

Förväntad resultatförbättring

Sammanfattning av nyckeltalen för det andra kvartalet

- Omsättningen ökade med 8,8 procent till 538,1 milj. euro
- Passagerartrafiken växte med 13,9 % jämfört med föregående år, kabinfaktorn steg med 0,9 procentenheter till 74,6 procent
- Enhetsintäkterna från flygtrafiken minskade med 0,5 %, enhetskostnaderna sjönk med 3,8 %
- Rörelsevinsten blev 37,1 milj. euro (5,5 milj.)
- Det operativa resultatet det vill säga rörelsevinsten utan realisationsvinster och förändringar i verkligt värde på derivat utgjorde 27,2 milj. euro (18,2 milj.)
- Resultatet före skatt uppgick till 34,4 milj. euro (3,3 milj.)
- Nettoskuldssättningsgraden per 30.6.2007 uppgick till 21,7 % (-3,8 %) och skuldssättningsgraden justerad för leasingåtaganden till 114,6 procent (92,6).
- Likvida medel i balansräkningen uppgick i slutet av rapportperioden till 249,9 milj. euro (366,1 milj.)
- Soliditeten utgjorde 36,1 % (38,5 %)
- Eget kapital per aktie var 7,27 euro (7,33)
- Resultatet per aktie uppgick till 0,29 euro (0,01)
- Avkastningen på sysselsatt kapital var 5,0 % (4,1 %)

Jämförelsetalen avser andra kvartalet 2006.

VD Jukka Hienonens kommentar till delårsresultatet

Den halvårsrapport som vi publicerar i dag visar att vi är på väg i rätt riktning. Enhetskostnaderna sjunkit avsevärt tack vare effektiviseringsåtgärder och lönsamheten har förbättrats inom ett flertal enheter. Detta skulle inte ha varit möjligt utan målmedvetna insatser inom olika delar av koncernen. Förnyelsen av flygplansflottan förutsätter ändå ytterligare förbättring av resultatnivån och den operativa verksamheten.

Våra nya destinationer i Asien och Europa har haft en god efterfrågan och omläggningen av vårt flygprogram på långdistanslinjerna har visat sig lyckad. Dagliga förbindelser till de flesta destinationer i Asien har gjort verksamheten effektivare, skapat en ännu bättre produkt och möjliggjort nya företagsavtal i Finland och utlandet. Nästa sommar kommer vi att öppna en linje till Seoul med fem turer per vecka.

Den snabba tillväxten i trafiken på Asien har ställt passagerar- och bagagekapaciteten vid Helsingfors-Vanda flygplats på hårda prov. Utbyggnaden av terminalen för Asientrafiken skall vara klar i början av 2009 och det kommer att förbättra läget.

Livlig sommartrafik och utökade säkerhetsåtgärder har lett till oerhörda belastningstoppar i bagagehanteringen på de större flygplatserna i Europa. Problemen påverkade också Finnairs möjligheter att betjäna sina kunder.

Finnairs organisation och verksamhet har genomgått en radikal omstrukturering. Det tar självfallet tid att ställa om sig till nya förhållanden. Vi har å andra sidan en bra plattform att bygga en framgångssaga på under kommande år. Finnair har en flexibel kompetens som håller hög klass.

Vi skall tydligare fokusera på vår kärnkompetens, som är reguljärtrafik och semestertrafik. Detta i förening med en fortsatt utveckling av strukturer och verksamhet kommer att ge oss bästa möjliga förutsättningar för en framgångsrik tillväxt. De nya rutterna sätter under den närmaste framtiden press på prisnivån.

Sparprogrammet fortsätter med tonvikt på slutet av året och den fulla effekten syns nästa år. Vi är fortfarande övertygade om att resultatet för hela året kommer att överstiga 70 miljoner euro.

Marknaden och allmän översikt

Tillväxten i efterfrågan för de europeiska linjenätbolagen planade ut under första hälften av året. Finnair har däremot haft en fortsatt stark försäljning inom praktiskt taget alla trafikslag. Trafiken på Asien är den främsta motorn i verksamheten, men även den övriga Europatrafiken visar en stabil tillväxt. Detta beror i hög grad på att flygen till Asien skapar ett efterfrågetillskott på linjerna inom Europa.

De europeiska linjenätbolagens trafik ökade med fem procent i genomsnitt. Finnairs efterfrågan för reguljärtrafiken steg med över 20 procent, vilket är en absolut toppnotering inom branschen. De europeiska flygbolagen har ökat sitt utbud på linjerna till Sydamerika. Flygtrafiken på Asien har däremot växt med mindre än två procent i genomsnitt. Finnairs trafik på Asien ökade med mer än 30 procent under det första halvåret.

Priset på flygbränsle var på en fortsatt hög nivå och steg till och med något under första hälften av 2007. Som en följd av rationaliseringar kunde Finnair få ned enhetskostnaderna inom flygverksamheten med drygt tre procent under januari – juni. Samtidigt låg enhetsintäkterna kvar på samma nivå som året innan. Detta resulterade i en förbättrad lönsamhet under det andra kvartalet jämfört med motsvarande period året innan.

Lönsamhetsförbättringen avspeglas framför allt inom Reguljärtrafik. Omsättningen ökade med tio procent, vilket ledde till att det operativa resultatet ökade med närmare 30 procent.

Det sparprogram på 80 miljoner euro som inleddes under 2006 beräknas ge kostnadsminskningar på över 40 miljoner euro under innevarande år. Merparten av inbesparingarna uppkommer under det andra halvåret. I maj aviserade vi att 670

tjänster kommer att läggas ner. En stor del av nedläggningarna kommer att ske före slutet av sommaren.

Finnairs dotterbolag Northport som erbjuder markservice går med förlust och vi har sedan slutet av 2006 undersökt olika ägar- och partnerskapslösningar i avsikt att förbättra verksamhetens kvalitet och lönsamhet. En del av verksamheten har sålts till det finländska bolaget RTG. Den nya ledningen för Northport fortsätter att genomföra övriga rationaliseringar.

Den kraftigt expanderande trafiken på Asien bjuder på utmaningar när det gäller servicen till passagerare som reser via Helsingfors-Vanda flygplats och för hanteringen av bagage. Finavia har börjat bygga ut terminalen och omorganisera bagagehanteringssystemet. För att vi skall kunna garantera en punktlig trafik har vi i samarbete med flygledningen utvecklat ett jämnare ankomstschema under flygtäta tider och gått in för temporära lösningar.

I mars 2007 offentliggjorde vi ett program för att modernisera långdistansflottan. Programmet löpte enligt plan under det andra kvartalet. Två nya plan av typen Airbus A340 sattes in på långdistanslinjerna och två nya Embraer 190-plan började flyga inom Europatrafiken. Den nuvarande plantypen Boeing MD-11 kommer att ersättas med bredbukiga plan av typen Airbus A330/340 före slutet av 2010.

I slutet av juni sålde Finnair det svenska dotterbolaget FlyNordic till det norska långprisbolaget Norwegian Air Shuttle. Genom transaktionen ökade Finnairs aktieinnehav i Norwegian till drygt fem procent. I avtalet ingår optioner som gör det möjligt för Finnair att öka sin ägarandel till cirka tio procent. Parterna avtalade också om att bedriva ett brett nordiskt samarbete.

Ekonomiskt resultat 1.4–30.6.2007

Omsättningen ökade under det andra kvartalet med 8,8 procent till 538,1 milj. euro. Koncernens operativa rörelseresultat det vill säga rörelsevinst utan realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat steg till 27,2 milj. euro (eller 18,2 milj. euro rensat för omstruktureringkostnader). Den justerade vinstmarginalen var 5,1 procent (3,7).

Resultatet före skatt uppgick till 34,4 milj. euro (3,3 milj. euro).

I resultatet ingår realisationsvinster på 5,0 miljoner euro (1,9 milj. euro) för sålda anläggningstillgångar, främst från försäljning av tre flygplan av typen ATR 72 som drivs med propellerturbiner. En resultatförbättrande post på 4,9 miljoner euro till följd av förändringar i verkligt värde på derivat fördes till resultatet för det andra kvartalet utan kassaflödeseffekt.

Finnairkoncernens utbud av passagerartrafik ökade under april – juni med 15,3 procent. Efterfrågan växte under samma period med 13,9 procent, inom Asientrafiken med hela 25,8 procent. Kabinfaktorn steg från föregående år med 0,9 procentenheter till 74,6 procent. Finnair fraktade 23,5 milj. kilo gods, vilket ungefär var i nivå med

andra kvartalet föregående år. Godsmängderna har ökat i trafiken på Asien, men har minskat på andra linjer i motsvarande grad.

Koncernens intäkter per personkilometer låg i stort sett kvar på samma nivå som året innan, -0,3 %. Intäkterna per passagerare växte med 9,8 procent. Intäkterna per tonkilometer inom godstrafiken sjönk med 9,0 procent till följd av överkapacitet på den nordeuropeiska fraktmarknaden, vilket medfört prispress. Det vägda medeltalet av intäkterna från passagerar- och frakttrafiken minskade med 0,5 procent.

De operativa kostnaderna i euro växte med 3,1 procent under perioden. Enhetskostnaderna inom flygtjänster minskade med 3,8 procent. Bränslekostnaderna steg totalt med 14,9 procent under det andra kvartalet, men bara med 1,3 procent per offererad tonkilometer. Rensat för bränslekostnader sjönk enhetskostnaderna med 5,3 procent.

Resultatet per aktie för kvartalet blev 0,29 euro (0,01). Affärsområde Reguljärtrafik och Finnair Teknik förbättrade sina resultat, vilket i hög grad bidrog till resultatförbättringen inom koncernen.

Vid en jämförelse bör noteras att resultatet för det andra kvartalet 2006 belastades med drygt 15 miljoner euro i kostnader av engångskaraktär som hänförde sig till omstruktureringsprogrammet. I jämförelsen mellan 2006 och 2007 har avsättning för omstrukturering eliminerats.

Ekonomiskt resultat 1.1–30.6.2007

Omsättningen under januari – juni steg med 9,4 procent till 1 066,6 milj. euro. Koncernens operativa rörelseresultat utan realisationsvinster från sålda anläggningstillgångar och förändringar i verkligt värde på derivat steg till 33,0 milj. euro (13,1 milj. euro). Den justerade vinstmarginalen var 3,1 procent (1,3). Resultatet före skatt uppgick till 47,8 milj. euro (-1,9 milj. euro).

En resultatförbättrande post på 10,9 miljoner euro till följd av förändringar i verkligt värde på derivat fördes till resultatet för det första halvåret utan kassaflödeseffekt.

Finnairkoncernens utbud av passagerartrafik ökade under januari – juni med 12,3 procent. Efterfrågan växte under samma period med 12,6 procent, inom Asientrafiken med hela 30,5 procent. Kabinfaktorn uppgick till 75,2 procent, vilket var i nivå med året innan. Den transporterade godsmängden ökade med 0,6 procent till 45,2 milj. kilo och låg därmed på ungefär samma nivå som året innan.

Koncernens totala enhetsintäkter från passagerartrafiken per personkilometer steg med 0,9 procent. Intäkterna per passagerare växte med 9,7 procent. Enhetsintäkterna från frakttrafiken räknat i tonkilometer minskade med 7,2 procent till följd av stark priskonkurrens och en förändrad trafikstruktur. Det vägda medeltalet av enhetsintäkterna från passagerar- och frakttrafiken ökade med 0,6 procent.

De operativa kostnaderna i euro växte med 4,6 procent under perioden. Enhetskostnaderna inom flygtjänster sjönk med 2,9 procent. Bränslekostnaderna steg totalt med 15,2 procent under januari – juni, men bara med 2,5 procent per offererad tonkilometer. Rensat för bränslekostnader minskade enhetskostnaderna med 4,5 procent.

Resultatet per aktie för perioden januari – juni uppgick till 0,40 euro (-0,04).

Investeringar, finansiering och riskhantering

Investeringarna under januari – juni uppgick till 244,6 miljoner euro (119,0 milj. euro) och omfattade bland annat två Airbus-plan med bred flygplanskropp av modellen A340 samt tre plan av typen Embraer 190. Investeringarna inklusive förskottsbetalningar medförde en kassaflödeseffekt på -195,7 miljoner euro. Investeringsprogrammet för nya flygplan under åren 2007–09 utgör drygt 300 miljoner euro per år.

De likvida finansiella tillgångarna i balansräkningen uppgick till 249,9 milj. euro den sista juni. Koncernen disponerar dessutom över beviljade outnyttjade krediter på sammanlagt 250 miljoner euro.

Nettokassaflödet från den löpande verksamheten var 114,0 milj. euro jämfört med 23,6 milj. euro året innan. Skuldsättningsgraden ökade under det första halvåret från 7,1 procent till 21,7 procent och nettoskuldsättningsgraden justerad för leasingåtaganden från 112,8 procent till 114,6 procent. Soliditeten minskade med 1,1 procentenheter under första hälften av året och uppgick till 36,1 procent. Olika alternativ för finansiering av investeringsprogrammet och förstärkning av kapitalstrukturen utreds.

Leasingavtalen för de sju plan av typen Boeing 757 som är i drift inom semestertrafiken omförhandlades till bättre villkor, vilket innebär lägre kostnader för leasade plan.

Under det andra kvartalet ingicks ett avtal om försäljning och återleasing av ett Embraer 190-plan. Leasingavtalet har karaktären av Japanese Operating Lease-arrangemang, som innehåller rätt till återköp när leasingperioden löper ut om cirka tio år.

I överensstämmelse med den policy för finansiell riskhantering som Finnairs styrelse antagit har bolaget säkrat sina inköp av flygbränsle för reguljärtrafiken till 66 procent för de närmaste sex månaderna och därefter för följande 24 månader enligt en fallande skala.

Finnair justerade sin säkringspolicy i slutet av 2006 på så sätt att säkringshorisonten för flygbränsle utsträcktes från två till tre år. Finnair Semesterflyg har prissäkrat över 60 procent av bränsleförbrukningen för avtalat trafikprogram under innevarande sommarsäsong och kommande vintersäsong.

Som prissäkringsinstrument för bränslet används huvudsakligen derivat som är knutna till priset på flygbränsle. Finnair använder även andra oljederivat på grund av den längre säkringshorisonten och skillnader i effektivitet på derivatmarknaden.

I överensstämmelse med IFRS-reglerna redovisas förändring i verkligt värde på derivat som kommer att förfalla under en räkenskapsperiod bland övriga kostnader i Finnairs resultaträkning. Enligt IFRS-principerna gäller det en orealiserad värderingsvinst utan kassaflödeseffekt. Förändringen i verkligt värde på derivat var 4,9 miljoner euro under årets andra kvartal och 10,9 miljoner euro under januari – juni.

Den försvagade amerikanska dollarn gentemot euron hade en positiv effekt på drygt fyra miljoner euro på Finnairs operativa resultat under det första halvåret, inklusive valutasäkringar. I slutet av juni var 66 procent av den dollardominerade valutakorgen säkrad för 12 månader framåt.

Aktier och aktiekapital

Bolagets marknadsvärde uppgick den 31 juni 2007 till 1 167,1 (1 071,8) miljoner euro och sista betalkursen var 13,15 euro. Den högsta kurs som noterades för aktien i Finnair Abp på Helsingforsbörsen under januari – juni var 14,35 (15,00) euro, den lägsta noteringen var 12,02 (10,01) euro och medelkursen var 13,09 (12,61) euro. Antal omsatta aktier på Helsingforsbörsen under det första halvåret uppgick till 10,1 (23,0) miljoner stycken med ett värde på 131,8 (290,3) miljoner euro. Finska staten innehade 55,78 (56,13) procent av aktierna i bolaget i slutet av rapportperioden. Andelen utländska och förvaltarregistrerade aktieinnehav utgjorde 31,16 (34,07) procent.

I början av räkenskapsperioden innehade bolaget 151 903 stycken egna aktier som förvärvats under tidigare år. Ordinarie bolagsstämma den 22 mars 2007 gav styrelsen bemyndigande att i ett år framåt förvärva högst 3 500 000 egna aktier och att överlåta högst 3 651 903 egna aktier. Antalet aktier som omfattas av bemyndigandet utgör mindre än fem procent av bolagets aktiekapital. Inga aktier återköptes under första hälften av 2007 och bolaget innehade 151 903 stycken egna aktier den 30 juni 2007, vilket motsvarar 0,17 procent av aktierna.

Förvaltning

Kristina Inkiläinen tillträdde som verkställande direktör för Finnair Catering Oy och direktör för cateringverksamheten den 30 april 2007. Hon efterträdde Anssi Komulainen som utsetts till personaldirektör. Kristina Inkiläinen kommer närmast från Select Service Partner Finland Oy där hon varit verkställande direktör.

Kristiina Asplund utnämndes till verkställande direktör för Finnair Catering Oy:s dotterbolag Finncatering Oy från den 1 april 2007.

Tero Vauraste lämnade sin befattning som verkställande direktör för markservicebolaget Northport Oy den sista maj 2007. Till hans efterträdare utsågs

Jukka Hämäläinen, som senast varit verkställande direktör för Servisair Oy. Han tillträder posten den 13 augusti 2007.

Taru Keronen har utnämnts till verkställande direktör för Resebyrå Ab Area från och med den 1 oktober 2007. Keronen kommer från Eckerö Line där hon varit verkställande direktör. Nuvarande VD Juhani Suomela kommer att arbeta som senior adviser fram till slutet av 2007 då han går i pension.

Personal

Medelantalet anställda i Finnairkoncernen uppgick till 9 531 under det första halvåret, en minskning med 1,8 procent jämfört med året innan. Reguljärtrafik hade 4 180 anställda och Semestertrafik 373. Det sammanlagda antalet anställda inom teknik, catering och markservice var 3 696. Resetjänster hade 1 134 anställda. Personalen inom den övriga verksamheten uppgick till 148.

Personalkostnaderna steg med 3,1 procent under januari – juni. De nominella lönerna ökade med 2,4 procent och pensionspremierna med 7,8 procent. Personalkostnaderna minskade med 2,8 procent under april – juni jämfört med det andra kvartalet året innan. Under det andra kvartalet 2006 redovisades cirka tio miljoner euro i omstruktureringskostnader bland personalkostnader. De jämförbara personalkostnaderna per offererad tonkilometer sjönk med 3,4 procent under det andra kvartalet.

Beslut har fattats om kriterierna för utbetalning av incitamentbonus för 2007. Resultatbonus till personalfonden beräknas utifrån en kombination av den operativa vinstmarginalen (3-7 procent) och avkastning på kapitalet (8-14 procent). Kriterierna för beräkning av aktierelaterade bonusar till nyckelpersoner är resultatet per aktie (0,70-1,20 euro per aktie) och avkastning på kapitalet (8-14 procent). Dessutom tillämpas ett prestationsbaserat incitamentsystem som omfattar hela personalen.

Finnair har gällande kollektivavtal med sex fackorganisationer som löper till den 30 september 2007. Kollektivavtalet med piloterna gäller till slutet av april 2008. Företaget slöt ett rationaliseringsavtal med pilotfacket SLL i mars som skall ge ökad produktivitet och betydande kostnadsbesparingar. Ett liknande avtal hade tidigare träffats med kabinpersonalen.

Förändringar i flygflottan

Finnair Aircraft Finance Oy som ingår i affärsområde Reguljärtrafik administrerar Finnairkoncernens flotta. Koncernen hade en flotta på totalt 72 flygplan i trafik den 30 juni 2007. Medelåldern på flottan var 7,6 år. De flygplan som trafikerar inom Europa har en medelålder på fyra år. Finnair förfogar över den modernaste flygflottan inom Europatrafiken. Detta ger både kostnadsbesparingar och ekoeffektivitet.

De nuvarande Boeing MD-11:orna på långdistanslinjerna kommer fram till 2010 att ersättas med plantyperna Airbus A330 och A340 som har bred flygkropp. Finnair tog

emot de två första av totalt fyra beställda nya Airbus A340:or i maj respektive juni. Det två återstående A340-planen levereras under nästa år. Sedan tidigare fanns det ett plan i A340-flottan. Det köptes 2006.

Finnair har lagt in beställningar på sex bredbukiga plan i Airbus A330/A340-familjen för leverans 2009 och 2010 samt gjort ytterligare fyra orderreservationer. De slutliga valen av plantyp fastställs senare. Orderprogrammet gör det möjligt för Finnair att utöka sin långdistansflotta från nuvarande tio flygplan till att omfatta 11–15 plan före slutet av 2010.

Mellan 2014 och 2016 kommer Finnair även att köpa in plan av typen A350XWB som är baserad på en ny teknologi. Vi har 11 fasta order och fyra orderreservationer på denna plantyp.

De sju Boeingplan av typen MD-11 som Finnair flyger med i dag kommer att tas ur trafik mellan 2008 och 2010 när leasingavtalen löper ut. Finnair sålde dessutom två av sina MD-11:or till Aeroflot Cargo i juni. Överlåtelse till den nya ägaren sker hösten 2008 och våren 2009.

Köpeskillingen för dessa MD-11plan överstiger deras bokförda värde och därför har vissa ändringar gjorts i avskrivningsplanen. Inga avskrivningar kommer att göras under den återstående ekonomiska livslängden. Det betyder att inga nämnvärda realisationsvinster på anläggningstillgångar uppkommer i slutet av räkenskapsåret. Den ändrade avskrivningsplanen innebär att avskrivningarna på MD-11:or kommer att vara 0,7 miljoner euro lägre per månad fram till dess att planen tagits ur trafik. Avskrivningarna på MD-11-planen minskade med cirka 1,4 miljoner euro under det andra kvartalet.

Efter att MD-11 utrangerats kommer Finnairs flotta av reguljärflygplan enbart att bestå av moderna Airbus A320:or och A340:or samt Embraer-plan av versionerna 170 och 190.

Lagda beställningar påskyndar moderniseringen av flygplansflottan. En homogen flotta bidrar till ett effektivare utnyttjande av besättningarna och rationellare underhåll. De nya planen har en lägre bränsleförbrukning som medför besparingar och reducerar utsläpp. Uppdateringen av flottan skapar goda förutsättningar att sänka de operativa kostnaderna och förbättra lönsamheten. Det totala värdet på bekräftade flygplansorder uppgår totalt till cirka två miljarder euro.

Upphandlingsprogrammet för plan av typen Embraer fortsätter. Det startade hösten 2005. Till dags dato har beställningar lagts på totalt 20 Embraer-plan. Tio av dessa är av modellen 170 med plats för 76 passagerare, resten är 190:or som har 100 säten. Alla tio stycken Embraer 170 och fyra exemplar av version 190 har hittills levererats till Finnair. Ytterligare två Embraer 190:or kommer att levereras under innevarande år och återstående fyra plan under 2008 och 2009 i en takt av två per år.

Det har varit tekniska problem med driftsättningen av Embraer-planen som minskat avgångsregulariteten. Detta har lett till förseningar och inställda flygturer. Embraer och Finnair har tillsammans arbetat med att åtgärda problemen med hjälp av ett

gemensamt program. En del av de problem som orsakar felen har redan kunnat avhjälpas och de övriga kommer att lösas under den närmaste framtiden. Den tekniska avgångssäkerheten hos Embraer-planen ligger på samma nivå som hos andra nya plantyper.

Sex av de sju Boeing 757-plan som ingår i Semestertrafiks flotta har utrustats med så kallade winglets eller vingfenor. Det sista exemplaret kommer att förses med winglets under hösten. Vingfenorna förbättrar planens aerodynamik, vilket innebär minskad bränsleförbrukning och lägre utsläpp. Förbrukningen av bränsle beräknas sjunka med cirka fyra procent.

Fyra av de sju propellerdrivna flygplan av typen ATR 72 som det estniska dotterbolaget Aero Airlines AS haft i trafik såldes i juni och juli. För tre av de sålda planen uppkom en realisationsvinst på totalt 4,5 miljoner euro under det andra kvartalet. Försäljningen av det fjärde planet gav en realisationsvinst på en dryg miljon euro som kommer att redovisas under det tredje kvartalet.

Aero kommer att fortsätta flyga med sina tre ATR 72-plan främst från Helsingfors till Tallinn, Tammerfors och Åbo.

Utvecklingen inom affärsområdena

Affärsområdena utgör Finnairkoncernens primära indelningsgrund för bokslutsrapportering i segment. Rapporterade segment är affärsområdena Reguljärtrafik, Semestertrafik, Flygtjänster och Resetjänster.

Reguljärtrafik

Affärsområdet ansvarar för reguljär passagerartrafik och flygfrakter, servicekoncept och operativ flygtrafik samt verksamhet som rör upphandling och finansiering av flygplan. Reguljärtrafik hyr ut besättningar och plan till affärsområde Semestertrafik. I affärsområde Reguljärtrafik ingår följande enheter och bolag: Finnair Reguljärtrafik, Aero Airlines, Finnair Cargo Oy, Finnair Aircraft Finance Oy samt FlyNordic fram till slutet av det andra kvartalet.

Affärsområdets omsättning under april – juni steg med 10,6 procent till 434,0 milj. euro. Det operativa resultatet förbättrades med 27,6 procent och uppgick till 27,7 milj. euro (21,7 milj. euro).

Utbud och efterfrågan inom Reguljärtrafik räknat i personkilometer ökade med 19,9 procent under det andra kvartalet. Detta betydde att kabinfaktorn höll sig på föregående års nivå, 73,3 procent. Den ökade trafiken på Asien bidrog till den starka utbudstillväxten, liksom nya slankare säten på Europafloattan. Dessutom jämnades kapaciteten ut genom att Reguljärtrafik och Semestertrafik bytte plan av typerna Boeing 757 och Airbus A320 sinsemellan. Under april – juni reste 2,1 miljoner passagerare i reguljärtrafik. Totalt fyra miljoner passagerare flög med reguljärflyg under det första halvåret.

Enhetsintäkterna från den reguljära passagerartrafiken sjönk med 3,1 procent under april – juni jämfört med året innan. Nedgången beror på att enhetsintäkterna inom Europatrafiken minskade och att långdistanslinjerna hade en relativt sett högre tillväxt. Både enhetsintäkterna och -kostnaderna per personkilometer är lägre inom långdistanstrafiken än på de kortare Europa- och inrikeslinjerna.

Finnair har ökat sin marknadsandel med flera procentenheter inom internationell reguljärtrafik. När det gäller utresor från Finland har Finnair en marknadsandel på drygt 57 procent.

Ankomstpunktligheten i flygfrakttrafiken sjönk med 4,7 procentenheter till 80,8 procent (85,5 %) under januari – juni. Den främsta orsaken till att förseningar uppstått är att flygterminalen på Helsingfors-Vanda flygplats inte riktigt klarar att hantera de ökade passagerar- och bagagevolymerna i trafiken mellan Europa och Asien under den tid som terminalen håller på att byggas ut. Utbyggnaden blir klar 2009.

Finnair sålde det svenska dotterbolaget FlyNordic till norska Norwegian Air Shuttle. Transaktionen genomfördes som ett aktiebyte, vilket innebar att Finnairs innehav i Norwegian Air Shuttle ökade till drygt fem procent. Finnair fick dessutom optioner på att förvärva ytterligare aktier i bolaget, vilket innebär att ägarandelen kan öka till cirka tio procent före slutet av 2008. FlyNordic förbättrade lönsamheten avsevärt jämfört med föregående och redovisade vinstresultat för det andra kvartalet.

Finnair och Norwegian Air Shuttle har också avtalat om att fördjupa sitt samarbete. Norwegian Air Shuttles skandinaviska flygprogram kommer att integreras med Finnairs expanderande linjenät till och från Asien. Det betyder att till exempel den ökande asiatiska efterfrågan på rundresor i de nordiska länderna och Centraleuropa kan tillgodoses bättre.

Den totala transporterade fraktvolymen inom reguljärtrafiken räknat i tonkilometer växte med 3,5 procent. Finnair har minskat på inhyrd fraktkapacitet i trafiken på Nordamerika. Fraktvolymen på linjerna till Asien ökade med 19,0 procent jämfört med året innan.

I juni fattades beslut om att försäljning och terminalfunktioner inom fraktverksamheten (Cargo) skulle avskiljas och bilda separata dotterbolag till Finnair Abp. Cirka 300 anställda går över till Finnair Cargo Terminal Operations Oy, medan ett hundratal personer blir kvar i Finnair Cargo Oy. Antero Lahtinen fortsätter som verkställande direktör för båda bolagen. Avsikten är också att under de närmaste åren utöka kapaciteten för Finnairs fraktterminal som ligger på området kring Helsingfors-Vanda flygplats.

Enhetsintäkterna från den reguljära frakttrafiken sjönk med 9,1 procent under det andra kvartalet. Orsaken var prisfall på den nordiska marknaden till följd av överkapacitet. Positivt är att det råder en stark efterfrågan på den indiska marknaden, där Finnair fördubblat sitt utbud genom att öka antalet flygturer från tre till tolv per vecka.

Semestertrafik

Affärsområdet består av Finnairs enhet för semesterflyg och paketresebolaget Aurinkomatkat, som är störst inom branschen i Finland med en marknadsandel på över 37 procent. Även Finnair Semestertrafik är en stark marknadsledare inom flygresor till semestermål. Kundbasen består av ledande researrangörer och företagskunder i Finland.

Finnair Semestertrafik hade knappt 283 500 passagerare under april – juni. Intäkterna per passagerarkilometer sjönk med 7,4 procent jämfört med året innan. Utbudet inskränktes med 4,0 procent, vilket gjorde att kabinfaktorn för Semesterflyg minskade med 3,0 procentenheter till 81,2 procent jämfört med föregående år. Inskränkningen av utbudet berodde främst på att installationen av så kallade winglets eller vingfenor på Boeing 757-flottan skedde under perioden april – juni. Vingfenorna ger stora besparingar i bränslekostnaderna.

Utbudet inom Aurinkomatkat var sju procent lägre under det andra kvartalet jämfört med året innan. Kabinfaktorn ökade däremot med 1,3 procentenheter till 98,2 procent. Försäljningsstarten för vinterresor i slutet av april blev en sällan skådad succé. Turismen till Thailand visar en fortsatt stark tillväxt.

I slutet av 2006 tecknade Aurinkomatkat ett avtal om förvärv av Oü Horizon Travel, som är den näst största researrangören i Estland. Affären genomfördes i början av april 2007. Bolaget konsolideras dock redan från och med den 1 januari 2007 i Aurinkomatkat-koncernens resultat. Förvärvet ökar Aurinkomatkats utbud av resor med drygt fem procent.

Affärsområdets omsättning under det andra kvartalet uppgick till 83,1 milj. euro (82,4 milj. euro). Den operativa rörelsevinsten utgjorde 1,1 milj. euro, vilket var i nivå med året innan.

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

Flygtjänster

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

Flygtjänster ökade sin omsättning under april – juni med 2,4 procent till 99,8 miljoner euro (97,5 milj. euro). Det operativa rörelseresultatet steg med 2,6 miljoner euro och var positivt med 1,3 milj. euro (-1,3 milj. euro).

I början av 2006 startade Finnair Teknik ett konkurrensförbättrande projekt där man analyserar intäkt- och kostnadsstrukturen inom hela organisationen. Syftet är att öka verksamhetens lönsamhet genom specialisering samt utveckling av processer och verksamhetsmodeller. Samtidigt har man avyttrat verksamheter som inte är

affärsekonomiskt motiverade. Tack vare genomförda effektiviseringsåtgärder visade Finnair Teknik ett operativt vinstresultat för januari – juni, även om resultatet för det andra kvartalet låg på minus.

Finnair Teknik har fått nya order från uppdragsgivare utanför koncernen, vilket kommer att ge en ökad extern omsättning mot slutet av året. Flygplansverkstaden hade en högre beläggning och lönsamheten förbättrades. Trots detta går enheten fortfarande med förlust.

Antalet arbetstillfällen inom Finnair Teknik kommer att minska med cirka 300 före slutet av året. Personalminskningarna kommer att ske genom pensionslösningar, utläggning av tjänster samt uppsägningar på det sätt som avtalats. En stor del av anställningsförhållandena upphör sommaren 2007.

Alla enheter inom markservicebolaget Northport Oy visade förlust för perioden april – juni. Northport expanderade sin verksamhet till flygplatsen Oslo Gardemoen i oktober 2006. Lönsamhetsutvecklingen inom bolaget har inte motsvarat förväntningarna.

Möjligheterna att omorganisera verksamheten inom Northport Oy och dess dotterbolag utreds som ett led i Finnairkoncernens omstrukturering och lönsamhetsförbättring. Olika alternativa ägar- och partnermodeller undersöks både när det gäller hela bolaget och dess olika delar. Den nya ledningen för Northport fortsätter att genomföra rationaliseringar.

I mars träffades avtal om att markservicen på flygplatser utanför Finland läggs ut på entreprenad till RTG-bolagen. Samtidigt sammanslogs enheterna för ankomstservice inom Northport och SAS Ground Handling på Helsingfors-Vanda flygplats och verksamheten såldes i sin helhet till RTG-bolagen.

Cateringverksamheten är lönsam. Produktionsprocesserna har rationaliserats och dessutom har trafiktillväxten bidragit till en ökad efterfrågan på Caterings produkter. Förutom basverksamheten har även en större förhandsförsäljning till långdistansflyg gett merintäkter, liksom en ökad försäljning på Europalinjerna. Därtill har man breddat sortimentet för specialmat som en resenär kan förhandsbeställa.

Finnair Catering får nya verksamhetslokaler på Helsingfors-Vanda flygplats i början av 2008. Dotterbolaget Finncatering flyttade in i nya lokaler för ett år sedan.

Resetjänster

Affärsområdet består av koncernens resebyråer i Finland och utlandet – Finlands Resebyrå, dess baltiska dotterbolag Estravel och Resebyrå Area – samt Amadeus Finland Ab som säljer bokningssystem till resebranschen.

Affärsområdets omsättning under det andra kvartalet sjönk med 3 procent till 22,4 milj. euro (23,1 milj. euro). Nedgången berodde på att Finlands Resebyrås egen produktion av paketresor minskade. Försäljningen över Internet fördubblades jämfört med föregående år. Möjligheten att själv skräddarsy sina fritidsresor på Internet har tagits väl emot bland kunderna. Under 2006 genomfördes interna omstruktureringar

inom Area och Finlands Resebyrå och deras kontor som ligger på flera olika orter slogs ihop till ett distributionsnät. Åtgärderna har börjat ge utdelning i form av förbättrat resultat. Rörelsevinsten inom Resetjänster stärktes under det andra kvartalet med över 30% och uppgick till 1,2 milj. euro (0,9 milj. euro).

Tjänster och produkter för flygtrafik

Finnair inriktar sig på trafiken mellan Europa och Asien och kan samtidigt erbjuda ett brett utbud av flygförbindelser från Finnair ut i världen. Närmare hälften av intäkterna från de reguljära flyglinjerna har anknytning till trafiken på Asien. Finnair flyger totalt 59 turer i veckan till tio destinationer i Asien utan mellanlandningar.

Finnairs linjenät till Asien lades om under våren 2007 och nu har vi nonstopflyg till alla resmål där. Från och med sommaren 2007 har vi dagliga flygturer till Bangkok, New Delhi, Hongkong, Osaka, Peking och Shanghai. Dessutom flyger vi till kinesiska Kanton samt Tokyo och Nagoya i Japan.

I juni 2007 öppnade Finnair en ny destination i Indien genom att börja flyga till Mumbai fem gånger per vecka. Vi kommer att inleda nonstopflygningar till den sydkoreanska huvudstaden Söul i juni 2008. Antalet veckoturer blir fem.

Dagliga eller så gott som dagliga förbindelser till resmål i Asien är en konkurrenskraftig produkt för affärsresenärer. Produktförbättringen väntas också öka de genomsnittliga intäkterna.

Helsingfors har ett idealiskt läge på vägen mellan flyglinjer till Asien och Europa, vilket Finnairs linjenät kan dra nytta av. Finnair kan erbjuda anslutningsflyg till Asien från 50 resmål i Europa och 15 inrikesdestinationer. Samtidigt har vi ett stort utbud av direktflyg från Finland till övriga Europa.

Ökande passagerarströmmar mellan Europa och Asien har även skapat förutsättningar att öppna nya flyglinjer inom Europa. Också finländska kunder gynnas i hög grad av att flygnätet i Europa blir mer heltäckande. De kan dra fördel av Finnairs koncept "morgon och kväll" på flygresor inom Europa.

Fem nya Europadestinationer har lagts till linjenätet under året. De skall möta både den lokala efterfrågan och behoven inom Asientrafiken. De nya destinationerna är Bukarest, Gdansk, Lissabon, Ljubljana och Nürnberg. Dessutom startade vi nonstopflygningar till Madrid och Manchester utan mellanlandningar i Stockholm. Omläggningarna medför också att vi börjar flyga till alla destinationer i Europa utan mellanlandningar.

De kortaste flygförbindelserna ger också ökad ekoeffektivitet i resandet. Genom att flyga den rakaste vägen med Finnair från Europa till Asien behöver man inte ta vägen via Centraleuropa, vilket skulle innebära förlängd restid och högre bränsleförbrukning.

Finavia håller på att bygga ut Helsingfors-Vanda flygplats så att den skall kunna tillgodose behoven inom den växande trafiken på Asien. De nuvarande flaskhalsarna

understryker vikten av snabb utbyggnad och modernisering av terminalen. Ett gott samarbete mellan alla parter minskar olägenheterna för passagerarna fram till dess.

Japan Airlines, ungerska Malev och Royal Jordanian Airlines gick med i **oneworld** i början av april. Därmed slutförde alliansen den hittills största utvidgningen i sin historia.

I juli ansökte American Airlines, Finnair samt tre andra europeiska flygbolag som är medlemmar i **oneworld** nämligen Iberia, Malev och Royal Jordanian om konkurrensrättslig immunitet, antitrust immunity eller ATI, hos amerikanska trafikministeriet DOT.

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

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

Semesterflyg inom Finnair transporterar passagerare för tio researrangörer till 66 semestermål i 33 olika länder. Dessutom kan kunderna gå in på Internet och köpa enbart platsbiljett på någon av de tiotals linjer som Semesterflyg trafikerar. Den ökade turismen till Asien avspeglas också i Semesterflygs verksamhet. Semesterflyg kommer att ha 12 veckoturer till Asien under nästa vintersäsong och dagliga flyg till Thailand. Thailandska Krabi är ett nytt resmål för säsongen.

Semesterflygs egen flotta består av sju Boeing 757:or. Dessutom hyr man kapacitet på Airbus-plan från Reguljärtrafik. I början av 2007 lanserade Semesterflyg vissa avgiftsbelagda extratjänster som kan bokas via Internet, till exempel flerrättersmåltider och incheckning av specialbagage. Utbudet av extratjänster kommer att utökas ytterligare under det andra halvåret.

Nya säten med en slankare konstruktion har installerats på Airbusplanen A320 och A321 som främst 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 dessa stolar har antalet säten ökat med 15 på alla 16 flygplan. Samtidigt har planens vikt minskat med 1 200 kilo per styck, vilket ger bättre bränsleekonomi.

Risker och osäkerhetsfaktorer under den närmaste framtiden

Bränslekostnaderna står för omkring en femtedel av koncernens totala kostnader och är en av de största osäkerhetsfaktorerna i fråga om kostnader. En säkringsnivå på över 60 procent under det andra halvåret dämpar svängningar i resultatet på kort sikt.

Sex av de sju kollektivavtal som koncernen tecknat med olika fackorganisationer löper ut den sista september 2007. Avtalet med piloterna gäller till den sista april 2008.

Finnair har börjat flyga till nya destinationer i Asien och ökat utbudet på redan existerande linjer. Nya destinationer och större utbud på befintliga linjer kan medföra minskad kabinfaktor och lägre medelpriser på kort sikt.

Den kraftigt ökade konkurrensen i norra Europa skapar prispress i godstrafiken mellan Europa och Asien.

Utsikter

Finnairs strategi för trafiken mellan Europa och Asien bygger på vår styrka som ett linjenätbolag och på Helsingfors geografiska läge. Den valda strategin gör att vi sprider affärsriskerna, eftersom Finnairs Europatrafik omfattar både lokalflyg och anslutningsflyg. Finnair bedriver dessutom passagerar- och godstrafik på ett flertal marknader av olika typ i Asien.

När det gäller godstrafiken räknar vi med en fortsatt stark ökning av efterfrågan. Både trafiken på Asien och i Europa visar tillväxtsiffror. Trafiken på Asien väntas öka med över 30 procent under innevarande år och Europatrafiken med 15-20 procent.

Oavsett ett högre utbud har kabinfaktorn legat på en fortsatt hög nivå. Detta beror dels på en växande efterfrågan, dels på ett flexibelt utnyttjande av flygplansflottan. Vi kan alltid sätta in ett plan som bäst motsvarar efterfrågan på en viss linje.

Man förutspår en fortsatt hård priskonkurrens. Å andra sidan har priset på bränsle och kostnaderna för säkerhet länge fortsatt att stiga. Det finns därför ett tryck att höja priserna inom hela branschen. På kort sikt förväntas medelpriset sjunka en aning på grund av nya rutter och strukturella förändringar i trafiken.

Finnair har kollektivavtal med sju olika fackorganisationer och sex av avtalen löper ut den sista september 2007. Vi har utvecklat och fortsätter att utveckla anställningsvillkoren tillsammans med respektive personalgrupper så att vi kan möta behoven inom den fortsatt växande långdistanstrafiken. Vi har dessutom uppnått betydande kostnadsbesparingar för den flygande personalen i sin helhet genom att utveckla skiftsystemet.

Finnair fortsätter arbetet att skapa en effektivare verksamhet inom hela koncernen enligt det sparprogram på 80 miljoner euro som inleddes 2006. Över hälften av besparingarna uppnås under detta år och under 2008 får sparprogrammet full effekt. Resultatprognosen för 2007 är oförändrad, vilket betyder att det operativa resultatet väntas överstiga 70 miljoner euro.

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/sijoittaja>

FINNAIR-KONCERNENS DELÅRSRAPPORT 1.1.2007 – 30.6.2007

NYCKELTAL (milj. euro)

	2007	2006	För- ändring	2007	2006	För- ändring	2006
	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.- 30.6.	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Omsättning	538,1	494,6	8,8	1 066,6	974,9	9,4	1 989,6
Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR *	74,0	68,2	8,5	128,8	109,1	18,1	206,8
Leasingkostnader för flygplan	19,1	23,2	-17,7	40,8	45,8	-10,9	90,8
Rörelseresultat, EBIT*	27,2	18,2	49,5	33,0	13,1	-	11,2
Förändringar i verkligt värde på derivat	4,9	0,6	-	10,9	0,5	-	-8,8
Realisationsvinst av anläggningstillgångar	5,0	1,9	-	6,9	1,9	-	2,0
Rörelseresultat, EBIT	37,1	5,5	-	50,8	0,3	-	-10,8
Periodens resultat (andel som är hänförlig till moderbolaget)	25,8	0,4	-	35,1	-3,6	-	-13,6

Rörelseresultat, EBIT % av omsättningen*	5,1	3,7	-	3,1	1,3	-	0,6
EBITDAR % av omsättningen*	13,8	13,8	-	12,1	11,2	7,9	10,4
Flygverksamhetens enhetsintäkter eurocent/RTK	77,2	77,5	-0,5	74,9	74,5	0,6	74,0
Flygverksamhetens enhetskostnader eurocent/ATK	45,5	47,3	-3,8	45,2	46,6	-2,9	46,0
Resultat/aktie € före utspädning	0,29	0,01	-	0,40	-0,04	-	-0,16
Resultat/aktie € efter utspädning	0,29	0,01	-	0,40	-0,04	-	-0,16
Eget kapital/aktie €	7,27	7,33	-0,8	7,27	7,33	-0,8	6,77
Bruttoinvesteringar milj. €	192,3	70,3	-	244,6	119,0	-	252,2
Bruttoinvesteringar i % av omsättningen	35,7	14,2	-	22,9	12,2	-	12,7
Soliditet, %				36,1	38,5	-	37,2
Skuldsättningsgrad, % (gearing)				21,7	-3,8	-	7,1
Justerad skuldsättningsgrad, %				114,6	92,6	-	112,8
Rullande 12 mån. avkastning på sysselsatt kapital, % (ROCE)				5,0	4,1	-	-0,1
Rullande 12 mån. avkastning på eget kapital, % (ROE)				3,8	3,0	-	-2,0

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

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

FORMLER FÖR NYCKELTAL

Resultat/aktie,

Periodens resultat

Emissionsjusterat antal aktier i genomsnitt under perioden

Eget kapital/aktie:

Eget kapital

Emissionsjusterat antal aktier vid periodens slut

Skuldsättningsgrad, %:

Räntebärande nettoskulder * 100

Eget kapital + minoritetsandel

Operativ rörelsevinst:

Rörelsevinst utan reavinster förändringar i verkligt värde på derivat och omstruktureringskostnader.

Eget kapital = som är hänförlig till moderbolagets aktieägare

Avkastning på sysselsatt kapital, %: (ROCE)

Resultat före skatter + räntekostnader och övriga finansiella kostnader * 100

Balansomslutning – räntefria skulder (i genomsnitt)

Räntebärande skulder:

Räntebärande skulder - räntebärande tillgångar - börsnoterade aktier

Soliditet i %:

Eget kapital + minoritetsandel * 100

Balansomslutning - erhållna förskott

Avkastning på eget kapital i %: (ROE)

Resultat före extraordinära poster – skatter*100

Eget kapital + minoritetsandel (i genomsnitt)

Uppgifterna i denna delårsrapport har inte granskats av bolagets revisorer.

RESULTATRÄKNING (milj. euro)

	2007	2006	För- ändring	2007	2006	För- ändring	2006
	1.4.- 30.6.	1.4.- 30.6.	%	1.1.- 30.6.	1.1.- 30.6.	%	1.1.- 31.12.
Omsättning	538,1	494,6	8,8	1 066,6	974,9	9,4	1 989,6
Tillverkning för eget bruk	0,5	0,3	66,7	1,3	0,4	225,0	3,7
Övriga rörelseintäkter	10,7	7,3	46,6	16,6	13,0	27,7	17,9
Rörelseintäkter	549,3	502,2	9,4	1 084,5	988,3	9,7	2 011,2
Rörelsekostnader							
Personalkostnader	127,2	130,8	-2,8	262,3	254,4	3,1	508,2
Bränsle	104,3	90,8	14,9	207,5	180,1	15,2	385,0
Leasingkostnader för flygplan	19,1	23,2	-17,7	40,8	45,8	-10,9	90,8
Övriga hyror	15,3	19,2	-20,3	32,5	40,0	-18,8	80,7
Materialinköp och service av flygplan	19,2	23,1	-16,9	41,4	48,9	-15,3	100,6
Luftfartsavgifter	44,4	40,4	9,9	88,1	79,1	11,4	161,9
Markservice och catering	42,7	35,0	22,0	79,2	68,2	16,1	139,4
Produktion av paketresor	23,0	22,9	0,4	58,8	57,1	3,0	111,5
Försäljning och marknadsföring	27,1	24,8	9,3	46,5	41,7	11,5	91,3
Avskrivningar	27,7	26,8	3,4	55,0	50,2	9,6	104,8
Övriga kostnader	62,2	59,7	4,2	121,6	122,5	-0,7	247,8
Totalt	512,2	496,7	3,1	1 033,7	988,0	4,6	2 022,0
Rörelseresultat EBIT	37,1	5,5	-	50,8	0,3	-	-10,8
Finansiella intäkter	2,6	2,0	30,0	6,2	4,7	31,9	11,0
Finansiella kostnader	-5,4	-4,3	25,6	-9,3	-7,0	32,9	-15,0
Resultatandel i intressebolag	0,1	0,1	-	0,1	0,1	-	0,1
Resultat före skatter	34,4	3,3	-	47,8	-1,9	-	-14,7
Direkta skatter	-8,4	-2,4	-	-12,5	-1,0	-	1,7
Räkenskapsperiodens resultat	26,0	0,9	-	35,3	-2,9	-	-13,0

Andel som är hänförlig till moderbolagets aktieägare	25,8	0,4		35,1	-3,6		-13,6
Andel som är hänförlig till minoriteten	0,2	0,5		0,2	0,7		0,6
Resultat per aktie räknat på resultat som är hänförligt till moderbolagets ägare							
Resultat per aktie före utspädning, euro/aktie	0,29	0,01		0,40	-0,04		-0,16
Resultat per aktie efter utspädning, euro/aktie	0,29	0,01		0,40	-0,04		-0,16

BALANSRÄKNING (milj. euro)

	30.6.2007	30.6.2006	31.12.2006
TILLGÅNGAR			
Långfristiga tillgångar			
Immateriella tillgångar	48,5	50,5	47,5
Materiella anläggningstillgångar	1 165,6	933,9	1 012,3
Andelar i intresseföretag	5,6	2,9	5,6
Övriga finansiella tillgångar	15,0	16,2	15,4
Uppskjutna skattefordringar	17,7	26,5	27,1
Totalt	1 252,4	1 030,0	1 107,9
Kortfristiga tillgångar			
Omsättningstillgångar	40,4	40,3	38,5
Kundfordringar och övriga fordringar	264,0	274,9	211,8
Övriga finansiella tillgångar	225,7	324,4	268,6
Likvida medel	21,2	41,7	25,7
Totalt	551,3	681,3	544,6
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	26,2	0,0	7,6
Tillgångar totalt	1 829,9	1 711,3	1 660,1
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Andel som är hänförlig till moderbolagets ägare			
Aktiekapital	75,4	75,0	75,4
Övrigt eget kapital	569,0	565,6	524,5
Totalt	644,4	640,6	599,9
Minoritetsandel	1,4	1,9	1,6
Eget kapital totalt	645,8	642,5	601,5
Långfristiga skulder			
Uppskjutna skatteskulder	117,5	124,1	115,7
Finansiella skulder	317,7	299,7	286,9
Pensionsåtaganden	6,8	7,6	7,0
Totalt	442,0	431,4	409,6
Kortfristiga skulder			
Skatteskulder baserade på periodens beskattningsbara inkomst	12,0	8,3	3,0
Avsättningar	9,5	0,0	10,0
Finansiella skulder	78,3	58,1	56,6
Leverantörsskulder och övriga kortfristiga skulder	615,6	571,0	579,4
Totalt	715,4	637,4	649,0
Skulder knutna till långfristiga tillgångar som innehas för försäljning	26,7	0,0	0,0
Skulder totalt	1 184,1	1 068,8	1 058,6
Eget kapital och skulder totalt	1 829,9	1 711,3	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	Säkrings- reserv	Balanserad 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	1,2	-0,6	2,4				3,0		3,0
Kostnad för aktierelaterade ersättningar			-2,3			2,1	-0,2		-0,2
Omräkningsdifferenser						-0,1	-0,1		-0,1
Dividendutdelning						-21,8	-21,8	-0,4	-22,2
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument					-9,1		-9,1		-9,1
Räkenskapsperiodens vinst						-3,6	-3,6	0,7	-2,9
Eget kapital totalt 30.6.2006	75,0	0,0	18,4	147,7	11,8	387,7	640,6	1,9	642,5

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	Säkrings- reserv	Balanserad vinst	Totalt	Minori- tets- andel	Eget kapital totalt
Eget kapital 1.1.2007	75,4	0,0	20,4	147,7	-21,1	377,5	599,9	1,6	601,5
Omräkningsdifferenser						-0,3	-0,3		-0,3
Dividendutdelning						-8,9	-8,9	-0,4	-9,3
Teckning av aktier med optioner	0,0	0,0	0,0				0,0		0,0
Förändring i verkligt värde på säkringsinstrument					18,6		18,6		18,6
Räkenskapsperiodens vinst						35,1	35,1	0,2	35,3
Eget kapital totalt 30.6.2007	75,4	0,0	20,4	147,7	-2,5	403,4	644,4	1,4	645,8

KASSAFLÖDESANALYS (milj. euro)

	1.1.–30.6. 2007	1.1.–30.6. 2006	1.1.–31.12. 2006
Kassaflöde från löpande verksamhet			
Räkenskapsperiodens vinst	35,3	-2,9	-13,0
Justeringar av periodens vinst 1)	49,3	42,4	100,2
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	9,2	7,0	15,0
Ränteintäkter	-5,6	-4,7	-9,1
Övriga finansiella intäkter	-0,5	0,0	-1,8
Dividendintäkter	0,0	0,0	-0,1
Skatter	12,5	1,0	-1,7
Förändringar i rörelsekapital:			
Förändring i kundfordringar och övriga fordringar	-67,7	-40,7	10,2
Förändring i omsättningstillgångar	-1,9	4,9	6,7
Förändring i leverantörsskulder och övriga skulder	97,9	36,3	13,4
Betalda räntor	-6,3	-4,1	-11,0
Betalda finansiella kostnader	-3,9	-2,3	-3,4
Erhållna räntor	4,7	4,4	9,9
Erhållna finansiella intäkter	1,2	0,0	1,6
Betalda skatter	-10,2	-17,7	-21,1
Nettokassaflöde från löpande verksamhet	114,0	23,6	95,8
Kassaflöde från investeringar			
Förvärv av dotterbolag	-0,6	0,0	0,0
Investeringar i immateriella tillgångar	-7,2	-10,8	-12,6
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-206,9	-136,5	-273,0
Nettoförändring i kortfristiga investeringar	8,8	31,1	53,2
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	9,7	2,1	2,3
Erhållna dividender	0,0	0,0	0,1
Förändring i långfristiga fordringar	0,5	1,5	2,3
Nettokassaflöde från investeringar	-195,7	-112,6	-227,7
Kassaflöde från finansiering			
Ökning av långfristiga skulder	68,0	103,2	108,3
Minskning av långfristiga skulder	-13,0	-12,9	-25,9
Förvärv av egna aktier	0,0	3,0	5,4
Betalda dividender	-8,9	-21,8	-21,8
Nettokassaflöde från finansiering	46,1	71,5	66,0
Förändringar i kassaflöden	-35,6	-17,5	-65,9
Förändringar i likvida medel			
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	273,5	339,4	339,4
Förändringar i likvida medel	-35,6	-17,5	-65,9
Likvida medel vid räkenskapsperiodens slut	237,9	321,9	273,5

	1.1.–30.6.2007	1.1.–30.6.2006	1.1.–31.12.2006
Noter till kassaflödesanalysen, koncernen			
1) Justeringar av periodens vinst			
Avskrivningar	55,0	50,2	104,8
Anställningsförmåner	-3,2	-5,3	-2,8
Finansiell leasing	-2,4	-2,4	-5,0
Övriga justeringar	-0,1	-0,1	3,2
Totalt	49,3	42,4	100,2
Övriga finansiella tillgångar	225,7	324,4	268,6
Likvida medel (inkl. likvida medel på 3,0 milj. euro i långfristiga tillgångar som innehas för försäljning)	24,2	41,7	25,7
Kortfristiga likvida medel i balansräkningen	249,9	366,1	294,3
Aktier som innehas för försäljning	-2,9	-4,2	-2,9
Tillgångar som förfaller efter 3 månader	-9,1	-40,0	-17,9
Totala likvida medel i kassaflödesanalysen	237,9	321,9	273,5

KONCERNENS DELÅRSRAPPORT, NOTER

1. UTGÅNGSPUNKT

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

2. REDOVISNINGSPRINCIPER

De tillämpade redovisningsprinciperna är de samma som använts i koncernboksutet 2006 med undantag av nedan angivna förändringar.

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.
- IFRIC 10, Delårsrapportering och bedömning av nedskrivningsbehov. IFRIC 10 förbjuder återföring av en nedskrivning av goodwill som redovisats under en tidigare delårsperiod.

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

Följande tolkningar är obligatoriska för räkenskapsår som börjar 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. KRITISKA REDOVISNINGSMÄSSIGA VÄRDERINGAR

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

De väsentliga bedömningar som ledningen gjort om koncernens redovisningsprinciper och större osäkerhetsfaktorer vid upprättande av denna delårsrapport är de samma som genomfördes inför årsredovisningen 2006.

4. INFORMATION PER SEGMENT

Segmentrapporteringen inom koncernen är organiserad så att affärsområdena utgör primära redovisningssegment i årsboksutet. 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. – 30.6.2007

	Reguljärtrafik	Semestertrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncernelimineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	769,5	196,9	59,5	40,7			1 066,6
Intern omsättning	55,7	2,8	151,1	2,4	-212,0		0,0
Omsättning	825,2	199,7	210,6	43,1	-212,0	0,0	1 066,6
Rörelsevinst	33,3	6,7	5,5	2,5		2,8	50,8
Resultatandel i intresseföretag						0,1	0,1
Finansiella intäkter						6,2	6,2
Finansiella kostnader						-9,3	-9,3
Inkomstskatter						-12,5	-12,5
Minoritetsandel						-0,2	-0,2
Periodens resultat							35,1
Övriga poster							
Investeringar	228,7	0,9	13,1	0,7	0,0	1,2	244,6
Avskrivningar	40,3	0,2	13,0	0,7	0,0	0,8	55,0

PRIMÄR SEGMENTRAPPORTERING – AFFÄRSOMRÅDEN 1.1. – 30.6.2006

	Reguljärtrafik	Semestertrafik	Flygtjänster	Resetjänster	Koncernelimineringar	Icke fördelade poster	Koncernen
Milj. euro							
Extern omsättning	689,8	190,0	51,8	43,3			974,9
Intern omsättning	55,3	1,8	147,9	2,4	-207,4		0,0
Omsättning	745,1	191,8	199,7	45,7	-207,4	0,0	974,9
Rörelsevinst	18,1	7,2	-15,4	1,2		-10,8	0,3
Resultatandel i intresseföretag						0,1	0,1
Finansiella intäkter						4,7	4,7
Finansiella kostnader						-7,0	-7,0
Inkomstskatter						-1,0	-1,0
Minoritetsandel						-0,7	-0,7
Periodens resultat							-3,6
Övriga poster							
Investeringar	101,8	0,4	15,3	0,5	0,0	1,0	119,0
Avskrivningar	34,6	0,1	13,2	0,7	0,0	1,6	50,2

OMSÄTTNING PER KVARTAL

	2007	2006	Förändring	2007	2006	Förändring	2006
	1.4.–30.6.	1.4.–30.6.	%	1.1.–30.6.	1.1.–30.6.	%	1.1.–31.12.
Milj. euro							
Reguljärtrafik	434,0	392,3	10,6	825,2	745,1	10,8	1 522,1
Semestertrafik	83,1	82,4	0,8	199,7	191,8	4,1	386,8
Flygtjänster	99,8	97,5	2,4	210,6	199,7	5,5	407,5
Resetjänster	22,4	23,1	-3,0	43,1	45,7	-5,7	87,4
Koncernelimineringar	-101,2	-100,7	0,5	-212,0	-207,4	2,2	-414,2
Totalt	538,1	494,6	8,8	1 066,6	974,9	9,4	1 989,6

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

	2007	2006	Förändring	2007	2006	Förändring	2006
	1.4.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro							
Reguljärtrafik	27,7	21,7	27,6	27,4	17,3	58,4	28,6
Semestertrafik	1,1	1,1	0,0	6,7	7,3	-8,2	18,6
Flygtjänster	1,3	-1,3	-200,0	4,6	-4,9	-193,9	-24,5
Resetjänster	1,2	0,9	33,3	2,5	1,2	108,3	2,3
Icke fördelade poster	-4,1	-4,2	-2,4	-8,2	-7,8	5,1	-13,8
Totalt	27,2	18,2	49,5	33,0	13,1	151,9	11,2

MEDELANTAL ANSTÄLLDA PER KVARTAL

	2007	2006	Förändring
	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%
Reguljärtrafik	4 180	4 139	1,0
Semestertrafik	373	333	12,0
Flygtjänster	3 696	3 836	-3,6
Resetjänster	1 134	1 165	-2,7
Övrig verksamhet	148	234	-36,8
Totalt	9 531	9 707	-1,8

SEKUNDÄR SEGMENTRAPPORTERING – GEOGRAFISKA OMRÅDEN

KONCERNEXTERN OMSÄTTNING PER OMRÅDE

	2007	2006	Förändring	2007	2006	Förändring	2006
	1.4.-30.6.	1.4.-30.6.	%	1.1.-30.6.	1.1.-30.6.	%	1.1.-31.12.
Milj. euro							
Finland	101,3	104,5	-3,1	209,5	222,7	-5,9	436,7
Europa	282,5	256,9	10,0	515,4	471,7	9,3	936,5
Asien	127,5	104,6	21,9	275,5	209,9	31,3	482,0
Nordamerika	16,9	17,1	-1,2	28,2	29,5	-4,4	66,4
Övriga	9,9	11,5	-13,9	38,0	41,1	-7,5	68,0
Totalt	538,1	494,6	8,8	1 066,6	974,9	9,4	1 989,6

5. HANTERING AV FINANSIELLA RISKER

Inga nämnvärda förändringar skedde i koncernens riskhanteringspolicy under redovisningsperioden. Mål och principer för riskhanteringen är de samma som angavs i noterna till årsredovisningen 2006.

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

6. 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 påverkan på beloppen i koncernens delårsrapport. Bruttoinvesteringarna i aktier uppgick till 0,6 miljoner euro.

Försäljningen av aktierna i koncernens dotterbolag FlyNordic genomfördes den 30 juni 2007. Köpare är Norwegian Air Shuttle. Affären är villkorad av de norska konkurrensmyndigheternas godkännande. De tillgångar som ingår i försäljningen av bolaget har upptagits i delårsrapportens balansräkning bland långfristiga tillgångar som innehas för försäljning, medan skulderna redovisas som skulder som hänför sig till långfristiga tillgångar som innehas för försäljning.

7. INKOMSTSKATT

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

8. DIVIDENDUTDELNING PER AKTIE

Bolagsstämman beslutade den 22 mars 2007 att en dividend på 0,10 euro per aktie skall delas ut. Dividendutdelningen uppgår totalt till 8,9 miljoner euro enligt antalet registrerade aktier per den 27 mars 2007. Dividenderna betalades ut den 3 april 2007.

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

	30.6.2007	30.6.2006	31.12.2006
Bokföringsvärde i början av räkenskapsperioden	1 067,4	889,0	889,0
Investeringar i anläggningstillgångar	244,0	119,0	252,2
Förändring i förskott	-29,9	28,3	33,4
Minskningar	-9,7	-1,7	-2,4
Avskrivningar	-55,0	-50,2	-104,8
Bokföringsvärde i slutet av räkenskapsperioden	1 216,8	984,4	1 067,4

Andelen tillgångar som innehades för försäljning i början av räkenskapsperioden	7,6	0,0	0,0
Andelen tillgångar som innehades för försäljning i slutet av räkenskapsperioden	2,7	0,0	7,6

10. 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 investeringsprogram för nya flygplan som pågår inom koncernen. Säkerhet har ställts för lånet, som löper med rak amortering på tio år. Lånets kapitalbelopp uppgår till 49,5 miljoner euro och säkerheten består av tre plan av typen E170. Resten av de lån som redovisas i bokföringen utgör gamla lån, som tagits upp mot säkerhet. De har en avvikande avtalsstruktur och av den anledningen bokförs en nettoamortering både som ett upptaget lån och som en amortering på lånet till bruttobeloppet.

11. ANSVARSFÖRBINDELSER (milj. euro)

	30.6.2007	30.6.2006	31.12.2006
Ansvarsförbindelser			
Ställda panter och säkerheter för egna skulder	232,0	244,1	236,9
Borgensförbindelser för koncernbolag	673,1	430,6	536,3
Totalt	905,1	674,7	773,2

12. ÅTAGANDEN (milj. euro)

	30.6.2007	30.6.2006	31.12.2006
Leasingåtaganden för flygplansflottan	362,0	425,8	389,8

13. INSIDERINFORMATION

Insiderinformation ges i Finnairs årsredovisning för 2006. Inga väsentliga förändringar har skett efter bokslutstillfället.

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

14. TRAFIKINFORMATION 1.1.–30.6.2007

	Trafiken	Europa	Nord-	Asien	Finland	Reguljär- trafik	Semes- ter- trafik	Frakt
	totalt		Amerika			totalt		
Passagerarantal (1000)	4 549	2 443	63	503	968	3 977	572	
Förändring/året innan, %	2,3	9,0	-6,4	24,4	-14,1	3,6	-5,9	
Frakt och post (1000 kg)	45 200	10 402	3 286	25 587	1 734	41 009	224	45 200
Förändring/året innan, %	0,6	-14,2	-13,9	19,3	-12,8	4,2	18,4	0,6
Offererade passagerarkilometer (milj.)	13 059	4 493	517	4 542	839	10 391	2 668	
Förändring/året innan, %	12,3	15,3	-4,3	32,6	-16,7	17,2	-3,4	
Betalda passagerarkilometer (milj.)	9 824	3 049	416	3 509	511	7 485	2 339	
Förändring/året innan, %	12,6	18,5	-6,5	30,5	-10,1	19,3	-4,7	
Kabinfaktor %	75,2	67,9	80,4	77,3	60,9	72,0	87,7	
Förändring/året innan, %-enh.	0,2	1,8	-1,9	-1,3	4,5	1,3	-1,2	
Offererade tonkilometer (milj.)	1 947							584
Förändring/året innan, %	12,4							46,9
Betalda tonkilometer (milj.)	1 127							248
Förändring/året innan, %	11,5							6,6
Total lastfaktor %	57,9							42,5 *
Förändring/året innan, %-enh.	-0,5							-16,0

* Genomsnittlig operativ transportkapacitet utgör underlag för redovisningen

15. VIKTIGA HÄNDELSE EFTER RAPPORTPERIODEN

Vid försäljningen av aktierna i koncernens dotterbolag FlyNordic erhöles 1 063 830 stycken aktier i Norwegian Air Shuttle som vederlag den 30 juli 2007.