

Hyvä tulorahoitus ja vahva tase helpottavat tulevia investointeja

Yhteenveto vuoden 2007 avainluvuista

- Liikevaihto nousi 9,6 prosenttia 2 180,5 milj. euroon (1 989,6 milj.), liikevaihto ilman heinäkuussa myydyn FlyNordicin vaikutusta nousi 12,2 %
- Matkustajaliikenteen kasvu edellisvuoteen verrattuna 6,6 %, matkustajakäyttöaste nousi 0,4 prosenttiyksikköä 75,5 prosenttiin (75,1)
- Lentotoiminnan yksikkötuotot laskivat 1,9 %, yksikkökustannukset laskivat 5,4 %
- Liikevoitto oli 141,5 milj. euroa (liiketappio 10,8 milj.)
- Toiminnallinen tulos eli liikevoitto ilman myyntivoittoja, kertaluonteisia järjestelykuluja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia oli 96,6 milj. euroa (11,2 milj.) eli 4,4 prosenttia liikevaihdosta
- Tulos ennen veroja oli 138,9 milj. euroa (-14,7 milj.)
- Nettovelkaantumisasaste vuoden lopussa oli -22,5 % (7,1 %) ja leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisasaste 35,1 % (112,8 %)
- Taseen rahavarat tilikauden lopussa olivat 540,1 milj. euroa (294,3 milj.)
- Omavaraisuusaste 47,0 % (37,2 %)
- Oma pääoma/osake 7,70 euroa (6,77)
- Tulos/osake 1,04 euroa (-0,14)
- Sijoitetun pääoman tuotto 14,2 % (-0,1 %)

Avainlukujen vertailut on tehty vuoden 2006 lukuihin, mikä sisältää FlyNordicin luvut. Vuoden 2006 luvut esiintyvät sulkeissa vuoden 2007 luvun perässä.

Tilinpäätöstiedotteen liikennesuoritteiden vertailulukuina ovat vuoden 2006 toteutuneet liikennesuoritteet, kun taas kuukausittain julkaistuista liikennesuoritteista on vertailun helpottamiseksi eliminoitu heinäkuussa 2007 myydyn FlyNordicin liikennesuoritteet vuoden 2006 heinä-syyskuun osalta.

Toimitusjohtaja Jukka Hienonen vuosituloksen johdosta:

Ponnistelimme viime vuodelta hyvän tuloksen, josta voimme olla ylpeitä. Vuoden 2006 aikana teimme valtavan pohjatyön kannattavuuden parantamiseksi ja hintalappu näkyi silloin tuloksessa isoina kertaluonteisina kuluina. Hyvin pedatulta sijalta lähdimme vuoteen 2007 ja Finnairin kannattavuus parani jokaisella vuosineljänneksellä. Yleensä vaisu, tai jopa tappiollinen, viimeinen vuosineljännes oli suhteellisesti kaikkein paras.

Täytimme koneemme matkustajilla ja rahdilla. Käyttöasteet olivatkin ennätyskorkeat, vaikka olimme lisänneet runsaasti kapasiteettia. Teimme kovasti töitä niin kotimarkkinoilla kuin Euroopassa ja Aasiassakin. Loppukesästä ja alkusyksystä keskihinta oli painuksissa uusien reittiavausten vuoksi mutta toipui vuoden loppua kohden.

Öljyn hinta teki loppuvuodesta uuden ennätöksensä käydessään yli 100 dollarin tynnyrihinnassa. Euro-dollarikurssi kevensi polttoainekustannuksia, samoin kuin muitakin dollaripohjaisia kuluja. Polttoainekustannukset pysyvät edelleen korkealla ja me ruuvaamme kilpailukykyämme sen mukaan.

Keskitymme jatkossa varmistamaan, että koneistomme toimii uudessa, entistä vaativammassa liiketoimintamallissamme. Eurooppa-Aasia-liikenteen monimutkaisuus on haasteellisempi kuin pelkkä paikallisliikenteen hoito. Täsmällisyydessä haluamme edelleen säilyttää paikkamme Euroopan parhaimmistossa.

Finnairin kysyntätilanne on tällä hetkellä hyvä niin loma- kuin reittiliikenteessäkkin. Vahva tulos osoittaa, että Finnair on hyvässä vedossa, mutta tarkempi tulosoitus nykyisessä epävarmassa maailmantalouden tilanteessa olisi uhkarohkeaa.

Markkinat ja yleiskatsaus

Vuosi 2007 oli Finnair-konsernissa kannattavan kasvun vuosi. Finnairin liikenne kasvoi eurooppalaista keskitasoa voimakkaammin ja yhtiön kannattavuus parani selvästi.

Eurooppalaisten lentoyhtiöiden järjestöön AEA:han kuuluvien lentoyhtiöiden henkilökilometrit kasvoivat keskimäärin viisi prosenttia vuonna 2007. Suurin matkustajamäärän kasvu tapahtui Euroopan sisäisessä liikenteessä sekä keskipitkillä lennoilla Euroopan ulkopuolelle.

Kaukoliikenteessä kasvu keskittyi Euroopan ja Etelä-Amerikan väliseen liikenteeseen. Aasian-liikenteessä eurooppalaisten lentoyhtiöiden tarjonta oli vuoden 2006 tasolla. Matkustajamäärä nousi 0,5 miljoonaa, josta noin puolet oli Finnairin Aasian-liikenteen kasvun tuomaa lisäystä.

Eurooppa-Aasia-liikenteessä Finnair on kymmenen merkittävimmän lentoyhtiön joukossa. Eurooppalaisista yhtiöistä Finnairin markkinaosuus Eurooppa-Aasian-liikenteessä on neljänneksi suurin. Finnairin tavoitteena on jatkaa kasvua Aasian kohteisiin ja visiona on kehittyä pohjoisen pallonpuoliskon halutuimmaksi kaukoliikenneyhtiöksi.

Vuonna 2007 Finnair kuljetti Aasian-liikenteessä yli 1,1 miljoonaa matkustajaa. Aasian-liikenteen kasvu oli runsaat 30 prosenttia edellisvuodesta. Reittiliikenne kasvoi kokonaisuudessaan vajaat 20 prosenttia ja lomalennot mukaan luettuna Finnairin liikennesuorite kasvoi runsaat 13 prosenttia.

Kapasiteettia kasvatettiin hankkimalla kesäkuussa kaksi uutta kaukoliikenteen Airbus A340 -koneetta. Kaukoliikenteen laivastouudistus etenee aikataulussa. Tänä vuonna Finnairin laivastoon liittyy kaksi uutta Airbus-laajarunkokoneetta, jonka jälkeen aloitetaan Boeing MD-11 -koneiden korvausinvestoinnit. Euroopan-liikenteeseen hankittiin viisi uutta 100-paikkaista Embraer 190 -suihkukoneetta.

Laivaston investointiohjelman rahoittamiseksi järjestettiin marras-joulukuussa nykyisille osakkeenomistajille 248 miljoonan euron suunnattu osakeanti.

Finnairin lentoliikenteen yksikkötuotot laskivat liikenteen rakenteen muuttumisen vuoksi. Yksikkötuottoja painoivat myös kesään ajoittuneet uudet reittiavaukset ja kapasiteetin lisäys Eurooppa-Aasia liikentessä, jolloin matkoja myytiin aggressiivisemmalla hinnoittelulla. Vuoden 2007 loppua kohden yksikkötuottojen lasku laimeni ennakkoidusti.

Ennätyskalliista polttoaineesta huolimatta lentoliikenteen yksikkökustannukset ovat jatkaneet laskuaan tavoitteiden mukaisesti ja yksikkötuottoja voimakkaammin, mikä on parantanut lentoliikenteen kannattavuutta. Keskeisiä yksikkökustannusten laskuun vaikuttaneita tekijöitä olivat laivaston käytön tehostuminen sekä henkilöstön tuottavuuden nousu.

Lentoliikennettä tukevista toiminnoista merkittäviä kustannussäästöjä saatiin aikaan muun muassa Finnair Tekniikassa, jossa liiketoiminnan tuottavuutta on parannettu kilpailukykyprojektilla. Maapalvelutoimintojen kustannukset nousivat vuodesta 2006 erityisesti Norjan liiketoimintojen aloittamisen takia. Viime vuoden viimeisellä neljänneksellä Norjan ja Ruotsin maapalvelutoiminnot myytiin.

Vuoden 2006 toukokuussa aloitettu, 80 miljoonan euron vuosittaisiin säästöihin tähtäävä tehostamisohjelma on edennyt suunnitelman mukaisesti. Noin 50 miljoonaa euroa ohjelman vaikutuksesta näkyy jo vuoden 2007 tuloksessa painottuen toiselle vuosipuoliskolle. Täysi tulosvaikutus saadaan tänä vuonna.

Seitsemästä työehtosopimuksesta kuusi uudistettiin loka-marraskuussa. Neuvottelut keväällä päättyvän lentäjien työehtosopimuksen uudistamiseksi ovat käynnissä.

Eurooppalaisten lentoyhtiöiden täsmällisyys heikkeni viime vuonna. Myös Finnairin lentojen täsmällisyys oli viime vuonna ollut edellisvuotista heikompi. Viime kesänä myöhästymisiä aiheutti etenkin kasvanut liikenne suhteessa Helsinki-Vantaan lentoaseman kapasiteettiin. Myös joulukuussa myöhästyneiden lentoja oli poikkeuksellisen paljon. Matkatavaroiden viivästymisiä aiheuttivat muun muassa heinäkuussa Britanniassa koetut terroriuhat, jotka ruuhkauttivat matkatavaraliikenteen Euroopan lentokentillä.

Lentorahtiliikenne Finnairin Aasian-lennoilla kasvoi kapasiteetin lisäyksen myötä. Keskihinnat laskivat erityisesti Skandinavian markkinoilla yltätarjonnan vuoksi aasialaisten yhtiöiden avattua rahtireittejä Ruotsista. Vuoden jälkimmäisellä puoliskolla rahtikysyntä kohentui ja keskihintojen lasku tasaantui.

Heinäkuussa tehty sopimus Finnairin ruotsalaisen FlyNordic-tytäryhtiön myynnistä norjalaiselle Norwegian Air Shuttlelle saatiin päätökseen syksyllä. Kaupan seurauksena Finnair sai viiden prosentin omistusosuuden Norwegianista ja option nostaa omistus kymmeneen prosenttiin. Kaupasta kirjattiin kolmannelle neljännekselle noin 14 miljoonan euron kertaluonteinen liikevoittoa parantava erä. Lisäksi sovittiin yhteistyö syventämisestä Finnairin ja Norwegianin välillä.

Virolaisen tytäryhtiön Aeron toiminta lopetettiin tämän vuoden alussa ja kaikki seitsemän ATR 72 -potkuriturbiinikonetta on myyty. Samalla päättyi Finnairin potkuriliikenne, joka on jatkunut yhtäjaksoisena vuodesta 1924.

Konsernin valmismatkajärjestäjä Aurinkomatkat laajeni viime vuonna yritysostoin Baltiaan ja Venäjälle.

Taloudellinen tulos 1.10.–31.12.2007

Liikevaihto nousi vuoden viimeisellä neljänneksellä 13,9 prosenttia ja oli 568,7 milj. euroa (499,3 milj.). Konsernin toiminnallinen liiketulos ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, kertaluonteisia järjestelykuluja ja johdannaisten käyvän arvon muutoksia parani lähes 50 miljoonaa euroa 24,4 milj. euroon (-24,4 milj. euroa). Oikaistu liikevoittomarginaali oli 4,3 prosenttia (-4,9). Tulos ennen veroja oli 35,2 milj. euroa (-26,3 milj. euroa). Johdannaisten käyvän arvon muutoksista kirjattiin viimeisen neljänneksen tulokseen 0,2 miljoonan euron tulosta parantava erä, jolla ei ole rahavirtavaikutusta.

Loka-joulukuussa Finnairin matkustajaliikenteen kapasiteetti kasvoi 14,1 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit 17,5 prosenttia, Aasian-liikenne kasvoi 37,7 prosenttia. Koko liikenteen matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 2,2 prosenttiyksikköä 74,4 prosenttiin. Kuljetetun rahdin määrä kasvoi 13,1 prosenttia.

Kaukoliikenteen kasvun takia reitti- ja lomaliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometriä kohti laskivat 3,7 prosenttia. FlyNordicin vaikutus eliminoituna yksikkötuotot laskivat 1,2 prosenttia. Tuotto matkustajaa kohden nousi 9,9 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotot tonnikipometriltä laskivat 3,7 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto laski 3,1 prosenttia.

Euromääräiset toimintakulut nousivat jakson aikana 3,9 prosenttia. Lentotoiminnan yksikkökustannukset laskivat 7,9 prosenttia. Polttoainekustannukset nousivat viimeisellä neljänneksellä 16,1 prosenttia. Polttoainekulut eliminoituina yksikkökustannukset laskivat 10,8 prosenttia.

Henkilöstökulut nousivat 14,1 prosenttia johtuen osaksi merkittävän tulosparannuksen vuoksi tehdyistä kannustinpalkkiovarauksista, joiden kirjaukset painottuivat viimeiselle neljännekselle.

Kannattavuus parani kaikilla liiketoiminta-alueilla vuoden 2006 viimeisestä neljänneksestä. Vuoden viimeinen jakso on toimialalla yleensä keskimäisiä neljänneksiä vaisumpi, mutta Finnairissa toteutetun 80 miljoonan euron tehostamisohjelman ansiosta kannattavuus parani vuoden loppua kohden. Kannattavuusero johtuu osin siitä, että vertailuvuoden tulosta painoivat matkustamohenkilöstön laitton lakko sekä lentokonekorjaamon matala käyttöaste vuoden 2006 viimeisellä neljänneksellä. Finnair Cargon koko vuoden tuloksesta merkittävä osa syntyi juuri loka-joulukuussa.

Taloudellinen tulos 1.1.–31.12.2007

Liikevaihto nousi 9,6 prosenttia ja oli 2 180,5 milj. euroa (1989,6 milj.). Konsernin liiketulos ilman käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja eli toiminnallinen liiketulos nousi 96,6 milj. euroon (11,2 milj. euroa). Oikaistu liikevoittomarginaali oli 4,4 prosenttia (0,6). Tulos ennen

veroja oli 138,9 milj. euroa (-14,7 milj.). Johdannaisten käyvän arvon muutoksista kirjattiin koko vuoden tulokseen 14,5 miljoonan euron tulosta parantava erä, jolla ei ole rahavirtavaikutusta.

Vuonna 2007 Finnairin matkustajaliikenteen kapasiteetti kasvoi 12,7 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit kasvoi 13,3 prosenttia, Aasian-liikenne kasvoi 32,6 prosenttia. Euroopan-liikenteessä myytyjen henkilökilometriä määrä kasvoi maltillisemmin johtuen FlyNordic myynnistä heinäkuussa. Vuoden toisella vuosipuoliskolla FlyNordic ei ollut enää mukana Finnair-konsernin liikennesuoritteissa. Matkustajakäyttöaste nousi edellisvuodesta 0,4 prosenttiyksikköä 75,5 prosenttiin. Kuljetetun rahdin määrä kasvoi 5,2 prosenttia.

Kaukoliikenteen kasvun takia reitti- ja lomaliikenteen yhteenlasketut yksikkötuotot henkilökilometrilta laskivat kaksi prosenttia. FlyNordicin vaikutus eliminoituna lasku oli yhden prosentin. Tuotto matkustajaa kohden nousi 8,3 prosenttia. Rahtiliikenteen yksikkötuotot tonnikiilometrilta laskivat 3,1 prosenttia. Matkustaja- ja rahtiliikenteen painotettu yksikkötuotto laski 1,9 prosenttia.

Vuonna 2007 euromääräiset toimintakulut olivat 3,7 prosenttia korkeammat kuin edellisvuonna. Liikennesuoritteeseen suhteutetut lentotoiminnan yksikkökustannukset laskivat 5,4 prosenttia ja ilman polttoainekuluja 7,4 prosenttia. Finnairin polttoainekulut vuonna 2007 olivat 440 miljoonaa euroa, mikä on 55 miljoonaa euroa eli 14,3 prosenttia enemmän kuin vuonna 2006. Polttoaineen osuus konsernin liikevaihdosta oli 20,2 % (19,4).

Henkilöstökulut nousivat tilikaudella 6,6 prosenttia johtuen osaksi merkittävän tulosparannuksen vuoksi tehdyistä kannustinpalkkiovarauksista ja eläkemaksuluokan korotuksesta. Alla oleva palkkamassa on kasvanut noin 14 miljoonaa euroa eli vajaat neljä prosenttia.

Leasingmaksut laskivat runsaat kymmenen prosenttia, kun kolmen Lomalentojen käytössä olevan Boeing 757 -koneen leasingsopimukset neuvoteltiin uudelleen aiempaa edullisemmin ehdoin ja Yhdysvaltain dollarin valuuttakurssi suhteessa euroon heikkeni vuoden 2007 aikana. Muiden neljän lomalentokoneen sopimukset uudistettiin vuonna 2006. Muut vuokrat -erän lasku johtuu muilta lentoyhtiöiltä vuokrattujen matkustajapaikkojen ja rahtitilan sekä laitevuokrien vähentämisestä.

Kaluston aineostot ja huolto -erä laski 23,8 prosenttia vuodesta 2006. Yhtenä tärkeänä tekijänä oli huoltokustannusten laskuun vaikuttavana tekijänä on uusi konekalusto. Lisäksi vertailuvuonna, erityisesti sen viimeisellä neljänneksellä, tehtiin varaosavaraston ylimääräisiä poistoja ja alihankintakustannuksia, joita ei tänä vuonna ollut.

Poistot ja liikennöimismaksut ovat nousseet noin yhdeksän prosenttia uusien koneiden ja kasvaneen liikenteen seurauksena. Lisäksi poistoihin on kirjattu kertaluontoisena 4,5 miljoonan euron erä FlyNordicin liikearvosta sekä ylimääräinen poisto FlyNordicin käytössä olevasta, Finnair Aircraft Financen omistamasta Boeing MD-80 -laivastosta. Muut kulut -erässä on otettu huomioon johdannaisten käyvän arvon muutos.

Maaselvitys- ja catering-kulut nousivat 10,7 prosenttia matkustajamäärän kasvun vuoksi, erityisesti kaukoliikenteen bisnesluokassa, mikä on nostanut cateringkuluja. Valmismatkatuotannon kustannukset kasvoivat 8,9 prosenttia, koska asiakkaat ovat siirtyneet enenevästi kalliimman hintaluokan hotelleihin.

Koko vuoden tulos osaketta kohden oli 1,04 euroa (-0,14). Vuoden lopussa oma pääoma osaketta kohden oli 7,70 euroa, edellisenä vuonna 6,77 euroa.

Vertailussa on myös huomattava, että vuoden 2006 toisella neljänneksellä kirjattiin rakennemuutosohjelmaan liittyviä kertaluontoisia kuluja runsaat 15 miljoonaa euroa, mikä näkyy kumulatiivisissa toimintakuluissa. Toiminnallisen liikevoiton vertailussa järjestelykulut on eliminoitu.

Investoinnit, rahoitus ja riskienhallinta

Investoinnit vuonna 2007 nousivat 326,3 miljoonaa euroon (252,2 milj. euroa), kun mittava laajarunkolaivaston uudistusohjelma käynnistyi. Investointeihin sisältyy kaksi Airbus A340 -laajarunkokonetta sekä viisi Embraer 190 -konetta. Ennakkomaksut mukaan lukien lentokalusto- ja liitännäisinvestointien rahavirtavaikutus vuonna 2007 oli noin 300 miljoonaa euroa. Uusien lentokoneiden hankintaohjelman ja liitännäisinvestointien rahavirtavaikutus vuonna 2008 on noin 250 ja vuonna 2009 yli 400 miljoonaa euroa. Lopullinen investointien määrä riippuu siitä, mikä määrä lentokoneista hankitaan operatiivisella leasingsopimuksella.

Joulukuussa toteutettiin nykyisille osakkeenomistajille suunnattu osakeanti, jolla vahvistettiin yhtiön rahavaroja 243,8 miljoonalla eurolla. Rahat käytetään pääosin tuleviin lentokonehankintoihin. Varat on väliaikaisesti sijoitettu yritystodistuksiin ja pankkien sijoitustodistuksiin, joiden maturiteetti on alle 12 kuukautta. Vuoden lopussa taseen rahavarat olivat 540,1 milj. euroa, minkä lisäksi sovittujen, mutta toistaiseksi käyttämättömien luottolupausten määrä on yhteensä 250 miljoonaa euroa.

Liiketoiminnan nettorahavirta oli 317,5 milj. euroa, kun se edellisenä vuonna oli 95,8 milj. euroa. Velkaantumisaste (gearing) laski tulorahoituksen parantumisen ja osakeannin ansiosta vuoden alun 7,1 prosentista velattomaksi eli -22,5 prosenttiin vuoden lopussa. Leasingvastuilla oikaistu nettovelkaantumisaste oli 35,1 prosenttia (112,8). Omavaraisuusaste vastaavasti nousi edellisvuodesta 9,8 prosenttiyksikköä ja oli 47,0 prosenttia.

Tuloslaskelman rahoituseriin sisältyy noin viiden miljoonan euron tulosta parantava erä, joka on Finnairin omistamien Norwegian Air Shuttle -yhtiön osakeoptioiden kirjanpidollinen arvostus. Mikäli Finnair hyödyntää optiot tämän vuoden loppuun mennessä, omistus Norwegianissa nousee yli kymmeneen prosenttiin.

Finnairin hallituksen hyväksymän rahoituksen riskienhallintapolitiikan mukaisesti yhtiö on suojannut reittiliikenteen lentopetroliostoista 70 prosenttia seuraavat kuusi kuukautta ja tämän jälkeen seuraavat 30 kuukautta alenevalla suojausasteella. Finnair Lomalennot hintasuojaa sovitun liikenneohjelman mukaista polttoaineen kulutusta suojauspolitiikan puitteissa. Polttoaineen hintasuojauksen instrumenttina käytetään pääosin lentopetrolin ja gasoilin hintaan sidottuja johdannaisia.

IFRS-säännösten mukaisesti Finnairin tuloslaskelman Muut kulut -erään sisältyy erääntyvien johdannaisten käyvän arvon muutos tilikauden aikana. Kyseessä on IFRS-tilinpäätöskäytännön mukainen arvostusvoitto, joka ei ole realisoitunut suojausvoitto eikä sillä ole rahavirtavaikutusta. Vuonna 2007 johdannaisten käyvän arvon muutos oli +14,5 miljoonaa euroa.

Yhdysvaltain dollarin heikentyminen suhteessa euroon on vaikuttanut Finnairin toiminnalliseen tulokseen positiivisesti valuuttasuojaukset huomioon ottaen edelliseen vuoteen verrattuna noin viisitoista miljoonaa euroa. Joulukuun lopussa seuraavan 12 kuukauden suojausaste dollarikorille oli 57 prosenttia.

Finnairin investointeja, rahoitusta ja riskienhallintaa on esitelty tarkemmin vuosikertomuksen Taloudellisessa katsauksessa, joka ilmestyy viikolla 11.

Osakkeet ja osakepääoma

Finnairin markkina-arvo oli vuoden lopussa 1 036,6 (1 101,5) miljoonaa euroa ja päätöskurssi oli 8,09 euroa. Vuoden 2007 aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Helsingin Pörssissä oli 14,35 (15,00) euroa, alin kurssi 7,51 (10,01) euroa ja keskipurssi 10,01 (12,50) euroa. Kurssin laskuun vuoden lopussa vaikutti myös merkintäoikeuden irtoaminen osakkeesta. Osakkeita vaihdettiin Helsingin Pörssissä 37,7 (30,0) miljoonaa kappaletta arvoltaan 377,2 (374,6) miljoonaa euroa.

Finnair järjesti osakeannin 29.11.–17.12.2007. Osakeannissa tarjottiin 39 379 757 uutta osaketta yhtiön osakkeenomistajille merkittäväksi näiden osakeomistuksen suhteessa. Osakeannissa yhdeksällä vanhalla osakkeella oli oikeus merkitä neljä uutta osaketta hintaan 6,30 euroa osakkeelta. Osakeannissa kaikki tarjotut osakkeet merkittiin ja maksettiin. Uudet osakkeet merkittiin kaupparekisteriin joulukuussa 2007, jonka jälkeen Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli vuoden lopussa 128 136 115 kappaletta. Rekisteröity osakepääoma oli 75 442 904,30 euroa. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,78 (55,78) prosenttia, suorien ulkomaisten omistusten ja hallintarekisteröityjen osuus oli 21,72 (34,5) prosenttia.

Tilikauden alussa Finnairilla oli 151 903 kappaletta aikaisempina vuosina hankittua omaa osaketta. 22.3.2007 pidetty varsinainen yhtiökokous myönsi hallitukselle valtuudet vuoden ajaksi enintään 3 500 000 oman osakkeen hankkimiseen ja enintään 3 651 903 oman osakkeen luovuttamiseen. Valtuutuksen käsittämien osakkeiden osuus on vähemmän kuin viisi prosenttia yhtiön osakepääomasta. Vuonna 2007 Finnair ei hankkinut eikä luovuttanut omia osakkeita. Vuoden lopussa Finnairin hallussa oli 151 903 omaa osaketta eli 0,12 % vuoden viimeisen päivän osakemäärästä.

Tarkempi selvitys osakkeesta ja osakepääomasta on vuosikertomuksen Taloudellisessa katsauksessa.

Hallinto

22.3.2007 pidetyssä yhtiökokouksessa Finnair Oyj:n hallitukseen seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen loppuun asti kestäväälle kaudelle valittiin entisistä jäsenistä

Christoffer Taxell hallituksen puheenjohtajaksi sekä jäseniksi Kalevi Alestalo, Satu Huber, Markku Hyvärinen, Kari Jordan, Ursula Ranin ja Veli Sundbäck. Lisäksi uutena jäsenenä valittiin Sigurdur Helgason.

Yhtiökokous valitsi varsinaisiksi tilintarkastajiksi KHT-yhteisö PricewaterhouseCoopers Oy:n, KHT Eero Suomela päävastuullisena tilintarkastajana ja KHT Jyri Heikkisen sekä varatilintarkastajiksi KHT Tuomas Honkamäen ja KHT Timo Takalon.

Anssi Komulainen aloitti henkilöstöjohtajana 1.2.2007. Hän siirtyi tehtävään Finnair Catering Oy:n toimitusjohtajan tehtävästä. Hänen tilalleen Finnair Catering Oy:n toimitusjohtajaksi ja Catering-liiketoiminnan johtajaksi nimitettiin 30.4.2007 alkaen Kristina Inkiläinen.

Finnairin päälakimies Sami Sarelius nimitettiin 1.2.2007 alkaen yhtiön lakiasiaintoimitusjohtajaksi. Hän toimii myös yhtiön hallituksen ja johtokunnan sihteerinä.

Maapalveluyhtiö Northport Oy:n toimitusjohtaja Tero Vauraste erosi tehtävästään 31.5.2007. Hänen tilallaan toimitusjohtajana aloitti 13.8.2007 Jukka Hämäläinen.

Lentotoimintaryhmän johtaja Hannes Bjurström erosi yhtiön palveluksesta 1.11.2007. Hänen tilalleen nimitettiin Veikko Sievänen, joka toimi aiemmin Finnairin pääohjaajana.

Finnairin hallintoperiaatteita on kuvattu tarkemmin vuosikertomuksen Taloudellisessa katsauksessa.

Henkilöstö

Vuoden 2007 aikana Finnair-konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 9 480 (9 598), mikä oli 1,2 prosenttia vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Reittiliikenteessä työskenteli 4 151 ja lomaliikenteessä 372 henkilöä. Tekniikan, catering- ja maapalveluiden yhteenlaskettu henkilöstö oli 3 674 ja matkapalveluiden 1 129. Muissa toiminnoissa työskenteli 154 henkilöä.

Osana 80 miljoonan euron tehostamisohjelmaa Finnair julkaisi toukokuussa 2006 tavoitteen 670 työpaikan vähentämiseksi etupäässä Finnair Tekniikassa sekä hallinnollisissa tukitoiminnoissa vuoden 2007 loppuun mennessä. Ohjelman mukaiset vähennykset on pääosin toteutettu. Konsernihallinnossa ja tukitoiminnoissa henkilöstön määrää leikattiin kolmanneksella. Muilla liiketoiminta-alueilla henkilöstön määrä vähentyi tai pysyi ennallaan. Lomaliikenteessä henkilöstön määrä nousi 8,5 prosenttia ulkomaisten yritysostojen vuoksi. Liikenteen kasvun takia lentävää henkilökuntaa palkattiin lisää 210 henkilöä.

Finnair-konsernin palveluksessa oli vuoden lopussa ulkomailla noin 750 henkilöä, joista 250 työskenteli Finnairin matkustaja- ja rahtiliikenteen myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä. 500 henkilöä on Baltian-maissa ja Venäjällä toimivien matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien palveluksessa sekä oppaina Aurinkomatkojen lomakohteissa. Ulkomaan henkilöstö sisältyy konsernin kokonaismäärään.

Kokoaikaisia henkilöstöstä on 92 prosenttia. Puolet osa-aikaisista on osittaisella hoitovapaalla olevia työntekijöitä. Toistaiseksi voimassa olevassa työsuhteessa työskentelee 93 prosenttia. Määräaikaisiin työsuhteisiin lasketaan myös kausiapulaiset. Henkilöstön keski-ikä on 42 vuotta painottuen 30–50 ikävuosiin. Yli 50-vuotiaita on runsaat 20 prosenttia ja alle 30-vuotiaita joka kymmenes.

Henkilöstön keskimääräinen palvelusvuosien määrä on 13. Kolmannes Finnairin henkilöstöstä on ollut konsernin palveluksessa yli 20 vuotta. Näistä lähes puolet on palvellut yli 30 vuotta.

Finnair-konsernin henkilöstössä on naisia ja miehiä yhtä paljon. Johtokunnan kahdestatoista jäsenestä kaksi on naisia. Finnair Oyj:n hallituksen kahdeksasta jäsenestä kaksi on naisia.

Loka-marraskuun aikana Finnair solmi kuuden ammattijärjestön kanssa uudet työehtosopimukset, jotka ovat voimassa kevääseen 2010 asti. Työehtosopimusneuvotteluissa sovitut palkankorotukset asettavat paineita jatkaa tuottavuuden parantamista erityisesti työvoimavaltaisissa liiketoimintayksiköissä.

Sopimuksen mukaan palkkoja korotetaan ensimmäisenä vuonna 4-5 prosenttia ja toisena vuonna 3-4 prosenttia. Sopimuksissa saatiin sovituksi parannuksia työvoiman joustoon sekä otettavaksi käyttöön tulospalkkausmalleja. Lentäjien nykyinen työehtosopimus päättyi huhtikuun lopussa 2008. Neuvottelut uudeksi työehtosopimukseksi on jo aloitettu.

Kannustinpalkkioita henkilöstölle vuodelta 2007 arvioidaan maksettavan 13 miljoonaa euroa, mukaan lukien henkilöstösivukulut, sekä henkilöstörahasolle kymmenen miljoonan euron voittopalkkio. Avainhenkilöiden osakepalkkiojärjestelmän mukaisiin kannustimiin on varattu yhteensä noin yhdeksän miljoonaa euroa. Kaikkien kannustimien yhteenlaskettu kustannusvaikutus on noin 32 miljoonaa euroa.

Muutokset laivastossa

Finnair-konsernin laivastoa hallinnoi Reittiliikenne-liiketoiminta-alueeseen kuuluva Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden lopussa Finnair-konsernilla oli liikenteessä yhteensä 63 lentokonetta. Finnair Reittiliikenteen koko laivaston keski-ikä oli 5,9 vuotta. Euroopan-liikenteessä olevan kaluston keski-ikä on 4,3 vuotta. Finnairilla on käytössään modernein laivasto Euroopan-liikenteessä, mikä tuo sekä kustannussäästöjä että ekotehokkuutta.

Finnairin kaukoliikennelaivasto koostuu kolmesta Airbus A340 -koneesta ja seitsemästä Boeing MD-11 -koneesta. MD-11 -koneet korvataan kaksimoottorisilla Airbus A330- laajarunkokoneilla kevääseen 2010 mennessä. Viisi MD-11-konetta poistuvat Finnairin riveistä vuosina 2008–2010 leasingsopimusten päättyessä. Sopimus kahden Finnairin omistuksessa olleen koneyksilön myymisestä Aeroflot Cargolle on tehty ja ne siirtyvät uudelle omistajalle syksyllä 2008 ja kesällä 2009.

Koska myytyjen MD-11-koneiden kauppahinta ylittää kirjanpitoarvon, jäljellä olevan käyttöajan osalta poistoja on alennettu siten, että merkittäviä käyttöomaisuuden myyntivoittoja kauden lopussa ei synny. Muutoksen vuoksi kuukausittaiset poistot

ovat MD-11-koneiden liikenteestä poistumiseen asti noin 0,7 miljoonaa euroa alemmat aiempaan poisto-ohjelmaan verrattuna.

Kaukoliikennelaivaston uudistamisohjelma sisältää kaksi Airbus A340- koneen tilausta vuodelle 2008 ja kahdeksan Airbus A330 -koneen tilausta vuosille 2009–10 sekä kaksi tilausvarausta. Ohjelmalla Finnairin kaukoliikennelaivasto voidaan kasvattaa nykyisestä kymmenestä 15 koneeseen vuosikymmenen loppuun mennessä.

Vuosina 2014–2016 Finnair hankkii uuden teknologian A350XWB-koneita. Finnairilla on konetyyppiin 11 kiinteää tilausta ja neljä tilausvarausta.

Syksyllä 2005 alkanut Embraer-koneiden hankintaohjelma jatkuu. Embraer-koneita on tilattu 20, joista kymmenen on 76-paikkaista 170-mallin konetta ja kymmenen 100-paikkaista 190-mallia. Finnairille on toimitettu jo kaikki kymmenen 170-mallin konetta sekä kuusi Embraer 190 konetta. Vuonna 2008 tulee vielä kaksi ja vuonna 2009 kaksi 190-mallin konetta lisää. Lisäksi Finnairilla on tilausvaraus kuuteen Embraer-koneeseen.

MD-11-koneiden poistuttua yhtiön reittiliikennelaivasto koostuu pelkästään moderneista Airbus A320-, A330- ja A340 -koneista sekä Embraer 170- ja 190-koneista.

Suunniteltujen konehankintojen kokonaisarvo on yhteensä noin kaksi miljardia euroa, mikä sisältää myös varusrakennelainvestointeja, kuten huoltohalleja sekä varamoottoreita ja -osia.

Laivastouudistus luo hyvät edellytykset alentaa toimintakustannuksia ja parantaa kannattavuutta. Laivaston yhdenmukaisuus tehostaa miehistönkäyttöä ja huoltotoimintaa. Uusien koneiden alempi polttoaineenkulutus tuo säästöjä ja vähentää päästöjä.

Lomalentojen käytössä oleviin seitsemään Boeing 757 -koneeseen on asennettu siipien kärkisiivet eli wingletit. Muutos on parantanut koneiden aerodynamiikkaa ja vähentänyt siten niiden polttoaineenkulutusta ja päästöjä viidellä prosentilla.

Kesällä 2007 myytiin neljä virolaisen tytäryhtiön Aero Airlines AS:in käytössä olleista ATR 72 -potkuriturbiinikoneista, joista syntynyt myyntivoitto kirjattiin toiselle ja kolmannelle neljännekselle. Aero liikenne lopetettiin 6.1.2008. Loput ATR-koneet on myyty ja myyntivoitto kirjataan kuluvan vuoden ensimmäisellä vuosipuoliskolla.

Ympäristö

EU on laatinut vuonna 2007 kaksi erilaista mallia päästökaupan toteuttamiseksi lentoliikenteessä vuodesta 2012 alkaen. Päästökaupan laskentaperiaatteissa otetaan huomioon polttoaineen kulutus suhteessa tuotettuun suoritteeseen. Finnair suhtautuu myönteisesti päästökaupan periaatteisiin ja pyrkii osana eurooppalaisten lentoyhtiöiden yhteisöä vaikuttamaan, että järjestelmästä tulisi maailmanlaajuinen eikä vääristäisi toimialan kilpailua.

Finnair on uudistanut lentokalustoaan systemaattisesti vuodesta 1999 lähtien. Euroopan- ja kotimaanliikenteen Airbus A320- ja Embraer-koneperheet edustavat uusinta teknologiaa. Moderni laivasto on ekotehokas sekä hiilidioksidi- että melupäästöjen suhteen.

Finnair ottaa ympäristönäkökohdat huomioon kaikessa toiminnassaan ja päätöksenteossään. Finnairin ympäristöasioita esitellään tarkemmin vuosikertomuksessa ja Finnairin Internet-sivuilla.

Finnairin ympäristöjohtajaksi on 1.2.2008 alkaen nimitetty KTM Kati Ihamäki, jonka tehtävänä on edistää Finnairin ympäristötavoitteiden toteutumista konsernin liiketoiminnassa niin, että Finnair kuuluu johtaviin lentoyhtiöihin ympäristötoiminnassa. Ympäristöjohtajan tehtäviin kuuluvat myös ympäristöstrategiaan ja päästökauppaan liittyvien hankkeiden koordinointi sekä ympäristöasioiden sisällyttäminen Finnairin kilpailustrategiaan.

Liiketoiminta-alueiden kehitys

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

Reittiliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa reittimatkustajaliikenteen ja rahdin myynnistä, palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta ja lentokaluston hankintaan sekä rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Reittiliikenne vuokraa lomaliikenteelle sen tarvitsemat miehistöt ja lentokoneet. Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat yksiköt ja yhtiöt ovat Finnair Reittiliikenne, Finnair Cargo Oy sekä Finnair Aircraft Finance Oy. Heinäkuussa 2007 myyty ruotsalainen FlyNordic-tytäryhtiö sisältyy kuuden kuukauden ajalta ja 6.1.2008 toimintansa lopettanut virolainen Aero Airlines koko vuoden ajalta vuoden 2007 lukuihin.

Vuonna 2007 liiketoiminta-alueen liikevaihto nousi 10,7 prosenttia ja oli 1 685,3 milj. euroa (1 522,1 milj. euroa). Toiminnallinen liikevoitto oli 76,2 milj. euroa (28,6 milj. euroa).

Reittiliikenteen matkustajamäärä vuonna 2007 oli vajaat 7,5 miljoonaa. Reittiliikenteen myytyt henkilökilometrit kasvoivat 18,5 prosenttia samalla kun kapasiteetti kasvoi 16,3 prosenttia, mikä paransi matkustajakäyttöastetta 1,3 prosenttiyksiköllä 72,9 prosenttiin.

Vuonna 2007 matkustajareittiliikenteen yksikkötuotto laski 4,6 prosenttia. FlyNordicin vaikutus eliminoituna yksikkötuotto laski 3,8 prosenttia. Yksikkötuottojen alenemiseen vaikutti ensisijaisesti kaukoliikenteen suhteellisen osuuden kasvu reittiliikenteestä. Kaukoliikenteessä henkilökilometriperusteinen yksikkötuotto on alempi kuin Euroopan ja kotimaan liikenteessä. Kaukoliikenteessä keskihinnat kuitenkin nousivat edellisvuodesta. Kotimaan liikenteessä hintatason lasku sen sijaan jatkui.

Rahtituotot ovat runsaat kymmenen prosenttia koko reittiliikenteen tuotoista. Rahdin yksikkötuotot vuonna 2007 laskivat 3,1 prosenttia. Reittiliikenteessä kuljetettujen rahtikilojen kokonaismäärä kasvoi 5,2 prosenttia. Aasian-liikenteessä kuljetetun rahdin määrä nousi edellisvuodesta 24,5 prosenttia.

Finnair Cargo Oy:n kannattavuus parani vuonna 2007 merkittävästi. Yhtenä keskeisenä syynä tulosparannukseen oli konsernin ulkopuolelta vuokratun rahtikapasiteetin merkittävä leikkaus heinäkuussa 2007.

Kansainvälisessä reittiliikenteessä Finnair on kasvattanut markkinaosuuttaan pääkilpailijoihin verrattuna. Kotimaan liikenteessä Finnairin markkinaosuus on laskenut johtuen ensisijaisesti lyhyiden reittien leikkauksista kotimaan liikenteessä. Tämä on parantanut matkustajakäyttöastetta ja kannattavuutta.

Vuoden 2007 aikana reittiliikenteen lentojen saapumistäsmällisyys laski neljä prosenttiyksikköä 80,4 prosenttiin (84,4 %). Täsmällisyyden heikentyminen on johtunut erityisesti yhtiön verkostorakenteen monimutkaistumisesta. Finnair on edelleen kymmenen täsmällisimmän eurooppalaisen lentoyhtiön joukossa ja verkostoyhtiöiden parhaimmista. Tuotannon suunnitteluun ja ohjaukseen kohdistetaan erityistä huomiota prosesseja ja yksiköiden välistä yhteistoimintaa kehittämällä.

Finnair myi ruotsalaisen FlyNordic-tytäryhtiönsä norjalaiselle Norwegian Air Shuttle AS:lle heinäkuussa 2007. Finnairin ja Norwegian Air Shuttlen välillä on sovittu myös yhteistyön syventämisestä. Tavoitteena on, että Norwegian Air Shuttlen Skandinavian-reittiverkosto kytkeytyy Finnairin lisääntyviin Aasian-yhteyksiin, jolloin voidaan vastata paremmin Aasiasta tulevaan kysyntään Pohjoismaiden ja Keski-Euroopan kiertomatkailuun.

Lomaliikenne

Liiketoiminta-alue koostuu Finnairin lomalentotoiminnasta ja Aurinkomatkat - valmismatkayhtiöstä sekä sen virolaisesta tytäryhtiöstä Horizon Travelista ja nuorisomatkailuun keskittyvästä takeOFF-brandistä. Aurinkomatkat on Suomen suurin matkanjärjestäjä 37 prosentin markkinaosuudella. Finnair Lomalennoilla on vahva markkinajohtajuus lomamatkustukseen liittyvissä lennoissa. Yhtiön asiakkaina on kymmenen matkanjärjestäjää. Matkanjärjestäjät ostavat käyttöönsä omalla riskillään halutut lentosarjat lomakohteisiin koko kesä- tai talviliikennekaudeksi.

Vuonna 2007 Finnair Lomalennoilla oli vajaat 1,2 miljoonaa matkustajaa. Matkanjärjestäjät supistivat tarjontaansa edellisvuoden ylikapasiteetin takia, minkä vuoksi henkilökilometreissä laskettu suorite laski 1,4 prosenttia edellisvuodesta. Kaukokohteiden kasvu lisäsi tarjottuja henkilökilometrejä 0,3 prosenttia, joten lomalentojen matkustajakäyttöaste laski 1,4 prosenttiyksikköä 86,0 prosenttiin.

Internetissä kuluttajille tapahtuva pelkän koneen tuolipaikan myynti lomakohteisiin kasvoi voimakkaasti. Talvikaudella Aasiaan lennettiin 12 viikkovuoroa. Lomalentojen käytössä olevaan Boeing 757 -laivastoon asennettiin siivenkärkisiivet. Nämä alensivat polttoainekulutusta viisi prosenttia ja osaltaan kompensoivat polttoaineen hintojen

nousun vaikutusta kannattavuuteen. Tehostamistoimien ja lisäpalveluiden myynnin ansiosta Lomalentojen tulos oli erittäin hyvä.

Aurinkomatkojen matkustajamäärä laski kolme prosenttia vuonna 2007 noin 335 000 matkustajaan. Varsinkin talven kaukomatkojen hintataso säilyi kuitenkin hyvänä. Tulos parani merkittävästi edellisvuotisesta ja oli selvästi voitollinen. Aurinkomatkat osti vuonna 2007 Viron toiseksi suurimman, voimakkaasti kasvavan matkanjärjestäjän Oü Horizon Travelin. Yhtiö ylitti sille asetetut tulostavoitteet. Aurinkomatkat osti vuoden vaihteessa pietarilaisen matkatoimiston ja matkanjärjestäjän Calypso AS:n. Yhtiö tunnetaan laatumatkoistaan ja räätälöidyistä VIP-matkoistaan.

Vuoden 2007 liikevaihto nousi 5,9 prosenttia 409,6 milj. euroon. Toiminnallinen liikevoitto nousi 30,1 prosenttia ja oli 24,2 milj. euroa (18,6 milj. euroa).

Finnair on sopinut matkanjärjestäjien kanssa kiinteät hinnat ja varautuu polttoaineriskiin hintasuojauksilla konsernin rahoituspolitiikan mukaisesti.

Lentotoimintapalvelut

Liiketoiminta-alue koostuu lentokoneiden huoltopalveluista, maapalveluista sekä konsernin cateringtoiminnoista. Liiketoiminta-alueeseen kuuluvat myös valtaosa konsernin kiinteistöomaisuudesta sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnoinnin ja ylläpidon sekä toimitilapalvelujen hankinta.

Vuonna 2007 Lentotoimintapalveluiden liikevaihto nousi 6,5 prosenttia 433,9 milj. euroon. Toiminnallinen liiketulos parani 34,8 miljoonaa euroa ja oli 10,3 milj. euroa voitollinen (-24,5 milj. euroa). Liiketoiminta-alueen yksiköt ovat pystyneet parantamaan kannattavuutta merkittävästi.

Catering-liiketoiminta on lentotoimintapalveluista kannattavinta. Finnair Tekniikan kannattavuus parani merkittävästi edellisvuodesta, ja yksikkö tuotti nollatuloksen. Vuonna 2006 Finnair Tekniikka oli raskaasti tappiollinen.

Finnair Tekniikassa on toteutettu vuosina 2006–2007 kilpailukykyprojekti, jossa on tarkasteltu koko organisaation liiketoimintamalleja sekä tuotto- ja kulurakennetta. Liiketoiminnan kannattavuutta on parannettu työprosesseja ja toimintamalleja kehittämällä sekä erikoistumalla vain tiettyjen lentokonetyyppien huoltopalveluihin, joissa Finnair Tekniikalla on erityisosaamista. Samalla on luovuttu toiminnoista, joille ei ole liiketaloudellisia perusteita. Sellaisten konetyyppien, joilla Finnair ei enää lennä, on pääosin luovuttu.

Finnair Tekniikan pitkän ajan toimintakyvylle ja kannattavuudelle on tärkeää, että yksiköllä on myös konsernin ulkopuolisia asiakkaita. Vuoden 2007 lopussa sovittiin muun muassa venäläisen Aeroflot Cargon Boeing MD-11 -laivaston huolloista. Kahdeksan vuoden sopimuksen arvo on yli 200 miljoonaa euroa.

Teknisistä palveluista vähennettiin noin 300 työpaikkaa vuosina 2006–2007. Työvoiman vähennys toteutetaan erilaisin eläkeratkaisuin, toimintoja ulkoistamalla sekä irtisanomisin. Vähennyksistä vain pieni osa kohdistui lentokoneiden päivittäisen huoltotoiminnan kannalta tärkeään linjahuoltoon.

Maapalveluja tuottava Northport Oy on edelleen tappiollinen, mutta loppuvuodesta tapahtuneet tappiollisten Ruotsin- ja Norjan-tytäryhtiöiden myynti lievensi Northportin tappioita. Yhtiöt ulkomaan toiminnot myytiin kansainväliselle maapalvelukonsernille Menzies Aviationille.

Matkapalvelut

Liiketoiminta-alue koostuu konsernin matkatoimistoista; Areasta sekä Suomen Matkatoimistosta ja sen Baltian maissa toimivasta tytäryhtiöstä Estravelista sekä matkatoimistojärjestelmiä integroivasta ja matkailun varausjärjestelmää myyvistä Amadeus Finland Oy:sta.

Liiketoiminta-alueen liikevaihto vuonna 2007 laski 5,8 prosenttia 82,3 milj. euroon (87,4 milj. euroa), mutta toiminnallinen liikevoitto nousi 2,9 milj. euroon (2,3 milj. euroa).

Finnair-konsernin matkatoimistot Suomen Matkatoimisto (SMT) ja Area ovat Suomen johtavia matkatoimistoja. Tuotteen elinkaaren hiipuesssa SMT on lopettanut Etumatkat-nimellä tuotetut opastetut kaupunkilomat Euroopan kohteisiin. Myynnin supistuminen näkyy liikevaihdon laskuna.

Matkatoimistojen jakelu siirtyy nopeasti internetiin. Sähköinen myynti kaksinkertaistui vuonna 2007. Automatisoinnin avulla haetaan tehokkuutta yritysten matkapalvelujen tuottamiseen. Area on perinteisten matkatoimistojen edelläkävijä sähköisissä palveluissa. SMT:ssä on toteutettu rakennemuutosohjelmaa toimistoverkoston sopeuttamiseksi sekä toimintojen ja kannattavuuden parantamiseksi.

Estravel menestyi jälleen hyvin Baltiassa. Virossa yhtiön markkinaosuus on 37 prosenttia. Matkapalveluihin kuuluva, matkanvaraus- ja tietojärjestelmäpalveluja matkatoimistoille tarjoava Amadeus Finland toi markkinoille monia uusia yritysten ja matkatoimistojen matkanhallintaan liittyviä palveluita. Suomalaisten matkustuksen kasvu kasvatti yhtiön liikevaihtoa.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Finnair on keskittynyt Euroopan ja Aasian väliseen liikenteeseen tarjoten samalla suomalaisille tehokkaat ja monipuoliset yhteydet maailmalle. Yli puolet reittiliikenteen tuotoista tulee suoraan tai epäsuoraan Aasian-liikenteestä. Finnairilla on 61 viikoittaista välilaskutonta reittilentoa kymmeneen Aasian-kohteeseen.

Uutena Aasian-kohteena avattiin Intian Mumbai kesäkuussa 2007 viidellä viikkovuorolla. Kesäkuussa 2008 Mumbain viikkovuorojen määrä nousee kuuteen, ja samalla Finnair aloittaa välilaskuttomat lennot Etelä-Korean pääkaupunkiin Souliin. Reittiä liikennöidään viidesti viikossa. Muut Finnairin Aasian-kohteet ovat Bangkok, Delhi, Hongkong, Kanton, Nagoya, Osaka, Peking ja Shanghai ja Tokio.

Finnairin reittiverkosto hyödyntää Helsingin ihanteellista sijaintia Aasian ja Euroopan lentoreittien varrella. Tästä kilpailuedusta syntyi myös Finnairin ja Finavian yhteistyönä Via Helsinki -konsepti, joka tarkoittaa lyhintä mahdollista reittiä, sujuvaa ja

ruuhkautumatonta koneenvaihtoa, uudenlaisia lentokenttäpalveluita ja matkanteon rytmittämistä miellyttäviin kokonaisuuksiin.

Eryteisesti Aasian-liikennettä palveleva terminaalilaajennus valmistuu Helsinki-Vantaan lentoasemalle alkuvuodesta 2009. Finnairin Aasian-verkoston kytkeytyy 45 Euroopan- ja 13 kotimaan kohdetta. Samalla tarjotaan runsas valikoima suoria yhteyksiä Suomesta muualle Eurooppaan. Keväällä 2007 avattiin uudet, ympärivuotiset kohteet Bukarest, Lissabon ja Ljubljana.

Heinäkuussa American Airlines, Finnair ja kolme muuta **oneworld**-lentoyhtiötä, Iberia, Malev ja Royal Jordanian hakivat heinäkuussa kilpailuoikeudellista puuttumattomuussuojaa, (antitrust immunity = ATI), Yhdysvaltain liikenneministeriöltä (DOT). **oneworld**-kumppanit haluavat laajentaa yhteistyötään muun muassa liikenteen ja reittien suunnittelussa, markkinoinnissa, hinnoittelussa, kanta-asiakasohjelmissa, rahdin kuljetuksessa sekä informaatio- ja jakelujärjestelmissä.

Finnairilla ja American Airlinesilla on kahdenkeskisessä yhteistyössään ”antitrust immunity” -sopimus ollut voimassa jo vuodesta 2002 alkaen. Se on näkynyt muun muassa yhteisessä hinnoittelussa, lisääntyneinä jatkoyhteyksinä Suomen ja Yhdysvaltojen välillä sekä parantuneina lentokenttäpalveluina.

Finnairin Lomalennot lentää kymmenen matkanjärjestäjän asiakkaat 66 lomakohteeseen 33 eri maassa. Lisäksi Internetistä voi ostaa pelkän lentopaikan Lomalentojen kymmenille eri reiteille. Aasian matkailun kasvu näkyy myös Lomalennoissa. Talvikaudella Lomalennot lentää 12 viikkovuoroa Aasiaan, näistä puolet Thaimaahan. Talven uutuuskohde on ollut Thaimaan Krabi.

Lomalentojen laivasto koostuu seitsemästä Boeing 757 -koneesta sekä reittiliikenteeltä vuokratusta Airbus-kapasiteetista. Vuoden 2007 alussa Finnair Lomalennot lanseerasi Internetin kautta ennen matkaa varattavat maksulliset lisäpalvelut, esimerkiksi ateriakokonaisuudet ja tietyn istuinpaikan sekä erikoismatkatavaran varaaminen.

Pääasiassa Euroopan-liikenteessä käytettyihin Airbus A320- ja A321-koneisiin asennettiin uudet, hoikkarakenteisemmat istuimet. Uudet istuimet on muotoiltu siten, että jalkatila ei pienene vaikka istuinväliä on lyhennetty. Tuoliuudistus lisäsi jokaisen 18 lentokoneen paikkamäärää 15:llä, samalla kuitenkin kunkin lentokoneen paino aleni 1 200 kiloa, mikä tehostaa polttoainetaloutta.

Joulukuusta 2007 lähtien Finnair tarjoaa yhteistyössä vakuutusyhtiö AIG:n kanssa mahdollisuuden ostaa matkan peruutus- ja keskeytysvakuutuksen sekä matkavakuutuksen Internet-sivuilta lentolippua varattaessa. Aluksi palvelu on tarjolla asiakkaille, jotka ostavat matkaansa Suomesta, Saksasta ja Isosta-Britanniasta. Tavoitteena on tarjota palvelua jatkossa kaikilla niillä markkinoilla, joilla Finnairin lipun voi ostaa verkossa.

Finnairin Visio 2017

Finnair julkaisi lokakuussa 2007 pitkänajan vision, jolla hahmotetaan yhtiön tulevaisuutta kymmenen vuotta eteenpäin. Yhtiön tavoitteena on tarjota asiakkaille nopeimmat lentoyhteydet mannertenvälisessä liikenteessä pohjoisella pallonpuoliskolla. Samalla suomalaisille avautuu Suomesta monipuoliset yhteydet kaikkialle maailmaan. Finnair haluaa olla laatu- ja ympäristötietoisen lentomatkustajan halutuin vaihtoehto. Omistajille Finnair haluaa olla houkutteleva sijoituskohde.

Visio määrittelee Euroopan ja Aasian sekä Pohjois-Amerikan ja Aasian välisen reittiliikenteen keskeisiksi kasvualueiksi, koska lukuisat lyhyimmät reitit näiden mannerten välillä kulkee Skandinavian yli. Finnair arvioi liikenteen näillä akseleilla kasvavan tulevina vuosina voimakkaasti. Venäjän lentoliikenteen vapautuminen tulevaisuudessa avaa mahdollisuudet täydentää verkostoa.

Visiossa Helsinki-Vantaan lentoasemalla on luonteva rooli toimia koneenvaihtopaikkana. Finnairin ja Finavian on tarkoitus kehittää Helsinki-Vantaan lentoasemaa siten, että peruspalvelujen lisäksi koneenvaihto Helsinki-Vantaalla on myös matkailullinen elämys. Finnairin ja Suomen luotettava imago maailmalla ovat vahvuuksia muuttuvassa ympäristössä.

Nykyisellä laivasto-ohjelmalla Finnairin kaukoliikennekalusto voidaan kasvattaa yli 20 laajarunkokoneeseen vuoteen 2017 mennessä. Finnairin kokonaismatkustajamäärän on mahdollista nousta nykyisestä yhdeksästä miljoonasta yli 20 miljoonaan ja selvästi yli kolmeen miljoonaan matkustajaan vuosittain kaukoliikenteessä. Laivastouudistuksella pyritään mahdollisimman moderniin, taloudelliseen ja ympäristömyötäiseen laivastoon.

Finnair haluaa olla vastuunsa tunteva maailmankansalainen, joka ottaa ympäristön huomioon kaikessa toiminnassaan. Finnair tukee kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n tavoitetta päästöttömästä lentoliikenteestä. Lentoliikenteen ympäristökuormituksen väheneminen mahdollistaa lentomatkailun kasvun myös tulevaisuudessa.

Finnair arvioi, että aasialaisten lentoyhtiöiden merkitys mannertenvälisessä liikenteessä kasvaa ja lentoyhtiöiden yhdentymiskehitys etenee. Mielenkiintoisimmat tulevaisuuden yhteistyömahdollisuudet löytyvät laadukkaista aasialaisista oneworld-lentoyhtiökumppaneista. Finnairin keskeisenä päämääränä on parantaa asiakkaille tarjottavia yhteyksiä ja palveluita ja samalla kasvattaa Finnairin omistaja-arvoa.

Myös Lomaliikenne on Finnairin ydinliiketoimintaa. Finnairin tavoitteena on laajentua valmismatka- ja tilauslentotoiminnassa Suomen markkinoilta Itämeren alueelle, erityisesti Baltian ja Venäjän markkinoille.

Finnair-brändin menestystekijät perustuvat tulevaisuudessakin vahvaan osaamiseen ja hyvään verkottumiseen. Suomalaisen lentoyhtiön asiakkaalle tuottama arvo perustuu turvallisuuteen, raikkauteen, luovuuteen ja suomalaisuuteen, jotka ovat positiivisia erottuvuustekijöitä.

Lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Polttoainekustannukset ovat noin viidenneksen konsernin kokonaiskustannuksista ja yksi merkittävimmistä kustannusten epävarmuustekijöitä. Öljyn hinta on ollut viime kuukaudet ennätyskorkealla. Yli 70 prosentin suojausaste ja Yhdysvaltain dollarin laskeva vaihtosuhte euroon vaimentaa öljyn hinnan vaikutusta, mutta kehityksen jatkuessa pidempään, polttoainekustannukset kasvavat suoritteiden kasvua enemmän.

Taloussuhdanteen heikentyminen saattaa hidastaa lentomatkustuksen kasvua.

Neuvottelut 30.4.2008 päättyvästä lentäjien työehtosopimuksesta ovat käynnissä.

Näkymät

Finnairin reittiliikenteen, menestys perustuu nopeimpaan yhteyteen Euroopan ja Aasian välillä. Sen vuoksi myös yhtiön panostukset keskittyvät Aasian-liikenteen kasvun varmistamiseen. Tulevien vuosien laivastohankinnat tähtäävät kilpailukyvyyn kehittämiseen Aasiaan suuntautuvassa kaukoliikenteessä ja Euroopan-syöttöliikenteessä.

Vuonna 2008 Aasian-liikenteen kapasiteetti kasvaa runsaat 20 prosenttia, kun kaksi uutta Airbus A340 -lentokonetta liittyy Finnairin kaukoliikennelaivastoon toisella ja kolmannella vuosineljänneksellä. Yhtenäistynyt laivasto tehostaa kustannusrakennetta yksinkertaistuvan miehistönkäytön ja huoltotoiminnan ansiosta.

Valtaosalla Finnairin Aasian-lentojen matkustajista on kytkentä yhtiön Euroopan-verkostoon. Aasian-liikenteen kasvu heijastuu siten myös Euroopan-liikenteen kysyntään.

Polttoaineen hinnan arvioidaan pysyvän korkealla ja pitävän yllä paineen lentohintojen korotuksiin aina kun markkinatilanne sen sallii. Nykyisellä hintatasolla polttoainekulujen arvioidaan olevan yli 22 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2008.

Kysynnän arvioidaan olevan alkuvuonna hyvä, mutta muutos ryhmämatkuksesta yksilömatkukseen tarkoittaa myös sitä, että varaukset tehdään aikaisempaa lähempänä matka-ajankohtaa. Vuosineljänneksen tuloskehityksen tarkastelussa on syytä ottaa huomioon, että pääsiäinen, joka vähentää korkeahintaisempaa liikematkustusta, ajoittuu tänä vuonna ensimmäiselle vuosineljännekselle, kun se viime vuonna oli toisella neljänneksellä. Lomaliikenteessä näkyy ensimmäisellä neljänneksellä talven kaukomatkojen vahva kysyntä.

Maailmantalouden kasvun ennakoidun hidastumisen arvioidaan vaikuttavan vähemmän Euroopan ja Aasian väliseen matkustajaliikenteeseen kuin eräiden muiden liikennealueiden kehitykseen.

Henkilöstöä lisätään kasvavan liikenteen tarpeisiin. Viime syksyn työehtosopimusneuvotteluissa sovitut palkankorotukset asettavat paineita jatkaa tuottavuuden parantamista. Vuosina 2006–2007 toteutetun 80 miljoonan euron rakennemuutosohjelman tulosvaikutukset näkyvät täysimääräisinä tänä vuonna.

Hallituksen esitys osingonjaosta

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat ovat 511,0 milj. euroa. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa jaetaan 0,25 euroa osakkeelta (0,10). Loppuosa jakokelpoisista varoista jätetään voittovarojen tilille. Finnairin omistuksessa oleville omille osakkeille ei makseta osinkoa.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Lisätietoja antavat:

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

viestintäjohtaja Christer Haglund
puh. (09) 818 4007
christer.haglund@finnair.fi

viestintäpäällikkö Taneli Hassinen
puh. (09) 818 4976
taneli.hassinen@finnair.fi

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

AVAINLUKUJA (Milj. euroa)

	2007	2006	Muutos	2007	2006	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Liikevaihto	568,7	499,3	13,9	2 180,5	1 989,6	9,6
Tulos ennen poistoja ja leasemaksuja, EBITDAR *	70,6	27,9	-	287,4	206,8	39,0
Lentokaluston leasemaksut	20,6	22,8	-9,6	81,2	90,8	-10,6
Liikevoitto/-tappio, EBIT*	24,4	-24,4	-	96,6	11,2	-
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,2	-1,4	-	14,5	-8,8	-
Käyttöomaisuuden myyntivoitot ja kertaluonteiset erät	6,2	0,0	-	30,4	-13,2	-
Liikevoitto/-tappio, EBIT	30,8	-25,8	-	141,5	-10,8	-
Kauden tulos (emoyhtiön omistajille kuuluva osuus)	26,9	-20,3	-	101,6	-13,6	-

Liikevoitto EBIT % liikevaihdosta *	4,3	-4,9	-	4,4	0,6	-
EBITDAR % liikevaihdosta *	12,4	5,6	-	13,2	10,4	26,8
Lentotoiminnan yksikkötuotot c/RTK	72,2	74,5	-3,1	72,6	74,0	-1,9
Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK	43,1	46,8	-7,9	43,5	46,0	-5,4
Tulos /osake e (laimentamaton ja laimennettu)	0,27	-0,21	-	1,04	-0,14	-
Tulos /osake e **	-	-	-	0,79	-0,15	-
Oma pääoma/ osake e	10,07	-	-	10,07	-	-
Oma pääoma/ osake e **	7,70	6,77	13,7	7,70	6,77	13,7
Bruttoinvestoinnit MEUR	62,0	57,1	-	326,3	252,2	29,4
Bruttoinvestoinnit % liikevaihdosta	10,9	11,4	-	15,0	12,7	-
Omavaraisuusaste %				47,0	37,2	-
Velkaantumisaste % (Gearing)				-22,5	7,1	-
Oikaistu velkaantumisaste %				35,1	112,8	-
Rullaava 12 kk sijoitetun pääoman tuotto % (ROCE)				14,2	-0,1	-
Rullaava 12 kk oman pääoman tuotto % (ROE)				12,9	-2,0	-

* ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä. ** tilikauden lopussa oleva osakemäärä.

Lentotoiminnan yksikkökulut c/ATK = Reittiliikenne liiketoiminta-alueena ja lomalennot liiketoimintayksikön toimintakulut (ilman johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä) / konsernin ATKt

TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

Tulos / osake:

Kauden voitto

Tilikauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Oma pääoma/osake:

Oma pääoma

Tilinpäätöspäivän osakeantioikaistu osakemäärä

Velkaantumisaste, %:

Korolliset nettovelat *100

Oma pääoma + vähemmistöosuus

Operatiivinen liikevoitto:

Liikevoitto ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä

Oma pääoma = emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Tilinpäätöstiedotteen luvut ovat tilintarkastamattomia.

Sijoitetun pääoman tuotto, %: (ROCE)

Tulos ennen veroja + korko- ja muut rahoituskulut *100

Taseen loppusumma - korottomat velat (keskiarvo)

Korolliset nettovelat:

Korolliset velat - korolliset varat - pörssiosakkeet

Omavaraisuusaste, %:

Oma pääoma + vähemmistöosuus *100

Taseen loppusumma - saadut ennakot

Oman pääoman tuotto, %: (ROE)

Tulos *100

Oma pääoma + vähemmistöosuus (keskiarvo)

KONSERNIN TULOSLASKELMA (Milj. euroa)

	2007	2006	Muutos	2007	2006	Muutos
	1.10.- 31.12.	1.10.- 31.12.	%	1.1.- 31.12.	1.1.- 31.12.	%
Liikevaihto	568,7	499,3	13,9	2 180,5	1 989,6	9,6
Valmistus omaan käyttöön	0,6	1,7	-64,7	3,0	3,7	-18,9
Liiketoiminnan muut tuotot	11,6	0,8	-	54,3	17,9	-
Liiketoiminnan tuotot	580,9	501,8	15,8	2 237,8	2 011,2	11,3
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	150,1	131,6	14,1	541,5	508,2	6,6
Polttoaineet	115,9	99,8	16,1	439,9	385,0	14,3
Lentokaluston leasemaksut	20,6	22,8	-9,6	81,2	90,8	-10,6
Muut vuokrat	15,3	22,4	-31,7	63,8	80,7	-20,9
Kaluston aineostot ja huolto	18,3	25,3	-27,7	76,7	100,6	-23,8
Liikennöimismaksut	42,9	38,9	10,3	177,0	161,9	9,3
Maaselvitys- ja cateringkulut	36,0	36,7	-1,9	154,3	139,4	10,7
Valmismatkatuotannon kulut	36,8	30,5	20,7	120,6	111,5	8,2
Myynti ja markkinointikulut	26,4	26,4	0,0	92,0	91,3	0,8
Poistot	25,6	29,5	-13,2	114,1	104,8	8,9
Muut kulut	62,2	63,7	-2,4	235,2	247,8	-5,1
Yhteensä	550,1	527,6	4,3	2 096,3	2 022,0	3,7
Liikevoitto, EBIT	30,8	-25,8	-	141,5	-10,8	-
Rahoitustuotot	9,0	3,4	164,7	17,2	11,0	56,4
Rahoituskulut	-4,6	-3,9	17,9	-19,9	-15,0	32,7
Osuus osakkuusyhtiöiden tuloksesta	0,0	0,0	-	0,1	0,1	-
Tulos ennen veroja	35,2	-26,3	-	138,9	-14,7	-
Välittömät verot	-8,2	6,0	-	-36,8	1,7	-
Tilikauden tulos	27,0	-20,3	-	102,1	-13,0	-
Emoyhtiön omistajille kuuluva osuus	26,9	-20,3		101,6	-13,6	
Vähemmistölle kuuluva osuus	0,1	0,0		0,5	0,6	
Emoyhtiön omistajille kuuluvasta voitosta laskettu osakekohtainen tulos						
Osakekohtainen tulos, euroa/osake (laimennettu ja laimentamaton)	0,27	-0,21		1,04	-0,14	

KONSERNIN TASE (Milj. euroa)

	31.12.2007	31.12.2006
VARAT		
Pitkäaikaiset varat		
Aineettomat hyödykkeet	46,6	47,5
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1 168,9	1 012,3
Osuudet osakkuusyhtiöissä	5,7	5,6
Muut rahoitusvarat	13,8	15,4
Laskennalliset verosaamiset	13,2	27,1
Yhteensä	1 248,2	1 107,9
Lyhytaikaiset varat		
Vaihto-omaisuus	36,1	38,5
Myyntisaamiset ja muut saamiset	287,3	211,8
Muut rahoitusvarat	518,6	268,6
Rahavarat	21,5	25,7
Yhteensä	863,5	544,6
Myytäväinä olevat pitkäaikaiset omaisuuserät	34,7	7,6
Varat yhteensä	2 146,4	1 660,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT		
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma		
Osakepääoma	75,4	75,4
Muu oma pääoma	909,9	524,5
Yhteensä	985,3	599,9
Vähemmistön osuus	1,7	1,6
Oma pääoma yhteensä	987,0	601,5
Pitkäaikaiset velat		
Laskennalliset verovelat	143,4	115,7
Rahoitusvelat	269,6	286,9
Eläkevelvoitteet	15,8	7,0
Yhteensä	428,8	409,6
Lyhytaikaiset velat		
Kauden verotettavaan tuloon perustuvat verovelat	12,1	3,0
Varaukset	0,0	10,0
Rahoitusvelat	54,5	56,6
Ostovelat ja muut velat	664,0	579,4
Yhteensä	730,6	649,0
Velat yhteensä	1 159,4	1 058,6
Oma pääoma ja velat yhteensä	2 146,4	1 660,1

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA (Milj. euroa)

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma									
	Osake- pää- oma	Osa- keanti	Yli- kurssi- rahas- to	Vara- rahasto	Suojaus- rahasto	Edellis- ten tilikau- sien voitto	Yhteensä	Vä- hem- mistö- osuus	Oma pää- oma yhteen- sä
Oma pääoma 1.1.2006	73,8	0,6	18,3	147,7	20,9	411,1	672,4	1,6	674,0
Osakkeiden merkintä optioilla	1,6	-0,6	4,4				5,4		5,4
Osakeperusteisten maksujen kustannus			-2,3			2,1	-0,2		-0,2
Muuntoerot						0,3	0,3		0,3
Vähemmistö-hankinnat						-0,6	-0,6	-0,2	-0,8
Osingonjako						-21,8	-21,8	-0,4	-22,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos					-42,0		-42,0		-42,0
Tilikauden voitto						-13,6	-13,6	0,6	-13,0
Oma pääoma yhteensä 31.12.2006	75,4	0,0	20,4	147,7	-21,1	377,5	599,9	1,6	601,5

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA (Milj. euroa)

Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma										
	Osake- pää- oma	Osake- anti	Ylikurs- si- rahas- to	Vara- rahasto	Suojaus- rahasto	Sijoite- tun vapaan oman pää- oman rahasto	Edellis- ten tilikau- sien voitto	Yhteensä	Vä- hem- mistö- osuus	Oma pää- oma yh- teensä
Oma pääoma 1.1.2007	75,4	0,0	20,4	147,7	-21,1	0,0	377,5	599,9	1,6	601,5
Muuntoerot						0,0	-0,1	-0,1		-0,1
Osingonjako						0,0	-8,9	-8,9	-0,4	-9,3
Osakeanti	0,0	0,0	0,0			244,9	0,0	244,9		244,9
Suojausinstrument- tien käyvän arvon muutos					47,9			47,9		47,9
Tilikauden voitto						0,0	101,6	101,6	0,5	102,1
Oma pääoma yhteensä 31.12.2007	75,4	0,0	20,4	147,7	26,8	244,9	470,1	985,3	1,7	987,0

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA (Milj. euroa)

	1.1.-31.12.2007	1.1.-31.12.2006
Liiketoiminnan rahavirrat		
Tilikauden voitto	102,1	-13,0
Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa 1)	112,3	100,2
Korkokulut ja muut rahoituskulut	19,9	15,0
Korkotuotot	-11,9	-9,1
Muut rahoitustuotot	-5,1	-1,8
Osinkotuotot	-0,2	-0,1
Verot	36,8	-1,7
Käyttöpääoman muutokset:		
Myynti- ja muiden saamisten muutos	2,4	10,2
Vaihto-omaisuuden muutos	2,4	6,7
Osto- ja muiden velkojen muutos	89,8	13,4
Maksetut korot	-14,6	-11,0
Maksetut rahoituskulut	-2,3	-3,4
Saadut korot	9,6	9,9
Saadut rahoitustuotot	0,5	1,6
Maksetut verot	-24,2	-21,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	317,5	95,8
Investointien rahavirrat		
Tytäryritysten hankinnat	-0,6	0,0
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-15,4	-12,6
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-346,2	-273,0
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos	-205,6	53,2
Aineellisten käyttöomaisuus-hyödykkeiden myynti	65,2	2,3
Saadut osingot	0,2	0,1
Pitkäaikaisten saamisten muutos	1,7	2,3
Investointien nettorahavirta	-500,7	-227,7
Rahoituksen rahavirrat		
Lainojen nostot ja muutokset	95,6	108,3
Lainojen takaisinmaksut	-115,0	-25,9
Osakeanti	244,9	0,0
Osakkeiden merkintä optiolla	0,0	5,4
Maksetut osingot	-8,9	-21,8
Rahoituksen nettorahavirta	216,6	66,0
Rahavirtojen muutos	33,4	-65,9
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	273,5	339,4
Rahavirtojen muutos	33,4	-65,9
Rahavarat tilikauden lopussa	306,9	273,5

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot	1.1.-31.12.2007	1.1.-31.12.2006
1) Liiketoimet, joihin ei sisälly maksutapahtumaa		
Poistot	114,1	104,8
Työsuhde-etuudet	6,8	-2,8
Rahoitusleasing	-4,9	-5,0
Muut oikaisut	-3,7	3,2
Yhteensä	112,3	100,2
Muut rahoitusvarat	518,6	268,6
Rahavarat	21,5	25,7
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	540,1	294,3
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät osakkeet	-3,0	-2,9
Yli 3 kuukauden päästä erääntyvät	-223,5	-17,9
Myytävissä olevien osakkeiden arvostus käypään arvoon	-6,7	0,0
Rahavirtalaskelman rahavarat yhteensä	306,9	273,5

KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTTEEN LISÄTIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu 9.2.2007 annetun arvopaperin liikkeellelaskijan säännöllisestä tiedonantovelvollisuudesta koskevan valtiovaraministeriön asetuksen mukaisesti.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Laadintaperiaatteet ovat yhtenevät konsernin tilinpäätöksessä 2007 noudatettavien kansainvälisten tilinpäätösstandardien kanssa.

Seuraavat konsernin kannalta olennaisiksi todetut uudet standardit, standardien muutokset ja tulkintojen soveltaminen on otettu käyttöön vuoden 2007 alusta:

- IFRS 7 Rahoitusinstrumentit; tilinpäätöksessä esitettävät tiedot ja täydentävät muutokset IAS 1, Tilinpäätöksen esittäminen - Tilinpäätöksessä esitettävät pääomatiedot. IFRS 7 edellyttää uusien liitetietojen esittämistä rahoitusinstrumenteista. Standardilla ei ole vaikutusta konsernin rahoitusinstrumenttien luokitteluun tai arvostamiseen.
- IFRIC 9 Kytettyjen johdannaisten uudelleenarviointi. Tulkinta vaatii arvioimaan sisältykö sopimukseen kytketty johdannainen, joka on erotettava pääsopimuksesta ja käsiteltävä johdannaisena.

Näillä uusilla käyttöön otetuilla standardeilla ja tulkinnoilla ei ole olennaista vaikutusta raportoituihin tuloslaskelmaan, taseeseen ja liitetietoihin.

Seuraavat tulkinnat ovat pakollisia vuonna 2007, mutta niillä ei ole merkitystä konsernin kannalta:

- IFRIC 7 Tilinpäätöksen oikaisemiseen perustuvan lähestymistavan soveltaminen IAS 29:n Taloudellinen raportointi hyperinflaatiomaissa mukaisesti.
- IFRIC 8 IFRS 2:n soveltamisala.

3. SEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

Liiketoimintasegmentit, Reittiliikenne, Lomaliikenne, Lentotoimintapalvelut ja Matkapalvelut, ovat konsernin ensisijainen raportointimuoto. Maantieteelliset segmentit, Suomi, Eurooppa, Aasia, Pohjois-Amerikka ja Muut, ovat konsernin toissijainen raportointimuoto. Liiketoimintasegmentit vastaavat vuosittain päätöksessään raportoituja segmenttejä.

ENSISIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- LIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT 1.1. – 31.12.2007

	Reittiliikenne	Lomaliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistama- tomat erät	Konserni
Milj. euroa							
Ulkoisen liikevaihto	1 578,3	403,6	121,0	77,6			2 180,5
Sisäinen liikevaihto	107,0	6,0	312,9	4,7	-430,6		0,0
Liikevaihto	1 685,3	409,6	433,9	82,3	-430,6	0,0	2 180,5
Liikevoitto	79,2	24,2	16,9	2,9		18,3	141,5
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,1	0,1
Rahoitustuotot						17,2	17,2
Rahoituskulut						-19,9	-19,9
Tuloverot						-36,8	-36,8
Vähemmistöosuus						-0,5	-0,5
Kauden tulos							101,6
Muut erät							
Investoinnit	284,6	0,2	37,5	1,5	0,0	2,5	326,3
Poistot	81,7	0,4	26,0	1,6	0,0	4,4	114,1

ENSISIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- LIKETOIMINTASEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT 1.1. – 31.12.2006

	Reittiliikenne	Lomaliikenne	Lentotoiminta- palvelut	Matkapalvelut	Konserni- eliminoinnit	Kohdistama- tomat erät	Konserni
Milj. euroa							
Ulkoisen liikevaihto	1 415,0	382,9	108,8	82,9			1 989,6
Sisäinen liikevaihto	107,1	3,9	298,7	4,5	-414,2		0,0
Liikevaihto	1 522,1	386,8	407,5	87,4	-414,2	0,0	1 989,6
Liikevoitto	28,6	18,4	-34,9	2,3		-25,2	-10,8
Osuus osakkuusyritysten tuloksista						0,1	0,1
Rahoitustuotot						11,0	11,0
Rahoituskulut						-15,0	-15,0
Tuloverot						1,7	1,7
Vähemmistöosuus						-0,6	-0,6
Kauden tulos							-13,6
Muut erät							
Investoinnit	216,3	0,7	32,3	1,4	0,0	1,5	252,2
Poistot	71,8	0,2	28,3	1,6	0,0	2,9	104,8

LIKEVAIHTO VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN

	2007	2006	Muutos	2007	2006	Muutos
	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Milj. euroa						
Reittiliikenne	427,5	375,1	14,0	1 685,3	1 522,1	10,7
Lomaliikenne	119,8	104,3	14,9	409,6	386,8	5,9
Lentotoimintapalvelut	113,4	106,2	6,8	433,9	407,5	6,5
Matkapalvelut	20,2	21,3	-5,2	82,3	87,4	-5,8
Konsernieliminoinnit	-112,2	-107,6	4,3	-430,6	-414,2	4,0
Yhteensä	568,7	499,3	13,9	2 180,5	1 989,6	9,6

LIKEVOITTO ILMAN MYYNTIVOITTOJA, JOHDANNAISTEN KÄYVÄN ARVON MUUTOKSIA JA KERTALUONTEISIA ERIÄ VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN

	2007	2006	Muutos	2007	2006	Muutos
	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Milj. euroa						
Reittiliikenne	20,0	-9,0	-322,2	76,2	28,6	166,4
Lomaliikenne	9,7	3,1	212,9	24,2	18,6	30,1
Lentotoimintapalvelut	3,0	-15,0	-120,0	10,3	-24,5	-142,0
Matkapalvelut	-0,9	0,2	-550,0	2,9	2,3	26,1
Kohdistamattomat erät	-7,4	-3,7	100,0	-17,0	-13,8	23,2
Yhteensä	24,4	-24,4	-200,0	96,6	11,2	762,5

HENKILÖSTÖ KESKIMÄÄRIN SEGMENTEITTÄIN

	2007	2006	Muutos
	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Reittiliikenne	4 151	4 114	0,9
Lomaliikenne	372	343	8,5
Lentotoimintapalvelut	3 674	3 771	-2,6
Matkapalvelut	1 129	1 145	-1,4
Muut toiminnot	154	225	-31,6
Yhteensä	9 480	9 598	-1,2

TOISSIJAINEN RAPORTOINTIMUOTO- MAANTIETEELLISET SEGMENTIT

Liikevaihto konsernin ulkopuolelle myyntikohteittain

	2007	2006	Muutos	2007	2006	Muutos
	1.10.-31.12.	1.10.-31.12.	%	1.1.-31.12.	1.1.-31.12.	%
Milj. euroa						
Suomi	111,2	112,3	-1,0	419,7	436,7	-3,9
Eurooppa	230,6	219,8	4,9	992,8	936,5	6,0
Aasia	185,9	134,9	37,8	626,3	482,0	29,9
Pohjois-Amerikka	13,7	13,6	0,7	63,2	66,4	-4,8
Muut	27,3	18,7	46,0	78,5	68,0	15,4
Yhteensä	568,7	499,3	13,9	2 180,5	1 989,6	9,6

4. YRITYSHANKINNAT JA MYYNIT

Konsernin tytäryhtiö Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab on hankkinut tammikuussa 2007 Oy Matkayhtymä AB:n koko osakekannan ja huhtikuussa 2007 Virosta Horizon Travel A/S:m osakekannasta 95 %. Yrityshankinnoilla ei ole olennaista vaikutusta konsernin lukuihin. Bruttoinvestoinnit osakkeisiin olivat 0,6 miljoonaa euroa.

Konsernin tytäryhtiö FlyNordicin osakekannan myynnistä on 30.6.2007 allekirjoitettu lopullinen kauppakirja Norwegian Air Shuttlen kanssa. Kauppa saatettiin päätökseen 30.7.2007. Kauppahinta maksettiin Norwegian Air Shuttle ASA:n uusina osakkeina ja optioina, joilla voidaan lunastaa lisäosakkeita yhtiöstä. Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab teki 23.10.2007 sopimuksen, jolla se osti osake-enemmistön kaikista kolmesta Calypso-yritysyhmään kuuluvasta venäläisestä yhtiöstä. Kauppa saatettiin päätökseen tammikuussa 2008.

Northport Oy solmi 2.11.2007 Menzies Aviation Plc:n kanssa sopimuksen Northport Oy:n maapalvelutoimintojen myymisestä Ruotsissa ja Norjassa.

5. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Vuoden 2007 toisen neljänneksen aikana konsernin tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy nosti uuden pitkäaikaisen lainan Nordealta rahoittaakseen meneillään olevaa konsernin lentokaluston investointiohjelmaa. Vakuudellinen tasalyhenteinen laina nostettiin 10 vuodeksi, sen pääoma oli nostohetkellä 49,5 miljoonaa euroa ja vakuutena on kolme E170-konetta. Joulukuussa maksettiin Finnairin eläkesäätiön 28,0 milj. euron laina pois. Loppuosa kirjanpidossa esitetyistä lainojen nostoista liittyy vanhoihin vakuudellisiin lainoihin, joiden poikkeuksellisesta sopimusrakenteesta johtuen nettolyhennys kirjataan bruttona sekä nostoksi että lyhennykseksi.

6. OMAN PÄÄOMAN EHTOISTEN ARVOPAREIDEN LIIKKELELASKU

Viimeisellä vuosineljänneksellä Finnair järjesti osakeannin, jossa yhdeksällä osakkeella sai merkitä neljä uutta osaketta. Merkintähinta oli 6,30 euroa osakkeelta. Osakeannissa kerätyt varat nostivat omaa pääomaa 244,9 miljoonaa euroa. Oman pääoman muutoksen määrässä on huomioitu kulut ja niihin liittyvä laskennallinen vero.

7. VASTUUSITOUKSET JA JOHDANNAISSOPIMUKSET (Milj. euroa)

	31.12.2007	31.12.2006
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	263,1	236,9
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	633,9	536,3
Yhteensä	897,0	773,2
Lentokaluston leasemaksuvastuut	324,8	389,8
Muut vastuut	177,7	180,8
Yhteensä	1 399,5	1 343,8

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2007 olivat 1.311,1 miljoonaa euroa (31.12.2006 458,7 miljoonaa euroa)

Johdannaiset	31.12.2007		31.12.2006	
	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)	Nimellisarvo (Milj. euroa)	Käypäarvo (Milj. euroa)
Korkojohdannaiset				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset				
Suojauslaskennassa olevat erät:	26,9	-13,6	42,5	-15,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:	15,4	-10,1	22,1	-10,7
Yhteensä	42,3	-23,7	64,7	-25,9
Koronvaihtosopimukset				
Suojauslaskennassa olevat erät:	0,0	0,0	0,0	0,0
Suojauslaskennassa ulkopuoliset erät:	20,0	0,9	20,0	1,0
Yhteensä	20,0	0,9	20,0	1,0
Osakejohdannaiset				
Optiot				
Osto-optiot, osake	16,1	8,4	0,0	0,0

8. LENTOLIIKENNESUORITTEET 1.1.-31.12.2007

	Koko- liikenne	Eurooppa	Pohjois- Amerikka	Aasia	Kotimaa	Reitti- liikenne yhteensä	Loma- liikenne	Rahti- liikenne
Matkustajat (1000)	8 653	4 486	140	1 131	1 701	7 458	1 195	
Muutos % ed.v.	-1,6	-0,3	-2,1	27,1	-15,6	-1,2	-3,7	
Rahti ja posti (1000 kg)	98 684	22 393	7 401	59 165	3 335	92 294	459	98 684
Muutos % ed.v.	5,2	-3,7	-9,0	24,5	-13,5	11,5	23,2	5,2
Tarjotut hkm (milj.)	26 878	8 641	1 102	10 292	1 479	21 514	5 365	
Muutos % ed.v.	12,7	10,9	-3,2	31,8	-15,8	16,3	0,3	
Myydyt hkm (milj.)	20 304	5 855	923	8 018	894	15 689	4 615	
Muutos % ed.v.	13,3	11,3	-2,1	32,6	-10,4	18,5	-1,4	
Matkustajakäyttöaste %	75,5	67,8	83,8	77,9	60,5	72,9	86,0	
Muutos %-yks. ed.v.	0,4	0,3	0,9	0,5	3,6	1,3	-1,4	
Tarjotut tnkm (milj.)	4 074							1 019
Muutos % ed.v.	13,1							30,0
Myydyt tnkm (milj.)	2 365							547
Muutos % ed.v.	12,6							9,8
Kokonaiskäyttöaste %	58,0							53,7 *
Muutos %-yks. ed.v.	-0,2							-9,9

* Laskentaperusteena on käytetty keskimääräistä operatiivista kuljetuskapasiteettia.

9. TILIKAUDEN JÄLKEISIÄ TAPAHTUMIA

Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab teki 23.10.2007 sopimuksen, jolla se osti osake-enemmistön kaikista kolmesta Calypso-yritysyhmään kuuluvasta venäläisestä yhtiöstä. Kauppa saatettiin päätökseen tammikuussa 2008.

Uuden catering rakennuksen, jonka omistaa Finnairin eläkesäätiö, käyttöönotto tapahtuu helmikuussa 2008. Koska kyseessä on pitkäaikainen sopimus se tullaan käsittelemään IFRS:n mukaisesti rahoitusleasing sopimuksena.