

VUOSIKERTOMUS 2003

Most Experienced In Northern Skies

SISÄLTÖ

Liiketoimintakatsaus

Avainluvut 2003	1
Finnair lyhyesti.....	2
Kenen siivet kantavat?	3
Pääjohtajan katsaus.....	4
Reittiliikenne	6
Lomaliikenne	10
Lentotoimintapalvelut.....	12
Matkapalvelut	13
Riskienhallinta	14
Hallintoperiaatteet	16
Hallitus ja tilintarkastajat	18
Konsernin johtoryhmä	18
Liikennetiedot ja laivasto	19

Finnair ja yhteiskunta

Lähtökohdat	20
Vastuu henkilöstöstä.....	21
Vastuu ympäristöstä	23
Vastuu lomamatkailusta.....	25

Tilinpäätös

Hallituksen toimintakertomus	28
Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet.....	34
Konsernin tuloslaskelma	36
Konsernin tase.....	37
Konsernin rahoituslaskelma	38
Finnair Oyj:n tuloslaskelma	39
Finnair Oyj:n tase	40
Finnair Oyj:n rahoituslaskelma	41
Tilinpäätösten liitetiedot	42
Osakkeet ja osakkeenomistajat.....	51
Hallituksen esitys osingonjaosta	54
Tilintarkastuskertomus	54
Taloudellinen kehitys 1999/2000-2003	55
Liikevaihto ja -voitto vuosineljänneksittäin	56
Tunnuslukujen laskentakaavat	56

Tietoa osakkeenomistajille	57
----------------------------------	----

Yhteystiedot	57
--------------------	----



Modernilla kalustolla kasvavilla markkinoilla
(Airbus A320, 1999-)



Maailma avautuu uusille mantereille
(DC-8, 1969-1987)



Nopeat yhteydet laajentuvassa verkostossa
(Caravelle, 1960-1982)



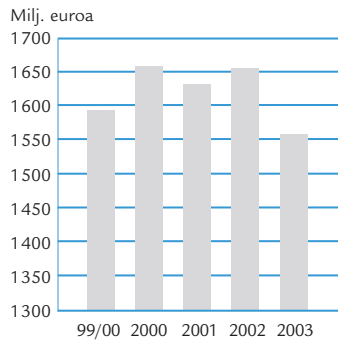
Mukavasti kotimaassa ja Euroopassa
(Convair, 1953-1979)



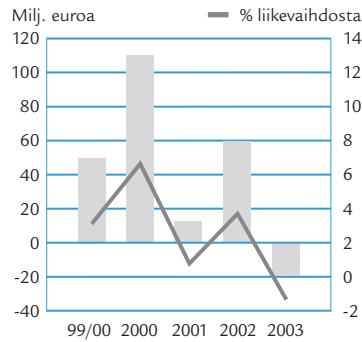
Yhteydet lähialueilla avautuvat
(Junkers F13, 1924-1934)

AVAINLUVUT

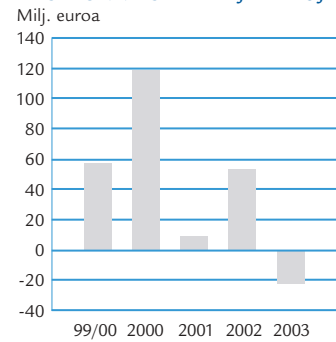
LIKEVAIHTO



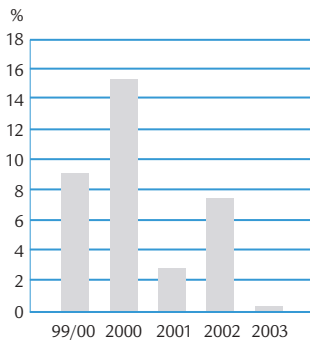
LIKEVOITTO, EBIT



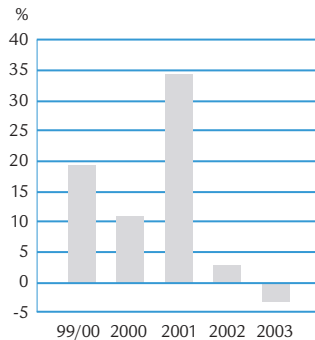
TULOS ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ JA VEROJA



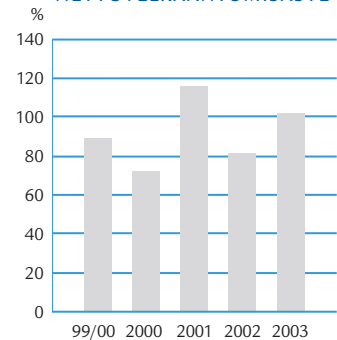
SIIJOITETUN PÄÄOMAN TUOTTO



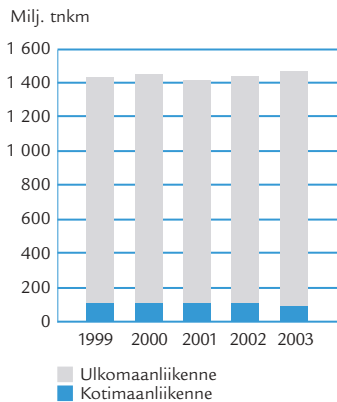
NETTOVELKAANTUMISASTE



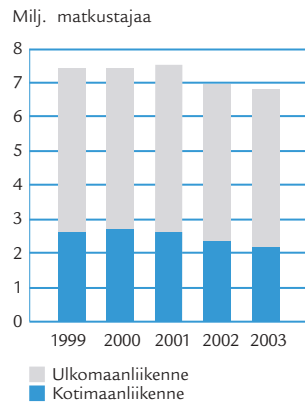
OIKAISTU NETTOVELKAANTUMISASTE



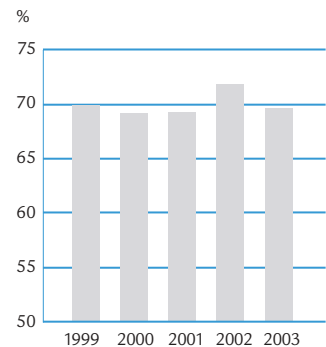
MYDYT TONNIKILOMETRIT



MATKUSTAJAMÄÄRÄT



MATKUSTAJAKÄYTTÖASTE



Toiminnan avainluvut

		2003	2002	2001	2000*	1999/2000
Liikevaihto	milj. euroa	1 558	1 665	1 631	1 658	1 593
Käyttökate, EBITDA	milj. euroa	85	175	145	232	165
Liikevoitto, EBIT	milj. euroa	-19	60	13	111	50
Liikevoitto liikevaihdosta	%	-1,2	3,6	0,8	6,7	3,1
Tulos ennen satunnaisia eriä	milj. euroa	-22	54	9	120	57
Tulos/osake	euroa	-0,19	0,43	0,08	0,95	0,37
Oma pääoma/osake	euroa	7,24	7,58	7,22	7,54	6,74
Bruttoinvestoinnit	milj. euroa	82	102	281	247	252
Korollinen nettovelka	milj. euroa	-18	20	212	71	112
Omavaraisuusaste	%	44,4	44,3	41,3	42,2	41,7
Nettovelkaantumisaste (Gearing)	%	-2,9	3,1	34,6	11,1	19,6
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	102,7	82,0	116,6	72,7	89,2
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	0,0	7,6	2,9	15,3	9,1
Henkilöstö keskimäärin		9 981	10 476	10 847	11 051	11 462

* Proformaluvut kalenterivuodelta.

FINNAIR LYHYESTI

Pohjolan paras

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

Eturivin eurooppalainen

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

Markkinajohtaja

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

Arvot

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

Kestävä, kannattava kasvu

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

Kilpailustrategia

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

Sähköisen liiketoiminnan hyödyntäjä

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

Osaava partneri

Finnair haluaa olla yhteistyökumppaneilleen osaava, aktiivinen ja arvoa tuottava partneri. **oneworld**-allianssissa Finnair on pohjoisen ulottuvuuden johtaja. Finnairin tavoitteena on vahvistaa asemaansa olemalla edelläkävijä sekä uuden teknologian kehittäjänä ja käyttäjänä että allianssin tarjoamien synergiaetujen hyödyntäjänä.

Halutuin vaihtoehto

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

Ammattitaitoinen henkilöstö

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

Ympäristöstrategia

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

Osinkopolitiikka

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

Taloudelliset tavoitteet

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



KENEN SIIVET KANTAVAT?

Finnair on muutaman vuoden tarkkuudella yhtä vanha kuin kaupallinen lentoliikenne maailmassa. Finnair on tänään lentoyhtiö, jolla on juuret syvällä vuosikymmenten kokemuksessa ja loistava tulevaisuus edessään.

Wrightin veljekset ja muut ilmailun pioneerit muuttivat maailmaa. He tarjosivat aikalaisilleen uuden näkökulman tarkastella asioita. Uudessa elementissä maalliset hidasteet eivät enää estäneet näkemästä eivätkä liioin kulkemasta. Viimeisen sadan vuoden aikana maailma on pienentynyt samassa suhteessa kuin lentoliikenne on kehittynyt.

Tekniikasta kaupapolitiikkaan

Ilmailun seitsemää ensimmäistä vuosikymmentä leimasivat ennen muuta nopeamman ja luotettavamman ilmailuteknologian kehittäminen. Kaupallisesti lentoliikenne oli historiansa alkuvuosikymmenet verrattain harvojen ulottuvilla. Nopeam-pien ja pidemmälle lentävien suihkukoneiden myötä suuret kansanjoukot nousivat siivilleen. Laajamittainen mannerten välinen matkailu sai tuulta siipiinsä suurten laajarunkokoneiden aloittaessa liikennöinnin.

Finnairin toiminta keskittyi 1920-luvulta Toiseen Maailmansotaan asti Itämeren ympäristöön ja kotimaan verkoston rakentamiseen. Sotien jälkeinen aika oli Suomen linkittymistä lentoteitse muuhun Eurooppaan. 1970-luvulla Finnair aloitti kaukoliikenteen avaamalla yhteydet Pohjois-Amerikkaan. Vuosikymmen oli myös lomamatkailussa voimakkaan kasvun aikaa. Tämän vuosituhannen alku on merkinnyt määrätietoista panostusta Aasian-liikenteeseen.

1970-luvulta lähtien lentoliikenteen kaupapolitiittinen ulottuvuus sekä Amerikan taivaalla että Euroopassa on ollut alan toimijoille teknistä kehitystä suurempi haaste. Lentoliikenteen suurista kansallisista organisaatioista, kuten lentoyhtiöistä, lentokentistä ja lennonjohtopalvelujen tarjoajista, on lentoliikenteen vapautumisen myötä tullut kaupallisin perustein toimivia yksiköitä.

Euroopassa valtioiden omistamat lentoyhtiöt opettelivat viime vuosisadan loppuvuosikymmenet toimimaan liiketaloudellisin periaattein kilpailun vapautuessa ja omistuspohjan laajetessa valtioiden osakesalkuista vapaille markkinoille.

Aivan kuten aerodynaaminen noste sai lentokoneen siiven kantamaan sata vuotta sitten, tämän vuosituhannen lentoliikenteessä tarvitaan uusi liiketoiminnan dynamiikka, jota kokeneetkin ilmailun ikonit tarvitsevat saadakseen kantavuutta siipiinsä. Organisaation mukautumiskyky ja palvelun tuottaminen hinnaltaan ja laadultaan kilpailukykyisesti on elinehto. Menestyminen tulevaisuuden taivaalla edellyttää halua ymmärtää asiakkaan tarve ja kykyä vastata siihen.

Toimintaa tehostetaan uudella teknologialla

Vastauksena toimintaympäristön haasteille Finnairin organisaatiossa on järkipäristetty prosesseja palvelun parantamiseksi, tuottavuuden lisäämiseksi ja säästöjen aikaansaamiseksi. Finnair on lentoyhtiöiden eturivissä sähköisen liiketoiminnan ja sen kaupallisten sovellusten hyödyntämisessä. Uudet sovellukset ovat nopeuttaneet ja monipuolistaneet matkustajan tarvit-

semia palveluja sekä lisännyt turvallisuutta, sillä matkustaja tunnistetaan aiempaa useammin palvelun eri vaiheissa.

Sähköisen liiketoiminnan kehittämisessä on toiminnan laadun, palvelun sujuvuuden sekä kustannustehokkuuden lisäämistä pidetty keskeisinä tavoitteina. Toimintojen digitalisointi on vaikuttanut sekä organisaation sisäisten prosessien tehostamiseen että asiakkaiden palvelun parantumiseen.

Finnairissa on käynnissä hankintatoiminnan kehitysohjelma. Ohjelma on yksi konsernin strategisista painopistealueista. Hankintatoiminnassa on alihankkijoiden määrää vähentämällä ja hankintasopimuksia keskittämällä saatu skaalaetuja.

Tulevaisuuden kasvumahdollisuudet

Lentoliikenne on historiallisesti keskittynyt Länsi-Euroopan ja Amerikan sisäisiin ja niiden väliin matkailumarkkinoihin. Kasvumahdollisuudet näillä markkinoilla ovat rajalliset ja edellyttävät uusia toimintamalleja. Ylikapasiteetti ja verrattain uusi segmentti, halpalentoyhtiöt, ovat laskeneet hinta- ja tuottotasojen useimmissa liikennelajeissa.

Maailmanlaajuisten matkustajavirtojen kasvu painottuu tulevana vuosina enenevästi Itä-Eurooppaan ja Aasiaan. Aasian ja itäisen Euroopan alueella asuu lähes neljä miljardia ihmistä. Maailman tästä väestön osasta vasta murto-osa on lentomatkailun piirissä.

Vaikka viime aikoina on nähty Aasian suunnalla epävarmuustekijöitä, pitkällä aikavälillä kasvupotentiaali on nimenomaan idän suunnalla. Finnairin kotikentän asettuminen maantieteellisesti Euroopan ja Aasian valtavyöhykkeen varrelle antaa Finnairille pysyvän kilpailuedun ja erinomaisen mahdollisuuden palvella kasvavia matkustajavirtoja kahden maanosan välillä.

Elintilaa ja kasvua myös kotikulmilla

Suomen lähialueilla kasvunäkymiä on tarjolla Skandinavian markkinoilla, jossa Finnairin Nordic Airlink -halpalentoyhtiö hyödyntää suurten volyymien ja vähäisen kilpailun reittejä. Baltian maat liittyvät keuhällä 2004 Euroopan Unioniin. Finnairin toinen tytäryhtiö Aero Airlines tyydyttää kasvavaa matkustuskysyntää Itämeren eteläpuolisilla markkinoilla. Samalla Aero mahdollistaa kustannustehokkaan lentoliikenteen hoitamisen Etelä- ja Keski-Suomen reiteillä.

Venäjän markkinat tarjoavat lähiympäristössä uuden merkittävän kasvumahdollisuuden. Finnairilla on pitkä historia Venäjän lentoliikenteessä. Uudet avaukset lentomatkustuksen eri segmenteillä toteutuvat lähivuosina Itämeren alueen kasvukeskuksissa.

Tämän päivän haaste on tuottaa lentomatustus- ja rahdipalvelut tehokkaasti, turvallisesti ja taloudellisesti. Finnairin pitkä kokemus luo vankan perustan toimialan muutosten keskellä. Terve talous antaa keuhokykyä ja korkea laatu varmistaa kilpailukykyyn.

Finnair on alusta lähtien liittänyt Suomen maantieteellisesti Eurooppaan. 2000-luvun strategiallaan Finnair lähentää Eurooppaa Aasiaan. Kilpailussa ei välttämättä menesty suurin vaan se, joka hyödyntää nopeimmin muutokset edukseen.

MUTAPAINIA ILMASSA

Kun viime vuonna arvioin tämän katsauksen otsikossa, että edessä olisi vaikea vuosi, emme olleet kuulleetkaan sarsista. Vielä tuossa vaiheessa, viime vuoden alkukuukausina, kysynnässä nähtiin rohkaisevia kasvulukuja Irakin sodan alkutahdeista huolimatta. Vuosi 2003 edusti kuitenkin jälleen uudenlaisia haasteita lentoliikenteessä.

Lentoliikenteen kriisivuoden 2001 jälkeen alkanut kysynnän elpyminen pysähtyi kesällä 2002. Lentomarkkinoilta ei poistunut ylikapasiteettia siinä määrin kuin kysyntämuutokset olisivat edellyttäneet. Päinvastoin, työttömänä olevan lentokaluston ja -henkilöstön innoittamina markkinoille ilmaantui uusia yrittäjiä. Vuoden 2002 loppua kohden ylikapasiteetti johti kiihtyvään kilpailuun ja alenevaan hintakehitykseen.

Vuoden 2003 alkaessa laskeva keskihinta sai seurakseen Irakin sodan pelon ja itse sodan sekä sars-epidemian, jotka yhdessä romahduttivat lentomatkustuksen kysynnän. Sopeutimme Aasian-liikenteen tuotantoamme supistuvaa kysyntää vastaavasti. Vapautuvalle kapasiteetille etsittiin vaihtoehtoja järkevää käyttöä ja muun muassa päätös Miamin-reitin avaamisesta tehtiin juuri näissä oloissa.

Aasiassa on tulevaisuus

Epidemian laantuessa viime kesän loppua kohden palautimme kapasiteettia Aasian-liikenteeseen kysynnän toipuessa. Liikenteen normalisoituminen sekä uudet avaukset Osakaan ja Shanghaihin johtivat kysynnän jälleen voimakkaaseen kasvuun Aasian-liikenteessä. Vuoden kolmannella neljänneksellä Aasian-liikenteen osuus matkustaja- ja rahtiliikenteen tuotoista nousi ensimmäistä kertaa ohi kotimaan liikenteen tuottojen.

Vahvat menestystekijämme Aasian kasvavilla matkailumarkkinoilla antavat kestävän pohjan valitsemallemme strategialle. Tarjoamme nopeimmat yhteydet Aasian kohteidemme ja kymmenien Euroopan kaupunkien välillä. Kolmessa vuodessa Kiinan-liikenteemme on kasvanut kahdesta viikoittaisesta Pekingin-lennosta 16 viikkovuoroon kolmeen kohteeseen Kiinassa.

Kilpailu koettelee kestävyyttä

Kotimarkkinoillemme tuli viime vuonna uusia yrittäjiä samalla, kun perinteiset kilpailijamme lisäsivät kapasiteettiaan jo ennestään runsaan tarjonnan reiteillä. Kilpailijamme toimivat selvästi alle kannattavuusrajan käyttöasteiden jäädessä vaatimattomiksi. Keskinäinen kilpailu laski kuitenkin kaikkien toimijoiden keskihintoja. Uudistimme viime syksynä kotimaan ja Euroopan lentolippujemme



hintarakenteen kysyntä- ja tarjontaperusteiseksi, lentokohtaiseksi hinnoitteluksi. Uusi hinnoittelu joustaa asiakkaan tarpeiden mukaan. Matkustaja voi nyt tehdä joustavammin valintojaan matkan hintaan tai aikatauluun perustuen. Uudistus näkyi loppuvuoden kysynnässä voimakkaana käänteenä kasvuun.

Kustannustehokkuus on muodostunut yhä keskeisemmäksi tekijäksi lentoyhtiöiden välisessä kilpailussa. Laskevan hintatason ympäristössä yksikkökustannusten alentaminen oli vuonna 2003 yhtenä tärkeimmistä tavoitteista myös Finnairin toiminnassa.

Viime keväänä käynnistimme toiminnan tehostamisohjelman, jolla tavoittelemme ensisijaisesti pysyvää, rakenteellista kustannuskilpailukykyä. 160 miljoonan euron ohjelma on edennyt suunnitellusti ja pääosa sen vaikutuksista on nähtävissä jo tänä vuonna. Täysi tulosvaikutus toteutuu vuoden 2005 puolella. Olemme toteuttaneet myös konsernirakenteen kehittämistä strategiaamme mukaisesti. Tehostamistoimien keskellä olemme edelleen toiminnan ja palvelun laadussa eurooppalaista eliittiä.

Puolustuksesta hyökkäykseen

Osana määritietoista kasvustrategiaa hankimme viime vuoden lopulla 85 prosentin enemmistön ruotsalaisesta Nordic Airlink -lentoyhtiöstä, joka on toimintakustannuksiltaan kevytrakenteinen ja toimintakulttuuriltaan joustava.

Tavoittelemme vahvaa markkinaosuutta Skandinavian suurten matkustajavirtojen reiteillä, joilla on tähän asti ollut vain vähän kilpailua. Toimintaperiaatteeltaan uudistettu yhtiö aloitti loppuvuonna 2003 liikenteen Tukholmasta Osloon, Kööpenhaminaan, Göteborgiin ja Luulajaan. Tänä vuonna avasimme uusia reittejä.

Nordic Airlink on Finnairin kannalta vahva avaus uusille markkinoille. Hankinta on alkupanostukseltaan pieni, mutta sillä voidaan saavuttaa merkittävä osuus Skandinavian markkinoista. Tavoitteenamme on kasvattaa Nordic Airlinkistä Pohjolan johtava halpalentoyhtiö.

Toinen tytäryhtiömme virolainen Aero Airlines aloitti Helsingin ja Tallinnan välisen liikenteen kaksi vuotta sitten. Aero toimii erinomaisena sillanpääasemana Baltian markkinoilla, joista tulee osa eurooppalaisia yhteismarkkinoita toukokuussa 2004. Viime syksystä alkaen kevyemmän kustannusrakenteen Aero on hoitanut myös osan Etelä-Suomen potkuriliikenteestä.

Kilpailu omassa ympäristössämme on rajoitusten poistuttua kiihtynyt nopein askelin. Emme elätteile illuusioita menneistä ajoista. Kilpailijoita tulee ja menee, ratkaisevaa on kunkin toimijan kestävyys. Se, joka pystyy hallitsemaan tuotantokustannuksensa ja tarjoamaan silti asiakkailleen laadultaan kilpailukykyisen palvelun, on voittaja myös tulevaisuudessa.

Kannamme vastuumme asiakkaista ja sidosryhmistä

Finnair on 80 vuoden ajan palvellut asiakaskuntaansa luotettavasti ja kehitämme toimintaamme pitkäjänteisesti tulevaisuudessakin. Onpa kyseessä kotimainen matkustaja, Aasiasta Helsingin kautta Eurooppaan matkalla oleva tai Nordic Airlinkin matkustaja Skandinaviassa, hän saa rahalleen luotettavuudeltaan, laadultaan ja turvallisuudeltaan kilpailukykyisen vastineen.

Vastuullisuutemme ilmenee myös siinä, että olemme valmiit tekemään riittävät toimenpiteet varmistaaksemme kilpailukykyämme tilanteessa, jossa ympäristö muuttuu nopeasti. Pitämällä yllä taloudellisen terveytemme myös työpaikkojen tulevaisuus on kestävällä pohjalla. Samalla varmistamme omistajien edun.

Taloudellisesti terveenä lentoyhtiönä pystymme kantamaan vastuumme myös ympäristöstä. Olemme viimeisten vuosien aikana uusineet nopeassa tahdissa lentokalustoamme ympäristöystävällisemmillä Airbus-lentokoneilla. Voimakkaiden kysyntävaihtelujen keskellä viime vuonna kykenimme säilyttämään käyttöasteemme kohtuullisella tasolla ja siten varmistamaan toimintamme ekotehokkuuden.

Lentoliikenne on merkittävä osa toimivaa yhteiskuntaa. Tarjoamme parhaat yhteydet Helsingin kautta yli viiteenkymmeneen kohteeseen kotimaassa ja maailmalla. Finnairin rahtipalvelut ovat tärkeä osa pohjoismaisten korkeateknologian yritysten logistiikkaketjuja. Kasvava gateway-liikenteemme Euroopan ja Aasian välillä on selkeä osoitus kyvystämme tarjota kilpailukykyisiä palveluja aivan uudelle asiakaskunnalle.

Kotimaassa tarvittaisiin nyt kokonaisvaltaista liikennepoliittista suunnitelmallisuutta. Yhteiskunnan varoilla tuetaan avokätisesti muita liikennemuotoja niin investointitukien kuin tukiestojenkin muodossa. Kun lentoliikenne samanaikaisesti kantaa omat kustannuksensa, eri kuljetusmuodot ovat keskinäisessä kilpailussaan eriarvoisessa asemassa.

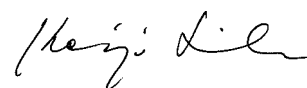
Kannatamme sekä lentoyhtiöiden että eri liikennemuotojen kesken vapaata kilpailua. Eri liikennemuotojen vahvuuksia hyödyntämällä voitaisiin kuitenkin saavuttaa kansantaloudellisesti mielekkäitä ja ympäristön kannalta kestäviä liikenneratkaisuja.

Käännös kasvuun – kannattavasti

Lentoliikenteen kilpailu on viime vuosina asettanut vaatimuksen lentoyhtiöille tuottaa palvelut entistä kustannustehokkaammin. Samalla ulkoiset uhat edellyttävät lentoyhtiöiltä kykyä sopeutua nopeasti muuttuviin oloihin. Näiden haasteiden edessä ei suuri koko tuo välttämättä etua, kestävyys ja joustavuus kylläkin. Uudessa ympäristössä menestyvät vain ne, joilla on luontaiset kilpailuedellytykset, toiminnan laatu kunnossa ja talous terveellä pohjalla.

Tekemiemme määritietoisten toimien seurauksena olemme selvinneet vaikean vuoden yli siedettävästi. Hyvän perusterveyden sekä hyvien kasvunäkymiemme vuoksi uskon Finnairin positiiviseen talouskehitykseen kuluvana vuonna ja voimme odottaa tältä vuodelta voitollista tulosta.

Haluan kiittää asiakkaitamme ja omistajiamme luottamuksesta yhtiötämme kohtaan sekä henkilökuntaa työpanoksesta vaikeissa oloissa.



Keijo Suila

KILPAILUSSA RATKAISEVAT LAATU JA KESTOKYKY

Finnairin Reittiliikenne vastaa säännöllisestä matkustaja- ja rahtiliikenteestä. Reittiliikenne on konsernin liiketoiminta-alueista suurin ja se edustaa 80 prosenttia konsernin ulkoisesta liikevaihdosta.

Finnairin reittiliikenteen palvelu perustuu sekä matkustavan asiakkaan että rahtiasiakkaan monipuoliseen palveluun. Finnairin oman reittiverkoston lisäksi yhteistyökumppaneiden tarjoamat palvelut **oneworld**-allianssissa ja sen ulkopuolella muodostavat maailmanlaajuisen verkoston, jonka piirissä asiakkaan lentokuljetustarpeisiin vastataan kokonaisvaltaisesti.

Reittiliikenteen harjoittaminen edellyttää monella tasolla tapahtuvaa verkostoitumista. Korkeatasoisen palvelun tuottaminen edellyttää luotettavia prosesseja ja pitkälle kehitettyjä järjestelmiä. Finnair on eurooppalaisten lentoyhtiöiden eliittiä toiminnan ja palvelun laadussa, vaikka toimintaympäristö on muuttunut kaiken aikaa haasteellisemmaksi. Samalla on kuitenkin taloudellisesta terveydestä pidetty huolta.

Finnair on useilla ulkoisilla mittareilla mitattuna säilyttänyt vuodesta toiseen paikkansa Euroopan luotettavimpana lentoyhtiönä. Asiakkaalle tärkeässä tulotäsmällisyydessä Finnair oli vuonna 2003 eurooppalaisessa vertailussa ensimmäisellä sijalla. Finnair on myös vähiten lentojaan peruuttava lentoyhtiö.

Reittiverkosto elää kysynnän mukaan

Vuoden 2003 suurimmat muutokset reittiverkostossa tapahtuivat Aasian-liikenteessä. Sars-epidemian keskellä Finnair sopeutti

tilapäisesti Aasian-liikennettään, mutta jo loppukesästä liikennettä lisättiin kysynnän palautuessa.

Kesäkuussa avattiin Osakan-reitti. Syyskuussa Finnair aloitti ensimmäisenä lentoyhtiönä Pohjois-Euroopan ja Shanghain välisen liikenteen. Finnairilla on tällä hetkellä yli 30 viikoittaista lentoa Aasian kohteisiin. Keväällä 2004 liikenteeseen tuleva kuudes MD-11-laajarunkokone mahdollistaa vuorotiheyden kasvattamisen nykyisiin kohteisiin.

Kysyntä Aasian-liikenteessä kasvoi vuonna 2003 toistakymmentä prosenttia sars-epidemian vuoksi tehdyistä tarjonnan voimakkaista leikkauksista huolimatta. Vuoden viimeisten kuukausien kasvu edellisvuoteen verrattuna oli lähes 40 prosenttia. Kaksi kolmasosaa Aasian-liikenteen matkustajista on aasialaisia, viidennes matkustajista tulee Skandinavian ja muun Euroopan kohteista. Vain kymmenen prosenttia Aasian-liikenteen kysynnästä perustuu Suomen markkinapaikkaan.

Reittiliikenne tarjoaa suorat yhteydet Helsingistä yli 30 kansainväliseen kohteeseen. Euroopan-reittiverkosto toimii hyvänä jatkeena Aasian-yhteyksille. Yhteistyökumppanit lisäävät sekä matka- että rahtikohteiden määrää Aasiassa ja Australiassa.

Finnairin matkustajamäärä jäi vuonna 2003 alle seitsemän miljoonan, kun se vielä vuosituhaten vaihteessa oli seitsemän ja puoli miljoonaa. Liikennesuorite henkilökilometreinä mitattuna on kuitenkin kasvanut, mikä kertoo tehtyjen lentomatkojen keskimääräisen pituuden kasvaneen.



Finnair tarjoaa yli 30 viikoittaista yhteyttä Aasian ja Euroopan metropolien välillä. Aasian kasvavat matkailumarkkinat ovat mukavan lentomatkan päässä Euroopasta.

Hintauudistus vastaus markkinoiden muutokseen

Maailmantalouden odotettua verkkaisempi kehitys on vaikuttanut hintatietoisuuden lisääntymiseen asiakaskunnassa. Kehitystä on vauhdittanut halpalentoyhtiöiden tulo markkinoille. Perinteisten kilpailijoiden reagointi uusiin haastajiin on heijastunut näiden hinnoittelurakenteisiin ja kiristänyt kilpailua.

Vastatakseen asiakkaiden tarpeisiin Finnair toteutti syksyllä 2003 kotimaan ja Euroopan lentolippujen suuren hintauudistuksen. Vanhasta sääntöihin perustuvasta hinnoittelusta siirryttiin lentokohtaiseen, kysynnän ja tarjonnan mukaiseen hinnoitteluun. Asiakas voi ostaa meno- ja paluulentonsa eri matkustusluokista. Myös matkan reititys on joustava. Uusi hinnoittelu on vaikuttanut myönteisesti Finnairin hintamielikuvaan ja kysyntään.

Liikematkustusluokan merkitys hinnoittelun perusteena väheni uuden hintajärjestelmän myötä. Valtaosalla Itä-Euroopan lentoja siirryttiin soveltamaan yhden luokan palvelua. Kyseessä ovat reitit, joilla on alhainen liikematkustusluokan kysyntä.

Samoihin aikoihin Finnair luopui matkatoimistojen myyntipalkkioista, jolloin lentomatkan hinnoittelu muuttui läpinäkyvämmäksi. Finnair otti käyttöön jo muutaman vuoden matkatoimistoissa käytössä olleet palvelumaksut. Matkatoimistojen myyntipalkkiot myös muilla päämarkkina-alueilla laskivat tai poistuivat kokonaan.

Uuden lentohinnoittelu- ja palvelumaksumallin avulla asiakkaat voivat aiempaa helpommin vaikuttaa omilla valinnoillaan matkansa hintaan ja saamaansa palveluun. Lentoyhtiöille muutos tuo merkittäviä kustannussäästöjä. Samalla matkatoimistojen tuotot perustuvat nyt tehtyyn työhön, ei laskevien lentolippuhintojen prosentuaalisiin myyntipalkkioihin.

Laatu säilynyt korkealla

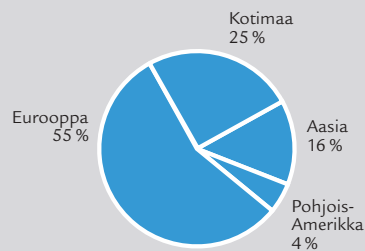
Tuottojen lasku lentoliikenteessä on johtanut myös tuotantokustannusten kriittiseen tarkasteluun. Kilpailukyyn varmistaminen on edellyttänyt toimia, joilla yksikkökustannuksia on saatu alennetuksi. Samalla kiinteiden kustannusten osuutta suhteessa muuttuviin kustannuksiin on laskettu.

Reittiliikenteen henkilöstörakennetta on muutettu vähentämällä hallinnollisissa tehtävissä toimivaa henkilöstöä, jolloin kysynnän määrään sidoksissa olevan työvoiman suhteellinen osuus on kasvanut. Operatiivisen henkilöstön käyttöä on tehostettu muun muassa uudella miehistönkäyttäjärjestelmällä.

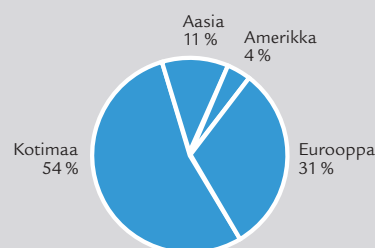
Palvelukonsepteja on kevennetty säästöjen aikaansaamiseksi. Säästötoimet on toteutettu siten, että niiden vaikutus matkustuskokemukseen on mahdollisimman vähäinen. Muutosten yhteydessä asiakaspalautetta on seurattu tiiviisti ja tehty sen mukaisia tarkistuksia ateria- ja muihin palveluihin. Toiminnan ja palvelun laadun eri mittareilla mitattuna Finnair kuuluu edelleen eurooppalaiseen parhaimmistoon.

Euroopan reittiverkoston laivastoa on määrätietoisesti uudistettu vuodesta 1999 lähtien. Airbus A320 -lentokoneperheen koneet ovat korvanneet DC-9-koneet. Vuoden 2003 loppuun mennessä Airbus-laivasto käsitti 25 konetta. Vuonna 2004 Airbus-koneita liittyy Finnairin laivastoon vielä neljä lisää.

REITTIKULJETUSTUOTTOJEN
LIIKENTEELLINEN JAKAUMA



REITTILIIKENTEEN
MATKUSTAJAMYYNIN JAKAUMA



Finnair on läpi vuosikymmenten tunnettu korkealuokkaisesta palvelusta. Vuonna 2003 Finnair oli jälleen Euroopan luotettavin ja täsmällisin lentoyhtiö.



Asiakkaat kehittyvien järjestelmien piirissä

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelman jäsenmäärä kasvoi vuonna 2003 yli 13 prosenttia ja ylitti 600 000 jäsenen rajan. Luottokorttiyhteistyö American Expressin kanssa päättyi syyskuussa ja vuoden 2004 alusta Finnair Plussan uutena luottokorttipartnerina toimii MasterCard. Kanta-asiakkuuksien hallintajärjestelmää uusitaan parhaillaan ja samalla erikoistarjoustun valikoima monipuolistuu ja niiden kohdentaminen tarkentuu.

Sähköisen lentolipun eli e-lipun käytön osuus kasvoi yli puolella vuoteen 2002 verrattuna. Kaikista Finnairin lennoille kirjoitetuista lipuista jo lähes joka toinen kirjoitetaan e-lippuna. Kotimaan lentolipuista e-lippujen osuus on yli 80 prosenttia. Sähköisen lentolipun käyttö lisääntyy nyt etupäässä ulkomaan liikenteessä ja lentoyhtiöiden välisessä e-lippuyhteistyössä.

Internetissä tapahtuva lentolippujen suoramyyni lähes kaksinkertaistui verrattuna vuoteen 2002. Internet-varausten osuus vuonna 2003 oli vajaat kymmenen prosenttia kaikista lennetyistä matkoista. Syksyllä toteutettu hintarakenteen uudistus vaikutti voimakkaasti internet-varausten määrän kasvuun loppuvuotta kohden. Käyttöön otettujen palvelumaksujen rakenne on sellainen, että asiakas voi valita itsepalvelun tai henkilökohdaisen palvelun välillä.

Uusia toimintamalleja tytäryhtiöillä

Kiihtyvään tahtiin muuttuvassa ympäristössä Finnair on hyödyntänyt omaehtoisesti eurooppalaista lentoliikenteen liberalisointikehitystä.

Skandinavian markkinoilla Finnair aloitti halpalentotoiminnan loppuvuodesta 2003. Marraskuussa hankittu 85 prosentin osake-enemmistö ruotsalaisesta Nordic Airlink -lentoyhtiöstä on osoittautunut erinomaiseksi ratkaisuksi kasvustrategiassa.

Nordic Airlink tarjoaa palveluja alhaisen kustannustason toimintamallilla huomattavasti edullisemmin kuin raskaalla kustannusrakenteella toimiva kilpailijansa. Uuden mallin mukainen yhtiö keskittyy Skandinaviassa niille reiteille, joilla on suurimmat matkustajavirrat ja vähäinen kilpailu.

Tukholman Arlandassa kotipesänsä pitävä Nordic Airlink tarjoaa hintatietoiselle matkustajalle seitsemällä MD-80-suihkukoneella hyvät yhteydet Osloon, Kööpenhaminaan, Göteborgiin ja Luulajaan. Tänä vuonna avataan uusia reittejä. Tiheä liikennöinti kaupunkien pääkentiltä tarjoaa erinomaisen vaihtoehdon yhtälailla liike- kuin vapaa-ajanmatkustuksellekin.

Keväällä 2002 liikennöinnin aloittanut virolainen Aero Airlines AS on toinen Finnairin lentoliikennettä harjoittavista tytäryhtiöistä. Aero Airlines on perustamisestaan lähtien



Finnairin rahtipalvelut ovat osa pohjoismaista korkeateknologian teollisuuden logistiikkaa. Tämän päivän silkkitie Pohjolan ja Aasian välillä kulkee Helsingin kautta.

liikennöinyt Tallinnan ja Helsingin välillä. Loppuvuodesta 2003 yhtiö laajensi toimintaansa Etelä-Suomen reiteille. Finnair pysyy näin hoitamaan kustannustehokkaammin lyhyitä potkuriliikenteen reittejään.

Aero Airlines liikennöi kahdella ATR-72-potkuriturbiinilenkoneella. Koneiden määrää kasvatetaan vuoden 2004 aikana. Baltian maiden liittyminen Euroopan Unioniin toukokuussa 2004 avaa uusia markkinoita Aero Airlinesille.

Jatkuvasti kehittyvä logistiikkaosaaja

Finnairin rahtiliiketoiminta eli Finnair Cargo Oy liitettiin osaksi Reittiliikenteen liiketoiminta-aluetta vuoden 2004 alusta. Valtaosa rahdista kulkee reittilentojen kyydissä, joten matkustaja- ja rahtiliikenteen yhdistäminen samaan liiketoiminta-alueeseen oli mielekästä. Finnair Cargo Oy aloitti vuoden 2003 uuden toimitusjohtajan Juha Kinnusen johdolla.

Rahtiliiketoiminta kärsii maailmanlaajuisesta ylikapasiteetista samalla, kun kysyntä on pysynyt alle vuoden 2000 tason. Irakin sodan vaikutukset jäivät rahdin osalta vähäisiksi. Sen sijaan erityisesti Aasian-liikenteessä sars-epidemian aiheuttamasta matkustajakadosta johtuneet reittiliikenteen tarjontaleikkaukset kavensivat merkittävällä tavalla myös rahtivolyyymejä.

Kesän ja syksyn avaukset Japanin Osakaan ja Shanghaihin Kiinassa lisäsivät rahtiliikennettä Aasian ja Euroopan välillä. Kuudes MD-11-laajarunkokone tuo rahdille lisäkapasiteettia vuoden 2004 aikana. Suunnitelmissa on laajentaa myös rahtikoneliikennettä Aasian suuntaan.

Rahtiliikenteen kannattavuutta Pohjois-Atlantin liikenteessä parannettiin irtisanomalla vanha sopimus rahtilennoista ulkopuolisen rahtilentoyhtiön kanssa. Näin poistunut tarjonta korvattiin laajemmalla yhteistyöllä Emirates-lentoyhtiön kanssa. Pohjois-Amerikan tarjonnan lisäksi strateginen yhteistyö koskee myös liikennettä Persianlahden alueelle ja Intiaan.

Saksaan ja Englantiin suuntautunut rahtikonetarjonta siirrettiin Wienin ja Helsingin väliseen liikenteeseen. Tämä vahvistaa Finnairin mahdollisuuksia tarjota Helsinki Gatewayn kautta hyvät yhteydet Itä-Euroopan- ja Aasian rahtimarkkinoiden välisissä. Johtuen Euroopan rahtimarkkinoiden painopisteen siirtymisestä Itä-Eurooppaan Finnairin rahtimyyntiin Euroopan-keskus siirrettiin Lontoosta Frankfurtiin.

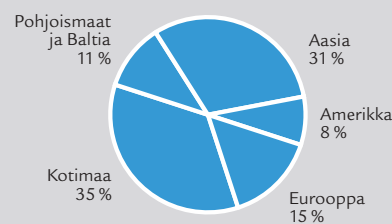
Rahtituottojen optimoimiseksi käynnistettiin matkustajaliikenteessä välttämättömäksi havaitun Revenue and Yield Management -järjestelmän käyttöönotto, jolla saadaan kysyntä ja tarjonta kohtaamaan markkinahinnalla.

Asiakkuuksien hallintaan otettiin Finnair Cargo Oy:ssä käyttöön uusi myyntityöjärjestelmä. Asiakaspalvelua parantava tietojärjestelmä otetaan käyttöön vuoden 2004 aikana. Uusi järjestelmä parantaa rahtilähetysten seurantaan koko logistiikkaketjun matkalta, ei pelkästään lentokuljetuksen osalta.

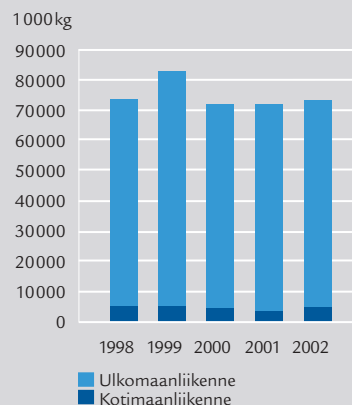


Tavaroiden ja postin kuljettaminen on ollut osa lentoyhtiön palvelua toiminnan alusta saakka.

RAHTITUOTOT 2003



RAHTIMÄÄRÄT



LOMALIIKENTEEN MARKKINAJOHTAJAT TARJOAVAT ELÄMYKSIÄ

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

Lentäen tehtävien lomamatkojen määrä pysyi vuonna 2003 lähes ennallaan. Viime vuodelle oli alun perin arvioitu lievää kasvua. Lomamatkustusmarkkinat laskivat kuitenkin yhden prosentin. Lentoliikenteen kysyntään muutoin rajusti vaikuttaneet Irakin sota ja sars eivät laskeneet lomamatkustusta merkittävästi, mutta lomakohteet sen sijaan vaihtuivat.

Aurinkomatkat

Viime vuonna Aurinkomatkat täytti 40 vuotta. Vuodesta 1963 saakka suomalainen matkanjärjestäjä on valmistanut suomalaisille matkailuelämyksiä aurinkorannikoille, kaukomaiden paratiiseihin yhtä lailla kuin laskettelurinteisiin Alpeille ja kaupunkilomille maailman metropoleihin. Tarjonnasta löytyy myös matkoja, jotka liittyvät useimmiten erilaisiin harrastuksiin.

Irakin tilanteen kiristyminen ja sodan puhkeaminen alkuvuodesta 2003 vähensivät lomamatkustuksen kysyntää itäisen

Välimeren maissa. Turkkiin, Kreikkaan ja Kyprokseen sekä Lähi-idän arabimaihin suunniteltuja matkoja peruttiin ja matkakohdetta vaihdettiin turvallisempaan pidettyihin maihin.

Sars-epidemian puhkeaminen keväällä Kiinassa ja eräissä muissa Aasian maissa vähensi Kiinaan ja Vietnamiin suuntautuvien lomamatkojen kysyntää. Myös Thaimaan-matkojen kauppa hiljeni jonkin verran, vaikka maassa ei tautia tavattukaan.

Kesäisin aurinkolomien menekki on osin riippuvainen kotimaan säätilasta. Sateinen ja viileä alkukesä Suomessa innosti lomaviettäjiä selailemaan matkaesitteitä ja varmistamaan lämpimät lomasääät Aurinkomatkojen kohteissa. Kesän parantunut kysyntätilanne paikkasi sopivasti tavanomaista alhaisempaa ennakkokysyntää.

Aurinkomatkojen liikevaihto kasvoi pari prosenttia 195 miljoonaan euroon. Aurinkomatoilla on sekä asiakasmäärällä että tuotoilla mitattuna hallussaan markkinajohtajuus yli 35 prosentin markkinaosuudellaan. Viime vuonna vajaan 300 000 lomailijaa matkusti Aurinkomatkojen oranssi tarra matkalaukussaan.

Valmismatkoja esitellään ja myydään yhä enemmän sähköisen kaupan kanavia pitkin. Kaikista Aurinkomatkojen lomista myydään internetin kautta noin kymmenen prosenttia, mikä on yli kaksinkertainen määrä edellisvuoteen verrattuna.



Suomalainen on tottunut lomailemaan ulkomailla. Tutuiksi tulleet Välimeren ja Kanarian-saarten kohteet vaihtuvat yhä useammin eksoottisiin Aasian ja Etelä-Amerikan kohteisiin.

Finnair Lomalennot

Finnair Lomalennot on edelleen lomamatkustukseen liittyvissä lennoissa vahva markkinajohtaja Suomessa. Finnairin lomalentopalveluita on käyttänyt valtaosa suomalaisista matkanjärjestäjistä.

Viime vuonna Finnairin lomalennoilla tehtiin runsaat 600 000 edestakaista matkaa yli 60 kohteeseen, uusina kohteina Sri Lankan Colombo ja Brasilian Natal. Brasilian-matkojen kysyntä kaksinkertaistui edellisvuodesta. Lomalentojen tarjonta ja käyttöaste pysyivät lähes edellisvuotisella tasolla.

Matkustajien kuljettamiseen Finnair Lomalennot käyttää pääosin 227-paikkaista Boeing B757 -lentokonetta. Finnair Lomalentojen laivastossa on seitsemän B757-konetta. Tämän konetyypin laivastoista Finnairin lomalentolaivaston keskimääräinen käyttöaste on lentotunneissa mitattuna maailman korkein.

Kesäkuukausina Finnair Lomalentojen lentokoneista kaksi oli lentäjiineen vuokrattuina englantilaisen lomalentoliikennöijän palvelukseen. Koneilla lennettiin Välimeren lomakohteisiin.

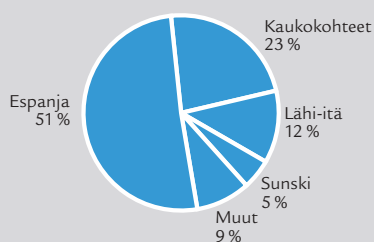


Aurinkomatkat on toteuttanut neljä vuosikymmentä suomalaisia unelmia.

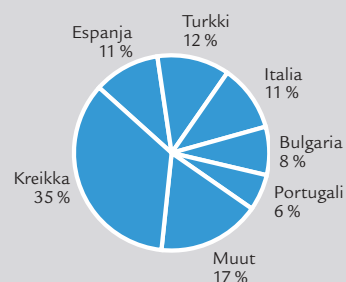
Yhtä kauan on Finnair kuljettanut lomamatkalaisia elämysten äärelle.



AURINKOMATKOJEN
TUOTANNON JAKAUMA
Talvikausi 2003/2004



AURINKOMATKOJEN
TUOTANNON JAKAUMA
Kesäkausi 2003



TUKIPALVELUT VARMISTAVAT LAATUA

Lentotoimintapalveluihin kuuluvat maapalveluja tarjoava Finnair Ground Handling, aterioita lennoille valmistava ja myyntitoimintaa harjoittava Finnair Catering sekä lentokoneiden huoltopalveluja tuottava Finnair Tekniikka. Nämä lentotoiminnan kannalta keskeiset tukitoiminnot ovat osa Finnairin tunnettua ja luotettua laatua.

Myös Finnair-konsernin kiinteistöjen hallinnoinnista vastaava ja toimitilapalveluja tuottava Finnair Facilities Management Oy kuuluu vuoden 2004 alusta Lentotoimintapalvelut-liiketoiminta-alueeseen.

Maapalvelut

Finnair Ground Handling (FGH) huolehtii Finnairin matkustajapalveluista sekä matkatavaroiden, rahdin ja postin kuormauksesta lentokoneiden lähdön ja saapumisen yhteydessä kaikilla Suomen lentoasemilla, joko itse tai yhteistyökumppaneiden avulla.

FGH hoitaa alansa markkinajohtajana Suomessa Finnairin sekä lähes kahdenkymmenen muun lentoyhtiön maapalveluita. Yksikön 900 työntekijän sekä kymmenen yrittäjäkumppanin palveluksessa olevan 200 henkilön voimin huolitaan vuosittain 100 000 lentoa ja kahdeksan miljoonaa matkustajaa matkatavaroineen.

Palvelujen kysyntä vaihtelee voimakkaasti matkustajamäärien mukaan eri vuodenaikoina, eri viikonpäivinä sekä yksittäisen vuorokauden eri aikoina. Helsinki-Vantaan palvelutuotannossa henkilökunnan moniosaamista laajennettiin. Tämä mahdollistaa henkilökunnan tehokkaamman toiminnan lentoaseman eri työpisteiden välillä.

FGH laajensi Tukholman Arlandan toimintojaan, kun sen tytäryhtiö FinnHandling AB aloitti maapalvelujen tuottamisen kesäkuussa. Täysin uusi palvelutuotantomalli takaa joustavan ja muutoksiin nopeasti mukautuvan tuotannon lentoliikenteeseen keskittyvän, henkilöstövuokrauspalveluita tarjoavan kumppanuusyrityksen kanssa.

Kotimaan asemien maapalvelujen ulkoistamista jatkettiin. Yrittäjäyhteistyö laajeni viidellä asemalla lisäten määrän kahdeentoista. Oma tuotantoa toteutetaan viidellä asemalla.

Liikevaihto on kasvanut ja kannattavuus on parantanut. Henkilöstömäärä vähentyi vuoden aikana noin 15 prosenttia.

Finnair Ground Handling on tarkoitus järjestää omaksi tytäryhtiökseen Finnair Oyj:n 100-prosenttiseen omistukseen alkaen 1.5.2004. Samalla kesäkuusta 2003 liiketoimintayksikön alaisuudessa Tukholman Arlandassa toiminut Finnair Oyj:n tytäryhtiö FinnHandling AB siirtyy uuden yhtiön tytäryhtiöksi.

Cateringtoiminta

Liiketoiminta muodostuu Finnair Catering Oy:stä ja sen tytäryhtiöstä Finncatering Oy:stä. Finnair Catering vastaa cateringpalvelujen logistiikasta, osin ateriavalmistuksesta sekä lentoasemilla ja lennon aikana tapahtuvasta myynnistä. Finncatering valmistaa aterioita lomalentoille ja Euroopan-liikenteen turistiluokkaan sekä toimittaa cateringtuotteita elintarvikemyymälöihin.

Muutokset asiakaslentoyhtiöiden toiminnassa ovat vaikuttaneet myös Finnair Cateringin toimintaan. Työnjakoa aikaisemmin lähinnä lomalentoliikenteeseen toimittaneen tytäryhtiön Finncatering Oy:n ja Finnair Catering Oy:n välillä on muutettu siten, että Finnair Catering Oy:n toiminnassa logistiikan merkitys on aiempaa korostuneempi suhteessa varsinaiseen aterioiden valmistukseen.

Finnair Catering Oy on maailman johtavia cateringyrityksiä ympäristöasioissa. Nopeat muutokset toimintaympäristössä asettavat kuitenkin uusia haasteita Finnair Catering Oy:n ympäristöhallintajärjestelmälle. Tuotettujen palveluiden ympäristövaikutuksia seurataan järjestelmällisesti ja toiminnassa tapahtuvien muutosten yhteydessä arvioidaan niiden ympäristövaikutukset.

Finnair Catering Oy:ssä ja Finncatering Oy:ssä on Finnair-konsernin toiminnantehostamisohjelman mukaisesti toteutettu sekä tuotannon sopeutusta että prosessien tarkistusta lisätehokkuuden aikaansaamiseksi. Finnair Catering Oy:ssä on vajaat 700 työntekijää ja Finncateringissä 170 työntekijää.

Tekniset palvelut

Finnair Tekniikka tarjoaa korkealaatuista teknistä palvelua ensisijaisesti Finnairille, mutta myös muille lentoyhtiöille, joista suurin asiakas on Lufthansa Cargo. Toinen Finnair Tekniikan asiakas ranskalainen AirLib-lentoyhtiö ajautui viime vuonna konkurssiin. Tästä vapautunut kapasiteetti hyödynnettiin säästötoimien toteuttamiseen.

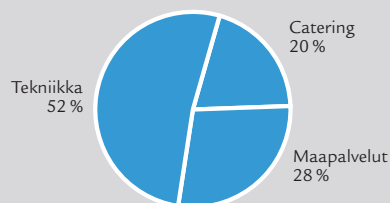
Tekniikan palvelutarjonta vaihtelee täyden palvelun huolto- ja korjaustoiminnasta yksittäisiin korjauksiin. Vuoden 2003 aikana tehtiin vuonna 1999 käyttöönotettuihin Airbus A320-sarjan lentokoneisiin ensimmäiset perushuollot, jotka lentokoneille tehdään muutaman vuoden välein.

Finnair Tekniikan moottorikorjaamo suoritti ensimmäiset peruskorjaukset myös Airbus-koneissa käytettäviin, ympäristöystävällisyydestään tunnettuihin CFM-moottoreihin. Pisimpään Finnairin lomaliikenteessä käytössä olleet Boeing B757-laivaston koneyksilöt läpikävivät ensimmäiset perushuoltonsa.

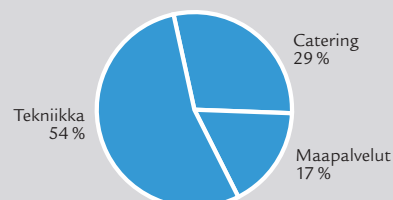
Osana prosessien ja järjestelmien kehittämistä Finnair Tekniikassa on toteutettu hanketta, jolla korvataan useita toiminnanohjaus ja -hankintajärjestelmiä.

Rakennejärjestelyt etenivät, kun Finnair Reittiliikenteeseen luotiin Tekniset palvelut -yksikkö, joka tulee vastaamaan lentokoneiden huoltotoiminnan ostamisesta ja -kustannusten optimoinnista. Toiminnan suunnittelua ja kuvausta on tehty vuoden 2003 syksystä alkaen. Järjestely astuu voimaan vuoden 2004 toisen neljänneksen aikana.

LENTOTOIMINTAPALVELUJEN
HENKILÖSTÖJAKAUMA



LENTOTOIMINTAPALVELUJEN
LIIKEVAIHDON JAKAUMA



MATKATOIMISTOJEN ANSAINTAMALLI UUSIKSI

Matkapalvelut tuottaa matkajärjestelyihin ja matkustuksen hallintaan liittyviä palveluja liiketoimintayksikköön kuuluvien Matkatoimisto Areal ja Suomen Matkatoimiston kautta sekä matkailun varausjärjestelmäpalveluja Amadeus Finlandin kautta. Viron suurin matkatoimistoketju Estravel on Suomen Matkatoimiston tytäryhtiö. Suomessa Mikkelin Matkatoimisto on Matkatoimisto Areal tytäryhtiö.

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

Molemmissa konsernin matkatoimistoissa on toimintoja viime aikoina kehitetty matkatoimistojen muuttuvan roolin mukaisesti. Kysynnän heikkenemisen vuoksi viime vuonna toteutettiin myös Finnairin matkatoimistoissa lomautuksia sekä rakennemuutoksen vaatimia henkilöstövähennyksiä.

Painopiste osaamisen myymisessä

Matkatoimistoalalla on ollut käynnissä murros jo muutaman vuoden. Lentoyhtiöt ovat hakeneet säästöjä pienentämällä matkatoimistoille maksamia myyntipalkkioita. Finnair luopui myyntipalkkioiden maksamisesta viime vuoden syyskuussa ja siirtyi lentolippujen hinnoittelussa nettihinnoitteluun.

Uudessa mallissa matkatoimisto hinnoittelee palvelunsa ja asiakas voi helpommin vertailla eri matkatoimistojen palvelujen hinta-laatu -suhdetta. Matkatoimistojen ansaintamallin painopiste on siirtynyt myyntipalkkioista asiakkailta perittäviin palvelumaksuihin. Nykyisessä mallissa matkatoimistot myyvät osaamistaan, jonka merkitys kilpailutekijänä korostuu.

Liikematkustuksen saralla matkatoimistot ovat panostaneet yritysten matkanhallinnan palvelujen kehittämiseen ja tarjoamiseen. Oikein toteutetulla matkanhallinnalla yritykset voivat saada aikaan merkittäviä kustannussäästöjä matkustuksessaan. Vapaa-ajan matkustuksen alueella painopiste on siirtynyt yksinkertaisten matkojen välitystoiminnasta yksilöityihin matkajärjestelyihin.

Yritysten hintatietoisuus sekä pyrkimys säästää matkakustannuksissaan on asettanut matkatoimiston ja yritysasiakkaiden välisen suhteen uuteen tarkasteluun. Matkustus nähdään yrityksissä yhtenä tuotannontekijänä, jonka optimointi on välttämätöntä kustannustehokkuuden aikaansaamiseksi. Yritys voi ulkoistaa matkanhallintaansa hyvinkin pitkälle, jolloin yrityksen ja matkatoimiston suhde perustuu kumppanuuteen, josta molemmat osapuolet hyötyvät.

Sähköiset palvelut muuttavat kanavia

Merkittävän muutoksen matkatoimistojen roolissa on tuonut myös viime vuosina nopeasti kehittyneet matkailualan sähköisen kaupan palvelut. Yksinkertaisimpien matkavarausten teko on siirtynyt enenevässä määrin kuluttajan itsensä tekemäksi.

Lentoyhtiöt myyvät lentolippujaan suoraan kuluttajille, mutta myös monet matkatoimistot ovat kehittäneet omia internet-palvelujaan palvelukseksi asiakkaitaan. Yritysasiakkaiden tarpeisiin Finnair-konsernin matkatoimistot ovat luoneet suunnattuja extranet-palveluja, jotka liittyvät asiakasyrityksen matkustuksen kokonaishallintaan. Sähköinen lentolippu on

edesauttanut itsepalvelun yleistymistä kuluttajakaupassa ja virtaviivaistanut prosesseja yritysmatkustuksessa.

Järjestelmät helpottavat prosessia

Rakennemuutosten seurauksena matkatoimistoissa on meneillään useita hankkeita prosessien tehostamiseksi. Finnair-konserniin kuuluva Amadeus Finland on matkatoimistojen järjestelmätoimittajana ja -integraattorina mukana työskentelyssä.

Työtä tehdään matkatoimistoissa entistä vähemmän henkilöresurssein, jolloin toimintoja ja tiedonhankintaa halutaan automatisoida. Matkatoimistojen käytössä olevat integroidut toiminnanohjaus- ja varausjärjestelmät sekä yhteydet asiakkaiden käyttämiin sähköisiin palveluihin auttavat prosessin hallinnassa.

Amadeuksen keskitetty lipunkirjoitusjärjestelmä korvaa vuosikymmeniä käytössä olleen, Finnairin kehittämän Finnres-lipunkirjoitusjärjestelmän. Amadeuksen järjestelmän käyttöönoton myötä kotimaan ja kansainvälisten lentolippujen tuottaminen yhtenäistyy. Amadeus toimittaa juna- ja laivaliikenteeseen Suomen markkinoille sovitettua Amanda-järjestelmän. Lipunkirjoitusjärjestelmän ulkoistaminen Amadeukselle on osa Finnairin ja Amadeuksen yhteistyösopimusta, joka tuo useiden miljoonien eurojen säästöt Finnairille.



SUOMEN MATKATOIMISTO

AIRIA



Travel
Services

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

Liiketoimintamahdollisuuksien hyödyntämiseksi Finnair-konsernin riskinotto- ja riskinkantokykyä hyödynnetään riskien harkitulla ja hallitulla ottamisella. Lentoturvallisuusasioissa ei oteta riskejä. Riskienhallinta ja turvallisuusajattelu on sisäänrakennettu Finnairin toimintatapoihin ja -kulttuuriin sekä johtamis- ja valvontakäytäntöihin.

Finnairissa riskien toteutumista pyritään ennakkoimaan. Konsernin riskienhallintatoimintaan kuuluvat riskien tunnistaminen ja analysointi. Tältä pohjalta riskienhallintakeinoja hyödynnetään monipuolisesti huomioiden riskienhallinnasta aiheutuvien kustannusten optimointi. Hallintakeinoina käytetään riskien välttämistä ja poistamista, riskien todennäköisyyden ja vaikutusten pienentämistä, riskien jakamista ja siirtämistä. Tiettyjen riskien toteutumisen varalta luodaan tehokas erityistilannejohtovalmius.

Hallitus ja pääjohtaja vastaavat konsernin riskienhallintastrategiasta ja -periaatteista sekä strategisten tavoitteiden saavuttamista uhkaavien riskien hallinnasta. Finanssiriskien hallinnasta vastaa konsernin talous- ja rahoitusjohtaja, vahinkoriskien hallinnasta henkilöstö- ja hallintojohtaja.

Lentoturvallisuuteen kohdistuvien uhkien hallinnasta vastaa erikseen nimetty, viranomaisen hyväksymä vastuuhenkilöorganisaatio. Riskienhallinnan tasoa sekä periaatteiden kehittämistä ja käytäntöön soveltamista konsernitasolla ohjaa riskienhallinnan ohjausryhmä ja valvoo sisäinen ja ulkoinen tarkastus.

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

Toimintaympäristöön liittyvä riski

Henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen kysyntään vaikuttavat kotimainen ja kansainvälinen taloudellinen ja poliittinen tilanne. Nykyinen kehitys osoittaa selvästi, että kilpailukyky lentoliikennesektorilla on riippuvainen siitä, kuinka joustavasti yhtiö kykenee reagoimaan ja sopeutumaan kysynnän muutoksiin ja muuttuneeseen kilpailuympäristöön.

Kriittinen tekijä toiminnan joustavuudelle tulevaisuudessa on kiinteiden kustannusten sopeuttaminen muuttuneisiin kysynnän vaihteluihin. Myös yhtiön nopea reagointikyky kapasiteetin, reittien ja kustannusten sopeuttamiseksi muuttunutta kysyntää ja taloudellista tilannetta vastaavaksi on oleellinen tekijä yhtiön kannattavuuden ylläpitämiseksi.

Finnairissa kiinteiden kulujen pysyvää sopeutusta toteutetaan keväällä 2003 aloitetulla toiminnan tehostamisohjelmalla. Ohjelman tavoitteena on toteuttaa yhteensä 160 miljoonan euron säästöt ja leikata vuoteen 2005 mennessä yhtiön yksikkökustannuksia 15 prosenttia vuoden 2002 tasosta.

Kotimaisen ja kansainvälisen taloudellisten ja poliittisten tilanteiden vaikutukset näkyvät viipymättä kysynnän vaihteluina. Taloudellinen taantuma, syyskuun 11. päivän tapahtumat vuonna 2001, sars-epidemia, Irakin sota viime vuonna sekä terrorismin vaikutukset ovat heikentäneet yhtiön kykyä saavuttaa tavoitteena olleita volyymejä ja tuottoja.

Epidemiat vaativat varautumista

Finnairissa maailman epidemiatilanteen kehittymistä seurataan jatkuvasti ja aktiivisesti. Tarttuviin tauteihin liittyviä muutoksia ja niistä seuraavia asiakaskäyttäytymisen muutoksia pyritään ennakkoimaan ja merkittäviin muutoksiin reagoimaan nopeasti.

Epidemioihin varautuminen on osa Finnairin kriisinhallinnan suunnittelua. Varautuminen sisältää tilanteen jatkuvan tarkkailun ja

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

Sars-epidemian ja Irakin sodan vaikutuksesta tehtiin reittiliikenteen ja lomaliikenteen tarjontaan ja reitteihin uudelleenjärjestelyjä laadittujen ennakosuunnitelmien mukaisesti. Poikkeuksellisista tapahtumista johtuen kohonneet vakuutusmaksut ovat kasvattaneet yhtiön kustannuksia.

Finnair puolustaa liikenneoikeuksiaan

Euroopan Unionin alueella kotipaikkaansa pitävä lentoyhtiö voi liikennöidä vapaasti koko laajentuvan Unionin alueella. Euroopan ulkopuolisten maiden ja Suomen väliset liikennesopimukset Suomi on muiden Euroopan maiden tapaan neuvotellut tähän asti kahdenkeskisesti. Tulevaisuudessa Euroopan Unionin tasolla tapahtuva sääntely muuttaa Unioniin kuuluvien ja sen ulkopuolisten maiden väliset ilmaissopimukset neuvoteltaviksi Euroopan komission alaisuudessa. Jo tehdyt kahdenväliset liikennesopimukset jäävät voimaan myös uudessa tilanteessa.

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

Yhtiön toiminta on altista lainsäädännöllisille muutoksille, sääntelyille, lentokenttämaksujen ja verojen vaihteluille kansallisella ja kansainvälisellä tasolla. Mahdollisia muutoksia seurataan aktiivisesti yhtiön toimesta ja niihin pyritään vaikuttamaan toimialan yhteistyöjärjestöjen kuten kansainvälisen 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 muuttuneesta markkinatilanteesta. Lentoyhtiöt laskevat hintojaan kasvattaakseen volyymejä, saavuttaakseen riittävän kassavirran sekä ylläpitääkseen markkinaosuuksiaan.

Finnair on vastannut menestyksellisesti näihin haasteisiin uudistamalla hinnoittelurakennettaan sekä alentamalla pysyvästi kustannusrakennettaan. Kotimaan, Skandinavian ja Euroopan lentojen hinnoittelussa on siirrytty kysynnän ja tarjonnan ohjauksen määrittelemään lentovuorokohtaiseen hinnoitteluun. Finnairin vahvuutena ovat palvelun laatu, kattava reittiverkosto osana oneworld-allianssia sekä strategisten kumppaneiden kanssa saavutetut yhteistyön edut.

Yhden prosenttiyksikön muutos reittiliikenteen keskimääräisessä hintatasossa tai yksikkötuotossa vaikuttaa konsernin liikevoittoon noin 10 miljoonaa euroa. Vastaavasti yhden prosenttiyksikön muutos reittiliikenteen käyttöasteessa vaikuttaa konsernin liikevoittoon myös noin 10 miljoonaa euroa.

Kannattavuuden parantamiseksi Helsingin ja Tallinnan välisessä liikenteessä samoin kuin Suomen sisäisillä reiteillä emoyhtiön ja Aero Airlinesin välillä on tehty työnjakoa. Ostamalla osake-enemmistön ruotsalaisesta Nordic Airlinistä yhtiö pyrkii laajentamaan toimintaansa Skandinaviassa. Nordic Airlinistä kehitetään Pohjoismaiden johtavaa halpalentoyhtiötä.

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

Lentotoiminnan luotettavuus

Luotettavuus on olennainen edellytys menestykselle toiminnalla lentoliikenteessä. Lentoliikennetoiminta on kuitenkin altista erilaisille

häiriötekijöille, kuten viivästymiset, poikkeukselliset sääolot ja lakot. Lentoliikenteen viivästymiset vaikuttavat toiminnan ja palvelun laatuun ja lisäävät kustannuksia. Finnairissa panostetaan jatkuvasti operatiivisen toiminnan kokonaislaatuun ja oikea-aikaisuuteen.

Olennessa osa on Operations Control -osasto, joka koordinoi kaikkia lentotoimintaan liittyviä päätöksiä. Toiminnan edelleen tehostamiseksi aloitti loppuvuonna 2003 toimintansa Network Control Center (NCC) osana Operations Control-osastoa. NCC:n 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. Finnair oli vuonna 2003 Euroopan täsmällisin lentoyhtiö.

Tietotekniikkariski

Tietojärjestelmäratkaisujen ja -ympäristön kehitystyö vaatii jatkuvaa panostusta. Tietoteknisen ympäristön kompleksisuus, tehottomuus, haavoittuvuus sekä nopeasti leviävät haaitaohjelmat muodostavat riskitekijän nopeasti muuttuvassa teknologisessa ympäristössä. Näillä tekijöillä on suoranainen vaikutus tietotekniikkakustannuksiin.

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

Tarkoin valittujen ulkopuolisten sopimuskumppaneiden valinta tietoteknisissä ratkaisuissa vähentää osaltaan teknologiariskiä. Teknologiaosaamista on tuotu konsernin käyttöön myös Finnairin ja IBM:n yhteistyöryhmän AEROSYSTEMS:n avulla.

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

Vahinkoriski

Vahinkoriskit jaotellaan kahteen pääluokkaan: lentoturvallisuutta uhkaavat riskit ja yritysturvallisuutta uhkaavat riskit. Vahinkoriskienhallintatyötä koordinoivat lento- ja yritysturvallisuusosastot. Finnairissa vahinkoriskien hallinnan painopiste on ollut lento-, henkilö- ja tietoturvallisuutta uhkaavien riskien hallinnassa. Muita vahinkoriskien osa-alueita ovat omaisuus-, ympäristö-, tuote- ja vastuu- ja keskeytysriskit.

Viime vuosien poikkeuksellisista tapahtumista johtuen ovat huomioarvoisiksi asioiksi nousseet kansainväliset turvallisuusnormit, tiukentunut lainsäädäntö ja turvamaääräykset, joilla on ollut vaikutusta kustannuksiin. Erittäin tuntuva vaikutus on ollut kohonneilla lentovakuutuskustannuksilla.

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

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

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

Rahoitusriskien hallinta on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle, joka koordinoi toimintaa konsernissa sekä tarjoaa erilaisia sisäisen pankin palveluja kuten konsernitilit ja netotuspalvelut. Rahoitusriskien hallinta perustuu hallituksen hyväksymään riskienhallintapolitiikkaan, joka suojaustoimintojen ohella sallii rajoitettujen valuutta- ja korkopo-

sitioiden ottamisen määrättyjen riskirajojen puitteissa. Yhtiö käyttää valuutta-, korko- ja petrolipositioiden hallinnoimisessa eri suojausinstrumentteja kuten termiinejä, swappeja ja optioita.

Valuutariski

Konsernin politiikkana on eliminoida tunnistettu valuuttayli- tai -alijäämien aiheuttama kurssiriski. Riskin alaiseen valuutta-asemaan sisällytetään saamisten ja velkojen sekä muiden kaupallisten sitoumusten lisäksi pääsääntöisesti seuraavan 6-12 kuukauden arvioidut valuuttamääräiset kassavirrat.

Tilikauden 2003 päättyessä valtaosa konsernin korollisista veloista oli Yhdysvaltain dollareissa ja euroissa. Lainojen kurssiriski on lähes täysin katettu. Konsernin liikevaihdesta noin 75 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat ovat Yhdysvaltain dollari, Englannin punta, Japanin jeni ja Ruotsin kruunu.

Euroalueen ulkopuolisten valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 30 prosenttia.

Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on yli puolet kaikista valuuttamääräisistä operatiivisista kuluista. Tämän lisäksi lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuu pääosin Yhdysvaltain dollareina.

Selkeästi suurin valuuttakurssiriski Finnairille aiheutuu dollarista. Operatiivisia merkittäviä dollarikuluja ovat lentokoneiden leasemaksut ja polttoainekulut. Dollaririskiä pienentävät myyntitulot dollareissa ja dollarin kanssa vahvasti korreloivissa aasialaisissa valuutoissa. Ilman suojaustoimintaa, vuositasolla dollarin yhden prosentin heikentyminen vaikuttaa positiivisesti tulokseen 2,0-2,5 miljoonaa euroa.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Lentotoiminnassa käytettävän polttoaineen hintariskin hallinta perustuu hallituksen hyväksymään riskienhallintapolitiikkaan. Hintariskeiltä suojautumiseen käytetään eri suojautumisinstrumentteja kuten termiinejä ja optioita. Suojausjanne on pääosin alle 12 kuukautta. Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut polttoaineostoistaan 37 prosenttia vuoden 2004 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta.

Tilivuonna 2003 lentotoiminnan polttoaineiden osuus konsernin liiketoiminnan kuluista oli 9,7 prosenttia. Polttoainekustannukset ovat riippuvaisia öljymarkkinoiden ja Yhdysvaltain dollarin muutoksista. Ilman suojaustoimintaa, vuositasolla lentopetrolin maailmanmarkkinahinnan kymmenen prosentin nousu lisää petrolikulua 13-14 miljoonaa euroa.

Korkoriski

Korkoriskien hallitsemiseksi konsernin lainat ja sijoitukset on hajautettu vaihtuva- ja kiinteäkorkoisii instrumentteihin, kuitenkin niin, että pääosa konsernin korollisista lainoista on kiinteäkorkoisia. Tilikauden 2003 päättyessä konsernin korollisten lainojen kesikorko oli 3,42 prosenttia. Finnair sijoittaa valtaosan kassavaroistaan rahamarkkinoille alle 12 kuukaudeksi.

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 varat olivat tilikauden 2003 päättyessä 294,3 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä oli lisäksi tilinpäätöshetkellä käyttämättä USD 250 miljoonan sitova luottolimiitti ja kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 100 miljoonaa euroa.

HALLINTOPERIAATTEET

Konsernirakenne

Finnair-konsernin emoyhtiö on Finnair Oyj, jolla on 21 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 ja Finnair Facilities Management Oy. Finnair-konserniin kuuluvat lentoyhtiöt ovat emoyhtiön lisäksi Aero Airlines AS ja ruotsalainen Nordic East Airlin AB. Finnair-konsernin 19 liiketoimintayksikköä ja tytäryhtiötä jäsenyivät neljäksi liiketoiminta-alueeksi: Reittiliikenne, Lomaliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut.

Yhtiökokous ja äänivallan käyttö yhtiökokouksessa

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

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

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

Hallitus

Finnair Oyj:n hallituneuvosto lakkautettiin yhtiökokouksen päätöksellä 9.4.2003. Hallituneuvoston tehtävät siirrettiin yhtiön hallitukselle ja hallituksen valinta yhtiökokoukselle. Hallituneuvosto piti vuoden 2003 aikana yhden kokouksen. Hallituneuvoston jäsenille maksettiin vuonna 2003 palkkioita ja kokouspalkkioita yhteensä 14 720 euroa.

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 9.4.2003 hallituksen puheenjohtajaksi ministeri Christoffer Taxellin sekä jäseniksi ylijohtaja Samuli Haapasalon, varatoimitusjohtaja Markku Hyvärisen, varatoimitusjohtaja Kari Jordanin, johtaja Helena Terhon ja toimitusjohtaja Kaisa Vikkulan. Hallituksen jäsen, valtiosihteeri Antti Satuli kuoli sairauskohtaukseen huhtikuun 17. päivänä. Hallituksen toimikausi päättyi 7.4.2004 pidettävän yhtiökokouksen päättyessä.

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 johtoryhmän jäsenet ja päättää heidän työsuhde-ehtoistaan ottaen huomioon yhtiön hallintoperiaatteiden mukaiset henkilöstöstrategian suuntaviivat ja palkitsemisjärjestelmän. Hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpito, budjetin seurantarjestelmä, sisäinen tarkastus

ja riskienhallinta on järjestetty yhtiön hallintoperiaatteiden mukaisesti.

Hallitus myös vastaa siitä, että hallintoperiaatteisiin kirjattu avoimuus ja oikeellisuus toteutuvat yhtiön tilinpäätöksestä annettavassa 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 oikeutetun henkilön kanssa. Yhtiön prokuroista päättää hallitus.

Hallitus kokoontuu vuoden aikana keskimäärin 8-10 kertaa. Vuonna 2003 hallitus kokoontui kymmenen kertaa. Hallituksen jäsenten keskimääräinen osallistuminen kokouksiin oli 89 prosenttia.

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 toimintatapaansa säännöllisesti.

Valiokunnat

Hallitus on keskuudestaan valinnut palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan. Valiokuntaan kuuluvat hallituksen puheenjohtaja Christoffer Taxell sekä hallituksen jäsenet Samuli Haapasalo ja Kari Jordan. Esittelijänä toimii pääjohtaja Keijo Suila. Vuonna 2003 valiokunta kokoontui kaksi kertaa.

Palkkiot ja muut etuisuudet

Yhtiökokouksen päättämät kuukausi- ja kokouspalkkiot hallituksen jäsenille olivat vuonna 2003:

- puheenjohtajan kuukausipalkkio 2 600 euroa/kk
- jäsenen kuukausipalkkio 1 200 euroa/kk
- kokouspalkkio 200 euroa/kokous/henkilö

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

Finnair Oyj:n hallituksen jäsenille maksettiin vuodelta 2003 kuukausi- ja kokouspalkkioita yhteensä 84 200 euroa.

Toimitusjohtaja ja toimitusjohtajan sijainen

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

Pääjohtaja Keijo Suilalle maksettiin vuonna 2003 palkkaa, palkkioita ja luontaisetuja yhteensä 560 104 euroa. Toimitusjohtajan sijaiselle Henrik Arlelle maksettiin palkkaa, palkkioita ja luontaisetuja yhteensä 215 856 euroa.

Toimitusjohtajalla ja toimitusjohtajan sijaisella on oikeus siirtyä eläkkeelle 60 vuoden ikäisenä. Täysimääräinen eläke on 60 prosenttia eläkepalkasta. Toimitusjohtajan ja toimitusjohtajan sijaisen palvelussuhteessa noudatettava irtisanomisaika on 6 kuukautta ja heille irtisanomisan palkan lisäksi maksettava

erokorvaus vastaa 12 kuukauden palkkaa, mikäli työsuhde päätetään heistä riippumattomasta syystä.

Konsernijohtoryhmä

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

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

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

Finnair Oyj:n johtokunta

Finnair Oyj:n johtokuntaan kuuluvat konsernijohtoryhmän jäsenet sekä henkilöstön edustajat.

Tytäryhtiöhallinto

Merkittävimpien tytäryhtiöiden hallitusten jäsenet valitaan Finnair-konsernin johtoon kuuluvista henkilöistä. 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 2003 varsinainen yhtiökokous valitsi yhtiölle kaksi varsinaista tilintarkastajaa, KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy:n ja HTM Erkki Mäki-Rannan. Finnair-konsernin tytäryhtiöiden tilintarkastajina toimivat pääosin PricewaterhouseCoopers-tilintarkastusyhteisöt tai näiden palveluksessa olevat tilintarkastajat.

Tilintarkastajille vuonna 2003 maksetut tilintarkastuspalkkiot olivat 151 800 euroa. Tilintarkastukseen liittymättömiä palveluja (vero ja IFRS-neuvontapalveluja) Finnair Oyj osti tilintarkastajilta 84 982 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 täyttämisestä.

Sisäisen tarkastustoiminnan avulla varmennetaan liiketapahtumien paikkaansa pitävyys, 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 toteutumista seurataan koko konsernin kattavalla raportoinnilla. Raportointi sisältää toteutuneet tiedot ja ajantasaiset ennusteet rullaavalle 12 kuukauden jaksolle. Taloudellisen lisäarvon kertymistä seurataan kuukausittain sisäisessä raportoinnissa. Konsernin liikennesuoritteet julkistetaan kuukausittain pörssitiedotteella.

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

Sovellettavat säännökset

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

Yhtiön sisäpiiri

Finnair Oyj:n pysyvään sisäpiiriin luetaan arvopaperimarkkinalain mukaan Finnair Oyj:n hallituksen jäsenet, toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa, konsernijohtoryhmän jäsenet jo tilintarkastajat, mukaan lukien tilintarkastusyhteisön yhtiöstä päävastuullinen tarkastaja. Lisäksi Finnair Oyj:n pysyviä sisäpiiriläisiä ovat hallituksen määrittelemissä tehtävissä kulloinkin toimivat henkilöt. Kuukausittain päivitettävä luettelo Finnair Oyj:n sisäpiiriläisistä sekä heidän osake- ja optio-omistuksistaan on Finnair Oyj:n internet-sivuilla osoitteessa www.finnair.fi/sijoittaja.

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

Sisäpiiriohjeen noudattamista valvoo lakiasianosasto muun muassa lähettämällä säännöllisin väliajoin sisäpiiriläisille tarkistettavaksi otteen sisäpiirirekisteristä. Yhtiössä on käytössä kaupankäyntirajoitus, joka koskee sisäpiiriläisten kaupankäyntiä yhtiön osakkeilla tai niihin oikeuttavilla arvopapereilla 14 vuorokautta ennen tulosjulkistusajankohtia.

Finnair Oyj:n sisäpiirirekisteriä ylläpitää Suomen Arvopaperikeskus Oy. Sisäpiiriläisten ajantasaiset omistustiedot

ovat nähtävillä HEXGaten toimitiloissa Helsingissä osoitteessa Fabianinkatu 14 katutasossa sekä yhtiön 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 internet-sivut julkaistaan suomeksi ja englanniksi. Painettu vuosikertomus julkaistaan suomeksi ja englanniksi. Sähköinen vuosikertomus ja osavuositarkastukset julkaistaan lisäksi myös ruotsiksi.

HALLITUS TILIKAUDELLA 2003

Christoffer Taxell, s. 1948, OTK, ministeri, Åbo Akademin kansleri, Raisio Yhtymä Oyj:n, Sampo Oyj:n, Stockman Oyj Ab:n, Skandia AB:n ja Boliden AB:n hallitusten jäsen, Finnairin hallituksen puheenjohtaja vuodesta 2003. Finnairin osakkeita 2 000 kpl.

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

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

Kari Jordan, s. 1956, ekonomi, varatoimitusjohtaja, Nordea Bank AB, Suomen Pankkiyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja, EVA:n varapuheenjohtaja, ETLA:n hallituksen varapuheenjohtaja, Keskuskauppakamarin valtuuskunnan jäsen, Julius Tallberg -Kiinteistöt

Oyj:n hallituksen jäsen, Siemens Oy:n ja Luottokunnan hallintoneuvoston jäsen, Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2003. Finnairin osakkeita 0 kpl.

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

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

Tilintarkastajat

Varsinaiset tilintarkastajat

Tarkastusneuvos Erkki Mäki-Ranta, JHTT, HTM ja KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy, päävastuullisena tilintarkastajana KHT Eero Suomela.

Varatilintarkastajat

Jorma Heikkinen, JHTT, KHT ja Jyri Heikkinen, KHT, PricewaterhouseCoopers Oy:stä.

KONSERNIN JOHTORYHMÄ

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

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

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

Henrik Arle, s. 1948, varatuomari, toimitusjohtajan sijainen, johtaja, reittiliikenne, Finnairin palveluksessa vuodesta 1979. Finnairin osakkeita 2 000 kpl, optioita 105 000 kpl.

Hannes Bjurström, s. 1950, johtaja, lentotoiminta, Finnairin palveluksessa vuodesta 1999. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 80 000 kpl.

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

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

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

Tero Palatsi, s. 1947, OTL, johtaja, henkilöstö ja hallinto, Finnairin palveluksessa vuodesta 1999. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 70 000 kpl.

Petri Pentti, s. 1962, KTM, johtaja, talous ja rahoitus, Finnairin palveluksessa vuodesta 1989. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 83 000 kpl.

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

Tero Vauraste, s. 1967, Kapl evp, MSc, johtaja, Finnair Ground Handling, Finnairin palveluksessa vuodesta 2001. Finnairin osakkeita 0 kpl, optioita 25 000 kpl.

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

LIKENNETIEDOT JA LAIVASTO

Finnairin liikennetietoja

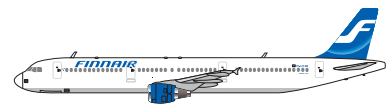
	2003	2002	2001	2000	1999
Lentotunnit	172 884	172 681	180 863	183 082	187 578
Lentokilometrit (1 000)	113 892	104 838	107 574	107 379	107 487
Tarjottuja henkilökilometrejä (milj.)	18 644	17 785	18 489	18 219	18 433
Myytyjä henkilökilometrejä (milj.)	12 971	12 793	12 796	12 700	12 916
Matkustajakäyttöaste, %	69,6	71,9	69,2	69,7	70,1
Tarjottuja tonnikilometrejä (milj.)	2 636	2 491	2 493	2 509	2 455
Myytyjä tonnikilometrejä (milj.)	1 470	1 439	1 417	1 464	1 439
Kokonaiskäyttöaste, %	55,8	57,8	56,8	58,4	58,6
Matkustajia (1 000)	6 849	7 037	7 537	7 542	7 437
Rahtia ja postia (1 000 kg)	73 416	72 084	71 900	82 847	74 131



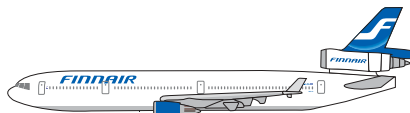
A319



A320



A321



MD-11



B757



DC-9-51



MD-82/83



ATR 72



MD-80 (Nordic Airlink)



ATR 72 (Aero Airlines)

Finnair-konsernin laivasto 31.12.2003

	Matkustajamäärät	Omia koneita	Vuokrakoneita	Yhteensä	Keskim. ikä
A319	123-126	6	3	9	2.8
A320	144	5	6	11	1.6
A321	181	4	1	5	3.5
MD-82/83	140-156	5	8	13	13.4
ATR 72 *	68	9	0	9	13.0
MD-11	287	2	3	5	10.3
B757	227	0	7	7	4.6
Yhteensä		31	28	59	7,4

* Sisältää kaksi Aero Airlinesin lentokonetta.

Lisäksi Nordic Airlinkin käytössä oli viisi MD-80 -sarjan lentokonetta.

Tilivuoden 2003 lopussa Finnairilla oli ostosopimukset kahteen ja vuokrasopimukset kahteen uuteen Airbus A320 -luokan lentokoneeseen sekä yhteen Boeing MD-11 -koneeseen. Finnair vastaanottaa nämä lentokoneet vuonna 2004.

MATKALLA KOHTI KESTÄVÄÄ, KANNATTAVAA KASVUA

Finnair on 80 vuoden aikana kuljettanut 150 miljoonaa matkustajaa ja työllistänyt kymmeniä tuhansia Suomessa ja ulkomailla. Lentoyhtiön liiketoiminta syntyy kysynnästä. Toiminnallamme on toisaalta yhteiskunnan kannalta elintärkeitä ja toisaalta ympäristöä kuormittavia vaikutuksia.

Yhteiskuntavastuun toteuttamisen mittaaminen ja siitä raportointi on mitä monitahoisin ja vaihtelevin tehtävä. Yritysten olemassaolon oikeutta kuitenkin arvioidaan yhä useammin taloudellisen tuloksen ja tuotteiden laadun lisäksi myös muilla mittareilla. Lähtökohtana on rehellisyys ja avoimuus.

Yhteiskuntavastuu on vastuuta yritystoiminnan vaikutuksista ympäröivään yhteiskuntaan ja yrityksen sidosryhmiin. Se koostuu kolmesta kulmakivestä, jotka ovat taloudellinen vastuu, sosiaalinen vastuu ja vastuu ympäristöstä.

Yhteiskuntaraportoinnilla lisää läpinäkyvyyttä

Tavoitteenamme on kertoa aikaisempaa monipuolisemmin ja laajemmin liiketoimintamme yhteiskunnallisesta ulottuvuudesta. Tässä vuosikertomuksessa kerromme yleisellä tasolla tavoitteistamme ja saavutuksista. Lisätietoa Finnairin yhteiskuntavastuusta saa konsernin internetsivuilta, osoitteesta: www.finnairgroup.com.

Finnairin liiketoiminnan tavoitteena on kestävä, kannattava kasvu. Vuoden 2001 alussa tehty talousohjaus- ja hallintorakenteen uudistus on selvästi edistänyt toimintamme läpinäkyvyyttä. Säännöllisen neljännesvuosiraportoinnin lisäksi Finnair julkaisee liikennetilastot kuukausittain.

Finnairin sosiaalisen vastuun raportoinnin alkuvaiheessa keskityimme yhteiskuntavastuunäkökohtien määrittelemiseen, olemassa olevan tiedon työstämiseen ja luotettavien hallintajärjestelmien luomiseen vuorovaikutuksessa sidosryhmiemme kanssa. Vaikka olemmekin vasta yhteiskuntavastuuraportoinnin alkutaipaleella, vastuullisuus ohjaa arvojemme mukaisesti jokaisen finnairilaisen toimintaa.

Ympäristövaikutuksista tietoa useammalle

Lentoliikenteestä on monia ympäristö- ja terveysvaikutuksia. Se on toisaalta turvallisin kulkumuoto, mutta kuluttaa luonnonvaroja, heikentää ilman laatua, aiheuttaa melua ja tuottaa jätettä.

Aktiivinen ja organisoitunut ympäristönsuojelutyö alkoi Finnairissa jo yli kymmenen vuotta sitten, jolloin perustettiin ympäristöpoliittinen työryhmä. Toimintaa on jatkanut Finnairin ympäristöorganisaatio 1991 lähtien ja 1997 lähtien Finnair on raportoinut konsernin ympäristövaikutuksista. Aiomme kehittää ympäristöraportointia palvelemaan entistä laajempaa kohderyhmää kertomalla ympäristöasioista ymmärrettävämmin. Tähän asti julkaistuista melu- ja päästötaulukoiden ovat hyötynneet lähinnä alan asiantuntijat.

Vastuuntuntoinen ja avoin ympäristöasioiden hoitaminen on osa Finnair-konsernin liiketoimintaa ja päätöksentekoa. Finnair on Euroopan johtavia lentoyhtiöitä ympäristön huomioon ottamisessa ja haluaa myös Euroopan lentoyhtiöjärjestön AEA:n jäsenenä kantaa vastuunsa päästöistä. Kansainvälisen lentoyhtiöjärjestö IATA:n ja oneworld-allianssin jäsenenä Finnair pyrkii yhteisiin ympäristötavoitteisiin maailmanlaajuisesti.

Lentoliikennepalveluiden tuottamisen ja ympäristönsuojelun vaatimusten yhteensovittaminen nähdään Finnairissa tärkeänä haasteena. Myös konsernin tytäryhtiöissä tehdään kestävää ympäristötyötä, mistä esimerkkeinä Finnair Catering, ensimmäinen lentokeittiö maailmassa, joka sai ISO 14001 -sertifionnin vuonna 2001 ja Aurinkomatkat, joka on ottanut kestävä matkailun ohjelman toimintansa yhdeksi keskeiseksi ohjenuoraksi.

Vuoden 2003 aikana Finnair on sopeuttanut organisaatiotaan vastaamaan uusiin ympäristöhaasteisiin: laivastoa on uudistettu parhaalla käyttökelpoisella tekniikalla, vanhimmat koneet on poistettu käytöstä ja toimintaa on kehitetty kestävä kehityksen hengessä. Tavoitteena on kasvihuonekaasupäästöjen, lentomelun ja lajittelemattoman jätteen määrän vähentäminen.

Lentoliikenne osa toimivaa yhteiskuntaa

Haluamme tuoda keskusteluun myös uusia näkökohtia lentoliikenteestä ja sen olemassaolon oikeutuksesta.

Toimivat liikenneyhteydet ja palvelut ovat modernin länsimaisen yhteiskunnan perusedellytys. Hyvin toimivan ja laajan reittiverkoston omaava Finnair on tärkeä osa suomalaista infrastruktuuria ja kilpailukykyä. Suorat yhteydet yli 30 kohteeseen ulkomailla ja 20 kohteeseen kotimaassa sekä 60 lomaliikennekohdetta muodostavat poikkeuksellisen monipuolisen lentoreittiverkoston – vastaavaa ei ole tarjolla naapurimaissamme.

Lentoliikenne on Suomessa ainoa joukkoliikenteen osa-alue, joka ei tarvitse veronmaksajien tukea. Finnair kylläkin rahoittaa merkittävän osan suomalaisen lentoliikenteen infrastruktuurista: Finnair työllistää suoraan noin 10 000 ihmistä ja tuottaa yhteiskunnalle taloudellisen voiton lisäksi verotuloja. Välillisesti Finnair työllistää lisäksi tuhansia ihmisiä eri puolilla Suomea ja maailmaa.

Mielestämme vastuullinen yritystoiminta kannattaa. Selkeä visio, vakaa arvopohja, johdonmukaiset teot ja avoin viestintä luovat 80-vuotiaalle Finnairille - ja sen myötä kaikille sidosryhmillämme - jatkossakin kestävimät ja parhaat edellytykset menestyä.



Keijo Suila

Finnair Oyj:n pääjohtaja

TAVOITTEENA AKTIIVINEN JA LOJAALI HENKILÖSTÖ

Finnairin menestys perustuu osaavaan, motivoituneeseen ja sitoutuneeseen henkilöstöön. Kannustamme henkilöstöä aktiiviseen osallistumiseen, mikä edesauttaa yhteisten tavoitteiden asettamista, saavuttamista ja ymmärtämistä, mahdollistaa oman osaamisen esiintuomisen ja tavoitteellisen työskentelyn. Finnair edellyttää henkilöstöltään lojaalisuutta ja sitoutumista asetettuihin tavoitteisiin, siis samoja toimintaperiaatteita, joita Finnair yrityksenäkin noudattaa.

Lentoyhtiöiden kansainvälinen järjestö IATA on antanut jäsenilleen suositukset eettisistä säännöistä, joihin Finnairin toimintaperiaatteet pääosin perustuvat.

Lentoturvallisuudesta ei tingitä

Lentoturvallisuus on Finnairin toimintaa ohjaava perusnormi. Siitä ei tingitä, ei edes taloudellisen, toiminnallisen tai asenteellisen syyn perusteella. Lentoturvallisuus on itsestään selvyys, eikä sitä käytetä esimerkiksi markkinoinnin argumenttina.

Tasa-arvoinen ja häiriötön työympäristö

Finnair edistää työolosuhteita, jotka tarjoavat kaikille tasapuoliset mahdollisuudet työssä onnistumiseen. Finnairissa ketään ei syrjitä sukupuolen, uskonnon tai poliittisen vakaumuksen,

iän, rodun, ihonvärin tai syntyperän vuoksi. Työrauhan häirintä ja työpaikalla ahdistelu eivät kuulu toimintakulttuuriimme.

Pyrimme yrityskulttuurissamme luomaan lojaalisuutta Finnairia kohtaan. Yhtiö ymmärtää ja hyväksyy ammatillisen järjestäytymisen ja yksilöllisen työsuhteen- ja edunvalvonnan työntekijän ja yhtiön välillä. Finnair ei hyväksy lahjontaa missään muodossa.

Finnair työnantajana vuonna 2003

Finnair on Suomen suurimpia työnantajia, ja sen työllistävä vaikutus niin suoraan kuin välillisestikin on merkittävä paitsi Vantaalla myös ympäristökunnissa. Yhtiön työnantaja-arvostus on opiskelijoiden, nuorten ammattilaisten ja muidenkin työssäkäyvien keskuudessa jatkuvasti kärkeä.

Konsernin rakennemuutoksen edetessä ja toimialan kilpailutilanteen jatkuvasti kiristyessä, Finnairissa on jouduttu toteuttamaan sen historian kovimpia sopeutustoimia. Vuonna 2003 alkaneet henkilöstön vähennystoimet jatkuvat vielä vuonna 2004. Vaikka suurin osa pysyvistä sopeutuksista on voitu toteuttaa erilaisilla varhaiseläkejärjestelyillä, irtisanomista ei ole kokonaan välttytty.



Finnair tukee kulttuuria, liikuntaa ja tiedettä eri tavoin. Eläinlääkintä- ja elintarviketutkimuslaitos EELA on maa- ja metsätalousministeriön alainen laitos, jonka tavoitteena on edistää eläinten hyvinvointia ja eläimistä tuotettavien elintarvikkeiden turvallisuutta ja laatua. EELA:n Oulun alueyksikkö on erikoistunut porojen ja luonnonvaraisen riistan sekä kalojen tautien tutkimukseen. Yksi tämän Finnairin tukeman hankkeen tavoitteista on löytää mittareita porojen hyvinvoinnin ja terveyden arviointiin.

Henkilöstöstrategian uusi suunta

Yhtiön henkilöstöstrategia on päivitetty kestävän, kannattavan kasvun tavoitteiden mukaisesti. Painopistealueeksi on valittu esimiestoiminnan tukeminen, esimerkkinä suorituksen, osaamisen ja työhyvinvoinnin kannustava johtaminen. Finnairissa suoritetaan vuosittain henkilöstön hyvinvointikartoitus, joka toimii esimiestoiminnan ohjausvälineenä.

Henkilöstöstrategian toteuttamiseksi otettiin käyttöön SAP HR -henkilötietojärjestelmä vuoden 2003 loppuun mennessä. Yhtiöön juurrutetaan parhaillaan tasapainotetun tulostietokortin (Balanced Scorecard) mukaista johtamistapaa, mikä vaatii entistä huolellisempaa tavoitteiden asettamista niin liiketoimintayksiköille kuin yksittäisille henkilöillekin. Menetelmä mittaa muun muassa taloudellisten, laadullisten ja hyvinvointitavoitteiden saavuttamista.

Finnair-konsernin koko henkilöstö on kannustinjärjestelmien piirissä. Voittopalkkio maksetaan henkilöstörahastolle, joka on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Lisäksi konsernissa on käytössä myös kullekin yksikölle määritelty, liiketoimintatavoitteiden saavuttamiseen perustuva kannustinjärjestelmä. Maksettujen palkkioiden yhteismäärä vuonna 2003 oli 1,8 miljoonaa euroa.

Kehittämisen painopiste avainosaamisissa

Perinteisen ammatillisen koulutuksen ohella Finnair-konsernissa kiinnitettiin vuonna 2003 erityistä huomiota henkilöstön kehittämiseen ns. avainosaamisen alueilla. Avainosaamiset kattavat liiketoiminta- ja talousosaamisen, asiakasosaamisen ja -tuntemuksen, prosessien ja organisaation tuntemuksen, johtamisen, henkilökohtaiset valmiudet sekä teknologiaosaamisen.

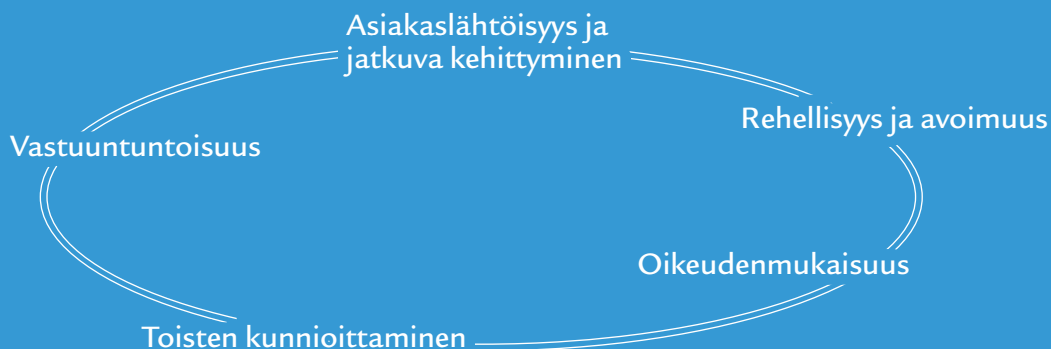
Osaamisalueet ja niiden kehittäminen perustuvat liiketoiminta- ja henkilöstöstrategiaan. Näin varmistetaan, että henkilökunnan osaaminen vastaa liiketoiminnan tarpeita. Koulutus- ja kehittämistoiminnan avulla pyritään antamaan konkreettisia työkaluja päivittäisten työtehtävien hoitamiseen, mutta myös tarjoamaan eväitä toiminnan suunnittelua ja tulevaisuutta varten. Koulutuksen ja kehittämisen menetelmiä on uudistettu ja erityisesti eLearning, verkko-oppiminen, on todettu tehokkaaksi oppimisen edistäjäksi.

Henkilöstön kehittämisen suuntaviivoja on yhtenäistetty konsernin eri yksiköissä. Erityisen vilkasta koulutus- ja kehittämistoiminta on ollut osaamisen johtamisjärjestelmän, esimiestoiminnan ja talouskoulutuksen osalta. Kehittämisen painopistealueiden määrittelyä ovat ohjanneet myös lukuisat asiakastutkimukset ja henkilöstön keskuudessa tehdyt hyvinvointikartoitukset.

Finnairin työntekijät

- noudattavat voimassa olevaa lainsäädäntöä
- hoitavat tehtävänsä moraalisesti ja eettisesti hyväksyttävällä tavalla
- tiedostavat ympäristönsuojelun asettamat vaatimukset
- ottavat toiminnassaan huomioon sosiaaliset ja turvallisuuteen tähtäävät näkökohdat
- kunnioittavat toisten tapoja ja käyttäytymistä
- ovat palveluhenkisiä ja asiakkaita arvostavia.

Finnairin arvot



LENTOLIIKENNE MAINETTAAN PAREMPI YMPÄRISTÖASIOISSA

Suomi on maantieteellisesti saareke, minkä vuoksi lentoliikenne on erityisen tärkeä hyvinvoinnin ja kilpailukyyn kannalta. Lentoliikenne on muodostunut tärkeäksi jokapäiväiseksi toiminnaksi yhteiskunnassamme, ja se on kasvava toimiala. Lentoliikenteen ja ympäristön välinen vuorovaikutus on tässä kehityksessä olennaisessa asemassa. Keskeiset ratkaisut tehdään pitkän tähtäyksen näkökulmasta. Kasvihuonekaasupäästöt, lentoasemien lähistön ilmanlaatu ja lentomelu ovat haasteita suurimmat, kun Finnair uudistaa toimintaansa kestävästä kehityksen hengessä.

Vastuuntuntoinen toiminta ympäristöasioissa perustuu Finnairin arvoihin. Otamme ympäristönäkökohdat huomioon kaikessa päätöksenteossa. Keräämme ja arvioimme järjestelmällisesti tietoa tuottamiemme palvelujen ympäristövaikutuksista. Näin saadun tiedon avulla sitoudumme jatkuvaan työhön ympäristövaikutusten vähentämiseksi ja ympäristönsuojelun tason parantamiseksi.

Toimintaympäristönä koko maailma

Finnair haluaa olla Euroopan johtavia lentoyhtiöitä myös ympäristöasioissa. Luonteva tausta tälle pyrkimykselle ovat moottoripäästöjen ja melun kannalta onnistuneet laivastoratkaisut ja paikalliset, varsin tiukat, ympäristövaatimukset. Myös pohjoisen herkkä luonto on meille merkittävä ympäristönäkökohta.

Noudatamme kaikessa toiminnassamme voimassa olevaa ympäristölainsäädäntöä ja kansainvälisen siviili-ilmailuorganisaation, ICAO:n, ympäristönsuojelullisia periaatteita. Olemme myös sitoutuneet kansainvälisen lentoyhtiöjärjestö IATA:n jäsenenä vähentämään toiminnastamme aiheutuvia ympäristövaikutuksia taloudellisesti järkevällä tavalla lentoturvallisuutta vaarantamatta.

Kilpailukyky mitataan myös ympäristövaikutuksilla

Yksittäisen matkan liikennemuodon valinnassa Finnair haluaa olla kilpailukykyinen silloin, kun matkan tekeminen lentäen on tarkoituksenmukaista. Kilpailukyky muodostuu silloin myös ympäristötekijöistä. Lentoliikenne on ympäristönäkökohdiltaan mainettaan parempi, ja uusien teknologioiden käyttöönotto on parantanut lentoliikenteen ympäristökilpailukykyä. Esimerkiksi täydellä Airbus A321 -koneella voidaan lentää Helsingistä Keski-Eurooppaan siten, että polttoaineen kulutus matkustajaa kohti on alle kolme ja puoli litraa sadalla kilometrillä!

Pidämme kestävästä periaatteesta eri liikennemuotojen yhteensopivuuden kehittämistä ja liikenneverkon suunnittelua siten, että liikennemuodosta toiseen siirtyminen käy helposti. Raideyhteyden rakentaminen Helsinki-Vantaan lentoasemalle on toivottava kehitystavoite.



Pohjoisen herkkä luonto on Finnairille merkittävä ympäristönäkökohta. Lentokoneiden siipien jään poistossa käytettävä glykoliliuos kerätään talteen ja toimitetaan käsiteltäväksi.

Tehokkaampaa lajittelua ja kierrätystä

Matkustamopalvelun ja catering-toiminnan osalta Finnair on kehittänyt jätteiden lajittelua ja kierrätystä. Juomapikareiden kierrätysmateriaalista voidaan ottaa talteen kartonki. Finnair Cateringin ISO 14001 -järjestelmä luo edellytykset tehokkaalle ohjaukselle matkustamomuonitukseen liittyvissä ympäristösyömyksissä. Tavoitteena on lajittelemattoman jätteen määrän jatkuva vähentäminen.

Meluhaitat pienemmiksi laivastouudistuksella

Finnairin laivastouudistusta nopeutettiin poistamalla käytöstä vanhat DC-9-koneet. Nykyisen laivaston rungon muodostavat uuden, ympäristöystävällisen teknologian Airbus A320-sarjan lentokoneet.

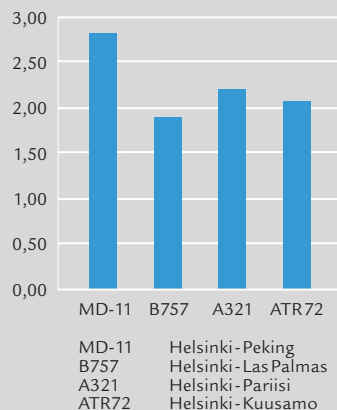
Finnair haluaa olla hyvä naapuri Helsinki-Vantaan lentoaseman lähistön asukkaille. Airbus-koneissa käytettävät CFM-moottorit vähentävät lähiympäristössä asuvan meluhaittaa. CFM-moottorien päästöt sisältävät myös aiempaa vähemmän typpioksideja. Lentokaluston uudistamisella on keskeinen vaikutus toiminnan ekotehokkuuteen ja melutaseisiin. Enemmän matkustajia voidaan kuljettaa pienemmällä polttoaineen kulutuksella ja vähemmin päästöin. Finnair Tekniikka uusii ympäristölupansa vuoden 2004 aikana. Keskeisiä tavoitteita ovat liuotin- ja raskasmetallipäästöjen vähentäminen.

Tunnustus vastuullisesta toiminnasta

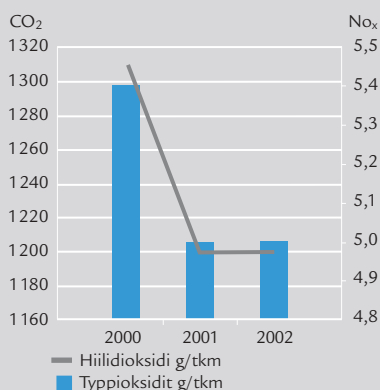


Johtava hollantilainen varainhoitoyhtiö Kempen & Co on todennut Finnairin olevan kestävä kehityksen kriteerit täyttävä sijoituskohte ja hyväksynyt Finnairin Kempen/SNS Smaller Europe SRI Indexiin. Indexiin hyväksyttävät yhtiöt täyttävät asetetut kriteerit liiketoiminnan etiikan, henkilöstöpolitiikan ja ympäristönsuojelun alueilla.

POLTOAINEEN KULUTUS (KG)
MATKUSTAJAA KOHTI/100 KM

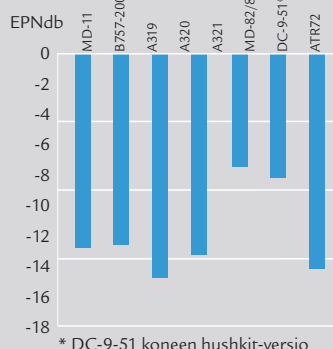


TYPPIOKSIDI- JA
HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖT



Lentoliikenteen aiheuttamat hiilidioksidi- (CO₂) ja typpioksidipäästöt (NO_x) suhteutettuna maksettuihin tonnikilometreihin (tkm).

LENTOMELU



* DC-9-51 koneen hushkit-versio

Finnairin lentokoneiden kolmen mittauspisteen yhteenlaskettu marginaali ICAO:n luvun 3 melurajaan.

LOMA MUODOSTUU YMPÄRISTÖSTÄ JA KULTTUURISTA

Matkailuelinkeinolla on monia hyviä, mutta myös huonompia vaikutuksia. Matkailu tuo matkakohteisiin tuloja, työllistää valtavat määrät ihmisiä, auttaa säilyttämään historiallisia nähtävyyksiä, kulttuurikohteita ja paikallista elämistä sekä edistää kulttuurien välistä kanssakäymistä.

Varomaton ja hallitsematon matkailu voi pilata matkakohteen ympäristöä, kuluttaa loppuun luonnonvaroja, häiritä luonnonvaraisia eläimiä ja loukata paikallisväestöä. Tavoitteena on, että lapsemme ja lapsenlapsemmekin voivat nauttia matkailusta - ja että matkakohteiden asukkaat ottavat turistit mielellään vastaan.

Kestävä matkailu on kannattavaa

Aurinkomatkat käynnisti vuonna 1999 kestävän matkailun ohjelman, jonka pääajatuksena on tehdä lomamatkailusta luonteeltaan kestävää. Matkanjärjestäjälle tämä on järkevää liiketoimintaa, sillä kukaan ei halua matkustaa pilattuun ympäristöön tai keskelle sosiaalisia ongelmia. Vaikka pelikenttänä on periaatteessa koko maailma, on meille suomalaisille sopivalla etäisyydellä rajallinen määrä lomakohteita. Matkailumme tulevaisuus on riippuvainen näiden lomakohteiden ympäristön,

kulttuurin ja yhteiskunnan tilasta. Lomamatkan raaka-ainetahan ovat juuri ympäristö ja kulttuuri.

Kestävää matkailua edistetään Aurinkomatkoilla monin tavoin. Koko henkilökunta on koulutettu ottamaan huomioon kestävän matkailun haasteet. Erityisasemassa on ulkomailla toimiva henkilökunta, esimerkiksi uusien oppaiden koulutukseen kuuluu perehtyminen kestäväan matkailuun. Myös kohdemaiden sopimuskumppaneille tarjotaan koulutusta ja informaatiota. Kaikki asiakkaamme saavat ennen matkaansa kohdeopasvihkosen, jossa annetaan käytännön neuvoja siitä, kuinka turistina voi suojella lomakohteen luontoa ja paikalliskulttuuria.

Aurinkomatkat käyttää myös 35-kohtaista kestävän matkailun tarkastuslistaa tehdessään sopimuksia hotellien kanssa ja pisteyttää majoitusliikkeen sen mukaisesti. Tarkastuslistassa kysytään muun muassa omistussuhteista, ympäristöohjelmasta, vesi-, jätevesi-, jäte- ja energiahuollosta, hankintapolitiikasta sekä yhteiskuntasuhteista. Painotetun pisteytyksen mukaisesti majoitusliikkeitä jaetaan erinomaisiin, hyviin, välttäviin ja huonoihin. Pyrkimyksenä on saavuttaa tilanne, jossa Aurinkomatkoilla ei ole sopimuskumppanina yhtään huonon luokituksen saanutta hotelliä.



Kestävä matkailu auttaa säilyttämään nähtävyyksiä. Tavoitteena on, että lapsemme ja lapsenlapsemmekin voivat nauttia matkailusta – ja että matkakohteiden asukkaat ottavat turistit mielellään vastaan.

Yhteistyötä yli kilpailurajojen

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

Aurinkomatkat on vuoden 2002 lopusta lähtien toiminut TOI:n puheenjohtajana. Hankkeen puitteissa on muun muassa laadittu matkanjärjestäjäsektorille omat kestävän kehityksen raportointi-indikaattorit yhdessä Global Reporting Initiativen (GRI) kanssa, käynnistetty pilottihankkeet kestävän matkailun kehittämiseksi Sidessä Turkissa ja Punta Canassa

Dominikaanisessa Tasavallassa 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.

Aurinkomatkat on mukana kansainvälisessä lapsiseksikaupan vastaisessa toiminnassa Protection of Children From Sexual Exploitation in Travel and Tourism. Toimintaa koordinoi World Tourism Organisation Madridissa ja kaikki TOI:n jäsenet ovat allekirjoittaneet sitoumuksen taistella lasten seksuaalista hyväksikäyttöä vastaan. Aurinkomatoilla on mm. kaikissa hotellisopimuksissaan klausuuli, jonka mukaan sopimus voidaan purkaa, mikäli hotelli sallii lapsiseksikaupan alueellaan.

Aurinkomatkojen eettiset säännöt

Aurinkomatoilla toimintaa ohjaa yksi keskeinen eettinen muistisääntö: ”me emme peri maailmaa vanhemmiltamme, vaan lainaamme sen lapsiltamme” ja seuraavat seitsemän periaatetta:

1. Pyrimme tiedostamaan toimintamme ympäristö-, kulttuuri- ja talousvaikutukset sekä pienentämään toimintamme kielteisiä vaikutuksia.
2. Pyrimme yhteistyöhön sellaisten sopimuskumppaneiden kanssa, jotka ottavat ympäristön ja paikalliskulttuurin huomioon toiminnassaan. Vältämme tekemästä yhteistyötä sellaisten tahojen kanssa, joiden toiminnasta koituu tarpeetonta ja tahallista haittaa ympäristölle ja paikalliskulttuurille. Kaikki Aurinkomatkojen hotellisopimukset sisältävät 35 tarkistuskohdan ”sustainability checklistin”, joiden mukaan hotelleja pisteytetään.
3. Pyrimme toiminnassamme vähentämään tarpeetonta materiaalien käyttöä (esim. paperi), mahdollisuuksien mukaan käyttämään uudelleen käytettyjä ja ehjiä materiaaleja (esim. toimitustarvikkeet) ja kierrättämään kaikki kierrätyskelpoinen jäte.
4. Koulutamme henkilöstöä ottamaan työssään vastaan kestävän tulevaisuuden haasteet ja pyrimme lisäämään matkakohteen ympäristö- ja kulttuuriasioista tiedottamista asiakkaille.
5. Tuemme ympäristöä ja paikalliskulttuurin asemaa parantavia hankkeita matkakohteissamme. Pyrimme myös viemään meille jo tuttua ympäristöajattelua matkakohteisiimme. Olemme myös yhteydessä paikallisiin viranomaisiin kiertätyksen käynnistämistä ja esim. jätehuollon tehostamisesta, jos siihen on aihetta. Viestimme myös asiakkaiden toiveista, mm. luontopolkujen avaamisesta.
6. Kerromme asiakkaille matkakohteen ympäristöstä ja paikalliskulttuurista ja siitä, miten nauttia niistä aiheuttamatta haittaa ympäristölle ja paikalliskulttuurille.
7. Seuraamme asiakkaiden vaikutelmia matkakohteen ympäristöstä palautekyselyn avulla.

TILINPÄÄTÖS 1.1.-31.12.2003

SISÄLTÖ

Hallituksen toimintakertomus	28
Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet.....	34
Konsernin tuloslaskelma	36
Konsernin tase	37
Konsernin rahoituslaskelma	38
Finnair Oyj:n tuloslaskelma	39
Finnair Oyj:n tase	40
Finnair Oyj:n rahoituslaskelma	41
Tilinpäätösten liitetiedot	42
Osakkeet ja osakkeenomistajat.....	51
Hallituksen esitys osingonjaosta	54
Tilintarkastuskertomus	54
Taloudellinen kehitys 1999/2000-2003	55
Liikevaihto ja -voitto	
vuosineljänneksittäin	56
Tunnuslukujen laskentakaavat	56

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILIKAUDELTA 1.1.-31.12.2003

Yleiskatsaus

Koko alalla erittäin vaikeana vuonna Finnair laajensi toimintaansa hankkimalla ruotsalaisen halpalentoyhtiön, vahvisti tasettaan, mutta teki tappiollisen tuloksen.

Toisella neljänneksellä tapahtunut kysynnän ja käyttöasteiden romahdus tasaantui loppukesän aikana ja asteittainen elpyminen Irakin sodan ja SARS -epidemian jälkeen jatkui loppuvuoden aikana. Osaltaan loppuvuoden elpymiseen vaikutti syyskuussa toteutettu hintauudistus ja Aasian liikenteen voimakas kysynnän kasvu. Alkuvuodesta johtuen Finnairin koko liikenteen matkustajakäyttöaste heikkeni tilivuoden aikana kuitenkin 2,3 prosenttiyksikköä 69,6 prosenttiin.

Finnair toteutti syyskuun alusta suuren hintauudistuksen. Kotimaan ja Euroopan lentojen hinnoittelussa siirryttiin kysynnän ja tarjonnan määrittelemään asiakkaiden odotuksia ja tarpeita vastaavaan joustavaan lentovuorokohtaiseen hinnoitteluun.

Yhtiö on edelleen säilyttänyt asemansa Euroopan kärkisi-joilla palvelun laadun ja täsmällisyyden suhteen.

Taloudellinen tulos

Konsernin tulos rahoituserien jälkeen oli -21,7 miljoonaa euroa. Edellisenä vuonna tulos rahoituserien jälkeen oli 54,4 miljoonaa euroa. Liikevoitto ilman poistoja, lentokaluston vuokria ja myyntivoittoja (EBITDAR) heikkeni 26,3 prosenttia ja oli 155,9 miljoonaa euroa (211,6 milj. euroa). EBITDAR -marginaali oli 10,0 prosenttia kun se edellisenä vuonna oli 12,8 prosenttia.

Liikevaihto laski 6,0 prosenttia 1 557,6 miljoonaan euroon. Matkustajaliikenteen yksikkötuotot laskivat 8,5 prosenttia. Tämä johtui hintatason laskusta, liikematkustusluokan kysynnän vähenemisestä, dollarin heikkenemisestä, syyskuussa toteutetusta hintauudistuksesta sekä kaukoliikenteen suhteellisen osuuden kasvusta. Kaukoliikenteessä hintataso ja myös tuotantokustannustaso on keskimääräistä alhaisempi. Rahtiliikenteen yksikkötuotot laskivat 7,3 prosenttia, mikä huomioiden koko liikenteen yksikkötuotot laskivat 9,1 prosenttia.

Toimintakulut laskivat tilivuoden aikana 2,2 prosenttia ja lentotoiminnan yksikkökustannukset 7,2 prosenttia. Keväällä

2003 aloitetun 160 miljoonan euron säästö- ja toiminnantehostamisohjelman tavoitteena on laskea yksikkökustannuksia vähintään 15 prosenttia vuosien 2003-2005 aikana. Ohjelma on kokonaisuutena edennyt tavoitteiden mukaisesti ja vuoden 2003 aikana säästöistä toteutui noin kolmannes.

Merkittävää laskua tapahtui polttoaine-, huoltotoiminta-, maaselvitys- ja catering- sekä markkinointikuluissa ja poistoissa. Muiden toimintakulujen kasvuun vaikuttivat ulkoistettujen toimintojen kustannukset.

Toimintakulujen laskuun vaikutti myös heikentynyt US-dollar. Konsernilla on selkeästi enemmän dollarimääräisiä kuluja kuin tuottoja. Merkittävimpiä dollarimääräisiä kuluja ovat polttoaineet ja lentokoneiden vuokrat. Ilman valuuttasuojauksia, dollarin kymmenen prosentin heikentyminen vaikuttaa vuositasolla positiivisesti tulokseen noin 20-25 miljoonaa euroa.

Henkilöstökulut nousivat 1,0 prosenttia. Henkilöstökulujen osuus kaikista konsernin toimintakuluista nousi 30,6 prosenttiin, kun ne vuonna 2002 olivat 29,7 prosenttia. Tilivuonna kirjattiin eläkesäätiön kannatusmaksuja 84,5 miljoonaa euroa eli lähes saman verran kuin edellisenä vuonna. Finnairin eläkesäätiön varat kattavat täysimääräisesti eläkevastuut.

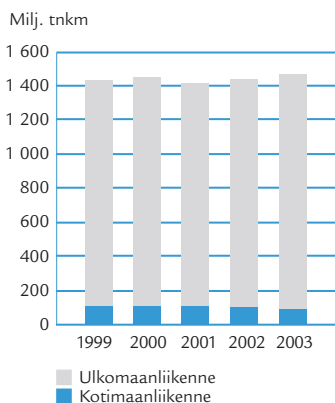
Käyttöomaisuuden myyntivoitot olivat 22,1 miljoonaa euroa. Merkittävimmät erät olivat yhden MD-11 lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelystä saatu 12,2 miljoonan euron myyntivoitto sekä Finnair Catering Oy:n viinitukkotoiminnan myynnistä saatu 2,8 miljoonan euron myyntivoitto. Edellisenä vuonna käyttöomaisuuden myyntivoitot olivat 35,5 miljoonaa euroa.

Sijoitetun pääoman tuotto oli 0,0 prosenttia (7,6 %) ja oman pääoman tuotto -2,5 prosenttia (5,9 %). Tulos osaketta kohden oli -0,19 euroa, edellisenä vuonna se oli 0,43 euroa. Tilivuoden lopussa oma pääoma osaketta kohden oli 7,24 euroa, edellisenä vuonna 7,58 euroa.

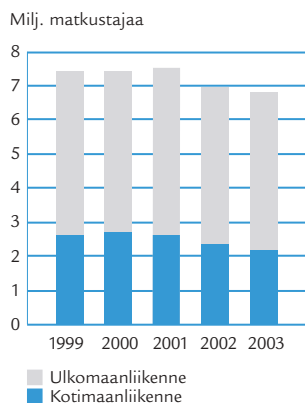
Investoinnit ja rahoitus

Tilivuoden investoinnit ilman ennakkomaksuja olivat yhteensä 82,3 miljoonaa euroa (102,4 milj.). Investointeihin sisältyy yhden uuden Airbus A320 koneen osto joulukuussa 2003.

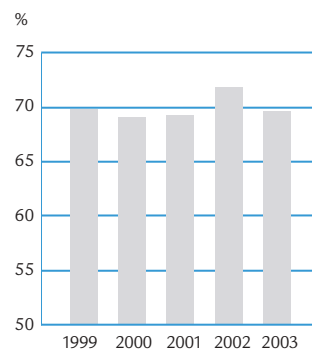
MYYDYT TONNIKILOMETRIT



MATKUSTAJAMÄÄRÄT



MATKUSTAJAKÄYTTÖASTE



Muut viisi uutta Airbus A320 -perheen konetta sekä yksi MD-11 laajarunkokone hankittiin pitkäaikaisilla operatiivisilla vuokrasopimuksilla.

Tulorahoitus ilman myyntivoittoja oli 59,6 miljoonaa euroa, kun se edellisenä vuonna oli 132,7 miljoonaa euroa. Tilikauden lopussa konsernin likvidit rahavarat ylittivät korolliset velat 18 miljoonalla eurolla, kun nettovelkaa edellisen vuoden lopussa oli 20 miljoonaa euroa. Velkaantumistaso on parantunut tilivuoden alun 3,1 prosentista -2,9 prosenttiin. Oma-varaisuusaste 44,4 prosenttia on säilynyt samalla tasolla kuin edellisenä vuonna. Molemmat tunnusluvut ovat selkeästi asetettuja tavoitteita parempia.

Konsernilla oli tilivuoden lopussa likvidejä rahavaroja 294,3 miljoonaa euroa, minkä lisäksi käyttämättömien sovittujen lainaohjelmien määrä on yhteensä 197,9 miljoonaa euroa.

Osakkeet ja osakepääoma

Vuoden 2003 aikana Finnair Oyj:n osakkeen ylin kurssi Helsingin Pörssissä oli 5,58 euroa, alin kurssi 3,20 euroa ja keskimurssi 4,29 euroa. Yhtiön osakekannan markkina-arvo 31.12.2003 oli 449,1 miljoonaa euroa. Tilivuoden alussa markkina-arvo oli 317,8 miljoonaa euroa. Tilikauden aikana osakkeita vaihdettiin Helsingin Pörssissä 17,8 miljoonaa kappaletta (16,7 milj. kpl). Katsastuskauden lopussa Suomen valtio omisti yhtiön osakkeista 58,4 prosenttia ja ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen osuus oli 16,6 prosenttia.

Mikäli kaikki 31.12.2003 liikkeellä olevat vaihtovelkakirjat ja optiotodistukset vaihdetaan Finnair Oyj:n osakkeiksi, olisi Suomen valtion omistusosuus 55,2 prosenttia. 31.12.2003 vaihtamatta olleiden velkakirjojen ja optiotodistusten perusteella yhtiön osakepääoma voi nousta enintään 4.180.143,60 eurolla vastaten 4.917.816 osaketta.

Yhtiökokous 9.4.2003 myönsi hallitukselle valtuudet vuoden ajaksi enintään 4.100.000 oman osakkeen hankkimiseen ja luovuttamiseen. Valtuutuksen käsittämien osakkeiden osuus on vähemmän kuin 5 prosenttia yhtiön osakepääomasta. Valtuutusta ei toistaiseksi ole käytetty.

Finnair Oyj:n vuoden 2000 optio-oikeudet A yhteensä 2.000.000 kpl otettiin kaupankäynnin kohteeksi Helsingin Pörs-

sin päällyställe 2.5.2003. Optio-oikeuksilla A oli merkitty 2.500 uutta osaketta 31.12.2003 mennessä. Tilinpäätöksessä uudet osakkeet on kirjattu osakeantiin ja ylikurssirahastoon. Yhtiö kirjasi optio-oikeuksista A aiheutuvia sosiaaliturvakuluja varten varauksen täysimääräisenä eli yhteensä 155.000 euroa.

Henkilöstö

Tilikauden aikana Finnair-konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 9981 henkilöä, mikä oli 4,7 prosenttia vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Henkilömäärän lasku johtuu toteutetuista säästöohjelman mukaisista toimista sekä eräiden toimintojen kuten kotimaan asemien maapalvelu- ja kuormaustoimintojen siirtämisestä yhteistyökumppaneille.

Yhtiöllä on voimassa olevat työehtosopimukset kaikkien ammattijärjestöjen kanssa alkuvuoteen 2005 saakka.

Finnair konsernilla on voittopalkkiojärjestelmä, joka mahdollistaa emoyhtiön ja eräiden tytäryhtiöiden henkilöstön osallistumisen konsernin tuloksen ja sijoitetun pääoman tuoton perusteella maksettavaan voittopalkkioon. Voittopalkkio maksetaan henkilöstörahastolle, joka on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Voittopalkkion maksamisen edellytykset eivät täyttyneet viime vuodelta.

Konsernissa on käytössä myös kullekin liiketoimintayksikölle erikseen määritelty tasapainotettuun tulokorttiin perustuva kannustinjärjestelmä. Palkkioiden yhteismäärä vuonna 2003 oli 1,8 miljoonaa euroa.

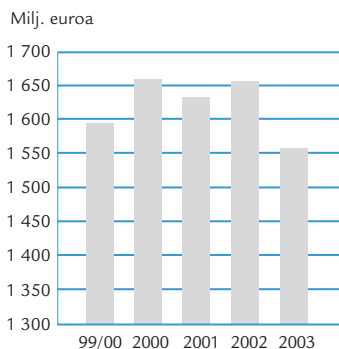
Hallinto

9.4.2003 pidetty yhtiökokous päätti lakkauttaa hallintoneuvoston. Hallituksen valinta siirrettiin yhtiökokoukselle ja toimitusjohtajan ottaminen ja vapauttaminen hallitukselle.

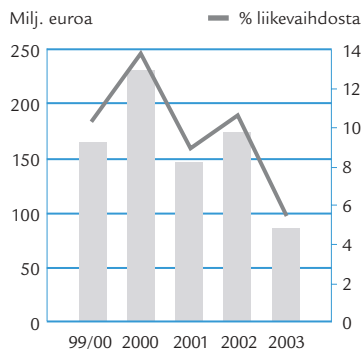
Hallitukseen valittiin uudelleen seuraavat henkilöt: hallituksen puheenjohtajaksi ministeri Christoffer Taxell ja jäseniksi varatoimitusjohtaja Kari Jordan (varapuheenjohtaja), ylijohtaja Samuli Haapasalo, valtiosihteeri Antti Satuli, johtaja Helena Terho ja toimitusjohtaja Kaisa Vikkula. Uudeksi jäseneksi valittiin varatoimitusjohtaja Markku Hyvärinen.

Valtiosihteeri Antti Satuli kuoli sairauskohtaukseen huh-tikuun 17. päivänä.

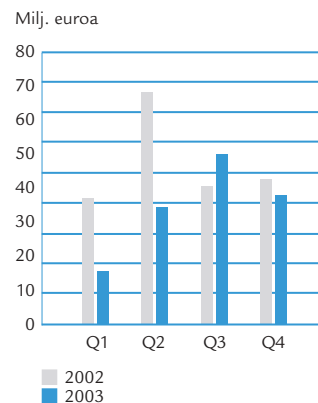
LIIVEVAIHTO



KÄYTTÖKATE, EBITDA



EBITDAR, ILMAN MYNTIVOITTOJA



Toimialojen kehitys

Samalla kun Finnair valmistautuu IFRS-laskentaperiaatteiden soveltamiseen vuonna 2005, siirrytään jo vuoden 2004 alusta ulkoisessa raportoinnissa neljän toimialan raportointiin. Raportoivat segmentit ovat: Reittiliikenne, Lomaliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut. Tilikaudella 2003 erikseen raportoitavia liiketoiminta-alueita olivat edellisten lisäksi myös Rahti ja Tukipalvelut.

Reittiliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa myynnistä, palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Reittiliikenne vuokraa lomaliikenne-toimialalle sen tarvitsemat miehistöt. Reittiliikenne vuokraa myös rahtikapasiteettia konsernin rahtiliiketoiminnan käyttöön. Vuonna 2003 liiketoiminta-alueeseen kuuluneet yksiköt olivat Finnairin Reittiliikenne ja Aero Airlines, joiden lisäksi Skandinavian markkinoilla toimiva Nordic Airlinck sisältyy toimialaan joulukuusta 2003 alkaen.

Tilivuonna 2003 liiketoiminta-alueen liikevaihto laski 9,6 prosenttia 1074,5 miljoonaan euroon. Liiketappio ilman myyntivoittoja oli 41,7 miljoonaa euroa, kun liikevoitto edellisellä vuonna oli 31,7 miljoonaa euroa.

Reittiliikenteen yksikkötuottojen 10,7 prosentin laskuun vuonna 2003 vaikutti alemman hintatason kaukoliikenteen suhteellisen osuuden nousu sekä entisestään kiristynyt markkinatilanne ja liikematkustusluokan kysynnän lasku. Syyskuussa toteutettu hintauudistus vaikutti osaltaan viimeisen neljänneksen yksikkötuottoihin, jotka laskivat 22,6 prosenttia reittiliikenteessä. Finnair lopetti Suomessa syyskuun alussa välityspalkkion maksamisen matkatoimistoille, mikä alentaa jakelukustannuksia jatkossa merkittävästi.

Finnairin reittiliikenteen kysyntä laski vuoden ensimmäisellä puoliskolla 8,7 prosenttia, mutta kasvoi vuoden toisella puoliskolla 13,1 prosenttia. Koko vuoden kysyntä kasvoi 2,4 prosenttia samalla kun tarjonta kasvoi 6,9 prosenttia, mikä johti matkustajakäyttöasteen laskuun 2,8 prosenttiyksiköllä

62,2 prosenttiin. Alkuvuonna kysynnän laskuun vaikutti erityisesti Irakin sota ja SARS-epidemia.

Finnairin markkinaosuus Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä on kasvanut lisätarjonnan ja uusien kohteiden myötä. Kilpailijoiden lisättyä voimakkaasti tarjontaansa laski Finnairin markkinaosuus kotimaan ja Euroopan liikenteessä jonkin verran.

Finnairin kansainvälisessä reittiliikenteessä liikematkustusluokan matkustajamäärän lasku oli tammi-syyskuussa 16,7 prosenttia. Syyskuusta 2003 alkaen Finnair ei enää erikseen raportoinut liikematkustusluokan matkustajamääriä. Hintauudistuksesta sekä siirtymisestä yhden luokan palveluun erällä Euroopan reiteillä johtuen aikaisemmat luvut eivät enää olleet vertailukelpoisia.

Reittiliikenteen lähtötäsmällisyys parani 91,0 prosenttiin, kun se edellisellä vuonna oli 89,3 prosenttia.

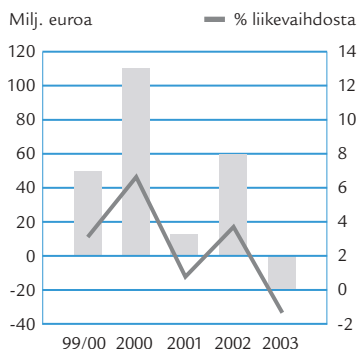
Aero Airlines laajensi loppuvuodesta toimintaansa vastaanottamalla toisen lentokoneensa ja ryhtymällä lentämään Finnairin lukuun eräitä Suomen kotimaan potkuriturbiinikooneille soveltuvia reittejä.

Toiminnan laajentuessa Finnair perusti joulukuussa 2003 uuden kotimaisen lentokoneiden rahoitusyhtiön Finnair Aircraft Finance Oy:n, jolle Finnair Oyj:n harjoittama lentokaluston rahoitus-, hallinnointi- ja vuokraustoiminta siirrettiin. Uuden yhtiön perustaminen on osa konsernin strategian mukaista rakenneuudistusta, minkä tavoitteena on parantaa lentotoimintaan sitoutuneen pääoman tuottavuutta ja tehostaa laivaston käyttöä.

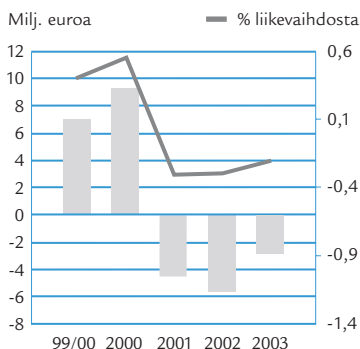
Lomaliikenne

Liiketoiminta-alue koostuu Finnairin lomalentotoiminnasta ja Aurinkomatkat valmismatkatyhtiöstä, joka on alallaan Suomen suurin yli 35 prosentin markkinaosuudella. Finnair Lomalennoilla on edelleen vahva 80 prosentin osuus lomamatkustukseen liittyvissä lennoissa, vaikka markkinoille on tullut lisää kilpailua.

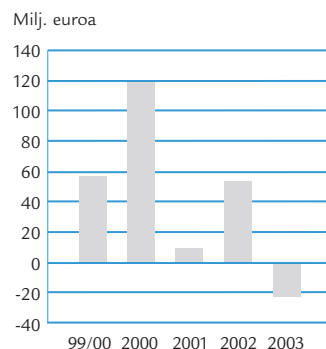
LIKEVOITTO, EBIT



RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT



TULOS ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ JA VEROJA



Tilivuonna 2003 toimialan liikevaihto laski 0,8 prosenttia 327,3 miljoonaan euroon. Liikevaihdon laskuun vaikutti merkittävästi laskenut lomalentojen tarjonta sekä lisääntynyt kilpailu lomalentomarkkinoilla. Lomaliikenteen yksikkötuotot laskivat 1,3 prosenttia. Toimialan liikevoitto parani 16,6 miljoonaan euroon (6,6 milj. euroa).

Lomaliikenteen kysyntä laski 1,1 prosenttia samalla kun tarjontaa vähennettiin 1,5 prosentilla. Matkustajakäyttöaste parani 0,4 prosenttiyksiköllä 88,7 prosenttiin.

Rahti

Finnair Cargo huolehtii lentorahdin kuljetuksesta. Toiminnassa hyödynnetään Finnairin reittilento- ja lomalentoliikenteen kapasiteettia ja Helsingin gateway-asemaa.

Kapasiteettia vuokrataan tarvittaessa myös konsernin ulkopuolisilta rahtioperaattoreilta.

Tilivuonna 2003 rahtiliikenteen yksikkötuotot laskivat 7,3 prosenttia ja liikevaihto 0,6 prosenttia 121,0 miljoonaan euroon. Liiketappio oli 1,6 miljoonaa euroa (liikevoitto 1,2 milj. euroa).

Kuljetettujen rahtikilojen määrä laski 0,4 prosenttia. Kasvu jatkui vahvana Aasian liikenteessä, jossa hyödynnettiin Finnairin MD-11 kaukoliikennekoneita. Konsernin ulkopuolelta vuokrattua rahtikapasiteettia vähennettiin edelleen, mutta syksyn mittaan vuokrattua kapasiteettia lisättiin jo asteittain.

Lentotoimintapalvelut

Liiketoiminta-alue koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista ja konsernin catering toiminnoista.

Lentotoimintapalveluiden liikevaihto laski 9,2 prosenttia 387,5 miljoonaan euroon. Toimialan liikevaihdon lasku johtui asiakkaiden alentuneesta toiminta-asteesta, laskeneesta palvelujen hintatasosta sekä toteutetuista konseptimuutoksista sekä cateringtoiminnassa että maapalveluissa. Säästöohjelman ja suoritettujen sopeutustoimien ansiosta toimialan liikevoitto ilman myyntivoittoja parani 6,8 miljoonaan euroon (3,8 milj. euroa).

Finnairin liiketoimintayksikön, Finnair Ground Handlingin kesällä 2003 perustaman Ruotsin tytäryhtiön Finnhandling AB:n toiminta on käynnistynyt hyvin. Yhtiö tarjoaa joustavalla ja kustannustehokkaalla tavalla yhdessä yhteistyökumppaneiden kanssa maapalveluita Tukholman Arlandan lentokentällä.

Finnair Catering Oy ja johtava suomalainen alkoholijuomayhtiö Altia Oy perustivat SkyCellar Oy -nimisen yhteisyrityksen, jolle Finnair Catering siirsi viinitukkutoimintansa toukokuussa. Finnair Catering Oy omistaa yhtiöstä 19,9 prosenttia. Järjestelyllä Finnair paransi viinitoimitustensa logistiikan kustannustehokkuutta säilyttäen samalla korkean laadun ja toimitusvarmuuden.

Matkapalvelut

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

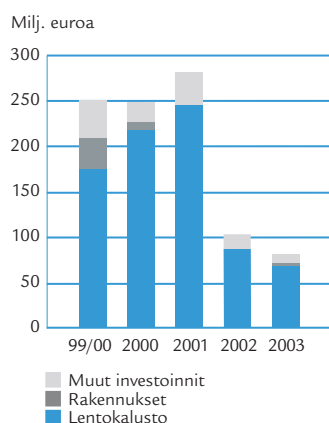
Matkatoimistoalan liikevaihto laski 10,9 prosenttia 87,4 miljoonaan euroon. Liikevaihdon lasku johtui yleisestä kysynnän heikkoudesta, alentuneesta lentolippujen hintatasosta sekä siitä, että loppuvuonna Finnairin tavoin useat muut lentoyhtiöt luopuivat välityspalkkioiden maksamisesta. Sopeutustoimien ansiosta toimialan liikevoitto oli edelleen positiivinen 3,5 miljoonaa euroa (3,5 milj. euroa).

Välityspalkkioiden poistuttua asiakkailta perittävien palvelu- ja toimenpidemaksujen periminen vakiintui loppuvuoden aikana yleisen kansainvälisen käytännön mukaiseksi toimintatavaksi. Samalla matkatoimistot ovat kehittäneet uusia lisäpalveluja ja panostavat keskitettyjen palvelukeskusten toimintaan.

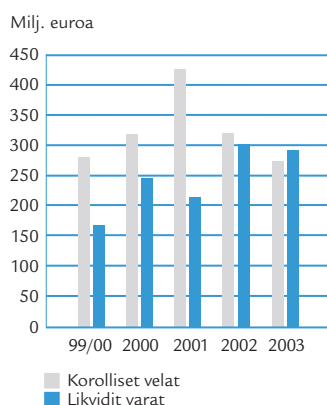
Tukipalvelut

Konsernin liiketoimintaa palvelevat funktiot, kuten eräät talous- ja henkilöstöhallinnon palvelut, kuuluvat tukitoimintoihin. Myös konsernin kiinteistöomaisuus sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnointi ja ylläpito sekä toimitilapalvelut kuuluvat tukipalveluihin.

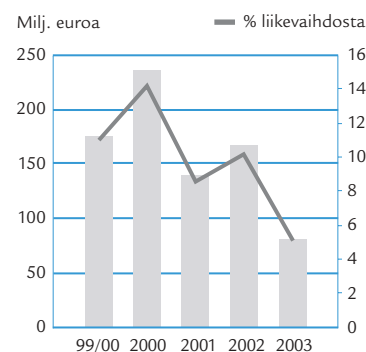
BRUTTOINVESTOINNIT



KOROLLISET VELAT JA LIKVIDIT VARAT



TULORAHOITUS



Tukipalveluiden liikevaihto laski 25,7 prosenttia 53,9 miljoonaan euroon. Liikevaihto koostuu lähes kokonaan myynnistä konsernin muille yksiköille. Liiketappio ilman myyntivoittoja oli 24,6 miljoonaa euroa (22,3 milj. euroa).

Palvelut ja tuotteet

Finnairin palvelu Euroopan reittiliikenteessä perustuu liikematkustajien suosimaan aamu-ilta -konseptiin. Eurooppalaisten lentoyhtiöiden palvelun laadun vertailussa Finnair on säilyttänyt asemansa kärkisijoilla, vaikka säästöjen saavuttamiseksi palveluja on lennoilla muutettu. Vähäisen liikematkustusluokan kysynnän vuoksi Itä-Euroopan kohteisiin suuntautuvilla lennoilla siirryttiin syyskuussa yksiluokkaiseen palvelukonseptiin.

Finnair toteutti syyskuun alusta kaikkien aikojen suurimman hintauudistuksensa. Kotimaan, Skandinavian ja Euroopan lentojen hinnoittelussa siirryttiin sääntöihin ja rajoituksiin perustuvista hinnoista kysynnän ja tarjonnan määrittelemään lentovuorokohtaiseen hinnoitteluun.

Matkustajamäärä Finnairin reittiliikenteessä kasvoi loppuvuonna selvästi muita eurooppalaisia lentoyhtiöitä voimakkaammin, mikä osoittaa, että hintauudistus on vastannut asiakkaiden odotuksia ja tarpeita. Se on tuonut myös lisää selkeyttä, joustavuutta ja valinnanmahdollisuuksia sekä työ- että vapaa-ajan matkustukseen.

Lisätäkseen lentohinnoittelun läpinäkyvyyttä ja palvelun vertailtavuutta Finnair otti käyttöön syyskuussa lentolippujen myynnin yhteydessä perittävän toimitusmaksun, joka sisältää varaamiseen, hinnoitteluun ja lipunkirjoitukseen liittyvät kulut. Maksun suuruus vaihtelee asioimistavasta ja matkan pituudesta riippuen. Samassa yhteydessä myös puhelinpalvelu muutettiin maksulliseksi.

Sars-epidemian vuoksi laskenut kysyntä Aasian-liikenteessä palasi loppukesän ja alkusyksyn aikana kasvu-uralle. Helsingin ja Pekingin välisestä liikenteestä alkukesästä poistettu tarjonta palautettiin asteittain. Huhtikuun 2004 alusta alkaen Pekingiin lennetään päivittäin.

Aasian-reittiverkostoa täydennettiin kolmesti viikossa lennettävillä reiteillä Osakaan kesäkuun alusta ja Shanghaihin

syyskuun alusta. Tulevan kesäkuun alussa Finnairin laivastoon liittyvän kuudennen MD-11-laajarunkokoneen myötä Shanghaiin reitin vuorotiheys kasvaa viiteen vuoroon viikossa.

Tarjonnan lisäyksen jälkeen Finnair tarjoaa 31 viikoittaista yhteyttä Aasian kohteisiin. Kesäkuukausina 2003 lennettiin viikoittainen lisävuoro Tokion Naritaan. Viime kevään kapasiteettijärjestelyjen yhteydessä syntyi päätös liikennöidä talvikaudella Miamiin kahdesti viikossa. Reitin saaman suosion vuoksi Miamiin on päätetty liikennöidä myös talvikaudella 2004/2005.

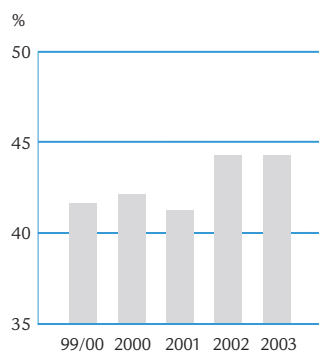
Euroopassa Finnairin verkostoa laajennettiin uusilla codeshare-kohteilla yhteistyössä SWISS-lentoyhtiön, British Airwaysin, SN Brussels Airlinesin ja Air Francen kanssa. Zürichin, Manchesterin, Pariisin ja Brysselin kautta pääsee nyt Finnairin reittitunnuksella muun muassa uusiin Britannian, Etelä-Ranskan ja Espanjan kohteisiin. Finnair puolestaan tarjoaa yhteistyökumppaneilleen hyvät yhteydet Aasian-reiteilleen.

Finnair hankki vuoden 2003 lopussa 85 prosentin osuuden ruotsalaisesta Nordic Airlin -lentoyhtiöstä, joka aloitti edulliset lennot Tukholman Arlandasta Osloon, Kööpenhaminaan, Göteborgiin ja Luulajaan. Vuoden 2004 aikana reittien määrää kasvatetaan. Liikennöimällä kaupunkien päälentoesemilta Nordic Airlin tarjoaa niin liike- kuin vapaa-ajanmatkustajillekin hyvät yhteydet kaupunkiparien välille. Nordic Airlin on Skandinavian maiden välillä liikennöivistä halpalentoyhtiöistä suurin.

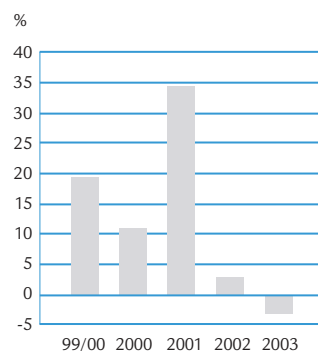
oneworld-yhteistyön tuloksena jäsenyhtiöiden myyntiin kehitettiin kaksi uutta myyntituotetta. eventflyer-tuote on tarkoitettu konferenssimatkailun markkinoille. Businessflyer-tuote on pienille ja keskisuurille yrityksille suunnattu sarjalippu-tuote. Lisäksi tavoitteena on laajentaa sähköisen lentolipun käytettävyyttä vuoden 2004 aikana siten, että matkustaja voi matkustaa allianssiyhtiöiden lennoilla saumattomasti e-lippua käyttäen.

SWISS-lentoyhtiö ilmoitti ottavansa vastaan kutsun liittyä **oneworld** -allianssin jäseneksi, mikä on tärkeää Finnairin kannalta. SWISS toimii merkittävänä yhteistyökumppanina tarjoten Finnairille hyvät yhteydet Keski- ja Etelä-Euroopan verkostoonsa.

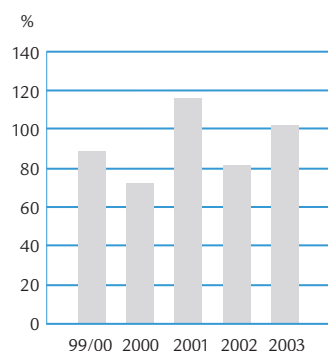
OMAVARAISUUSASTE



NETTOVELKAANTUMISASTE



OIKAISTU
NETTOVELKAANTUMISASTE



Finnair on parantanut omaa sähköistä asiakaspalveluaan kehittämällä lähtöselvitysaomaattiansa toiminnallisuutta. Helsingissä ja Tukholman Arlandassa matkustaja voi selvittää itsensä myös jatkolennoille. Palvelu toimii sekä sähköisellä että perinteisellä lentolipulla. Lontooseen ja Tukholmaan matkustavat voivat ostaa lipun lentoasemajunaan lentolippunsa yhteydessä.

IFRS - säännösten käyttöönotto

Finnairissa aloitettiin valmistautuminen IFRS-tilinpäätökseen vuoden 2002 lopussa. Vuoden 2003 aikana on selvitetty laskentakäytännön muutosten vaikutuksia sekä uudistettu konsernin laskenta- ja raportointiohjeistusta. Organisaation kouluttaminen on aloitettu ja muu laskentavalmiuksien luominen toteutetaan niin, että vuoden 2005 konserniraportoinnin vertailutiedot tuotetaan vuodelta 2004 vuosineljänneksittäin.

Finnair laatii ensimmäisen täydellisen IFRS-tilinpäätöksensä vuodelta 2005. Keskeisimmät laskentaperiaatteiden muutokset tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen valossa liittyvät eläkejärjestelyihin, oman lentokaluston huoltoaktivoointeihin, vuokratun lentokaluston huoltovaroisiin, liikearvo- ja käyvän arvon testaukseen sekä rahoitusinstrumentteihin. Finnair ei sovelle suojauslaskentaa vielä vuodelta 2004. Siirtymäpäivän 1.1.2004 lentokoneiden operatiiviset leasingvastuut käsitellään taseen ulkopuolisina vastuina.

Siirtymäpäivälle 1.1.2004 laadittavaan avaavaan IFRS-taseeseen liittyen Finnair antaa tietoja laskentaperiaatteiden muutosten olennaisimmista vaikutuksista taloudellisiin lukuihin vuoden 2004 ensimmäisen vuosineljänneksen osavuositauksessa.

Lähiajan näkymät

Finnairin kysyntä on ensimmäisen neljänneksen aikana voimakkaassa kasvussa. Konsernin lentoyhtiöiden tarjonnan arvioidaan kasvavan vuoden 2004 ensimmäisellä puoliskolla yli 15 prosenttia. Tarjonnan kasvuun vaikuttaa merkittävä kaukoliikenteen tarjonnan nousu etenkin Aasiassa sekä Nordic Airlinkin tarjonta Skandinaviassa.

Vuonna 2004 Finnair ostaa kaksi ja vuokraa kaksi uutta Airbus A320 -perheen lentokonetta, minkä jälkeen niiden lukumäärä on 29. Koko vuoden investointien arvioidaan olevan noin 120 miljoonaa euroa.

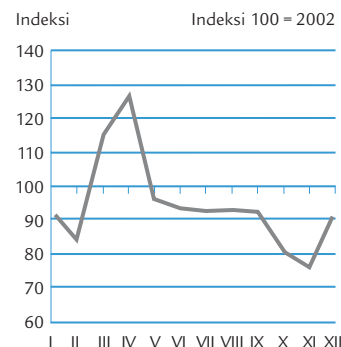
Markkinatilanne jatkuu kireänä, minkä vuoksi keskimääräisen hintatason odotetaan edelleen laskevan selvästi. Hintatason laskuun vaikuttaa alan ylikapasiteetti ja heikko dollari.

Yhtiön toiminnan tehostamisohjelma etenee ydinliiketoimintoihin keskittyvän strategian mukaisesti. Konsernin henkilömäärä laskee tilikauden aikana edelleen ja arvioidaan olevan vuoden lopussa noin 9 400 kun se vuoden 2003 lopussa oli 9 850.

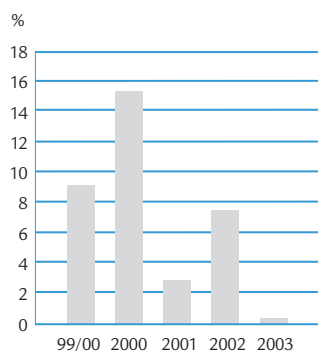
Koko vuoden tuloksen arvioidaan paranevan selvästi edellisestä vuodesta ja olevan voitollinen. Tähän arvioon ei sisälly oletusta kulkutaitien, poliittisten selkkausten tai näihin verrannollisten mahdollisten ulkoisten, tulokseen kielteisesti vaikuttavien tekijöiden toteutumisesta.

Finnair Oyj
Hallitus

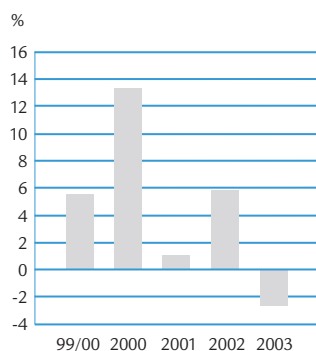
POLTTOAINEHINNAN KEHITYSINDEKSI 2003



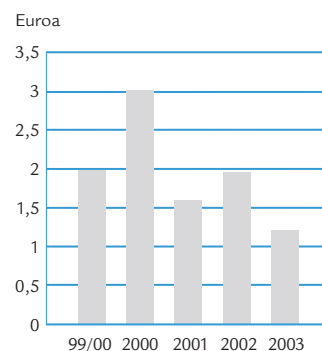
SIIJOITETUN PÄÄOMAN TUOTTO



OMAN PÄÄOMAN TUOTTO



RAHAVIRTA/OSAKE



TILINPÄÄTÖKSEN LAADINTAPERIAATTEET

Finnair Oyj:n ja konsernin tilinpäätös on laadittu noudattaen suomalaista tilinpäätöskäytäntöä ja Suomen uudistettuun kirjanpitolainsäädäntöön (31.12.1997) perustuvia laskenta-periaatteita. Pääkirjanpidon perusvaluutta on euro.

Konsernitilinpäätös

Konsernitilinpäätös sisältää emoyhtiö Finnair Oyj:n lisäksi kaikki ne yhtiöt, joiden äänivallasta emoyhtiö omistaa suoraan tai välillisesti yli 50 prosenttia tai joissa yhtiöllä on muutoin tosiasiallinen määräysvalta. Tilikauden aikana hankitut tytäryhtiöt sisältyvät konsernitilinpäätökseen hankintahetkestä lähtien ja myydyt tytäryhtiöt myyntihetkeen asti.

Yhtiöiden keskinäiset liiketapahtumat, saamiset ja velat sekä sisäinen voitonjako on eliminoitu. Keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä. Eliminoinnin yhteydessä syntynyt tytäryhtiöosakkeiden hankintamenon ja tytäryhtiön hankintahetken omien pääomien välinen eliminointiero on kohdistettu ensisijaisesti niille omaisuuserille, joista eliminointiero on aiheutunut ja se on poistettu käyttöomaisuuden poistosuunnitelman mukaisesti. Kohdistamatta jäänyt eliminointiero, konsernilikearvo, on poistettu hankintahetkellä ennen vuotta 2003 tehdyistä hankinnoista ja sen jälkeen liikearvot esitetään omana eränään konsernitaseessa ja poistetaan taloudellisena vaikutusaikanaan. Ulkomaisten tytäryhtiöiden tilinpäätökset on ennen yhdistelyä, mikäli mahdollista, oikaistu yhdenmukaisiksi konsernin laskentaperiaatteiden kanssa. Muuntaminen euroiksi on tehty tilinpäätöspäivän julkaistuihin keskikursseihin. Oman pääoman eliminoinnista aiheutuneet muuntoerot on käsitelty konsernin vapaata omaa pääomaa oikaisevina erinä. Osuus niiden yhtiöiden tuloksista, joiden osakkeista ja äänivallasta konserni omistaa 20 - 50 prosenttia, on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistuosuuden mukainen osuus osakkuusyhtiöiden tilikauden tuloksesta on esitetty erässä osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta. Osakkuusyhtiöiden osalta osakkuusyhtiöaktiivat on kirjattu kerralla kuluiksi.

Ulkomaanrahan määräiset erät

Ulkomaanrahan määräiset saamiset, velat ja vastuut on muutettu euroiksi tilinpäätöspäivän julkaistuihin keskikursseihin. Maksetut ja saadut ennakot ovat emoyhtiön taseessa maksupäivän kurssiin. Myyntisaamisten ja ostovelkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on käsitelty myyntien ja ostojen oikaisuina. Muiden saamisten ja velkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on esitetty rahoituksen kurssieroissa. Kertyneet kurssierot on kokonaisuudessaan kirjattu tuloslaskelmaan.

Johdannaissopimukset

Valuutta- ja korkoriskien suojaamiseksi tehtyihin johdannaissopimuksiin liittyvät korot on jaksotettu suoriteperusteen mukaisesti joko korkotuotoiksi tai -kuluiksi. Operatiivisen liiketoiminnan suojauksesta aiheutuvat valuuttakurssierot sisältyvät liikevoittoon. Yksilöityjen taseen ulkopuolisten erien suojaamiseksi ja operatiivisen liiketoiminnan suojaamiseksi tehtyjen johdannaissopimusten kurssierot kirjataan samanaikaisesti suojatun erän kanssa.

Lentopetrolin hintasuojaus

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

Käyttöomaisuus ja poistot

Käyttöomaisuuden tasearvot perustuvat alkuperäisiin suunnitelman mukaisilla poistoilla vähennettyihin hankintamenoihin.

Suunnitelman mukaiset poistot perustuvat omaisuuden taloudelliseen käyttöikään ja alkuperäiseen hankintameno.

Poistot lasketaan omaisuuslajista riippuen seuraavilla periaatteilla:

- Aktivoitu konsernilikearvo 5 vuoden tasapoistona
- Rakennusten poistot vaihtelevat 3-5 prosenttia poistamattomasta menojäännöksestä.
- Lentokoneet ja niiden moottorit tasapoistoin seuraavasti:
 - uudet A320-koneperheen lentokoneet 20 vuodessa 10 prosentin jäännösarvoon
 - aiemmin uutena hankitut suihkukoneet 15 vuodessa 10 prosentin jäännösarvoon
 - käytettynä ostetut, kuusi vuotta vanhemmat, suihkukoneet 10 vuodessa 10 prosentin jäännösarvoon
 - uudet potkuriturpiinikoneet 12 vuodessa 10 prosentin jäännösarvoon
 - käytettynä ostetut potkuriturpiinikoneet 10 vuodessa 10 prosentin jäännösarvoon
 - käytöstä poistuvat koneet tasapoistona kokonaan laivastouudistussuunnitelman mukaisena käyttöaikana
- Lentokonesimulaattorit poistetaan tasapoistoin 10 vuodessa ja yli 170 000 euroa maksavat tietokoneet tasapoistoin 5 vuodessa.
- Muun aineellisen käyttöomaisuuden poistot ovat 23 prosenttia poistamattomasta menojäännöksestä.
- Aktivoidut pitkävaikutteiset menot poistetaan niiden luonteesta riippuen 3-10 vuodessa.

Vaihto-omaisuus

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

Rahoitusomaisuus

Rahoitusomaisuuteen kuuluvat arvopaperit arvostetaan alkuperäiseen hankintameno tai sitä alempaan markkinaarvoon.

Leasing

Konsernin lentokaluston leasemaksut ovat merkittävät. Vuositaiset leasemaksut on käsitelty vuokratuloina. Sopimusten

mukaiset tulevana vuosina erääntyvät lentokaluston leasemaksut on esitetty taseen ulkopuolisina erinä liitetiedoissa.

Satunnaiserät

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

Tutkimus- ja kehitysmenot

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

Tilinpäätössiirrot

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

Välittömät verot ja laskennalliset verot

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

van verokannan mukaan. Lentokaluston myyntivoitoista on merkitty konsernitaseeseen laskennallinen verovelka perustuen kirjanpitolainsäädännön uudistukseen koskien jaksotuserojen laskennallisia veroja. Näitä koskeva laskennallinen verovelka on purettu emoyhtiössä ja kirjattu suoraan emoyhtiön omaan pääomaan, perustuen valmistautumiseen IFRS raportointiin.

Eläkejärjestelyt

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

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

Ulkomaiset tytäryhtiöt hoitavat eläkejärjestelynsä paikallisen lainsäädännön ja käytännön mukaisesti.

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

Tilikausien vertailukelpoisuus

Edellisen tilikauden luvut on muutettu vertailukelpoiseksi myynnin lisäpalkkioiden kirjauskäytännön muutoksen vuoksi. Aiemmin myynnin vähennyseränä esitetyt lisäpalkkiot on nyt esitetty myynti ja markkinointikuluihin sisältyvänä eränä.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

	1.1.2003– 31.12.2003 Milj. euroa	1.1.2002– 31.12.2002 Milj. euroa	Liite
Liikevaihto	1 557,6	1 656,4	1
Valmistus omaan käyttöön	3,5	2,9	
Liiketoiminnan muut tuotot	40,0	58,9	2
Osuus osakkuusyritysten tuloksesta	0,8	-0,4	
LIIKETOIMINNAN TUOTOT	1 601,9	1 717,8	
LIIKETOIMINNAN KULUT			
Materiaalit ja palvelut	493,9	515,5	3
Henkilöstökulut	496,8	491,8	4
Poistot	104,2	114,5	5
Liiketoiminnan muut kulut	525,9	536,0	6
	-1 620,8	-1 657,8	
LIIKEVOITTO/ -TAPPIO	-18,8	60,0	
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	-2,8	-5,6	7
VOITTO/-TAPPIO ENNEN VEROJA	-21,7	54,4	
VÄLITTÖMÄT VEROT			
Tuloverot varsinaisesta toinnasta	-0,9	-0,7	
Laskennallisen verovelan muutos	6,6	-16,5	
	5,7	-17,2	10
VÄHEMMISTÖOSUUS TULOKSESTA	-0,3	-0,3	
TILIKAUDEN VOITTO/-TAPPIO	-16,2	36,8	

KONSERNIN TASE

	31.12.2003 Milj. euroa		31.12.2002 Milj. euroa		Liite
VASTAAVAA					
PYSYVÄT VASTAAVAT					11
Aineettomat hyödykkeet	28,3		19,6		
Aineelliset hyödykkeet	860,2		920,5		
Sijoitukset					
Osuudet osakkuusyrityksissä	4,5		4,2		
Muut sijoitukset	10,8	903,8	13,4	957,7	
VAIHTUVAT VASTAAVAT					
Vaihto-omaisuus	49,2		56,5		12
Pitkäaikaiset saamiset	20,9		15,3		13
Lyhytaikaiset saamiset	146,9		148,6		14
Rahoitusarvopaperit	276,1		284,8		15
Rahat ja pankkisaamiset	18,2	511,3	16,9	522,1	16
		1 415,1		1 479,8	
VASTATTAVAA					
OMA PÄÄOMA					17
Osakepääoma	72,0		72,0		
Osakeanti	-		-		
Ylikurssirahasto	5,7		5,6		
Vararahasto	147,7		147,7		
Edellisten tilikausien voitto	404,6		380,5		
Tilikauden voitto	-16,2	613,8	36,8	642,7	
Pääomalaina		5,7		5,7	21
Oma pääoma yhteensä		619,5		648,4	
VÄHEMMISTÖOSUUDET		1,2		0,9	
VIERAS PÄÄOMA					
Laskennallinen verovelka	109,8		116,4		19
Pitkäaikainen vieras pääoma	232,5		279,3		20,23
Lyhytaikainen vieras pääoma	452,1	794,4	434,8	830,5	22
		1 415,1		1 479,8	

KONSERNIN RAHOITUSLASKELMA

	1.1.2003– 31.12.2003 Milj. euroa	1.1.2002– 31.12.2002 Milj. euroa
Liiketoiminta		
Liikevoitto/ -tappio	-19	60
Oikaisut liikevoittoon (poistot)	104	115
Nettokäyttöpääoman muutos		
Vaihto-omaisuus, lisäys (-)/vähennys (+)	7	-1
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys (-)/vähennys (+)	2	-17
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys (+)/vähennys (-)	4	33
Rahoitustuotot ja -kulut (netto)	-3	-6
Verot	6	-17
Liiketoiminnan rahavirta	101	167
Investoinnit		
Investoinnit lentokalustoon	-70	-86
Investoinnit rakennuksiin	-1	0
Muut investoinnit	-12	-16
Ennakkomaksujen muutos	3	46
Käyttöomaisuusinvestoinnit yhteensä	-80	-56
Käyttöomaisuuden myyntituotot	37	76
Investointien rahavirta	-43	20
Rahoitus		
Pitkäaikaisten velkojen lisäys (+)/vähennys (-)	-53	-1
Pitkäaikaisten liikesaamisten lisäys (-)/vähennys (+)	-2	-2
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+)/vähennys (-)	2	-92
Oman pääoman lisäys	0	0
Osingonjako	-13	-6
Rahoituksen rahavirta	-66	-100
Laskelman mukainen likvidien varojen lisäys (+)/vähennys (-)	-8	87
Likvidit varat tilikauden alussa	302	215
Taseen mukainen likvidien varojen vähennys (-)/lisäys (+)	-8	87
Likvidit varat tilikauden lopussa	294	302

FINNAIR OYJ:N TULOSLASKELMA

	1.1.2003– 31.12.2003 Milj. euroa	1.1.2002– 31.12.2002 Milj. euroa	Liite
Liikevaihto	1 284,4	1 378,0	1
Valmistus omaan käyttöön	3,5	2,9	
Liiketoiminnan muut tuotot	36,9	56,2	2
LIIKETOIMINNAN TUOTOT	1 324,8	1 437,1	
LIIKETOIMINNAN KULUT			
Materiaalit ja palvelut	410,6	430,5	3
Henkilöstökulut	402,2	393,7	4
Poistot	91,3	105,3	5
Liiketoiminnan muut kulut	468,3	475,0	6
	-1 372,4	-1 404,5	
LIIKEVOITTO/-TAPPIO	-47,5	32,6	
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT	-3,7	-2,8	7
VOITTO/TAPPIO ENNEN SATUNNAISIA ERIÄ	-51,3	29,8	
Satunnaiset erät	0,0	20,2	
Tuloverot satunnaisista eristä	0,0	-5,9	
	0,0	14,3	8
VOITTO/TAPPIO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	-51,3	44,2	
Tilinpäätössiirrot	84,9	27,3	9
Välittömät verot	-10,2	-17,6	10
TILIKAUDEN VOITTO	23,4	53,9	

FINNAIR OYJ:N TASE

	31.12.2003 Milj. euroa		31.12.2002 Milj. euroa		Liite
VASTAAVAA					
PYSYVÄT VASTAAVAT					11
Aineettomat hyödykkeet	9,9		10,8		
Aineelliset hyödykkeet	84,1		820,3		
Sijoitukset					
Osuudet saman konsernin yrityksissä	403,6		73,7		
Muut sijoitukset	9,1	506,7	13,9	918,7	
VAIHTUVAT VASTAAVAT					
Vaihto-omaisuus	44,4		45,0		12
Pitkäaikaiset saamiset	236,1		57,8		13
Lyhytaikaiset saamiset	192,5		148,8		14
Rahoitusarvopaperit	275,4		284,8		15
Rahat ja pankkisaamiset	11,8	760,2	11,7	548,1	16
		1 266,9		1 466,9	
VASTATTAVAA					
OMA PÄÄOMA					17
Osakepääoma	72,0		72,0		
Osakeanti	0,0		0,0		
Ylikurssirahasto	5,7		5,6		
Vararahasto	147,7		147,7		
Edellisten tilikausien voitto	294,9		253,8		
Tilikauden voitto	23,4	543,7	53,9	533,1	
Pääomalaina		5,7		5,7	21
Oma pääoma yhteensä		549,4		538,8	
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ		0,0		123,6	18
VIERAS PÄÄOMA					
Laskennallinen verovelka	-		79,2		19
Pitkäaikainen vieras pääoma	231,2		277,6		20, 23
Lyhytaikainen vieras pääoma	486,3	717,5	447,6	804,5	22
		1 266,9		1 466,9	

FINNAIR OYJ:N RAHOITUSLASKELMA

	1.1.2003– 31.12.2003 Milj. euroa	1.1.2002– 31.12.2002 Milj. euroa
Liiketoiminta		
Liikevoitto/-tappio	-48	33
Oikaisut liikevoittoon (poistot)	91	105
Nettokäyttöpääoman muutos		
Vaihto-omaisuus, lisäys (-)/vähennys (+)	1	-2
Lyhytaikaiset liikesaamiset, lisäys (-)/vähennys (+)	-27	-1
Korottomat lyhytaikaiset velat, lisäys (+)/vähennys (-)	24	21
Rahoitustuotot ja -kulut (netto)	-4	-3
Satunnaiset erät	0	14
Verot	0	-18
Muut oikaisut	4	0
Liiketoiminnan rahavirta	41	150
Investoinnit		
Investoinnit lentokalustoon	-30	-86
Muut investoinnit	-16	-14
Ennakkomaksujen muutos	-9	46
Käyttöomaisuusinvestoinnit yhteensä	-55	-54
Käyttöomaisuuden myyntituotot	36	67
Investointien rahavirta	-19	13
Rahoitus		
Pitkäaikaisten velkojen lisäys (+)/vähennys (-)	-46	-9
Pitkäaikaisten liikesaamisten lisäys (-)/vähennys (+)	7	4
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+)/vähennys (-)	20	-66
Oman pääoman lisäys	0	0
Osingonjako	-13	-6
Rahoituksen rahavirta	-32	-76
 Laskelman mukainen likvidien varojen lisäys (+)/vähennys (-)	 -10	 87
Likvidit varat tilikauden alussa	297	210
Taseen mukainen likvidien varojen vähennys (-)/lisäys (+)	-10	87
Likvidit varat tilikauden lopussa	287	297

FINNAIR-KONSERNIN JA FINNAIR OYJ:N TILINPÄÄTÖSTEN LIITETIEDOT

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2003	1-12/2002	1-12/2003	1-12/2002
	Milj. euroa		Milj. euroa	
1. Liikevaihto ja liikevoitto toimialoittain				
Liikevaihto toimialoittain				
Reittiliikenne	1 074,5	1 188,1	1 066,2	1 183,0
Lomaliikenne	327,3	329,8	214,4	218,9
Rahti	121,0	121,7	-	-
Lentotoimintapalvelut	387,5	426,9	280,0	298,4
Matkapalvelut	87,4	98,1	-	-
Tukipalvelut	53,9	72,5	5,7	25,8
- Sisäiset oikaisut	-494,1	-580,8	-281,9	-348,0
Yhteensä	1 557,6	1 656,4	1284,4	1 378,1
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain				
%:a liikevaihdesta				
Suomi	50 %	55 %	46 %	45 %
Eurooppa	34 %	30 %	39 %	42 %
Muut	16 %	15 %	15 %	13 %
Yhteensä	100 %	100 %	100 %	100 %
Liikevoitto toimialoittain				
Reittiliikenne	-29,3	45,6	-31,6	44,8
Lomaliikenne	16,6	6,6	12,9	3,1
Rahti	-1,6	2,0	-	-
Lentotoimintapalvelut	9,6	4,5	-1,1	-3,1
Matkapalvelut	3,5	3,5	-	-
Tukipalvelut	-17,8	-2,3	-27,7	-12,1
Yhteensä	-18,9	60,0	-47,6	32,6
2. Liiketoiminnan muut tuotot				
Lentokaluston myyntivoitto	12,5	13,9	12,5	13,1
Myyntivoitto osakkeista	0,6	21,5	0,6	19,9
Muut	26,9	23,5	23,8	23,2
Yhteensä	40,0	58,9	36,9	56,2
3. Materiaalit ja palvelut				
Korjaamojen aineostot	26,8	39,7	26,8	39,7
Maaselvitys- ja cateringkulut	97,3	108,4	95,4	114,3
Lentotoiminnan polttoaineet	158,0	166,3	157,1	166,1
Valmismatkatoiminnan kulut	85,1	85,6	-	-
Lentokaluston korjaus ja huolto	37,4	40,7	36,3	40,7
Tietohallintopalvelut	65,3	46,7	65,3	43,8
Muut erät	23,9	28,1	29,8	25,9
Yhteensä	493,9	515,5	410,6	430,5
4. Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	356,4	361,7	281,6	286,3
Eläkekulut	87,7	90,5	73,7	74,6
Muut henkilösivukulut	52,7	39,6	47,0	32,8
Yhteensä	496,8	491,8	402,2	393,7
Johdon palkat ja palkkiot				
Hallinto ja toimitusjohtajat	1,4	1,0	0,7	0,5
Henkilöstö keskimäärin				
Reittiliikenne	3 486	3 597	3 438	3 629
Lomaliikenne	329	330	28	35
Rahti	420	413	-	-
Lentotoimintapalvelut	4 137	4 342	3 142	3 428
Matkapalvelut	1 270	1 342	-	-
Tukipalvelut	339	452	258	351
Yhteensä	9 981	10 476	6 866	7 443

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2003	1-12/2002	1-12/2003	1-12/2002
	Milj. euroa		Milj. euroa	
5. Poistot				
Suunnitelman mukaiset poistot tuloslaskelmassa				
Konserniliiketoiminnan arvosta	0,1	-	-	-
Muista pitkävaikutteisista menoista	6,3	7,3	4,6	5,2
Lentokalustosta	3,6	3,7	-	-
Rakennuksista	85,0	88,5	80,2	88,5
Muusta kalustosta	9,2	15,0	6,5	11,6
Yhteensä	104,2	114,5	91,2	105,3
6. Liiketoiminnan muut kulut				
Lentokaluston leasemaksut	92,7	72,5	99,9	72,5
Rahtikapasiteetin vuokrat	9,5	14,2	-	-
Lentokapasiteetin muut vuokrat	16,0	14,7	16,0	14,7
Toimitila ja muut vuokrat	39,0	45,1	43,9	44,5
Liikennöimismaksut	121,5	127,2	117,8	126,2
Myynti- ja markkinointikulut	107,0	115,4	95,3	108,7
Muut erät	140,2	146,8	95,4	108,5
Yhteensä	525,9	535,9	468,3	475,0
7. Rahoitustuotot ja -kulut				
Osinkotuotot				
Saman konsernin yrityksiltä	-	-	0,0	3,4
Omistusyhteisyrityksiltä	-	-	0,6	1,0
Muilta	0,3	1,2	0,2	0,1
Osinkotuotot yhteensä	0,3	1,2	0,8	4,5
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista				
Saman konsernin yrityksiltä	-	-	2,2	2,1
Muilta	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	0,0	0,0	2,2	2,1
Tuotot pitkäaikaisista sijoituksista yhteensä	0,4	1,3	3,1	6,6
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Korkotuotot konserniyhtiöiltä	-	-	0,0	0,1
Korkotuotot muilta	9,2	9,3	8,6	8,6
Rahoitustuotot muilta	9,2	5,9	6,4	5,8
Yhteensä	18,4	15,3	15,0	14,5
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista ja muut korko- ja rahoitustuotot yhteensä	18,7	16,5	18,1	21,1
Sijoitusten arvonalennukset				
Rahoitusarvopaperien arvomuutokset	0,0	0,1	0,0	0,1
Yhteensä	0,0	0,1	0,0	0,1
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Korkokulut konserniyhtiöille	-	-	-2,0	-2,3
Korkokulut muille	-11,4	-14,6	-11,4	-14,6
Muut rahoituskulut muille	-10,1	-7,6	-8,5	-7,1
Yhteensä	-21,5	-22,3	-21,8	-24,0
Rahoitustuotot ja kulut yhteensä	-2,8	-5,6	-3,8	-2,8
Erään korko- ja rahoitustuotot sisältyy kurssivoittoja	9,0	5,8	6,4	5,8
Erään korko- ja muut rahoituskulut sisältyy kurssitappioita	-9,1	-6,6	-8,0	-6,6
8. Satunnaiset erät				
Saadut konserniavustukset	-	-	0,0	20,2
Myönnetty konserniavustukset	-	-	0,0	-
Tuloverot satunnaisista eristä	-	-	0,0	-5,9
Yhteensä	-	-	0,0	14,3

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2003	1-12/2002	1-12/2003	1-12/2002
	Milj. euroa		Milj. euroa	
9. Tilinpäätössiirrot				
Suunitelman mukaisten poistojen ja verotuksessa tehtyjen poistojen erotus				
Rakennuksista	-	-	-	-
Kalustosta	-	-	84,9	27,3
Vapaaehtoisten varausten lisäys (-)/vähennys (+)	-	-	-	-
Yhteensä	-	-	84,9	27,3
10. Välittömät verot				
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	0,9	0,7	0,0	-6,0
Laskennallisen verovelan muutos tilinpäätössiirroista/jaksotuseroista	-6,6	16,5	10,2	23,6
Yhteensä	-5,7	17,2	10,2	17,6
11. Pysyvät vastaavat				
Aineettomat oikeudet				
Hankintameno tilikauden alussa	1,7	1,7	-	-
Muutos	0,0	0,0	-	-
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	1,8	1,7	-	-
Muut pitkävaikutteiset menot				
Hankintameno tilikauden alussa	62,3	58,6	37,6	34,3
Lisäykset	4,2	5,3	3,6	4,3
Vähennykset	-11,9	-1,6	-7,2	-1,0
Hankintameno tilikauden lopussa	54,6	62,3	34,0	37,6
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	11,5	2,1	7,2	1,9
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-50,9	-46,6	-31,3	-28,6
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	15,3	17,9	9,9	10,8
Konserniliikearvo				
Hankintameno tilikauden alussa	0,0	-	-	-
Lisäykset	11,4	-	-	-
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-0,1	-	-	-
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	11,3	-	-	-
Maa-alueet				
Hankintameno tilikauden alussa	0,8	0,8	-	-
Lisäykset	0,0	0,0	-	-
Vähennykset	0,0	0,0	-	-
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	0,8	0,8	-	-
Rakennukset				
Hankintameno tilikauden alussa	177,9	179,0	-	-
Lisäykset	0,7	0,6	-	-
Vähennykset	0,0	-1,7	-	-
Hankintameno tilikauden lopussa	178,5	177,9	-	-
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-	-	-	-
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-92,5	-88,9	-	-
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	86,1	89,0	-	-
Lentokalusto				
Hankintameno tilikauden alussa	1 464,8	1 421,8	1 464,8	1 415,7
Lisäykset	69,5	88,3	30,1	86,5
Vähennykset	-190,0	-45,2	-1 225,7	-37,4
Hankintameno tilikauden lopussa	1 344,4	1 464,8	269,2	1 464,8
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	155,5	47,0	565,9	47,0
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-781,7	-743,7	-776,9	-743,7
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	718,2	768,2	58,3	768,2

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2003	1-12/2002	1-12/2003	1-12/2002
	Milj. euroa		Milj. euroa	
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus tilikauden alussa	-	-	123,5	150,8
Poistoeron muutos	-	-	-84,9	-27,3
Siirto apportista	-	-	-38,6	-
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus tilikauden lopussa	-	-	0,0	123,5
Muu kalusto				
Hankintameno tilikauden alussa	268,7	290,4	229,7	251,2
Lisäykset	6,4	8,5	4,8	7,0
Vähennykset	-58,9	-30,2	-57,3	-28,5
Hankintameno tilikauden lopussa	216,1	268,7	177,3	229,7
Vähennysten kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	56,9	24,6	55,9	24,5
Kertyneet suunnitelman mukaiset poistot	-238,6	-254,0	-207,4	-225,4
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	34,5	39,3	25,8	28,9
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus tilikauden alussa	-	-	0,0	0,1
Poistoeron muutos	-	-	0,0	0,0
Kokonais- ja suunnitelmapoistojen kertynyt erotus tilikauden lopussa	-	-	0,0	0,0
Pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta tilikauden lopussa				
koneiden ja laitteiden osuus	721,7	799,8	62,4	792,2
Ennakkomaksut				
Hankintameno tilikauden alussa	23,3	69,6	23,3	69,6
Muutos	-2,6	-46,3	-23,3	-46,3
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	20,6	23,3	0,0	23,3
Sijoitukset				
Osakkuusyhtiöt				
Hankintameno tilikauden alussa	4,2	2,1	3,2	0,7
Muutos	0,3	2,1	0,0	2,5
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	4,5	4,2	3,2	3,2
Konserniyritykset				
Hankintameno tilikauden alussa	-	-	73,7	73,6
Lisäykset	-	-	330,0	0,0
Vähennykset	-	-	0,0	-
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	-	-	403,6	73,7
Muut osakkeet ja osuudet				
Hankintameno tilikauden alussa	8,1	8,4	5,5	5,7
Lisäykset	1,9	-	0,3	-
Vähennykset	-0,4	-0,3	-0,2	-0,2
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	9,6	8,1	5,6	5,5
Lainasaamiset				
Hankintameno tilikauden alussa	5,3	6,3	5,3	6,3
Lisäykset	0,9	0,1	-	0,1
Vähennykset	-4,9	-1,1	-4,9	-1,1
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	1,3	5,3	0,3	5,3
Käyttöomaisuuden vakuutusarvot				
Lentokoneiden ja varamoottorien tasearvo milj. euroa	653,3	768,2		
Vakuutusarvo milj. euroa	1 879,6	2 240,3		
Vakuutusarvo USD Mill.	2 373,9	2 349,4		

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

Sijoitukset

Osakkuusyritykset	Konsernin omistus %	Emoyhtiön omistus %
Gourmet Nova Finland Oy, Helsinki	40,00	40,00
Suomen Jakelutiet Oy, Helsinki	47,50	-
Amadeus Estonia, Viro	33,25	-
Toivelomat Oy, Helsinki	48,53	-
Suomen ilmailuopisto Oy, Pori	49,50	49,50
Aerosystems Oy, Helsinki	40,00	40,00
Konserniyhtiöt		
Kiinteistö Oy Aerolan A-talot, Vantaa	100,00	-
Kiinteistö Oy Aerolan B-talot, Vantaa	100,00	-
Finnair Cargo Oy, Helsinki	100,00	100,00
Amadeus Finland Oy, Helsinki	95,00	95,00
Matkatoimisto Oy Area, Helsinki	100,00	100,00
Area Baltica Reisiburoo AS, Viro	100,00	100,00
A/S Estravel Ltd, Viro	72,02	-
Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Helsinki	99,13	81,30
Finnair Travel Services Oy, Helsinki	100,00	100,00
Finnair Catering Oy, Helsinki	100,00	100,00
Finnair Facilities Management Oy, Helsinki	100,00	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Helsinki	100,00	100,00
A/S Aero Airlines, Viro	49,00	49,00
Finncatering Oy, Vantaa	100,00	-
Norvista Travel Ltd, Kanada	100,00	100,00
Finnhandling Ab, Ruotsi	100,00	100,00
Nordic Airlink Holding AB, Ruotsi	100,00	100,00
Nordic East Airlink AB, Ruotsi	85,00	-
Mikkelin Matkatoimisto Oy, Mikkelä	51,00	-
Norvista S.R.L, Italia	100,00	100,00
Norvista B.V., Alankomaat	100,00	100,00
Suomen Matkatoimisto Oy, Helsinki	100,00	100,00

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2003	1-12/2002	1-12/2003	1-12/2002
	Milj. euroa		Milj. euroa	
Muut osakkeet				
Julkisesti kaupankäynnin kohteena olevien arvopapereiden markkina-arvo	3,1	2,4	2,2	1,9
kirjanpitoarvo	0,4	0,5	0,1	0,2
erotus	2,7	1,8	2,1	1,6
Muut sijoitukset, lainasaamiset				
Muilta yrityksiltä	1,3	5,3	0,3	5,3
12. Vaihto-omaisuus				
Aineet ja tarvikkeet	47,6	55,1	43,0	43,6
Keskeneräiset tuotteet	1,5	1,4	1,5	1,4
Yhteensä	49,2	56,5	44,5	45,0
13. Pitkäaikaiset saamiset				
Pitkäaikaiset saamiset konserniyhtiöiltä				
Lainasaamiset	-	-	236,1	42,6
Pitkäaikaiset saamiset muilta				
Muut saamiset	20,9	15,3	0,0	15,3
Pitkäaikaiset saamiset yhteensä	20,9	15,3	236,1	57,8

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2003	1-12/2002	1-12/2003	1-12/2002
	Milj. euroa		Milj. euroa	
14. Lyhytaikaiset saamiset				
Lyhytaikaiset saamiset konserniyhtiöiltä				
Myyntisaamiset	-	-	27,5	18,1
Siirtosaamiset	-	-	7,0	21,7
Muut saamiset	-	-	33,6	7,5
Yhteensä	-	-	68,1	47,3
Lyhytaikaiset saamiset omistusyhteisyrityksiltä				
Myyntisaamiset	-	-	0,0	0,0
Siirtosaamiset	-	-	0,0	-
Yhteensä	-	-	0,0	0,0
Lyhytaikaiset saamiset muilta				
Myyntisaamiset	103,6	99,1	75,6	67,7
Siirtosaamiset	22,1	31,8	12,4	23,4
Muut saamiset	21,2	17,8	36,4	10,4
Yhteensä	146,9	148,6	124,4	101,5
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	146,9	148,6	192,5	148,8
15. Rahoitusarvopaperit				
Lyhytaikaiset sijoitukset	276,1	284,8	275,4	284,8
Jälleenhankintahintojen ja aktivoidun hankintamenon erotus ei ole olennainen.				
16. Rahat ja pankkisaamiset				
Erä sisältää konsernin pankkitileillä olevat varat.				
17. Oma pääoma				
Osakepääoma	72,0	72,0	72,0	72,0
Osakeanti	0,0	0,0	0,0	0,0
Ylikurssirahasto tilikauden alussa	5,6	5,6	5,6	5,6
Muutos	0,0	0,0	0,0	0,0
Ylikurssirahasto tilikauden lopussa	5,7	5,6	5,7	5,6
Vararahasto	147,7	147,7	147,7	147,7
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden alussa	417,3	386,4	307,7	259,7
Osingonjako	-12,7	-5,9	-12,7	-5,9
Muuntoero	0,0	0,0	-	-
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	404,6	380,5	295,0	253,8
Tilikauden tulos	-16,2	36,8	23,4	53,9
Pääomalainat tilikauden lopussa	5,7	5,7	5,7	5,7
Oma pääoma yhteensä	619,5	648,4	549,5	538,8
Jakokelpoiset varat				
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden alussa	417,3	386,4	307,7	259,7
Osingonjako	-12,7	-5,9	-12,7	-5,9
Muuntoero	0,0	0,0	-	-
Tilikauden voitto	-16,2	36,8	23,4	53,9
	388,3	417,3	318,3	307,7
Vapaaehtoiset varaukset omassa pääomassa	-54,4	-94,8	-	-
	333,9	322,5	318,3	307,7
Vapaaehtoiset varaukset				
Kertynyt poistoero	76,4	133,3		
Asuintalovaraus	0,2	0,3		
	76,6	133,6		
Laskennallinen verovelka vapaaehtoisista varauksista	-22,2	-38,7		
Yhteensä	54,4	94,8		
18. Tilinpäätössiirtojen kertymä				
Kertynyt poistoero	-	-	0,0	123,6

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2003	1-12/2002	1-12/2003	1-12/2002
	Milj. euroa		Milj. euroa	
19. Laskennallinen verovelka				
Tilinpäätössiirroista	22,2	38,7	0,0	-
Laskennallinen verosaaminen, muista jaksotuseroista	-0,6	-1,5	-0,6	-0,9
Laskennallinen verovelka, muista jaksotuseroista	88,2	79,2	0,0	79,2
Yhteensä	109,8	116,4	-0,6	78,3

Emoyhtiön laskennallinen verosaaminen on esitetty muissa saamisissa.

20. Pitkäaikainen vieras pääoma				
Lainat rahoituslaitoksilta	199,6	221,0	199,6	221,0
Eläkelainat	28,0	53,3	28,0	53,1
Muut pitkäaikaiset velat	4,9	5,1	3,6	3,6
Yhteensä	232,5	279,3	231,2	277,6
Lainojen lyhennykset				
Tilikautena 2004	25,8		25,8	
Tilikautena 2005	25,8		25,8	
Tilikautena 2006	25,9		25,9	
Tilikautena 2007	26,0		26,0	
Tilikautena 2008	26,1		26,1	
Tilikautena 2009 -	123,7		123,7	
Yhteensä	253,4		253,4	

21. Vaihdeettava debentuurilaina (pääomalaina)

Vaihdettava debentuurilaina 38.683.223,09 euroa laskettiin liikkeelle 28.2.1994.

Lainan korko on 7 % vuoteen 2004 asti. Tämän jälkeen korko on 5 prosenttiyksikköä yli 12 kk:n Euribor-koron. Lainalla ei ole eräpäivää.

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

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

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

Yhdellä 1.681,88 euron nimellisarvoisella debentuurilla saa vaihdossa 271 Finnair Oyj:n 0,85 euron nimellisarvoista osaketta. Osakkeen laskennallinen vaihtohinta on 6,21 euroa. Vaihtoaika on vuosittain 1.1.-31.1. ja 1.4.-31.12.

Velkakirjoja oli 31.12.2003 mennessä vaihdettu yhteensä 32.971.561,12 euron edestä 5.312.684 osakkeeseen, minkä jälkeen vaihtovelkakirjalainan määrä on 5.711.661,97 euroa. Mikäli kaikki 31.12.2003 vaihtamatta olevat velkakirjat vaihdetaan osakkeiksi, nousee yhtiön osakepääoma 782.268,60 eurolla vastaten 920.316 osaketta.

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2003	1-12/2002	1-12/2003	1-12/2002
	Milj. euroa		Milj. euroa	
22. Lyhytaikainen vieras pääoma				
Velat samaan konserniin kuuluville yrityksille				
Ostovelat	-	-	26,1	11,7
Siirtovelat	-	-	6,5	1,0
Muut velat	-	-	0,0	0,0
Yhteensä	-	-	32,5	12,7
Velat omistusyhteisyrityksille				
Ostovelat	0,0	0,2	0,0	0,2
Yhteensä	0,0	0,2	0,0	0,2
Velat muille				
Lainat rahoituslaitoksilta	25,8	25,7	25,8	25,7
Eläkelainat	0,1	-	0,0	-
Saadut ennakot	29,1	28,8	-	-
Ostovelat	79,4	77,6	40,0	43,4
Siirtovelat	276,9	265,1	249,0	243,4
Muut velat	40,9	37,6	139,0	122,3
Yhteensä	452,1	434,6	453,7	434,7
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	452,1	434,8	486,3	447,6
Siirtovelat				
Ennakkoon myydyt lentokuljetukset ja palkkiopistevetka *)	98,3	99,0	98,3	99,0
Lomapalkkavelka	77,7	60,2	66,2	48,3
Muut erät	101,0	105,9	91,0	97,1
Yhteensä	276,9	265,1	255,5	244,4
*) Finnair Plus -pistevetkaa on kirjattu 20,5 milj. euroa. Muut erät sisältävät tilikaudelle kuuluvia, erääntymättömiä korkoja ja muita siirtovelkoja.				
23. Eläkevastuut				
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	746,7	700,3	689,9	648,3
Lakisääteistä osuutta katettu	-417,2	-392,4	-370,8	-349,9
Lisäetuusosuutta katettu	-329,4	-307,9	-319,1	-298,4
Eläkesäätiön vastuusta kattamatta	0,0	0,0	0,0	0,0
Vastuu yhtiön suoraan maksamista eläkkeistä	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0
24. Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut				
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	255,6	309,4	10,2	309,3
Pantit konserniyhtiöiden puolesta	0,6	0,6	0,6	0,6
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	42,4	35,3	42,4	35,3
Muiden puolesta annetut takaukset	-	-	-	-
Yhteensä	298,6	345,3	53,2	345,2
25. Lentokoneiden leasing vastuut				
Leasingsopimuksista maksettavat määrät				
Tilikautena 2004	77,7		75,8	
Tilikautena 2005	75,0		73,7	
Tilikautena 2006	60,1		59,7	
Tilikautena 2007	46,6		46,6	
Tilikautena 2008	40,7		40,7	
Tilikautena 2009 -	128,8		128,8	
Yhteensä	429,0		425,3	

Erääntyvät lentokaluston leasingmaksut

Erääntyvät vuokranmaksut koostuvat lentokoneiden käyttöleasingsopimusten mukaisista varsinaisista, vielä maksamattomista vuokrista.

Käyttöleasingsopimuksissa vuokralleottajana vastaa ainoastaan vuokran maksusta ilman jäännösarvoriskiä, jonka kantaa vuokralleantaja. Finnair konsernin kaikki nykyiset lentokoneisiin liittyvät vuokravastuut aiheutuvat käyttöleasingsopimuksista.

	Konserni		Emoyhtiö	
	1-12/2003	1-12/2002	1-12/2003	1-12/2002
	Milj. euroa		Milj. euroa	

26. Muut leasingvastuut

Muut leasingvastuut tilinpäätöshetkellä	43,5	33,2	42,2	29,0
---	------	------	------	------

27. Oikeudenkäynnit ja riita-asiat

Tilikaudella 2003 ei tullut vireille merkittäviä riita-asioita tai oikeudenkäyntejä.

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

Australiassa yhtiötä vastaan nostettu DVT kanne on edelleen vireillä ja odottaa paikallisen korkeimman oikeuden ennakkoratkaisua. Vaatimuksen suuruutta ei ole ilmoitettu yhtiölle.

Aikaisemmin vireillä olleessa Karair Oy:n osakkeiden lunastusriidassa yhden osapuolen tekemä valitus kuluratkaisusta on edelleen hovioikeuden ratkaistavana.

28. Johdannaissopimukset 31.12.2002, milj. euroa

	Nimellisarvo 31.12.2003	Käypä arvo	Nimellisarvo 31.12.2002
Valuuttajohdannaiset			
Termiinkaupat	121,0	-8,4	174,4
Optiosopimukset			
Ostetut	27,7	0,1	73,5
Asetetut	32,5	-2,3	141,3
Valuutanvaihtosopimukset	121,6	-34,8	168,2
Korkojohdannaiset			
Korko-optiot			
Ostetut	23,8	0,0	28,6
Asetetut	47,5	-1,6	57,2
Johdannaissopimukset yhteensä	374,0	-47,0	643,2
Muut johdannaissopimukset			
Lentopetrolitermiinit	tonnia 161 300	4,4	102 000
Lentopetrolioptiot			
Ostetut	tonnia 0	0,0	84 150
Asetetut	tonnia 18 000	-0,1	108 150

29. Henkilöstörahasito

Henkilöstörahasitolle maksettavan voittopalkkion ehdot eivät täyttyneet, joten tilinpäätös ei sisällä voittopalkkiovarausta.

30. Avainhenkilöiden kannustinjärjestelmä**Finnair Oyj:n vuoden 2000 optio-ohjelma**

Yhtiökokous 24.8.2000 hyväksyi hallituksen esityksen optio-oikeuksien antamisesta Finnair konsernin avainhenkilöstölle. Optio-oikeudet on tarkoitettu osaksi konsernin avainhenkilöiden kannustus- ja sitouttamisjärjestelmää. Optio-oikeuksien määrä on 4.000.000 kappaletta. Optio-oikeuksista 2.000.000 merkitään kirjaimella A ja 2.000.000 kirjaimella B. Optio-oikeuksilla voi merkitä Finnair Oyj:n osakkeita yhteensä enintään 4.000.000 kappaletta. Osakkeen merkintähinta on optio-oikeuksilla A Finnair Oyj:n osakkeen vaihdolla painotettu keskimurssi Helsingin Pörssissä 1.7. - 31.8.2000, lisätyä 20 prosentilla eli 5,19 euroa ja optio-oikeudella B Finnair Oyj:n osakkeen vaihdolla painotettu keskimurssi Helsingin Pörssissä 1.7. - 31.8.2001, lisätyä 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 31.12.2003 optio-oikeuksilla A on 4,32 euroa ja optio-oikeuksilla B 5,26 euroa.

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

OSAKKEET JA OSAKKEENOMISTAJAT

Yhtiön maksettu, kaupparekisteriin merkitty osakepääoma 31.12.2003 oli 72 031.688,55 euroa, käsittäen 84 743.163 osaketta. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni. Osakkeen nimellisarvo on 0,85 euroa.

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

Osakkeiden noteeraus

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

Osingonjako ja osinkopolitiikka

Finnair Oyj:n hallitus ehdottaa varsinaiselle yhtiökokoukselle, että tilikaudelta 1.1.-31.12.2003 maksetaan osinkoa 0,10 euroa osakkeelta mikä on -52,2 prosenttia osakekohtaisesta tuloksesta.

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

Avainhenkilöiden kannustinjärjestelmä

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

Optio-oikeuksien määrä on 4.000.000 kappaletta. Kullakin optiolla voi merkitä yhden Finnair Oyj:n osakkeen. Optioilla tapahtuva osakkeiden merkintä alkoi optio-oikeuksilla A (2.000.000 kappaletta) 1.5.2003 ja merkintä alkaa optio-oikeuksilla B (2.000.000 kappaletta) 1.5.2004. Merkintä päättyy kaikilla optioilla 31.8.2006. Optioiden perusteella merkittävien osakkeiden osuus on 4,72 prosenttia yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Tilivuoden 2003 aikana 2.500 optio-oikeudella A merkittiin 2.500 osaketta.

Vaihtovelkakirjalainat

Finnair Oyj laski liikkeelle elokuussa 1993 yhtiökokoukselta ja marraskuussa 1993 ylimääräiseltä yhtiökokoukselta saamansa valtuutuksen nojalla helmikuussa 1994 eräpäivättömän 38.683.223,09

euron (230,0 Mmk) vaihdettavan debentuurilainan. Laina on oman pääoman luonteinen ns. pääomalaina.

Velkakirjat voidaan vaihtaa yhtiön osakkeisiin siten, että 1.681,88 euron (10.000 mk) nimellisarvoisella velkakirjalla saa 271 kpl Finnair Oyj:n 0,85 euron nimellisarvoista osaketta. Vaihtoaika on vuosittain 1.1.-31.1. ja 1.4.-31.12. Velkakirjoja oli 31.12.2003 mennessä vaihdettu yhteensä 32.971.561,12 euron edestä 5.312.684 osakkeeseen. Mikäli kaikki 31.12.2003 vaihtamatta olleiden velkakirjojen haltijat käyttävät oikeuttaan vaihtaa velkakirjat osakkeiksi, nousee yhtiön osakepääoma 782.268,60 eurolla vastaten 920.316 osaketta.

Hallituksen valtuudet

Finnair Oyj:n hallituksella on yhtiökokouksen 9.4.2003 myöntämä valtuus 4.100.000 oman osakkeen, mikä on alle 5 prosenttia yhtiön osakepääomasta, hankkimiseen ja luovuttamiseen. Valtuutta ei ole käytetty tilivuonna 2003. Muita voimassa olevia osakeantivaltuuksia tai vaihtovelkakirja- tai optio-oikeuksien liikkeellelaskuvaltuuksia hallituksella ei ole.

Valtion omistus

Tilikauden päättyessä 31.12.2003 Suomen valtio omisti 58,4 prosenttia yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunta päätti 20.6.1994, samalla kun suostumus annettiin valtion omistussuosien laskemiseen Finnair Oyj:ssä alle kahden kolmasosan, että valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet. Mikäli kaikki liikkeellä olevat vaihtovelkakirjat ja optioidistukset vaihdetaan Finnair Oyj:n osakkeiksi, olisi Suomen valtion omistussuosuus 55,2 prosenttia.

Johdon osakkeenomistus

Yhtiön hallituksen jäsenet sekä pääjohtaja omistivat 31.12.2003 yhteensä 11.100 osaketta, mikä on 0,01 prosenttia koko osakemäärästä ja äänivallasta.

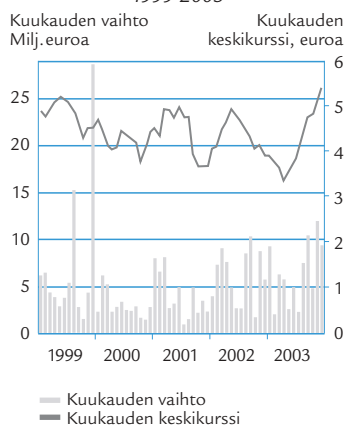
Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnair Oyj:n osakkeen noteeraus Helsingin Pörssissä tilikauden viimeisenä päivänä oli 5,30 euroa. Yhtiön osakekannan markkina-arvo oli 449,1 miljoonaa euroa (317,8). Tilikauden ylin kaupantekokurssi oli 5,58 euroa (5,10) ja alin 3,20 euroa (3,70).

Osakkeita välitettiin Helsingin Pörssissä tilikauden 2003 aikana 17,8 miljoonaa kappaletta (16,7) vaihtoarvoltaan 76,4 miljoonaa euroa (72,3).

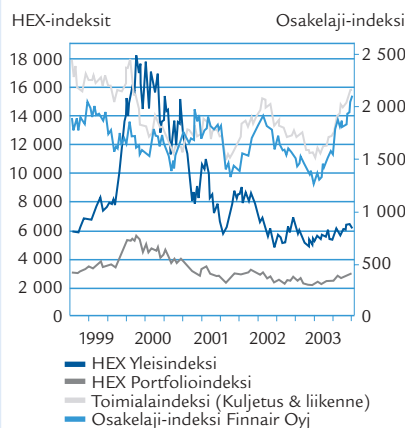
FINNAIR-OSAKE

1999-2003

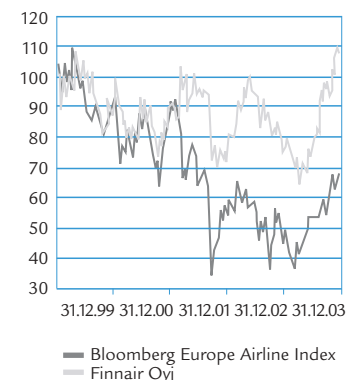


HEX-INDEKSIT JA OSAKELAJI-INDEKSI

1998-2003



OSAKKEEN KURSSIKEHITYS VERRATTUNA MUIHIN EUROOPPALAISII LENTOYHTIÖIHIN



Osakekohtaiset tunnusluvut

		2003	2002	2001	Proforma 2000	1999/00
Tulos/osake	euroa	-0,19	0,43	0,08	0,95	0,37
Oma pääoma/osake	euroa	7,24	7,58	7,22	7,60	6,74
Osinko/osake	euroa	0,10	0,15	0,07	0,40	0,25
Osinko tuloksesta	%	-52,2	34,5	83,1	42,2	68,4
Hinta/voittosuhde (P/E)		-27,66	8,63	44,52	4,71	10,71
P/CEPS		4,4	1,9	2,4	1,5	2,0
Efektiivinen osinkotuotto	%	1,9	4,0	1,9	9,0	6,4

Osakemäärät ja pörssikehitys

Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	84 743 371	84 740 792	84 739 098	84 739 098	84 739 098
Osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin (ns. laimennusvaikutuksella)	kpl	86 048 385	85 663 479	85 663 479	85 663 479	85 663 479
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	84 745 663	84 743 163	84 739 098	84 739 098	84 739 098
Osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa (ns. laimennusvaikutuksella)	kpl	86 048 385	85 665 173	85 663 479	85 663 479	85 663 479
Osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	84 743 163	84 743 163	84 739 098	84 739 098	84 739 098
Osakeantioikaistut kurssit, ylin	euroa	5,58	5,10	5,20	4,99	5,49
Osakeantioikaistut kurssit, alin	euroa	3,20	3,70	3,48	3,65	3,95
Osakekannan markkina-arvo 31.3./31.12.	milj. euroa	449	318	318	379	335
Osakkeiden vaihto	kpl	17 817 180	16 683 820	10 894 673	8 123 712	17 449 998
Vaihto keskimääräisestä osakemäärästä	%	21,02	19,7	12,9	9,6	20,6

Finnair Oyj:n osakkeenomistajaryhmät 30.12.2003

	Osakkeita		Osakkeenomistajia	
	kpl	%	kpl	%
Julkisyhteisöt (valtio, kunnat, työeläkelaitokset)	55 407 719	65	35	
Hallintarekisteröidyt	9 918 369	12	10	
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	5 954 776	7	58	1
Kotitaloudet	5 248 246	6	8 208	93
Ulkomaalaiset	4 190 716	5	44	1
Yritykset	3 016 138	4	392	4
Yhteisöt (asuntoyhteisöt, kirkot, muut)	980 477	1	79	1
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta	26 722			
Yhteensä	84 743 163	100	8 826	100

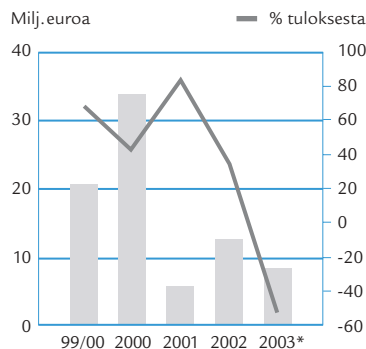
Finnair Oyj:n osakkeenomistuksen jakautuminen 30.12.2003

Osakkeiden lukumäärä	Omistajia	Osakelukumäärä
1-100	3 389	165 085
101-1 000	4 142	1 737 526
1 001-10 000	1 104	3 119 494
10 001-100 000	149	4 638 744
100 001-1 000 000	27	7 495 075
1 000 001-	5	57 642 148
Hallintarekisteröidyt	10	9 918 369
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta		26 722
Yhteensä	8 826	84 743 163

Finnairia analysoivat pankkiiriliikkeet

ABN AMRO/Alfred Berg, Steven M. Brooker
 Carnegie Investment Bank AB, Suomen sivukonttori,
 Raoul Konnos
 Conventum, Bengt Dahlström
 Deutsche Bank, Helsinki, Kari Paajanen
 FIM Pankkiiriliike, Linda Blom
 Mandatum Pankkiiriliike, Mikael Ilmari
 Nordea Securities Oy, Juha Iso-Herttua
 Opstock, Jari Räisänen
 SEB Securities

OSINKO VUOSITTAIN



*Vuoden 2003 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2003

		Osakkeet, kpl	Osuus-% osake- kannasta
1.	Suomen Valtio/Liikenne- ja viestintä	49 510 682	58,42
	Odin Norden	3 500 166	
	Odin Finland	538 400	
2.	Odin Förvaltning AS	4 038 566	4,77
	Keskin. eläkevakuutusyhtiö Tapiola	2 325 000	
	Keskinäinen vakuutusyhtiö Tapiola	256 300	
	Keskin. henkivakuutusyhtiö Tapiola	171 200	
	Yritysten henkivakuutus Oy Tapiola	110 000	
3.	Tapiola	2 862 500	3,38
4.	Kuntien eläkevakuutus	1 206 300	1,42
	Pohjola Finland Value Sijoitusrahasto	1 100 000	
	Pohjola Forte Sijoitusrahasto	60 000	
5.	Pohjola sijoitusrahastot	1 160 000	1,37
	OP-Delta sijoitusrahasto	633 400	
	OP-Tuotto sijoitusrahasto	183 100	
	OP-Suomi kasvu sijoitusrahasto	114 600	
	OP-Pirkka sijoitusrahasto	90 000	
	Opstock Private	41 000	
6.	OP sijoitusrahastot	1 062 100	1,25
	Keskin. Henkivakuutusyhtiö Suomi	650 000	
	Vakuutusosakeyhtiö Suomi	246 400	
7.	Suomi yhtiöt	896 400	1,06
	Sijoitusrahasto Alfred Berg Finland	231 200	
	Sijoitusrahasto Alfred Berg Small Cap	168 400	
	Sijoitusrahasto Alfred Berg Portfolio	153 600	
	Sijoitusrahasto Alfred Berg Optimal	129 500	
8.	Alfred Berg sijoitusrahastot	690 500	0,81
9.	Fortumin Eläkesäätiö	618 620	0,73
10.	Sonstock Oy	505 000	0,60
11.	Etera Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	461 850	0,54
	Keskinäinen Vakuutusyhtiö Eläke-Fennia	239 258	
	Henki-Fennia	195 840	
12.	Fennia	435 098	0,51
13.	Rausanne Oy	411 300	0,49
	Sijoitusrahasto Gyllenberg Momentum	171 300	
	Gyllenberg Small Firm Fund	85 000	
	Gyllenberg Forum Fund	30 000	
14.	Gyllenberg sijoitusrahastot	286 300	0,34
15.	Keskin. Vakuutusyhtiö Kaleva	250 200	0,30
16.	Vakuutusosakeyhtiö Henki-Sampo	238 807	0,28
17.	Finnair Oyj:n Henkilörahasto H.R.	222 200	0,26
18.	Nordea Oyj:n eläkesäätiö	196 200	0,23
19.	Sijoitusrahasto Carnegie Osake	174 400	0,21
	Placeringsfonden Aktia Capital	90 000	
	Placeringsfonden Aktia Secura	80 000	
20.	Aktia rahastot	170 000	0,20
21.	Keskinäinen eläkevak. Ilmarinen	122 000	0,14
22.	Suomen Itsenäisyyden Juhlarahasto	102 200	0,12
23.	Ingman Finance Oy Ab	100 000	0,12
24.	EQ Pikkujätkiläiset/EQ Rahastoyhtiö Oy	100 000	0,12
25.	Norvestia Oy Ab	100 000	0,12
	Hallintarekisteröidyt	9 918 369	11,70
	Muut	8 903 771	10,51
Yhteensä		84 743 163	100,00

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

Tilinpäätöksen 31.12.2003 mukaan konsernin jakokelpoiset voittovarot ovat 333 937 746,37 euroa ja emoyhtiön jakokelpoiset voittovarot 318 343 542,68 euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,10 euroa osakkeelta, yhteensä 8 474 566,30 euroa ja loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille.

Helsingissä 23. päivänä helmikuuta 2004, Finnair Oyj:n hallitus

Christoffer Taxell	Kari Jordan	Samuli Haapasalo
Markku Hyvärinen	Helena Terho	Kaisa Vikkula
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja Keijo Suila		

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Olemme tarkastaneet Finnair Oyj:n kirjanpidon, tilinpäätöksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.-31.12.2003. Hallituksen ja toimitusjohtajan laatima tilinpäätös sisältää toimintakertomuksen sekä konsernin ja emoyhtiön tuloslaskelman, taseen ja liitetiedot. Suorittamamme tarkastuksen perusteella annamme lausunnon tilinpäätöksestä ja hallinnosta.

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

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

Helsingissä 3. päivänä maaliskuuta 2004

PricewaterhouseCoopers Oy
KHT-yhteisö

Eero Suomela KHT	Erkki Mäki-Ranta HTM
---------------------	-------------------------

TALOUDELLINEN KEHITYS 1999/2000-2003

		1-12/2003	1-12/2002	1-12/2001	Proforma 2000	4-12/2000	1999/2000
Konsernin tuloslaskelma							
Liikevaihto	milj. euroa	1 558	1 656	1 631	1 658	1 259	1 593
- muutokset	%	-6,0	1,6	29,5	-	-20,9	6,6
Käyttökate	milj. euroa	85	175	145	232	205	165
- suhteessa liikevaihtoon	%	5,5	10,5	8,9	14,0	16,3	10,3
Liikevoitto	milj. euroa	-19	60	13	111	122	50
- suhteessa liikevaihtoon	%	-1,2	3,6	0,8	6,7	9,7	3,1
Tulos ennen satunnaisia eriä	milj. euroa	-22	54	9	120	125	57
- suhteessa liikevaihtoon	%	-1,4	3,3	0,5	7,2	9,9	3,5
Tulos ennen veroja	milj. euroa	-22	54	9	149	125	85
- suhteessa liikevaihtoon	%	-1,4	3,3	0,5	9,0	9,9	5,3
Konsernin tase							
Pysyvät vastaavat	milj. euroa	904	958	1 094	1 009	1 009	922
Vaihtuvat vastaavat	milj. euroa	511	522	414	530	530	474
Vastaavaa yhteensä	milj. euroa	1 415	1 480	1 508	1 539	1 539	1 396
Omapääoma ja vähemmistöosuus	milj. euroa	621	649	618	645	645	577
Vieras pääoma	milj. euroa	794	831	890	894	894	819
Vastattavaa yhteensä	milj. euroa	1 415	1 480	1 508	1 539	1 539	1 396
Bruttoinvestoinnit ilman ennakkoja	milj. euroa	82	102	281	247	185	252
Bruttoinvestoinnit liikevaihdosta	%	5,3	6,2	17,2	14,9	14,7	15,8
Oman pääoman tuotto (ROE)	%	-2,5	5,9	1,2	13,3	14,7	5,7
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	0,0	7,6	2,9	15,3	15,2	9,1
Sijoitettu pääoma keskimäärin	milj. euroa	934	1 008	1 003	893	909	797
Osakepääoman korotus	milj. euroa	0	0	0	1	1	0
Osingot tilikaudelta ¹⁾	milj. euroa	8	13	6	34	34	21
Tulos/osake	euroa	-0,19	0,43	0,08	0,95	1,05	0,37
Oma pääoma/osake	euroa	7,24	7,58	7,22	7,54	7,54	6,74
Osinko/osake	euroa	0,10	0,15	0,07	0,40	0,40	0,25
Osinko tuloksesta	%	-52,2	34,5	83,1	42,2	38,2	68,4
Efektiivinen osinkotuotto	%	1,89	4,0	1,9	9,0	9,0	6,4
P/CEPS		4,4	1,9	2,4	1,5	1,7	2,0
Rahavirta/osake	euroa	1,2	2,0	1,6	2,9	2,6	2,0
Hinta/voitto-suhde, P/E		-27,66	8,63	44,52	4,71	4,27	10,71
Omavaraisuusaste	%	44,4	44,3	41,3	42,2	42,2	41,7
Nettovelkaantumisaste	%	-2,9	3,1	34,6	11,1	11,1	19,6
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	102,7	82,0	116,6	72,7	72,7	89,2
Korolliset velat	milj. euroa	277	322	427	316	316	281
Likvidit varat	milj. euroa	294	302	215	245	245	169
Korollinen nettovelka	milj. euroa	-18	20	212	71	71	112
- suhteessa liikevaihtoon	%	-1,1	1,2	13,0	4,3	5,6	7,1
Nettorahoitustuotot (+)/-kulut (-)	milj. euroa	-3	-6	-4	9	3	7
- suhteessa liikevaihtoon	%	-0,2	-0,3	-0,3	0,6	0,2	0,4
Nettokorot	milj. euroa	-2	-5	-4	-2	-1	-1
- suhteessa liikevaihtoon	%	-0,1	-0,3	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1
Tulorahoitus	milj. euroa	82	168	138	243	180	179
Tulorahoitus liikevaihdosta	%	5,2	10,2	8,5	14,6	14,3	11,2
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin	kpl	84 743 171	84 740 792	84 739 098	84 739 098	84 739 098	84 739 098
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä keskimäärin (ns. laimennusvaikutuksella) ²⁾	kpl	86 048 385	85 663 479	85 663 479	85 663 479	85 663 479	85 663 479
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa	kpl	84 745 663	84 743 163	84 739 098	84 739 098	84 739 098	84 739 098
Osakkeiden osakeantioikaistu lukumäärä tilikauden lopussa (ns. laimennusvaikutuksella) ²⁾	kpl	86 048 385	85 663 479	85 663 479	85 663 479	85 663 479	85 663 479
Henkilöstö keskimäärin		9 981	10 476	10 847	11 051	11 019	11 462

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

¹⁾ Tilikauden 2003 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

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

Liikevaihto vuosineljänneksittäin, milj. euroa

	2003				2002			
	Q4	Q3	Q2	Q1	Q4	Q3	Q2	Q1
Reittiliikenne	273,8	270,7	261,1	268,9	307,0	287,2	313,4	280,5
Lomaliikenne	89,2	75,7	68,7	93,7	90,1	81,0	78,8	79,9
Rahti	34,8	29,1	28,6	28,5	33,2	30,3	30,1	28,1
Lentotoimintapalvelut	99,5	95,2	92,2	100,6	107,3	105,4	103,7	110,5
Matkapalvelut	22,5	21,1	22,1	21,7	24,3	22,8	27,6	23,4
Tukipalvelut	14,6	11,8	12,4	15,1	11,1	15,3	23,3	22,9
Sisäiset eliminoinnit	-128,4	-118,4	-119,0	-128,2	-139,3	-137,3	-150,0	-154,2
Yhteensä	406,0	385,2	366,1	400,3	433,7	404,7	426,9	391,1
Edellinen vuosi	433,7	404,7	426,9	391,1	379,9	390,8	440,2	420,1
Muutos %	-6,4	-4,8	-14,2	2,4	14,2	3,6	-3,0	-6,9

Liikevoitto ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoa vuosineljänneksittäin, milj. euroa

	2003				2002			
	Q4	Q3	Q2	Q1	Q4	Q3	Q2	Q1
Reittiliikenne	-14,4	-3,8	-5,7	-17,7	8,3	0,1	26,6	-3,3
Lomaliikenne	7,2	6,5	1,2	1,7	2,0	2,1	5,8	-3,3
Rahti	0,4	1,2	-1,6	-1,6	0,9	1,1	0,2	-0,2
Lentotoimintapalvelut	3,0	5,4	0,7	-2,4	-0,7	0,3	-0,8	3,8
Matkapalvelut	1,9	0,7	1,1	-0,2	0,4	1,5	2,6	0,6
Tukipalvelut	-7,4	-4,7	-5,6	-6,9	-10,9	-5,8	-5,0	-0,6
Yhteensä	-9,3	5,3	-9,9	-27,1	0,0	-1,9	29,4	-3,0
Edellinen vuosi	0,0	-1,9	29,4	-3,0	-22,4	-13,3	23,1	4,4

TUNNUSLUKUIEN LASKENTAKAAVAT

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

TIETOA OSAKKEENOMISTAJILLE

Yhtiökokous

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään huhtikuun 7. päivänä 2004 alkaen klo 15.00 Helsingin Messukeskuksessa, Messuaukio 1, kongressisiiven sisäänkäynti, sali C1.

Yhtiökokoukseen on ilmoittauduttava viimeistään 5.4.2004 klo 16.00 mennessä. Ilmoittautua voi kirjallisesti osoitteeseen Finnair Oyj, Osakerekisteri HEL-AAC/155, 01053 FINNAIR tai faksilla numeroon (09) 818 7603 tai puhelimitse maanantaista perjantaihin klo 09.00-16.00 numeroon (09) 818 7637 tai sähköpostitse osoitteeseen yhtiokokous@finnair.fi. Ilmoittautumiskirjeen, -faksin tai -sähköpostin on oltava perillä ennen ilmoittautumisajan päättymistä.

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on osakkeenomistajalla, joka on merkitty viimeistään 26.3.2004 Suomen Arvopaperikeskus Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon tai hallintarekisteröidyn osakkeen omistajalla, joka on 26.3.2004 tilapäisesti merkitty osakasluetteloon osakeyhtiölain 3a luvun 11a pykälän tarkoittamalla tavalla. Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on myös osakkeenomistajalla, jonka osakkeita ei ole siirretty arvo-osuusjärjestelmään, mutta joka on rekisteröity yhtiön osakerekisteriin ennen 11.6.1993. Tällöin osakkeenomistajan on esitettävä yhtiökokouksessa osakekirjansa tai selvitys siitä, että osakkeiden omistusoikeutta ei ole vielä kirjattu arvo-osuustilille.

Osingonjakoehdotus

Konsernin voitonjakokelpoiset varat ovat 333,9 milj. euroa ja emoyhtiön voitonjakokelpoiset varat 318,3 miljoonaa euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,10 euroa osakkeelta, yhteensä 8,5 miljoonaa euroa ja loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille.

Taloudellinen informaatio

Tilikaudelta 2004 julkaistaan osavuositarkastukset suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi:

Q1 (1.1.-31.3.2004) 14.5.2004 klo 9

Q2 (1.1.-30.6.2004) 17.8.2004 klo 9

Q3 (1.1.-30.9.2004) 16.11.2004 klo 9

Vuosikertomuksen tilaus

Vuosikertomus 2003 julkaistaan painettuna suomeksi ja englanniksi.

Tilaukset: puhelin: (09) 818 4921, fax: (09) 818 4090, sähköposti: post@finnair.fi

Sähköinen vuosikertomus

Sähköinen vuosikertomus on julkaistu internetissä suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi osoitteessa www.finnair.fi/2003.

Osoitteenmuutokset

Osakkeenomistajia pyydetään ystävällisesti ilmoittamaan osoitteenmuutokset oman arvo-osuustilinsä pitäjälle.

Yhteystiedot

Finnair Oyj
Helsinki-Vantaan lentoasema
Tietotie 11 A
01053 FINNAIR

puhelinvaihe (09) 818 81
www.finnair.fi

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

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

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

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

Finnair Oyj

Tietotie 11

Helsinki-Vantaan lentoasema

PL 15

01053 Finnair

Puhelin (09) 81 881

www.finnair.fi

FINNAIR

