokonevuokrien takuutalletuksia. Muut rahoitusvelat sisältävät ostovelkoja ja siirtovelkoja.

Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittäviltä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

RAHAVARAT

Rahavarat koostuvat käteisvaroista, lyhytaikaisista pankkitalletuksista sekä muista lyhytaikaisista erittäin likvideistä sijoituksista, joiden juoksuaika on korkeintaan kolme kuukautta.

OMA PÄÄOMA

Osakepääomaan kirjataan osakkeen nimellisarvon määrä.

Osakeanti tilille kirjataan tilikauden päättyessä maksetut, mutta vielä rekisteröimättömien osakkeiden nimellisarvo.

Ylikurssirahastoon on kirjattu osakeyhtiölain vuoden 1997 jälkeen syntyneet emissiovoitot ja siitä on vähennetty osakepääoman korotuksiin liittyvät transaktiokulut verovaikutuksella vähennettynä. Ylikurssirahastoon kirjataan lisäksi yhtiön osakeperusteisten maksujen kustannukset IFRS 2 standardin mukaisessa käsittelyssä. Omien osakkeiden mahdolliset myyntivoitot kirjataan verovaikutuksella vähennettynä myös ylikurssirahastoon.

Vararahastoon on kirjattu ennen vuotta 1997 syntyneet emissiovoitot.

Arvonmuutosrahasto sisältää rahavirran suojausena käytettävien johdannaisinstrumenttien käyvän arvon muutokset.

Edellisten tilikausien voittovarot sisältävät aikaisempien tilikausien tulokset, josta on vähennetty jaetut osingot ja omien osakkeiden hankinnat. Omien osakkeiden myynnin yhteydessä alkuperäinen hankintamenu palautetaan edellisten tilikausien voittovaroihin. IAS 8 standardin mukaisesti tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden ja virheidä muutokset kirjataan myös edellisten tilikausien tulokseen.

OSINKO

Osinkovelka yhtiön osakkeenomistajille kirjataan konsernitilinpäätökseen velaksi, kun yhtiökokous on päättänyt osingonjaosta.

OMAT OSAKKEET

Kun yhtiö tai sen tytäryhtiö on hankkinut omia osakkeita, vähennetään yhtiön omaa pääomaa määrällä, joka muodostuu

maksetusta vastikkeesta vähennettynä transaktiomenoilla verojen jälkeen kunnes omat osakkeet mitätöidään. Omien osakkeiden myynnistä, liikkeeseenlaskusta tai mitätöinnistä ei merkitä voittoa eikä tappiota tuloslaskelmaan, vaan saatu vastike on esitetty oman pääoman muutoksena.

TYÖSUHDE-ETUUDET ELÄKE-VELVOITTEET

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspuhjaisiksi ja maksupuhjaisiksi järjestelyiksi. Maksupuhjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspuhjaisissa eläkejärjestelyissä velvoitteet lasketaan käyttäen ennakoituun etuoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Eläkemenot kirjataan kuluksi henkilöiden palvelusajalle auktorisoitujen vakuutusmatemaattikkojen suorittamien laskelmien perusteella. Vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan henkilöiden keskimääräiselle jäljellä olevalle palvelusajalle siltä osin kuin ne ylittävät suuremman seuraavista: 10 % eläkevelvoitteista tai 10 % varojen käyvästä arvosta. Eläkevelvoitteen nykyarvoa laskettaessa käytetään diskonttokorkona valtion velkasitoumusten korkoa. Velkasitoumusten maturiteetti vastaa olennaisilta osin laskettavan eläkevastuun maturiteettia.

Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Kaikki merkittävimmät eläkejärjestelyt ovat maksupuhjaisia. Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on 1.7.2005 alkaen hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Eläketurva on maksupuhjainen järjestely. Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten, ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelyt ovat yksilöllisiä, sopimusten eläkeikä vaihtelee 60–65 vuoteen. Myös kyseiset eläkejärjestelyt ovat kaikki maksupuhjaisia.

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

IFRS-standardeihin siirtymispäivänä 1.1.2004 kaikki vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot on kirjattu avaavaan omaan pääomaan IFRS 1- standardin salliman helpotuksen mukaisesti. Tämän jälkeen syntyneet vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot on kirjattu tuloslaskelmaan henkilöiden keskimääräiselle jäljellä olevalle palvelusajalle siltä osin kuin ne ylittävät suuremman seuraavista: 10 % eläkevelvoitteista tai 10 % varojen käyvästä arvosta.

MUUT TYÖSUHTEEN PÄÄTYMISEN JÄLKEISET ETUUDET

Konsernin kaikki työsuhteen päättymisen jälkeiset etuudet ovat maksupuhjaisia.

OSAKEPERUSTEISET MAKSUT

Konserni on soveltanut IFRS 2 "Osakeperusteiset maksut" -standardia kaikkiin sellaisiin omana pääomana maksettaviin osakeperusteisiin liiketoimiin, joissa oman pääomaneitoiset instrumentit on myönnetty 7.11.2002 jälkeen ja joihin ei ole syntynyt oikeutta ennen 1.1.2005. Konsernilla on kaksi osakeperusteista järjestelyä, vuoden 2000 optio-ohjelma ja vuoden 2004 osakepalkkiojärjestelmä. Optio-ohjelman osalta on noudatettu aiemman tilinpäätöskäytännön mukaista järjestelyä ja optioita ei ole kirjattu kuluksi. Osakepalkkiojärjestelmän osalta on noudatettu IFRS 2 -standardia.

Optio-ohjelmassa voivat avainhenkilöt, joille on myönnetty osakkeisiin oikeuttavia optioita, merkitä Finnair Oyj:n osakkeita hintaan, joka perustuu osakkeiden painotettuun keskikurssiin Helsingin arvopaperipörssissä optio-ohjelmassa määritettynä ajanjaksona. Merkintähintaa alennetaan merkintähinnan määräytymisjakson päättymisen jälkeen ja ennen osakemerkintää päätettävien osinkojen määrällä. Kun optiotodistuksella merkitään osakkeita, saadulla rahasuorituksella, vähennettynä toimenpiteistä johtuvilla kuluilla, hyvitetään omaa pääomaa.

Osakepalkkiojärjestelmässä avainhenkilöillä on mahdollisuus saada palkkiona sekä yhtiön osakkeita että rahaa kolmelta vuoden pituiselta ansaintajaksolta sen mukaan kuin ansaintajaksolle asetetut tavoitteet on saavutettu. Hallitus päättää vuosittain asetettavat tavoitteet. Tavoitteet määritellään konsernin taloudellisen kehityksen perusteella (liite 23). Ansaintajaksolle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen määrää sen, kuinka suuri osa enimmäispalkkiosta maksetaan. Myönnettyjen osakkeiden myöntämispäivän mukainen käypä arvo kirjataan henkilöstökuluihin ja oman pääoman lisäykseksi tilikauden aikana sen mukaisesti kuin arvioidaan tavoitteiden toteutumisasteen mukaisesti. Rahapalkkio kirjataan osakkeiden kunkin ajankohdan käyvän arvon perusteella henkilöstökuluihin ja velaksi. Osavuosikatsauksissa jaksotetaan kuluvaikutus ao. kaudelle. Osakepalkkiojärjestelmää varten on omat osakkeet hankittu markkinoilta, joten niiden myöntäminen ei dilutoi osakeomistusta.

VARAUKSET

Varaus kirjataan, kun konsernilla on aikaisemman tapahtuman seurauksena olemassa oleva oikeudellinen tai tosiasiallinen velvoite, maksuvelvoitteen toteutuminen on todennäköistä, ja velvoitteen suuruus on arvioitavissa luotettavasti. Jos osasta velvoitetta on mahdollista saada korvaus kolmannelta osapuolelta, korvaus kirjataan omaisuuseräksi, kun korvauksen saaminen on käytännössä varma. Varaukset arvostetaan velvoitteen kattamiseksi vaadittavien menojen nykyarvoon. Nykyarvon laskennassa käytetty diskonttaustekijä valitaan siten, että se kuvastaa markkinoiden näkemystä tarkasteluhetken rahan aika-arvosta ja velvoitteeseen liittyvästä riskistä.

Uudelleenjärjestelyvaraus kirjataan, kun konserni on laatinut yksityiskohtaisen uudelleenjärjestelysuunnitelman ja aloittanut suunnitelman toimeenpanon tai tiedottanut asiasta. Uudelleenjärjestelyä koskeva suunnitelma sisältää vähintään seuraavat tiedot: järjestelyä koskeva liiketoiminta, pääasialliset toimipaikat, joihin järjestely vaikuttaa, niiden henkilöiden toimipaikkojen sijainti, työtehtävät ja arvioitu lukumäärä, joille tullaan suoritta-

maan korvauksia työsuhteen päättymisestä, toteutuvat menot ja suunnitelman toimeenpano aika.

SEGMENTTIRAPORTOINTI

Segmentti-informaatio esitetään konsernin liiketoiminnallisen ja maantieteellisen segmenttijaon mukaisesti. Konsernin ensisijainen segmenttiraportointimuoto on liiketoimintasegmenttien mukainen. Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaatorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Liiketoimintasegmentit ovat reittiliikenne, lomaliikenne, lento-toimintapalvelut ja matkapalvelut.

Reittiliikenne segmentti vastaa myynnistä, palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Reittiliikenne vuokraa lomaliikenteelle sen tarvitsemat miehistöt. Vuonna 2005 liiketoimintasegmenttiin kuuluvat yksiköt olivat Finnair Reittiliikenne, syöttöliikenneyhtiö Aero As, halpalehtoyhtiö Fly Nordic Ab, Finnair Cargo Oy sekä konsernin lentokalustoa hallinnoiva Finnair Aircraft Finance Oy.

Lomaliikenne segmentti koostuu Finnairin lomalentotoiminnasta ja Aurinkomatkat valmismatkayhtiöstä.

Lentotoimintapalvelut segmentti koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista ja konsernin catering toiminnoista sekä Finnairin liiketoimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnoinnista ja toimitilapalveluista. Vuonna 2005 liiketoimintasegmenttiin kuuluvat yhtiöt olivat: Finnair Catering Oy, Finncatering Oy, Finnair Facilities Management Oy ja Northport Oy.

Matkapalvelut segmentti koostuu konsernin koti- ja ulkomaisen matkatoimistojen toiminnasta sekä matkailun varausjärjestelmätoimittajan Amadeus Finlandin liiketoiminnasta. Vuonna 2005 muut liiketoimintasegmenttiin kuuluvat yhtiöt ovat olleet: Suomen Matkatoimisto Oy, Matkatoimisto Oy Area ja Mikkelin Matkatoimisto Oy.

Segmenttien välinen hinnoittelu tapahtuu käypään markkinahintaan.

Segmenttien varat ja velat ovat sellaisia liiketoiminnan eriä, joita segmentti käyttää liiketoiminnassaan tai jotka ovat järkevällä perusteella kohdistettavissa segmenteille. Kohdistamattomat erät sisältävät vero- ja rahoituseriä sekä koko yritykselle yhteisiä eriä. Investoinnit koostuvat aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden ja aineettomien hyödykkeiden lisäyksistä, joita käytetään useammalla kuin yhdellä tilikaudella.

Vaikka konsernin neljää liiketoiminnallista segmenttiä johdetaan Suomesta käsin, ne toimivat viidellä maantieteellisellä alueella: Suomi, Eurooppa, Aasia, Pohjois-Amerikka ja Muut.

Maantieteellisten segmenttien liikevaihto on esitetty myyntikohteen mukaisesti ja varat on esitetty varojen sijainnin mukaan.

JOHDON HARKINTAA EDELLYTTÄVÄT LAADINTAPERIAATTEET JA ARVIOIHIN LIITTYVÄT KESKEISET EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Tilinpäätöstä laadittaessa joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdystä arvioista ja oletuksista. Lisäksi joudutaan käyttämään harkintaa tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden soveltamisessa.

ARVONALENTUMISTESTAUS

Rahavirtaa tuottavien yksiköiden kerrytettävissä olevat rahamäärät on määritetty käyttöarvoon perustuvina laskelmina. Näiden laskelmien laatiminen edellyttää arvioiden käyttämistä. Arviot perustuvat budjetteihin ja ennusteisiin, joiden toteutumiseen saattaa liittyä epävarmuutta. Keskeiset epävarmuustekijät laskelmissa ovat USD/Euro -valuuttakurssi, yksikkötuotto ja ennakoidut myyntivolymit.

UUSIEN TAI MUUTETTUIJEN IFRS-STANDARDIEN SOVELTAMINEN

IASB on julkistanut seuraavat tulkinnat, standardit ja niihin tehdyt muutokset, jotka eivät olleet voimassa 31.12.2005. Alla on näiden voimaantuloajankohta ja konsernin arvio näiden käyttöönoton vaikutuksesta.

IAS 1 Amendment - Pääomien liitetiedot	1.1.2007 ¹⁾
IAS 19 Muutos - Työsuhde-etuudet	1.1.2006 ²⁾
IAS 21 Muutos - Nettoinvestointi ulkomaisessa yrityksessä	1.1.2006 ³⁾
IAS 39 Muutos - Ennakoitujen konsernin sisäisten liiketapahtumien suojaaminen	1.1.2006 ⁴⁾
IAS 39 Muutos - Käypään arvoon arvostamismahdollisuus	1.1.2006 ⁵⁾
IAS 39 ja IFRS 4 Muutos - Vakuutus sopimukset	1.1.2006 ⁶⁾
IFRS 6 - Mineraalivarojen etsintä ja arviointi	1.1.2006 ⁷⁾
IFRS 7 - Rahoitusinstrumentit: Liitetiedot	1.1.2007 ⁸⁾
IFRIC 4 - Miten määritetään, sisältyykö järjestely vuokrasopimukseen	1.1.2006 ⁹⁾
IFRIC 5 - Oikeudet osuuksiin rahastoista, jotka on tarkoitettu käytöstä poistamiseen, alkuperäiseen tilaan palauttamiseen ja ympäristön kunnostamiseen	1.1.2006 ¹⁰⁾
IFRIC 6 - Kierrätysmaksuvelat	1.1.2006 ¹¹⁾
IFRIC 7 - Taloudellinen informaatio hyperinflaatiomaissa	1.3.2006 ¹²⁾
IFRIC 8 - IFRS 2 soveltamisala	1.5.2006 ¹³⁾

¹⁾ Vaikutus liitetietoihin

²⁾ Vaikutus liitetietoihin, koska laskentakäytäntöä vakuutusmatemaattisten voittojen ja tappioiden osalta ei muuteta

³⁾ Ei olennaista vaikutusta

⁴⁾ Ei vaikutusta, koska mahdollistaa menetelmän, mutta ei sovelleta

⁵⁾ Ei olennaista vaikutusta rahoitusvarojen luokitteluun eikä arvostukseen

⁶⁾ Ei sovellu, koska konsernilla ei standardin mukaisia vakuutus sopimuksia

⁷⁾ Ei sovellu, koska konserni ei harjoita mineraalivarojen etsintää

⁸⁾ Vaikutus liitetietoihin

⁹⁾ Konsernin arviointi tulkinnan vaikutuksista nykyisiin järjestelyihin on kesken

¹⁰⁾ Ei sovellu konsernin liiketoiminnalle

¹¹⁾ Ei sovellu konsernin liiketoiminnalle

¹²⁾ Ei sovellu konsernin liiketoiminnalle

¹³⁾ Ei olennaista vaikutusta

EU ei ole hyväksynyt käyttöön näistä seuraavia standardeja: IAS 21, IFRIC 7 ja IFRIC 8.

Jäljennös konsernitilinpäätöksestä on saatavissa Internet-osoitteesta www.finnair.com tai konsernin emoyhtiön pääkonttorista osoitteesta Tietotie 11 A, Vantaa. Täydellinen tilinpäätös sisältäen sekä konserni- että emoyhtiön tilinpäätöksen on saatavissa emoyhtiön pääkonttorista osoitteesta Tietotie 11 A, Vantaa.

Tämä tilinpäätös ei sisällä kaikkia kirjanpitolain mukaisia emoyhtiön tilinpäätöstietoja.

3. SEGMENTTI-INFORMAATIO

Segmentti-informaatio esitetään konsernin liiketoiminnallisen ja maantieteellisen segmenttijaon mukaisesti. Konsernin ensisijainen segmenttiraportointimuoto on liiketoimintasegmenttien mukainen. Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaatorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Liiketoimintasegmentit ovat reittiliikenne, lomaliikenne, lentotoimintapalvelut ja matkapalvelut. Segmenttien välinen hinnoittelu tapahtuu käypään arvoon.

Segmenttien varat ja velat ovat sellaisia liiketoiminnan eriä, joita segmentti käyttää liiketoiminnassaan tai jotka ovat järkevällä perusteella kohdistettavissa segmenteille. Kohdistamattomat

erät sisältävät vero- ja rahoituseriä sekä koko yritykselle yhteisiä eriä. Investoinnit koostuvat aineellisten ja aineettomien käyttöomaisuushyödykkeiden lisäyksistä, joita käytetään useammalla kuin yhdellä kaudella.

Vaikka konsernin neljää liiketoiminnallista segmenttiä johdetaan Suomesta käsin, ne toimivat viidellä maantieteellisellä alueella: Suomi, Eurooppa, Aasia, Pohjois-Amerikka ja Muut. Maantieteellisten segmenttien liikevaihto esitetään myyntikohteen mukaisesti ja varat, velat, poistot ja investoinnit sijainnin mukaan.

Ensisijainen raportointimuoto - liiketoimintasegmentikohtaiset tiedot 1.1.–31.12.2005

Milj. euroa	Reitti- liikenne	Loma- liikenne	Lento- toiminta palvelut	Matka- palvelut	Konserni- elimi- noinnit	Kohdistamattomat erät	Konserni
Ulkoisen liikevaihto	1 296,9	383,7	104,2	86,3		0,0	1 871,1
Sisäinen liikevaihto	111,0	3,6	296,7	4,9	-416,2		0,0
Liikevaihto	1 407,9	387,3	400,9	91,2	-416,2	0,0	1 871,1
Liikevoitto	37,6	20,3	29,3	8,1		-13,4	81,9
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,1	0,1
Rahoitustuotot						20,1	20,1
Rahoituskulut						-14,6	-14,6
Tuloverot						-25,5	-25,5
Vähemmistöosuus						-0,6	-0,6
Kauden voitto							61,4
Segmentin varat	953,7	74,8	270,4	64,4	-160,6	432,6	1 635,3
Osuudet osakkuusyrityksissä						3,1	3,1
Varat yhteensä	953,7	74,8	270,4	64,4	-160,6	435,7	1 638,4
Segmentin velat	421,4	86,2	105,0	46,0	-106,1	411,9	964,4
Muut erät							
Investoinnit	26,8	0,1	27,8	0,9	0,0	1,9	57,5
Poistot	62,5	0,2	23,7	1,6	0,0	2,7	90,7

Ensisijainen raportointimuoto - liiketoimintasegmentikohtaiset tiedot 1.1.–31.12.2004

Milj. euroa	Reitti- liikenne	Loma- liikenne	Lento- toiminta palvelut	Matka- palvelut	Konserni- elimi- noinnit	Kohdistamattomat erät	Konserni
Ulkoisen liikevaihto	1 147,6	351,0	98,5	85,8			1 682,9
Sisäinen liikevaihto	108,6	3,6	308,9	5,8	-426,9		0,0
Liikevaihto	1 256,2	354,6	407,4	91,6	-426,9		1 682,9
Liikevoitto	-3,5	24,8	21,6	6,5		-18,4	31,0
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,6	0,6
Rahoitustuotot						22,5	22,5
Rahoituskulut						-23,5	-23,5

Milj. euroa	Reitti- liikenne	Loma- liikenne	Lento- toiminta- palvelut	Matka- palvelut	Konserni- elimi- noinnit	Kohdistamattomat erät	Konserni
Tuloverot						-4,8	-4,8
Vähemmistöosuus						-0,2	-0,2
Kauden voitto							25,6
Segmentin varat	905,6	70,6	298,4	76,0	-159,6	306,1	1 497,1
Osuudet osakkuusyhtiöissä						3,2	3,2
Varat yhteensä	905,6	70,6	298,4	76,0	-159,6	309,3	1 500,3
Segmentin velat	318,1	84,1	99,4	63,4	-31,1	375,4	909,3
Muut erät							
Investoinnit	78,2	0,3	25,0	1,5	0,0	9,5	114,5
Poistot	74,9	0,2	33,2	1,9	0,0	-6,1	104,1

Henkilöstö (keskimäärin) segmentteittäin	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Reittiliikenne	3 884	3 839
Lomaliikenne	336	325
Lentotoimintapalvelut	3 816	3 928
Matkapalvelut	1 178	1 185
Muut toiminnot	233	245
Yhteensä	9 447	9 522
Henkilöstö vuoden lopussa	9 661	9 430

Toissijainen raportointimuoto - maantieteelliset segmentit	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Liikevaihto konsernin ulkopuolelle myyntikohteittain		
Milj. euroa		
Suomi	475,3	445,1
Eurooppa	916,7	824,4
Aasia	361,0	298,9
Pohjois-Amerikka	65,7	57,1
Muut	52,4	57,4
Yhteensä	1 871,1	1 682,9

Segmentin varat sijaintimaan mukaan	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Suomi	1 259,8	1 295,3
Eurooppa	68,2	40,8
Aasia	30,8	10,0
Pohjois-Amerikka	2,0	2,7
Muut	2,5	1,8

Milj. euroa	31.12. 2005	31.12. 2004
Konsernieliminoinnit	-160,6	-159,6
Kohdistamattomat erät	435,7	309,3
Yhteensä	1 638,4	1 500,3
Segmentin velat sijaintimaan mukaan		
Milj. euroa	31.12. 2005	31.12. 2004
Suomi	595,2	525,4
Eurooppa	44,9	31,7
Aasia	14,4	4,1
Pohjois-Amerikka	1,9	0,3
Muut	2,2	3,5
Konsernieliminoinnit	-106,1	-31,1
Kohdistamattomat erät	411,9	375,4
Yhteensä	964,4	909,3
Investoinnit sijaintimaan mukaan		
Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Suomi	57,0	101,1
Eurooppa	0,5	3,9
Aasia	0,0	0,0
Pohjois-Amerikka	0,0	0,0
Muut	0,0	0,0
Kohdistamattomat erät	0,0	9,5
Yhteensä	57,5	114,5

4. MYYDYT OMAISUUSERÄT

Konserni myi lokakuussa 2005 Kiinteistöosakeyhtiö Aerolan A- ja B- talot 3,7 miljoonalla eurolla. Myyntivoittoa kirjattiin 3,5 milj. euroa. Maaliskuussa 2004 konserni myi Gourmet Nova osakkuusyrityksensä. Myyntivoitto ennen veroja oli 6,3 miljoonaa euroa, joka on esitetty rahoitustuotoissa.

Myydyt omaisuuserät eivät täyttäneet lopetettujen toimintojen tunnuspiirteitä eivätkä myytävänä olevaksi luokittelun kriteereitä.

Myytyjen toimintojen nettovarot ja -velat		
Milj. euroa	2005	2004
Rahavarat	0,1	-
Aineettomat hyödykkeet	0,1	-
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	0,8	-
Lainat	-0,8	-
Yhteensä	0,2	-
Luovutusvoitto	3,5	6,3
Vastike yhteensä	3,7	6,3
Maksetut rahavarat	3,6	6,8
Luovutetun tytäryhtiön rahavarat	-0,1	-
Luovutetun osakkuusyrityksen tasearvo		-0,5
Luovutusten nettorahavirta	3,5	6,3

5. VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN

Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Laitevalmistukset	1,8	1,4
Raskashuollot	9,5	0,0
Yhteensä	11,3	1,4

6. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myyntivoitto	3,6	5,5
Myyntivoitto osakkeista	0,2	0,3
Tytäryrityksen luovutus vähennettynä luovutushetken rahavaroilla	3,5	0,0
Vuokratulot	7,5	5,9
Muut	17,0	12,3
Yhteensä	31,8	24,0

Liiketoiminnan muut tuotot sisältävät frequent flyer tuottoja 5,3 milj. euroa. (5,4 milj. euroa vuonna 2004). Loppuosa muodostuu useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

7. LIIKETOIMINNAN MUUT KULUT

Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Materiaalit ja palvelut	709,8	608,3
Henkilöstökulut	495,8	435,5
Muut kulut	536,0	529,4
Yhteensä	1 741,6	1 573,2
Kuluryhmien erittely		
Materiaalit ja palvelut		
Korjaamojen aineostot	27,7	21,3
Maaselvitys- ja cateringkulut	134,0	129,0
Lentotoiminnan polttoaineet	292,7	212,5
Valmismatkatoiminnan kulut	102,0	94,0
Lentokaluston korjaus ja huolto	55,0	46,3
Tietohallintopalvelut	57,9	68,4
Muut erät *	40,5	36,8
Yhteensä	709,8	608,3

* Muodostuu useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	386,8	362,7
Eläkekulut	65,6	39,7
Muut henkilösivukulut	43,4	33,1
Yhteensä	495,8	435,5
Toimitusjohtajan ja hallituksen jäsenten palkat ja palkkiot, EUR		
Toimitusjohtaja		
Keijo Suila	831 202	
Toimitusjohtajan sijainen		
Henrik Arle	243 866	
Hallituksen jäsenet		
Chiristoffer Taxell	45 055	
Kari Jordan	27 300	
Samuli Haapasalo 22.6.2005 asti	12 255	
Markku Hyvärinen	25 200	
Veli Sundbäck	23 800	
Helena Terho	25 049	
Kaisa Vikkula	25 200	

Henkilöstön kannustinjärjestelmä

Konsernissa on käytössä kullekin liiketoimintayksikölle erikseen määritelty tasapainoitettuun tulokorttiin perustuva kannustinjärjestelmä, jonka piiriin kuuluu valtaosa Finnair-konsernin henkilöstöstä. Palkkioiden yhteismäärä vuonna 2005 oli 9,8 milj. euroa (ed. vuonna 2,6 milj. euroa).

Henkilöstörahastosiirto

Finnair-konsernilla on voittopalkkiojärjestelmä, joka mahdollistaa henkilöstön osallistumisen konsernin tuloksen ja sijoitetun pääoman tuoton perusteella maksettavaan voittopalkkioon. Voittopalkkio maksetaan henkilöstörahastolle, joka on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Henkilösivukuluihin sisältyy 7,6 milj. euroa voittopalkkiota (ed. vuosi 0,5 milj. euroa).

Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Henkilösivukulut		
Eläkekulut - maksupohjaiset järjestelyt	48,6	41,7
Eläkekulut - etuuspohjaiset järjestelyt, lakisääteinen	8,3	17,9
Eläkekulut - etuuspohjaiset järjestelyt, vapaaehtoinen*	8,2	-20,0
Muut etuuspohjaiset kulut	0,5	0,1
Muut henkilösivukulut	43,4	33,1
Yhteensä	109,0	72,8

* Vuoden 2004 eläkekulujen määrään vaikutti alentavasti eläkesäätiössä toteutettu sääntöuudistus sekä työeläkelain muutos. Sääntömuutoksen ja työeläkelain muutoksen yhteisvaikutus oli tulosta kertaluonteisesti runsaat 20 miljoonaa euroa parantava.

Johdon eläke-edut

Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelyt ovat yksilöllisiä, sopimusten eläkeikä vaihtelee 60-65 vuoteen. Kaikki johdon eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia.

Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Liiketoiminnan muut kulut		
Lentokaluston leasemaksut	88,5	88,9
Rahtikapasiteetin vuokrat	18,6	15,0
Lentokapasiteetin muut vuokrat	17,9	9,3
Toimitila ja muut vuokrat	32,7	37,8
Liikennöimismaksut	159,1	148,4
Myynti- ja markkinointikulut	95,5	107,8
Muut erät *	123,7	122,2
Yhteensä	536,0	529,4

* Muodostuu useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

8. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Poistot aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä		
Rakennukset	5,4	3,5
Lentokalusto	69,0	80,9
Muu kalusto	8,3	12,4
	82,7	96,8
Poistot aineettomista hyödykkeistä		
Liikearvo	0,0	1,5
Muut aineettomat hyödykkeet	8,0	5,8
	8,0	7,3
Yhteensä	90,7	104,1

Konsernissa on arvioitu uudelleen lentokaluston raskashuollon taloudellinen vaikutusaika. Uudelleen arvioinnin tuloksena Airbusien huoltoaikoja pidennettiin. Poistot raskashuolloista pienenevät uudelleen arvioinnin tuloksena 1,0 milj. euroa aikaisempaan käytäntöön verrattuna. Lentokonesimulaattorien poistoaika on muutettu vastaamaan vastaavan lentokoneen poistoaikaa. Lentokonesimulaattorien poistoaajan tarkistamisella ei ole ollut olennaista vaikutusta vuoden 2004 poistoihin. Vertailuvuonna on lentokalustosta tehty 5 milj. euron lisäpoisto.

9. RAHOITUSTUOTOT

Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Korkotuotot	8,0	9,3
Osinkotuotot	0,3	0,6
Osakkuusyrityksen osakkeiden myyntivoitto	0,0	6,3
Valuuttakurssivoitot	0,5	2,4
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien varojen käyvän arvon muutos	5,1	0,0
Valuuttajohdannaisten arvonmuutokset	5,9	0,0
Muut rahoitustuotot	0,3	3,9
Yhteensä	20,1	22,5

10. RAHOITUSKULUT

Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Korkokulut		
Pankkilainojen korot	9,6	11,8
Rahoitusleasingkorot	1,3	1,5
	10,9	13,3
Valuuttakurssitappiot	0,4	3,2
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien varojen käyvän arvon muutos	0,4	0,0
Valuuttajohdannaisten arvonmuutokset	2,0	0,0
Muut rahoituskulut	0,9	7,0
Yhteensä	14,6	23,5

Konsernituloslaskelmaan sisältyvät valuuttakurssivoitot ja -tappiot		
Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Polttoainekulut	3,1	-6,4
Leasing-maksut	-0,3	-2,7
Muut kulut	10,5	0,0
Nettorahoituserät	5,5	-1,0
Yhteensä	18,8	-10,1

11. TULOVEROT

Tilikauden ja edellisten tilikausien verot		
Milj. euroa	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	22,1	0,2
Edellisten tilikausien verot	2,2	0,5
Laskennalliset verot	1,2	4,1
Yhteensä	25,5	4,8
Konsernin tuloslaskelmaan sisältyvä verokulu poikkeaa seuraavalla tavalla teoreettisesta summasta, joka saadaan käyttämällä konsernin kotimaan verokantaa (26 %):		
Voitto ennen veroja	87,5	30,6
Verot laskettuna kotimaan verokannalla	-22,8	-8,9
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,0	0,1
Osuus osakkuusyriyten tuloksesta	0,0	-0,1
Verovapaat tulot	-0,1	0,0
Vähennyskelvottomat kulut	-0,4	-5,1
Kotimaan verokannan alentumisesta johtuva laskennallinen verokulu / verotuotto	0,0	9,2
Aiemmin kirjaamattomien verotuksellisten tappioiden käyttö	0,0	0,5
Edellisten tilikausien verot	-2,2	-0,5
Tuloverot yhteensä	-25,5	-4,8
Efektiiivinen verokanta	29,1 %	15,6 %

12. OSAKEKOHTAINEN TULOS

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva kauden voitto kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla.

Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärän painotetussa keskiarvossa otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus. Konsernilla on ollut osakeoptioita, joilla on laimentava vaikutus, kun osakeoptioiden merkintähinta on alempi kuin osakkeen käypä arvo. Laimennusvaikutukseksi tulee se määrä osakkeita, jotka joudutaan laskemaan liikkeelle vastikkeettomana, koska optioiden käytöstä saatavilla varoilla konserni ei voisi laskea liikkeelle samaa määrää osakkeita käypään arvoon. Osakkeen käypä arvo perustuu osakkeiden kaupankäynnillä painotettuun keskihintaan.

	1.1.–31.12. 2005	1.1.–31.12. 2004
Tilikauden voitto, milj. euroa	61,4	25,6
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, 1000 kpl	84 245	84 328
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa	0,73	0,30
Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärää oikaistaan vaihtovelkakirjalainan, optioiden ja omien osakkeiden vaikutuksella.		
Tilikauden voitto, milj. euroa	61,4	25,6
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, 1000 kpl	88 150	86 758
Vaihtovelkakirjalainan vaikutus	0	0
Optioiden vaikutus	-673	0
Omien osakkeiden vaikutus	-431	-211
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, laimennettu 1000 kpl	87 046	86 547
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	0,71	0,30

Vaihtovelkakirjalaina on maksettu pois kokonaisuudessaan 2.9.2004.

Yhtiössä on otettu käyttöön 1.1.2005 IAS 32 ja IAS 39 standardit. Standardin käyttöönottamisen vaikutuksesta on yhtiössä arvostettu rahoitusinstrumentit käypään arvoon. Standardien käyttöönotolla on arvioitu olevan vaikutusta 0,08 euroa laimentamattomaan osakekohtaiseen tulokseen ja 0,08 euroa laimennettuun osakekohtaiseen tulokseen. Kuten kohdassa laadintaperiaatteissa on todettu IAS 32 ja IAS 39 standardeja käyttöönotossa ei vertailutietoja ole muutettu vastaamaan IAS 32 ja IAS 39 standardeja.

Osinko

Maksettu osinko on ollut 8,5 milj. euroa (0,10 euroa osakkeelta) sekä vuonna 2005 että 2004. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa maksettaisiin 0,25 euroa osakkeelta eli yhteensä 21,7 milj. euroa. Tämä tilinpäätös ei sisällä tätä osingonjakovelkaa.

13. AINEETTOMAT HYÖDYKKEET

Tilinpäätös 31.12.2004 Milj. euroa	Liittymismaksut	Muut	Liikearvo	Yhteensä
Hankintamenot				
Hankintameno 1.1.2004	1,7	54,6	11,3	67,6
Lisäykset		21,4		21,4
Vähennykset		-8,3	-4,2	-12,5
Hankintameno 31.12.2004	1,7	67,7	7,1	76,5

	Liittymismaksut	Muut	Liikearvo	Yhteensä
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset				
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2004		-35,7	-0,1	-35,8
Poistot		-5,9	-1,6	-7,5
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		3,6		3,6
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2004	0,0	-38,0	-1,7	-39,7
Kirjanpitoarvo 31.12.2004	1,7	29,7	5,4	36,8
Kirjanpitoarvo 1.1.2004	1,7	15,3	11,3	28,3

Tilinpäätös 31.12.2005				
Milj. euroa	Liittymismaksut	Muut	Liikearvo	Yhteensä
Hankintamenot				
Hankintameno 1.1.2005	1,7	67,7	7,1	76,5
Lisäykset		16,2		16,2
Vähennykset		-0,8		-0,8
Siirrot erien välillä		3,0	-3,1	-0,1
Hankintameno 31.12.2005	1,7	86,1	4,0	91,8
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset				
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2005	0,0	-38,0	-1,7	-39,7
Poistot		-8,1		-8,1
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		0,6		0,6
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2005	0,0	-45,5	-1,7	-47,2
Kirjanpitoarvo 31.12.2005	1,7	40,6	2,3	44,6
Kirjanpitoarvo 1.1.2005	1,7	29,7	5,4	36,8

Muut aineettomat hyödykkeet pitävät sisällään lähinnä tietokoneohjelmia.

Reittiliikennesegmentille kohdistettu liikearvo on 2,3 milj. euroa. Arvonalentumistestauksen jälkeen todettiin, ettei arvonalentumistappiota tarvitse kirjata. Liikearvo on uudelleenallokoitu 31.12.2005 segmentin varoihin rajoitettuihin aineettomiin hyödykkeisiin. Arvonalentumistestauksessa kerrytettävissä oleva rahamäärä on määritetty käyttöarvoon perustuen. Rahavirtaennusteet pohjautuvat johdon hyväksymiin budjetteihin ja ennusteisiin, jotka kattavat viiden vuoden ajanjakson. Käytetty diskonttaus korko on 8,5 %. Keskeinen oletus budjeteille ja ennusteille on matkustajamäärien 11 %:n kasvu ja yksikkötuoton 0 %:n kasvu.

14. AINEELLISET KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEET

Tilinpäätös 31.12.2004						
Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintamenot						
Hankintameno 1.1.2004	0,8	186,7	1 344,4	224,8	20,6	1 777,3
Lisäykset		0,3	87,0	5,2	2,5	95,0
Vähennykset			-2,4	-6,3		-8,7
Siirrot erien välillä			-6,6	6,6		0,0
Hankintameno 31.12.2004	0,8	187,0	1 422,4	230,3	23,1	1 863,6

Tilinpäätös 31.12.2004	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Milj. euroa						
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset						
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2004		-92,5	-626,1	-181,7		-900,3
Poistot		-4,5	-80,9	-11,4		-96,8
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot			2,3	5,0		7,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2004	0,0	-97,0	-704,7	-188,1	0,0	-989,8
Kirjanpitoarvo 31.12.2004	0,8	90,0	717,7	42,2	23,1	873,8
Kirjanpitoarvo 1.1.2004	0,8	94,3	720,8	34,5	20,6	871,0

Tilinpäätös 31.12.2005	Maa-alueet	Rakennukset	Lentokalusto	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Milj. euroa						
Hankintamenot						
Hankintameno 1.1.2005	0,8	187,0	1 422,4	230,3	23,1	1 863,6
Lisäykset	1,0	0,2	34,4	5,7	16,4	57,7
Vähennykset	-0,1	-1,4	-9,6	-3,6		-14,7
Siirrot erien välillä			7,9	-5,2		2,7
Hankintameno 31.12.2005	1,7	185,8	1 455,1	227,2	39,5	1 909,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset						
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2005	0,0	-97,0	-704,7	-188,1	0,0	-989,8
Poistot		-5,4	-69,0	-8,3		-82,7
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot		0,7	5,0	1,9		7,6
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2005	0,0	-101,7	-768,7	-194,5	0,0	-1064,9
Kirjanpitoarvo 31.12.2005	1,7	84,1	686,4	32,7	39,5	844,4
Kirjanpitoarvo 1.1.2005	0,8	90,0	717,7	42,2	23,1	873,8

Konsernin aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin kuuluvien koneiden ja laitteiden hankintamenojen vielä poistamatta oleva osa on 690,8 milj. euroa 31.12.2005 (ed. vuonna 726,9 milj. euroa).

Velkojen vakuudeksi on vuonna 2005 pantattujen lentokoneiden kirjanpitoarvo 232,3 milj. euroa (vuonna 2004 kirjanpitoarvo oli 243,9 milj. euroa)

Muu kalusto pitää sisällään konttorikoneita, kalusteita, autoja ja lentokentällä käytössä olevia kuljetusajoneuvoja.

Rahoitusleasingjärjestelyt			
Aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin sisältyy rahoitusleasingsopimuksella vuokrattuja hyödykkeitä:			
Tilinpäätös 31.12.2004			
Milj. euroa	Rakennukset	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno 31.12.2004	8,2	8,7	16,9
Kertyneet poistot	-1,0	-1,7	-2,7
Kirjanpitoarvo	7,2	7,0	14,2
	2005	2006-2009	2010-
Leasing maksut	4,9	16,5	5,4
Diskonttaus	1,3	3,0	1,0
Nykyarvo	3,6	13,5	4,4
Tilinpäätös 31.12.2005			
Milj. euroa	Rakennukset	Muu kalusto	Yhteensä
Hankintameno 31.12.2005	8,2	8,7	16,9
Kertyneet poistot	-2,0	-3,5	-5,5
Kirjanpitoarvo	6,2	5,2	11,4
	2006	2007-2010	2011-
Leasing maksut	4,9	12,8	4,2
Diskonttaus	1,1	2,3	0,6
Nykyarvo	3,8	10,5	3,6

15. OSUUDET OSAKKUUSYRITYKSISSÄ

Konsernin osuus osakkuusyritysten (kaikki ovat julkisesti noteeraamattomia) tuloksesta ja omaisuuseristä ja veloista on esitetty alla:		
	31.12.2005	31.12.2004
Milj. euroa		
Tilikauden alussa	3,2	3,3
Osuus kauden tuloksesta	0,1	0,6
Vähennykset	-0,2	-0,7
Tilikauden lopussa	3,1	3,2

Tiedot konsernin osakkuusyrityksistä						
Tilinpäätös 31.12.2004						
	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus (%)
Suomen Jakelutiet Oy	Suomi	0,8	0,1	0,1	0,1	47,50
Toivelomat Oy	Suomi	0,5	0,1	0,3	0,0	48,30
Amadeus Estonia	Viro	0,5	0,1	0,3	0,1	33,25
Yhteensä		1,8	0,3	0,7	0,2	

Tilinpäätös 31.12.2005					Voitto/ tappio	Omistus- osuus (%)
	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto		
Suomen Jakelutiet Oy	Suomi	0,8	0,1	0,4	0,1	47,50
Toivelomat Oy	Suomi	0,3	0,1	0,3	0,0	48,30
Amadeus Estonia	Viro	0,5	0,1	0,8	0,3	33,25
Yhteensä		1,6	0,3	1,5	0,4	

Osakkuusyritysten kirjanpitoarvoon 31.12.2005 ei sisälly liikearvoa.

Aurinkomatkojen osakkuusyritys Toivelomat toimii Finnair-konsernissa tukipalveluiden tuottajana kolmella sektorilla: konserniyritysten lähetyspalveluiden kuljetuksessa, Finnairin lennoilla kertyvien kolikoiden laskennassa ja lentokentällä kenttäedustajana. Amadeus Finlandin omistus Amadeus Estoniassa takaa Virossa toimiville suomalaisyrityksille yhtenäiset tuotteet ja palvelut ja auttaa osaltaan kasvattamaan virolaisten matkatoimistojen ja suomalaisten matkapalvelutuottajien yhteistyötä. Amadeus Finlandin osakkuusyhtiö Suomen Jakelutiet tuottaa Suomen Hotellivarauksille varausjärjestelmän sekä matkatoimistoverkon palvelut kotimaan hotellimyyntiä varten.

16. MUUT RAHOITUSVARAT, PITKÄAIKAISET

	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Lainasaamiset	0,3	0,3
Muut saamiset	17,4	14,7
Omat osakkeet	0,0	2,3
Yhteensä	17,7	17,3

Tilinpäätös 31.12.2004				
	Lainasaamiset	Muut saamiset	Omat osakkeet	Yhteensä
Tilikauden alussa	1,3	14,7	2,3	18,3
Lisäykset	0,0	0,0	0,0	0,0
Vähennykset	-1,0	0,0	0,0	-1,0
Tilikauden lopussa	0,3	14,7	2,3	17,3

Muut saamiset ovat vuokravakuuksia lentokaluston operatiivisista käyttöleasingsopimuksista.

Tilinpäätös 31.12.2005				
	Lainasaamiset	Muut saamiset	Omat osakkeet	Yhteensä
Tilikauden alussa	0,3	14,7	2,3	17,3
Lisäykset	0,0	2,7	0,0	2,7
Vähennykset	0,0	0,0	-2,3	-2,3
Tilikauden lopussa	0,3	17,4	0,0	17,7

Muut saamiset ovat vuokravakuuksia lentokaluston operatiivisista käyttöleasingsopimuksista.

Saamisten käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 29.

17. LASKENNALLISET VEROSAAMISET JA VEROVELAT

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2004 aikana:				
Milj. euroa	1.1. 2004	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	31.12. 2004
Laskennalliset verosaamiset				
Työsuhde-etuudet	11,9	-7,9	-0,3	3,7
Vahvistetut tappiot	1,3	0,2	0,0	1,5
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden poistot	0,0	2,2	0,0	2,2
Rahoitusleasing	2,7	-0,3	-0,2	2,2
Tuloutus	2,5	-2,2	0,0	0,3
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,0	0,0	0,0	0,0
Raskashuoltojaksotukset	2,7	2,8	-0,6	4,9
Luottotappio	1,4	-1,4	0,0	0,0
Muut väliaikaiset erot	0,5	0,4	0,0	0,9
Yhteensä	23,0	-6,2	-1,1	15,7
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua				
	20,2			14,8
Laskennalliset verovelat				
Kertyneet poistoerot	22,2	4,4	0,0	26,6
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myyntivoitot	95,3	-7,6	0,0	87,7
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,1	0,2	0,0	0,3
Tuloutus käypään arvoon	0,0	0,0	0,0	0,0
Muut väliaikaiset erot	0,9	0,9	0,0	1,8
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	118,5	-2,1	0,0	116,4
Laskennalliset verovelat, jotka tulevat maksettavaksi yli 12 kk:n kuluttua				
	110,9			116,3

Laskennallista verovelkaa ei ole kirjattu suomalaisten tytäryhtiöiden ja osakkuusyhtiöiden jakamatta olevista voittovaroista, koska useimmissa tapauksissa nämä tulokset siirretään yhtiölle ilman veroseuraamuksia.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2005 aikana:				
Milj. euroa	1.1. 2005	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	31.12. 2005
Laskennalliset verosaamiset				
Työsuhde-etuudet	3,7	0,7	0,0	4,4
Vahvistetut tappiot	1,5	1,1	0,0	2,6
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden poistot	2,2	0,1	0,0	2,3
Rahoitusleasing	2,2	-0,3	0,0	1,9
Tuloutus	0,3	0,0	0,0	0,3
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,0	0,0	0,0	0,0
Raskashuoltojaksotukset	4,9	0,8	0,0	5,7
Muut väliaikaiset erot	0,9	-0,6	0,0	0,3
Yhteensä	15,7	1,8	0,0	17,5
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua				
	14,8			15,0
Laskennalliset verovelat				
Kertyneet poistoerot	26,6	1,3	0,0	27,9
Aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myyntivoitot	87,7	0,8	0,0	88,5
Kiinteiden kulujen aktivointi	0,3	-0,1	0,0	0,2
Tuloutus käypään arvoon	0,0	0,9	0,0	0,9
Muut väliaikaiset erot	1,8	0,0	0,0	1,8
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,0	0,0	6,5	6,5
Yhteensä	116,4	2,9	6,5	125,8
Laskennalliset verovelat, jotka tulevat maksettavaksi yli 12 kk:n kuluttua				
	116,3			118,2

Laskennallista verovelkaa ei ole kirjattu suomalaisten tytäryhtiöiden ja osakkuusyhtiöiden jakamatta olevista voittovaroista, koska useimmissa tapauksissa nämä tulokset siirretään yhtiölle ilman veroseuraamuksia.

18. VAIHTO-OMAISUUS

Milj. euroa	31.12. 2005	31.12. 2004
Aineet ja tarvikkeet	43,8	45,0
Keskeneräiset tuotteet	1,3	1,7
Yhteensä	45,1	46,7

Tilikaudella kirjattiin kuluksi 0,2 milj. euroa, jolla vaihto-omaisuuden kirjanpitoarvoa alennettiin vastaamaan sen nettorealisoitiarvoa (0,8 milj. euroa vuonna 2004). Käypään arvoon merkityn vaihto-omaisuuden kirjanpitoarvo on 6,0 milj. euroa. (5,3 milj. euroa vuonna 2004). Vaihto-omaisuutta ei ole pantattuna konsernin veloista.

19. MYNTISAAMISET JA MUUT SAAMISET

	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Myyntisaamiset	148,9	133,3
Saamiset osakkuusyriyksiltä	0,1	0,0
Siirtosaamiset	76,6	62,6
Muut saamiset	22,0	13,1
Yhteensä	247,6	209,0

Luottotappiot myyntisaamisista

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita myyntisaamisista 3,8 milj. euroa (0,5 milj. euroa vuonna 2004).

Siirtosaamisiin sisältyvät oleelliset erät:		
	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	38,2	1,7
Eläkekulujaksotukset	4,7	9,2
Korkotuotot	7,3	7,3
Muut	26,4	44,4
Yhteensä	76,6	62,6

Tasearvot vastaavat parhaiten sitä rahamäärää, joka on luottoriskin enimmäismäärä vakuuksien käypää arvoa huomioon ottamatta siinä tapauksessa, että toiset sopimusosapuolet eivät pysty täyttämään rahoitusinstrumentteihin liittyviä velvoitteitaan. Saamisiin ei liity merkittäviä luottoriskikeskittymiä. Muut siirtosaamiset koostuvat useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

Saamisten käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 29.

20. MUUT RAHOITUSVARAT, LYHYTAIKAISET

Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät rahavarat		
	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Talletukset, sijoitustodistukset ja valtion joukkovelkakirjalainat	383,8	261,9
Noteeratut osakkeet	3,6	0,4
Noteeraamattomat osakkeet	4,3	5,9
Yhteensä	391,7	268,2

Rahavarojen käyvät arvot on esitetty liitetiedossa 29.

21. RAHAVARAT

	31.12. 2005	31.12. 2004
Milj. euroa		
Käteinen raha ja pankkitalletukset	26,7	29,6

Rahavaroihin sisältyvät erät erääntyvät enintään 3 kuukauden kuluessa. Ulkomaan rahamääräiset rahat ja pankkitalletukset on arvos-tettu tilinpäätöspäivän keskipurssiin.

22. OMAA PÄÄOMAA KOSKEVAT TIEDOT OSAKEPÄÄOMAA KOSKEVAT TIEDOT

	Rekisteröityjen osakkeiden lukumäärä	Osakepääoma, EUR	Osakeanti, osakkeita	Osakeanti, EUR	Ylikurssirahasto, EUR
1.1.2004	84 743 163	72 031 688,55	2 500	2 125,00	5 656 958,35
Optiomerkinnot	2 500	2 125,00	-2 500	-2 125,00	-
Debentuurivaihto	13 550	11 517,50	-	-	72 576,50
31.12.2004	84 759 213	72 045 331,05	-	-	5 729 534,85
Optiomerkinnot	2 044 900	1 738 165,00	-	-	7 471 442,00
Omien osakkeiden luovutus			-	-	28 301,46
Osakeanti			740 056	629 047,60	2 749 453,12
31.12.2005	86 804 113	73 783 496,05	740 056	629 047,60	15 978 731,43

	Omien osakkeiden lukumäärä	Hinta	Keskihinta
1.1.2004	-		
Omien osakkeiden hankinta	422 800	2 275 666,49	5,38
31.12.2004	422 800		
Omien osakkeiden luovutus	-37 800	-209 838,54	5,55
Omien osakkeiden hankinta	150 000	1 516 680,00	10,11
31.12.2005	535 000	3 582 507,95	6,70

Osakepääoma

Osakkeen nimellisarvo on 0,85 euroa. Yhtiöjärjestyksen mukainen konsernin vähimmäis- ja enimmäisosakepääoma ovat 60 milj. euroa ja 240 milj. euroa. Yhtiön kaupparekisteriin merkitty osakepääoma oli 73 783 496,05 euroa. Mikäli kaikilla liikkeellä olevilla optiotodistuksilla merkitään Finnair Oyj:n osakkeita, osakepääoma nousee 75 443 206,05 euroon vastaten 88 756 713 osaketta.

Lunastusvelvollisuuslauseke

Finnair Oyj:n yhtiöjärjestyksessä ei ole lunastusvelvollisuuspykälää.

OMAA PÄÄOMAAN SISÄLTYVÄT RAHASTOT

Osakeanti

Osakeanti tilille kirjataan tilikauden päättyessä maksetut, mutta vielä rekisteröimättömien osakkeiden nimellisarvo.

Ylikurssirahasto

Ylikurssirahasto sisältää vuoden 1997 jälkeen syntyneet emissiovoitot transaktiokuluilla vähennettynä.

Vararahasto

Vararahasto sisältää ennen 1997 tullutta osakeyhtiölain muutosta syntyneet emissiovoitot.

Arvonmuutosrahasto

Arvonmuutosrahasto sisältää rahavirran suojauksena käytettävien johdannaisinstrumenttien käyvän arvon muutokset

Milj. euroa	1.1. - 31.12.2005
Oman pääoman suojausrahaston muutos	
Johdannaisten arvonmuutokset	41,6
Kauden aikana erääntynyt lentopetrolisuojaus	29,7
Kauden aikana erääntynyt leasemaksujen suojaus	-0,3
Kauden aikana erääntynyt lentokonemaksujen suojaus	-0,1
Kauden aikana erääntynyt lainojen suojaus	0,0

Oman pääoman suojausrahastoon on kauden aikana kirjattu suojauslaskennassa olevien erien arvonmuutoksia 41,6 milj. euroa. Kauden aikana suojausrahastosta on kirjattu tuloslaskelmaan samalle tuloksen riville suojustavan erän kanssa 29,4 milj. euroa.

Voitonjakokelpoiset varat, milj. euroa	31.12.2005
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden alussa	359,5
Arvonmuutosrahasto	20,9
Osingonjako	-8,5
Omat osakkeet	-1,3
Muuntoero	0,0
Tilikauden voitto	61,4
Yhteensä	432,0
Vapaaehtoiset varaukset omassa pääomassa	-79,4
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	352,6
Vapaaehtoiset varaukset	
Kertynyt poistoero	107,3
Asuintalovaraus	0,0
Yhteensä	107,3
Laskennallinen verovelka vapaaehtoisista varauksista	-27,9
Yhteensä	79,4

Omat osakkeet

Omiin osakkeisiin sisältyy konsernin hallussa olevien omien osakkeiden hankintameno. Vuoden 2005 aikana konserni osti pörssistä 150 000 osaketta kokonaishintaan 1,5 milj. euroa ja luovutti 37 800 osaketta kokonaishintaan 0,2 milj. euroa. Yhteensä konsernin hallussa olevien omien osakkeiden hankintameno on 3,6 milj. euroa.

23. OSAKEPERUSTEISET MAKSUT

Konsernilla on kaksi osakeperusteista henkilöstön kannustinjärjestelmää.

Finnair Oyj:n vuoden 2000 optio-ohjelma

Yhtiökokous 24.8.2000 hyväksyi hallituksen esityksen optio-oikeuksien antamisesta Finnair konsernin avainhenkilöstölle. Optio-oikeudet on tarkoitettu osaksi konsernin avainhenkilöiden kannustus- ja sitouttamisjärjestelmää. Optio-oikeuksien määrä oli 4 000 000 kappaletta. Optio-oikeuksista 2 000 000 merkitään kirjaimella A ja 2 000 000 kirjaimella B. Optio-oikeuksilla voi merkitä Finnair Oyj:n osakkeita yhteensä 4 000 000 kappaletta.

Osakkeen merkintähinta on optio-oikeuksilla A Finnair Oyj:n osakkeen vaihdolla painotettu keskipörssi Helsingin Pörssissä 1.7.-31.8.2000, lisätynä 20 prosentilla eli 5,19 euroa ja optio-oikeudella B Finnair Oyj:n osakkeen vaihdolla painotettu keskipörssi 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 31.12.2005 optio-oikeuksilla A on 4,12 euroa ja optio-oikeuksilla B 5,06 euroa.

Optioilla tapahtuva osakkeiden merkintä-aika alkoi porrastetusti 1.5.2003 ja 1.5.2004 ja päättyi kaikilla optio-oikeuksilla 31.8.2006. Finnair Oyj:n osakepääoma voi merkintöjen seurauksena nousta enintään 3 400 000 eurolla.

Optiot on myönnetty ennen 7.11.2002. Optioita ei ole kirjattu kuluksi IFRS 2 "Osakeperusteiset maksut" -standardin salliman helpotuksen mukaisesti. Myöskään standardin mukaisia liitetietoja ei esitetä.

Tilikauden lopussa ulkona olevia optioita oli 1 212 544 kpl, joiden seurauksena yhtiön osakepääoma voi nousta 1 030 662,40 euroa.

Finnair Oyj:n vuoden 2005 osakepalkkiojärjestelmä

Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi osakepalkkiojärjestelmän 18.6.2004. Osakepalkkiojärjestelmässä avainhenkilöillä on mahdollisuus saada palkkiona yhtiön osakkeita kolmelta vuoden pituiselta ansaintajaksolta sen mukaan kuin ansaintajaksolle asetetut tavoitteet on saavutettu. Lisäksi rahana maksettava osuus on 1,5-kertainen osakkeiden arvoon verrattuna.

Hallitus päättää vuosittain kullekin ansaintajaksolle asetettavat tavoitteet. Tavoitteet määritellään Finnair-konsernin taloudellisen

kehityksen perusteella. Ansaintajaksolle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen määrää sen, kuinka suuri osa enimmäispalkkiosta maksetaan.

Ansaintajakson 2005 osalta maksetaan palkkiota, jos Finnair-konsernin osakekohtainen tulos (EPS) ylittää 0,30 euroa ja sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) on enemmän kuin 5,0 %. Palkkio maksetaan täysimääräisenä, jos osakekohtainen tulos on vähintään 0,90 euroa

ja sijoitetun pääoman tuotto vähintään 10,0 %. Näiden arvojen välillä palkkio määräytyy lineaarisesti. Yhtiön hallitus on allokoitunut osakkeita tilivuonna 2005 avainhenkilöille 425 000 kpl. Myöntämishetkellä osakkeen käypä arvo oli 6,40 euroa.

Osakeperusteisesti maksettavien velkojen määrä tilinpäätöksessä on yhteensä 9,5 milj. euroa. Tilikaudella on kuluksi kirjattu yhteensä 9,5 milj. euroa

Johdolle myönnetyt optiot / osakepalkkioallokaatiot					
	Vuoden 2000 optiot lukumäärä	Osakkeet lukumäärä	Osakkeet osakeosuus EUR	Osakkeet rahaosuus EUR	Osakkeet yhteensä EUR
Toimitusjohtaja	60 000	30 030	192 192	463 010	655 202
Toimitusjohtajan varamies	63 000	17 160	109 824	264 577	374 401
Hallituksen jäsenet	0	0	0	0	0

24. ELÄKEVELVOITTEET

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspuhjaisiksi ja maksupuhjaisiksi järjestelyiksi. Maksupuhjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspuhjaisissa eläkejärjestelyissä velvoitteet lasketaan käyttäen ennakoituun etuoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (project unit credit method). Eläkemenot kirjataan kuluksi henkilöiden palvelusajalle auktorisoitujen vakuutusmatemaattikkojen suorittamien laskelmien perusteella. Vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot, rajamäärän ylittävältä osalta, kirjataan työntekijöiden keskimääräiselle palvelusajalle. Eläkevelvoitteen nykyarvoa laskettaessa käytetään diskonttokorkona valtion velkasitoumusten korkoa. Velkasitoumusten maturiteetti vastaa olennaisilta osin laskettavan eläkevastuun maturiteettia.

Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Kaikki merkittävimmät eläkejärjestelyt

ovat maksupuhjaisia. Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on 1.7.2005 alkaen hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Eläketurva on maksupuhjainen järjestely. Emoyhtiön toimitusjohtajan, johtoryhmän jäsenten ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajien eläkejärjestelyt ovat yksilöllisiä, sopimusten eläkeikä vaihtelee 60-65 vuoteen. Myös kyseiset eläkejärjestelyt ovat maksupuhjaisia. Konsernin kotimaisten yhtiöiden lakisääteinen eläketurva hoidettiin 30.6.2005 asti Finnair Oyj:n eläkesäätiössä. Muu eläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty Finnair Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat etuuspuhjaisia. Niissä määritellään eläketurvaa koskevat etuudet, työkyvyttömyyskorvaukset, työsuhteen päättymisen jälkeiset terveydenhuoltoon ja henkivakuutukseen liittyvät etuudet sekä työsuhteen irtisanomisen yhteydessä maksetut etuudet. Konsernin kaikki työsuhteen päättymisen jälkeiset etuudet ovat maksupuhjaisia.

Etuuspuhjaiset eläkejärjestelyt		
Taseessa esitetyt erät	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	346,5	797,4
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	-370,0	-794,6
	-23,5	2,8
Rahastoimattomien velvoitteiden nykyarvo	0,0	0,0
Kirjaamattomat vakuutusmatemaattiset voitot / tappiot (-)	36,2	0,5
Kirjaamattomat takautuvaan työsuorituksen perustuvat menot	0,0	6,5
Taseessa esitetty nettovelka	12,7	9,8

Taseen eläkevelka 2004 9,9 milj. euroa sisältää 0,1 milj. euroa eläkesäätiön ulkopuolisia eriä.

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältään arvolta 1,1 milj. euroa (0,5 milj. euroa 2004) sekä konsernin käytössä oleva rakennus käyvältään arvoltaan 10,9 milj. euroa (77,7 milj. euroa v. 2004).

Tuloslaskelmaan merkityt erät		
Milj. euroa	2005	2004
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	23,9	25,2
Korkomenot	39,1	40,4
Järjestelyyn kuuluvien varojen tuotto	-38,0	-35,6
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	-0,3	-32,1
TEL-osaston siirrosta johtuva oikaisuerä	-8,2	0,0
Yhteensä sisältyy henkilöstökuluihin	16,5	-2,1
Nettovelan täsmäytyslaskelma		
Tilikauden alussa	9,8	37,3
Kokonaiskulut, esitetty edellä	16,5	-2,1
Maksetut kannatusmaksut	-13,6	-25,4
Tilikauden lopussa	12,7	9,8

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset olettamukset	31.12. 2005	31.12. 2004
Diskonttokorko %	5,0 %	5,0 %
Varojen tuotto-odotus %	5,0 %	4,8 %
Vuotuinen, tuleva palkankorotusolettamus %	3,0 %	3,0 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	2,3 %	2,1 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	17	17

25. VARAUKSET

Konsernissa ei ole IAS 37 standardin mukaisia varauksia.

26. RAHOITUSVELAT

Korolliset velat		
Pitkäaikaiset	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Pankkilainat	168,3	179,3
Eläkelainat	28,0	28,0
Rahoitusleasingvelat	14,1	17,9
Muut lainat	0,0	0,0
	210,4	225,2
Korottomat velat		
Pitkäaikaiset		
Eläkevastuut	4,5	4,7
Rahoitusvelat yhteensä	214,9	229,9

Korolliset velat		
Lyhytaikaiset	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Shekkitililuotot	1,0	0,6
Pankkilainat	25,9	25,8
Rahoitusleasingvelat	3,8	3,6
Muut lainat	22,0	19,3
Yhteensä	52,7	49,3

Korollisten rahoitusvelkojen erääntymisajat	2006	2007	2008	2009	2010	Myöhemmin
Pankkilainat kiinteäkorkoiset	16,8	17,1	17,1	17,1	7,5	
Pankkilainat vaihtuvakorkoiset	9,1	9,2	9,3	9,4	14,0	67,6
Rahoitusleasing-velat	3,8	4,1	4,2	1,4	0,9	3,5
Eläkelainat						28,0
Muut lainat	23,0					
Yhteensä	52,7	30,4	30,6	27,9	22,4	99,1
Lyhytaikaiset korolliset velat: 12 kuukauden kuluessa erääntyvät						52,7
Pitkäaikaiset korolliset velat: 12 kuukauden kuluttua erääntyvät						210,4

Suurin osa konsernin rahoitusveloista on lyhytaikaista tai vaihtuvakorkoista, joten niiden kirjanpitoarvon ei katsota poikkeavan olennaisesti niiden käyvästä arvosta. Pitkäaikaisten velkojen käypä arvo lyhennysosuuksia lukuun ottamatta on 212,7 milj. euroa ja kirjanpitoarvo puolestaan 210,4 milj.euroa. Konsernin rahoitusvelat sisältävät USD-määräisiä lentokonerahoituslainoja suojaavat pitkäaikaiset valuutan- ja koronvaihtosopimukset.

Korolliset velat (ml. koron- ja valuutanvaihtosopimukset) jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:	
	2005
EUR	212,5
USD	50,6
Yhteensä	263,1

Korollisten velkojen (sis. koron- ja valuutanvaihtosopimukset) efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvot 31.12.2005	
Pankkilainat	3,6 %

Konsernin kiinteäkorkoiset USD-määräiset lentokonerahoitusvelat on suojattu pitkäaikaisilla valuutan- ja koronvaihtosopimuksilla. Kiinteäkorkoisten johdannaissopimusten nimellisarvon ja käyvän arvon erotus kirjataan oman pääoman suojausrahastoon sekä suojausten kohteena olevat lainat nimellisarvoonsa. Vaihtuvakorkoisten johdannaissopimusten ja niitä vastaavien lainojen käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoituseriin. Vaihtuvakorkoisten USD-määräisten lainojen valuuttakurssiriski on katettu lyhytaikaisilla valuuttajohdannaisilla.

Rahoitusleasingvelat		
Vähimmäisvuokrien kokonaismäärä	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Enintään 1 vuosi	4,9	4,9
1 - 5 vuotta	12,8	16,5
Yli 5 vuotta	4,2	5,4
Yhteensä	21,9	26,8
Tulevat rahoituskulut	4,0	5,3
Vähimmäisvuokrien nykyarvo	31.12.	31.12.
Milj. euroa	2005	2004
Enintään 1 vuosi	3,8	3,6
1 - 5 vuotta	10,5	13,5
Yli 5 vuotta	3,6	4,4
Yhteensä	17,9	21,5
Rahoitusleasingvelkojen kokonaismäärä	17,9	21,5

27. OSTOVELAT JA MUUT VELAT

Milj. euroa	31.12.	31.12.
	2005	2004
Saadut ennakot	39,5	34,9
Ostovelat	98,9	89,7
Siirtovelat	342,0	333,7
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	5,2	20,8
Muut velat	52,6	24,5
Yhteensä	538,2	503,6
Siirtovelkoihin sisältyvät oleelliset erät	31.12.	31.12.
	2005	2004
Ennakkoon myydyt lentokuljetukset	117,2	119,1
Lomapalkkavelka	61,6	59,0
Muut	163,2	155,6
Yhteensä	342,0	333,7

Muut siirtovelat koostuvat useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

28. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

RISKIENHALLINTA FINNAIRISSA

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminnan luonne altistaa yhtiön valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä lentopetrolin hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien aiheuttamaa epävarmuutta kassavirtaan, tulokseen ja omaan pääomaan.

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

Yhtiö käyttää valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden hallinnoimisessa eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohetkellä tulevien kassavirtojen ja sitovien ostosopimusten suojausiksi (rahavirtasuojaus) tai taloudelliseksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojausena (rahavirtasuojaus) IAS 39-suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti kiinteäkorkoisten valuuttalainojen suojausta, lease-maksujen ja lentokoneostojen valuuttasuojauksia sekä lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojausta.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Polttoaineen hintariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu polttoaineen hintavaihtelusta.

Finnair suojautuu lentopetrolin hintavaihtelulta pelkäästään lentopetrolitermiinien ja -optioiden avulla, joiden kohde-etuutena on Jet Fuel CIF Cargoes NWE. Tähän Pohjois- ja Länsi-Euroopan lentopetrolitoimitusten benchmark-hintaindeksiin pohjautuu noin 70 % Finnairin polttoaineen ostosopimuksista. Raakaöljy- tai gasoil-johdannaisia ei tällä hetkellä käytetä.

Finnair noudattaa petrolisuojausissaan aikahajauttamisen periaatetta ja kahden vuoden suojausajakäynnettä. Riskienhallintapolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että reittiliikenteen (Finnair Oyj:n reittiliikenne, Aero & FlyNordic) suojausaste on lähimmältä puolelta vuodelta yli 50 prosenttia. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulua ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulua nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset kirjataan Finnairissa kahdella eri tavalla. Finnairin reittiliikenteen polttoaineen kulutuksen osalta ensimmäiset noin 35 prosenttiyksikköä käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojausena IAS 39-suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Oman pääoman suojausrahastoon kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Suojauslaskennan ulkopuolisten suojausten - jotka eivät täytä IAS 39-suojauslaskennan kriteerejä - käyvän arvon muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin myös juoksuaikanaan. Alla esitetyt herkkyysluvat sisältävät molemmat suojausten kirjaustavat.

Reittiliikenne oli tilinpäätöshetkellä suojannut polttoaineostoistaan 60 % vuoden 2006 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 41 % toiselta vuosipuoliskolta. Matkanjärjestäjien kanssa voimassa olevasta sopimuksesta johtuen lomaliikenne ei tilinpäätöshetkellä ollut erikseen suojannut polttoaineostojaan. Kyseinen hintaklausuuli suojaa lomaliikenteen liikevoittoa merkittävältä lentopetrolin hinnan nousulta.

Tilivuonna 2005 lentotoiminnan polttoaineiden osuus konsernin liiketoiminnan kuluista oli 16,0 %. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää - ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen vuoden 2006 ennustetuilla lentomäärillä laskettua - vuosittaista petrolikulua arviolta 33 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä-suojaukset huomioon ottaen-petrolin 10 prosentin nousu lisää kuluja noin 17 miljoonaa euroa.

Valuuttariski

Valuuttariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista. Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneostoista ja lentokoneiden leasing-maksuista.

Konsernin politiikkana on pienentää seuraavan 12 kuukauden kassavirtaan vaikuttava valuuttakurssiriski hyväksyttävälle tasolle. Lisäksi Finnair suojaa 12 kuukauden ylittävää riskiä lentokaluston sitovien ostosopimusten (IAS 39 rahavirtasuojaus) sekä polttoainehankintojen osalta (IAS 39 rahavirtasuojaus).

Konsernin liikevaihdosta noin 68 % kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat ovat Yhdysvaltain dollari, Englannin punna, Japanin jeni, Kiinan yuan ja Ruotsin kruunu.

Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 35 %. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on 65 % kaikista valuuttamääräisistä operatiivisista kuluista. Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasingmaksut ja polttoainekulut. Lisäksi suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Tilinpäätöshetkellä dollarin kymmenen prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa-ilman suojaustoimintaa-positiivisesti vuositulokseen noin 32 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä-suojaukset huomioonottaen-dollarin kymmenen prosentin heikentyminen parantaa tulosta noin 3 miljoonaa euroa. Dollarin vahvistuminen vastaavasti heikentää tulosta. Edellä mainituissa herkkyysarvoissa dollaririski on sisällytetty myyntivaluuttoina olennaiset Kiinan yuan ja Hongkongin dollari, joiden historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on yli 95 prosenttia.

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta.

Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonaisuusajaa. Korkosidonaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Sijoitussalkun korkosidonaisuusajan mandaatti on 0-12 kuukautta ja korollisten

velkojen 12–24 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli kolme kuukautta ja korollisten velkojen 15 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa 3,2 milj. euroa ja lainasalkun korkokulua 0,5 milj. euroa. Tilikauden 2005 päättyessä konsernin korollisten lainojen keskiporko oli 3,6 %.

Luottoriski

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

Likviditeettiriski

Finnair-konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Lentokonehankintojen osalta yhtiön politiikkana on varmistaa rahoitus esimerkiksi lainalupauksilla viimeistään kuusi kuukautta ennen toimitusta. Konsernin likvidit rahoitusvarat olivat tilikauden 2005 päättyessä 418,4 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä oli lisäksi tilinpäätöshetkellä käyttämättä kotimainen 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 66,8 %. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 140 prosenttia.

VALUUTTARISKI		
Valuuttajohdannaiset	31.12.2005	31.12.2005
Milj. euroa	Nimellisarvot	Käyvät arvot netto
Suojauslaskennassa olevat erät:		
Polttoaineen valuuttasuojaus	168,5	9,4
Lentokoneostojen suojaus	191,6	5,5
Leasemaksujen suojaus	55,2	2,8
Yhteensä	415,3	17,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:		
Kassavirtojen suojaus	107,5	4,7
Taseen suojaus	117,9	1,3
Yhteensä	225,4	6,0

Suojauslaskennassa olevien valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan oman pääoman suojausrahastoon, josta se puretaan tulokseen suojattavaa erää vastaan. Suojauslaskennan ulkopuolisten tulevien kassavirtojen suojausten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman muihin liiketoiminnan kuluihin ja tasesuojausten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoituseriin.

HYÖDYKERISKI		
Hyödykejohdannaiset	31.12.2005	31.12.2005
	Nimellisarvot	Käyvät arvot netto Milj. euroa
Suojauslaskennassa olevat erät:		
Lentopetrolitermiinit (tonnia)	351 800	11,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:		
Lentopetrolitermiinit (tonnia)	71 700	-2,8
Lentopetrolioptiot (tonnia)		
Ostetut	12 000	0,2
Asetetut	12 000	-0,1

Suojauslaskennassa olevien hyödykejohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan oman pääoman suojausrahastoon, josta se puretaan tulokseen suojattavaa erää vastaan.

Suojauslaskennan ulkopuolisten hyödykejohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman muihin liiketoiminnan kuluihin.

KORKORISKI

Konsernin kiinteäkorkoiset USD-määräiset lentokonerahoitusvelat on suojattu pitkäaikaisilla valuutan- ja koronvaihtosopimuksilla. Kiinteäkorkoisten johdannaissopimusten nimellisarvon ja käyvän arvon erotus kirjataan oman pääoman suojausrahastoon sekä suojausten kohteena olevat lentokonerahoituslainat nimellisarvoonsa.

Vaihtuvakorkoisten johdannaissopimusten ja niitä vastaavien lentokonerahoituslainojen käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoituseriin.

Vaihtuvakorkoisten USD-määräisten lainojen valuuttakurssiriski on katettu lyhytaikaisilla valuuttajohdannaisilla.

Korollisten velkojen (pankkilainat, eläkelaina) kirjanpitoarvot - sisältäen lainoja suojaavat pitkäaikaiset valuutan- ja koronvaihtosopimukset - jakaantuivat 31.12.2005 valuutoittain seuraavasti:

Valuutta	
Milj euroa	
EUR	193,6
USD	50,6
Yhteensä	244,2

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset 31.12.2005		Käyvät
Milj. euroa	Nimellisarvot	arvot netto
Suojauslaskennassa olevat erät	61,4	-14,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät	30,1	-9,6
Yhteensä	91,5	-23,8

Oman pääoman suojausrahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat:	2006	2007	2008	2009	2010	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	9,2	2,2	0,2				11,6
Polttoaineen valuuttasuojaus	7,7	1,7					9,4
Leasemaksujen suojaus	2,8						2,8
Lentokoneostojen suojaus	5,7	-0,2					5,5
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-1,0
							28,3

Suojauslaskennassa olevat valuutan- ja koronvaihtosopimukset kirjataan valuuttakurssierojen osalta identtisesti suojattavien lainojen kanssa. Valuutan- ja koronvaihtosopimusten -14,2 milj. euron käyvästä arvosta -13,2 milj. euroa on kirjattu vuoden 2005 ja sitä aiempien tilikausien tuloslaskelmaan valuuttakurssitappioihin. Oman pääoman suojausrahastoon on tilinpäätöshetkellä kirjattu valuutan- ja koronvaihtosopimusten arvostuksia - 1,0 milj. euroa.

RAHOITUSINSTRUMENTTIEN ARVOSTUSPERIAATTEET

Johdannaisinstrumentit arvostetaan taseessa käypään arvoon, joka määritetään arvoksi, jolla instrumentti voitaisiin vaihtaa asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden, toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko myydä tai ostaa. Näiden johdannaisten arvot määritetään seuraavasti:

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliitteja ja hyödykehintanoteerauksia.

Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona.

Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmäärittämissalleja.

Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona.

Koron- ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona.

Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmäärittämissalleja.

Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona.

Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmäärittämissalleja.

29. RAHOITUSVAROJEN- JA VELKOJEN KÄYVÄT ARVOT

Milj. euroa	2005 Kirjanpitoarvo	2005 Käypä arvo
Rahoitusvarat		
Muut rahoitusvarat	17,7	17,7
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat	391,7	391,7
Myyntisaamiset ja muut saamiset	247,6	247,6
Hyödykejohdannaiset	8,9	8,9
Valuuttajohdannaiset	23,7	23,7
Rahavarat	26,7	26,7
Yhteensä	716,3	716,3
Rahoitusvelat		
Pankkilainat *	170,4	170,4
Eläkelainat	28,0	28,0
Rahoitusleasing-velat	17,9	17,9
Korkojohdannaiset	23,8	23,8
Ostovelat ja muut velat	598,5	598,5
Yhteensä	838,6	838,6

* Korkojohdannaiset (valuutan- ja koronvaihtosopimukset) sisältyvät muissa liitteissä pankkilainoihin.

Ostovelat ja muut velat sisältävät ostovelat, siirtovelat, eläkevelvoitteet, kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat sekä muut korolliset ja korottomat velat.

Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet:

Sijoitukset luokitellaan kahteen ryhmään, jotka ovat kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät rahoitusvarat ja eräpäivään asti pidettävät rahoitusvarat. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien varojen on tarkoitus tuottaa voittoa lyhyellä aikavälillä ja ne esitetään muissa lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa. Eräpäivään asti pidettävät sijoitukset on tarkoitettu pidettäväksi erääntymiseensä saakka ja ne raportoidaan osana pitkäaikaisia sijoituksia. Tilinpäätöshetkellä konsernin kaikki sijoitukset kuuluvat kaupankäyntitarkoituksessa pidettäviin. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät sijoitukset arvostetaan käypään arvoon käyttämällä tilinpäätöspäivän markkinahintoja ja kassavirtojen nykyarvomenetelmää. Sijoitusten käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan tuloksen rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Kaikki rahoitusvelat arvostetaan efektiivisen koron menetelmällä jaksotettuun hankintamenuun tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti.

Kaikki johdannaiset arvostetaan käypään arvoon. Johdannaisten tarkemmat arvostusperiaatteet on kuvattu liitteessä 28 Rahoitusriskit.

Muiden rahoitusvarojen ja -velkojen käyvän arvon oletetaan vastaavan likipitään kirjanpitoarvoa niiden lyhyen maturiteetin johdosta tai koska niiden käypiä arvoja ei voida luotettavasti määrittää.

30. TYTÄRYHTIÖT

Konserniyhtiöt	Konsernin omistus %
Finnair Cargo Oy, Helsinki	100,00
Amadeus Finland Oy, Helsinki	95,00
Matkatoimisto Oy Area, Helsinki	100,00
Area Baltica Reisiburoo AS, Viro	100,00
A/S Estravel Ltd, Viro	72,02
Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Helsinki	99,13
Finnair Travel Services Oy, Helsinki	100,00
Finnair Catering Oy, Helsinki	100,00
Finnair Facilities Management Oy, Helsinki	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Helsinki	100,00
A/S Aero Airlines, Viro *	49,00
Finn catering Oy, Vantaa	100,00
Norvista Travel Ltd, Kanada	100,00
Finnhandling Ab, Ruotsi	100,00
Northport Oy, Helsinki	100,00
Nordic Airlin Holding Ab, Ruotsi	100,00
Mikkelin Matkatoimisto Oy, Mikkelä	51,00
Suomen Matkatoimisto Oy, Helsinki	100,00

* A/S Aero Airlines on yhdistelty konserniyhtiönä koska Finnair-konserni käyttää hallituksessa määräysvaltaa.

31. MUUT VUOKRASOPIMUKSET

Konserni vuokralle ottajana

Vähimmäisvuokrat ovat seuraavat ei-purettavista olevista vuokrasopimuksista:				
	Lentokoneet	Lentokoneet	Muut	Muut
Milj. euroa	31.12. 2005	31.12. 2004	31.12. 2005	31.12. 2004
alle vuoden	95,8	80,9	12,3	12,6
yli 1 - enintään 2 vuotta	80,5	66,3	10,5	13,3
yli 2 - enintään 3 vuotta	78,0	52,6	7,4	11,5
yli 3 - enintään 4 vuotta	66,8	50,0	6,0	7,9
yli 4 - enintään 5 vuotta	52,9	38,5	5,9	6,6
yli 5 vuotta	116,9	101,6	0,0	0,0
Yhteensä	490,9	389,9	42,1	51,8

Konserni on vuokrannut toimitiloja sekä lentokoneita ja muuta käyttöomaisuutta ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja. Konserni on vuokrannut lentokoneita 36 kappaletta erimittaisilla vuokrasopimuksilla.

32. VAKUUDET JA VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	31.12. 2005	31.12. 2004	
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	260,1	230,8	
Pantit konserniyhtiöiden puolesta	0,0	0,0	
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	414,2	79,6	
Muiden puolesta annetut takaukset	0,0	0,0	
Yhteensä	674,3	310,4	
	2006	2007 -	Yhteensä
Investointisitoumukset	185,9	109,2	295,0

Investointisitoumukset ovat sovittujen lentokonehankintojen investointisitoumuksia. Konserni on ilmoittanut 7.12.2005 hankkivansa 12 uutta Airbus-laajarunkokonetta. Koneiden hankinnasta on tehty esisopimukset, mutta lopullisia kauppakirjoja ei olla vielä allekirjoitettu. Uusien Airbusien hankintasisoumukset eivät sisälly edellä esitettyyn summaan. Tilauksen arvon arvioidaan olevan yli miljardi euroa.

Johdannaissopimukset 31.12.2005	Nimellisarvo 31.12.2005	Käypä arvo	Nimellisarvo 31.12.2004	Käypä arvo
Valuuttajohdannaiset				
Termiinikaupat	640,7	23,7	297,1	-18,4
Optiosopimukset				
Ostetut	0,0	0,0	23,5	0,1
Asetetut	0,0	0,0	23,5	-0,3
Valuutanvaihtosopimukset	91,5	-23,8	96,0	-41,6
Korkojohdannaiset				
Termiinisopimukset	20,0	0,4	0,0	0,0
Optiosopimukset				
Ostetut	25,4	0,0	22,0	
Asetetut	50,9	-0,1	44,0	
Johdannaissopimukset yhteensä	828,6	0,3	506,2	-60,8
Muut johdannaissopimukset				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	423 500	8,8	270 900	3,0
Lentopetrolioptiot				
Ostetut, tonnia	12 000	0,2	33 000	0,1
Asetetut, tonnia	12 000	-0,1	33 000	-0,9

33. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Lähipiirin kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:	2005	2004
Tavaroiden ja palvelujen myynnit, milj. euroa		
Tytäryhtiöt	228,3	206,4
Osakkuusyhtiöt	0,0	0,0
Johto	0,0	0,0
Tavaroiden ja palvelujen ostot, milj. euroa		
Tytäryhtiöt	381,9	350,6
Osakkuusyhtiöt	0,1	0,0
Johto	0,0	0,0

Lähipiirin kanssa toteutetut tavaroiden ja palvelujen myynnit vastaavat riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimintoja.

Konsernitilinpäätös ei sisällä avoimia saamis- ja velkasaldoja lähipiirin kanssa. Erillisyhtiöiden tilinpäätökset sisältävät tytäryhtiöiden keskinäisiä ja emoyhtiön välisiä saamis- ja velkasuhteita.

Tilikaudella eikä vertailutilikaudella ole kirjattu luottotappioita lähipiiritapahtumista.

Takaukset ja muut vastuut lähipiirin puolesta on esitetty liitetiedossa 32.

Johdon työsuhde-etuudet on esitetty liitetiedossa 7. Johtoon kuuluville henkilöille ei ole myönnetty lainoja.

34. RIIDAT JA OIKEUDENKÄYNNIT

31.12.2005 olivat vireillä seuraavat merkittävät riita-asiat:

Flying Finn Oy:n konkurssipesä on nostanut takaisinsaantikanteen Finnairia vastaan takaisinsaantilain 5 ja 10 §:ien perusteella. Perittäväksi on vaadittu 373 539,50 euroa. Finnair on kiistänyt vaatimuksen. Asia on vireillä Helsingin käräjäoikeudessa.

Transpert Oy on esittänyt Finnairille 500 000 euron suuruisen vahingonkorvausvaateen alihankintasopimuksen päättämisen vuoksi. Finnair on kiistänyt vaateen.

Finnair Oyj:tä ja Finnair Cargo Oy:tä vastaan vuonna 2000 nostettu rahdin katoamista koskeva n. 1 miljoonan euron määräinen vahingonkorvauskanne on edelleen vireillä Helsingin käräjäoikeudessa.

Australiassa yhtiötä vastaan nostettu DVT kanne on edelleen vireillä. Vaatimuksen suuruutta ei ole ilmoitettu yhtiölle.

Tilinpäätöksessä ei ole tehty varauksia liittyen riita-asioihin tai oikeudenkäynteihin.

35. TILINPÄÄTÖKSEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair Oyj:ssä ei ollut merkittäviä tilikauden jälkeisiä tapahtumia.

36. SIIRTYMINEN IFRS-TILINPÄÄTÖKSEEN

Kuten liitetietojen kohdassa 2 on todettu, tämä on Finnair-konsernin ensimmäinen IFRS-periaatteiden mukaisesti laadittu tilinpäätös. Siirtyminen IFRS-raportointiin on muuttanut raportoituja tilinpäätöslaskelmia, niiden liitetietoja sekä laadintaperiaatteita verrattuna aikaisempiin tilinpäätöksiin. Liitetiedoissa esitettyjä tilinpäätöksen laadintaperiaatteita on sovellettu 31.12.2005 päättyneeseen tilikauteen, vertailuvuonna 31.12.2004 päättyneeseen tilikauteen sekä avaavaan IFRS-taseeseen 1.1.2004 (konsernin IFRS-raportointiin siirtymispäivä lukuun ottamatta standardeja IAS 32 ja IAS 39). Finnair Oyj on julkaissut 29.4.2005 erillisen tiedotteen siirtymisestä kansainväliseen tilinpäätöskäytäntöön, jossa on esitetty IFRS periaatteen mukainen tilinpäätös 31.12.2004 sekä siirtymispäivän avaava IFRS - tase 1.1.2004. Ennen IFRS-standardien käyttöönottoa Finnair-konsernin tilinpäätökset on laadittu suomalaisen tilinpäätösnormiston (FAS) mukaisesti.

TÄSMÄYTYSLASKELMA FAS-TULOSLASKELMAN JA IFRS-TULOSLASKELMAN VÄLILLÄ

Milj. euroa	FAS	FAS vertailu-		IFRS		Viite
	esitetty 1.1.–31.12. 2004	FAS muutokset	kelpoinen 1.1.–31.12. 2004	IFRS oikaisut	1.1.–31.12. 2004	
Liikevaihto	1 698,4	-9,6	1 688,8	-5,9	1 682,9	A
Valmistus omaan käyttöön	1,4	0,0	1,4	0,0	1,4	
Liiketoiminnan muut tuotot	26,7	-2,6	24,1	-0,1	24,0	B
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,6	0,0	0,6	-0,6	0,0	E
Liiketoiminnan kulut	-1 608,7	12,2	-1 596,5	23,3	-1 573,2	C
Poistot ja arvonalentumiset	-101,4	0,0	-101,4	-2,7	-104,1	D
Liikevoitto	17,0	0,0	17,0	14,0	31,0	
Rahoitustuotot	16,2	0,0	16,2	6,3	22,5	F
Rahoituskulut	-22,0	0,0	-22,0	-1,5	-23,5	G
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,0	0,0	0,0	0,6	0,6	E
Voitto ennen veroja	11,2	0,0	11,2	19,4	30,6	
Tuloverot	0,8	0,0	0,8	-5,6	-4,8	H
Tilikauden voitto	12,0	0,0	12,0	13,8	25,8	
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	11,8	0,0	11,8	13,8	25,6	
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2	

TÄSMÄYTYSLASKELMA FAS-TASEEN JA IFRS-TASEEN VÄLILLÄ

Milj. euroa	FAS	IFRS	IFRS	Viite
	31.12.2004	Oikaisut	31.12.2004	
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Aineettomat käyttöomaisuushyödykkeet	36,8	0,0	36,8	I
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	865,8	8,0	873,8	J
Osuudet osakkuusyrityksissä	3,2	0,0	3,2	K
Muut rahoitusvarat	23,6	0,0	23,6	
Laskennalliset verosaamiset	0,0	21,2	21,2	L
Yhteensä	929,4	29,2	958,6	
Lyhytaikaiset varat				
Vaihto-omaisuus	47,2	-0,5	46,7	M
Myyntisaamiset ja muut saamiset	209,9	-0,9	209,0	N
Muut rahoitusvarat	261,9	0,0	261,9	
Rahavarat	29,6	0,0	29,6	
Yhteensä	548,6	-1,4	547,2	
Varat yhteensä	1 478,0	27,8	1 505,8	

Milj. euroa	FAS 31.12.2004	IFRS Oikaisut	IFRS 31.12.2004	Viite
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	72,1	0,0	72,1	
Muu oma pääoma	545,1	-26,3	518,8	O
	617,2	-26,3	590,9	
Vähemmistöosuus	1,2	0,0	1,2	O
Oma pääoma yhteensä	618,4	-26,3	592,1	
Pitkäaikaiset velat				
Laskennalliset verovelat	110,4	10,4	120,8	P
Eläkevelvoitteet	0,0	9,9	9,9	Q
Korolliset velat	207,3	17,9	225,2	R
Korottomat velat	4,7	0,0	4,7	
	322,4	38,2	360,6	
Lyhytaikaiset velat				
Korolliset velat	45,7	3,6	49,3	R
Ostovelat ja muut velat	491,5	12,3	503,8	S
	537,2	15,9	553,1	
Velat yhteensä	859,6	54,1	913,7	
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 478,0	27,8	1 505,8	

LISÄTIETOJA TÄSMÄYTYSLASKELMIIN VERTAILUKELPOISUUS

Konserni on vuonna 2005 muuttanut kirjauskäytännön IFRS:n mukaiseksi ja tästä syystä vuoden 2004 suomalaisen kirjanpitoikäytännön mukaiset luvut on muutettu vertailukelpoisiksi IFRS:n mukaan. Muutokset ovat vaikuttaneet esitettyyn liikevaihtoon, muihin tuottoihin ja eri kululajeihin, mutta eivät liikevoittoon.

A) LIIKEVAIHTO

IFRS-raportoinnissa kiinteistöihin liittyvä liikevaihto raportoidaan liiketoiminnan muissa tuotoissa, mikä on pienentänyt liikevaihtoa tilikauden 2004 aikana 5,9 miljoonaa euroa.

B) LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

Liiketoiminnan muut tuotot ovat IFRS:ssä pienemmät pääosin siitä syystä, että suomalaisessa kirjanpitoikäytännössä muihin tuottoihin sisältyy osakkuusyrityksen osakkeiden myyntivoittoja tilikauden 2004 aikana 6,3 miljoonaa euroa. IFRS-raportoinnissa voitot myytävissä olevista osakkeista raportoidaan liikevoiton jälkeisen rahoitustuottojen ryhmässä. Osakkuusyritysten osakkeiden myyntivoitto on realisoitunut kokonaisuudessaan kaudella Q1/2004 ollen 6,3 miljoonaa euroa. Kiinteistöihin liittyvän liikevaihdon sisällyttäminen liiketoiminnan muihin tuottoihin kasvattaa niitä tilikauden 2004 aikana 5,9 miljoonaa euroa. Myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen tuloksena on syntynyt rahoitusleasingisopimus, jonka pohjalta kirjanpitoarvon ylittävä myyntitulo tuloutetaan vuokra-ajan kuluessa. Liiketoiminnan muihin tuottoihin sisältyy tilikaudella 2004 tuloutusta 0,2 miljoonaa euroa.

C) LIIKETOIMINNAN KULUT

Henkilöstökulut

Suomalaisen kirjanpitoikäytännön mukaan konsernineläkevastuut on kirjattu paikallisten säännösten mukaan. Eläkkeisiin liittyvät vakuutusmaksut ja eläkesäätiön kannatusmaksut on kirjattu vuosikuluna siten, että suomalaisen kirjanpitoikäytännön mukainen eläkevastuu on kokonaisuudessaan katettu. Eläkesäätiön kokonaisvastuu ja sen kattaminen on esitetty liitetiedoissa. IFRS-raportointiin siirryttäessä kaikista etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä on kirjattu lisävastuuta. IFRS-käytännön vaikutus on pienentänyt henkilöstökuluja tilikauden 2004 aikana 27,6 miljoonaa euroa ja osakepalkkiojärjestelmän mukainen kulukirjaus Q4/2004 on kasvattanut henkilöstökuluja 0,2 miljoonaa euroa.

Muut vuokrat

Muiden vuokratulujen pienentyminen johtuu pääosin myynti- ja takaisinvuokraussopimuksista ja vuokrausopimuksista, jotka käsitellään IFRS-raportoinnissa rahoitusleasingisopimuksina. Suomalaisen kirjanpitoikäytännön mukaan näiden sopimusten perusteella kirjatut vuokratulot olivat tilikauden 2004 aikana 4,9 miljoonaa euroa. IFRS-raportoinnissa nämä kustannukset on jaettu korkokustannuksiin, jotka on esitetty rahoituserissä sekä pääomakustannuksiin, jotka lisäävät siirtymähetkellä taaseessa olevaa rahoitusvuokrausopimusten velkaa. Tilikaudella 2004 nämä kustannukset lyhentävät syntyntä velkaa.

Kaluston aineostot ja huolto

Yhtiö on aikaisemmin kirjannut omien lentokoneiden raskas- huollot kuluksi huollon suorittamiskaudena. IFRS:ssä uusien lentokoneiden hankinnan yhteydessä raskashuoltokomponentti ja vanhojen lentokoneiden arvioidut ja tehdyt raskashuollot aktivoidaan erillisinä rungon arvosta. Huoltoaktivointi poistetaan tasapoistoina huoltojakson aikana. Kirjauskäytännön muutos toteutettiin suomalaisessa kirjanpitoikäntänessä jo vuonna 2004, mistä syystä IFRS-käytäntö ja FAS-käytäntö ovat yhteneviä. Yhtiö on kirjannut vuokrattujen lentokoneiden raskashuollot kuluksi huollon suorittamiskaudena. IFRS:ssä lentokoneen rungon ja moottoreiden osalta tehdään huoltokulujen jaksotus huoltojaksolle. Kirjauskäytännön muutoksesta johtuen kaluston aineosto- ja huoltokulut ovat kasvaneet tilikauden 2004 aikana 9,1 miljoonaa euroa.

Myynti- ja markkinointikulut

Markkinointikulujen muutos johtuu erilaisesta jaksotuskäytännöstä IFRS-raportoinnissa ja FAS-raportoinnissa, sen vaikutus on ollut tilikauden 2004 aikana 0,2 miljoonaa euroa markkinointikuluja pienentävä.

F) RAHOITUSTUOTOT

Nettovoitot myytävissä olevista osakkeista

IFRS-raportoinnissa myytävissä olevien osakkeiden myynnin yhteydessä realisoituneet nettovoitot esitetään omana eränään rahoitustuotoissa. Suomalaisessa kirjanpitoikäntänessä ne esitettiin liiketoiminnan muissa tuotoissa. Vuonna 2004 rahoitustuotoihin sisältyy nettovoittoa osakkuusyrityksen myynnistä 6,3 miljoonaa euroa, joka on realisoitunut kaudella Q1/2004.

	FAS 1.1.–31.12.2004	IFRS Oikaisu	IFRS 1.1.–31.12.2004
Rahoitustuotot			
Korkotuotot	9,3	0,0	9,3
Osinkotuotot	0,6		0,6
Nettovoitot osakkuusyritysten myynnistä	0,0	6,3	6,3
Muut rahoitustuotot	6,3		6,3
Yhteensä	16,2	6,3	22,5

G) RAHOITUSKULUT

Rahoituskuluihin on IFRS-käytännössä kirjattu myös rahoitusleasingsojimuksien velasta maksetut korot tilikauden 2004 aikana 1,5 milj. euroa.

	FAS 1.1.–31.12.2004	IFRS Oikaisu	IFRS 1.1.–31.12.2004
Korkokulut	-11,7	-1,5	-13,2
Muut rahoituskulut	-10,3		-10,3
Yhteensä	-22,0	-1,5	-23,5

H) TULOVEROT

Siirryttäessä IFRS-kirjauskäytäntöön oikaisujen kaikista eristä on kirjattu laskennallisen veron osuus, ja sen vaikutus on tilikauden 2004 aikana 5,6 miljoonaa euroa tulosta huonontava.

D) POISTOT

Rahoitusleasingsojimuksiksi on IFRS:ssä tulkittu maakaluston myynti- ja takaisinvuokraus sekä eräät kiinteistöjen vuokrasopimukset. IFRS:ssä nämä mydyt varat ja vuokrasopimuksen mukaiset kiinteistöt on palautettu taseeseen. Näiden sopimusten pohjalta poistot ovat kasvaneet tilikauden 2004 aikana 2,7 miljoonaa euroa.

E) OSUUS OSAKKUSYRITYSTEN TULOISTA

Suomalaisessa tilinpäätöskäytäntöissä osuudet osakkuusyritysten tuloksista verojen jälkeen sisältyvät liikevoittoon. IFRS-raportoinnissa osuudet osakkuusyritysten tuloksista ennen veroja raportoidaan liikevoiton jälkeen ja vastaava vero-osuus veroissa.

I) AINEETTOMAT KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEET LIIKEARVO

Suomalaisen kirjanpitokäytännön mukaan konserniliikearvo on laskettu hankintahinnan ja tytäryhtiön hankintahetken oman pääoman erotuksena, joka on kohdistettu niihin tytäryhtiön omaisuuseriin, joista eron on katsottu johtuvan. IFRS-raportoinnissa hankittavan tytäryhtiön varat ja velat arvostetaan hankintahetken käypään arvoon. Yhtiön kaikki liikearvot koostuvat ennen 1.1.2004 hankituista tytäryhtiöistä. Hankintamenolaskelmia ei ole oikaistu, josta syystä IFRS-raportoinnin ja suomalaisen kirjanpitokäytännön välillä ei ole syntynyt eroa. Liikearvon arvonalentumistestaus tehdään vuosittain perustuen yksikön kerrytettävissä olevaan rahamäärään. Tilikautena 2004 ei ole ollut tarvetta liikearvon arvonalentumiskirjaukseen.

J) AINEELLISET KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEET

Siirtymähetken 1.1.2004 lisäykset 16,9 miljoonaa euroa johtuvat myynti- ja takaisinosto- sekä muista rahoitusleasingsopimuksista ja vähennykset 6,1 miljoonaa euroa johtuvat raskashuoltoaktivointien poistoista. Tilikauden lopussa niiden vaikutus oli 8,0 miljoonaa euroa.

K) OSUUKSET OSAKKUUSYRITYKSISSÄ

Osakkuusyritysten tasearvojen IFRS-raportointi on yhtenevä suomalaisen kirjanpitokäytännön kanssa. Hankinta-ajankohdan investointi kirjataan hankintamenon määräisenä.

L) LASKENNALLISET VEROSAAMISET

Suomalaisen kirjanpitokäytännön mukaan laskennalliset verosaamiset on netotettu laskennallisten verovelkojen kanssa. IFRS-raportoinnissa osa laskennallisista verosaamisista ei täytä

IAS 12 mukaista kuitausoikeutta laskennallisia verovelkoja vastaan ja ne on esitetty laskennallisena verosaamisena taseessa. Näiden vaikutus on taseessa 1.1.2004 8,6 miljoonaa euroa ja 31.12.2004 7,8 miljoonaa euroa laskennallisia verosaamia lisäävä. Muu laskennallisten verosaamisten kasvu 19,6 miljoonaa euroa IFRS-raportointiin siirryttäessä johtuu etuus pohjaisiin eläkevastuisiin, huoltoaktivointeihin ja huoltojaksotuksiin liittyvistä väliaikaisista eroista. Näiden vaikutus tilikauden lopussa on 13,4 miljoonaa euroa.

M) VAIHTO-OMAISUUS

IFRS-raportoinnissa tietty kiinteiden kulujen osuus aktivoidaan vaihto-omaisuuteen omavalmistuksen ja keskeneräisten töiden osalta. Suomalaisessa kirjanpitokäytännössä kiinteitä kuluja ei ole aktivoitu vaihto-omaisuuteen. IFRS-raportoinnissa vaihto-omaisuuden arvo perustuu omaisuuden nettorealisointiarvoon kun taas suomalaisessa kirjanpitokäytännössä tehdään tarvittaessa epäkuranttiusvähennys. IFRS-käytännön vaikutus 1.1.2004 on ollut 0,3 miljoonaa euroa vaihto-omaisuuden arvoa lisäävä ja tilikauden lopussa 0,5 miljoonaa euroa alentava.

N) MYYNTISAAMISET JA MUUT SAAMISET

Myyntisaamisten ja muiden saamisten vähennys johtuu pääosin markkinointikulujen erilaisesta käsittelystä IFRS-käytännössä ja suomalaisessa kirjanpitokäytännössä. IFRS-raportoinnissa tietyt markkinointikulut on kirjattu suoraan kuluksi, kun taas suomalaisessa kirjanpitokäytännössä ne on jaksotettu meno tulon kohdalle -periaatteen mukaisesti. IFRS-kirjauskäytäntö on pienentänyt siirtosaamisten arvoa aloittavassa taseessa 1,1 miljoonaa euroa ja tilikauden lopussa 0,9 miljoonaa euroa.

O) OMA PÄÄOMA

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Edellisten		Pääoma- laina	Yhteensä
				Omat osakkeet	tilikausien voitto		
Oma pääoma 31.12.2003, FAS	72,0	5,6	147,7		388,3	5,7	619,3
IFRS:ään siirtymisen vaikutukset							
Huoltoaktivoinnit					-6,1		
Huoltojaksotukset					-3,0		
Eläkeveloitteet					-37,4		
Rahoitusleasing					-9,2		
Muut					-0,7		
Laskennalliset verot					16,4		
Oma pääoma, emoyhtiön osakkeenomistajat	72,0	5,6	147,7		348,3	5,7	579,3
Vähemmistöosuus							1,2
Oma pääoma 1.1.2004, IFRS							580,5
Muuntoerot					0,0		0,0
Osingonjako					-8,5		-8,5
Uusmerkintä	0,1						0,1
Pääomalaina						-5,7	-5,7
Omien osakkeiden hankinta				2,3	-2,3		0,0

	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Omat osakkeet	Edellisten tilikausien voitto	Pääoma- laina	Yhteensä
Muut muutokset		0,1					0,1
Tilikauden voitto					25,6		25,6
Oma pääoma, emoyhtiön osakkeenomistajat	72,1	5,7	147,7	2,3	363,1	0,0	590,9
Vähemmistöosuus							1,2
Oma pääoma 31.12.2004, IFRS							592,1

P) LASKENNALLISET VEROVELAT

Suomalaisen laskentakäytännön mukainen laskennallisten verosaatavien ja -velkojen netotus on purettu. IFRS-raportoinnissa laskennalliset verosaatavat on kirjattu pitkäaikaisiin saamiin ja vastaavasti laskennalliset verovelat ovat kasvaneet. Kirjauskäytännön muutos on kasvattanut laskennallisia verovelkoja 8,6 miljoonaa euroa IFRS-raportointiin siirryttäessä. Muu laskennallisten verovelkojen 3,2 miljoonaa euroa IFRS-raportointiin siirryttäessä johtuu huoltojaksotuksiin ja vaihto-omaisuuteen liittyvistä väliaikaisista eroista.

Q) ELÄKEVELVOITTEET

Suomalaisen kirjanpitoikäytännön mukaan konsernin eläkevastuut on pääsääntöisesti kirjattu paikallisten säännösten mukaan. IFRS-raportointiin siirryttäessä kaikista etuusperusteisista eläkejärjestelyistä on kirjattu lisävastuuta. Konserni on soveltanut IFRS 1:n mukaista mahdollisuutta kirjata kaikkien eläkejärjestelyiden kumulatiiviset vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot siirtymähetken taseeseen. IFRS-raportointiin siirryttäessä eläkevelvoitteet kasvoivat 37,5 miljoonaa euroa ollen tilikauden päättyessä 9,9 miljoonaa euroa.

R) KOROLLISET VELAT JA MUUT VELAT

IFRS-raportoinnin tietyt rahoitusleasingosopimukset, lähinnä myynti- ja takaisinvuokraus- sekä eräät muut vuokrasopimukset on kirjattu taseeseen ja ne lisäävät korollisia pitkäaikaisia velkoja siirtymähetkellä 24,9 miljoonaa euroa ja 31.12.2004 21,5 miljoonaa euroa.

S) OSTOVELAT JA MUUT VELAT

Ostovelkojen ja muiden velkojen kasvu IFRS-raportointiin siirryttäessä johtuu pääosin etuusperusteisista eläkejärjestelyistä, huoltojaksotuksista ja myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen tuloksena syntyneestä rahoitusleasingosopimuksesta, jonka poh-

jalta kirjanpitoarvon ylittävä myyntitulo tuloutetaan vuokraajan kuluksena.

Kasvu on kirjattu siirtovelkoihin ja sen vaikutus siirtymähetkellä huoltojaksotusten osalta on 3,0 miljoonaa euroa sekä jaksotetun myyntitulon osalta 1,1 miljoonaa euroa. Vastaavat erät tilikauden päättyessä ovat huoltojaksotuksen osalta 11,4 miljoonaa euroa sekä jaksotetun myyntitulon osalta 0,9 miljoonaa euroa. Etuusperusteiset eläkejärjestelyt on esitetty omana eränään taseessa.

Tämän siirtymätiedotteen jälkeen IFRS-oikaisujen verokannan muutos 1,1 milj. euroa on huomioitu vähentämällä laskennallista verosaamista ja vastaavasti edellisen vuoden voittovaroja. Siirtymätiedotteen jälkeen on samalle veronsaajalle kuuluvia laskennallisia veroja netotettu IAS 12, kohdan 71 mukaisesti 1.1.2004 5,2 milj. euroa ja 31.12.2004 4,4 milj. euroa. Samalla on huomioitu 31.12.2004 IFRS-oikaisujen verokannan muutos 1,1 milj. euroa vähentämällä laskennallisia verosaamia ja vastaavasti edellisen vuoden voittovaroja.

Siirtymätiedotteen jälkeen pitkäaikaisista rahoitusvaroista 31.12.2004 on siirretty lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin 6,3 milj. euroa noteerattuja ja noteeraamattomia osakkeita.

TÄSMÄYTYSLASKELMA 1.1.2005 IAS 32- JA IAS 39-STANDARDIEN KÄYTTÖÖNOTON VAIKUTUKSISTA

Finnair siirtyi noudattamaan IAS 32- ja 39-tilinpäätöskäytäntöä 1.1.2005, jolloin useiden rahoitusvälineiden osalta kirjauskäytäntö muuttui. IAS 39 -suojauslaskennassa olevien johdannaisten negatiivinen käypä arvo 13,4 miljoonaa euroa kirjattiin rahoitusvelkoihin, oman pääoman suojausrahasto aleni vastaavalla määrällä. Muita käyvän arvon ja suomalaisen tilinpäätöskäytännön välisiä negatiivisia eroja kirjattiin 3,3 miljoonaa euroa rahoitusvelkoihin, edellisten tilikausien voittovarot alenivat 2,5 miljoonaa euroa verovelalla vähennettynä ja vastaavasti laskennalliset verosaamiset kasvoivat 0,8 miljoonaa euroa.

37. EMOYHTIÖN TALOUDELLISIA LUKUJA

Alla esitetyt luvut eivät ole IFRS:n mukaisia lukuja.

FINNAIR OYJ:N TULOSLASKELMA	1.1.2005– 31.12.2005	1.1.2004– 31.12.2004
Milj. euroa		
Liikevaihto	1 494,6	1 357,0
Valmistus omaan käyttöön	0,8	1,5
Liiketoiminnan muut tuotot	14,4	17,6
LIIKETOIMINNAN TUOTOT	1 509,8	1 376,1
LIIKETOIMINNAN KULUT		
Materiaalit ja palvelut	577,1	504,2
Henkilöstökulut	343,6	334,0
Poistot	22,5	31,1
Liiketoiminnan muut kulut	563,5	577,9
	-1 506,7	-1 447,2
LIIKEVOITTO/ - TAPPIO	3,1	-71,2
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	7,4	16,3
VOITTO/TAPPIO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	10,5	-54,9
Satunnaiset erät	2,0	53,3
VOITTO/TAPPIO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	12,5	-1,6
Välittömät verot	-5,6	-4,0
TILIKAUDEN VOITTO/TAPPIO	6,9	-5,6

FINNAIR OYJ:N TASE				
Milj. euroa	31.12.2005		31.12.2004	
VASTAAVAA				
PYSYVÄT VASTAAVAT				
Aineettomat hyödykkeet	33,8		24,4	
Aineelliset hyödykkeet	77,7		75,2	
Sijoitukset				
Osuudet saman konsernin yrityksissä	430,7		415,8	
Osuudet osakkuusyrityksissä	2,4		2,4	
Omat osakkeet	0,0		2,3	
Muut sijoitukset	1,2	545,8	2,7	522,9
VAIHTUVAT VASTAAVAT				
Vaihto-omaisuus	41,7		42,7	
Pitkäaikaiset saamiset	191,6		209,9	
Lyhytaikaiset saamiset	261,0		277,1	
Rahoitusarvopaperit	381,2		261,1	
Rahat ja pankkisaamiset	24,7	900,2	23,1	813,9
		1 446,0		1 336,8
VASTATTAVAA				
OMA PÄÄOMA				
Osakepääoma	73,8		72,0	
Osakeanti	0,6		-	
Ylikurssirahasto	16,0		5,7	
Omien osakkeiden rahasto	0,0		2,3	
Vararahasto	147,7		147,7	
Käyvän arvon rahasto	15,5		0,0	
Edellisten tilikausien voitto	288,9		307,6	
Tilikauden voitto / tappio	6,9	549,4	-5,6	529,7
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ				
		-		-
VIERAS PÄÄOMA				
Laskennallinen verovelka	11,9		3,5	
Pitkäaikainen vieraspääoma	199,9		210,7	
Lyhytaikainen vieras pääoma	684,8	896,6	592,9	807,1
		1 446,0		1 336,8
Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat, milj. euroa				
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden alussa		298,4		
Osingonjako		-8,5		
Omat osakkeet ja IAS 32/39		-1,1		
Käyvän arvon rahasto		15,6		
Tilikauden voitto		6,9		
Yhteensä		311,3		

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

Tilinpäätöksen 31.12.2005 mukaan konsernin jakokelpoiset voittovarot ovat 352 565 811,72 euroa ja emoyhtiön jakokelpoiset voittovarot 311 291 840,17 euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,25 euroa osakkeelta, yhteensä 21 701 028,25 euroa ja loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 15. päivänä helmikuuta 2006
Finnair Oyj:n hallitus

Christoffer Taxell

Kari Jordan

Markku Hyvärinen

Veli Sundbäck

Helena Terho

Kaisa Vikkula

Jukka Hienonen
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnair Oyj:n osakkeenomistajille

Olemme tarkastaneet Finnair Oyj:n kirjanpidon, tilinpäätöksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.-31.12.2005. Hallitus ja toimitusjohtaja ovat laatineet toimintakertomuksen ja EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaan laaditun konsernitilinpäätöksen sekä emoyhtiön Suomessa voimassa olevien määräysten mukaisesti laaditun tilinpäätöksen, joka sisältää emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot. Suorittamamme tarkastuksen perusteella annamme lausunnon konsernitilinpäätöksestä sekä emoyhtiön tilinpäätöksestä ja hallinnosta.

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

Konsernitilinpäätös

Konsernitilinpäätös antaa EU:ssa käyttöön hyväksytyjen IFRS-standardien ja samalla kirjanpitolaian tarkoittamalla tavalla oikeat ja riittävät tiedot konsernin toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta. Konsernitilinpäätös voidaan vahvistaa.

Emoyhtiön tilinpäätös ja hallinto

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

Helsingissä 3. päivänä maaliskuuta 2006

PricewaterhouseCoopers Oy
KHT-yhteisö

Eero Suomela
KHT

Jyri Heikkinen
KHT

OSAKKEET JA OSAKKEENOMISTAJAT

Osakkeet ja osakepääoma

Yhtiön kaupparekisteriin merkitty osakepääoma 31.12.2005 oli 73 783 496,05 euroa käsittäen 86 804 113 osaketta. Osakeantiin oli 31.12.2005 kirjattu optio-oikeuksilla merkittyjä osakkeita 629 047,60 euroa eli 740 056 osaketta, jotka merkittiin kaupparekisteriin 19.1.2006. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni. Osakkeen nimellisarvo on 0,85 euroa.

Finnair Oyj:n vähimmäis- ja enimmäis-osakepääoma ovat 60 milj. euroa ja 240 milj. euroa, joissa rajoissa osakepääomaa voidaan korottaa tai alentaa yhtiöjärjestyksestä muuttamatta. Yhtiön osakkeet liitettiin arvosuusjärjestelmään 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.-31.12.2005 maksetaan osinkoa 0,25

euroa osakkeelta mikä on 34,3 % osakekohtaisesta tuloksesta.

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

Avainhenkilöiden kannustinjärjestelmät

Yhtiökokous hyväksyi 24.8.2000 hallituksen esityksen optio-oikeuksien antamisesta Finnair konsernin avainhenkilöille. 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. Optiolla 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.

Optio-oikeuksilla merkittiin osakkeita vuoden 2003 aikana 2 500 kpl, vuoden 2004

aikana ei merkitty osakkeita ja vuoden 2005 aikana optio-oikeuksilla merkittiin osakkeita 2 784 956 kpl. 31.12.2005 liikkeellä oli 1 212 544 kappaletta optio-oikeuksia, joilla voi merkitä 1 212 544 osaketta, mikä on 1,4 % yhtiön osakkeista.

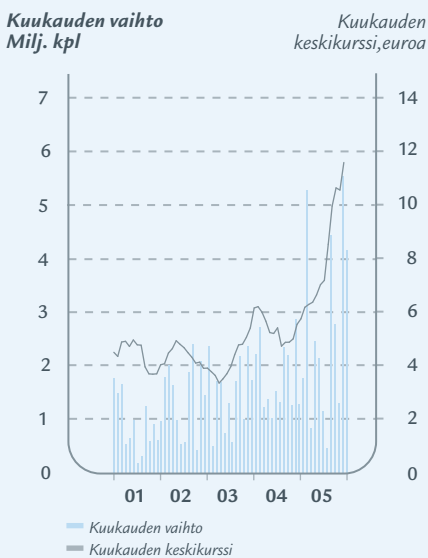
Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi 18.6.2004 konsernin avainhenkilöille tarkoitetun osakepalkkiojärjestelmän, joka on esitelty liitetiedossa numero 23. Järjestelmä ei vaikuta osakkeiden kokonaismäärään. Yhtiökokouksen 23.3.2005 antaman valtuutuksen nojalla yhtiö luovutti osana osakepalkkiojärjestelmää 37 800 osaketta avainhenkilöille huhtikuussa 2005.

Hallituksen valtuudet

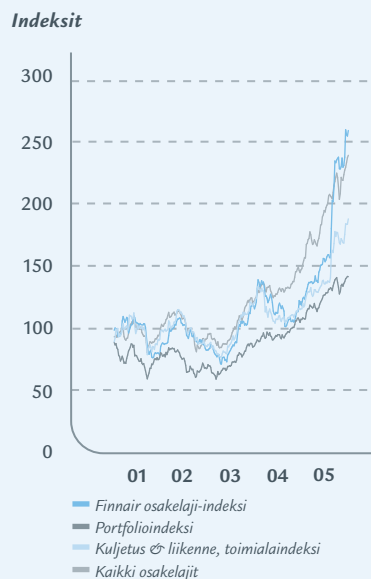
Finnair Oyj:n hallituksella on yhtiökokouksen 23.3.2005 myöntämä valtuus 3 500 000 oman osakkeen hankkimiseen, mikä on alle 5 % yhtiön osakepääomasta, ja enintään 3 922 800 oman osakkeen luovuttamiseen. Valtuutus on voimassa 22.3.2006 saakka.

Valtuutuksen nojalla osana avainhenkilöiden osakepalkkiojärjestelmää yhtiö luovutti 37 800 osaketta avainhenkilöstölle huhtikuussa 2005. Valtuutuksen nojalla yhtiö hankki alkaen 1.9.2005 ja 31.12.2005 mennessä

FINNAIR-OSAKE 2001-2005



OSAKKEEN KURSSIKEHITYS VERRATTUNA HELSINGIN PÖRSSIN INDEKSEIHIN



OSAKKEEN KURSSIKEHITYS VERRATTUNA MUIHIN EUROOPPALAISIIIN LENTOYHTIÖIHIN



yhteensä 150 000 omaa osaketta. Hankkimisvaltuutta oli 31.12.2005 käyttämättä 3 350 000 osaketta vastaava määrä.

Yhtiön omistuksessa oli 31.12.2005 yhteensä 535 000 omaa osaketta, mikä on 0,6 % osakkeista. Tilivuonna 2004 omia osakkeita oli hankittu 422 800 kpl. Muita voimassa olevia valtuuksia kuten osakeantivaltuuksia tai vaihtovelkakirja- tai optio-oikeuksien liikkeellelaskuvalluuksia hallituksella ei ole.

Valtion omistus

Tilikauden päättyessä 31.12.2005 Suomen valtio omisti 57,0 % yhtiön osakkeista ja

osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunta päätti 20.6.1994, samalla kun annettiin suostumus valtion omistusosuuden laskeamiseen 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 31.12.2005 yhteensä 14 250 osaketta, mikä on 0,02 % koko osakemäärästä ja äänivallasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnair Oyj:n osakkeen noteeraus Helsingin Pörssissä tilikauden viimeisenä päivänä oli 11,98 euroa. Yhtiön osakekannan markkina-arvo oli 1 039,9 milj. euroa (471,3). Tilikauden ylin kaupantekokurssi oli 12,15 euroa (6,57) ja alin 5,56 euroa (4,46).

Osakkeita välitettiin Helsingin Pörssissä tilikauden 2005 aikana 32,2 milj. kappaletta (21,3) vaihtoarvoltaan 276,0 milj. euroa (114,9).

Finnair Oyj:n osakkeenomistajaryhmät 31.12.2005

	Osakkeita, kpl	Osakkeita, %	Omistajia, kpl	Omistajia, %
Julkisyhteisöt	52 540 911	61	27	
Hallintarekisteröidyt	16 614 504	19	11	
Ulkomaat	8 641 650	10	36	1
Kotitaloudet	3 542 519	4	7 128	94
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	2 656 758	3	35	1
Yritykset	2 005 171	2	257	3
Yhteisöt	778 275	1	68	1
Yhteistilillä	24 325			
Yhteensä	86 804 113	100	7 562	100

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta ja luovutus

Aika	Määrä	Nimellisarvo	Hinta	Keskihinta
1.7.-18.8.2004	422 800	359 380	2 275 666,49	5,38
12.4.2005	-37 800	32 130	-209 838,54	5,55
1.9.-31.12.2005	150 000	127 500	1 516 680,00	10,11
	535 000		3 582 507,95	6,70

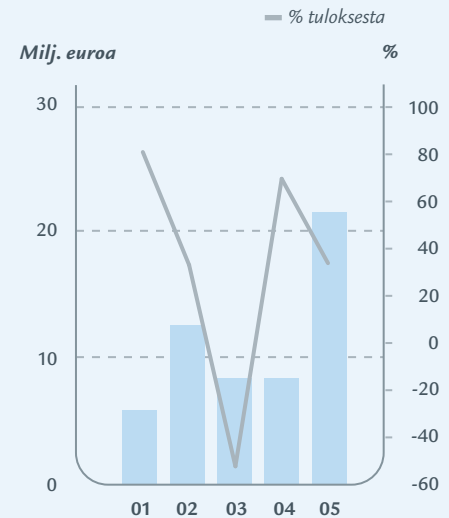
Finnair Oyj:n osakkeenomistuksen jakautuminen 31.12.2005

Osakkeiden määrä	Omistajia	Osakelukumäärä
1 - 100	3 185	154 086
101 - 10 000	4 266	3 461 953
10 001 - 100 000	80	2 516 282
100 001 - 1 000 000	16	4 818 886
1 000 000 -	4	59 214 077
Hallintarekisteröidyt	11	16 614 504
Yhteistilillä		24 325
Yhteensä	7 562	86 804 113

Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2005

	Osakkeet, kpl	Osuus-% osake- kannasta	Muutos -kpl, vrt. 31.12.2004
1 Suomen valtio/ liikenne- ja viestintäministeriö	49 510 682	57,04	0
2 Burdaras	5 047 795	5,82	5 047 795
3 Odin Norden	3 456 166	3,98	-554 400
4 Tapiola Yhtiöt	2 113 500	2,43	-803 700
5 OP Sijoitusrahastot	832 300	0,96	152 800
6 Pohjola Sijoitusrahastot	693 600	0,8	-737 600
7 Finnair Oyj (omat osakkeet)	535 000	0,62	112 200
8 Neste Oil Eläkesäätiö	448 620	0,52	-107 400
9 S-Stock Oy	273 000	0,31	-212 000
10 Keskinäinen Vakuutusyhtiö Kaleva/ Mandatum	250 000	0,29	0
11 Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	224 200	0,26	224 200
12 FIM Fenno Sijoitusrahasto	215 600	0,25	215 600
13 Placeringsfonden Aktia Capital	200 300	0,23	-84 700
14 Säästöpankki Kotimaa Sijoitusrahasto	194 100	0,22	4 300
15 EQ Pikkujätkiläiset	179 000	0,21	79 000
16 Keskinäinen vakuutusyhtiö Eläke-Fennia	113 400	0,13	113 400
17 Ingman Finance Oy Ab	100 000	0,12	0
18 Veritas Eläkevakuutusosakeyhtiö	100 000	0,12	-27 001
19 Finnairin eläkesäätiö	94 738	0,11	0
20 Nordean eläkesäätiö	89 100	0,10	-107 100
Hallintarekisteröidyt	16 614 504	19,14	5 256 933
Yhteistilillä	24 325	0,03	-1 057
Muut	5 494 183	6,33	
Yhteensä	86 804 113	100	2 044 900

OSINKO VUOSITTAIN TULOKSESTA



* Vuoden 2005 osinko on hallituksen esitys-yhtiökokoukselle

Osakekohtaiset tunnusluvut

	2005	2004	2003	2002	2001
Tulos/osake	e 0,73	0,30	-0,19	0,43	0,08
Oma pääoma/osake	e 7,73	6,97	7,24	7,58	7,22
Osinko/osake	e 0,25	0,10	0,10	0,15	0,07
Osinko tuloksesta	% 34,3	33,0	-52,2	34,5	83,1
Hinta/voittosuhte (P/E)	16,43	18,36	-27,66	8,63	44,52
P/CEPS	5,3	3,6	4,4	1,9	2,4
Efektiivinen osinkotuotto	% 2,1	1,8	1,9	4,0	1,9

Osakemäärät ja pörssikehitys

	kpl	2005	2004	2003	2002	2001
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	85 349 921	84 750 387	84 743 371	84 740 792	84 739 098
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin (ns. laimennusvaikutuksella)	kpl	88 150 441	86 757 963	86 048 385	85 663 479	85 663 479
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	87 544 169	84 759 213	84 745 663	84 743 163	84 739 098
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa (ns.laimennusvaikutuksella)	kpl	88 756 713	88 756 713	86 048 385	85 665 173	85 663 479
Osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	86 804 113	84 759 213	84 743 163	84 743 163	84 739 098
Osakeantioikaistut kurssit ylin	e	12,15	6,57	5,58	5,10	5,20
Osakeantioikaistut kurssit alin	e	5,56	4,46	3,20	3,70	3,48
Osakekannan markkina-arvo 31.12.	milj.euroa	1 040	471	449	318	318
Osakkeiden vaihto	kpl	32 242 125	21 277 418	17 817 180	16 683 820	10 894 673
Vaihto keskimääräisestä osakemäärästä	%	37,14	25,10	21,02	19,70	12,90

TALOUDELLINEN KEHITYS 2001-2005

		IFRS 2005	IFRS 2004	FAS 2003	FAS 2002	FAS 2001
Liikevaihto	milj.euroa	1 871	1 683	1 558	1 656	1 631
- muutos	%	11,2	8,0	-6,0	1,6	29,5
Käyttökate	milj.euroa	173	135	85	175	145
- suhteessa liikevaihtoon	%	9,2	8,0	5,5	10,5	8,9
Liikevoitto	milj.euroa	82	31	-19	60	13
- suhteessa liikevaihtoon	%	4,4	1,8	-1,2	3,6	0,8
Tulos ennen satunnaisia eriä	milj.euroa	88	31	-22	54	9
- suhteessa liikevaihtoon	%	4,7	1,8	-1,4	3,3	0,5
Tulos ennen veroja	milj.euroa	88	31	-22	54	9
- suhteessa liikevaihtoon	%	4,7	1,8	-1,4	3,3	0,5
Konsernitase						
Pitkäaikaiset varat	milj.euroa	927	947	904	958	1 094
Lyhytaikaiset varat	milj.euroa	711	553	511	522	414
Varat yhteensä	milj.euroa	1 638	1 500	1 415	1 480	1 508
Oma pääoma ja vähemmistöosuus	milj.euroa	674	591	621	649	618
Velat yhteensä	milj.euroa	964	909	794	831	890
Oma pääoma ja velat yhteensä	milj.euroa	1 638	1 500	1 415	1 480	1 508
Bruttoinvestoinnit ilman ennakoja	milj.euroa	58	115	82	102	281
Bruttoinvestoinnit liikevaihdosta	%	3,1	6,8	5,3	6,2	17,2
Oman pääoman tuotto	%	9,8	4,3	-2,5	5,9	1,2
Sijoitetun pääoman tuotto	%	11,1	6,1	0,0	7,6	2,9
Sijoitettu pääoma keskimäärin	milj.euroa	901	881	934	1 008	1 003
Osakepääoman korotus	milj.euroa	2	0	0	0	0
Osingot tilikaudelta	milj.euroa	22	8	8	13	6
Tulos/osake	e	0,73	0,30	-0,19	0,43	0,08
Optio-oikeuksien laimennusvaikutuksella oikaistu tulos/osake	e	0,71	0,30	-0,19	0,43	0,08
Oma pääoma/osake	e	7,73	6,97	7,24	7,58	7,22
Osinko/osake ¹⁾	e	0,25	0,10	0,10	0,15	0,07
Osinko tuloksesta	%	34,3	33,0	-52,2	34,5	83,1
Efektiivinen osinkotuotto	%	2,1	1,8	1,9	4,0	1,9
P/CEPS		5,3	3,6	4,4	1,9	2,4
Rahavirta/osake	e	2,2	1,5	1,2	2,0	1,6
Hinta/voitto -suhde, P/E		16,43	18,36	-27,66	8,63	44,52
Omavaraisuusaste	%	42,2	40,2	44,4	44,3	41,3
Nettovelkaantumisaste	%	-25,1	-3,1	-2,9	3,1	34,6
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	66,8	102,5	102,7	82,0	116,6
Korolliset velat	milj.euroa	263	274	277	322	427
Likvidit varat	milj.euroa	418	298	294	302	215
Korollinen nettovelka	milj.euroa	-155	-24	-18	20	212
- suhteessa liikevaihtoon	%	-9,0	-1,1	-1,1	1,2	13,0
Nettorahoitustuotot (+) / -kulut (-)	milj.euroa	6	-1	-3	-6	-4
- suhteessa liikevaihtoon	%	0,3	-0,1	-0,2	-0,3	-0,3
Nettokorot	milj.euroa	-3	-3	-2	-5	-4
- suhteessa liikevaihtoon	%	-0,2	-0,2	-0,1	-0,3	-0,3
Liiketoiminnan nettorahavirta	milj.euroa	192	130	101	152	140
Liiketoiminnan nettorahavirta liikevaihdosta	%	10,3	7,7	6,5	9,2	8,6
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	85 349 921	84 750 387	84 743 371	84 740 792	84 739 098
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin (ns. laimennusvaikutuksella)	kpl	88 150 441	86 757 963	86 048 385	85 663 479	85 663 479
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	87 544 169	84 759 213	84 745 663	84 743 163	84 739 098
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa (ns. laimennusvaikutuksella)	kpl	88 756 713	88 756 713	86 048 385	85 665 173	85 663 479
Henkilöstö, keskimäärin		9 447	9 522	9 981	10 476	10 847

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

¹⁾ Tilikauden 2005 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle

TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

EBITDAR	=	Liikevoitto + poistot + lentokaluston lease-maksut	
Käyttökate	=	Liikevoitto + poistot	
Oman pääoman tuotto, % (ROE)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaiseriä} - \text{verot}}{\text{Oma pääoma} + \text{vähemmistöosuus (kauden keskiarvo)}}$	x100
Sijoitettu pääoma	=	Taseen loppusumma – korottomat velat	
Sijoitetun pääoman tuotto, % (ROCE)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaiseriä} + \text{korko- ja muut rahoituskulut}}{\text{Sijoitettu pääoma (kauden keskiarvo)}}$	x100
Tulos / osake (e)	=	$\frac{\text{Tulos ennen satunnaiseriä} +/- \text{vähemmistöosuus} - \text{verot}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä keskimäärin kauden aikana}}$	
Oma pääoma / osake (e)	=	$\frac{\text{Oma pääoma}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä kauden lopussa}}$	
Osinko tuloksesta, %	=	$\frac{\text{Osakekohtainen osinko}}{\text{Osakekohtainen tulos}}$	x100
Efektiivinen osinkotuotto, %	=	$\frac{\text{Osakekohtainen osinko}}{\text{Osakeantikorjattu pörssikurssi tilinpäätöspäivänä}}$	x100
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, %	=	$\frac{\text{Oma pääoma} + \text{vähemmistöosuus}}{\text{Taseen loppusumma} - \text{saadut ennakot}}$	x100
Nettovelkaantumisaste, %	=	$\frac{\text{Korolliset velat} - \text{likvidit varat}}{\text{Oma pääoma} + \text{vähemmistöosuus}}$	x100
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	=	$\frac{\text{Korolliset velat} + 7 \times \text{vuosittaiset lentokoneiden leasevuokrat} - \text{likvidit varat}}{\text{Oma pääoma} + \text{vähemmistöosuus}}$	x100
Toiminnallinen liikevoitto	=	Liikevoitto ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia	

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 Airlink Holding AB. Finnair-konsernin 22 liiketoimintayksikköä ja tytäryhtiötä jäsentyvät 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 lunastuslauseketta 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 23.3.2005 hallituksen puheenjohtajaksi ministeri Christoffer Taxellin sekä jäseniksi ylijohtaja Samuli Haapasalon, varatoimitusjohtaja Markku Hyvärisen, varatoimitusjohtaja Kari Jordanin, johtaja Veli Sundbäckin, johtaja Helena Terhon ja kauppatieteiden tohtori Kaisa Vikkulan. Kaikki hallituksen jäsenet ovat yhtiön ulkopuolisia ja yhtiöstä riippumattomia. Hallituksen toimikausi päättyy yhtiökokouksen lopussa 23.3.2006.

Samuli Haapasalo jätti eroilmoituksensa hallituksen jäsenyydestä 22.6.2005 tultuaan nimitetyksi Ilmailulaitoksen pääjohtajaksi.

Tehtävät ja kokoukset

Hallitus vastaa yhtiön toiminnasta ja taloudesta sekä päättää yhtiökokouksen koollekutsumisesta ja valmistelee 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 ylimpään johtoon kuuluvat ja päättää heidän työsuhte-ehdoistaan ottaen huomioon yhtiön hallintoperiaatteiden mukaiset henkilöstöstrategian suuntaviivat ja palkitsemisjärjestelmän. Hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpito, budjetin seurantajärjestelmä, sisäinen tarkastus ja riskienhallinta on järjestetty yhtiön hallintoperiaatteiden mukaisesti.

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

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 toisen toiminimen kirjoittamiseen oikeute-

tun henkilön kanssa. Yhtiön prokuroista päättää hallitus.

Hallitus kokoontuu vuoden aikana keskimäärin 8-10 kertaa. Vuonna 2005 hallitus piti 13 kokousta, joista kolme oli puhelinkokouksia. 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. Hallitus arvioi toimintatapojaan säännöllisesti.

Hallituksen työjärjestys on nähtävissä Finnair-konsernin internet-sivuilla www.finnair.fi/konserni.

Valiokunnat

Hallitus on keskuudestaan valinnut palkka- ja nimitysvaliokunnan sekä tarkastusvaliokunnan. Palkka- ja nimitysvaliokuntaan kuuluvat hallituksen puheenjohtaja Christoffer Taxell sekä hallituksen jäsenet Samuli Haapasalo (22.6.2005 asti) ja Kari Jordan. Esittelijänä toimi pääjohtaja Keijo Suila. Vuonna 2005 valiokunta kokoontui kaksi kertaa.

Tarkastusvaliokuntaan kuuluvat puheenjohtajana Markku Hyvärinen sekä jäsenenä Helena Terho ja Kaisa Vikkula. Esittelijänä toimi pääjohtaja Keijo Suila. Vuonna 2005 valiokunta kokoontui kaksi kertaa.

Molempien valiokuntien sihteerinä toimii Finnair-konsernin lakiasioista vastaava johtaja.

Valiokuntien työjärjestykset ovat nähtävissä Finnair-konsernin internet-sivuilla www.finnair.fi/konserni.

Palkkiot ja muut etuisuudet

Yhtiökokouksen päättämät kuukausi- ja kokouspalkkiot hallituksen jäsenille olivat vuonna 2005:

- puheenjohtajan kuukausipalkkio 3 500 euroa/kk
- varapuheenjohtajan kuukausipalkkio 2 000 euroa/kk
- jäsenen kuukausipalkkio 1 800 euroa/kk
- kokouspalkkio 500 euroa/kokous/henkilö

Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja päivärahaan ja matkakustannusten korvaukseen Finnair Oyj:n yleisen matkustus säännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä on rajoitettu oikeus henkilöstölippujen käyttöön Finnair Oyj:n henkilöstölippuohjesäännön mukaisesti.

Finnair Oyj:n hallituksen jäsenille maksettiin vuodelta 2005 kuukausi- ja kokouspalkkioita yhteensä 183 860 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. Vuonna 2005 Finnair Oyj:n toimitusjohtajana toimi pääjohtaja Keijo Suila ja toimitusjohtajan sijaisena Reittiliikenteen johtaja Henrik Arle. 1.1.2006 yhtiön toimitusjohtajana aloitti kauppatieteiden maisteri Jukka Hienonen.

Pääjohtaja Keijo Suilalle maksettiin vuonna 2005 palkkaa, palkkioita ja luontaisetuja yhteensä 831 203 euroa. Toimitusjohtajan sijaiselle Henrik Arlelle maksettiin palkkaa, palkkioita ja luontaisetuja yhteensä 243 866 euroa.

Pääjohtaja Keijo Suila jäi eläkkeelle 31.12.2005. Finnair Oyj:n toimitusjohtajana aloitti 1.1.2006 Jukka Hienonen. Ennen Finnairille siirtymistään Hienonen

toimi Stockmann Oyj Abp:n varatoimitusjohtajana ja tavarataloryhmän johtajana. Reittiliikenteen johtaja, varatuomari Henrik Arle nimitettiin Finnair Oyj:n varatoimitusjohtajaksi 1.1.2006 alkaen.

Toimitusjohtajalla ja varatoimitusjohtajalla 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 irtisanomisajan palkan lisäksi maksettava erokorvaus vastaa 12 kuukauden palkkaa, mikäli työsuhde päätetään heistä riippumattomasta syystä.

Konsernin johtoryhmä

Finnair-konsernissa toimi vuoden 2005 loppuun saakka konsernin johtoryhmä, jonka kokoonpano oli seuraava: puheenjohtajana toimi pääjohtaja Keijo Suila sekä jäsenenä Eero Ahola, Mauri Annala, Henrik Arle, Hannes Bjurström, Christer Haglund, Lasse Heinonen, Juha Kinnunen (31.1.2005 asti), Anssi Komulainen, Antero Lahtinen (1.5.2005 lähtien), Tero Palatsi, Mika Perho, Tero Vauraste ja Jarmo Vilenius.

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

Konsernin johtoryhmän jäsenten palkitsemisjärjestelmään liittyvät kysymykset valmistellaan hallituksen palkka- ja nimitysvaliokunnassa. Päätökset tekee yhtiön hallitus. Johdon kannustinpalkkio määräytyy vuosittain yhtiön osakekohtaisen tuloksen, yksikökohtaisten laatu- ja prosessimittareiden sekä henkilökohtaisen suorituksen arvioinnin perusteella. Palkkion suuruus vastaa enimmillään neljän kuukauden rahapalkkaa.

Aiemmin konsernin avainhenkilöille suunnattu optio-ohjelma korvattiin vuonna 2004 osakepalkkiojärjestelmällä. Palkkiojärjestelmän toiminta perustuu sijoitetun pääoman tuottoon ja osakekohtaiseen tulokseen, joiden tavoitetasot hallitus päättää vuosittain.

Finnair Oyj:n johtokunta

Finnair Oyj:n johtokuntaan kuuluvat edellä mainitut liiketoiminta-alueiden ja keskeisimpien liiketoimintayksiköiden johtajat sekä kolme henkilöstön edustajaa.

Muutokset yhtiön hallinnossa 31.12.2005 jälkeen

Finnairissa on sovittu uusista järjestelyistä yhtiön niin kutsutun vastuullisen johtajan (Accountable Manager) osalta. Vastuullinen johtaja vastaa lentoyhtiön ansiolentoluvasta ja muista viranomaisten myöntämistä toimiluvista. Finnair Oyj:n vastuullinen johtaja on 1.1.2006 alkaen varatoimitusjohtaja Arle.

Konsernin johtoryhmässä tapahtui muutoksia, kun strategisesta suunnitelmasta vastaava johtaja Eero Ahola jäi eläkkeelle 31.12.2005. Finnair Tekniikan johtaja Jarmo Vilenius siirtyi Finnair Facilities Managementin toimitusjohtajaksi 15.1.2006 alkaen. Finnair Tekniikan johtajana aloitti Kimmo Soini.

Henkilöstö- ja hallintojohtaja Tero Palatsi erosi Finnairin palveluksesta 15.2.2006. Matkapalvelut ja Lomaliikenne-liiketoiminta-alueita johtanut Mauri Annala siirtyi eläkkeelle 1.3.2006. Hänen tilalleen on nimitetty kauppatieteiden tohtori Kaisa Vikkula. Vikkula jätti paikkansa hallituksessa 16.2.2006.

Finnair-konsernin johtoryhmää supistettiin 1.1.2006 alkaen. Nykyiseen johtoryhmään kuuluvat seuraavat henkilöt: toimitusjohtaja Jukka Hienonen puheenjohtajana sekä varatoimitusjohtaja Henrik Arle, talusjohtaja Lasse Heinonen, kaupallisen ryhmän johtaja Mika Perho, Finnair Tekniikan johtaja Kimmo Soini ja

matkapalvelujen, lomaliikenteen johtaja Kaisa Vikkula.

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 Keskuskauppakamarin hyväksymä tilintarkastaja tai tilintarkastusyhteisö.

Finnair Oyj:n vuoden 2005 varsinainen yhtiökokous valitsi yhtiölle kaksi varsinaista tilintarkastajaa, KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy:n sekä KHT Jyri Heikkisen ja varatilintarkastajiksi KHT Matti Nykänen ja KHT Tuomas Honkamäki KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy:stä. Finnair-konsernin tytäryhtiöiden tilintarkastajina toimivat pääosin PricewaterhouseCoopers-tilintarkastusyhteisö tai näiden palveluksessa olevat tilintarkastajat.

Tilintarkastajille vuonna 2005 maksetut tilintarkastuspalkkiot olivat 255 000 euroa. Tilintarkastukseen liittymättömiä palveluja (vero ja IFRS-neuvontapalveluja) Finnair Oyj osti tilintarkastajilta 45 000 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 hallitukselle 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 täyttämistä.

Sisäisen tarkastustoiminnan avulla varmennetaan liiketapahtumien paikkansapitävyys, informaation oikeellisuus sisäisessä ja ulkoisessa laskennassa sekä varmistetaan 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 toteuttamista 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 vastuuvarhinkoriskihin on varauduttu asianmukaisin varoituksin.

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 sisäpiiri-ohjetta.

Yhtiön sisäpiiri

Finnair-konsernin sisäpiiriläiset jaetaan arvopaperimarkkinalain mukaan pysyvästi sisäpiiriin kuuluviin ja tilapäisesti sisäpiiriin kuuluviin.

Pysyvästi sisäpiiriin kuuluvat jaetaan edelleen julkiseen sisäpiirirekisteriin merkittyihin sekä ei-julkiseen yrityskohtaiseen sisäpiirirekisteriin merkittyihin.

Tilapäisesti sisäpiiriin kuuluvia ovat henkilöt, jotka saavat jonkin tehtävän (hankkeen) toteuttamisen aikana sisäpiirintietoa. Heidät merkitään ei-julkiseen yrityskohtaiseen sisäpiirirekisteriin, sen hankekohtaiseen osarekisteriin.

Finnair Oyj:n pysyvään, julkiseen sisäpiiriin luetaan Finnair Oyj:n hallituksen jäsenet, toimitusjohtaja, varatoimitusjohtaja, toimitusjohtajan suorat alaiset sekä tilintarkastajat, mukaan lukien tilintarkastusyhteisön yhtiöstä päävastuullinen tarkastaja.

Pysyvään yrityskohtaiseen sisäpiiriin kuuluvat Finnairin johtokunnan työskentelyyn osallistuvat henkilöstön edustajat; Amadeus Finland Oy:n, Matkatoimisto Oy Areal, Suomen Matkatoimisto Oy:n, Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab:n, Finnair Travel Services Oy:n, Finnair Facilities Management Oy:n ja Finnair Aircraft Finance Oy:n toimitusjohtajat; Finnairin toimitusjohtajan ja talusjohtajan sihteerit; Finnairin lakimiehet ja sisäiset tarkastajat; Finnairin taloustiedottajat sekä talous- ja rahoitusosaston johtajat ja apulaisjohtajat, rahoituspäälliköt, taluspäälliköt ja talousohjauksen ja valvonnan suunnittelupäälliköt; Finnairin kaupallisen ryhmän johtajat ja lomalentojen johtaja; työsuhdeasioiden ja HR-palvelujen osastonjohtajat sekä muut Finnairin toimitusjohtajan

erikseen rekisteriin merkittäväksi määräämät henkilöt

Finnair Oyj:n hallitus on vahvistanut Finnair Oyj:n sisäpiiriohjeiston, joka sisältää ohjeet pysyville ja hankekohtaisille sisäpiiriläisille, sekä määritellyt yhtiön sisäpiirihallinnon organisaation ja menettelytavat. Yhtiön sisäpiiriohjeet on jaettu kaikille sisäpiiriläisille.

Sisäpiiriohjeen sisällöstä vastaa lakiasianosasto. Sen noudattamista valvoo talous- ja rahoitusosasto. Yhtiössä on käytössä kau-

pankkyntirajoitus, joka koskee sisäpiiriläisten kaupankäyntiä yhtiön osakkeilla tai niihin oikeuttavilla arvopapereilla 30 vuorokautta ennen tulosjulkistusajankohtia.

Finnair Oyj:n sisäpiirirekisteriä ylläpitää Suomen Arvopaperikeskus Oy (APK). Julkiseen sisäpiiriin kuuluvat sekä heidän ajantasaiset osake- ja optio-omistustietonsa ovat nähtävillä APK:n toimitiloissa Helsingissä osoitteessa Urho Kekkosen katu 5C sekä Finnairin internetsivuilla osoitteessa www.finnair.fi/sijoittaja.

Corporate Governancen päivitys

Säännöllisesti päivitettävä Finnairin Corporate Governance -osio on nähtävillä yhtiön internetsivuilla osoitteessa www.finnair.fi/sijoittaja. Finnair Oyj:n internetsivut julkaistaan suomeksi ja englanniksi. Painettu ja sähköinen vuosikertomus sekä osavuositarkastukset julkaistaan suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.

RISKIENHALLINTA

RISKIENHALLINTA FINNAIRISSA

Riskienhallinta Finnairissa on osa konsernin johtamistoimintaa, kohdistuen ensisijaisesti riskeihin, jotka uhkaavat konsernin liiketoiminnan tavoitteiden saavuttamista. Liiketoimintamahdollisuuksien hyödyntämiseksi Finnair on valmis ottamaan hallittuja ja harkittuja riskejä. Sitä vastoin esimerkiksi lentoturvallisuusasioissa Finnair ei ota riskejä.

Finnairin riskit on luokiteltu strategisiin, operatiivisiin, taloudellisiin ja vahinkoriskeihin. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat konsernin riskienhallintastrategiasta ja -periaatteista sekä strategisten tavoitteiden saavuttamista uhkaavien riskien hallinnasta. Liiketoimintayksiköiden johtajat ja tytäryhtiöiden toimitusjohtajat vastaavat vastuualueidensa riskienhallinnasta.

Toimintaympäristöön liittyvät riskit

Henkilö- ja tavaraliikenteen kysyntään ovat merkittävimmin vaikuttaneet alan kilpailu sekä erilaiset yllättävät tapahtumat, kuten terrorismi, luonnononnettomuudet 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 on kiinteiden kustannusten sopeuttaminen muuttuneisiin kysynnän vaihteluihin. Myös yhtiön nopea reagointikyky kapasiteetin, reittien ja kustannusten sopeuttamiseksi muuttunutta kysyntää sekä taloudellista ja turvallisuustilannetta vastaavaksi on oleellinen tekijä yhtiön kannattavuuden ylläpitämiseksi. Finnairissa on viime vuosien aikana toteutettu ja on suunnitteilla useita hankkeita, joilla rakenteiden joustavuutta on lisätty.

Epidemioihin varautuminen on osa Finnairin erityistilanteisiin ja kriiseihin varautumista. Finnairissa maailman epidemiatilanteen kehittymistä seurataan aktiivisesti ja analysoidaan jatkuvasti. Tilanteen mahdolliseen pahenemiseen varaudutaan suunnitelmallisesti erilaisin toimenpitein.

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 kanssa tapahtuva sääntely muuttaa Unioniin kuuluvien ja sen ulkopuolisten maiden väliset ilmailusopimukset neuvoteltaviksi Euroopan komission alaisuudessa. Jo tehdyt kahdensivuiset liikennesopimukset jäävät voimaan myös uudessa tilanteessa.

Unioni on neuvotteluosapuolena yksittäistä maata vahvempi ja voi siten vahvistaa eurooppalaisten lentoyhtiöiden asemaa liikenneoikeuksista neuvotellessa. 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, lentokentämaksujen ja verojen vaihteluille kansallisella ja kansainvälisellä tasolla. Mahdollisia muutoksia seurataan aktiivisesti yhtiön toimesta ja niihin pyritään vaikuttamaan toimialan yhteistyöjärjestöjen, kuten kan-

sainvälisen ilmakuljetusliiton 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 jatkuvasti muuttuvasta markkinatilanteesta. Lentoyhtiöt laskevat hintojaan kasvattaakseen volyymejä, saavuttaakseen riittävän kassavirran sekä ylläpitääkseen markkinaosuuksiaan.

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

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 2005 Finnair oli lentojen saapumistäsmällisyyden mukaan mitattuna Euroopan täsmällisin lentoyhtiö.

Vahinkoriski

Vahinkoriskienhallinta on jaettu pääasiassa kahteen osa-alueeseen: lento- ja yritysturvallisuuteen. Niiden kehittämistyötä koordinoivat lento- ja yritysturvallisuusosastot. Vahinkoriskien hallintaan kuuluvat muun muassa lento-, henkilö-, tieto-, omaisuus-, ympäristö-, vastuu- ja keskeytysriskien hallinta sekä vakuutustoiminta. Painopiste vahinkoriskien hallinnassa on riskien ennaltaehkäisyssä, mutta riskien mahdolliseen toteutumiseenkin on varauduttu tehokkaalla tilannejohtovalmiudella ja vakuutusin.

Finnairissa seurataan aktiivisesti yhtiön toiminnan vaikutuksia energian kulutukseen, päästöihin ja meluarvoihin. Finnair julkaisee vuosittain erillisen ympäristöraportin sisältäen toimenpiteet ja tunnusluvut ympäristötehokkuuden arvioimiseksi.

Operatiivinen riski

Finnairin toiminnan perusta on korkea-asteoinen lentoturvallisuuskulttuuri, jota ylläpidetään jatkuvalla ja pitkäjänteisellä lentoturvallisuustyöllä. Yhtiössä on laadittu operatiivinen turvallisuuspolitiikka, jonka toteutumisesta vastaa yhtiön ansiolentoluvan ja muiden toimilupien vastuullinen johtaja. Jokaisen työntekijän ja lentotoiminnan kanssa välittömästi tai välillisesti tekemisissä olevan alihankkijan on sitouduttava politiikan noudattamiseen.

Operatiivisessa päätöksenteossa lentoturvallisuudella on aina korkein priori-

teetti suhteessa muihin päätöksentekoon vaikuttaviin tekijöihin. Lentoturvallisuus on kaikkeen toimintaan sisäänrakennettu mekanismi ja tapa toimia, jota edellytetään paitsi yhtiön omalta henkilöstöltä, myös alihankkijoilta.

Lentoturvallisuustyön keskeinen periaate on ei-rankaiseva raportointi ilmailulain ja yhtiön ohjeistuksen tarkoittamalla tavalla. Raportoinnin tarkoituksena on etsiä syitä, ei syyllisiä. Yhtiö ei kuitenkaan hyväksy tahallista ohjeistuksen, menetelmien tai kuvattujen työtapojen vastaista toimintaa. Myös muun kuin operatiivisen päätöksenteon on tuettava yhtiön tavoitetta korkean lentoturvallisuustason saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi.

Tapaturmariski

Työturvallisuuden hallinta on moniulotteista ja haasteellista, koska Finnair-konsernin toiminnot jakaantuvat monelle toimialalle. Työturvallisuusriskit ovat tunnetusti suuria juuri palvelun, elintarviketeollisuuden, raskaan konehuollon, varastoinnin ja kuljetuksen aloilla, joista Finnairin toiminnot pääosin muodostuvat.

Vähintään neljän päivän työkyvyttömyyteen johtaneiden tapaturmien taajuus oli Finnair-konsernissa noin 30 tapaturmaa miljoonaa työtuntia kohden. Vuoden 2005 aikana sattui yksi kuolemaan johtanut työtapaturma, jossa Finnair Tekniikan lentokonemekaanikko menehtyi jäätyään ruuman luukun väliin lentokoneen tarkastuksen yhteydessä.

Työturvallisuustoiminnan visiona on nolla tapaturmaa, jota kohti pyritään yksikkökohtaisilla välitavoitteilla. Työturvallisuuden kehittämisen keinoina ovat työpaikkojen työturvallisuusvaarojen tunnistaminen ja arviointi sekä tapaturmien ja vaaratilanteiden ennaltaehkäisy. Myös vaaratilanteiden ja tapaturmien tutkintaan on kiinnitetty huomiota.

Tietoliikenne- ja tekniikkariski

Toimintaa tukevan tietotekniikan monimuotoinen käyttö lisääntyy. Järjestelmien haavoittuvuus sekä uudet kehittyvät globaalit uhkatekijät muodostavat riskitekijän verkottuneessa toimintaympäristössä. Tilannejohtovalmiuksia tietojärjestelmiin ja -liikenteeseen kohdistuvien vakavien häiriöiden varalle kehitetään Finnairissa jatkuvasti. Varautumisella on suorainen vaikutus tietotekniikka- ja tietoturvallisuus-kustannuksiin.

Tietojärjestelmäratkaisujen ja -ympäristön kehitystyö vaatii jatkuvaa panostusta. Tarkoin valittujen ulkopuolisten sopimuskumppaneiden valinta tietoteknisissä ratkaisuisa 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.

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminnan luonne altistaa yhtiön valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä lentopetrolin hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien aiheuttamaa epävarmuutta kassavirtaan, tulokseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta perustuu Finnair Oyj:n hallituksen marraskuussa 2004 hyväksymään riskienhallintapolitiikkaan, jossa määritellään kullekin riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot. Rahoitusriskien hallintaa ohjaa ja valvoo rahoitusriskien ohjausryhmä. Riskienhallintapolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty Finnair-konsernin rahoitusosastolle.

Yhtiö käyttää valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden hallinnoimisessa eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita.

Rahoitusriskit on kuvattu tarkemmin tilinpäätöksen liitetiedossa 28.

PÖRSSITIEDOTTEET 2005

Luettelo vuonna 2005 julkaistuista pörssitiedotteista

- 23.12.2005 Finnairin tulosjulkistukset ja yhtiökokous 2006
- 14.12.2005 Finnairin reittiliikenne kasvoi 12,1 prosenttia
- 07.12.2005 Finnair sitoutuu kasvuun kaukoliikennelaivaston uudistuksella
- 05.12.2005 Straumur-Burdaras Investment Bank -yhtiön omistusosuus Finnairissa on ylittänyt kymmenen prosentin rajan
- 02.12.2005 Finnair uudistaa euroopan ja kotimaan laivastoaan
- 30.11.2005 JAL ja Finnair aloittavat yhteistyön jo joulukuussa
- 29.11.2005 Finnair aloittaa lennot Delhiin
- 22.11.2005 Unkarin lentoyhtiö Malév mukaan oneworldiin
- 17.11.2005 Vuoden 2000 optio-oikeuksilla A ja B merkityt osakkeet
- 17.11.2005 HSE: Finnair Oyj: optio-oikeuksilla merkityt osakkeet
- 16.11.2005 Aurinkomatkojen Timo Heinonen eläkkeelle
- 10.11.2005 Finnair konsernin osavuosisatsaus 1.1.-30.9.2005, vahvasti kannattava kolmas vuosineljännes
- 09.11.2005 Finnairin reittiliikenteen matkustajakäyttöaste kasvoi 3,5 %
- 25.10.2005 Finnairille merkittävä kumppani - Japan Airlines oneworldin jäseneksi
- 12.10.2005 Finnairin reittiliikenne kasvoi lähes kymmenen prosenttia
- 11.10.2005 HSE: Finnair Oyj: optio-oikeuksilla merkityt osakkeet
- 11.10.2005 Finnair Oyj:n vuoden 2000 optio-oikeuksilla A ja B merkityt osakkeet ja osakepääoman korotus
- 06.10.2005 Finnair lisää kapasiteettia Aasian liikenteeseen
- 03.10.2005 Finnair myy vuokrataloyhtiönsä lentoaseman lähietäältä
- 03.10.2005 Arvopaperimarkkinalain (AML) 2 luvun 9 §:n mukainen ilmoitus omistusosuuden muuttumisesta

- 23.09.2005 Finnair hankkii Embraer-simulaattorin
- 07.09.2005 Finnairin kysyntä ja käyttöaste hyvässä kasvussa
- 26.08.2005 Finnairin tekniikalle uusi huoltosopimus USA:han
- 23.08.2005 HSE: Finnair Oyj: optio-oikeuksilla merkityt osakkeet
- 23.08.2005 Finnair Oyj:n optio-oikeuksilla 2000 A ja 2000 B merkityt osakkeet, osakepääoman korotus ja listaus
- 23.08.2005 Finnair Oyj:n hallitus päätti omien osakkeiden hankinnasta
- 16.08.2005 Finnair konsernin osavuositarkastus 1.1.-30.6.2005
- 11.08.2005 Finnair aloittaa suorat lennot Nagoyaan
- 10.08.2005 Vahva kasvu jatkuu Finnairilla
- 02.08.2005 Finnairin tekniikalle merkittävä huoltosopimus uuteen seelantiin
- 26.07.2005 Finnair avaa neljännen Italian-kohteensa Toscanaan
- 20.07.2005 Finnair aloittaa lennot Geneveen kesällä 2006
- 13.07.2005 Kova kysyntä jatkuu Finnairilla
- 12.07.2005 Finnairilla suoraan Krakovaan
- 06.07.2005 Finnairin markkinointiryhmästä kaupallinen ryhmä
- 06.07.2005 Finnair aloittaa lennot Edinburghiin
- 01.07.2005 Gemini Airin laite- ja moottorihuolto Finnair tekniikalle
- 01.07.2005 Finnairin tel-eläkevastuiden hoito on siirretty Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmariselle
- 23.06.2005 HSE: Finnair Oyj: optio-oikeuksilla merkityt osakkeet
- 23.06.2005 Finnair Oyj:n optio-oikeuksilla 2000 A merkityt osakkeet, osakepääoman korotus ja listaus
- 22.06.2005 Jukka Näräkkä Suomen Matkatoimiston toimitusjohtajaksi
- 17.06.2005 Jukka Hienonen Finnairin toimitusjohtajaksi
- 08.06.2005 Vankka kasvu Finnairin Aasian-liikenteessä jatkuu
- 26.05.2005 HSE: Finnair Oyj: optio-oikeuksilla merkityt osakkeet
- 26.05.2005 Finnair Oyj:n vuoden 2000 optio-oikeuksilla A merkityt osakkeet
- 12.05.2005 Finnair konsernin osavuositarkastus 1.1. - 31.3.2005
- 11.05.2005 Finnairin reittiliikenne kasvoi 8,2 %
- 02.05.2005 Martinairin raskashuollot Finnair tekniikalle
- 29.04.2005 IFRS-tilinpäätöskäytäntöön siirtymisen vaikutukset
- 22.04.2005 Finnair julkaisee IFRS-tilinpäätöskäytäntöön siirtymisen vaikutukset
- 19.04.2005 Kallis lentopetroli nostaa lomaliikenteen lentohintoja
- 13.04.2005 Finnairin Aasian-liikenne kasvoi kolmanneksen
- 12.04.2005 Finnair Oyj:n vuoden 2004 osakepalkkiojärjestelmän palkkiot
- 11.04.2005 Finnair yksinkertaistaa laivastorakennettaan
- 06.04.2005 HSE: Finnair Oyj: optio-oikeuksilla merkityt osakkeet
- 06.04.2005 Finnair Oyj:n vuoden 2000 optio-oikeuksilla A merkityt osakkeet, osakepääoman korotus ja listaus
- 24.03.2005 Matkustamohenkilökunnan lakolta vältyttiin
- 23.03.2005 Finnairin pääjohtaja Keijo Suila jää eläkkeelle
- 23.03.2005 Finnairin osakkeita merkitty optio-oikeuksilla 2000 A
- 23.03.2005 Finnairin kysyntä jatkuu vahvana
- 23.03.2005 Finnair Oyj:n varsinaisen yhtiökokouksen 2005 päätökset
- 09.03.2005 Finnairin kasvu Aasiassa jatkuu, käyttöaste parani
- 08.03.2005 Matkustamohenkilökunnan mahdollinen lakko siirtyy
- 01.03.2005 Yhtiökokouskutsu
- 23.02.2005 flynordic ja Sterling yhteistyöhön
- 18.02.2005 Antero Lahtinen Finnair Cargo Oy:n toimitusjohtajaksi
- 17.02.2005 Finnair konsernin tilinpäätös tilikaudelta 1.1. - 31.12.2004
- 17.02.2005 Burdardas Hf -yhtiön omistusosuus Finnairissa on ylittänyt viiden prosentin rajan

- 09.02.2005 Finnairin reittiliikenteen kysyntä ja käyttöaste kasvussa
 17.01.2005 Finnairissa tulosta parantava eläkevastuun muutos
 12.01.2005 Finnairin matkustajamäärä uuteen ennätykseen

Pörssitiedotteet löytyvät kokonaisuudessaan Finnair-konsernin internetsivuilta osoitteesta www.finnairgroup.com.
 Omien osakkeiden hankintaa koskevat pörssitiedotteet löytyvät samasta osoitteesta.

FINNAIRISTA SIOITUSANALYYSIJÄ JULKAISEVAT PANKKIIRILIIKKEET

Carnegie Investment Bank AB, Suomen sivukonttori

Jussi Karhunen

eQ Pankki

Bengt Dahlström

FIM Pankkiiriliike

Linda Blom

Handelsbanken

Ann Bowers

Kaupthing Bank Oyj

Jutta Rahikainen

Mandatum Pankkiiriliike

Robin Johansson

Morgan Stanley, Lontoo

Penelope Butcher

Opstock Pankkiiriliike

Pekka Spolander

SEB Enskilda

Kari Paajanen

YHTEYSTIEDOT

Finnair Oyj
 Helsinki-Vantaan lentoasema
 Tietotie 11 A
 01053 FINNAIR

Puhelinvaihe (09) 81 881
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

Viestintäpäällikkö
 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

