

## Svagt resultat för tredje kvartalet

### Nyckeltalen för tredje kvartalet 2008 i sammandrag

- Omsättningen ökade med 2,7 procent till 559,7 milj. euro (545,2 milj.).
- Passagerartrafiken per flugen säteskilometer växte med 1,3 % jämfört med året innan, kabinfaktorn steg med 2,5 procentenheter till 79,8 % (77,3 %).
- Enhetsintäkterna från flygverksamheten minskade med 2,2 %, enhetskostnaderna ökade med 4,8 %
- Rörelseresultatet blev en förlust på 24,8 miljoner euro (vinst på 59,9 milj.).
- Det operativa resultatet det vill säga rörelseresultatet utan realisationsvinster, engångsposter och förändringar i verkligt värde på derivat uppgick till 2,8 milj. euro (39,2 milj. ).
- Resultatet före skatt var -22,3 milj. euro (55,9 milj.).
- Nettoskuldssättningsgraden uppgick i slutet av september till -8,7 % (17,7 %) och nettoskuldssättningsgraden justerad för leasingåtaganden till 51,1 % (103,3 %).
- Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av rapportperioden till 374,0 miljoner euro (257,1 milj.).
- Soliditeten uppgick till 46,2 % (37,5 %).
- Eget kapital per aktie utgjorde 7,54 euro (7,68).
- Resultatet per aktie var -0,15 euro (0,41 euro).
- Avkastningen på sysselsatt kapital, rullande 12 månader, blev 5,5 % (9,3 %).

Jämförelsedata för 2007 anges inom parentes efter nyckeltalen för 2008.

### VD Jukka Hienonens kommentar till delårsresultatet:

Tredje kvartalet som normalt är årets bästa kvartal blev ett bakslag. Främsta orsakerna var historiskt sett höga bränslepriser och lägre snittpris på flygbiljetter som följd av svagare konjunkturer. Priset på bränsle gick visserligen ned mot slutet av kvartalet, men det hjälpte bara delvis.

Generellt sett råder det en god efterfrågan. Skillnaden är bara den att affärsresandet minskar och i stället är det lägre betalande fritidsresenärer som fyller planen.

Förutsättningarna för en lönsam verksamhet tunnare ut allt mer. Vi måste alltså spara. Det gör vi genom att rationalisera verksamheten och minska personalkostnaderna, som är den näst största kostnadsposten.

Vi strävade efter att skapa flexibilitet genom en temporär sänkning av lönerna, men personalorganisationerna sade nej till förslaget. Av den orsaken har vi fortsatt samverkansförhandlingarna med fackrepresentanterna för att minska antalet anställda och permittera personal. Om det inte räcker kommer vi att dra ned på kapaciteten ytterligare.

Man kan tydligt se att branschen befinner sig i en helt ny situation. Flygbolagen är utsatta för de kraftigaste svängningar man någonsin bevittnat. De kämpar för sin

överlevnad. Ekonomin går upp och ned i cykler. Det väsentliga är hur väl vi lyckas ta oss igenom lågkonjunkturen. Företag som har en effektiv strategi och snabbast anpassar sig till förändrade förhållanden klarar sig mer helskinnade ur en konjunkturedgång.

Vi tror fortfarande på vår Asienstrategi. Den kommer att vara ett livsvillkor för oss under de närmaste åren. Oavsett hur dåliga tiderna är kan vi inte ge upp vår position som en av de viktigaste europeiska aktörerna inom trafiken på Asien. Nu gäller det för oss att vässa lönsamheten och styra den i en hållbar riktning.

Man skulle önska att beslutsfattarna inom EU ville gå in för att långsiktigt utveckla det färdmedel som är viktigast med tanke på världsekonomin. Den europeiska luftfarten löper risk att klavbindas av beslutet att den ska ingå i handeln med utsläppsrätter. Även om systemet med utsläppshandel är det bästa sättet att styra miljöpåverkan från flygtrafiken så kommer den föreslagna modellen att undergräva konkurrenskraften för de europeiska flygbolagen, eftersom den bara skulle gälla EU-länderna. Flygtrafiken bidrar bara marginellt till växthusgaserna – under två procent av den totala utsläppsbelastningen – men utgör en väsentlig del av den globala logistiken inom många industribranscher.

Beslutsfattarna inom EU skulle gärna få införa ett enhetligt system för flygledning inom Europa. Frågan som har varit på tapeten i 40 år skulle omedelbart spara bränsle och reducera utsläpp med 12 procent som följd av rakare flyglinjer och mindre väntetid i luften.

Branschen kommer att ha en bedrövlig resultatutveckling under detta år och 2009. Finnair lär knappast vara något undantag. I vilket fall som helst kommer vi att genomföra planerade investeringar i nya flygplan och trimma organisationen. Då står vi väl rustade när konjunkturkurvan åter börjar peka uppåt.

## **Marknader och allmän översikt**

Finnairs resultat under det tredje kvartalet sjönk markant jämfört med året innan. Det berodde dels på höga bränslepriser, dels på minskade genomsnittsintäkter. Vi lyckades inte uppnå kostnadsflexibilitet i samma utsträckning.

Lönsamhetsutvecklingen inom flygtrafiken försämrades ytterligare under det tredje kvartalet. Oljepriset nådde sin högsta nivå i juli och låg över hundra dollar fatet under större delen av rapportperioden.

Det dyra bränslet skulle kräva höjda priser för att säkra en fortsatt sund lönsamhet, men konkurrensen inom branschen sätter käppar i hjulet för prishöjningar. Internationella luftfartsorganisationen IATA har räknat ut att flygbolagen kommer att redovisa en sammanlagd förlust på cirka fem miljarder dollar för 2008.

Efterfrågan på flygresor har mattats av till följd av läget inom världsekonomin och förskjutits mot de lägsta prissegmenten. Under januari–september ökade efterfrågan på de europeiska flygbolagens tjänster med drygt en procent jämfört med föregående år. Utbudet steg samtidigt med över tre procent, vilket drog ned kabinfaktorn. I september vände efterfrågan nedåt.

Finnair noterade en fortsatt ökad efterfrågan. Också kabin- och lastfaktorn var högre under juli–september 2008 än året före. Prisnivån gick däremot ned. De genomsnittliga intäkterna per passagerarkilometer från Finnairs reguljärtrafik minskade med cirka fyra procent under det tredje kvartalet.

Lägre snittpris och en förstärkt USA-dollar motverkar nyttan av att bränslet blivit billigare under de senaste månaderna.

Finnair har varit återhållsammare med att höja kapaciteten inom trafiken till och från Asien än ursprungligen planerat. Trots det har vår marknadsandel på linjerna mellan Europa och Asien ökat mer än för konkurrenterna.

Under våren startade Finnair ett sparprogram på 50 miljoner euro. Som ett led i programmet inleddes förhandlingar med personalen där båda parter utredde möjligheterna att förbättra produktiviteten och spara kostnader. Meningen är att personalen ska stå för 25 miljoner euro av sparprogrammet. En del av åtgärderna är ännu öppna.

Den sparandel som ska komma från andra områden har redan genomförts. Vi har bland annat omförhandlat avtal med underleverantörer och tjänsteleverantörer för att uppnå besparingar.

En märkbart högre kvalitet på verksamheten samt bättre punktlighet och regelbundenhet inom trafiken noterades under det tredje kvartalet.

### **Ekonomiskt resultat 1.7–30.9.2008**

Omsättningen steg under det tredje kvartalet med 2,7 procent till 559,7 miljoner euro (545,2 milj.). Koncernens operativa rörelseresultat exklusive realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar, poster av engångskaraktär och förändringar i verkligt värde på derivat minskade med drygt 36 miljoner euro till 2,8 miljoner euro (39,2 milj.). Den justerade rörelsevinstmarginalen utgjorde 0,5 procent (7,2 %). Resultatet före skatt var -22,3 miljoner euro (55,9 milj.). Resultatet per aktie för det tredje kvartalet blev -0,15 euro (0,41 euro).

På grund av prisnedgången på olja redovisades en post på 26,1 miljoner euro (-3,4 milj.) till följd av förändringar i verkligt värde på derivat. Det gör att posten Övriga kostnader ökar avsevärt och ger en negativ resultatpåverkan för det tredje kvartalet. Förändringar i verkligt värde på derivat får ingen kassaflödeseffekt.

Finnairs kapacitet uttryckt i offererade säteskilometer ökade under juli–september med 4,3 procent och intäkterna per flugen passagerarkilometer med 7,6 procent. Intäkterna per passagerarkilometer inom trafiken på Asien växte med 13,1 procent och inom semestertrafiken med 10,9 procent. Totala kabinfaktorn steg från året innan med 2,5 procentenheter till 79,8 procent. Den transporterade godsmängden ökade med 0,7 procent.

De sammanlagda enhetsintäkterna från reguljärtrafik och semestertrafik per passagerarkilometer minskade med 3,9 procent. Intäkterna per passagerare steg med

2,0 procent. Enhetsintäkterna från fraktrafiken räknat i tonkilometer växte med 9,9 procent. Det berodde på att vi tog ut ett bränsletillägg för att kompensera högre kostnader till följd av dyrare olja. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och fraktrafiken gick ned med 2,2 procent.

De operativa kostnaderna i euro ökade med 15,0 procent under perioden. Enhetskostnaderna inom flygtjänster steg med 4,8 procent.

Ökningen av bränslekostnaderna hänförde sig främst till det tredje kvartalet. De växte med 35,8 procent under juli–september. Räknat i tonkilometer blev de 27,5 procent högre. Rensat för bränslekostnader sjönk enhetskostnaderna med 3,4 procent.

Materialinköp för flygplanen samt service och underhåll av flottan visade en ökning med 14,7 procent och posten Övriga hyror en minskning med 16,9 procent. Det berodde på ändrad periodisering under det tredje kvartalet. Kostnaderna för produktion av paketresor steg under det tredje kvartalet och perioden januari–september som en följd av högre volymer och prisnivåer. Orsaken till att kostnaderna för försäljning och marknadsföring växte med 25,7 procent är ökade satsningar på att göra Finnair mer känt på marknader utanför Finland.

## **Ekonomiskt resultat 1.1–30.9.2008**

FlyNordics ekonomiska siffror och intäkter per flygkilometer för det första halvåret ingår i jämförelsebeloppen för januari–september 2007.

Omsättningen under januari–september ökade med 4,4 procent till 1 682,3 miljoner euro (1 611,8 milj.). Den jämförbara omsättningen exklusive FlyNordic som avyttrades i juni 2007 växte med 7,1 procent. Koncernens operativa rörelseresultat exklusive realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar, förändringar i verkligt värde på derivat och omstruktureringskostnader av engångskaraktär minskade till 19,1 miljoner euro (72,2 milj.). Den justerade rörelsevinstmarginalen var 1,1 procent (4,5 %). Resultatet före skatt utgjorde 4,4 miljoner euro (103,7 milj.). Nettokassaflödet från den löpande verksamheten minskade under januari–september från 168,7 miljoner euro till 70,2 miljoner euro. Resultatet per aktie för perioden januari–september blev 0,02 euro (0,77 euro).

Förändringar i verkligt värde på derivat gav en negativ påverkan med 13,6 miljoner euro (-14,3 milj. euro) på resultatet för de nio första månaderna 2008. Reavinster från sålda anläggningstillgångar under januari–september uppgick till 5,0 miljoner euro (28,7 milj.).

Antalet utbudskilometer inom passagerartrafiken steg under januari–september med 8,6 procent och antalet betalda passagerarkilometer med 6,9 procent. Efterfrågan inom trafiken på Asien ökade med 17,4 procent. Den totala kabinfaktorn sjönk från året innan med 1,5 procent till 74,8 procent. Den transporterade godsmängden växte med 10,0 procent jämfört med föregående år.

Koncernens totala enhetsintäkter från passagerartrafiken per flugen passagerarkilometer sjönk med 3,2 procent. Intäkterna per passagerare steg med 11,1 procent. Enhetsintäkterna från fraktrafiken räknat i tonkilometer ökade med 6,8

procent. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och fraktrafiken gick ned med 3,2 procent.

De operativa kostnaderna i euro ökade med 9,6 procent under perioden. Enhetskostnaderna inom flygtrafiken mätt i tonkilometer minskade med 1,7 procent.

Personalkostnaderna har totalt sett legat kvar på föregående års nivå, även om lönekostnaderna stigit med cirka fem procent per anställd. Inga avsättningar för aktiebonus eller vinstbonus kommer att belasta personalkostnaderna för 2008. Året innan gjordes bonusavsättningar med cirka 11 miljoner euro under de nio första månaderna.

## **Investeringar, finansiering och riskhantering**

Investeringarna under januari–september uppgick till 219,7 miljoner euro (264,3 milj.). I dessa ingår bland annat två flygplan av typen Embraer 190 och två Airbus A340 för långdistanslinjerna. Kassaflödeseffekten efter investeringar i flygplan och tillhörande utrustning inklusive förskottsbetalningar var cirka 152,1 miljoner euro under det tredje kvartalet.

Programmet för upphandling av nya plan och tillhörande utrustning kommer att ge en kassaflödeseffekt på cirka 250 miljoner euro under 2008 och över 400 miljoner euro under 2009. Det slutliga beloppet av investeringarna beror på antalet flygplan som kommer att finansieras genom operationell leasing.

Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av september till 374,0 miljoner euro (257,1 milj.). Koncernen disponerar över beviljade outnyttjade krediter på sammanlagt 310 miljoner euro som inkluderar en kredit på 60 miljoner som nyligen förhandlats med Nordiska Investeringsbanken. Finnair har dessutom beviljats en kredit på 250 miljoner euro från Europeiska investeringsbanken som kräver en bankgaranti.

Skuldsättningsgraden eller gearing minskade från 17,7 procent den 30 september 2007 till -8,7 procent tack vare aktieemissionen i december förra året. Skuldsättningen blev alltså negativ. Skuldsättningsgraden justerad för leasingåtaganden var 51,1 procent (103,3 %). Soliditeten ökade i motsvarande grad med 8,7 procentenheter och uppgick till 46,2 procent.

I överensstämmelse med den policy för finansiell riskhantering som Finnairs styrelse antagit har bolaget säkrat sina inköp av flygbränsle till 76 procent för de närmaste sex månaderna och därefter för följande 24 månader enligt en fallande skala. Finnair Semestertrafik prissäkrar förväntad bränsleförbrukning enligt avtalat trafikprogram inom ramen för koncernens säkringspolicy. Som prissäkringsinstrument för bränslet används huvudsakligen derivat som är knutna till priserna på flygbränsle och gasoil.

Förändring i verkligt värde på derivat som kommer att förfalla under det aktuella kvartalet redovisas enligt IFRS-reglerna bland Övriga kostnader i Finnairs resultaträkning. I enlighet med IFRS-principerna gäller det en orealiserad värdeförlust och posten ger ingen kassaflödeseffekt. Förändringarna i verkligt värde på derivat var -

26,1 miljoner euro under juli–september och -13,6 miljoner euro under januari–september.

Det operativa rörelseresultatet innehåller realiserade intäkter 66 miljoner euro från försäljning av derivat. Största delen har redovisats på raden Bränsle och resten på raden Övriga intäkter i resultaträkningen. Beloppet innehåller både valutaderivat och bränslederivat.

Eget kapital innehåller en säkringsfond. Det är en rörlig post som direkt påverkas av förändringar i oljepris och valutor. Posten var värderad till 35 miljoner euro vid bokslutstillfället. I beloppet ingår valutaderivat och bränslederivat minskat med uppskjuten skatt.

Försvagningen av USA-dollarn i förhållande till euron jämfört med motsvarande period 2007 hade en positiv effekt på Finnairs operativa resultat för det tredje kvartalet. Resultatpåverkan inklusive valutasäkringar uppgår till nio miljoner euro. I slutet av september var 67 procent av den dollardominerade valutakorgen säkrad för 12 månader framåt.

## **Aktier och aktiekapital**

Bolagets marknadsvärde uppgick den 30 september 2008 till 517,7 miljoner euro (1 038,4 milj.). Sista betalkursen var 4,04 euro. Den högsta kurs som noterades för aktien i Finnair Abp på NASDAQ OMX Helsingfors under januari– september var 8,49 (14,35) euro, den lägsta noteringen var 3,95 (10,86) euro och medelkursen var 6,32 (12,86) euro. Antal omsatta aktier uppgick till 57,7 (13,8) miljoner stycken med ett värde på 365,0 (177,5) miljoner euro. Finska staten innehade 55,8 (55,8) procent av aktierna i bolaget i slutet av rapportperioden. Andelen utländska och förvaltarregistrerade aktieinnehav utgjorde 17,7 (32,9) procent.

I början av räkenskapsåret innehade bolaget 151 903 stycken egna aktier som förvärvats under tidigare år. Under perioden 11 februari – 17 mars 2008 återköpte Finnair 598 097 stycken egna aktier med stöd av bemyndigande från bolagsstämman den 22 mars 2007. Ordinarie bolagsstämman den 27 mars 2008 gav styrelsen bemyndigande att i ett år framåt förvärva högst 5 000 000 egna aktier och överlåta högst 5 500 000 egna aktier. De aktier som omfattas av bemyndigandet utgör mindre än fem procent av bolagets totala antal aktier. Med stöd av bemyndigandet delade Finnair ut totalt 327 693 stycken egna aktier i bonus för 2007. Aktierna överläts den 9 maj 2008 till personer som omfattades av bolagets aktierelaterade bonusprogram under 2007 - 2009. Bolaget ägde totalt 422 307 stycken egna aktier den 30 september 2008. Antalet motsvarar 0,3 procent av totala antalet aktier.

## **Personal**

Medelantalet anställda i Finnairkoncernen uppgick till 9 614 personer under januari–september, en ökning med 0,8 procent jämfört med föregående år. Reguljärtrafik hade 4 254 anställda och Semestertrafik 456 anställda. Det sammanlagda antalet anställda inom teknik, catering och markservice var 3 658 personer. Resetjänster hade 1 095 anställda. Personalen inom övrig verksamhet uppgick till 151 personer.

Finnairkoncernen hade cirka 800 anställda vid de utländska enheterna den sista september. Omkring 300 av dessa arbetade med försäljning och kundservice för passagerar- och fraktrafiken. De övriga 500 är anställda hos resebyråerna och researrangörerna i de baltiska länderna och Ryssland eller arbetar som guider vid Aurinkomatcats semester mål. Utlandspersonalen ingår i totala antalet anställda inom koncernen.

Finnairkoncernen inledde samverkansförhandlingar med personalen i maj om att minska lönekostnaderna med cirka fem procent. Strävan är att minska antalet befattningar med cirka 500.

I början av september fick personalorganisationerna ta ställning till tre alternativ att nå sparmålet på 25 miljoner euro. Alternativet gällde att temporärt få sänkt lön eller att avstå från semesterpengarna. Personalorganisationerna avtog arbetsgivarens förslag, som hade kunnat minimera jobbneddragningarna.

Samverkansförhandlingarna fortsätter. Ett nytt förslag har lagts fram om att spara genom uppsägningar och permitteringar inom de olika enheterna.

Företaget är berett på att inskränka produktionen inom alla trafikområden mot slutet av detta år och under 2009. Inskränkningarna genomförs i takt med efterfrågeutvecklingen.

Kollektivavtalet för piloterna löpte ut den sista april 2008. Finnair och finska trafikflygarförbundet nådde ett kollektivavtal på sex månader som gäller från den första juni fram till den sista november 2008. Förhandlingar om ett nytt pilotavtal har inletts.

## **Förändringar i flygflottan**

Finnair Aircraft Finance Oy som ingår i affärsområde Regulerad trafik förvaltar Finnairkoncernens flotta. Finnairkoncernen hade totalt 66 plan i trafik den sista september. Medelåldern på Finnairs flotta är 6,3 år. De plan som används på linjerna inom Europa är nyare än fem år i genomsnitt.

Finnair utökade flottan av bredbukiga plan med en Airbus A340. Ytterligare en A340 anslöts till flottan i juli. Ett av Finnairs Boeing MD-11-plan tas ur trafik i oktober.

Programmet att förnya flygplanen med bred kropp fortsätter under 2009. Då sätts fem nya Airbus A330-300 in på långdistanslinjerna. I början av 2010 får de sällskap av tre till. Alla plan av typen Boeing MD-11 kommer att tas ur trafik mellan 2009 och 2010. Det betyder tre plan under respektive år. Boeingplanen flyger sina sista turer för Finnair i slutet av mars 2010.

Två nya plan av modellen Embraer 190 som har hundra säten levereras under det första kvartalet 2009. Å andra sidan kommer tre mindre flygplan av 170-modellen att tas ur bruk på grund av sviktande efterfrågan, två i januari och ett senare under våren.

## Miljö

I juli fattade Europeiska unionen beslut om att flygtrafiken ska anslutas till handeln med utsläppsrätter från 2012. Beslutet kommer att öka kostnaderna framför allt för de europeiska flygbolagen.

Fria utsläppsrätter kommer att tilldelas för flygtrafiken utifrån faktiska koldioxidutsläpp under 2004–2006. Målet att minska utsläppen av koldioxid med 20 procent som uppställts i Kyotoavtalet har tagits med i beräkningen.

Utsläppshandeln och det dyrare bränslet ökar kostnaderna för flygbolagen. En modern flotta utnyttjar bränslet effektivt och har låga utsläpp av växthusgaser och buller. Finnair började systematiskt förnya sin flygflotta 1999. Flygplansserierna Airbus A320 och Embraer som används inom Europa och på inrikeslinjerna representerar den senaste teknologin. Boeing 757-planen som flyger för Semestertrafik är energieffektiva. Vi har dessutom utrustat planen med vingfenor som gör att förbrukningen av flygbränsle reduceras med fem procent.

Moderniseringen av långdistansflottan som påbörjades under 2007 fortsätter. Nu står Boeing MD-11-planen i tur att ersättas med utsläppsnåla Airbus A330. Programmet kommer att slutföras fram till våren 2010. När flottan utökas under nästa årtionde sker det med plan som är baserade på en ny generations teknologi.

## Utvecklingen inom affärsområdena under det tredje kvartalet

Affärsområdena utgör Finnairkoncernens primära indelningsgrund för bokslutsrapportering per segment. Rapportrande segment är affärsområdena Regulertrafik, Semestertrafik, Flygtjänster och Resetjänster.

### Regulertrafik

Affärsområdet ansvarar för försäljning av reguljära resor och frakter, servicekoncept och operativ flygtrafik samt verksamhet som gäller inköp och finansiering av flygplan. Regulertrafik hyr ut besättningar och plan till affärsområde Semestertrafik enligt behov. I affärsområde Regulertrafik ingår enheten Finnair Regulertrafik samt dotterbolagen Finnair Cargo Oy, Finnair Cargo Terminal Operations Oy och Finnair Aircraft Finance Oy. Verksamheten vid estniska Aero Airlines lades ned den 6 januari 2008.

Omsättningen inom affärsområdet steg under det tredje kvartalet med 3,4 procent till 447,4 miljoner euro (432,6 milj.). Den operativa rörelsevinsten blev -4,0 miljoner euro (28,8 milj. ).

Passagervolymen under juli–september uppgick till totalt 1,8 miljoner, vilket var i nivå med året innan. Antalet betalda passagerarkilometer inom regulertrafiken ökade med 7,0 procent medan antalet utbudskilometer växte med 5,0 procent. Kabinfaktorn inom regulertrafiken steg med 1,5 procentenheter till 78,2 procent.



Intäkterna per passagerarkilometer från passagerartrafiken sjönk med 4,0 procent under det tredje kvartalet jämfört med föregående år. Nedgången beror på minskat affärsresande och fler flygresor med lägre intäkter per stolskilometer.

Enhetsintäkterna minskade med 2,9 procent under januari–september. Främsta orsaken är att prisnivån på långdistanslinjerna sjunkit och att långdistanstrafiken står för en ökad relativ andel av den totala trafiken.

Frakter svarar för drygt tio procent av de totala intäkterna från reguljärtrafiken. Enhetsintäkterna från frakter steg med 9,9 procent under juli–september när alla trafikområden räknas med. Den totala godsmängd som transporterades med flygplan tillhörande Reguljärtrafik ökade med 2,8 procent. Godsvolymen på Asienlinjerna växte med 10,7 procent jämfört med året innan. Den totala godsmängd som transporterades inom flygverksamheten inklusive inhyrd fraktkapacitet och semestertrafik steg med 0,7 procent.

Finnair Cargo Oy förbättrade sin lönsamhet i juli–september tack vare högre genomsnittsintäkter. Intäkterna i euro från fraktverksamheten ökade till följd av stärkta asiatiska valutor och högre prisnivå med inbakat bränsletillägg. Bränsletilläggen kompenserar effekterna av höjda oljepriser.

Finnair har ökat sin marknadsandel inom internationell reguljärtrafik i förhållande till huvudkonkurrenterna. När det gäller inrikestrafiken har marknadsandelen krympt, främst därför att Finnair har dragit ned på kortare linjer.

Ankomstpunktligheten inom reguljärtrafiken förbättrades under juni–september. Den steg med 3,9 procentenheter till 85,4 procent (81,5 procent).

## **Semestertrafik**

Affärsområdet består av Finnairs enhet för semesterflyg samt paketresearrangören Aurinkomatkat. I Aurinkomatkat-koncernen ingår det estniska dotterbolaget Horizon Travel och resebyrå Calypso i Sankt Petersburg. Semestertrafik är dessutom inriktat på särskilda resor för ungdomar under varumärket takeOFF. Aurinkomatkat är Finlands största researrangör med en marknadsandel på 37 procent. Även Finnair Semestertrafik har en starkt marknadsledande position inom flygresor till olika semester mål. Alla större researrangörer i Finland är kunder hos Semestertrafik.

Semestertrafik ökade sin omsättning under det tredje kvartalet med 4,0 procent till 93,7 miljoner euro. Affärsområdets operativa rörelsevinst blev 6,0 miljoner euro (7,8 milj.).

Finnair Semesterflyg transporterade 344 000 resenärer under det tredje kvartalet, vilket var en ökning med 8,3 procent jämfört med föregående år. Intäkterna per passagerarkilometer steg med 10,9 procent. Kabinfaktorn inom Semesterflyg steg med 8,1 procentenheter till 88,2 procent. Det dåliga sommarvädet i Finland ledde till ökad efterfrågan på paketresor och högre försäljning av seat only-biljetter, där endast flyg ingår. Direktflygen på Toronto och Boston sålde betydligt bättre under sommarsäsongen 2008 än året innan.

Antalet passagerare på semesterflygen uppgick till 980 000 under de nio första månaderna, en uppgång med 10,3 procent jämfört med föregående år. Tillväxten räknat i flugna passagerarkilometer var 13,3 procent.

Finnair har gjort upp om fasta priser med researrangörerna och garderat sig mot bränslerisken genom prissäkringar enligt koncernens finanspolicy.

Finnair Semesterflyg har under tidigare somrar hyrt ut ett eller två plan till andra europeiska flygbolag. Under sommarsäsongen flög Reguljärtrafik med Boeing 757-plan till bland annat Rom och Barcelona.

För vintersäsongen 2008–2009 har Finnair Semesterflyg hyrt in ett långdistansplan av typen Airbus 330/200 från semesterflygbolaget Air Europe för resor till semestermål i Thailand. Planet kommer att göra de flygningar som inställdes då XL Airways gick i konkurs i höstas.

## **Flygtjänster**

Affärsområdet omfattar flygplansunderhåll, markservice och koncernens cateringverksamhet. I affärsområdet ingår också merparten av koncernens fastighetstillgångar, förvaltning och drift av fastigheter som används i den operativa verksamheten samt upphandling av lokaltjänster.

Flygtjänsters omsättning sjönk med 1,2 procent till 108,6 miljoner euro (109,9 milj.) under det tredje kvartalet. Den operativa rörelsevinsten minskade med 0,8 miljoner euro till 1,9 miljoner euro (2,7 milj.).

Finnair Teknik visar fortfarande en otillfredsställande lönsamhet. Flygplansflottan moderniseras och kräver färre antal personaltimmar än förut. Det innebär att beställningar från utomstående kunder får en allt större betydelse för Finnairkoncernen. Aeroflot Cargo är den viktigaste kunden i nuläget.

Konkursdrabbade USA-företaget Gemini Air Cargo Inc. var tidigare kund hos Finnair Teknik. Konkursprocessen hade som följd att Finnair redovisar en negativt resultatpåverkande post på 1,5 miljoner euro för det tredje kvartalet. Posten uppkom i samband med en extra avskrivning på anläggningstillgångar. Bland kundfordringar bokfördes en kreditförlust på 0,6 miljoner euro utöver tidigare gjorda reserveringar för det tredje kvartalet.

Både kvalitet och produktivitet har påtagligt förbättrats inom markservicebolaget Northport Oy. Det avspeglas bland annat i att antalet anmälningar om försenat bagage har minskat avsevärt. Åtgärder att förbättra lönsamheten pågår kontinuerligt.

Finnair Catering har tagit i bruk en ny produktionsbyggnad som har medfört bättre processer, effektivare verksamhet och högre kvalitet. Också lönsamheten har utvecklats positivt.

## Resetjänster

Affärsområdet består av koncernens resebyråer – Area samt Finlands Resebyrå och dess baltiska dotterbolag Estravel – och Amadeus Finland Ab, som erbjuder integrerade resebyråsystem och ett bokningssystem för turistbranschen. Estravel firade 20-årsjubileum i augusti.

Flygtjänsters omsättning minskade med 3,7 procent till 18,3 miljoner euro (19,0 milj.) under juli-september. Den operativa rörelsevinsten låg oförändrat på 1,3 miljoner euro (1,3 milj.). Finlands Resebyrå har lyckats värva nya storkunder under de nio första månaderna. Det kommer att ge utslag i försäljningen under resten av året.

En allmänt vikande efterfrågan på flygresor och företagens bantade resebudgetar drar ned lönsamheten inom resebyråbranschen.

## Tjänster och produkter för flygtrafik

Finnair har under de senaste åren utvecklat linjenätet så att det stärker flygtrafiken mellan Europa och Asien via Helsingfors. Samtidigt har vi ett brett utbud för finländare som vill flyga från hemlandet ut i världen.

Finnair flyger totalt 60 turer i veckan till 10 destinationer i Asien utan mellanlandningar. Vi har inlett nonstopflygningar till Söul. Antalet flygturer till den sydkoreanska huvudstaden är fem per vecka. Våra övriga destinationer i Asien är Bangkok, Delhi, Mumbai, Hongkong, Nagoya, Osaka, Peking, Shanghai och Tokyo. Linjen till Kanton lades ned i slutet av oktober innan vintersäsongen började. Vi flyger dagligen till Hongkong, vilket även gagnar Kantonregionen.

Finnair kan erbjuda anslutningsflyg till sitt asiatiska linjenät från 45 flygplatser i Europa och 13 inrikesdestinationer. Samtidigt har vi ett stort utbud av direktflyg från Finland till övriga Europa. Vi kommer att utöka antalet turer mellan Asien och Europa under vintersäsongen genom att göra vissa ändringar i tidtabellerna för Asienflygen. Inför vintersäsongen har vi minskat antalet utbudskilometer med cirka fem procent jämfört med de planer som fanns i början av 2008.

Den ena dagliga flygturen mellan Helsingfors och Bangkok börjar avgå sent på kvällen under vintersäsongen i stället för på morgonen. Därmed flerdubblas möjligheterna att hinna med ett anslutningsflyg från Europa samma dag. Omläggningen innebär att det kommer att finnas goda förbindelser till Bangkokflygen från totalt ett fyrtiotal städer. En annan fördel är bättre flygförbindelser till Australien via Bangkok.

Avgångstiderna för Finnairs flyg till Delhi och Mumbai läggs närmare de klockslag då ankomstflödet från Europa till Helsingfors är som störst. På så sätt kan dubbelt fler städer i Europa anslutas till Delhiflygen.

Antalet veckoturer till och från New York kommer att öka från fem till sex per vecka under vintersäsongen jämfört med vintertidtabellen i fjol. Turtätheten på Hongkonglinjen utökas från fyra flyg per vecka till ett om dagen. Flygen till och från Kanton upphör däremot från början av vintersäsongen. Den nya linjen till Söul kommer att trafikeras fyra gånger i veckan under vintern.

Finnair började flyga från Helsingfors till Jekaterinburg i Ural i början av september. Turtätheten på linjen är tre gånger i veckan och flygningarna sker med Airbus A319. Jekaterinburg är den tredje destinationen i Ryssland efter Moskva och Sankt Petersburg. Finnair flyger linjen i samarbete med Ural Airlines. Flygtiden är tre timmar och det finns anslutningsflyg med korta bytestider vid båda destinationerna. Det gör linjen mycket konkurrenskraftig i såväl Ryssland och Norden som övriga Europa.

Semesterflyg har en egen flotta på sju Boeing 757 och hyr dessutom in kapacitet på Airbusplan från Reguljärtrafik. För att möta den ökade efterfrågan kommer Finnair Semesterflyg att hyra in ett bredbukigt plan som ska flyga nonstop till thailändska Phuket under vintersäsongen. Under sommarsäsongen går Semesterflygs plan i chartertrafik samt flyger på så kallade semesterlinjer till bland annat Boston och Toronto.

Den 1 juni gick flygbranschen över till elektroniska flygbiljetter eller e-biljetter på alla resor runt om i världen. Finnair har varit en föregångare inom användning av e-biljetter. De är både billigare och smidigare än pappersbiljetter.

## **Risker och osäkerhetsfaktorer under den närmaste framtiden**

Även om priset på olja gått ned under den senaste tiden kommer bränslepriset fortsättningsvis att vara den största osäkerhetsfaktorn när det gäller kostnaderna. Omsättningen påverkas i hög grad av efterfrågan samt utvecklingen av genomsnittsintäkterna från flygbiljetter och frakter.

Resultatkänsligheten för förändringar i efterfrågan och pris är mycket stor. Om kabinfaktorn förändras med en procentenhet, blir effekten på årsresultatet över 15 miljoner euro. En förändring med en procentenhet av genomsnittspriset påverkar likaså årsresultatet med mer än 15 miljoner euro.

Ifall oljepriset förändras med tio procent, påverkas bränsleräkningen med minst 25 miljoner euro på årsbasis med den säkringsnivå som Finnair har. En förstärkning av USA-dollar med tio procent i förhållande till euron gör att Finnairs årsresultat försämras med drygt 15 miljoner euro med nuvarande säkringsnivå.

Aktuella bokningar på reguljärflyg sträcker sig bara några veckor framåt. Det går inte att göra en tillförlitlig bedömning av på vilket sätt världsekonomin kommer att påverka efterfrågan för Finnair och vår prisnivå på längre sikt. Svagare konjunkturer utgör i vilket fall som helst en väsentlig risk när det gäller den framtida efterfrågan på flygresor och flygfrakt.

Förhandlingar pågår om ett nytt kollektivavtal med piloterna. Det nuvarande löper ut den 30 november 2008.

## **Utsikter**

Kapaciteten inom reguljärtrafiken mätt i utbudna passagerarkilometer ökar med cirka sex procent under det sista kvartalet. Antalet betalda passagerarkilometer inom trafiken på Asien kommer inte att nå den förutspådda tillväxten på 20 procent.

Kapaciteten inom Finnair reguljärtrafik väntas förminska 1-2 procent på grund av att produktionen minskas. Det leder till nedskärningar i personalen.

Sparprogrammet på 50 miljoner euro som ska skapa en effektivare kostnadsstruktur och verksamhet kommer bara att ge ett marginellt genomslag i resultatet för 2008. Som ett led i programmet förs samverkansförhandlingar med personalorganisationerna som syftar till minska antalet befattningar med cirka 500. Även permitteringar kan bli aktuella som ett led i sparprogrammet.

Försäljningen av semesterflyg till researrangörer har ökat jämfört med året innan när det gäller mer avlägsna destinationer.

Man räknar med att läget inom branschen kommer att vara mycket ansträngt under de närmaste månaderna, eftersom det är osäkert hur efterfrågan utvecklas. Vi bedömer att efterfrågan för Finnairs del kommer att ligga kvar på föregående års nivå, medan snittintäkterna från den reguljära passagerar- och fraktrafiken väntas minska jämfört med året innan.

Finnair drar nytta av prisnedgången på bränsle på längre sikt, men på kortare sikt dämpas effekten av att vi prissäkrar våra bränsleinköp. Det operativa resultatet för sista halvåret förväntas bli negativt.

FINNAIR ABP  
Styrelsen

### **Press- och analytikerkonferens**

Finnair anordnar en presskonferens för massmedia den 31 oktober 2008 kl. 11.00 och en analytikerträff kl. 12.30. Båda äger rum i Kontorstornet, Flygarvägen 3, Helsingfors-Vanda flygplats. Mer information och anmälan: Hanna-Kaisa Nurmi, telefon (09) 818 4951 eller [hanna-kaisa.nurmi@finnair.fi](mailto:hanna-kaisa.nurmi@finnair.fi).

Finnair Abp  
Kommunikation  
Christer Haglund  
Kommunikationsdirektör

Mer information ges av:

Ekonomidirektör Lasse Heinonen  
Telefon (09) 818 4950  
[lasse.heinonen@finnair.fi](mailto:lasse.heinonen@finnair.fi)

Kommunikationsdirektör Christer Haglund  
Telefon (09) 818 4007  
[christer.haglund@finnair.fi](mailto:christer.haglund@finnair.fi)

Taneli Hassinen, direktör för ekonomisk information och IR  
Telefon (09) 818 4976, [taneli.hassinen@finnair.fi](mailto:taneli.hassinen@finnair.fi)  
<http://www.finnair.fi/sijoittaja>

# FINNAIR-KONCERNENS DELÅRSRAPPORT 1.1. – 30.9.2008

## NYCKELTAL (milj. euro)

	2008	2007	För- ändring	2008	2007	För- ändring	2007
	1.7.- 30.9.	1.7.- 30.9.	%	1.1.- 30.9.	1.1.- 30.9.	%	1.1.- 31.12.
Omsättning	559,7	545,2	2,7	1 682,3	1 611,8	4,4	2 180,5
Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR *	54,0	88,0	-38,6	166,2	216,8	-23,3	287,4
Leasingkostnader för flygplan	20,7	19,8	4,5	61,8	60,6	2,0	81,2
Rörelseresultat, EBIT*	2,8	39,2	-92,9	19,1	72,2	-73,5	96,6
Förändringar i verkligt värde på derivat	-26,1	3,4	-	-13,6	14,3	-	14,5
Realisationsvinst av anläggningstillgångar	-1,5	17,3	-	2,5	24,2	-89,7	30,4
Rörelseresultat, EBIT	-24,8	59,9	-	8,0	110,7	-	141,5
Periodens resultat (andel som är hänförlig till moderbolaget)	-17,3	39,6	-	2,1	74,7	-	101,6

Rörelseresultat, EBIT % av omsättningen*	0,5	7,2	-	1,1	4,5	-74,7	4,4
EBITDAR % av omsättningen*	9,6	16,1	-	9,9	13,5	-26,6	13,2
Flygverksamhetens enhetsintäkter eurocent/RTK	67,4	68,9	-2,2	70,5	72,8	-3,2	72,6
Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK	42,8	40,9	4,8	42,9	43,7	-1,7	43,5
Resultat/aktie € före utspädning	-0,15	0,41	-	0,02	0,77	-	1,04
Resultat/aktie € efter utspädning	-0,15	0,41	-	0,02	0,77	-	1,04
Eget kapital/aktie €	7,54	7,68	-1,8	7,54	7,68	-1,8	7,70
Bruttoinvesteringar milj. €	74,9	19,7	-	219,7	264,3	-16,9	326,3
Bruttoinvesteringar i % av omsättningen	13,4	3,6	-	13,1	16,4	-	15,0
Soliditet, %				46,2	37,5	23,2	47,0
Skuldsättningsgrad, % (gearing)				-8,7	17,7	-	-22,5
Justerad skuldsättningsgrad, %				51,1	103,3	-	35,1
Rullande 12 mån. avkastning på sysselsatt kapital, % (ROCE)				5,5	9,3	-	14,2
Rullande 12 mån. avkastning på eget kapital, % (ROE)				3,6	8,3	-	12,9

\* exklusive reavinster, förändringar i verkligt värde på derivat och engångsposter.

Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK = Rörelseintäkter inom affärsområdena Reguljärtrafik och Semestertrafik (exklusive reavinster och förändringar i verkligt värde på derivat och engångsposter)/koncernens ATK

## FORMLER FÖR NYCKELTAL

### Resultat/aktie,

Periodens resultat

Emissionsjusterat antal aktier i genomsnitt under perioden

### Eget kapital/aktie:

Eget kapital

Emissionsjusterat antal aktier vid periodens slut

### Skuldsättningsgrad, %:

Räntebärande nettoskulder \* 100

Eget kapital + minoritetsandel

### Operativ rörelsevinst:

Rörelsevinst utan reavinster förändringar i verkligt värde på derivat och engångsposter

Eget kapital = som är hänförligt till moderbolagets aktieägare

Uppgifterna i denna delårsrapport har inte granskats av bolagets revisorer.

### Avkastning på sysselsatt kapital, %: ( ROCE )

Resultat före skatter + räntekostnader och övriga finansiella kostnader \* 100

Balansomslutning – räntefria skulder (i genomsnitt)

### Räntebärande skulder:

Räntebärande skulder - räntebärande tillgångar - börsnoterade aktier

### Soliditet i %:

Eget kapital + minoritetsandel \* 100

Balansomslutning - erhållna förskott

### Avkastninga på eget kapital i %: (ROE)

Resultat \* 100

Eget kapital + minoritetsandel (i genomsnitt)

## RESULTATRÄKNING (milj. euro)

	2008	2007	För- ändring	2008	2007	För- ändring	2007
	1.7.- 30.9.	1.7.- 30.9.	%	1.1.- 30.9.	1.1.- 30.9.	%	1.1.- 31.12.
<b>Omsättning</b>	<b>559,7</b>	<b>545,2</b>	<b>2,7</b>	<b>1 682,3</b>	<b>1 611,8</b>	<b>4,4</b>	<b>2 180,5</b>
Tillverkning för eget bruk	0,5	1,1	-54,5	1,1	2,4	-54,2	3,0
Övriga rörelseintäkter	4,3	26,1	-83,5	18,5	42,7	-56,7	52,8
<b>Rörelseintäkter</b>	<b>564,5</b>	<b>572,4</b>	<b>-1,4</b>	<b>1 701,9</b>	<b>1 656,9</b>	<b>2,7</b>	<b>2 236,3</b>
<b>Rörelsekostnader</b>							
Personalkostnader	129,3	129,1	0,2	398,0	391,4	1,7	541,5
Bränsle	158,2	116,5	35,8	436,6	324,0	34,8	439,9
Leasingkostnader för flygplan	20,7	19,8	4,5	61,8	60,6	2,0	81,2
Övriga hyror	13,3	16,0	-16,9	48,5	48,5	0,0	63,8
Materialinköp och service av flygplan	19,5	17,0	14,7	58,4	58,4	0,0	76,7
Luftfartsavgifter	48,6	46,0	5,7	139,3	134,1	3,9	177,0
Markservice och catering	38,1	39,1	-2,6	109,8	118,3	-7,2	154,3
Produktion av paketresor	27,4	25,0	9,6	97,5	83,8	16,3	120,6
Försäljning och marknadsföring	24,0	19,1	25,7	76,0	65,6	15,9	92,0
Avskrivningar	32,0	33,5	-4,5	87,8	88,5	-0,8	112,6
Övriga kostnader	78,2	51,4	52,1	180,2	173,0	4,2	235,2
<b>Totalt</b>	<b>589,3</b>	<b>512,5</b>	<b>15,0</b>	<b>1 693,9</b>	<b>1 546,2</b>	<b>9,6</b>	<b>2 094,8</b>
<b>Rörelseresultat EBIT</b>	<b>-24,8</b>	<b>59,9</b>	<b>-</b>	<b>8,0</b>	<b>110,7</b>	<b>-</b>	<b>141,5</b>
Finansiella intäkter	5,4	2,0	170,0	18,0	8,2	119,5	17,2
Finansiella kostnader	-2,9	-6,0	-51,7	-21,6	-15,3	41,2	-19,9
Resultatandel i intressebolag	0,0	0,0	-	0,0	0,1	-	0,1
<b>Resultat före skatter</b>	<b>-22,3</b>	<b>55,9</b>	<b>-</b>	<b>4,4</b>	<b>103,7</b>	<b>-</b>	<b>138,9</b>
Direkta skatter	5,0	-16,1	-	-2,3	-28,6	-	-36,8
<b>Periodens resultat</b>	<b>-17,3</b>	<b>39,8</b>	<b>-</b>	<b>2,1</b>	<b>75,1</b>	<b>-</b>	<b>102,1</b>

Andel som är hänförlig till moderbolagets aktieägare	-17,3	39,6		2,1	74,7		101,6
Andel som är hänförlig till minoriteten	0,0	0,2		0,0	0,4		0,5
<b>Resultat per aktie räknat på resultat som är hänförligt till moderbolagets ägare</b>							
Resultat per aktie före utspädning, euro/aktie	-0,15	0,41		0,02	0,77		1,04
Resultat per aktie efter utspädning, euro/aktie	-0,15	0,41		0,02	0,77		1,04

**BALANSRÄKNING (milj. euro)**

	<b>30.9.2008</b>	<b>30.9.2007</b>	<b>31.12.2007</b>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Långfristiga tillgångar</b>			
Immateriella tillgångar	47,7	47,0	46,6
Materiella anläggningstillgångar	1 242,7	1 163,2	1 168,9
Andelar i intresseföretag	5,8	5,7	5,7
Övriga finansiella tillgångar	21,5	14,3	13,8
Uppskjutna skattefordringar	12,3	18,1	13,2
Totalt	1 330,0	1 248,3	1 248,2
<b>Kortfristiga tillgångar</b>			
Omsättningstillgångar	37,6	39,8	36,1
Kundfordringar och övriga fordringar	358,5	307,6	287,3
Övriga finansiella tillgångar	357,7	231,8	518,6
Likvida medel	16,3	26,6	21,5
Totalt	770,1	605,8	863,5
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	35,3	11,2	34,7
<b>Tillgångar totalt</b>	<b>2 135,4</b>	<b>1 865,3</b>	<b>2 146,4</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Andel som är hänförlig till moderbolagets ägare</b>			
Aktiekapital	75,4	75,4	75,4
Övrigt eget kapital	887,6	605,1	909,9
Totalt	963,0	680,5	985,3
Minoritetsandel	0,8	1,6	1,7
Eget kapital totalt	963,8	682,1	987,0
<b>Långfristiga skulder</b>			
Uppskjutna skatteskulder	149,1	118,7	143,4
Finansiella skulder	242,8	313,6	269,6
Pensionsåtaganden	2,2	11,8	15,8
Totalt	394,1	444,1	428,8
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Skatteskulder baserade på periodens beskattningsbara inkomst	0,0	23,1	12,1
Avsättningar	53,3	56,5	53,6
Finansiella skulder	51,9	70,3	54,5
Leverantörsskulder och övriga skulder	672,3	579,2	610,4
Totalt	777,5	729,1	730,6
Skulder knutna till långfristiga tillgångar som innehas för försäljning	0,0	10,0	0,0
Skulder totalt	1 171,6	1 183,2	1 159,4
<b>Eget kapital och skulder totalt</b>	<b>2 135,4</b>	<b>1 865,3</b>	<b>2 146,4</b>



## KALKYL ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL (milj. euro)

Eget kapital som är hänförligt till moderbolagets aktieägare									
	Aktieka- pital	Aktie- emission	Över- kurs- fond	Re- serv- fond	Säk- rings- reserv	Balanserad vinst	Totalt	Minori- tets- andel	Eget kapital totalt
<b>Eget kapital 1.1.2007</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	-21,1	377,5	<b>599,9</b>	1,6	<b>601,5</b>
Omräkningsdifferenser						-0,3	-0,3		-0,3
Dividendutdelning						-8,9	-8,9	-0,4	-9,3
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument					15,1		15,1		15,1
Periodens vinst						74,7	74,7	0,4	75,1
<b>Eget kapital totalt 30.9.2007</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	-6,0	443,0	<b>680,5</b>	<b>1,6</b>	<b>682,1</b>

## KALKYL ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL (milj. euro)

Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare										
	Ak- tie- ka- pital	Ak- tie- em- is- sion	Över- kurs- fond	Re- serv- fond	Säk- rings- reserv	Fonden för inbetalt fritt eget kapital	Balanse- rad vinst	Totalt	Minori- tets- andel	Eget kapital totalt
<b>Eget kapital 1.1.2008</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	470,1	<b>985,3</b>	1,7	<b>987,0</b>
Omräkningsdifferenser							0,2	0,2		0,2
Dividendutdelning							-31,9	-31,9	-0,6	-32,5
Minoritetsförändring							0,0	0,0	-0,3	-0,3
Teckning av egna aktier	0,0	0,0	0,0				-4,7	-4,7		-4,7
Avträdelse av egna aktier/ Kostnad för aktierelaterade ersättningar						2,1	0,8	2,9		2,9
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument					9,1			9,1		9,1
Periodens vinst							2,1	2,1	0,0	2,1
<b>Eget kapital totalt 30.9.2008</b>	75,4	0,0	20,4	147,7	35,9	247,0	436,6	<b>963,0</b>	<b>0,8</b>	<b>963,8</b>

## KASSAFLÖDESANALYS (milj. euro)

	1.1.-30.9. 2008	1.1.-30.9. 2007	1.1.-31.12. 2007
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet</b>			
Periodens vinst	2,1	75,1	102,1
Justeringar av periodens vinst <b>1)</b>	69,7	79,8	100,0
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	21,6	15,3	19,9
Ränteintäkter	-14,8	-8,1	-11,9
Övriga finansiella intäkter	-3,2	-0,1	-5,1
Dividendintäkter	0,0	0,0	-0,2
Skatter	2,3	28,6	36,8
Förändringar i rörelsekapital:			
Förändring i kundfordringar och övriga fordringar	-50,2	-86,3	2,4
Förändring i omsättningstillgångar	-1,5	-1,3	2,4
Förändring i leverantörsskulder och övriga skulder	49,1	87,9	86,4
Betalda räntor	-9,6	-10,5	-14,6
Betalda finansiella kostnader	-3,5	-2,5	-2,3
Erhållna räntor	10,8	6,3	9,6
Erhållna finansiella intäkter	3,2	0,1	0,5
Betalda skatter	-5,8	-15,6	-24,2
<b>Nettokassaflöde från löpande verksamhet</b>	<b>70,2</b>	<b>168,7</b>	<b>301,8</b>
<b>Kassaflöde från investeringar</b>			
Avyttringar av dotterbolag med avdrag för tillgångar vid överlåtelsestillfället	0,0	0,0	0,6
Förvärv av dotterbolag	-3,2	-0,6	-0,6
Investeringar i immateriella tillgångar	-6,2	-15,2	-15,4
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-199,8	-264,3	-346,2
Nettoförändring i ränteplaceringar som innehas i handels syfte	123,6	12,6	-205,6
Nettoförändring i kortfristiga investeringar	18,9	0,0	0,0
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	64,8	40,7	65,2
Erhållna dividender	0,0	0,0	0,2
Förändring i långfristiga fordringar	-7,7	1,1	1,7
<b>Nettokassaflöde från investeringar</b>	<b>-9,6</b>	<b>-225,7</b>	<b>-500,1</b>
<b>Kassaflöde från finansiering</b>			
Ökning av långfristiga skulder	3,7	85,1	95,6
Återbetalning och förändringar av lån	-51,3	-43,8	-115,0
Aktieemission	0,0	0,0	244,9
Tekning av egna aktier	-4,7	0,0	0,0
Betalda dividender	-31,9	-8,9	-8,9
<b>Nettokassaflöde från finansiering</b>	<b>-84,2</b>	<b>32,4</b>	<b>216,6</b>
<b>Förändringar i kassaflöden</b>	<b>-23,6</b>	<b>-24,6</b>	<b>18,3</b>
<b>Förändringar i likvida medel</b>			
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	291,8	273,5	273,5
Förändringar i likvida medel	-23,6	-24,6	18,3
<b>Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut</b>	<b>268,2</b>	<b>248,9</b>	<b>291,8</b>

	1.1.–30.9.2008	1.1.–30.9.2007	1.1.–31.12.2007
<b>Noter till kassaflödesanalysen, koncernen</b>			
<b>1) Justeringar av periodens vinst</b>			
Avskrivningar	87,8	88,5	112,6
Anställningsförmåner	-13,7	-4,8	6,8
Övriga justeringar	-4,4	-3,9	-19,4
Totalt	69,7	79,8	100,0
Övriga finansiella tillgångar	357,7	231,8	518,6
Likvida medel	16,3	25,3	21,5
Kortfristiga likvida medel i balansräkningen	374,0	257,1	540,1
Tillgångar som förfaller efter 3 månader	-99,1	-5,3	-222,7
Aktier som innehas för försälning	-6,7	-2,9	-25,6
Totala likvida medel i kassaflödesanalysen	268,2	248,9	291,8

## KONCERNENS DELÅRSRAPPORT, NOTER

### 1. UTGÅNGSPUNKT

Koncernens delårsrapport har upprättats i enlighet med IAS 34, den internationella standarden för delårsrapporter såsom den antagits av EU.

### 2. PRINCIPER FÖR UPPRÄTTANDE AV DELÅRSBOKSLUTET

Koncernen har upprättat denna delårsrapport genom att tillämpa samma principer som i årsbokslutet för 2007, men införde en ny tolkning av nedanstående redovisningsnorm den 1 januari 2008.

*IFRIC 11, IFRS 2 – Transaktioner med egna aktier, även koncerninterna.* Tolkningen behandlar aktierelaterade transaktioner som innefattar egna aktier eller som inbegriper koncernföretag. Standarden ger vägledning om huruvida dessa transaktioner ska redovisas som aktierelaterade ersättningar som regleras med egenkapitalinstrument eller med kontanter i de separata finansiella rapporterna för moderföretaget respektive andra berörda företag i koncernen. Tolkningen har ingen inverkan på koncernbokslutet.

Koncernen har dessutom infört följande ändring av standarder som trädde i kraft under 2008:

*IAS 39 (Ändring) och IFRS 7 (Ändring), Reclassification of Financial assets (Omklassificering av finansiella instrument) \**. Ändringarna innebär att vissa finansiella instrument ibland får omklassificeras från kategorin ”som innehas för handel” eller ”som kan säljas”. I detta fall måste extra upplysningar ges i bokslutet. Ändringarna får tillämpas från och med den 1 juli 2008. Tolkningen har ingen inverkan på koncernbokslutet.

Utöver de nya standarder och tolkningar som presenterats i årsbokslutet för 2007 kommer koncernen att införa följande år ändrade standarder och tolkningar som har publicerats efter den 1 januari 2008:

*IFRIC 16, Hedges of a Net Investment in a Foreign Operation (Säkring av nettoinvesteringar inom utlandsverksamhet) \**. IFRIC 16 behandlar säkringsredovisning av nettoinvesteringar inom utlandsverksamhet. Det betyder att bara valutakursdifferenser uppkomna genom skillnader mellan den egna och utlandsverksamhetens funktionella valuta skapar en exponering, inte kursdifferenser mellan rapporteringsvalutorna. Säkringsinstrumentet eller -instrumenten kan dessutom innehas av vilket eller vilka företag som helst inom koncernen.

IAS 21, ‘Effekterna av ändrade valutakurser’ innehåller bestämmelser som tillämpas på den säkrade posten. Koncernledningen håller på att utreda huruvida ändringen av standarden kommer att påverka koncernens bokslut. \*\*

*IFRIC 15, Agreements for the Construction of Real Estate (Avtal vid uppförande av fastigheter) \**. IFRIC 15 ger vägledning för att avgöra huruvida ett avtal om uppförande av fast egendom ligger inom ramen för IAS 11, entreprenadavtal, eller IAS 18, intäktsredovisning, och när intäkter från uppförandet ska redovisas. Tolkningen har ingen inverkan på koncernbokslutet. \*\*

*IAS 39 (Ändring), Financial instruments: Recognition and measurement – Eligible Hedged Items (Finansiella instrument: Redovisning och värdering av säkringsinstrument och säkrade poster) \**. Ändringsdirektivet anger att inflation inte kan betecknas som en säkrad post vid säkring av lån med fast ränta. Dessutom klargör ändringen att det så kallade tidsvärdet ska separeras vid säkringsredovisning av optioner som skyddar innehavaren mot ensidig risk. Koncernledningen håller på att utreda hur ändringen av standarden kommer att påverka koncernens bokslut. \*\*

\* Titlarna på standarder och tolkningar som inte ännu har fått fastställda svenska benämningar anges först på engelska och därefter i fri svensk översättning.

\*\* Ändringen av standarden eller tolkningen har ännu inte godkänts för tillämpning inom EU.

### 3. KRITISKA REDOVISNINGSMÄSSIGA VÄRDERINGAR

För att kunna upprätta delårsrapporten måste ledningen göra bedömningar och antaganden som påverkar tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadsposter som redovisas i delårsbokslutet. De verkliga resultaten kan avvika från dessa värden.

De väsentliga bedömningar som ledningen gjort om koncernens redovisningsprinciper och större osäkerhetsfaktorer vid upprättande av denna delårsrapport är de samma som genomfördes inför årsredovisningen 2007.

### 4. INFORMATION PER SEGMENT

Segmentrapporteringen inom koncernen är organiserad så att affärsområdena utgör primära redovisningssegment i årsbokslutet. Affärsområdena är Reguljärtrafik, Semestertrafik, Flygtjänster och Resetjänster. De geografiska områdena som är Finland, Europa, Asien, Nordamerika och Övriga är sekundära redovisningssegment.

#### PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDENA 1.1. – 30.9.2008

	Reguljärtrafik	Semestertrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncernelimineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	1 234,0	311,9	79,3	57,1			1 682,3
Intern omsättning	75,5	5,9	250,7	2,9	-335,0		0,0
Omsättning	1 309,5	317,8	330,0	60,0	-335,0	0,0	1 682,3
Rörelsevinst	1,5	14,6	7,8	3,2		-19,1	8,0
Resultatandel i intresseföretag						0,0	0,0
Finansiella intäkter						18,0	18,0
Finansiella kostnader						-21,6	-21,6
Inkomstskatter						-2,3	-2,3
Minoritetsandel						0,0	0,0
Periodens resultat							2,1
Övriga poster							
Investeringar	182,5	0,1	36,2	0,4	0,0	0,5	219,7
Avskrivningar	56,8	0,3	28,7	1,0	0,0	1,0	87,8

#### PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDEN 1.1. – 30.9.2007

	Reguljärtrafik	Semestertrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncernelimineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	1 179,0	285,1	89,0	58,7			1 611,8
Intern omsättning	78,8	4,7	231,5	3,4	-318,4		0,0
Omsättning	1 257,8	289,8	320,5	62,1	-318,4	0,0	1 611,8
Rörelsevinst	63,4	14,5	8,5	3,8		20,5	110,7
Resultatandel i intresseföretag						0,1	0,1
Finansiella intäkter						8,2	8,2
Finansiella kostnader						-15,3	-15,3
Inkomstskatter						-28,6	-28,6
Minoritetsandel						-0,4	-0,4
Periodens resultat							74,7
Övriga poster							
Investeringar	237,2	0,8	23,3	0,8	0,0	2,2	264,3
Avskrivningar	64,7	0,3	19,8	1,1	0,0	2,6	88,5

## OMSÄTTNING PER KVARTAL

	2008	2007	Förändring	2008	2007	Förändring	2007
	1.7.-30.9.	1.7.-30.9.	%	1.1.-30.9.	1.1.-30.9.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro							
Reguljärtrafik	447,4	432,6	3,4	1 309,5	1 257,8	4,1	1 685,3
Semestertrafik	93,7	90,1	4,0	317,8	289,8	9,7	409,6
Flygtjänster	108,6	109,9	-1,2	330,0	320,5	3,0	433,9
Resetjänster	18,3	19,0	-3,7	60,0	62,1	-3,4	82,3
Koncernelimineringar	-108,3	-106,4	1,8	-335,0	-318,4	5,2	-430,6
<b>Totalt</b>	<b>559,7</b>	<b>545,2</b>	<b>2,7</b>	<b>1 682,3</b>	<b>1 611,8</b>	<b>4,4</b>	<b>2 180,5</b>

## RÖRELSERESULTAT EXKL. REAVINSTER AV ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, FÖRÄNDRINGAR AV VERKLIGT VÄRDE PÅ DERIVAT OCH ENGÅNGSPOSTER PER KVARTAL

	2008	2007	Förändring	2008	2007	Förändring	2007
	1.7.-30.9.	1.7.-30.9.	%	1.1.-30.9.	1.1.-30.9.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro							
Reguljärtrafik	-4,0	28,8	-113,9	-2,5	56,2	-104,4	76,2
Semestertrafik	6,0	7,8	-23,1	14,6	14,5	0,7	24,2
Flygtjänster	1,9	2,7	-29,6	8,8	7,3	20,5	10,3
Resetjänster	1,3	1,3	0,0	3,1	3,8	-18,4	2,9
Icke fördelade poster	-2,4	-1,4	71,4	-4,9	-9,6	-49,0	-17,0
<b>Totalt</b>	<b>2,8</b>	<b>39,2</b>	<b>-92,9</b>	<b>19,1</b>	<b>72,2</b>	<b>-73,5</b>	<b>96,6</b>

## MEDELANTAL ANSTÄLLDA PER KVARTAL

	2008	2007	Förändring
	1.1.-30.9.	1.1.-30.9.	%
Reguljärtrafik	4 254	4 145	2,6
Semestertrafik	456	372	22,6
Flygtjänster	3 658	3 730	-1,9
Resetjänster	1 095	1 129	-3,0
Övrig verksamhet	151	158	-4,4
<b>Totalt</b>	<b>9 614</b>	<b>9 534</b>	<b>0,8</b>

## SEKUNDÄR SEGMENTRAPPORTERING – GEOGRAFISKA OMRÅDEN KONCERNEXTERN OMSÄTTNING PER OMRÅDE

	2008	2007	Förändring	2008	2007	Förändring	2007
	1.7.-30.9.	1.7.-30.9.	%	1.1.-30.9.	1.1.-30.9.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro							
Finland	90,3	99,0	-8,8	307,2	308,5	-0,4	419,7
Europa	256,9	246,8	4,1	755,7	762,2	-0,9	992,8
Asien	181,3	164,9	9,9	519,4	440,4	17,9	626,3
Nordamerika	21,8	21,3	2,3	51,9	49,5	4,8	63,2
Övriga	9,4	13,2	-28,8	48,1	51,2	-6,1	78,5
<b>Totalt</b>	<b>559,7</b>	<b>545,2</b>	<b>2,7</b>	<b>1 682,3</b>	<b>1 611,8</b>	<b>4,4</b>	<b>2 180,5</b>

## 5. HANTERING AV FINANSIELLA RISKER

Inga nämnvärda förändringar skedde i koncernens riskhanteringspolicy under redovisningsperioden. Mål och principer för riskhanteringen är de samma som angavs i noterna till årsredovisningen 2007.

Tabellerna nedan visar det nominella värdet eller den nominella mängden samt det verkliga nettovärdet på derivat som koncernen använder i sin säkringsredovisning.

**DERIVATAVTAL (milj. euro)**

Derivat	30.9.2008		30.9.2007		31.12.2007	
	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)
<b>Valutaderivat</b>						
Poster som uppfyller villkoren för säkringsredovisning:						
Valutasäkring av flygbränsle	380,0	7,2	254,3	-17,1	267,0	-20,0
Valutasäkring av flygplansförvärv	469,9	9,8	424,8	-15,0	463,0	-16,9
Valutasäkring av leasingbetalningar	49,1	1,4	62,6	-3,2	56,3	-3,9
<b>Totalt</b>	<b>899,0</b>	<b>18,4</b>	<b>741,7</b>	<b>-35,3</b>	<b>786,3</b>	<b>-40,8</b>
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Kassaflödessäkring, köpta valutaoptioner	60,1	3,4	0,0	0,0	2,7	0,0
Kassaflödessäkring, utställda valutaoptioner						
Köpooptioner	20,4	0,3	28,2	0,0	54,3	0,1
Säljoptioner	19,4	-0,1	28,2	-0,5	64,5	-0,6
Säkring av balansposter	67,4	0,4	77,6	-1,3	47,2	-0,6
<b>Totalt</b>	<b>167,3</b>	<b>4,0</b>	<b>134,0</b>	<b>-1,8</b>	<b>168,7</b>	<b>-1,1</b>
<b>Valutaderivat totalt</b>	<b>1 066,3</b>	<b>22,4</b>	<b>875,7</b>	<b>-37,1</b>	<b>955,0</b>	<b>-41,9</b>
	30.9.2008		30.9.2007		31.12.2007	
	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (Milj. euro)
<b>Varuderivat</b>						
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Flygbränsleterminer	602 800	52,0	538 000	17,5	562 750	55,3
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:						
Flygbränsleterminer	69 200	-5,3	9 400	0,3	11 100	0,6
Terminer på flygfotogen	28 500	0,5	38 400	1,7	21 900	2,7
Terminer på flygbensin	460 500	1,1	333 000	1,8	395 000	1,1
Optioner						
Köpta, flygbränsle	45 000	2,0	28 500	2,0	64 500	2,0
Udställda, flygbränsle	45 000	-3,9	57 000	-0,7	76 000	-0,7
Köpta, gasoil	64 000	-2,9	51 000	3,3	48 500	3,1
Udställda, gasoil	78 500	0,0	99 000	-0,8	86 500	-0,5
<b>Totalt</b>		<b>43,4</b>		<b>25,1</b>		<b>63,5</b>
	30.9.2008		30.9.2007		31.12.2007	
	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)	Nominellt värde (Milj. euro)	Verkligt värde (Milj. euro)
<b>Räntederivat</b>						
<b>Valuta- och ränteswappar</b>						
Poster som uppfyller villkoren för säkringsredovisning:	18,6	-8,5	30,3	-13,6	26,9	-13,6
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	12,4	-7,4	17,1	-10,2	15,4	-10,1
<b>Totalt</b>	<b>31,0</b>	<b>-15,9</b>	<b>47,4</b>	<b>-23,8</b>	<b>42,3</b>	<b>-23,7</b>
<b>Ränteswappar</b>						
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	20,0	0,7	20,0	1,0	20,0	0,9
<b>Totalt</b>	<b>20,0</b>	<b>0,7</b>	<b>20,0</b>	<b>1,0</b>	<b>20,0</b>	<b>0,9</b>
<b>Aktiederivat</b>						
Optioner						
Köpooptioner på aktier	15,4	0,0	16,6	3,2	16,1	8,4

## 6. FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR AV FÖRETAG

Koncernens dotterbolag Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab ingick den 23 oktober 2007 ett avtal där bolaget förvärvade aktiemajoriteten i samtliga tre ryska bolag som ingår i Calypso-gruppen. Aurinkomatkat övertog 80 procent av aktierna och kontrollen över bolagen i januari 2008, då bolagen konsoliderades i koncernen. Av köpeskillingen har 2,5 miljoner euro redovisats som en investering i aktier. Under rapportperioden betalades en extra köpeskillning på 0,4 miljoner euro för aktierna i Horizon Travel. Beloppet har redovisats som en investering i aktier.

## 7. INKOMSTSKATT

Inkomstskatten har redovisats i resultaträkningen enligt den fastställda skattesats som tillämpas på förväntat helårsresultat.

## 8. DIVIDENDUTDELNING PER AKTIE

Bolagsstämman beslutade den 27 mars 2008 att en dividend på 0,25 euro per aktie skall delas ut. Dividendutdelningen uppgår totalt till 31,9 miljoner euro enligt antalet registrerade aktier per den 1 april 2008. Dividenderna betalades ut den 7 april 2008.

## 9. FÖRÄNDRING I MATERIELLA OCH IMMATERIELLA TILLGÅNGAR (milj. euro)

	30.9.2008	30.9.2007	31.12.2007
Bokföringsvärde i början av perioden	1 250,2	1 067,4	1 067,4
Investeringar i anläggningstillgångar	241,7	264,3	326,3
Förändring i förskott	-13,6	15,8	35,8
Minskningar	-64,8	-40,7	-66,7
Avskrivningar	-87,8	-88,5	-112,6
<b>Bokföringsvärde i slutet av räkenskapsperioden</b>	<b>1 325,7</b>	<b>1 218,3</b>	<b>1 250,2</b>

Andelen tillgångar som innehades för försäljning i början av perioden	34,7	7,6	7,6
Andelen tillgångar som innehades för försäljning i slutet av perioden	35,3	8,1	34,7

## 10. RÄNTEBÄRANDE FRÄMMANDE KAPITAL

Koncernens lån amorterades enligt plan under det rapporteringsperioden 2008, därtill återköptes masskuldebrevslån på 23,0 milj. euro. De övriga lånen som finns upptagna i bokföringen har en avvikande avtalsstruktur och av den anledningen bokförs en nettoamortering både som ett upptaget lån och som en amortering på lånet till bruttobeloppet.

## 11. ANSVARFÖRBINDELSER (milj. euro)

	30.9.2008	30.9.2007	31.12.2007
<b>Ansvarförbindelser</b>			
Ställda panter och säkerheter för egna skulder	268,3	282,8	263,1
Borgensförbindelser för koncernbolag	67,5	60,9	67,5
<b>Totalt</b>	<b>335,8</b>	<b>343,7</b>	<b>330,6</b>

Investeringsåtaganden för materiella anläggningstillgångar uppgick till 1360,0 miljoner euro den 30 september 2008 (1 311,1 miljoner euro 31.12.2007).

## 12. ÅTAGANDEN (milj. euro)

	30.9.2008	30.9.2007	31.12.2007
Leasingåtaganden för flygplansflottan	301,5	333,2	324,8
Övriga åtaganden	201,5	181,8	177,7
<b>Totalt</b>	<b>503,0</b>	<b>515,0</b>	<b>502,5</b>

### 13. INSIDERINFORMATION

Insiderinformation ges i Finnairs årsredovisning för 2007. Inga väsentliga förändringar har skett efter bokslutstillfället.

Beloppen av transaktioner med intresseföretag och koncernkontosaldon var marginella under räkenskapsperioden.

### 14. TRAFIKINFORMATION 1.1.–30.9.2008

	Trafiken	Europa	Nord-	Asien	Finland	Reguljär-	Semes-	Frakt
	totalt		Amerika			totalt	ter-	
							trafik	
Passagerarantal (1000)	6 248	3 088	114	965	1 101	5 267	981	
Förändring/året innan, %	-6,8	-13,8	5,4	15,1	-14,5	-9,5	10,3	
Frakt och post (1000 kg)	78 225	15 683	5 544	52 128	2 304	75 660	281	78 225
Förändring/året innan, %	10,0	-2,5	-0,7	25,0	-7,8	14,9	-20,1	10,0
Offererade passagerarkilometer (milj.)	21 702	6 413	896	9 228	1 055	17 590	4 112	
Förändring/året innan, %	8,6	-4,5	4,6	22,5	-4,7	8,5	9,1	
Betalda passagerarkilometer (milj.)	16 224	4 259	752	6 942	624	12 577	3 648	
Förändring/året innan, %	6,9	-8,4	5,4	17,4	-8,2	5,2	13,3	
Kabinfaktor %	74,8	66,4	84,0	75,2	59,2	71,5	88,7	
Förändring/året innan, %-enh.	-1,2	-2,8	0,6	-3,3	-2,2	-2,2	3,3	
Offererade tonkilometer (milj.)	3 357							727
Förändring/året innan, %	11,0							10,9
Betalda tonkilometer (milj.)	1 901							448
Förändring/året innan, %	8,6							13,9
Total lastfaktor %	56,6							61,7 *
Förändring/året innan, %-enh.	-1,3							1,6

\* Genomsnittlig operativ transportkapacitet utgör underlag för redovisningen

### 15. VIKTIGA HÄNDELSER EFTER RAPPORTPERIODEN

Alla väsentliga händelser som ägt rum efter rapporteringsperioden har utretts i delårsrapporten.