

FINNAIR KONSERNIN TILINPÄÄTÖS TILIKAUDELTA 1.1. – 31.12.2004

Selvä tulosparannus käänsi tuloksen voitolliseksi

Tilikauden avainluvut

- Liikevaihto 1698,4 milj. euroa (+9,0 %)
- Matkustajamäärä 8,15 milj., kasvua 19,0 % edellisvuoteen verrattuna
- Liikevoitto ilman poistoja ja lentokaluston vuokria (EBITDAR) 195,3 milj. euroa (+25,3 %)
- Liikevoitto 17,0 milj. euroa, viime vuonna liiketappio 18,8 milj. euroa
- Tulos rahoituserien jälkeen 11,2 milj. euroa (-21,7 milj.)
- Tilikauden tulos 11,8 milj. euroa (-16,2 milj.)
- Lentoliikenteen yksikkötuotot -11,2 %, yksikkökustannukset -11,9 %
- Nettovelka tilivuoden lopussa -34 milj. euroa (-18 milj. euroa),
nettovelkaantumisaste -5,5 % (-2,9 %)
- Omavaraisuusaste 42,7 % (44,4 %), likvidejä varoja 291,4 milj. euroa
- Oma pääoma/osake 7,29 euroa (7,24)
- Tulos/osake 0,14 euroa (-0,19)
- Sijoitetun pääoman tuotto 3,7% (0,0%)
- Osinkoehdotus 0,10 euroa/osake (0,10)

Tilivuoden viimeinen neljännes

Kysynnän kasvu jatkui voimakkaana kohonneiden polttoainekustannusten rasittaessa kannattavuutta. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 11,8 prosenttia ja tarjotut henkilökilometrit 12,8 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 0,9 prosenttiyksikköä 70,5 prosenttiin.

Koko alkuvuoden jatkunut reittiliikenteen yksikkötuottojen lasku tasaantui vuoden viimeisellä neljänneksellä. Matkustajaliikenteen yksikkötuotot laskivat myynnin rakenteen muutoksen vuoksi viimeisellä neljänneksellä 1,5 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotot laskivat 15,1 prosenttia. Koko liikenteen yksikkötuotot laskivat siten 2,9 prosenttia.

Tulos ennen poistoja, lentokoneiden leasingmaksuja ja käyttöomaisuuden myyntivoittoja (EBITDAR) parani 32,7 prosenttia ja oli 56,4 milj. euroa (42,5 milj.). EBITDAR-marginaali oli 12,5 prosenttia (10,5 %). Liikevoitto oli 7,7 milj. euroa. Edellisenä vuonna liiketappio

oli 7,6 milj. euroa. Konsernin tulos rahoituserien jälkeen oli 0,5 milj. euroa (-6,9 milj.).

Konsernin toimintakulut nousivat loka-joulukuussa 5,8 prosenttia polttoaineen hinnan nousun takia. Polttoainekustannukset nousivat edellisvuoden vastaavasta jaksosta 24,1 milj. euroa eli 60,3 prosenttia. Lentotoiminnan yksikkökustannukset laskivat 6,5 prosenttia. Henkilöstökulut laskivat 15,7 prosenttia ja keskimääräinen henkilömäärä oli 4,6 prosenttia edellisvuotta alempi. Eläkesäätiön sääntömuutos ja työeläkelain muutos pienensivät Finnairin eläkesäätiölle maksamia kannatusmaksuja noin 21 milj. euroa.

Käyttöomaisuuden nettomyyntivoitot olivat yhteensä 2,3 milj. euroa. (1,7 milj.).

Tulos osaketta kohden oli 0,01 euroa (-0,08). Tilivuoden lopussa oma pääoma osaketta kohden oli 7,29 euroa (7,24).

Hallituksen toimintakertomus tilikaudelta 1.1.- 31.12.2004

Yleiskatsaus

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

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

Uudessa kilpailutilanteessa Finnair siirtyi puolustuksesta hyökkäykseen syksyllä 2003. Valitun strategian mukaisesti Finnair saavutti voimakasta kasvua ja paransi käyttöasteita. Finnairin syksyllä 2003 uudistama hinnoittelu kasvatti reittiliikenteen kysyntää ja matkustajakäyttöastetta rajusti. Reittiliikenteen kysyntä kasvoi 26,6 prosenttia, mikä on kolminkertainen kasvu verrattuna eurooppalaisten lentoyhtiöiden keskiarvoon. Reittiliikenteen käyttöaste nousi 4,6 prosenttiyksikköä, mikä on eurooppalaisessa vertailussa paras suoritus.

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

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

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

Vuosi 2004 oli Finnairin lomaliikenteelle menestysvuosi. Kotimaan sateinen kesä lisäsi etelänmatkojen kysyntää kesällä ja alkusyksystä. Tapaninpäivänä tapahtunut luonnonkatastrofi Kaakkois-Aasiassa aiheutti uudelleenjärjestelyjä lomamatkustuksessa. Tuhosta kärsineiden kohteiden sijasta Kaakkois-Aasiaan aiottuja matkoja muutettiin muihin kohteisiin Kanarian saarille ja Etelä-Amerikkaan. Taloudelliset vaikutukset Finnair-konsernille eivät ole merkittäviä.

Taloudellinen tulos 1.7.-30.9.2004

Konsernin tulos rahoituserien jälkeen oli 11,2 milj. euroa. Edellisenä vuonna tulos rahoituserien jälkeen oli -21,7 milj. euroa. Liikevoitto ilman poistoja, lentokaluston vuokria ja myyntivoittoja (EBITDAR) parani 25,3 prosenttia ja oli 195,3 milj. euroa

(155,9 milj.). EBITDAR-marginaali oli 11,5 prosenttia, kun se edellisenä vuonna oli 10,0 prosenttia.

Liikevaihto kasvoi 9,0 prosenttia 1698,4 milj. euroon. Matkustajaliikenteen yksikkötuotot laskivat 10,4 prosenttia ja rahtiliikenteen yksikkötuotot laskivat 11,1 prosenttia. Koko liikenteen yksikkötuotot laskivat 11,2 prosenttia.

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

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

Henkilöstökulut laskivat 6,8 prosenttia. Henkilöstökulujen laskuun vaikuttivat vuosien 2003–2004 aikana toteutettu 1200 henkilön vähennysohjelma sekä Finnairin eläkesäätiössä toteutettu sääntöuudistus, jonka tuloksena eläkevastuun muutos vuonna 2004 oli alempi kuin ennakoitu. Sääntömuutoksen ja työeläkelain muutoksen yhteisvaikutus on tulosta kertaluonteisesti runsaat 20 miljoonaa euroa parantava. Henkilöstökulujen osuus kaikista konsernin toimintakuluista laski 27,1 prosenttiin, kun ne vuonna 2003 olivat 30,6 prosenttia.

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

Investoinnit, rahoitus ja riskienhallinta

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

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

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

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

Finnairin hallituksen hyväksymän rahoituksen riskienhallintapolitiikan mukaisesti yhtiön tavoitteena on suojata reittiliikenteen lentopetroliostoista yli puolet seuraavan kuuden kuukauden aikana ja tämän jälkeen seuraavat 12 kuukautta alenevalla suojausasteella.

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

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

Osakkeet ja osakepääoma

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

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

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

Finnair Oyj:llä on Helsingin Pörssin päälistalla kaupankäynnin kohteena kaksi optio-oikeussarjaa. Sekä A-että B-sarjoissa oli optio-oikeuksia 2.000.000 kpl kummassakin, yhteensä 4.000.000 kpl. Finnair Oyj:n vuoden 2000 optio-oikeudet B, yhteensä 2.000.000 kpl, otettiin 3.5.2004 kaupankäynnin kohteeksi Helsingin Pörssin päälistalle. Vuoden 2004 aikana optio-oikeuksilla ei merkitty osakkeita. Liikkeellä oli 31.12.2004 yhteensä 3.997.500 optio-oikeutta, joilla voi merkitä 3.997.500 osaketta, mikä on 4,72 % yhtiön osakkeista.

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

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

Finnair Oyj laski 1994 liikkeeseen 230 milj. markan (38,7 milj. euron) debentuurilainan. Vuonna 2004 de-

bentuurilainan vaihtoja osakkeiksi tehtiin 84.094 eurola, mikä vastaa 13.550 Finnair Oyj:n osaketta. Finnair Oyj:n hallitus päätti käyttää debentuurilainan takaisinmaksuoikeutta ja lainan vaihtamatta ollut pääoma 5,6 milj. euroa maksettiin lainaehtojen mukaisesti takaisin debentuurien haltijoille 2.9.2004.

Henkilöstö

Tilikauden aikana Finnair-konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 9522 henkilöä, mikä oli 4,6 prosenttia vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Vuoden lopussa Finnair-konsernin henkilömäärä oli 9430 (9675). Henkilömäärän lasku johtuu toteutetuista säästöohjelman mukaisista toimista sekä eräiden toimintojen, kuten kotimaan asemien maapalvelu- ja kuormaustoimintojen siirtämisestä yhteistyökumppaneille.

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

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

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

Hallinto

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

Toimialojen kehitys

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

Reittiliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa myynnistä, palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Reittiliikenne vuokraa Lomaliikenteelle sen tarvitsemat miehistöt. Reittiliikenne vuokraa myös rahtikapasiteettia Finnair Cargo Oy:n käyttöön. Vuonna 2004 liiketoiminta-alueeseen kuuluneet yksiköt olivat Finnair Reittili-

kenne, syöttöliikenneyhtiö Aero, halpalentoyhtiö flynordic, Finnair Cargo Oy sekä konsernin lentokalustoa hallinnoiva Finnair Aircraft Finance Oy.

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

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

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

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

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

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

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

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

Finnair Cargo Oy huolehtii lentorahdin kuljetuksesta. Toiminnassa hyödynnetään Finnairin reittilento- ja lomalentoliikenteen kapasiteettia ja Helsingin gateway-asemaa. Lisäkapasiteettia rahtireittejä varten on vuokrattu myös konsernin ulkopuolisilta rahtioperaattoreilta.

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

Lomaliikenne

Liiketoiminta-alue koostuu Finnairin lomalentotoiminnasta ja Aurinkomatkat valmismatkayhtiöstä, joka on alallaan Suomen suurin yli 35 prosentin markkina-

osuudella. Finnair Lomalennot on edelleen vahva markkinajohtaja lomamatkustukseen liittyvissä lennoissa, vaikka markkinoille on tullut lisää kilpailua.

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

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

Lentotoimintapalvelut

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

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

Finnairin liiketoimintayksikkö Finnair Ground Handlingin toiminta yhtiöitettiin 3.5.2004 Northport Oy:öön. Northport Oy:llä on Ruotsissa toimiva tytäryhtiö Finnhandling AB. Yhtiö tarjoaa joustavalla ja kustannustehokkaalla tavalla yhdessä yhteistyökumppaneiden kanssa maapalveluita Tukholman Arlandan lentokentällä.

Matkapalvelut

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

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

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

Palvelut ja tuotteet

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

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

Finnairin Aasian-lentojen määrä on kaksinkertaistunut viimeisimmän kahden vuoden aikana. Kasvaneiden matkustajamäärien vuoksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla avattiin elokuun lopussa 2004 Aasian-terminaalin laajennus. Matkustusmukavuuden lisäämiseksi kaukoreittien businessluokassa Boeing MD11-laajarunkolentokoneisiin asennetaan vuodeistuimet talven 2005–2006 aikana.

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

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

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

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

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

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

Monet lentoyhtiöt ovat karsineet lennonaikaisia palvelujaan tai muuttaneet niitä maksullisiksi. Asiakkailta tulleen palautteen perusteella Finnairin lennoilla businessluokan ruokatarjoilua uudistettiin ja monipuolistettiin. Toisin kuin kilpailijoilla turistiluokassakin tarjotaan lämmin ateria kaikilla yli kahden tunnin lennoilla.

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

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

avasi viikoittaisen rahtireitin Helsingin ja Hongkongin välillä.

IFRS - säännösten käyttöönotto

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

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

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

Lähiajan näkymät

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

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

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

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

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

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

Vuoden 2005 toiminnallisen tuloksen arvioidaan olevan edellisvuotta parempi.

Hallituksen esitys osingonjaosta

Konsernin voitonjakokelpoiset varat ovat 321,6 milj. euroa ja emoyhtiön voitonjakokelpoiset varat 302,0 milj. euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,10 euroa osakkeelta, yhteensä 8,5 milj. euroa ja loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Pääjohtaja Keijo Suilan kommentti tuloksen johdosta:

Strategia puree, mutta kannattavuutta parannettava

Finnairin kehitys vuonna 2004 oli valtaosin myönteinen. Markkina-asemamme vahvistui ja kasvumme oli eurooppalaista kärkeä. Myös käyttöasteen nousu oli Euroopan paras. Olimme täsmällisyydessä edelleen Euroopan ykkönen.

Kannattavuutemme koheni, mutta jäi vaatimattomaksi. Tulostason parannus onkin tärkein lähiaikojen tavoite. Tarvitsemme selvästi korkeamman kannattavuustason voidaksemme investoida tulevaisuuteen. Esimerkiksi edessä oleva laajarunkokaluston uusintainvestointi tulee olemaan miljarditasoa.

Kilpailutilanne jatkuu tiukkana ja toimiala kärsii edelleen syvistä kannattavuusongelmista. Finnairin strategia toimii hyvin. Osoitimme viime vuonna vahvuutemme ja luotan kehityskykyymme myös tänä vuonna. Kannattavuus paranee edelleen nousevan kysynnän ja paremman tuottavuuden myötä. Syksyllä saamme ensimmäiset uudet Embraer E170 -koneet. Hankinnan myötä laivaston konetyyppien määrä vähenee ja tehokkuus paranee.

Finnair Oyj
Christer Haglund
viestintäjohtaja

Lisätietoja antavat:

viestintäjohtaja Christer Haglund
puh. (09) 818 4007 tai 040 555 1007
christer.haglund@finnair.fi

talousjohtaja Lasse Heinonen
puh. (09) 818 4950 tai 050 393 4950
lasse.heinonen@finnair.fi

taloustiedottaja Taneli Hassinen
puh. (09) 818 4976 tai 040 504 3321
taneli.hassinen@finnair.fi

<http://www.finnair.fi/sijoittaja>

e-vuosikertomus:
www.finnair.fi/2004

AVAINLUKUJA (Milj. euroa)

	2004	2003	Muutos	2004	2003	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Liikevaihto	451,1	406,0	11,1	1 698,4	1 557,6	9,0
Tulos ennen poistoja ja leasemaksuja, EBITDAR *	56,4	42,5	32,7	195,3	155,9	25,3
Lentokaluston leasemaksut	23,4	24,1	-2,9	88,9	92,7	-4,1
Käyttökate, EBITDA *	33,0	18,4	79,3	106,4	63,2	68,4
Liikevoitto, EBIT*	5,4	-9,3	-	5,0	-41,0	-
Liikevoitto sisältäen käyttöomaisuuden myyntivoitot	7,7	-7,6	-	17,0	-18,8	-
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	2,3	1,7	35,3	12,0	22,1	-45,7
Tilikauden tulos	0,5	-6,9		11,8	-16,2	
Liikevoitto EBIT % liikevaihdosta *	1,2	-2,3		0,3	-2,6	
EBITDAR % liikevaihdosta *	12,5	10,5		11,5	10,0	
Lentotoiminnan yksikkötuotot c/RTK	70,0	72,1	-2,9	71,1	80,0	-11,2
Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK	52,1	55,7	-6,5	51,8	58,7	-11,9
Tulos /osake e	0,01	-0,08		0,14	-0,19	
Oma pääoma/ osake e				7,29	7,24	
Bruttoinvestoinnit MEUR	14,0	48,6		114,5	82,3	
Bruttoinvestoinnit % liikevaihdosta	3,1	12,0		6,7	5,3	
Omavaraisuusaste %				42,7	44,4	
Velkaantumisaste % (Gearing)				-5,5	-2,9	
Oikaistu velkaantumisaste %				95,5	102,7	
Rullaava 12 kk sijoitetun pääoman tuotto % (ROCE)				3,7	0,0	

*ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja

Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK = Konsernin toimintakulut - Matkapalvelut liiketoiminta-alueen ulkoiset toimintakulut / konsernin ATKt.

KONSERNITILINPÄÄTÖS

Tuloslaskelma (Milj. euroa)

	2004	2003	Muutos	2004	2003	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Liikevaihto	451,1	406,0	11,1	1 698,4	1 557,6	9,0
Valmistus omaan käyttöön	0,5	1,0	-50,0	1,4	3,5	-60,0
Liiketoiminnan muut tuotot	1,5	6,2	-75,8	26,7	40,0	-33,3
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta	0,0	0,2		0,6	0,8	-25,0
Liiketoiminnan tuotot	453,1	413,4	9,6	1 727,1	1 601,9	7,8
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	102,8	121,9	-15,7	462,8	496,8	-6,8
Polttoaineet	64,1	40,0	60,3	212,5	158,1	34,4
Lentokaluston leasemaksut ja muut vuokrat	39,2	39,9	-1,8	155,9	157,2	-0,8
Kaluston aineostot ja huolto	7,9	15,5	-49,0	58,5	64,2	-8,9
Liikennöimismaksut	38,3	28,9	32,5	148,2	121,5	22,0
Maaselvitys- ja cateringkulut	38,7	21,1	83,4	118,1	97,3	21,4
Valmismatkatuotannon kulut	26,5	23,7	11,8	94,0	85,1	10,5
Myynti ja markkinointikulut	33,2	31,0	7,1	106,3	107,0	-0,7
Poistot	27,6	27,7	-0,4	101,4	104,2	-2,7
Muut kulut	67,1	71,3	-5,9	252,4	229,4	10,0
Yhteensä	445,4	421,0	5,8	1 710,1	1 620,8	5,5
Liikevoitto	7,7	-7,6		17,0	-18,8	
Rahoitustuotot ja -kulut	-2,1	-0,5	320,0	-5,8	-2,8	107,1
Tulos ennen veroja	5,6	-8,1		11,2	-21,7	
Välittömät verot	-5,3	1,3		0,8	5,7	
Vähemmistön osuus tuloksesta	0,2	-0,1		-0,2	-0,3	
Tilikauden tulos	0,5	-6,9		11,8	-16,2	

TASE (Milj. euroa)

	31.12.2004	31.12.2003
Pysyvät vastaavat		
Aineettomat hyödykkeet	36,8	28,3
Aineelliset hyödykkeet	865,8	860,2
Sijoitukset	12,1	15,3
Yhteensä	914,7	903,8
Vaihtuvat vastaavat		
Vaihto-omaisuus	47,2	49,2
Pitkäaikaiset saamiset	14,7	20,9
Lyhytaikaiset saamiset	209,9	146,9
Rahoitusarvopaperit	261,9	276,1
Rahat ja pankkisaamiset	29,6	18,2
Yhteensä	563,3	511,3
Vastaavaa yhteensä	1 478,0	1 415,1
Oma pääoma	617,2	619,5
Vähemmistön osuus	1,2	1,2
Laskennallinen verovelka	110,4	109,8
Pitkäaikainen vieras pääoma	212,0	232,5
Lyhytaikainen vieras pääoma	537,2	452,1
Vastattavaa yhteensä	1 478,0	1 415,1

RAHOITUSLASKELMA (Milj. euroa)

	2004	2003
	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.
Liiketoiminta		
Liikevoitto	17,0	-18,9
Poistot	101,4	104,2
Nettokäyttöpääoman muutos	21,9	13,2
Rahoitustuotot ja -kulut	-5,8	-2,8
Verot	0,8	5,7
Liiketoiminnan rahavirta	135,3	101,4
Investoinnit		
Investoinnit yhteensä	-114,6	-79,7
Käyttöomaisuuden myyntituotot	4,1	36,8
Investointien rahavirta	-110,5	-42,9
Rahoitus		
Omien osakkeiden hankinta	-2,3	-
Pitkäaikaisten velkojen muutos	-25,7	-53,4
Pitkäaikaisten liikesaamisten muutos	7,1	-1,6
Lyhytaikaisten velkojen muutos	1,6	1,8
Oman pääoman muutos	0,1	0,0
Osingonjako	-8,5	-12,7
Rahoituksen rahavirta	-27,7	-65,9
Likvidien varojen muutos	-2,9	-7,4
Likvidit varat kauden alussa	294,3	301,7
Taseen mukainen muutos	-2,9	-7,4
Likvidit varat kauden lopussa	291,4	294,3

Tiedotteen luvut ovat tilintarkastamattomia

TOIMIALAKOHTAISET ERITTELYT (Milj. euroa)

LIIKEVAIHTO

	2004	2003	Muutos	2004	2003	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Milj. euroa						
Reittiliikenne	332,4	294,0	13,1	1 265,8	1 141,7	10,9
Lomaliikenne	100,4	89,2	12,6	354,6	327,3	8,3
Lentotoimintapalvelut	101,1	106,0	-4,6	413,3	413,3	0,0
Matkapalvelut	22,2	22,5	-1,3	91,6	87,4	4,8
Konsernieliminoinnit	-105,0	-105,7	-0,7	-426,9	-412,1	3,6
Yhteensä	451,1	406,0	11,1	1 698,4	1 557,6	9,0

LIIKEVOITTO ILMAN KÄYTTÖMAISUUDEN MYYNTIVOITTOJA

	2004	2003	2004	2003
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.
Milj. euroa				
Reittiliikenne	-4,1	-14,9	-26,8	-44,3
Lomaliikenne	7,0	7,1	26,8	16,6
Lentotoimintapalvelut	2,5	5,1	20,3	16,5
Matkapalvelut	1,1	1,9	6,5	3,5
Muut toiminnot	-1,1	-8,5	-21,8	-33,3
Yhteensä	5,4	-9,3	5,0	-41,0

HENKILÖSTÖ KESKIMÄÄRIN

	2004	2003	Muutos %
Reittiliikenne	3 839	3 906	-1,7
Lomaliikenne	325	329	-1,2
Lentotoimintapalvelut	3 928	4 193	-6,3
Matkapalvelut	1 185	1 269	-6,6
Muut toiminnot	245	284	-13,7
Yhteensä	9 522	9 981	-4,6

VASTUUSITOUMUKSET JA JOHDANNAISSOPIMUKSET (Milj. euroa)

	31.12.2004	31.12.2003
Eläkevastuut		
Eläkesäätien kokonaisvastuu	774,7	746,6
Eläkesäätien vastuusta kattamatta	0,0	0,0
Vastuu yhtiön suoraan maksamista eläkkeistä	0,0	0,0
Muut vastuusitoumukset		
Pantit ja kiinnitykset omasta velasta	230,8	255,6
Pantit ja kiinnitykset konserniyhtiöiden puolesta	0,0	0,6
Takaukset konserniyhtiöiden puolesta	79,6	42,4
Takaukset muiden puolesta	0,0	0,0
Lentokaluston leasemaksuvastuut	390,0	429,0
Yhteensä	700,4	727,6

VASTUUSITOUMUKSET JA JOHDANNAISSOPIMUKSET (Milj. euroa)

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

LENTOLIIKENNESUORITTEET 1.1.-31.12.2004

	Koko- liikenne	Eurooppa	Pohjois- Amerikka	Aasia	Kotimaa	Reitti- liikenne yhteensä	Loma- liikenne	Rahti- liikenne
Matkustajat (1000)	8 149	3 713	157	616	2 296	6 783	1 366	
Muutos % ed.v.	19,0	32,5	10,0	44,1	3,8	21,4	8,1	
Rahti ja posti (1000 kg)	86 245	26 229	7 917	35 256	4 521	73 922	478	86 245
Muutos % ed.v.	17,4	1,7	1,2	33,6	-6,6	14,0	-24,0	17,4
Tarjotut hkm (milj.)	21 907	7 597	1 315	5 346	2 062	16 320	5 587	
Muutos % ed.v.	17,4	19,0	0,7	42,1	1,6	21,1	8,0	
Myydyt hkm (milj.)	15 604	4 362	1 063	4 066	1 137	10 628	4 976	
Muutos % ed.v.	20,2	20,6	11,3	47,9	5,8	26,6	8,5	
Matkustajakäyttöaste %	71,2	57,4	80,9	76,1	55,1	65,1	89,1	
Muutos %-yks. ed.v.	2,4	1,4	10,6	4,1	4,1	4,6	0,4	
Tarjotut tnkm (milj.)	3 162							687 *
Muutos % ed.v.	19,9							26,8
Myydyt tnkm (milj.)	1 791							399
Muutos % ed.v.	21,7							26,9
Kokonaiskäyttöaste %	56,6							58,1 *
Muutos %-yks. ed.v.	0,9							0,1

* Laskentaperusteena on käytetty keskimääräistä operatiivista kuljetuskapasiteettia.