

Hög självfinansiering och stark balansräkning möjliggör kommande investeringar

Nyckeltalen för 2007 i sammandrag

- Omsättningen ökade med 9,6 procent till 2 180,5 miljoner euro (1 989,6 milj. euro). Rensat för försäljningen av FlyNordic i juli blev omsättningsökningen 12,2 %.
- Passagerartrafiken växte med 6,6 % jämfört med året innan, kabinfaktorn steg med 0,4 procentenheter till 75,5 % (75,1 %).
- Enhetsintäkterna från flygtrafiken minskade med 1,9 %, enhetskostnaderna sjönk med 5,4 %.
- Rörelseresultatet blev en vinst på 141,5 miljoner euro (en förlust på 10,8 milj. euro).
- Det operativa resultatet det vill säga rörelsevinsten utan realisationsvinster, omstruktureringsskostnader av engångskaraktär och förändringar i verkligt värde på derivat uppgick till 96,6 miljoner euro (11,2 milj. euro), eller 4,4 procent av omsättningen.
- Resultatet före skatt utgjorde 138,9 miljoner euro (-14,7 milj. euro).
- Nettoskuldsättningsgraden uppgick i slutet av året till -22,5 % (7,1 %) och nettoskuldsättningsgraden justerad för leasingåtaganden till 35,1 % (112,8 %).
- Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av räkenskapsåret till 540,1 miljoner euro (294,3 milj. euro).
- Soliditeten utgjorde 47,0 % (37,2 %).
- Eget kapital per aktie var 7,70 euro (6,77 euro).
- Resultatet per aktie uppgick till 1,04 euro (-0,14 euro).
- Avkastningen på sysselsatt kapital var 14,2 % (-0,1 %).

Nyckeltalen för 2007 jämförs med motsvarande nyckeltal för 2006. FlyNordic ingår i 2006 års nyckeltal. Jämförelsedata för 2006 anges inom parentes efter nyckeltalen för 2007.

Utfallet av antalet flygkilometer under 2006 används som jämförelsetal för flygna kilometer i bokslutet för 2007. Antalet flygkilometer som gäller FlyNordic har däremot eliminerats i månadsrapporterna för juli, augusti och september 2007 för att underlätta jämförelser. FlyNordic såldes i juli 2007.

VD Jukka Hienonens kommentar till årsresultatet:

Vi jobbad ifjol hårt för att uppnå ett bra resultat som vi nu kan vara stolta över. Under 2006 lade vi ner ett enormt grundarbete på att förbättra lönsamheten. Priset för det blev höga engångskostnader som avspeglades i resultatet. Utgångsläget inför 2007 var

bra och Finnairs lönsamhet stärktes kvartal för kvartal. Det sista kvartalet var relativt sett det bästa, fastän det normalt brukar vara svagt eller till och med gå med förlust.

Vi fyllde våra plan med passagerare och last. Både kabinfaktorn och lastfaktorn var rekordhöga trots att vi hade ökat kapaciteten kraftigt. Vi har jobbat hårt såväl på hemmamarknaden som i Europa och Asien. Etableringen av nya linjer satte press på genomsnittspriset under sensommaren och förhösten, men trycket lättade mot slutet av året.

Priset på olja nådde sin hittills högsta nivå på mer än hundra dollar per fat i slutet av förra året. Dollarkursen gentemot euron och våra övriga dollarbaserade kostnader bidrog till att dämpa bränslekostnaderna. Bränslekostnaderna kommer att vara fortsatt höga och vi får lov att vässa vår konkurrensförmåga efter det.

Nu gäller det för oss att se till att vårt maskineri fungerar enligt den nya verksamhetsmodellen, som ställer högre krav på oss än tidigare. Trafiken mellan Europa och Asien är komplex och bjuder på helt andra utmaningar än regionaltrafiken. Vi tänker hålla kvar vår position som ett av de punktligaste linjenätbolagen i Europa.

Finnair har tills vidare ett gott efterfrågeläge både inom reguljär- och semestertrafiken. Det goda resultatet visar att Finnair är i bra trim, men under rådande osäkra världsekonomiska omständigheter vore det vanskligt att ge detaljerade prognoser.

Marknader och allmän översikt

Året 2007 var ett år av lönsam tillväxt inom Finnairkoncernen. Finnairs trafik växte kraftigare än Europa i genomsnitt och företagets lönsamhet förbättrades märkbart.

De europeiska flygbolagen som hör till den europeiska flygbolagens samarbetsorganisationen AEA hade en ökning med fem procent av antalet personkilometer under 2007. Största tillväxten av antalet passagerare skedde i trafiken inom Europa och på medeldistanslinjerna till utomeuropeiska destinationer.

Långdistanstrafiken ökade främst på linjerna mellan Europa och Sydamerika. De europeiska flygbolagens trafikutbud på Asien låg på samma nivå som 2006. Antalet passagerare steg med 0,5 miljoner. Finnairs ökade trafik på Asien svarade för omkring hälften av denna tillväxt.

Finnair är ett av de tio största flygbolagen i trafiken från och till Europa och Asien. Vi har den fjärde största marknadsandelen av trafiken mellan Europa och Asien bland de europeiska bolagen. Finnairs mål är fortsatt tillväxt på destinationer i Asien och vår vision är att bli det attraktivaste flygbolaget inom långdistanstrafiken på norra halvklotet.

Finnair transporterade över 1,1 miljoner passagerare i trafiken från och till Asien. Trafiken på Asien ökade med drygt 30 procent jämfört med föregående år. Reguljärtrafiken växte totalt med knappt 20 procent. Finnairs trafik per flugen kilometer inklusive semesterflyg steg med drygt 13 procent.

Kapaciteten utökades med två nya långdistansplan av typen Airbus A340 som köptes i juni. Uppdateringen av långdistansflottan löper enligt tidsplanen. Under 2008 kommer Finnairs flotta att få ett tillskott i form av två nya bredbukiga Airbus. Därefter påbörjar vi investeringar som ska ersätta Boeing MD-11-planen. Fem nya jetplan med 100 säten av typen Embraer 190 köptes och sattes in i Europatrafiken.

I december genomfördes en riktad aktieemission på 248 miljoner euro till de nuvarande aktieägarna i Finnair för att finansiera investeringsprogrammet för flygflottan.

Enhetsintäkterna från Finnairs flygtrafik minskade till följd av omstruktureringar i trafiken. Etableringen av nya destinationer under sommaren och kapacitetsökningen i trafiken mellan Europa och Asien bidrog till att pressa intäkterna. Orsaken var att resor såldes genom aggressivare prissättning. Den nedåtgående trenden för enhetsintäkterna planade som väntat ut något mot slutet av 2007.

Enhetskostnaderna inom flygtrafiken har fortsatt att sjunka enligt plan trots rekorddyrt bränsle. De har gått kraftigare ned än enhetsintäkterna, vilket lett till förbättrad lönsamhet inom flygtrafiken. Faktorer som främst bidrog till minskade enhetskostnader var ett effektivare utnyttjande av flottan och högre produktivitet hos de anställda.

Vi har uppnått betydande besparingar inom Finnair Teknik, en av de stödjande funktionerna till flygtrafiken. Där har vi ökat verksamhetens produktivitet med ett konkurrensförbättrande projekt. Kostnaderna inom markservice steg jämfört med 2006 främst på grund av att vi startade upp verksamhet i Norge. Markserviceverksamheten i Norge och Sverige avyttrades under det fjärde kvartalet 2007.

Effektiviseringsprogrammet som initierades i maj 2006 har löpt enligt plan. Programmet ska ge besparingar på 80 miljoner euro på årsbasis. Drygt 50 miljoner euro av åtgärdernas påverkan avspeglar sig redan i resultatet för 2007 med tonvikt på andra halvåret. Full resultateffekt kommer att uppnås under 2008.

Sex av sju kollektivavtal förnyades under oktober – november. Förhandlingar pågår för att förnya kollektivavtalet med piloterna. Det nuvarande löper ut under våren 2008.

De europeiska flybolagens punktlighet minskade under 2007. Även Finnairs flyg hade en lägre punktlighet under 2007 än föregående år. Trafiken på Helsingfors-Vanda har växt i förhållande till flygplatsens kapacitet och detta orsakade förseningar under sommaren. Antalet försenade flyg var exceptionellt stort också i december. I juli ledde bland annat terrorhoten i Storbritannien till problem med passagerarnas bagage och medförde belastningstoppar i bagagehanteringen på flygplatserna i Europa.

Finnairs flygfrakttrafik har ökat på Asienlinjerna på grund av utökad kapacitet. Genomsnittspriserna sjönk i synnerhet på den skandinaviska marknaden till följd av överutbud efter att några asiatiska bolag startat fraktlinjer från Sverige. Efterfrågan på frakter steg under andra hälften av året och den nedåtgående priskurvan planade ut.

Försäljningen av Finnairs svenska dotterbolag FlyNordic till norska Norwegian Air Shuttle slutfördes under hösten. Avtalet tecknades i juli. Genom transaktionen fick Finnair en ägarandel på fem procent i Norwegian. Finnair har dessutom en option på att öka sitt innehav till tio procent. Vid försäljningen uppkom en positiv engångspost på cirka 14 miljoner euro som fördes till resultatet för det tredje kvartalet. Dessutom beslöt Finnair och Norwegian fördjupa samarbetet.

Verksamheten inom det estniska dotterbolaget Aero lades ned i början av 2008. Alla sju propellerplan av typen ATR-72 har sålts. Samtidigt markerade det slutet på Finnairs propellertrafik som pågått oavbrutet sedan 1924.

Koncernbolaget Aurinkomatkat som arrangerar paketresor utvidgade sin verksamhet till de baltiska staterna och Ryssland under 2007.

Ekonomiskt resultat 1.10–31.12.2007

Omsättningen ökade under det sista kvartalet med 13,9 procent till 568,7 miljoner euro (499,3 milj. euro). Koncernens operativa rörelseresultat utan realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar, omstruktureringskostnader av engångskaraktär och förändringar i verkligt värde på derivat förbättrades med 50 miljoner euro till 24,4 miljoner euro (-24,4 milj. euro). Den justerade rörelsevinstmarginalen var 4,3 procent (-4,9 %). Resultatet före skatt uppgick till 35,2 miljoner euro (-26,3 milj. euro). En post på 0,2 miljoner euro som avser förändringar i verkligt värde på derivat redovisas i resultatet för det sista kvartalet. Posten förbättrar resultatet, men har inga effekter på kassaflödet.

Kapaciteten inom Finnairs passagerartrafik ökade med 14,1 procent under oktober – december, antalet sålda personkilometer med 17,5 procent och trafiken på Asien med 37,7 procent. Den totala kabinfaktorn steg från året innan med 2,2 procentenheter till 74,4 procent. Fraktvolymen växte med 13,1 procent.

De sammanlagda enhetsintäkterna från Reguljärtrafik och Semestertrafik per personkilometer minskade med 1,2 procent på grund av tillväxten på långdistanslinjerna. Intäkterna per passagerare ökade med 9,9 procent. Enhetsintäkterna från fraktrafiken räknat i tonkilometer sjönk med 3,7 procent. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och fraktrafiken gick ned med 0,4 procent.

De operativa kostnaderna i euro steg med 4,3 procent under perioden. Enhetskostnaderna inom flygtrafiken minskade med 7,9 procent. Bränslekostnaderna ökade med 16,1 procent under det sista kvartalet. Rensat för bränslekostnader sjönk enhetskostnaderna med 10,8 procent.

Den starka resultatförbättringen innebar att personalkostnaderna växte med 14,1 procent, delvis till följd av bonusavsättning enligt företagets incitamentsprogram. Avsättningen redovisades till största delen under det sista kvartalet.

Lönsamheten förbättrades inom alla affärsområden jämfört med sista kvartalet 2006. Den sista rapportperioden under ett räkenskapsår brukar vara mer dämpad än det andra och tredje kvartalet inom flygbranschen, men tack vare det genomförda

effektiviseringsprogrammet på 80 miljoner euro förbättrades lönsamheten mot slutet av året. Lönsamhetsskillnaden beror delvis på att resultatet för jämförelseåret belastades av kabinpersonalens olagliga strejk och flygplansverkstadens låga utnyttjande under sista kvartalet 2006. Faktum är att en avsevärd del av Finnair Cargos helårsresultat genererades under oktober – december.

Ekonomiskt resultat 1.1–31.12.2007

Omsättningen steg med 9,6 procent till 2 180,5 miljoner euro (1 989,6 milj. euro). Koncernens rörelseresultat utan realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar, förändringar i verkligt värde på derivat och omstruktureringkostnader det vill säga det operativa rörelseresultatet ökade till 96,6 miljoner euro (11,2 milj. euro). Den justerade rörelsevinstmarginalen var 4,4 procent (0,6 %).

Resultatet före skatt uppgick till 138,9 miljoner euro (-14,7 milj. euro). En positiv post på 14,5 miljoner euro till följd av förändringar i verkligt värde på derivat fördes till helårsresultatet utan kassaflödeseffekt.

Kapaciteten inom Finnairs passagerartrafik växte med 12,7 procent under 2007, antalet sålda personkilometer med 13,3 procent och trafiken på Asien med 32,6 procent. Antalet sålda personkilometer inom Europatrafiken visade en måttligare ökning till följd av att FlyNordic såldes i juli. Under det andra halvåret räknades FlyNordic inte längre in i antalet personkilometer för Finnairkoncernen. Kabinfaktorn steg från föregående år med 0,4 procentenheter till 75,5 procent. Fraktvolymen ökade med 5,2 procent.

De sammanlagda enhetsintäkterna från Regljärtrafik och Semestertrafik per personkilometer minskade med två procent på grund av tillväxten på långdistanslinjerna. Med FlyNordic eliminerat sjönk enhetsintäkterna med en procent. Intäkterna per passagerare ökade med 8,3 procent. Enhetsintäkterna från fraktrafiken räknat i tonkilometer sjönk med 3,1 procent. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och fraktrafiken gick ned med 1,9 procent.

De operativa kostnaderna i euro var 3,7 procent högre under 2007 än året innan. Enhetskostnaderna inom flygtjänster mätt i förhållande till antalet flygkilometer minskade med 5,4 procent och eliminerat för bränslekostnader med 7,4 procent. Finnairs bränslekostnader under 2007 uppgick till 440 miljoner euro, en ökning med 55 miljoner euro eller 14,3 procent jämfört med 2006. Bränslekostnaderna motsvarade 20,2 procent (19,4 %) av koncernens omsättning.

Den starka resultatförbättringen innebar att personalkostnaderna växte med 6,6 procent, delvis till följd av bonusavsättning enligt incitamentsprogrammet och högre premieklass för pensionsförsäkringar. Den underliggande lönevolymen har stigit med cirka 14 miljoner euro eller närmare fyra procent.

Leasingavgifterna gick ned med drygt tio procent på grund av att leasingavtalen för tre Boeing 757-plan som används av Semestertrafik omförhandlades till bättre villkor och kursen på amerikanska dollarn försvagades i förhållande till euron under 2007. Avtalen för övriga fyra plan inom semestertrafiken förnyades 2006. Orsaken till att posten Övriga hyror är lägre än året innan är minskad inhyrning av säteskapacitet, lastutrymme och utrustning från andra flygbolag.

Materialinköp och underhåll för flygflottan sjönk med 23,8 procent jämfört med 2006. En viktig bidragande faktor var lägre servicekostnader på grund av förnyad flygflotta. Under jämförelseåret gjordes dessutom extra avskrivningar på reservdelslagret. Därtill förekom kostnader för utlagda tjänster, i synnerhet under det sista kvartalet. Sådana avskrivningar och kostnader fanns inte under 2007.

Avskrivningar och trafikavgifter har växt med cirka nio procent till följd av nya plan och ökad trafik. En goodwillpost av engångskaraktär på 4,5 miljoner euro som härrör från försäljningen av FlyNordic har redovisats bland avskrivningar. En Boeing MD-80 som användes av FlyNordic och ägdes av Finnair Aircraft Finance har upptagits som en extra avskrivning. Förändringar i verkligt värde på derivat har förts till Övriga kostnader.

Kostnaderna för incheckning och catering steg med 10,7 procent till följd av ökade passagerarvolymen, framför allt i affärsklassen. Produktionen av paketresor medförde en kostnadsökning på 8,9 procent beroende på att kunderna i stigande omfattning efterfrågar hotell i högre prissegment.

Resultatet per aktie för helåret blev 1,04 euro (-0,14). Eget kapital per aktie uppgick till 7,70 euro den sista december, jämfört med 6,77 euro föregående år.

Vid jämförelser bör noteras att resultatet för det andra kvartalet 2006 belastades med drygt 15 miljoner euro i kostnader av engångskaraktär som hänförde sig till omstruktureringsprogrammet. Dessa redovisas som kumulativa kostnader för den löpande verksamheten. I jämförelsen mellan 2006 och 2007 har kostnaderna för omstrukturering eliminerats från den operativa rörelsevinsten.

Investeringar, finansiering och riskhantering

Finnair startade ett omfattande program att förnya flottan av plan med bred flygkropp, vilket gjorde att investeringarna under 2007 uppgick till 326,3 miljoner euro (252,2 milj. euro). Investeringarna består av två bredbukiga Airbus A340 samt fem plan av typen Embraer 190. Kassaflödeseffekten efter investeringar i flygplan och tillhörande utrustning inklusive förskottsbetalningar var cirka 300 miljoner euro under 2007. Programmet för inköp av nya plan och investeringarna i 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 anskaffas genom ett operationellt leasingavtal.

Finnair genomförde mellan den 29 november och den 17 december 2007 en riktad aktieemission till de nuvarande aktieägarna som stärkte bolagets kassatillgångar med 243,8 miljoner euro. Pengarna kommer främst att användas för inköp av flygplan. Till dess har de kontanta medlen temporärt placerats i företagscertifikat och bankcertifikat som har en löptid på mindre än ett år. De likvida finansiella tillgångarna i balansräkningen uppgick till 540,1 milj. euro den sista december. Koncernen disponerar dessutom över beviljade outnyttjade krediter på sammanlagt 250 miljoner euro.

Nettokassaflödet från den löpande verksamheten var 317,5 miljoner euro jämfört med 95,8 miljoner euro året innan. Skuldsättningsgraden eller gearing minskade tack vare stärkt självfinansiering och aktieemission från 7,1 procent i början av året till -22,5 procent i slutet av året, det vill säga skuldsättningen blev negativ. Skuldsättningsgraden justerad för leasingåtaganden var 35,1 procent (112,8). Soliditeten ökade i motsvarande grad med 9,8 procentenheter och uppgick till 47,0 procent.

I finansiella poster i resultaträkningen ingår en positiv post på cirka fem miljoner euro, som utgör en bokföringsmässig värdering av Finnairs aktieoptioner i Norwegian Air Shuttle. Om Finnair utnyttjar optionerna före den sista december 2008 kommer innehavet i Norwegian att öka till över tio procent.

I överensstämmelse med den policy för finansiell riskhantering som Finnairs styrelse antagit har bolaget säkrat sina inköp av flygbränsle till 70 procent för de närmaste sex månaderna och därefter för följande 30 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 priset på flygbränsle och gasoil.

Förändring i verkligt värde på derivat som kommer att förfalla under en räkenskapsperiod redovisas enligt IFRS-reglerna bland Övriga kostnader i Finnairs resultaträkning. I enlighet med IFRS-principerna gäller det en värderingsvinst som inte utgör en realiserad säkringsvinst. Posten ger ingen kassaflödeseffekt. Förändringen i verkligt värde på derivat var +14,5 miljoner euro under 2007.

Försvagningen av amerikanska dollarn gentemot euron hade en positiv påverkan med cirka 15 miljoner euro på Finnairs operativa resultat jämfört med året innan, om effekten av valutasäkringar räknas bort. I slutet av december var 57 procent av den dollardominerade valutakorgen säkrad för 12 månader framåt.

Finnairs investeringar, finansiering och riskhantering beskrivs mer i detalj i Ekonomisk översikt av vår tvådelade årsredovisning som utkommer vecka 11.

Aktier och aktiekapital

Finnairs marknadsvärde uppgick till 1 036,6 (1 101,5) miljoner euro den 31 december 2007 och sista betalkursen var 8,09 euro. Den högsta kurs som noterades för aktien i Finnair Abp på Helsingforsbörsen under 2007 var 14,35 (15,00) euro, den lägsta noteringen var 7,51 (10,01) euro och medelkursen var 10,01 (12,50) euro. En orsak till kursnedgången i slutet av året var att teckningsrätten avskildes från aktien. Antal omsatta aktier på Helsingforsbörsen uppgick till 37,7 (30,0) miljoner stycken med ett värde på 377,2 (374,6) miljoner euro.

Finnair genomförde en aktieemission 29.11.-17.12.2007. Totala antalet erbjudna aktier var 39 379 757 stycken. Aktieägarna i bolaget erbjöds att teckna nya aktier i förhållande till det antal aktier de ägde förut. Nio gamla aktier gav rätt att teckna fyra nya till ett pris av 6,30 euro per styck. Emissionen blev fulltecknad och alla tecknade aktier betalades. De nya aktierna infördes i handelsregistret i december 2007, vilket innebar att det registrerade antalet aktier i Finnair uppgick till 128 136 115 stycken

den 31 december 2007. Det registrerade aktiekapitalet utgjorde då 75 442 904,30 euro. Finska staten innehade 55,78 (55,78) procent av aktierna i Finnair, medan andelen utländska och förvaltarregistrerade aktieinnehav utgjorde 21,72 (34,5) procent.

I början av räkenskapsåret innehade bolaget 151 903 stycken egna aktier som förvärvats under tidigare år. Ordinarie bolagsstämman den 22 mars 2007 gav styrelsen bemyndigande att i ett år framåt förvärva högst 3 500 000 egna aktier och överlåta högst 3 651 903 egna aktier. Antalet aktier som omfattas av bemyndigandet utgör mindre än fem procent av bolagets aktiekapital. Finnair har inte förvärvat eller överlåtit egna aktier under 2007. Finnair innehade 151 903 egna aktier den sista december 2007, vilket motsvarade 0,12 procent av antalet utestående aktier per samma datum.

En närmare beskrivning av aktier och aktiekapital finns i Ekonomisk översikt av Finnairs tvådelade årsredovisning.

Förvaltning

Vid bolagsstämman den 22 mars 2007 utsågs styrelse för tiden från ordinarie bolagsstämman intill slutet av nästa ordinarie bolagsstämma. Styrelsens ordförande Christoffer Taxell omvaldes liksom styrelseledamöterna Kalevi Alestalo, Satu Huber, Markku Hyvärinen, Kari Jordan, Ursula Ranin och Veli Sundbäck. Sigurdur Helgason utsågs till ny ledamot i styrelsen.

Stämman beslöt att till ordinarie revisorer välja CGR-auktoriserade revisionsbolaget PricewaterhouseCoopers, med CGR-revisor Eero Suomela som huvudansvarig revisor, och CGR-revisor Jyri Heikkinen. Till suppleanter valdes CGR-revisor Tuomas Honkamäki och CGR-revisor Timo Takalo.

Anssi Komulainen tillträdde befattningen som personaldirektör den 1 februari 2007. Han kom närmast från posten som verkställande direktör för Finnair Catering Oy. Kristina Inkiläinen utsågs till ny verkställande direktör för Finnair Catering Oy och direktör för cateringverksamheten från den 30 april 2007.

Finnairs chefsjurist Sami Sarelius utnämndes till direktör för juridiska ärenden inom bolaget från den 1 februari 2007. Han är också sekreterare i styrelsen och direktionen.

Tero Vauraste lämnade sin befattning som verkställande direktör för markservicebolaget Northport Oy den 31 maj 2007. Jukka Hämäläinen tillträdde som ny VD för Northport den 13 augusti 2007.

Hannes Bjurström som varit direktör för Flygtjänster slutade sin anställning hos Finnair den 1 november 2007. Veikko Sievänen som tidigare tjänstgjort som chefpilot hos Finnair har utsetts till hans efterträdare.

Corporate Governance inom Finnair beskrivs mer i detalj i Ekonomisk översikt av vår tvådelade årsredovisning.

Personal

Medelantalet anställda i Finnairkoncernen uppgick till 9 480 (9 598) personer under 2007, en minskning med 1,2 procent jämfört med föregående år. Reguljärtrafik hade 4 151 anställda och Semestertrafik 372 anställda. Det sammanlagda antalet anställda inom teknik, catering och markservice var 3 674. Resetjänster hade 1 129 anställda. Personalen inom den övriga verksamheten uppgick till 154 personer.

I maj 2006 offentliggjorde Finnair sin avsikt att fram till slutet av 2007 minska antalet tjänster med 670, främst inom Finnair Teknik och administrativa funktioner som ett led i sparprogrammet på 80 miljoner euro. Personalminskningarna har till största delen genomförts enligt det beslutade programmet. Antalet anställda inom koncernstaberna och servicefunktionerna bantades med en tredjedel. Även inom affärsområdena minskade antalet anställda eller förblev oförändrat. Personalantalet inom Semestertrafik ökade med 8,5 procent till följd av utlandsförvärv. Den växande trafiken ledde till nyanställningar av 210 piloter och annan kabinpersonal.

Finnairkoncernen hade cirka 750 anställda vid de utländska enheterna den sista december. Omkring 250 av dessa arbetade med försäljning och kundservice för passagerar- och frakttrafiken. De övriga 500 är anställda hos resebyråerna och researrangörerna i de baltiska länderna och Ryssland eller arbetar som guider vid Aurinkomatcats semestermål. Utlandspersonalen ingår i totala antalet anställda inom koncernen.

Av de anställda arbetar 92 procent heltid. Hälften av de deltidsanställda är partiellt vårdlediga. Av personalen har 93 procent en tillsvidareanställning. I antalet visstidsanställda ingår även säsongsanställda. Medelåldern bland personalen är 42 år. Den största åldersgruppen är mellan 30 och 50 år. Drygt 20 procent har fyllt 50 år, medan var tionde är under 30 år.

Den genomsnittliga anställningstiden är 13 år. En tredjedel av personalen har varit anställda inom Finnairkoncernen i över 20 år. Nästan hälften av dessa har fler än 30 anställningsår i företaget.

Kvinnorna utgör hälften av de anställda inom Finnairkoncernen. Två av de tolv medlemmarna i Finnairkoncernens direktion är kvinnor. Finnair Abp:s styrelse har åtta ledamöter av vilka två är kvinnor.

Finnair ingick nya kollektivavtal med sex fackorganisationer under oktober och november. Avtalen löper till våren 2010. Avtalet om löneförhöjningar som slutits vid kollektivavtalsförhandlingarna sätter press på fortsatta produktivitetsförbättringar, särskilt inom de affärsområden som är personalintensiva.

Enligt avtalet ska lönerna höjas med fyra till fem procent under det första året och med tre till fyra procent under det andra. Avtalen innebär större flexibilitet hos personalen som avgörs genom jämkning. Dessutom införs system för resultatbonus. Nuvarande kollektivavtal för piloterna löper ut den sista april 2008. Förhandlingar om ett nytt kollektivavtal har redan inletts.

Finnair räknar med att 13 miljoner euro i incitamentbonus, inklusive socialavgifter, kommer att betalas ut i till personalen för 2007. En vinstbonus på tio miljoner euro beräknas betalas till personalfonden. Bonus baseras på det ekonomiska resultatet för 2007. Totalt nio miljoner euro har reserverats för de nyckelpersoner i koncernen som omfattas av det aktierelaterade bonusprogrammet. De olika bonusprogrammen uppgår totalt till 32 miljoner euro.

Förändringar i flygflottan

Finnair Aircraft Finance Oy som ingår i affärsområde Reguljärtrafik administrerar Finnairkoncernens flotta. Finnairkoncernen hade totalt 63 plan i trafik den sista december 2007. Medelåldern för samtliga plan i Finnair Reguljärflygs flotta är 5,9 år. De flygplan som trafikerar inom Europa är 4,3 år gamla i genomsnitt. Finnair förfogar över den modernaste flygflottan inom hela Europatrafiken. Detta ger både kostnadsbesparingar och ekoeffektivitet.

Finnairs långdistansflotta består av tre Airbus A340-plan och sju Boeing MD-11. MD-11-planen kommer fram till våren 2010 att ersättas med tvåmotoriga plan av typen Airbus A330 som har bred flygkropp. Fem stycken MD-11 tas ur trafik mellan 2008 och 2010 då leasingavtalen löper ut. Avtal träffades om att sälja två exemplar som ägts av Finnair till Aeroflot Cargo. Planen överläts till den nya ägaren under hösten 2008 och våren 2009.

Köpeskillingen för de sålda MD-11-planen överstiger deras bokförda värde. Avskrivningarna på deras återstående livslängd har därför minskats, så att inga större realisationsvinster på sålda anläggningstillgångar ska uppkomma i slutet av perioden. Det innebär att månadsavskrivningarna på MD-11:orna blir 0,7 miljoner euro mindre än avskrivningsplanen fram till tidpunkten för urdrifttagning.

Förnyelseprogrammet för långdistansflottan omfattar beställningar på två Airbus A340 som levereras under 2008 och åtta Airbus A330 för leverans under 2009 och 2010 samt två orderreservationer. Orderprogrammet gör det möjligt för Finnair att utöka sin långdistansflotta från nuvarande tio till 15 plan fram till slutet av detta årtionde.

Mellan 2014 och 2016 kommer Finnair dessutom att köpa in flygplan av typen A350XWB som bygger på en ny teknologi. Vi har 11 fasta order och fyra orderreservationer på denna plantyp.

Programmet för inköp av Embraer-plan fortsätter. Det startade hösten 2005. Till dags dato har beställningar lagts på totalt 20 Embraer-plan. Tio av dessa är av modellen 170 med 76 säten, medan resten är 190:or som har plats för 100 passagerare. Alla tio exemplar av Embraer 170 samt sex Embraer 190 har hittills levererats till Finnair. Under 2008 anländer ytterligare två stycken Embraer 190. De två sista kommer under 2009. Finnair har därtill en orderreservation på sex Embraer-plan.

Efter att MD-11-planen tagits ur trafik kommer Finnairs flotta för reguljärflyg att bestå enbart av moderna Airbus A320, A330 och A340 samt av Embraer 170 och 190.

Värdet på planerade inköp av nya plan uppgår totalt till cirka två miljoner euro. I beloppet ingår även investeringar i infrastruktur som servicehallar, reservmotorer och reservdelar.

Uppdateringen av flottan skapar goda förutsättningar att få ned de operativa kostnaderna och skapa en bättre lönsamhet. En homogen flygflotta innebär ett effektivare utnyttjande av besättningarna och rationellare underhåll. De nya planen är dessutom bränslesnålare, vilket ger besparingar och reducerar utsläpp.

Boeing 757-planen som flyger för Semestertrafik har utrustats med så kallade winglets eller vingfenor. Det har förbättrat aerodynamiken, som i sin tur minskat bränsleförbrukningen och utsläppen med fem procent.

Sommaren 2007 såldes fyra propellerdrivna plan av typen ATR 72 som det estniska dotterbolaget Aero Airlines AS haft i trafik. Försäljningen gav en realisationsvinst som redovisades under det andra och tredje kvartalet. Aeros trafik lades ned den 6 januari 2008. Återstående ATR-plan har sålts och realisationsvinsten kommer att ingå i resultatrapporten för första halvåret 2008.

Miljö

Under 2007 tog EU fram två modeller för utsläppshandel inom flygtrafiken som ska införas 2012. Reglerna för redovisning av utsläppshandel tar hänsyn till bränsleförbrukning per flugen kilometer. Finnair förhåller sig positivt till principerna för utsläppshandel. Som medlem av de europeiska flygbolagens organisation vill vi medverka till att systemet blir världsomfattande och förhindra att det stör konkurrensen inom branschen.

Finnair började systematiskt förnya sin flygflotta 1999. Flygplansserierna Airbus A320 och Embraer som används inom Europa och på inrikeslinjerna representerar den senaste teknologin. En modern flotta är miljöeffektiv i fråga om både koldioxidutsläpp och buller.

Finnair tar hänsyn till miljöaspekter i all verksamhet och allt beslutsfattande. Finnairs miljöåtgärder beskrivs mer i detalj i årsredovisningen och på vår webbplats.

Kati Ihamäki, ekon.mag., har utnämnts till miljödirektör vid Finnair från den 1 februari 2008. Hon ska bidra till att koncernens miljömål uppnås inom den egna verksamheten och att Finnair därigenom blir ett ledande flygbolag när det gäller miljöarbete. Miljödirektören ska också samordna projekt med anknytning till miljöstrategin och handeln med utsläppsrätter. Hon ansvarar också för att miljöfrågor tas in i Finnairs konkurrensstrategi.

Utvecklingen inom affärsområdena

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

Reguljärtrafik

Affärsområdet ansvarar för försäljning av reguljära resor och frakter, servicekoncept och operativ flygtrafik samt verksamhet som gäller inköp och finansiering av flygplan. Reguljärtrafik hyr ut besättningar och plan till affärsområde Semestertrafik. I affärsområde Reguljärtrafik ingår enheten Finnair Reguljärtrafik samt dotterbolagen Finnair Cargo Oy och Finnair Aircraft Finance Oy. Svenska dotterbolaget FlyNordic som såldes i juli 2007 ingår med sex månader i koncernens årsredovisning, medan Aero Airlines vars verksamhet lades ned den 1 januari 2008 ingår i den konsoliderade redovisningen fram till slutet av 2007.

Omsättningen inom affärsområdet steg med 10,7 procent till 1 685,3 miljoner euro (1 522,1 milj. euro) under 2007. Den operativa rörelsevinsten var 76,2 miljoner euro (28,6 milj. euro)

Finnairs reguljärtrafik hade en passagerarvolym på närmare 7,5 miljoner under 2007. Antalet sålda personkilometer inom Reguljärtrafik ökade med 18,5 procent samtidigt som kapaciteten växte med 16,3 procent. Detta bidrog till att höja kabinfaktorn med 1,3 procentenheter till 72,9 procent.

Enhetsintäkterna från den reguljära passagerartrafiken minskade med 4,6 procent under 2007. Med FlyNordic eliminerat sjönk de med 3,8 procent. Den främsta orsaken till minskningen var att långdistanslinjerna stod för en ökad andel av totaltrafiken. Intäkterna per personkilometer är lägre inom långdistanstrafiken än på Europa- och inrikeslinjerna. Genomsnittspriserna inom långdistanstrafiken steg dock jämfört med föregående år. Prisnivån i inrikestrafiken fortsatte däremot att sjunka.

Frakter svarar för drygt tio procent av de totala intäkterna från reguljärtrafiken. Enhetsintäkterna från fraktrafiken minskade med 3,1 procent under 2007. Den totala transporterade fraktvolymen per tonkilometer inom reguljärtrafiken växte med 5,2 procent. Fraktvolymen inom trafiken på Asien ökade med 24,5 procent jämfört med året innan.

Finnair Cargo Oy förbättrade sin lönsamhet avsevärt under 2007. Resultatförbättringen berodde i första hand på att den fraktkapacitet som tidigare hyrts in minskades betydligt i juli 2007.

Finnair har ökat sin marknadsandel inom internationell reguljärtrafik i förhållande till huvudkonkurrenterna. När det gäller inrikestrafiken har Finnairs marknadsandel krympt, främst beroende på att vi dragit ned på korta linjer. Det har lett till högre kabinfaktor och bättre lönsamhet.

Ankomstpunktligheten inom fraktrafiken minskade under 2007 med fyra procentenheter till 80,4 (84,4) procent. Orsaken till den försämrade utvecklingen är framför allt att vårt linjenät blivit mer komplicerat. Finnair är fortfarande ett av de tio punktligaste flygbolagen i Europa och ligger i täten bland linjenätbolagen. Vi utvecklar processerna och samarbetet mellan enheterna. Särskild uppmärksamhet ägnas åt planering och styrning av produktionen.

Finnair sålde sitt svenska dotterbolag FlyNordic till norska Norwegian Air Shuttle i juli 2007.

Finnair och Norwegian Air Shuttle har också avtalat om att fördjupa sitt samarbete. Avsikten är att Norwegian Air Shuttles skandinaviska flygprogram kommer att anslutas till Finnairs växande linjenät till och från Asien. Därmed kan den ökande asiatiska efterfrågan på rundresor i de nordiska länderna och Centraleuropa tillgodoses bättre.

Semestertrafik

Affärsområdet består av Finnairs enhet för semesterflyg samt koncernen Aurinkomatkat som erbjuder paketresor. I koncernen ingår det estniska dotterbolaget Horizon Travel och varumärket takeOFF som är inriktat på ungdomsresor. Aurinkomatkat är Finlands största researrangör med en marknadsandel på 37 procent. Även Finnair Semestertrafik har en starkt marknadsledande position inom flygresor till olika semestermål. Tio researrangörer är kunder hos bolaget. Researrangörerna köper in önskade flygserier till semestermål för en hel sommar- eller vintersäsong på egen risk.

Finnair Semesterflyg hade närmare 1,2 miljoner passagerare under 2007. Researrangörerna drog ned på sitt utbud till följd av överkapacitet året innan. Det gjorde att intäkterna per personkilometer sjönk med 1,4 procent jämfört med föregående år. Tillväxten i fråga om mer långväga destinationer ökade antalet offererade personkilometer med 0,3 procent. Därmed minskade kabinfaktorn med 1,4 procentenheter till 86,0 procent.

Den typ av försäljning där konsumenten enbart bokar flygplanssäte till ett semestermål via internet ökade kraftigt. Semesterflyg hade 12 veckoturer till Asien under vintersäsongen. Boeing 757-planen som flygs av Semestertrafik utrustades med så kallade winglets eller vingfenor. Därmed minskade bränsleförbrukningen med fem procent, vilket bidrog till att kompensera effekten av höjda bränslepriser på lönsamheten. Semestertrafik uppnådde ett mycket gott resultat tack vare rationaliseringsåtgärder och försäljning av extratjänster.

Aurinkomatkats volym minskade under 2007 med tre procent till cirka 335 000 passagerare. Priserna låg dock på en oförändrat god nivå i synnerhet när det gällde längre semesterresor under vintern. Resultatet förbättrades avsevärt jämfört med året innan och verksamheten visade vinst. Aurinkomatkat förvärvade Oü Horizon Travel under 2007. Bolaget är den näst största researrangören i Estland och expanderar starkt. Horizon Travel överträffade uppsatta mål. Vid årsskiftet 2007-2008 förvärvade Aurinkomatkat resebyrån och researrangören Calypso AS i S:t Petersburg. Bolaget är känt för sina kvalitetsresor och skraddarsydda VIP-resor.

Omsättningen under 2007 ökade med 5,9 procent till 409,6 miljoner euro. Den operativa rörelsevinsten steg med 30,1 procent till 24,2 miljoner euro (18,6 milj. euro).

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

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.

Flygtjänster ökade sin omsättning under 2007 med 6,5 procent till 433,9 miljoner euro. Det operativa rörelseresultatet steg med 34,8 miljoner euro och blev en vinst på 10,3 miljoner euro (förlust på 24,5 milj. euro). Enheterna inom affärsområdet har lyckats förbättra sin lönsamhet markant.

Cateringverksamheten är lönsammast av de enheter som ingår i Flygtjänster. Finnair Teknik ökade sin lönsamhet väsentligt jämfört med föregående år och redovisade nollresultat. Enheten gjorde en kraftig förlust för 2006.

Under 2006 och 2007 genomförde Finnair Teknik ett konkurrensförbättrande projekt där man analyserade affärsmodellerna inom hela organisationen samt intäkts- och kostnadsstrukturen. Bättre lönsamhet uppnåddes genom utveckling av arbetstrutinerna och verksamhetsmodellerna. Dessutom började Finnair Teknik inrikta sig enbart på underhåll av flygplanstyper där enheten har specialkunnande. Samtidigt har man avyttrat verksamheter som inte är affärsekonomiskt motiverade. Man har till stor del slopat underhållsberedskapen för plantyper som inte längre flygs av Finnair.

Det är viktigt att Finnair Teknik också har externa kunder med tanke på prestanda och lönsamhet. I slutet av 2007 ingicks ett avtal om underhåll av bland annat fraktplan av typen Boeing MD-11 som tillhör ryska Aeroflot. Avtalet löper på åtta år och är värt över 200 miljoner euro.

Tekniska tjänster bantades med cirka 300 tjänster under 2006 och 2007. Personalminskningarna har skett genom pensionslösningar, utläggning av tjänster samt uppsägningar. Bara en liten del av nedskärningarna gällde linjeunderhållet, som är viktigt med tanke på det dagliga flygplansunderhållet.

Markservicebolaget Northport Oy visar fortfarande minusresultat, men avyttringen av dotterbolagen i Sverige och Norge minskade förlusten. De svenska och norska verksamheterna såldes till Menzies Aviation, en internationell koncern inom markservice.

Resetjänster

Affärsområdet består av koncernens resebyråer – Area samt Finlands Resebyrå och dess baltiska dotterbolag Estravel – och Amadeus Finland Ab som erbjuder integrerade resebyråsystem och bokningssystem för turistbranschen.

Affärsområdets omsättning under 2007 minskade med 5,8 procent till 82,3 miljoner euro (87,4 milj. euro). Den operativa rörelsevinsten steg däremot till 2,9 miljoner euro (2,3 milj. euroa).

Finnairkoncernens egna resebyråer Finlands Resebyrå (SMT) och Area hör till de ledande i branschen i Finland. SMT har avvecklat Etumatkat, resor med guidentjänster till storstäder i Europa. Produkten hade nått slutet av sin livscykel. Den minskade försäljningsvolymen ledde till lägre omsättning.

Resebyråerna håller på att föra ut sin distribution på Internet i snabb takt. Den elektroniska försäljningen fördubblades under 2007. Man vill skapa effektivitet i produktionen av resetjänster för företag med hjälp av automatisering. Area är en föregångare bland traditionella resebyråer i fråga om elektroniska tjänster. SMT har genomfört ett omstruktureringsprogram för att anpassa kontorsnätet till behovet, effektivisera verksamhet och förbättra lönsamheten.

Estravel hade åter ett framgångsrikt år på den baltiska marknaden. Företaget har en marknadsandel på 37 procent i Estland. Reseserviceföretaget Amadeus Finland som erbjuder boknings- och IT-tjänster till resebyråer introducerade ett flertal nya tjänster för resehantering inom företag och resebyråer. Finländarnas ökade resande ledde till en högre omsättning för företaget.

Tjänster och produkter för flygtrafik

Finnair inriktar sig främst på trafiken mellan Europa och Asien, men kan samtidigt erbjuda ett brett utbud av effektiva flygförbindelser från Finland ut i världen. Över hälften av intäkterna från de reguljära linjerna har anknytning till flygtrafiken på Asien. Finnair flyger totalt 61 turer i veckan till tio destinationer i Asien utan mellanlandningar.

I juni 2007 öppnade Finnair en ny destination i Asien genom att börja flyga fem veckoturer till Mumbai i Indien. Antalet flygturer till Mumbai kommer att stiga till sex per vecka i juni 2008. Vid samma tidpunkt kommer Finnair att inleda nonstopflygningar till den sydkoreanska huvudstaden Söul. Frekvensen blir fem avgångar per vecka.

Övriga destinationer i Asien är Bangkok, Delhi, Hongkong, Kanton, Nagoya, Osaka, Peking, Shanghai och Tokyo .

Helsingfors har ett idealiskt läge som knutpunkt för flygtrafiken mellan Asien och Europa, som Finnairs linjenät kan dra nytta av. Denna konkurrensfördel har även gett upphov till konceptet Via Helsinki som tagits fram i samarbete mellan Finnair och Finavia. Det innebär kortast möjliga rutt, smidigt och bekvämt planbyte, flygplatstjänster av ny typ och trevliga inslag som varvas med själva resandet.

Terminalutbyggnaden som främst är avsedd för Asientrafiken på Helsingfors-Vanda flygplats blir klar i början av 2009. Finnair kan erbjuda anslutningsflyg till sitt asiatiska linjenät från 45 europeiska och 13 finländska flygplatser. Samtidigt har Finnair ett stort utbud av direktflyg från Finland till övriga Europa. Nya åretruntlinjer öppnades till Bukarest, Lissabon och Ljubljana under våren 2007.

American Airlines, Finnair samt de europeiska flygbolagen Iberia, Malev och Royal Jordanian som alla är med i alliansen **oneworld** ansökte i juli om konkurrensrättslig immunitet, antitrust immunity eller ATI, hos amerikanska trafikministeriet DOT.

Partnerna i **oneworld** önskar bredda sitt samarbete bland annat inom planering av flygtrafik och flyglinjer, marknadsföring, prissättning, stamkundsprogram, godstransporter samt informations- och distributionssystem.

Finnair och American Airlines har haft ett ömsesidigt avtal om ”konkurrensrättslig immunitet” inom ramen för sitt samarbete sedan 2002. Avtalet innebär bland annat gemensam prissättning, ökat antal anslutningsflyg mellan Finland och USA samt förbättrad flygplatsservice.

Semesterflyg inom Finnair transporterar kunder för tio researrangörer till 66 semestermål i 33 olika länder. Dessutom har Semesterflyg tiotals egna destinationer som semesterpassagerare kan boka plats till. Bokning och köp sker över Internet. Den ökade turismen till Asien avspeglas också i Semesterflygs verksamhet. Semesterflyg har 12 veckoturer till Asien under vintersäsongen, av vilka hälften till destinationer i Thailand. Thailändska Krabi är ett nytt resmål vintern 2007-2008.

Semesterflygs egen flotta består av sju Boeing 757. Dessutom hyr man in kapacitet på Airbus-plan från Reguljärtrafik. Finnair Semesterflyg lanserade i början av 2007 vissa avgiftsbelagda extratjänster som kan bokas via Internet, till exempel flerrättersmåltider, en bestämd plats på planet och incheckning av specialbagage.

Nya säten med en slankare konstruktion installerades på Airbusplanen 320A och A321, som huvudsakligen flyger inom Europa. De nya sätena har en formgivning som gör att benutrymmet är lika stort som förr fastän avståndet mellan stolsraderna blivit kortare. Tack vare de nya stolarna har alla 18 flygplan fått 15 platser till. Samtidigt har planen minskat i vikt med 1 200 kilo per styck, vilket ger bättre bränsleekonomi.

Finnair har sedan december 2007 kunnat erbjuda en avboknings- och avbrottsförsäkring samt reseförsäkring för flygresor i samarbete med försäkringsbolaget AIG. Försäkringarna tecknas på Internet samtidigt som flygbiljetten bokas. Tjänsten är tills vidare tillgänglig för kunder som bokar sin resa i Finland, Tyskland och Storbritannien. Avsikten är att så småningom kunna erbjuda tjänsten på alla marknader där man kan köpa biljetter på webben till Finnairs flyg.

Finnairs Vision 2017

I oktober 2007 antog Finnair en långtidsvision som speglar företagets önskade position tio år framåt i tiden. Företagets ambition är att erbjuda kunderna de snabbaste flygförbindelserna inom den interkontinentala trafiken på norra halvklotet. Samtidigt finns det stora valmöjligheter för finländare som vill resa från hemlandet ut i världen. Finnair ska vara det mest attraktiva alternativet för flygresenärer som har förväntningar på både kvalitet och miljö. Dessutom ska Finnair vara ett eftertraktat investeringsobjekt för sina ägare.

Visionen slår fast att den största tillväxtpotentialen finns inom reguljärtrafiken mellan dels Europa och Asien, dels Nordamerika och Asien. Den kortaste sträckan mellan dessa världsdelar går nämligen via Skandinavien. Finnair räknar med att trafiken till och från dessa kontinenter kommer att öka kraftigt under de närmaste åren. Den ryska flygtrafiken väntas bli avreglerad inom överskådlig framtid, vilket ger möjligheter att komplettera linjenätet.

Enligt visionen är Helsingfors-Vanda flygplats en naturlig mellandestination för byte av plan. Finnair och Finavia har för avsikt att utveckla Helsingfors-Vanda flygplats på ett sådant sätt att passagerarna vid planbyten även ska kunna erbjudas upplevelser med anknytning till resan förutom den normala servicen. Finnair och Finland har en förtroendeingivande image ute i världen. Det är en stor styrka i en föränderlig omgivning.

Med nuvarande flygplansprogram kan Finnair utöka sin långdistansflotta så att den innefattar över 20 bredbukiga plan fram till 2017. Finnair har förutsättningar att öka det totala antalet passagerare per år från nuvarande nio miljoner till drygt 20 miljoner och till långt över tre miljoner per år på långdistanslinjerna. Syftet med att förnya flygflottan är att vi ska ha så moderna, driftsnåla och miljövänliga plan som möjligt.

Finnair ska vara en ansvarskännande global medborgare. Vi tar hänsyn till miljön i allt vi gör. Finnair stödjer internationella flygorganisationen IATA:s mål att bedriva flygtrafik utan utsläpp. Minskad miljöbelastning från flygtrafik skapar förutsättningar för ett ökat flygresande även i framtiden.

Finnair räknar med att de asiatiska flygbolagen kommer att växa i betydelse inom den interkontinentala trafiken och att allt fler flygbolag kommer att gå samman. Framstående asiatiska flygbolagspartner inom **oneworld** kommer att erbjuda de intressantaste samarbetsmöjligheterna. Finnairs främsta mål är att skapa ännu bättre flygförbindelser och tjänster för kunderna samtidigt som aktieägarvärdet ökar.

Semestertrafik är ett annat kärnområde inom Finnair. Finnair avser att expandera sitt marknadsområde för paketresor och charterflyg från Finland till Östersjöregionen, framför allt Baltikum och Ryssland.

En stark kompetens och ett bra nätverksbygge är framgångsfaktorer som ska förknippas med varumärket Finnair också framöver. Det finländska flygbolaget ska skapa värden för kunden som associerar till egenskaperna säker, fräsch, kreativ och finländsk. Där kan Finnair sticka ut på ett positivt sätt.

Risker och osäkerhetsfaktorer under den närmaste framtiden

Bränslet står för omkring en femtedel av koncernens totala kostnader och är en av de största osäkerhetsfaktorerna i fråga om kostnader. Priset på olja har legat på en rekordhög nivå under de senaste månaderna. Påverkan av oljepriset minskar tack vare en säkringsnivå på över 70 procent och USA-dollarens försvagning gentemot euron. Om prisutvecklingen fortsätter under en längre period kommer bränslekostnaderna dock att växa mer än intäkterna per flugen kilometer.

Ett sämre konjunkturläge kan bromsa efterfrågeökningen för flygresor.

Förhandlingar pågår för att förnya kollektivavtalet med piloterna. Det nuvarande löper ut den 30 april 2008.

Utsikter

Framgången för Reguljärtrafik bygger på att Finnair kan erbjuda de snabbaste förbindelserna mellan Europa och Asien. Därför satsar vi främst på att skapa tillväxt i trafiken på Asien. Inköpen av nya plan under de närmaste åren har som syfte att utveckla konkurrenskraften för långdistanslinjerna på Asien och matartrafiken inom Europa.

Under 2008 kommer kapaciteten i trafiken på Asien att öka med 20 procent i och med att två nya Airbus A340-plan tas in i Finnairs långdistansflotta under det andra och tredje kvartalet. En homogenare flygflotta ger en effektivare kostnadsstruktur, eftersom det blir enklare att sköta bemanning och underhåll.

Merparten av passagerarna på Finnairs flyg till Asien tar ett anslutningsflyg till någon av Finnairs destinationer i Europa. Det betyder att tillväxten i Asientrafiken bidrar till efterfrågan på inomeuropeiska flyg.

Vi räknar med att priset på bränsle kommer att ligga kvar på en hög nivå. Det kommer därför att finnas ett fortsatt tryck att höja flygpriserna, om marknadsläget så medger. Baserat på nuvarande prisnivå, väntas bränslekostnaderna stå för mer än 22 procent av omsättningen under 2008.

Efterfrågan förväntas vara stark under första delen av året. Det håller på att ske en förskjutning av passagerarunderlaget från gruppresor mot mer individuella resor och därför kommer allt fler bokningar att göras så sent som möjligt före resan. Vi vill också poängtera att kvartalsvisa resultatjämförelser mellan 2008 och 2007 påverkas av påskhelgen. Då företas det färre affärsresor i högprissegmentet. Påsken infaller under det första kvartalet 2008, men inträffade under det andra kvartalet 2007. Den starka efterfrågan på vinterresor till mer exotiska resmål kommer att avspeglas i Semestertrafiks omsättning under det första kvartalet.

Man förutspår att tillväxten i den globala ekonomin kommer att dämpas. Det väntas ha en mindre inverkan på trafiken mellan Europa och Asien än på vissa andra håll i världen.

Vi gör nyanställningar efter de behov som uppstår vid en ökad trafikvolym. Avtalen om löneförhöjningar som slöts vid kollektivavtalsförhandlingarna hösten 2007 sätter fortsatt press på produktivetsförbättringar. Sparprogrammet på 80 miljoner euro som genomfördes under 2006 och 2007 kommer att ge full resultateffekt under 2008.

Styrelsens förslag till utdelning

Finnair Abp:s utdelningsbara medel uppgår till 511,0 miljoner euro. Styrelsen kommer att föreslå bolagsstämman att en dividend på 0,25 (0,10) euro per aktie delas ut till aktieägarna och att återstoden balanseras i ny räkning. Ingen dividend betalas på Finnairs innehav av egna aktier.

FINNAIR ABP
Styrelsen

Mer information ges av:
Ekonomidirektör Lasse Heinonen
Telefon (09) 818 4950
lasse.heinonen@finnair.fi

Kommunikationsdirektör Christer Haglund
Telefon (09) 818 4007
christer.haglund@finnair.fi

Kommunikationschef Taneli Hassinen
Telefon (09) 818 4976
taneli.hassinen@finnair.fi

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

FINNAIR-KONCERNENS BOKSLUTSKOMMUNIKÉ FÖR RÄKENSKAPSPERIODEN

1.1.2007 – 31.12.2007

NYCKELTAL (milj. euro)

	2007	2006	För- ändring	2007	2006	För- ändring
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Omsättning	568,7	499,3	13,9	2 180,5	1 989,6	9,6
Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR *	70,6	27,9	-	287,4	206,8	39,0
Leasingkostnader för flygplan	20,6	22,8	-9,6	81,2	90,8	-10,6
Rörelseresultat, EBIT*	24,4	-24,4	-	96,6	11,2	-
Förändringar i verkligt värde på derivat	0,2	-1,4	-	14,5	-8,8	-
Realisationsvinst av anläggningstillgångar	6,2	0,0	-	30,4	-13,2	-
Rörelseresultat, EBIT	30,8	-25,8	-	141,5	-10,8	-
Periodens resultat (andel som är hänförlig till moderbolaget)	26,9	-20,3	-	101,6	-13,6	-

Rörelseresultat, EBITmarginal*	4,3	-4,9	-	4,4	0,6	-
EBITDAR-marginal*	12,4	5,6	-	13,2	10,4	26,8
Flygverksamhetens enhetsintäkter eurocent/RTK	72,2	74,5	-3,1	72,6	74,0	-1,9
Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK	43,1	46,8	-7,9	43,5	46,0	-5,4
Resultat per aktie, € (utan och med utspädning)	0,27	-0,21	-	1,04	-0,14	-
Resultat per aktie, €**	-	-	-	0,79	-0,15	-
Resultat per aktie, €	10,07	-	-	10,07	-	-
Eget kapital per aktie, € **	7,70	6,77	13,7	7,70	6,77	13,7
Bruttoinvesteringar, milj. €	62,0	57,1	-	326,3	252,2	29,4
Bruttoinvesteringar i % av omsättningen	10,9	11,4	-	15,0	12,7	-
Soliditet, %				47,0	37,2	-
Skuldsättningsgrad, % (gearing)				-22,5	7,1	-
Justerad skuldsättningsgrad, %				35,1	112,8	-
Rullande 12 månaders avkastning på sysselsatt kapital, % (ROCE)				14,2	-0,1	-
Rullande 12 månaders avkastning på eget kapital, % (ROE)				12,9	-2,0	-

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

** Antal aktier i slutet av perioden.

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

FORMLER FÖR NYCKELTAL

Resultat/aktie:

Periodens resultat
100

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 och förändringar i verkligt värde på derivat och engångsposter

Eget kapital = som är hänförligt till moderbolagets aktieägare

Uppgifterna i bokslutskommunikén har inte granskats av bolagets revisorer.

Avkastning på sysselsatt kapital, % (ROCE):

Resultat före skatter + räntekostnader och övriga finansiella kostnader * *

Balansomslutning – räntefria skulder (i genomsnitt)

Räntebärande skulder:

Räntebärande skulder - räntebärande tillgångar - börsnoterade aktier

Soliditet, %:

Eget kapital + minoritetsandel * 100

Balansomslutning - erhållna förskott

Avkastning på eget kapital i % (ROE):

Resultat * 100

Eget kapital + minoritetsandel (i genomsnitt)

RESULTATRÄKNING (milj. euro)

	2007	2006	För- ändring	2007	2006	För- ändring
	1.10- 31.12.	1.10- 31.12.	%	1.1- 31.12.	1.1- 31.12.	%
Omsättning	568,7	499,3	13,9	2 180,5	1 989,6	9,6
Tillverkning för eget bruk	0,6	1,7	-64,7	3,0	3,7	-18,9
Övriga rörelseintäkter	11,6	0,8	-	54,3	17,9	-
Rörelseintäkter	580,9	501,8	15,8	2 237,8	2 011,2	11,3
Rörelsekostnader						
Personalkostnader	150,1	131,6	14,1	541,5	508,2	6,6
Bränsle	115,9	99,8	16,1	439,9	385,0	14,3
Leasingkostnader för flygplan	20,6	22,8	-9,6	81,2	90,8	-10,6
Övriga hyror	15,3	22,4	-31,7	63,8	80,7	-20,9
Materialinköp och service på flygplan	18,3	25,3	-27,7	76,7	100,6	-23,8
Luftfartsavgifter	42,9	38,9	10,3	177,0	161,9	9,3
Markservice och catering	36,0	36,7	-1,9	154,3	139,4	10,7
Produktion av paketresor	36,8	30,5	20,7	120,6	111,5	8,2
Försäljning och marknadsföring	26,4	26,4	0,0	92,0	91,3	0,8
Avskrivningar	25,6	29,5	-13,2	114,1	104,8	8,9
Övriga kostnader	62,2	63,7	-2,4	235,2	247,8	-5,1
Totalt	550,1	527,6	4,3	2 096,3	2 022,0	3,7
Rörelseresultat EBIT	30,8	-25,8	-	141,5	-10,8	-
Finansiella intäkter	9,0	3,4	164,7	17,2	11,0	56,4
Finansiella kostnader	-4,6	-3,9	17,9	-19,9	-15,0	32,7
Resultatandel i intressebolag	0,0	0,0	-	0,1	0,1	-
Resultat före skatter	35,2	-26,3	-	138,9	-14,7	-
Direkta skatter	-8,2	6,0	-	-36,8	1,7	-
Räkenskapsperiodens resultat	27,0	-20,3	-	102,1	-13,0	-

Andel som är hänförlig till moderbolagets aktieägare	26,9	-20,3		101,6	-13,6	
Andel som är hänförlig till minoriteten	0,1	0,0		0,5	0,6	
Resultat per aktie räknat på resultat som är hänförligt till moderbolagets ägare						
Emissionsjusterat resultat per aktie (med och utan utspädning,) €	0,27	-0,21		1,04	-0,14	

BALANSRÄKNING (milj. euro)

	31.12.2007	31.12.2006
TILLGÅNGAR		
Långfristiga tillgångar		
Immateriella tillgångar	46,6	47,5
Materiella anläggningstillgångar	1 168,9	1 012,3
Andelar i intresseföretag	5,7	5,6
Övriga finansiella tillgångar	13,8	15,4
Uppskjutna skattefordringar	13,2	27,1
Totalt	1 248,2	1 107,9
Kortfristiga tillgångar		
Omsättningstillgångar	36,1	38,5
Kundfordringar och övriga fordringar	287,3	211,8
Övriga finansiella tillgångar	518,6	268,6
Likvida medel	21,5	25,7
Totalt	863,5	544,6
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	34,7	7,6
Tillgångar totalt	2 146,4	1 660,1
EGET KAPITAL OCH SKULDER		
Andel som är hänförlig till moderbolagets ägare		
Aktiekapital	75,4	75,4
Övrigt eget kapital	909,9	524,5
Totalt	985,3	599,9
Minoritetsandel	1,7	1,6
Eget kapital totalt	987,0	601,5
Långfristiga skulder		
Uppskjutna skatteskulder		
Finansiella skulder	143,4	115,7
Pensionsåtaganden	269,6	286,9
Totalt	15,8	7,0
Kortfristiga skulder	428,8	409,6
Skatteskulder baserade på periodens beskattningsbara inkomst		
Avsättningar	12,1	3,0
Finansiella skulder	0,0	10,0
Leverantörsskulder och övriga kortfristiga skulder	54,5	56,6
Totalt	664,0	579,4
Skulder knutna till långfristiga tillgångar som innehas för försäljning	730,6	649,0
Skulder totalt	1 159,4	1 058,6
Eget kapital och skulder totalt	2 146,4	1 660,1

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	Balanse- rad vinst	Totalt	Minori- tets- andel	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2006	73,8	0,6	18,3	147,7	20,9	411,1	672,4	1,6	674,0
Teckning av aktier med optioner	1,6	-0,6	4,4				5,4		5,4
Kostnad för aktierelaterade ersättningar			-2,3			2,1	-0,2		-0,2
Omräkningsdifferenser						0,3	0,3		0,3
Minoritetsförvärv						-0,6	-0,6	-0,2	-0,8
Dividendutdelning						-21,8	-21,8	-0,4	-22,2
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument					-42,0		-42,0		-42,0
Räkenskapsperiodens vinst						-13,6	-13,6	0,6	-13,0
Eget kapital totalt 31.12.2006	75,4	0,0	20,4	147,7	-21,1	377,5	599,9	1,6	601,5

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

Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare										
	Aktieka- pital	Aktie- emission	Över- kurs- fond	Re- serv- fond	Säk- rings- reserv	Fonden för in- betalt fritt eget kapital	Balanserad vinst	Totalt	Mi- nori- tets- andel	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2007	75,4	0,0	20,4	147,7	-21,1	0,0	377,5	599,9	1,6	601,5
Omräkningsdif- ferenser						0,0	-0,1	-0,1		-0,1
Dividendutdelning						0,0	-8,9	-8,9	-0,4	-9,3
Aktieemission	0,0	0,0	0,0			244,9	0,0	244,9		244,9
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument					47,9			47,9		47,9
Räkenskapsperiodens vinst						0,0	101,6	101,6	0,5	102,1
Eget kapital totalt 31.12.2007	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	470,1	985,3	1,7	987,0

KASSAFLÖDESANALYS (milj. euro)

	1.1–31.12. 2007	1.1–31.12. 2006
Kassaflöde från löpande verksamhet		
Räkenskapsperiodens vinst	102,1	-13,0
Justeringar av periodens vinst 1)	112,3	100,2
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	19,9	15,0
Ränteintäkter	-11,9	-9,1
Övriga finansiella intäkter	-5,1	-1,8
Dividendintäkter	-0,2	-0,1
Skatter	36,8	-1,7
Förändringar i rörelsekapital:		
Förändring i kundfordringar och övriga fordringar	2,4	10,2
Förändring i omsättningstillgångar	2,4	6,7
Förändring i leverantörsskulder och övriga skulder	89,8	13,4
Betalda räntor	-14,6	-11,0
Betalda finansiella kostnader	-2,3	-3,4
Erhållna räntor	9,6	9,9
Erhållna finansiella intäkter	0,5	1,6
Betalda skatter	-24,2	-21,1
Nettokassaflöde från löpande verksamhet	317,5	95,8
Kassaflöde från investeringar		
Förvärv av dotterbolag	-0,6	0,0
Investeringar i immateriella tillgångar	-15,4	-12,6
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-346,2	-273,0
Nettoförändring i kortfristiga investeringar	-205,6	53,2
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	65,2	2,3
Erhållna dividender	0,2	0,1
Förändring i långfristiga fordringar	1,7	2,3
Nettokassaflöde från investeringar	-500,7	-227,7
Kassaflöde från finansiering		
Ökning av långfristiga skulder	95,6	108,3
Minskning av långfristiga skulder	-115,0	-25,9
Aktieemission	244,9	0,0
Förvärv av egna aktier	0,0	5,4
Betalda dividender	-8,9	-21,8
Nettokassaflöde från finansiering	216,6	66,0
Förändringar i kassaflöden	33,4	-65,9
Förändringar i likvida medel		
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	273,5	339,4
Förändringar i likvida medel	33,4	-65,9
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	306,9	273,5

	1.1–31.12.2007	1.1–31.12.2006
Noter till kassaflödesanalysen, koncernen		
1) Justeringar av periodens vinst		
Avskrivningar	114,1	104,8
Anställningsförmåner	6,8	-2,8
Finansiell leasing	-4,9	-5,0
Övriga justeringar	-3,7	3,2
Totalt	112,3	100,2
Övriga finansiella tillgångar	518,6	268,6
Likvida medel	21,5	25,7
Kortfristiga likvida medel i balansräkningen	540,1	294,3
Aktier som innehas för försälning	-3,0	-2,9
Tillgångar som förfaller efter 3 månader	-223,5	-17,9
Värdering till verkligt värde av aktier som innehas för försäljning	-6,7	0,0
Totala likvida medel i kassaflödesanalysen	306,9	273,5

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KONCERNBOKSLUTET

1. UTGÅNGSPUNKT

Koncernens bokslutskommuniké har upprättats enligt finansministeriets förordning från den 9 februari 2007 om skyldighet för emittent av värdepapper att lämna regelbundna rapporter.

2. REDOVISNINGSPRINCIPER

Redovisningsprinciperna överensstämmer med den internationella redovisningsstandarden som följts när koncernens bokslut för 2007 upprättats.

Följande nya standarder samt uppdateringar, nya tolkningar och tillämpningar av standarderna infördes 1.1.2007:

- IFRS 7, Finansiella instrument – Nya upplysningskrav till följd av ändringen av IAS 1, Utformning av finansiella rapporter - Upplysningskrav om kapital. IFRS 7 kräver tilläggsupplysningar om finansiella instrument i noterna. Standarden påverkar inte klassificeringen eller värderingen av koncernens finansiella instrument.
- IFRIC 9, Omprövning av bäddat derivat. IFRIC 9 skall tolkas så att ett företag som blir part i ett avtal skall bedöma om avtalet innehåller ett bäddat derivat. Det skall i så fall avskiljas från huvudavtalet och redovisas separat som ett derivat.

Dessa uppdateringar och nya tolkningar av standarderna har ingen väsentlig effekt på resultaträkningen, balansräkningen eller noterna till bokslutet.

Följande tolkningar är obligatoriska för räkenskapsår som började den 1 januari 2007, men de saknar betydelse för koncernen:

- IFRIC 7, Tillämpning av inflationsjusteringsmetoden enligt IAS 29, Redovisning i höginflationsländer.
- IFRIC 8, Tillämpningsområde för IFRS 2.

3. 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 – AFFÄRSOMRÅDEN 1.1 – 31.12.2007

	Reguljär- trafik	Semester- trafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli- mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	1 578,3	403,6	121,0	77,6			2 180,5
Intern omsättning	107,0	6,0	312,9	4,7	-430,6		0,0
Omsättning	1 685,3	409,6	433,9	82,3	-430,6	0,0	2 180,5
Rörelsevinst	79,2	24,2	16,9	2,9		18,3	141,5
Resultatandel i intresseföretag						0,1	0,1
Finansiella intäkter						17,2	17,2
Finansiella kostnader						-19,9	-19,9
Inkomstskatter						-36,8	-36,8
Minoritetsandel						-0,5	-0,5
Periodens resultat							101,6
Övriga poster							
Investeringar	284,6	0,2	37,5	1,5	0,0	2,5	326,3
Avskrivningar	81,7	0,4	26,0	1,6	0,0	4,4	114,1

PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDEN 1.1 – 31.12.2006

	Reguljär- trafik	Semestertrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncerneli- mineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	1 415,0	382,9	108,8	82,9			1 989,6
Intern omsättning	107,1	3,9	298,7	4,5	-414,2		0,0
Omsättning	1 522,1	386,8	407,5	87,4	-414,2	0,0	1 989,6
Rörelsevinst	28,6	18,4	-34,9	2,3		-25,2	-10,8
Resultatandel i intresseföretag						0,1	0,1
Finansiella intäkter						11,0	11,0
Finansiella kostnader						-15,0	-15,0
Inkomstskatter						1,7	1,7
Minoritetsandel						-0,6	-0,6
Periodens resultat							-13,6
Övriga poster							
Investeringar	216,3	0,7	32,3	1,4	0,0	1,5	252,2
Avskrivningar	71,8	0,2	28,3	1,6	0,0	2,9	104,8

OMSÄTTNING PER KVARTAL

	2007	2006	Förändring	2007	2006	Förändring
	1.10-31.12.	1.10-31.12.	%	1.1-31.12.	1.1-31.12.	%
Milj. euro						
Reguljärtrafik	427,5	375,1	14,0	1 685,3	1 522,1	10,7
Semestertrafik	119,8	104,3	14,9	409,6	386,8	5,9
Flygtjänster	113,4	106,2	6,8	433,9	407,5	6,5
Resetjänster	20,2	21,3	-5,2	82,3	87,4	-5,8
Koncernelimineringar	-112,2	-107,6	4,3	-430,6	-414,2	4,0
Totalt	568,7	499,3	13,9	2 180,5	1 989,6	9,6

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

	2007	2006	Förändring	2007	2006	Förändring
	1.10-31.12.	1.10-31.12.	%	1.1-31.12.	1.1-31.12.	%
Milj. euro						
Reguljärtrafik	20,0	-9,0	-322,2	76,2	28,6	166,4
Semestertrafik	9,7	3,1	212,9	24,2	18,6	30,1
Flygtjänster	3,0	-15,0	-120,0	10,3	-24,5	-142,0
Resetjänster	-0,9	0,2	-550,0	2,9	2,3	26,1
Icke fördelade poster	-7,4	-3,7	100,0	-17,0	-13,8	23,2
Totalt	24,4	-24,4	-200,0	96,6	11,2	762,5

MEDELANTAL ANSTÄLLDA PER KVARTAL

	2007	2006	Förändring
	1.1-31.12.	1.1-31.12.	%
Reguljärtrafik	4 151	4 114	0,9
Semestertrafik	372	343	8,5
Flygtjänster	3 674	3 771	-2,6
Resetjänster	1 129	1 145	-1,4
Övrig verksamhet	154	225	-31,6
Totalt	9 480	9 598	-1,2

SEKUNDÄR SEGMENTRAPPORTERING – GEOGRAFISKA OMRÅDEN

KONCERNEXTERN OMSÄTTNING PER OMRÅDE

	2007	2006	Förändring	2007	2006	Förändring
	1.10-31.12.	1.10-31.12.	%	1.1-31.12.	1.1-31.12.	%
Milj. euro						
Finland	111,2	112,3	-1,0	419,7	436,7	-3,9
Europa	230,6	219,8	4,9	992,8	936,5	6,0
Asien	185,9	134,9	37,8	626,3	482,0	29,9
Nordamerika	13,7	13,6	0,7	63,2	66,4	-4,8
Övriga	27,3	18,7	46,0	78,5	68,0	15,4
Totalt	568,7	499,3	13,9	2 180,5	1 989,6	9,6

4. FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR AV FÖRETAG

Koncernens dotterbolag Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab förvärvade samtliga aktier i Oy Matkayhtymä Ab i januari 2007 och köpte 95 procent av aktierna i estniska Horizon Travel A/S i april 2007. Förvärven har ingen nämnvärd inverkan på beloppen i koncernredovisningen. Bruttoinvesteringarna i aktier uppgick till 0,6 miljoner euro.

Köpebrevet där aktierna i koncernens dotterbolag FlyNordic såldes till Norwegian Air Shuttle undertecknades den 30 juni 2007. Affären slutfördes den 30 juli 2007.

Köpeskillingen betalades i form av nya aktier och optioner i Norwegian Air Shuttle AS. Optionerna ger rätt att förvärva ytterligare aktier i bolaget. 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. Affären slutfördes i januari 2008.

Northport Oy slöt den 2 november 2007 ett avtal med Menzies Aviation Plc om försäljning av bolagets verksamhet för markservice i Sverige och Norge.

5. RÄNTEBÄRANDE FRÄMMANDE KAPITAL

Koncernens dotterbolag Finnair Aircraft Finance Oy tog upp ett nytt långfristigt lån från Nordea Bank under det andra kvartalet för att finansiera ett pågående investeringsprogram för nya flygplan inom koncernen. Säkerhet har ställts för lånet som löper med rak amortering på tio år. Lånets kapitalbelopp uppgick till 49,5 miljoner euro vid upptagningstillfället och säkerheten består av tre flygplan av typen E170. Ett lån på 28,0 miljoner euro återbetalades till Finnairs pensionsstiftelse i december. Resten av de lån som redovisas i bokföringen utgör gamla lån som tagits upp mot säkerhet. De har en avvikande avtalsstruktur och av den orsaken bokförs en nettoamortering både som ett upptaget lån och som en amortering på lånet till bruttobeloppet.

6. VILLKORAT AKTIEÄGARTILLSKOTT I FORM AV AKTIEEMISSION

Under det sista kvartalet genomförde Finnair en aktieemission där aktieägarna hade rätt att teckna fyra nya aktier mot nio gamla. Teckningspriset var 6,30 euro per aktie. Det egna kapitalet ökade med 244,9 miljoner euro genom de medel som flöt in genom emissionen. Kostnader och uppskjuten skatt på dessa har beaktats vid förändringen av eget kapital.

7. ANSVARSFÖRBINDELSER OCH DERIVATAVTAL (milj. euro)

	31.12.2007	31.12.2006
Ställda panter och säkerheter för egna skulder	263,1	236,9
Borgensförbindelser för koncernbolag	633,9	536,3
Totalt	897,0	773,2
Leasingåtaganden för flygplansflottan	324,8	389,8
Övriga ansvarsförbindelser	177,7	180,8
Totalt	1 399,5	1 343,8

Investeringsåtaganden för materiella anläggningstillgångar uppgick till 1.311,1 miljoner euro den 31 december 2007 (458,7 miljoner euro 31.12.2006).

Derivat	31.12.2007		31.12.2006	
	Nominellt värde (milj. euro)	Verkligt värde (milj. euro)	Nominellt värde (milj. euro)	Verkligt värde (milj. euro)
Valutaderivat				
Derivat som uppfyller villkoren för säkringsredovisning (terminer)				
Valutasäkring av flygbränsle	267,0	-20,0	260,2	-8,2
Säkring av flygplansköp				
Säkring av verkligt värde	373,5	-14,3	186,2	-2,9
Säkring av kassaflöde	89,5	-2,6	138,5	-6,2
Valutasäkring av leasingavgifter	56,3	-3,9	63,8	-1,9
Derivat som uppfyller villkoren för säkringsredovisning, totalt	786,3	-40,8	648,7	-19,2
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:				
Säkring av kassaflöde från löpande verksamhet (terminer)	2,7	0,0	26,7	-1,3
Säkring av kassaflöde från löpande verksamhet (optioner)				
Köptioner	54,3	0,1	0,0	0,0
Säljoptioner	64,5	-0,6	0,0	0,0
Säkring av balansposter	47,2	-0,6	94,1	-0,6
Totalt	168,7	-1,1	120,9	-2,0
Valutaderivat totalt	955,0	-41,9	769,5	-21,2
	31.12.2007		31.12.2006	
	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (milj. euro)	Nominell mängd (ton)	Verkligt värde (milj. euro)
Varuderivat				
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:				
Flygbränsleterminer	562 750	55,3	510 400	-12,8
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:				
Flygbränsleterminer	11 100	0,6	79 300	-5,1
Terminer på flygbränsle	21 900	2,7	0	0,0
Terminer på gasoil	395 000	1,1	112 500	0,0
Optioner				
Köpta, flygbränsle	64 500	2,0	35 000	0,3
Utställda, flygbränsle	76 000	-0,7	70 000	-0,5
Köpta, flygbensin	48 500	3,1	9 000	0,0
Utställda, flygbensin	86 500	-0,5	18 000	0,0
Totalt		63,5		-18,2

Derivat	31.12.2007		31.12.2006	
	Nominellt värde (milj. euro)	Verkligt värde (milj. euro)	Nominellt värde (milj. euro)	Verkligt värde (milj. euro)
Räntederivat				
Valuta- och ränteswappar				
Poster som uppfyller villkoren för säkringsredovisning:	26,9	-13,6	42,5	-15,2
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	15,4	-10,1	22,1	-10,7
Totalt	42,3	-23,7	64,7	-25,9
Ränteswappar				
Poster som uppfyller kraven för säkringsredovisning:	0,0	0,0	0,0	0,0
Poster som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning:	20,0	1,0	20,0	1,0
Totalt	20,0	1,0	20,0	1,0
Aktiederivat				
Optioner				
Köptioner på aktier	16,1	8,4	0,0	0,0

8. TRAFIKINFORMATION 1.1–31.12.2007

	Total- trafik	Europa	Nord- amerika	Asien	Finland	Reguljär- trafik, totalt	Semes- tertrafik	Frakt- trafik
Passagerarantal (1000)	8 653	4 486	140	1 131	1 701	7 458	1 195	
Förändring/året innan, %	-1,6	-0,3	-2,1	27,1	-15,6	-1,2	-3,7	
Frakt och post (1000 kg)	98 684	22 393	7 401	59 165	3 335	92 294	459	98 684
Förändring/året innan, %	5,2	-3,7	-9,0	24,5	-13,5	11,5	23,2	5,2
Offererade passagerarkilometer (milj.)	26 878	8 641	1 102	10 292	1 479	21 514	5 365	
Förändring/året innan, %	12,7	10,9	-3,2	31,8	-15,8	16,3	0,3	
Betalda passagerarkilometer (milj.)	20 304	5 855	923	8 018	894	15 689	4 615	
Förändring/året innan, %	13,3	11,3	-2,1	32,6	-10,4	18,5	-1,4	
Kabinfaktor %	75,5	67,8	83,8	77,9	60,5	72,9	86,0	
Förändring/året innan, procentenheter	0,4	0,3	0,9	0,5	3,6	1,3	-1,4	
Offererade tonkilometer (milj.)	4 074							1 019
Förändring/året innan, %	13,1							30,0
Betalda tonkilometer (milj.)	2 365							547
Förändring/året innan, %	12,6							9,8
Total lastfaktor %	58,0							53,7 *
Förändring/året innan, procentenheter	-0,2							-9,9

* Genomsnittlig operativ transportkapacitet utgör underlag för redovisningen

9. VIKTIGA HÄNDELSER EFTER RAPPORTPERIODEN

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. Affären slutfördes i januari 2008.

En ny byggnad för cateringverksamheten kommer att invigas i februari 2008. Byggnaden ägs av Finnairs pensionsstiftelse. Det gäller ett långfristigt avtal och kommer därför att redovisas som ett finansiellt leasingavtal enligt IFRS.