

Finnair-konsernin osavuosisikatsaus 1.1.–30.9.2015

Kaikkien aikojen paras vuosineljännes: toiminnallinen liiketulos 64,2 miljoonaa euroa

Heinä–syyskuu 2015

- Liikevaihto kasvoi 2,3 prosenttia vertailukaudesta 637,1 miljoonaan euroon (622,7).
- Toiminnallinen liiketulos kasvoi 64,2 miljoonaan euroon (26,7).
- Toiminnallinen EBITDAR oli 115,1 miljoonaa euroa (80,1).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 62,6 miljoonaa euroa (-8,9) ja investointien nettorahavirta -2,8 miljoonaa euroa (-15,1).
- Yksikkökustannus ilman polttoainetta (CASK excl. fuel) kiintein valuuttakurssein laski 0,8 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 0,6 prosenttia vertailukaudesta.
- Lisäpalveluiden matkustajakohtainen myynti nousi 29 prosenttia vertailukaudesta 9,79 euroon per matkustaja.
- Osakekohtainen tulos oli 0,29 euroa (0,11).

Tammi–syyskuu 2015

- Liikevaihto vuoden 2014 tammi–syyskuun tasolla, 1 738,5 miljoonaa euroa (1 731,8).
- Toiminnallinen liiketulos parani 22,9 miljoonaan euroon (-27,1).
- Toiminnallinen EBITDAR oli 171,7 miljoonaa euroa (133,1).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 164,0 miljoonaa euroa (39,8) ja investointien nettorahavirta 86,4 miljoonaa euroa (126,3).
- Yksikkökustannus ilman polttoainetta (CASK excl. fuel) kiintein valuuttakurssein kasvoi 0,7 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 0,6 prosenttia vertailukaudesta
- Osakekohtainen tulos oli 0,13 euroa (-0,33)
- Lisäpalveluiden matkustajakohtainen myynti nousi 22 prosenttia vertailukaudesta 9,81 euroon per matkustaja.
- Tulonäkymät ennallaan: toiminnallinen tulos vuonna 2015 on nollassa tai hieman positiivinen.

Toimitusjohtaja Pekka Vauramo:

Finnairin toiminnallinen tulos ylsi kausiluonteisesti vahvimalla kolmannella neljänneksellä 64,2 miljoonaan euroon, mikä on Finnairin kaikkien aikojen paras vuosineljänneستulos. Liikevaihto oli 637 miljoonaa euroa eli reilut kaksi prosenttia viimevuotista suurempi.

Rohkaisevan tuloksen taustalla on muun muassa ydinliiketoimintamme matkustajaliikenteen käyttöasteen ja lipputuottojen kasvu sekä reipas lisäpalvelumyynti. Matkapalveluissa Aurinkomatkat paransi tulostaan selvästi.

Matkustajaliikenteen kannattavuus parani vuodentakaiseen verrattuna kaikilla liikennealueilla paitsi kotimaassa, jossa teemme tappiota useilla reiteillä. Tähän emme voi olla tyytyväisiä, ja meidän on sopeutettava kapasiteettia paremmin kysyntää vastaavaksi.

Rahtimarkkinat kärsivät edelleen ylikapasiteetista. Rakenteilla olevan uuden rahtiterminaalin avulla pyrimme parantamaan rahtitoimintamme tehokkuutta erikoistumaan entistä enemmän vaativiin lämpötilasäädelyihin elintarvike- ja lääkekuljetuksiin, joissa meillä on kilpailuetua ja joissa katteet ovat parempia.

Tulosparannukseemme vaikutti liikevaihdon kasvun lisäksi kustannusten lasku. Saavutimme kustannussäästöjä muun muassa henkilöstökuluissa ja hyödyimme edelleen polttoaineen hinnan laskusta, joka välittyi suojauspolitiikkamme vuoksi kustannuksiimme viiveellä ja asteittain. Arvioimmeekin polttoainekustannustemme laskevan tulevilla neljänneksillä liikenteen kasvusta huolimatta vanhojen suojaustemme erääntyessä. Lisäksi saimme myötätuulta aasialaisten myyntivaluuttojemme vahvistumisesta euroon nähden.

Lokakuun alussa saimme ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä huippumodernin A350 XWB - laajarunkokoneen. Se parantaa kaukoliikenteemme kustannuskilpailukykyä ja asiakaskokemusta merkittävästi. Ensi kokemuksemme konetyypistä ovat vastanneet odotuksiamme, ja odotamme innokkaasti A350-laivastomme kasvua. Ensi vuoden toisen neljänneksen alussa meillä on nykyisen aikataulun mukaan käytössä jo viisi A350-konetta ja vuoden lopussa seitsemän. Uudet koneet tuovat lisäkapasiteettia ja mahdollistavat kasvustrategiamme erityisesti Kiinan markkinoilla, jossa lentomatkatukusten kysyntä on talouskasvun hidastumisesta huolimatta säilynyt vahvana. Ensi vuonna aloitamme lennot Kiinan Guangzhouhun ja Japanin Fukuokaan, sekä lisäämme lentoja myös Atlantin liikenteessä Miamiin ja Chicagoon.

Kaukoliikenteen kapasiteetin kasvu edellyttää vaihtomatrustarpeen tyydyttämiseksi myös kapearunkokapasiteetin lisäämistä. Tulemmeekin jo ensi kesänä lisäämään Euroopan-liikenteen kapasiteettia.

Tulevaa kasvua silmällä pitäen rahoitusasemamme on nyt hyvä. Rahavirta oli kuluneella neljänneksellä vahva ja likvidit varamme yli puoli miljardia euroa. Laskimme lokakuussa onnistuneesti liikkeeseen Suomen suurimman 200 miljoonan euron hybridilainan, joka pitää omavaraisuutemme korkealla pitkällä aikavälillä ja tukee kasvun rahoittamista.

Haluan lämpimästi kiittää kaikkia finnairilaisia hyvästä vuosineljänneksestä. On myös ollut ilo nähdä, millaisen yhteenkuuluvaisuuden ja sitoutumisen tunteen pitkään odotettujen uusien A350-koneiden saapuminen luo. Tästä meidän on hyvä aloittaa uuden kasvun vaihe.

Tulevaisuuden näkymät

Aiemmin julkaistut näkymät

Finnair arvioi, että sen toiminnallinen tulos vuonna 2015 on nollassa tai hieman positiivinen.

Finnair toistaa aikaisemman arvionsa, että sen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvaa vuonna 2015 noin 3 prosenttia ja liikevaihto pysyy noin vuoden 2014 tasolla. Muutoksena aikaisemmin antamaansa näkymään Finnair arvioi, että sen yksikkökustannukset kiintein valuuttakurssein ja ilman polttoainetta vuonna 2015 pysyvät vuoden 2014 tasolla.

Finnair toistaa myös aikaisemman erillisen ohjeistuksensa, että katsauskauden lopun valuuttakursseilla laskettuna laajarunkolaivaston uudistukseen liittyvien kertaluonteisten erien vaikutus Finnairin liiketulokseen on dollarin vahvistumisen vuoksi vuonna 2015 selvästi positiivinen.

Kuten 24.9.2015 erikseen ilmoitettiin, näiden järjestelyjen nettomääräisen kertaluonteisen positiivisen vaikutuksen Finnairin vuoden 2015 jälkimmäisen puoliskon liiketulokseen odotetaan olevan noin 70 miljoonaa euroa.

Näkymät (ennallaan)

Finnair toistaa aikaisemman arvionsa, että sen toiminnallinen tulos vuonna 2015 on nollassa tai hieman positiivinen.

Finnair toistaa aikaisemman arvionsa, että sen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvaa vuonna 2015 noin 3 prosenttia ja liikevaihto pysyy noin vuoden 2014 tasolla. Finnair arvioi, että sen yksikkökustannukset kiintein valuuttakurssein ja ilman polttoainetta vuonna 2015 pysyvät vuoden 2014 tasolla.

Finnair toistaa myös aikaisemman erillisen ohjeistuksensa, että katsauskauden lopun valuuttakursseilla laskettuna laajarunkolaivaston uudistukseen liittyvien kertaluonteisten erien vaikutus Finnairin liiketulokseen on dollarin vahvistumisen vuoksi vuonna 2015 selvästi positiivinen. Näiden järjestelyjen nettomääräisen kertaluonteisen positiivisen vaikutuksen Finnairin vuoden 2015 jälkimmäisen puoliskon liiketulokseen odotetaan olevan noin 70 miljoonaa euroa.

Markkinaympäristö

Liikenteen kasvu Finnairin päämarkkina-alueilla jatkui vuoden 2015 kolmannella neljänneksellä. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi noin 3,3 prosenttia vertailukaudesta, ja Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välinen suorien reittien markkina kasvoi 2,9 prosenttia vertailukaudesta.* Finnairin markkinaosuus Euroopan-liikenteessä (Helsingin ja Finnairin Euroopan-kohteiden välillä) nousi 58,9 prosenttiin (53,0) ja Hanoiin reitin lopetuksen ja matkustusmukavuutta parantavien konfiguraatiomuutosten myötä laski Eurooppa–Aasia-liikenteessä hieman 4,6 prosenttiin (5,1).**

Finnairin yhteishankkeista Euroopan ja Pohjois-Amerikan väliset lennot kattava Atlantic Joint Business menestyi hyvin premium-segmentissä mutta kärsi turistiluokassa kireästä kilpailusta ja ylikapasiteetista. Samaan aikaan Siberian Joint Businessin markkinaosuus kasvoi, mutta Euroopan ja Japanin välinen kokonaisliikenne supistui hieman, mikä vahvisti Finnairin markkina-asemaa. Finnair on kesällä 2016 ainoa lentoyhtiö, joka tarjoaa suoria lentoja Euroopasta neljään Japanin metropoliin. Finnairin Japanin liikenteen kapasiteetista jo 10 prosenttia on Japan Airlinesin ja British Airwaysin myymää yhteistyömme puitteissa.

Matkustuskysyntä Kiinan reiteillä kasvoi selvästi vuoden kolmannella neljänneksellä. Talouskasvun hidastuminen ei ole toistaiseksi vaikuttanut matkustuskysyntää heikentävästi.

Muilla liikennealueilla matkustajakysyntä kasvoi kapasiteetin kasvun mukaisesti, ja Finnairin matkustajaliikenteen yksikkötuotot kasvoivat kaikilla muilla markkinoilla kotimaata lukuun ottamatta.* Kuluttaja- ja liikematkakysynnän piristymisestä oli nähtävissä merkkejä kaikilla alueilla. Suomessa toimivien matkanjärjestäjien kesäkauden 2015 sopeutettu valmismatkatarjonta vastasi hyvin kysyntää.

Rahtiliikenne Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä kärsi edelleen rakenteellisesta ylikapasiteetista, mikä heikensi entisestään keskituottoja ja täyttöasteita Finnairin rahtiliikenteen keskeisillä markkinoilla.

Dollarin vahvistuminen suhteessa euroon laimensi hyötyä, jota lentopetrolin syksyllä 2014 alkanut voimakas hinnan lasku tuo lentoyhtiöille. Samalla se nosti muita dollarimääräisiä kuluja merkittävästi. Toisaalta useat eri tulovaluutat vahvistuivat euroon nähden, millä oli positiivinen vaikutus Finnairin euromääräisiin tuottoihin. Finnairin liiketoiminnassa Yhdysvaltain dollari on merkittävä kuluvaluutta ja Japanin jeni merkittävä tulovaluutta.

** Vertailukelpoisuussyistä luvut eivät sisällä Finnairin kausireittejä lomakohteisiin, jotka on muutettu vuonna 2014 and 2015 reittilennoiksi*

*** Luvut Finnairin arvioita. Arviot perustuvat matkatoimistojen myyntimääristä kerättyyn MIDT-dataan sekä Finnairin arvioon lentoyhtiöiden lippumyynnistä omien kanavien, kuten internetin, kautta. Laskentapohjana ovat kohdekaupungit, eivät lentokentät.*

Taloudellinen kehitys heinä–syyskuussa 2015

Finnairin vuoden 2015 kolmannen neljänneksen liikevaihto kasvoi 2,3 prosenttia vertailukaudesta ja oli 637,1 miljoonaa euroa (622,7). Liikevaihtoa nosti matkustajaliikenteen tuottojen kasvu, jota tuki käyttöasteiden paraneminen ja myyntivaluuttojen vahvistuminen, ja sitä laskivat rahtiliikenteen ja -tuottojen väheneminen sekä vertailukauden jälkeen myytyjen liiketoimintojen liikevaihdon poistuminen. Kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 2,0 prosenttia vertailukaudesta.

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta olivat vertailukauden tasolla, 422,9 miljoonaa euroa (422,9). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaukset ja päästökauppakulut, laskivat 13,4 prosenttia vertailukaudesta 153,4 miljoonaan euroon (177,2). Polttoainekustannuksia laski lentopetrolin dollarihinnan noin 46 prosentin lasku vertailukaudesta, mutta hyötyä vaimensi samalla jaksolla tapahtunut dollarin noin 16 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon. Muutokset lentopetrolin hinnassa ja valuutoissa näkyvät suojauspolitiikan vuoksi yhtiön kuluissa viiveellä.

Liikennöimismaksut kasvoivat 67,7 miljoonaan euroon (62,0) pääasiassa dollarin vahvistumisen ja liikenteen kasvun vuoksi. Henkilöstökulut laskivat 8,5 prosenttia. Kokonaisuutena euromääräiset toiminnalliset kulut pienenevät 4,0 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 576,2 miljoonaa euroa (600,0). Yhtiön EBITDAR oli 115,1 miljoonaa euroa (80,1). Yhtiön toiminnallinen liiketulos eli liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta oli 64,2 miljoonaa euroa (26,7).

Finnairin tuloslaskelmaan sisältyy katsauskaudella tapahtunut, mutta myöhemmin erääntyvien johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutos. Kyseessä on IFRS:n mukainen realisoimaton arvostustulos, jolla ei ole rahavirtavaikutusta ja jota ei lasketa mukaan toiminnalliseen liiketulokseen. Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -10,9 miljoonaa euroa (-0,2). Heinä–syyskuun kertaluonteiset erät olivat yhteensä -2,7 miljoonaa euroa (-2,9), ja ne liittyivät pääasiassa A340-koneiden käytöstä poistumiseen. Liiketulos oli 50,7 miljoonaa euroa (23,6), tulos ennen veroja 48,9 miljoonaa euroa (21,2) ja tulos verojen jälkeen 39,0 miljoonaa euroa (16,6).

Lentoliikenteen yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 0,6 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,44 eurosenttiä (6,47). Matkustajaliikenteen lipputuotot tarjottua henkilökilometriä kohden kasvoivat 5,8 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 5,94 eurosenttiä (5,61). Yksikkökustannus (CASK) ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein laski 0,8 prosenttia ja oli 4,19 eurosenttiä (4,22).

Taloudellinen kehitys tammi–syyskuussa 2015

Vuoden 2015 ensimmäisen kolmen neljänneksen liikevaihto kasvoi 0,4 prosenttia vertailukaudesta ja oli 1 738,5 miljoonaa euroa (1 731,8). Liikevaihtoa nosti matkustajaliikenteen tuottojen kasvu, ja sitä laskivat rahtiliikenteen ja -tuottojen väheneminen sekä vertailukauden jälkeen myytyjen liiketoimintojen liikevaihdon poistuminen. Kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 1,8 prosenttia vertailukaudesta.

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta olivat vertailukauden tasolla, 1 266,8 miljoonaa euroa (1 267,5). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaukset ja päästökaupasta aiheutuneet kulut, laskivat 8,7 prosenttia vertailukaudesta 460,4 miljoonaan euroon (504,3). Polttoainekustannuksia laski lentopetrolin dollarihinnan noin 42 prosentin lasku vertailukaudesta, mutta hyötyä vaimensi samalla jaksolla tapahtunut dollarin noin 18 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon. Muutokset lentopetrolin hinnassa näkyvät suojauspolitiikan vuoksi yhtiön kuluissa viiveellä.

Liikennöimismaksut nousivat 196,0 miljoonaan euroon (172,0) pääasiassa dollarin vahvistumisen vuoksi. Kokonaisuutena euromääräiset toiminnalliset kulut laskivat 2,5 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 1 727,2 miljoonaa euroa (1 771,8). Yhtiön EBITDAR oli 171,7 miljoonaa euroa (133,1). Toiminnallinen liiketulos, eli liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta, oli 22,9 miljoonaa euroa (-27,1).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 3,2 miljoonaa euroa (-11,6). Tammi–syyskuun kertaluonteiset erät olivat yhteensä 10,6 miljoonaa euroa (7,6), ja niihin sisältyi pääasiassa käytöstä poistettaviin A340-koneisiin liittyviä kuluja sekä ATR- ja Embraer-koneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimuksiin liittyviä positiivisia eriä. Liiketulos oli 36,7 miljoonaa euroa (-31,1), tulos ennen veroja 29,4 miljoonaa euroa (-43,7) ja tulos verojen jälkeen 23,2 miljoonaa euroa (-35,4).

Lentoliikenteen yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 0,6 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,17 eurosenttiä (6,21). Matkustajaliikenteen lipputuotot tarjottua henkilökilometriä kohden kasvoivat 3,5 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 5.54 eurosenttiä (5,36). Yksikkökustannus (CASK) ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein nousi 0,7 prosenttia ja oli 4,48 eurosenttiä (4,44).

Tase 30.9.2015

Konsernin taseen loppusumma oli katsauskauden lopussa 1 955,8 miljoonaa euroa (1 915,4 miljoonaa euroa 30.9.2014). Oma pääoma supistui 557,7 miljoonaan euroon (649,7) eli 4,36 euroon osakkeelta (5,08). Oma pääoma laski vertailukaudesta pääasiassa sitä seuranneen tappiollisen tuloskehityksen vuoksi, mutta nousi katsauskaudella yhtiön voitollisen laajan tuloksen ansiosta.

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat öljy- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Syyskuun 2015 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -63,1 miljoonaa euroa (-3,2), ja siihen vaikuttivat erityisesti suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset.

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairilla on vahva rahoitusasema, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Tammi-syyskuussa 2015 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 164,0 miljoonaa euroa (39,8). Muutos johtuu pääasiassa voiton kasvusta vertailukauteen nähden sekä käyttöpääoman muutoksista. Investointien nettorahavirta oli 86,4 miljoonaa euroa (126,3), ja siihen vaikutti yhdeksän lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimusten toteutuminen vuoden ensimmäisellä neljänneksellä. Vertailukaudella toteutui puolestaan neljän A330-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimukset.

Omavaraisuusaste oli 28,5 prosenttia (33,9) ja nettovelkaantumisaste (gearing) -32,9 prosenttia (-4,0). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 82,9 prosenttia (74,0). Syyskuun lopussa korollinen velka oli 359,8 miljoonaa euroa (409,7) ja korollinen nettovelka -183,2 miljoonaa euroa (-25,8).

Yhtiön maksuvalmius säilyi katsauskaudella vahvana. Konsernin rahavarat olivat syyskuun lopussa 543,0 miljoonaa euroa (435,4). Taseen rahavarojen lisäksi yhtiöllä on työeläkeyhtiöltään noin 430 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka käyttäminen edellyttää pankkitakausta. Finnairilla on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 180 miljoonan euron syndikoitu luottolimiitti, joka erääntyy heinäkuun 2016 lopussa.

Käyttöomaisuusinvestointeihin liittyvät ennakkomaksut olivat 116,8 miljoonaa euroa (54,8).

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen yritystodistusohjelma, joka oli syyskuun lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli -78,2 miljoonaa euroa (-191,5). Rahoituskulut olivat -8,2 miljoonaa euroa (-12,9) ja rahoitustuotot 0,8 miljoonaa euroa (3,5).

Investoinnit

Tammi-syyskuussa kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 38,2 miljoonaa euroa (68,4), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivaston ja moottorien perusparannuksiin. Vuoden 2015 investointien – ennakkomaksut ja niiden valuuttasuojaukset mukaan lukien – arvioidaan olevan noin 384 miljoonaa euroa, ja ne kohdistuvat pääosin laivastoon. Investointien todellinen nettomääräinen summa jää tätä huomattavasti pienemmäksi, mikäli kahdesta ensimmäisestä Airbus A350 XWB -lentokoneesta solmitut myynti- ja takaisinvuokraussopimukset toteutuvat suunnitellusti vuoden 2015 toisella puoliskolla.

Laivastoinvestointien lisäksi Finnair kertoi maaliskuussa noin 80 miljoonan euron investoinnista uuteen rahtiterminaaliin ja noin 30 miljoonaan euron investointiohjelmasta langattoman internetyhteyden asentamiseksi valtaosaan yhtiön nykyisistä laaja- ja kapearunkokoneista. Molemmat investoinnit jakautuvat lähivuosille.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen hyvä tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti mahdollistavat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoituksen kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 29 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka vastaavat noin 62 prosenttia koko laivaston 0,7 miljardin euron tasearvosta. Tasearvoon sisältyy kolme rahoitusleasing-konetta.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Syyskuun 2015 lopussa Finnair operoi itse 45 lentokonetta, joista 15 on laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Koneista 22 on Finnairin itse omistamia, 20 vuokrattu ja 3 hankittu rahoitusleasingsopimuksella. Vuoden kolmannella neljänneksellä laivaston kokoonpanossa ei tapahtunut muutoksia.

Syyskuun 2015 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,9 vuotta.

Finnairin operoima laivasto 30.9.2015*	Istuimia	Kpl	Omat	Vuokratut		Keski-ikä	Muutos	Tilaukset
				(käyttö- leasing)	(rahoitus- leasing)	30.9.2015	31.12.2014	
							verrattuna	
Kapearunkolaivasto								
Airbus A319	138	9	7	2		14,2		
Airbus A320	165	10	6	4		13,1		
Airbus A321	209/196	11	4	7		8,8		
Laajarunkolaivasto								
Airbus A330	289/263	8	0	5	3	5,9		
Airbus A340	266/263/257	7	5	2		12,7		
Airbus A350	297							19
Yhteensä		45	22	20	3	10,9	0	19

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

Kaukoliikennelaivastouudistus

Finnair on tilannut yhteensä 19 Airbus A350 XWB -lentokonetta Airbusilta. Koneiden käyttöönottoon liittyy lentoyhtiökohtaisia valmisteluja ja perusteellisia tarkastuksia, mistä syystä alustavasti ilmoitetut toimituspäivät saattavat vaihdella jonkin verran. Finnair sai ensimmäisen A350 XWB -koneensa 7.10.2015, ja tällä hetkellä todennäköisen toimitusaikataulun mukaan niitä on viisi vuoden 2016 toisen neljänneksen alussa ja seitsemän vuoden 2016 loppuun, 11 vuoden 2017 loppuun ja 19 vuoden 2023 loppuun mennessä. Finnairin taseessa olevat investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 1 990 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair luopuu kaikista operoimistaan A340-lentokoneista vuoden 2017 loppuun mennessä, kun niitä korvaavat A350 XWB -lentokoneet on toimitettu ja otettu käyttöön Finnairin reittiliikenteessä. Finnair myy vuosina 2016 ja 2017 neljä omistamaansa Airbus A340-300-lentokonetta takaisin Airbusille. Finnairin ja Airbusin sopimus mahdollistaa sujuvan siirtymisen A340-laivastosta A350-laivastoon ja lieventää mahdollisia laivastouudistuksesta johtuvia toiminnan jatkuvuuteen liittyviä riskejä sekä A340-lentokoneisiin liittyvää jäännösarvoriskiä. Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa joustavasti laivastonsa kokoa kysyntätilanteen ja näkymien mukaisesti myös eripituisten vuokrasopimusten avulla.

Finnair on solminut sopimuksen kahden ensimmäisen Airbus A350 XWB -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta. Järjestely toteutui ensimmäisen koneen osalta koneen toimituspäivänä 7.10., ja toisen koneen kaupan odotetaan toteutuvan sen toimituksen yhteydessä vuoden 2015 viimeisellä neljänneksellä. Katsauskauden lopun valuuttakurssien Finnair arvioi, että laajarunkolaivaston uudistukseen liittyvien kertaluonteisten erien tulosvaikutus on vuoden 2015 jälkimmäisellä puoliskolla yhteensä noin 70 miljoonaa euroa positiivinen. Kertaluonteiset erät liittyvät kahden A350-koneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyihin sekä A340-koneiden poistumiseen laivastosta. Kertaluonteiset erät realisoituvat vaiheittain ja vaihtelevat vuosineljänneksittäin. A340-lentokoneita koskevat kertaluonteiset erät ajoittuvat lentokoneiden poistumisajalle. Lentokonehankinnat ja -myynnit ovat dollarimääräisiä, minkä vuoksi kaukoliikennelaivaston uudistukseen liittyvät kertaluonteiset erät reagoivat voimakkaasti euro-dollarikurssin muutoksiin.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

Nordic Regional Airlines Oy (Norra) operoi 26 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteen. Maaliskuussa toteutuneiden yhdeksän lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimusten jälkeen Norran operoimista lentokoneista 13 oli Finnairin omistamia ja 13 vuokrattuja.

Norran operoima laivasto 30.9.2015*	Istuimia	Kpl	Finnairin omistamat lentokoneet	Vuokratut** (käyttö-leasing)	Keski-ikä 30.9.2015	Muutos 31.12.2014 verrattuna	Tilaukset
ATR 72	68–72	12	6	6	6,2		
Embraer 170	76	2	2		9,5		
Embraer 190	100	12	5	7	7,3		
Yhteensä		26	13	13	6,9	0	0

* Nordic Regional Airlines Oy:n lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

** Finnairin tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance on vuokrannut lentokoneet ja edelleenvuokrannut ne Nordic Regional Airlinesille. Taulukossa esitettyjen lentokoneiden lisäksi Finnair on edelleenvuokrannut neljä E 170 -lentokonetta Estonian Airille.

Liiketoiminta-alueiden kehitys heinä–syyskuussa 2015

Finnairin tilinpäätöksen segmenttiraportointi perustuu liiketoiminta-alueisiin. Raportoivat liiketoiminta-alueet ovat Lentoliikenne ja Matkapalvelut.

Lentoliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahdin myynnistä, asiakaspalvelusta ja palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta sekä lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Lentoliikenne-segmenttiin kuuluvat yksiköt ovat Kaupalliset toiminnot, Operatiiviset toiminnot ja Resurssienhallinta sekä tytäryhtiöt Finnair Cargo Oy, Finnair Flight Academy Oy ja Finnair Aircraft Finance Oy. Segmenttiin sisältyvät myös lentokonehuolto, Finnair Travel Retail Oy ja Finnairin kiinteistöomaisuuteen sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnointi, ylläpito ja toimitilapalvelut.

Avainluvut	7–9 2015	7–9 2014	Muutos, %	1–9 2015	1–9 2014	Muutos, %	2014
Liikevaihto ja tulos							
Liikevaihto, milj. euroa	610,1	596,2	2,3	1 655,7	1 645,7	0,6	2 167,7
Toiminnallinen liiketulos, milj. euroa	61,8	25,9	138,2	23,0	-29,3	178,4	-43,5
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	48,2	22,9	110,6	37,1	-32,3	> 200 %	-78,4
Liiketulos liikevaihdosta, %	7,9	3,8	105,8	2,2	-2,0	> 200 %	-3,6
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin	4 000	4 300	-7,0	3 975	4 400	-9,7	4 232

Lentoliikenteen liikevaihto kasvoi heinä–syyskuussa 2,3 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 610,1 miljoonaa euroa (596,2). Liikevaihtoa kasvattivat parantunut lippu- ja lisäpalvelumyynti ja sitä pienensivät erityisesti rahtiliikemaidon heikko kehitys, erillisen rahtikoneliikenteen alasajo raportointikaudella ja Travel Retail -myymälätoimintojen myynti vertailukauden jälkeen. Liikevaihto jakaantui seuraavasti: matkustajaliikenteen tuotot muodostivat noin 85 prosenttia, lisämyyntituotot (ancillary revenue) reilut 4 prosenttia, rahtiliikenteen tuotot noin 8 prosenttia ja muut tuotot reilut 2 prosenttia segmentin liikevaihdosta. Segmentin toiminnallinen liiketulos parani selvästi vertailukaudesta ja oli 61,8 miljoonaa euroa (25,9).

Matkustajaliikenteen tuotot kasvoivat vuoden kolmannella neljänneksellä vertailukaudesta ja kannattavuus parani muun muassa business-luokan lippujen myynnin ja lisämyyntituottojen kasvun sekä tulovaluuttojen positiivisen valuuttakurssikehityksen ansiosta. Matkustajaliikenteen lipputuotot tarjottua henkilökilometriä kohden kasvoivat kaikkiaan 5,8 prosenttia, ja ne nousivat kaikilla liikennealueilla kotimaanliikennettä lukuun ottamatta. Lisäpalveluiden matkustajakohtainen myynti kasvoi 29 prosenttia vertailukaudesta 9,79 euroon matkustajaa kohti. Kaukoliikenteen matkustajakapasiteetti supistui hieman matkustamon mukavuutta parantavien uudistusten, kuten business-luokan uusien istuinten ja lisäpalveluna myytävän Economy Comfort -matkustusluokan käyttöönotton, myötä. Matkustamomuutokset toteutettiin talvikaudella 2014–2015.

Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla matkustajakilometreillä mitattuna supistui 6,2 prosenttia vertailukaudesta. Tähän vaikutti edellä mainitun matkustamomuutoksen lisäksi Hanoin reitin lopettaminen. Samaan aikaan Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi verrattain alhaiselta lähtötasolta 37,1 prosenttia erityisesti kesäkuussa avatun Chicagon-reitin myötä. Uusien reittiavausten lisäksi Euroopan-liikenteen kapasiteetin 5,2 prosentin kasvua voimisti aiemmin lomalentoina operoitujen kohteiden siirtyminen reittilennoiksi sekä Norran omalla riskillään lentämien reittien siirtyminen Finnairille. Kotimaan-liikenteen kapasiteetti kasvoi peräti 24,7 prosenttia, kun Norran aiemmin omalla riskillään lentämät reitit muutettiin Finnairin reiteiksi toisella neljänneksellä. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat kaikilla liikenne-alueilla Aasiaa lukuun ottamatta. Matkustajakäyttöasteet nousivat Aasian- ja Euroopan-liikenteessä ja laskivat marginaalisesti Pohjois-Amerikan- ja kotimaan-liikenteessä, missä kapasiteetin kasvu oli voimakkainta. Koko matkustajaliikenteen kapasiteetti kasvoi 2,0 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit kasvoivat 3,5 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 1,3 prosenttiyksikköä 85,8 prosenttiin.

Rahtiliikenteen tuotot laskivat selvästi vertailukaudesta ja kannattavuus heikkeni hieman kolmannella vuosineljänneksellä. Rahtiliikenne muodostui katsauskaudella pääasiassa reittilennoilla mukana kuljetettavasta rahdista (niin sanotusta belly-rahdista) Finnairin luovuttua rahtikonelentoista Aasiaan vuoden 2014 lopussa. Tarjotut rahtitonnikilometrit vähenevät 5,1 prosenttia. Kapasiteettia supisti erillisten rahtikonelentojen lopettaminen ja samaan aikaan sitä kasvatti lomareittien muuttaminen reittiliikenteeksi, jolloin reitti lasketaan mukaan rahtikapasiteettiin. Myydyt rahtitonnikilometrit Finnairin reittiliikenteessä laskivat 5,2 prosenttia vertailukaudesta ja kuljetetun rahdin määrä laski 13,5 prosenttia vertailukaudesta. Finnair Cargo myy ja hallinnoi JAL Cargon kapasiteettia Helsinki-Tokio (Narita) -reitillä ja vuokraa rahtilentokonekapasiteettia Helsingin ja Brysselin sekä Helsingin ja Lontoon hubiensä välisille lennoille yhteistyössä IAG Cargon kanssa.

Liikennesuoritteet ja vastuullisuuden tunnusluvut	7-9 2015	7-9 2014	Muutos, %	1-9 2015	1-9 2014	Muutos, %	2014
Matkustajaliikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 856	2 627	8,7	7 762	7 357	5,5	9 630
Tarjotut henkilökilometrit, ASK, milj. km	8 383	8 221	2,0	23 920	23 494	1,8	30 889
Myydyt henkilökilometrit, RPK, milj. km	7 189	6 946	3,5	19 399	19 028	2,0	24 772
Matkustajakäyttöaste, PLF, %	85,8	84,5	1,3 %-p	81,1	81,0	0,1 %-p	80,2
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometrilta, yield, senttiä/RPK	6,92	6,64	4,3	6,84	6,61	3,4	6,65
Yksikkötuotto (toteutunut), RASK, senttiä/ASK	6,73	6,47	4,0	6,39	6,21	2,9	6,23
Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein, RASK, senttiä/ASK	6,44	6,47	-0,6	6,17	6,21	-0,6	6,23
Yksikkökustannus ilman polttoainetta, CASK ex. fuel, senttiä/ASK	4,31	4,22	2,1	4,63	4,44	4,3	4,49
Yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, CASK, senttiä/ASK	4,19	4,22	-0,8	4,48	4,44	0,7	4,49
Yksikkökustannus (toteutunut), CASK senttiä/ASK	6,12	6,28	-2,5	6,55	6,49	1,0	6,53
Asiakastyytyväisyys asteikolla 1 (erittäin huono) – 10 (erittäin hyvä)	8,1	8,1	0 %	8,1	8,1	0 %	8,1
Rahtiliikenne							
Tarjotut rahtitonnikilometrit, ATK, milj. km	365	385	-5,1	1 042	1 091	-4,5	1 420
Myydyt rahtitonnikilometrit, RTK, milj. km	207	241	-14,1	577	687	-16,0	912
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	33 487	38 721	-13,5	95 391	112 410	-15,1	149 141
Rahtiliikenteen yksikkötuotto (toteutunut), senttiä/RTK	20,39	23,58	-13,5	21,80	23,43	-7,0	23,40
Lentoliikenne yhteensä							
Kokonaiskäyttöaste, %	69,9	70,1	-0,1 %-p	66,4	67,4	-1,1 %-p	67,4
Lentojen lukumäärä, kpl	28 712	25 345	13,3	80 672	74 746	7,9	99 056
Saapumistäsmällisyys	91,3	88,6	2,7 %-p	89,2	88,3	0,8 %-p	88,3
Polttoaineen kulutus, tonnia / ASK	0,0271	0,0241	12,54	0,0261	0,0239	9,24	0,024
CO2 päästöt, tonnia / ASK*	0,0853	0,0758	12,54	0,0821	0,0752	9,24	0,075

*Ks. kohta "Yhteiskuntavastuu" sivulla 11.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Reittiverkosto ja allianssit

Finnair tarjoaa yhteydet Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä yli 200 reittiparilla ja lentää lisäksi Helsingistä viikoittain yli 800 lentoa kotimaan kohteisiin ja muualle Eurooppaan. Kesäkaudella 2015 lentoja Aasiaan oli enimmillään 75 viikossa.

Finnair on osa **oneworld**-allianssia ja se tekee myös syvempää yhteistyötä tiettyjen **oneworld**-kumppaniensa osallistumalla Siberian Joint Business- ja Atlantic Joint Business -yhteishankkeisiin, jotka ovat sopimuksia kyseisten reittialueiden lentojen tuottojen jakamisesta ja hintojen koordinoinnista.

Norran aiemmin omalla kaupallisella riskillään operoimat lennot ovat toisesta neljänneksestä alkaen Finnairin lentoja. Tämä kasvatti Finnairin lentokohteiden määrää kahdeksalla. Finnair avasi uudet reitit myös Gdanskiin, Luulajaan ja Uumajaan. Myös näitä reittejä operoi Norra. Finnair avasi kesäkaudella 2015 uudet kausireitit Ateenaan, Dubliniin, Maltalle ja Splitiin sekä Chicagoon.

Lisäksi Finnair laajensi codeshare-yhteistyötä Euroopassa **oneworld**-kumppaninsa airberlinin kanssa toukokuun alusta alkaen sekä Aasiassa ja Australiassa Japan Airlinesin ja Qantasin kanssa.

Finnair julkisti elokuussa kesäkauden 2016 uudet reittikohteet Helsingistä (Edinburgh, Billund, Svalbard, Pula, Zakynthos, Skiathos, Santorini, Mytilene, Preveza, Rimini, Verona ja Varna) sekä kerran viikossa Oulusta Haniaan ja Alanyaan. Kaukoliikenteeseen Finnair ilmoitti avaavansa Miamin ympärivuotiseksi kohteeksi ja lisäävänsä yhteyksiä Chicagoon kesäksi. Aasiassa Finnair avaa kesäksi kolme viikkovuoroa Fukuokaan ja neljä Guangzhouhun.

Finnairin lentorahtiyhtiö Finnair Cargo laajensi syyskuussa reittiverkostoaan yhteistyösopimuksella IAG Cargon kanssa. Yhtiöt jakavat kahdesti viikossa Lontoon ja Helsingin välillä operoivan rahtilentokoneen kapasiteetin, ja Lontoosta tulee näin Finnair Cargon kolmas rahtikeskus Euroopassa Helsingin ja Brysselin lisäksi. Uusi rahtiyhteys yhdistää Finnairin ja IAG Cargon lentorahtiverkostot, ja sen myötä Finnair saa kymmeniä uusia rahtikohteita Pohjois-Amerikkaan. Rahtikone operoi Helsingin ja Lontoon välillä keskiviikkoisin ja lauantaisin, ja Finnair lentää Lontoon reitillä laajarunkokoneella maanantaisin, perjantaisin ja sunnuntaisin.

Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot)

Liiketoiminta-alueen muodostavat Aurinkomatkat ja sen Virossa toimiva tytäryritys, liikematkatoimisto SMT ja sen Baltian maissa toimiva tytäryhtiö Estravel sekä Amadeus Finland, joka tuottaa matkailualan tietojärjestelmiä ja ratkaisuja. Aurinkomatkat palvelee vapaa-ajan matkustajia tarjoamalla erilaisiin matkustusmotiveihin ja eri asiakassegmenteille suunniteltuja valmismatkoja.

Avainluvut	7-9 2015	7-9 2014	Muutos, %	1-9 2015	1-9 2014	Muutos, %	2014
Liikevaihto ja tulos							
Liikevaihto, milj. euroa	45,1	44,4	1,6	147,8	161,2	-8,3	216,7
Toiminnallinen liiketulos, milj. euroa	2,5	0,8	> 200 %	0,0	2,2	-101,8	7,0
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	2,5	0,7	> 200 %	-0,4	1,2	-131,5	5,9
Liiketulos liikevaihdosta, %	5,6	1,7	> 200 %	-0,3	0,8	-134,3	2,7
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin	580	626	-7,3	585	669	-12,6	645

Matkapalveluiden heinä-syyskuun liikevaihto kasvoi hieman vertailukaudesta ja oli 45,1 miljoonaa euroa (44,4). Samaan aikaan segmentin toiminnallinen liiketulos kolminkertaistui 2,5 miljoonaan euroon (0,8) muun muassa SMT:n myynnin kasvun ja erinomaisen kannattavuuden ansiosta. Lisäksi Aurinkomatkojen turnaround-ohjelma eteni selvästi aikataulunsa edellä, ja suotuisa markkinatilanne yhdessä markkinointi-, myynninohjaus- ja tuotetarjontauudistusten kanssa johti vuoden kolmannella neljänneksellä jälleen korkeaan valmismatkojen täyttöasteeseen (97 %) sekä vertailukautta korkeampiin keskihintoihin. Samalla kiinteät kulut supistuivat merkittävästi Finnairin ja Aurinkomatkojen synergiaetujen hyödyntämisen ansiosta.

Muutokset yhtiön johdossa ja organisaatiossa

Finnairin talousjohtaja ja johtoryhmän jäsen KTM, eMBA Pekka Vähähyppä aloitti yhtiön palveluksessa 17.8.2015. Toukokuun alusta siihen saakka talousjohtajan tehtävää hoiti tilapäisesti yhtiön rahoitusjohtaja Mika Stirkinen.

Rahtiliikenteen ja Aurinkomatkojen integrointi tiiviimmäksi osaksi Finnairin kaupallisia toimintoja jatkui vuoden kolmannella neljänneksellä. Vuonna 2014 alkaneen rakennemuutoksen myötä koko konsernin myyntiä johdetaan samasta yksiköstä, ja reittiverkoston kannattavuutta tarkastellaan kokonaisuutena laivaston käytön ja liiketoiminnan kokonaistuottojen optimoimiseksi. Vuonna 2014 aloitettu lomalentojen muuttaminen reittilennoiksi ja erillisestä lomaliikennekategorista luopuminen ovat osa vielä käynnissä olevaa muutosta. Tytäryhtiö Finnair Cargo Oy sulautetaan emoyhtiöön vuoden 2015 loppuun mennessä.

Henkilöstö

Finnairin palveluksessa oli tammi–syyskuussa keskimäärin 4 896 (5 361) henkilöä eli 8,7 prosenttia vertailukautta vähemmän. Lentoliikenne-segmentissä työskenteli keskimäärin 3 975 (4 400) henkilöä. Matkapalveluissa työskenteli keskimäärin 585 (669) henkilöä ja muissa toiminnoissa 336 (292) henkilöä. Työsuhteessa olevien määrä 30.9.2015 oli 5 000 (5 354).

Omat osakkeet

Finnairin omien osakkeiden omistuksessa ei tapahtunut muutoksia vuoden kolmannella neljänneksellä. Yhtiölle palautui vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 14 893 yhtiön osaketta Finnairin vuosien 2010–2012 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti. Finnairin hallussa oli 30.9.2015 yhteensä 326 985 yhtiön osaketta (313 032), mikä muodostaa 0,26 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli syyskuun 2015 lopussa 393,4 miljoonaa euroa (320,3) ja päätöskurssi 3,07 euroa (2,50). Finnairin osakkeen ylin kurssi NASDAQ OMX Helsingin pörssissä oli tammi–syyskuussa 3,30 euroa (3,01), alin kurssi 2,49 euroa (2,38) ja keskimääräinen kurssi 3,01 euroa (2,76). Osakkeita vaihdettiin 14,0 miljoonaa kappaletta (10,7) yhteensä 42,1 miljoonalla eurolla (29,1).

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 7,7 prosenttia (13,3).

Yhteiskuntavastuu

Taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristövastuu ovat olennainen osa Finnairin strategiaa ja liiketoimintaa. Finnair haluaa olla vastuullinen maailmankansalainen sekä vastata sidosryhmiensä tarpeisiin myös vastuullisuuden näkökulmasta. Finnair tekee yhteistyötä alan toimijoiden ja viranomaisten kanssa muun muassa lentämisen ilmastovaikutusten vähentämiseksi. Yhtiön tavoitteena on vähentää CO₂-päästöjensä 20 prosenttia myytyä tonnikilometriä kohden vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä. Alan yhteisenä tavoitteena on hiilineutraali kasvu vuodesta 2020. Syksyllä Finnairin liikenteessä aloittavat uudet A350 XWB -laajarunkokoneet vievät matkustusmukavuuden lisäksi energiatehokkuuden uudelle tasolle, sillä niiden polttoaineenkulutus ja hiilidioksidipäästöt ovat korvattaviin A340-laajarunkokoneisiin verrattuna istuinta kohti neljänneksen pienemmät. Siten ne vähentävät merkittävästi liikennöinnistämme aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi päätti lokakuussa olla asettamatta toimintarajoituksia Helsinki-Vantaan lentokentän yöliikenteelle, sillä lentoaseman meluntorjuntatavoitteen katsottiin täyttyvän ilman toimintarajoituksia. Finnairin laivaston meluarvot ovat vähentyneet tasaisesti viime vuosikymmenten aikana, ja A350 XWB:n ansiosta kehitys jatkuu positiivisena. Koneen meluarvot alittavat selvästi voimassa olevan tiukimman sertifiointitason (Chapter 4 -22 EPNdb). Finnair vähentää aktiivisesti lentomelua ja päästöjä myös kehittämällä lentomenetelmiä yhteistyössä lennonjohdon ja lentoaseman kanssa.

Vastuullisuuden tunnuslukuja on kuvattu edellä Lentoliikenne-segmentin yhteydessä. Kapasiteettiin suhteutetun polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen kasvu katsauskaudella johtui pääasiassa liikenteen rakennemuutoksista eli siitä, että lyhyempien matkojen lentäminen pienemmillä koneilla kotimaassa ja Euroopassa kasvoi suhteessa laajarunkokoneilla lennettyihin kaukoreitteihin.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti myös ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallinnanprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Hyödyntääkseen arvon luomisen mahdollisuuksia Finnair on valmis ottamaan myös hallittuja riskejä riskinkantokykynsä rajoissa.

Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkyymiin seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut ja viimeaikaisen hinnanlaskun mahdollinen siirtyminen lentolippujen hintoihin tai johtaminen kapasiteetin kasvuun Finnairin päämarkkina-alueilla muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle samoin kuin valuuttakurssien äkilliset, epäedulliset muutokset. Hidastuvasta tai olemattomasta talouskasvusta johtuva lentomatkojen tai rahtikysynnän heikkeneminen Finnairin päämarkkina-alueilla muodostaa myös riskin Finnairin tuottokehitykselle.

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän.

Finnairin kumppanuus- ja ulkoistushankkeilla tavoiteltujen strategisten hyötyjen ja säästöjen saavuttamiseen liittyy riskejä. Esimerkiksi laatu- ja saatavuusongelmilla ja/tai kumppanuuksien ja toimittajien odottamattomilla lisäkustannuksilla voi olla haitallinen vaikutus Finnairin tuotteeseen, maineeseen ja kannattavuuteen.

Seuraavan sukupolven Airbus A350 XWB -lentokoneiden käyttöön liittyy uuteen teknologiaan ja käyttöönottoprosesseihin liittyviä riskejä. Lisäksi Finnairin strategian toteutukseen liittyy merkittävien toimintamallien ja sisäisten muutosten toteutusriskejä.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita EU- ja kansainvälisen tason sääntelyhankkeita, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyhankkeista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä kansainvälinen sääntely, melumääräykset sekä muu ympäristöperustainen sääntely, EU:n yksityisyyden suojaa koskeva sääntely sekä EU-tuomioistuimen lokakuussa 2012 antama päätös lentomatkatustajien oikeuksista. Lisäksi ei-taloudellisen tiedon (vastuullisuus) raportoinnin sääntely ja muut sidosryhmävaatimukset ovat selvästi lisääntyneet.

Geopoliittisella epävarmuudella ja mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan.

Esitetty uudistus kotimaiseen eläkejärjestelmään kasvattaisi toteutuessaan Finnairin eläkevastuita, mikäli liikennelentäjien lisäeläketurvaa jouduttaisiin korottamaan sen johdosta, että työntekijän eläkelain mukainen eläke alenee.

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön internet-sivuilla www.finnairgroup.com.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja liikevoitto ovat yleensä selvästi pienimmät vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja suurimmat vuoden kolmannella neljänneksellä. Aasian-liikenteen kasvava suhteellinen osuus lisää kausivaihtelua myös Aasian vapaa-ajan ja liikematkustuksen kohdekohtaisten sesonkien mukaisesti.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin kuluerä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneostoista, lentokoneiden leasing-maksuista sekä valuuttamääräisistä myyntituotoista. Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasing-maksut ja polttoainekulut sekä liikennöimismaksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti, ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat ovat seuraaville kuudelle kuukaudelle 90 ja 60 prosenttia.

Operatiivisen toiminnan herkkyudet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF)	21 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	19 milj. euroa
Matkustajaliikenteen yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	15 milj. euroa

Polttoaineherkkyudet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausaste	
			H2 2015	H1 2016
Polttoaine	41 milj. euroa	19 milj. euroa	70 %	63 %

Valuuttajakauma %	7-9 2015	7-9 2014	1-9 2015	1-9 2014	2014	Valuuttaherkkyudet USD ja JPY (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojausaste (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä)	
Myyntivaluutat						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
EUR	50	49	56	57	58	-	-	
USD*	3	4	2	3	3	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	11	12	9	10	9	18 milj. euroa	8 milj. euroa	71 %
CNY	11	10	8	7	7	-	-	
KRW	3	2	3	2	3	-	-	
SEK	4	4	5	5	5	-	-	
Muut	18	19	17	16	15	-	-	
Ostovaluutat								
EUR	52	50	51	51	52	-	-	
USD*	40	36	41	39	41	62 milj. euroa	12 milj. euroa	82 %
Muut	8	14	8	10	7			

* Herkkyyslaskelmissa oletetaan Kiinan yuanin ja Hongkongin dollarin korreloivan edelleen vahvasti Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair ilmoitti 24.9. aiemmin tiedottamiensa laajarunkolaivastouudistusten taloudellisista vaikutuksista. Tiedonanto koski Finnairin kahden ensimmäisen A350-900 XWB -koneen myyntiä ja takaisinvuokrausta, jolla on selvästi positiivinen kertaluonteinen tulosvaikutus, sekä kaikkien Finnairin jäljellä olevien A340-300-koneiden käytöstä poistamista, johon liittyy kertaluonteisia, pääasiassa vuodelle 2015 ajoittuvia, kokonaiskustannuksia. Näiden järjestelyjen nettomääräisen kertaluonteisen positiivisen vaikutuksen Finnairin vuoden 2015 jälkimmäisen puoliskon liiketulokseen odotetaan olevan noin 70 miljoonaa euroa siten, että lopullinen taloudellinen vaikutus riippuu euron dollarikurssista kunkin koneen toimitushetkellä. Ensimmäisen A350-koneen myynti- ja takaisinvuokraus toteutui 7.10., ja myös jälkimmäisen koneen kaupan odotetaan ajoittuvan vuoden viimeiselle neljännekselle.

Finnair laski 13.10 liikkeeseen 200 miljoonan euron hybridilainan, jonka kuponkikorko on kiinteä 7,875 prosenttia vuodessa. Laina ylimerkittiin selvästi ja myytiin yli 100 sijoittajalle. Samalla Finnair lunasti ja mitätöi kaikkiaan 81,7 miljoonan euron osuuden vuonna 2012 liikkeeseen laskemastaan 120 miljoonan euron hybridilainasta.

Taloudellinen raportointi

Finnairin tilinpäätöstiedote vuodelta 2015 julkaistaan keskiviikkona 11.2.2016.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 30.10.2015 lehdistötilaisuuden klo 11.00 ja analytikkotilaisuuden klo 12.30 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään klo 14.30 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 2319 3041, PIN-koodi on 2419797#. Ilmoittaudu webcastiin osoitteessa: <https://engage.vevent.com/rt/finnair~20151030>

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Pekka Vähähyyppä**, puhelin (09) 818 8550, pekka.vahahyyppa@finnair.com
Talousviestintäpäällikkö **Ilkka Korhonen**, puhelin (09) 818 4705, ilkka.korhonen@finnair.com
IRO **Kati Kaksonen**, puhelin (09) 818 2780, kati.kaksonen@finnair.com

Avainluvut	7-9/2015	7-9/2014	Muutos %	1-9/2015	1-9/2014	Muutos %	2014
Liikevaihto ja tulos							
Liikevaihto, milj. euroa	637,1	622,7	2,3	1 738,5	1 731,8	0,4	2 284,5
Toiminnallinen liiketulos, milj. euroa	64,2	26,7	140,2	22,9	-27,1	184,6	-36,5
Toiminnallinen liiketulos liikevaihdosta, %	10,1	4,3	5,8 %-yks.	1,3	-1,6	2,9 %-yks.	-1,6
Liiketulos, milj. euroa	50,7	23,6	114,7	36,7	-31,1	> 200 %	-72,5
Toiminnallinen EBITDAR, milj. euroa	115,1	80,1	43,7	171,7	133,1	29,0	176,6
Tulos ennen veroja, milj. euroa	48,9	21,2	130,2	29,4	-43,7	167,2	-99,1
Kauden tulos, milj. euroa	39,0	16,6	134,5	23,2	-35,4	165,6	-82,5
Tase ja kassavirta							
Omavaraisuusaste, % *				28,5	33,9	-5,4 %-yks.	27,3
Nettovelkaantumisaste, %				-32,9	-4,0	-28,9 %-yks.	0,3
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %				82,9	74,0	8,9 %-yks.	107,5
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	18,4	15,3	20,3	38,2	68,4	-44,1	82,4
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), 12 kk rullaava, %				-0,4	-3,1	2,8 %-yks.	-6,5
Oman pääoman tuotto (ROE), 12 kk rullaava, %				-4,0	-6,0	34,4	-13,8
Liiketoiminnan nettorahavirta, milj. euroa	62,6	-8,9	> 200 %	164,0	39,8	> 200 %	24,2
Osake							
Osakkeen hinta vuosineljänneksen lopussa, euroa				3,07	2,50	22,8	2,48
Kauden tulos/osake, euroa	0,30	0,13	135,0	0,18	-0,28	164,4	-0,65
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	0,29	0,11	154,9	0,13	-0,33	139,4	-0,71
Liikennesuorite, yksikkökustannukset ja -tuotot							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 856	2 627	8,7	7 762	7 357	5,5	9 630
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	8 383	8 221	2,0	23 920	23 494	1,8	30 889
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	7 189	6 946	3,5	19 399	19 028	2,0	24 772
Matkustajakäyttöaste, %	85,8	84,5	1,3 %-yks.	81,1	81,0	0,1 %-yks.	80,2
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK *	6,73	6,47	4,0	6,39	6,21	2,9	6,23
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK *	6,44	6,47	-0,6	6,17	6,21	-0,6	6,23
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield), senttiä/RPK *	6,92	6,64	4,3	6,84	6,61	3,4	6,65
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK *	6,12	6,28	-2,5	6,55	6,49	1,0	6,53
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK *	4,31	4,22	2,1	4,63	4,44	4,3	4,49
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK *	4,19	4,22	-0,8	4,48	4,44	0,7	4,49
Tarjotut tonnikilometrit (ATK), milj. km	365	385	-5,1	1 042	1 091	-4,5	1 420
Myydyt tonnikilometrit (RTK), milj. km	207	241	-14,1	577	687	-16,0	912
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	33 487	38 721	-13,5	95 391	112 410	-15,1	149 141
Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyiltä tonnikilometrilta, senttiä/RTK	20,39	23,58	-13,5	21,80	23,43	-7,0	23,40
Kokonaiskäyttöaste, %	69,9	70,1	-0,1 %-yks.	66,4	67,4	-1,1 %-yks.	67,4
Lentojen lukumäärä, kpl	28 712	25 345	13,3	80 672	74 746	7,9	99 056
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	4 919	5 233	-6,0	4 896	5 361	-8,7	5 172

* Omavaraisuusaste vertailuvuodelta 2014 on oikaistu laskentakaavan muutoksesta johtuen. Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield) ja yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK) vertailuvuodelta 2014 on oikaistu vastaamaan konsernirakenteessa tapahtuneita muutoksia. Tunnusluvuissa kiintein valuuttakurssein on lisäksi eliminoitu valuuttakurssien vaihteluista johtuvat muutokset. Muutoksia on kuvattu tarkemmin liitteessä 16. Tunnuslukujen laskentakaavojen muutos. Muutetut kaavat on esitetty liitteessä 18. Tunnuslukujen laskentakaavat.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	7-9/2015	7-9/2014	Muutos %	1-9/2015	1-9/2014	Muutos %	2014
Liikevaihto	637,1	622,7	2,3	1 738,5	1 731,8	0,4	2 284,5
Liiketoiminnan muut tuotot	3,4	4,0	-15,4	11,6	12,9	-10,1	18,3
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstökulut	-78,5	-85,7	-8,5	-255,9	-262,0	-2,3	-344,5
Polttoainekulut	-153,4	-177,2	-13,4	-460,4	-504,3	-8,7	-660,4
Muut vuokrat	-40,3	-42,2	-4,5	-119,0	-121,0	-1,7	-159,7
Lentokaluston huoltokulut	-30,1	-28,1	7,3	-92,7	-88,4	4,9	-119,4
Liikennöimismaksut	-67,7	-62,0	9,1	-196,0	-172,0	13,9	-230,9
Maaselvitys- ja cateringkulut	-64,2	-65,3	-1,6	-183,6	-189,5	-3,1	-251,8
Valmismatkatuotannon kulut	-18,0	-18,8	-3,9	-57,1	-58,5	-2,4	-76,7
Myynti- ja markkinointikulut	-18,3	-15,2	20,6	-53,9	-49,1	9,7	-65,3
Muut kulut	-54,9	-52,3	4,9	-159,9	-166,8	-4,1	-217,4
Toiminnallinen EBITDAR	115,1	80,1	43,7	171,7	133,1	29,0	176,6
Lentokaluston leasemaksut	-24,9	-21,1	17,6	-71,0	-57,6	23,3	-78,8
Poistot ja arvonalentumiset	-26,0	-32,2	-19,3	-77,7	-102,6	-24,3	-134,3
Toiminnallinen liiketulos	64,2	26,7	140,2	22,9	-27,1	184,6	-36,5
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	-10,9	-0,2	<-200 %	3,2	-11,6	127,2	-43,7
Kertaluonteiset erät	-2,7	-2,9	9,8	10,6	7,6	39,4	7,7
Liiketulos	50,7	23,6	114,7	36,7	-31,1	> 200 %	-72,5
Rahoitustuotot	0,0	0,3	-107,6	0,8	3,5	-75,9	3,5
Rahoituskulut	-1,8	-1,7	-6,5	-8,2	-12,9	36,3	-26,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	0,0	-1,0	100,0	0,0	-3,3	98,7	-3,2
Tulos ennen veroja	48,9	21,2	130,2	29,4	-43,7	167,2	-99,1
Tuloverot	-9,8	-4,6	-114,4	-6,1	8,3	-173,9	16,5
Kauden tulos	39,0	16,6	134,5	23,2	-35,4	165,6	-82,5
Jakautuminen							
Emoyhtiön omistajille	38,9	16,6	134,9	23,0	-35,7	164,4	-82,7
Määräysvallattomille omistajille	0,1	0,1	62,3	0,3	0,3	-7,9	0,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos							
Osakekohtainen tulos, euroa (laimennettu ja laimentamaton)	0,29	0,11	154,9	0,13	-0,33	139,4	-0,71
Kauden tulos/osake, euroa	0,30	0,13	135,0	0,18	-0,28	164,4	-0,65

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	7-9/2015	7-9/2014	Muutos %	1-9/2015	1-9/2014	Muutos %	2014
Kauden tulos	39,0	16,6	134,5	23,2	-35,4	165,6	-82,5
Muut laajan tuloksen erät							
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi							
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-46,1	7,8	<-200 %	14,3	19,7	-27,5	-87,0
Muuntoerot	0,0	0,1	-106,5	0,3	0,1	> 200 %	0,4
Verovaikutus	9,2	-1,6	> 200 %	-2,9	-3,9	27,5	17,4
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi							
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	0,4	23,0	-98,3	15,6	-5,2	> 200 %	-4,1
Verovaikutus	-0,1	-4,6	98,3	-3,1	1,0	<-200 %	0,8
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-36,6	24,7	<-200 %	24,3	11,7	106,9	-72,4
Kauden laaja tulos	2,5	41,4	-94,0	47,5	-23,7	> 200 %	-154,9
Jakautuminen							
Emoyhtiön omistajille	2,3	41,3	-94,3	47,3	-23,9	> 200 %	-155,1
Määräysvallattomille omistajille	0,1	0,1	62,3	0,3	0,3	-7,9	0,2

KONSERNIN TASE

Milj. euroa	30.9.2015	30.9.2014	2014
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Aineettomat hyödykkeet	17,8	18,4	18,4
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	836,4	1 051,1	897,8
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4,9	4,9	4,9
Laina- ja muut saamiset	9,2	18,8	9,2
Laskennalliset verosaamiset	20,7	3,4	33,8
Pitkäaikaiset varat yhteensä	889,0	1 096,6	964,1
Lyhytaikaiset varat			
Vaihto-omaisuus	12,2	12,8	14,7
Myyntisaamiset ja muut saamiset	250,7	244,0	194,0
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	173,1	117,7	163,7
Muut rahoitusvarat	355,3	263,3	332,8
Rahavarat	187,7	172,2	93,4
Lyhytaikaiset varat yhteensä	979,0	810,0	798,6
Myytäväinä olevat omaisuuserät	87,7	8,8	122,4
Varat yhteensä	1 955,8	1 915,4	1 885,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	481,5	573,6	438,3
Yhteensä	557,0	649,0	513,7
Määräysvallattomien omistajien osuus	0,7	0,7	0,6
Oma pääoma yhteensä	557,7	649,7	514,3
Pitkäaikaiset velat			
Korolliset velat	295,4	320,1	337,7
Eläkevelvoitteet	18,6	24,5	25,3
Varaukset	56,8	62,7	52,1
Muut velat	18,2	29,7	22,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä	389,0	437,1	437,3
Lyhytaikaiset velat			
Varaukset	43,7	46,6	44,2
Korolliset velat	64,4	89,5	89,9
Ostovelat ja muut velat	729,9	657,5	600,8
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	154,6	34,6	198,5
Lyhytaikaiset velat yhteensä	992,6	828,2	933,4
Myytäväinä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	16,6	0,3	0,0
Velat yhteensä	1 398,1	1 265,7	1 370,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 955,8	1 915,4	1 885,1

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoisen laina	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräys- vallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2015	75,4	168,1	-87,4	247,4	-8,8	118,9	513,7	0,6	514,3
Kauden tulos					23,0		23,0	0,3	23,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			11,4				11,4		11,4
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			12,5				12,5		12,5
Muuntoerot			0,3				0,3		0,3
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	24,3	0,0	23,0	0,0	47,3	0,3	47,5
Osingot							0,0	-0,2	-0,2
Osakeperusteiset maksut				0,2			0,2		0,2
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-4,3		-4,3		-4,3
Oma pääoma 30.9.2015	75,4	168,1	-63,1	247,7	9,9	118,9	557,0	0,7	557,7

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoisen laina	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräys- vallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2014	75,4	168,1	-15,0	247,3	82,5	118,9	677,3	0,7	678,0
Kauden tulos					-35,7		-35,7	0,3	-35,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			15,8				15,8		15,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-4,1				-4,1		-4,1
Muuntoerot			0,1				0,1		0,1
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	11,7	0,0	-35,7	0,0	-23,9	0,3	-23,7
Osingot							0,0	-0,2	-0,2
Osakeperusteiset maksut				-0,1			-0,1		-0,1
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-4,3		-4,3		-4,3
Oma pääoma 30.9.2014	75,4	168,1	-3,2	247,2	42,5	118,9	649,0	0,7	649,7

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	7-9/2015	7-9/2014	1-9/2015	1-9/2014	2014
Liiketoiminnan rahavirta					
Kauden tulos	39,0	16,6	23,2	-35,4	-82,5
Poistot ja arvonalentumiset	27,1	32,5	93,3	102,8	135,7
Muut oikaisut kauden tuloksesta					
Rahoitustuotot	0,0	-0,3	-0,8	-3,5	-3,5
Rahoituskulut	1,8	1,7	8,2	12,9	26,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	0,0	1,0	0,0	3,3	3,2
Tuloverot	9,8	4,6	6,1	-8,3	-16,5
EBITDA	77,8	56,1	130,1	71,8	63,2
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	21,9	0,0	-26,2	-13,0	6,2
Käyttöpääoman muutos	-36,8	-55,9	63,3	-8,3	-33,2
Maksetut korkokulut	-0,9	-7,5	-4,0	-12,2	-14,1
Maksetut muut rahoituskulut	-0,6	-2,7	-1,7	-4,6	-4,5
Saadut korkotuotot	1,1	1,2	2,7	6,1	6,7
Maksetut tuloverot	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,2
Liiketoiminnan nettorahavirta	62,6	-8,9	164,0	39,8	24,2
Investointien rahavirta					
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-2,3	-4,7	-4,5	-5,1	-4,3
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-40,4	-33,9	-116,6	-100,6	-142,1
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos **	40,2	18,6	55,3	-2,5	-109,5
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	-0,3	4,6	152,2	231,8	267,6
Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,1	0,3	0,0	2,7	2,6
Investointien nettorahavirta	-2,8	-15,1	86,4	126,3	14,4
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-8,8	-7,9	-72,7	-185,9	-169,4
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	0,0	0,0	-5,3	-5,3	-10,7
Maksetut osingot	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Rahoituksen nettorahavirta	-8,8	-8,2	-78,2	-191,5	-180,3
Rahavirtojen muutos					
	51,0	-32,1	172,2	-25,4	-141,8
Rahavarat tilikauden alussa	311,2	338,6	190,1	331,8	331,8
Rahavirtojen muutos	51,0	-32,1	172,2	-25,4	-141,8
Rahavarat kauden lopussa ***	362,3	306,4	362,3	306,4	190,1
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot					
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua					
Työsuhde-etuudet	2,9	2,8	9,2	8,7	11,4
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	11,1	-5,5	-9,6	5,4	34,9
Muut oikaisut	7,9	2,7	-25,8	-27,1	-40,1
Yhteensä	21,9	0,0	-26,2	-13,0	6,2
** Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos					
*** Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	355,3	263,3	355,3	263,3	332,8
Rahavarat	187,7	172,2	187,7	172,2	93,4
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	543,0	435,4	543,0	435,4	426,1
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-180,7	-129,0	-180,7	-129,0	-236,0
Yhteensä	362,3	306,4	362,3	306,4	190,1

KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Noudatetut laadintaperiaatteet ovat yhtenevät konsernin tilinpäätöksessä 2014 noudattamien periaatteiden kanssa. Konsernin tilikaudella 2015 käyttöönotettavista IFRS-standardeista ja tulkinnoista on samoin kerrottu 2014 tilinpäätöksessä, eikä niillä ole olennaista vaikutusta konsernin osavuositarkastuksiin tai tilinpäätökseen. Tiedotteen luvut ovat pyöristämättömiä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua. Tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Osavuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen arvoihin. Toteutuneet tulokset saattavat olla erilaisia näihin arvioihin verrattuna. Keskeisimmät arviot ovat samoja, joita sovellettiin vuosittain päätöksessä 2014.

4. SEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

Segmentti-informaatio esitetään konsernin liiketoiminnallisen segmenttijaon mukaisesti. Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaatorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Finnairin raportoivat segmentit ovat Lentoliikenne ja Matkapalvelut.

Liiketoimintasegmenttitiedot

Milj. euroa	1-9/2015			Konserni yhteensä
	Lentoliikenne	Matkapalvelut	Eliminoinnit	
Ulkoinen liikevaihto	1 591,7	146,8		1 738,5
Sisäinen liikevaihto	64,0	1,0	-65,0	0,0
Liikevaihto	1 655,7	147,8	-65,0	1 738,5
Toiminnallinen liiketulos	23,0	0,0		22,9
Liiketulos	37,1	-0,4		36,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista				0,0
Rahoitustuotot				0,8
Rahoituskulut				-8,2
Tuloverot				-6,1
Määräysvallattomien omistajien osuus				-0,3
Kauden tulos				23,0
Poistot ja arvonalentumiset	76,9	0,9		77,7

Liiketoimintasegmenttitiedot

Milj. euroa	1-9/2014			Konserni yhteensä
	Lentoliikenne	Matkapalvelut	Eliminoinnit	
Ulkoinen liikevaihto	1 573,1	158,7		1 731,8
Sisäinen liikevaihto	72,6	2,5	-75,1	0,0
Liikevaihto	1 645,7	161,2	-75,1	1 731,8
Toiminnallinen liiketulos	-29,3	2,2		-27,1
Liiketulos	-32,3	1,2		-31,1
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista				-3,3
Rahoitustuotot				3,5
Rahoituskulut				-12,9
Tuloverot				8,3
Määräysvallattomien omistajien osuus				-0,3
Kauden tulos				-35,7
Poistot ja arvonalentumiset	101,6	1,0		102,6

Liikevaihto

Milj. euroa	7-9/2015	7-9/2014	Muutos %	1-9/2015	1-9/2014	Muutos %	2014
Lentoliikenne	610,1	596,2	2,3	1 655,7	1 645,7	0,6	2 167,7
Matkapalvelut	45,1	44,4	1,6	147,8	161,2	-8,3	216,7
Eliminoinnit	-18,2	-17,9	-1,5	-65,0	-75,1	13,5	-100,0
Yhteensä	637,1	622,7	2,3	1 738,5	1 731,8	0,4	2 284,5

Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	7-9/2015	7-9/2014	Muutos %	1-9/2015	1-9/2014	Muutos %	2014
Lentoliikenne	592,3	578,7	2,3	1 591,7	1 573,1	1,2	2 070,7
Matkustajatuotot	503,5	466,0	8,1	1 319,3	1 242,8	6,2	1 640,2
Lisäpalvelut	28,0	19,9	40,7	76,2	59,1	29,0	79,1
Rahti	45,9	59,7	-23,2	135,7	172,5	-21,3	231,3
Muut	14,9	33,1	-55,1	60,5	98,7	-38,6	120,0
Matkapalvelut	44,8	44,0	1,8	146,8	158,7	-7,5	213,8
Yhteensä	637,1	622,7	2,3	1 738,5	1 731,8	0,4	2 284,5

Toiminnallinen liike-tulos

Milj. euroa	7-9/2015	7-9/2014	Muutos %	1-9/2015	1-9/2014	Muutos %	2014
Lentoliikenne	61,8	25,9	138,2	23,0	-29,3	178,4	-43,5
Matkapalvelut	2,5	0,8	> 200 %	0,0	2,2	-101,8	7,0
Yhteensä	64,2	26,7	140,2	22,9	-27,1	184,6	-36,5

Liiketulos

Milj. euroa	7-9/2015	7-9/2014	Muutos %	1-9/2015	1-9/2014	Muutos %	2014
Lentoliikenne	48,2	22,9	110,6	37,1	-32,3	> 200 %	-78,4
Matkapalvelut	2,5	0,7	> 200 %	-0,4	1,2	-131,5	5,9
Yhteensä	50,7	23,6	114,7	36,7	-31,1	> 200 %	-72,5

Henkilöstö keskimäärin

	7-9/2015	7-9/2014	Muutos %	1-9/2015	1-9/2014	Muutos %	2014
Lentoliikenne	4000	4300	-7,0	3 975	4 400	-9,7	4 232
Matkapalvelut	580	626	-7,3	585	669	-12,6	645
Muut toiminnot	339	308	10,2	336	292	15,1	295
Yhteensä	4919	5233	-6,0	4 896	5 361	-8,7	5 172

Henkilöstö keskimäärin ei sisällä Norran henkilöstöä, koska se on luokiteltu myytänä olevaksi pitkäaikaiseksi varaksi.

5. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2014 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.

Johdannaiset, Milj. euroa	30.9.2015		30.9.2014		2014	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät (termiinit):						
Polttoaineen valuuttasuojaus	338,1	26,0	436,4	25,8	385,4	35,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	712,6	96,5	611,8	49,3	657,6	66,3
Leasemaksujen valuuttasuojaus	156,2	17,2	143,7	11,2	146,6	15,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 207,0	139,7	1 191,9	86,3	1 189,6	117,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Polttoaineen valuuttasuojaus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	240,9	16,1	393,4	20,5	370,4	29,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Osto-optiot	79,0	5,3	91,4	3,6	110,2	7,1
Myyntioptiot	39,5	-4,8	127,6	-1,8	178,0	-3,0
Taseen suojaus (termiinit)	10,4	0,1	13,2	0,4	13,7	0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	369,8	16,6	625,6	22,7	672,2	34,5
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 576,8	156,3	1 817,4	109,1	1 861,8	151,6
Hyödykejohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät:						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	538 000	-114,3	615 750	-24,2	534 700	-142,3
Sähköjohdannaiset, MWh	14 245	-0,1	22 596	0,0	30 220	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		-114,3		-24,2		-142,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	17 000	-2,3	31 000	-1,0	33 500	-8,6
Optiot						
Osto-optiot, lentopetroli, tonnia	170 500	0,8	214 500	0,7	162 500	0,1
Myyntioptiot, lentopetroli, tonnia	-276 500	-19,5	-214 500	-6,9	171 500	-39,3
Sähköjohdannaiset, MWh	33 865	-0,4	55 662	-0,2	46 904	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-21,4		-7,4		-48,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä		-135,7		-31,6		-190,4
Korkojohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät:						
Koronvaihtosopimukset	150,0	5,3	150,0	5,8	150,0	5,8
Korko-optiot						
Osto-optiot	133,9	-5,6	0,0	0,0	123,5	2,3
Myyntioptiot	133,9	-2,8	0,0	0,0	123,5	-4,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	417,8	-3,1	150,0	5,8	397,1	3,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	9,3	-0,5	14,4	-0,3	11,6	-0,6
Koronvaihtosopimukset	0,0	0,0	25,0	-0,2	25,0	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	9,3	-0,5	39,4	-0,6	36,6	-0,7
Korkojohdannaiset yhteensä	427,1	-3,6	189,4	5,3	433,7	2,7
Osakejohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät:						
Osakeoptiot						
Osto-optiot	3,0	1,2	0,0	0,0	3,0	0,7
Myyntioptiot	3,0	-0,2	0,0	0,0	3,0	-0,1
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	1,0	0,0	0,0	6,0	0,6
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	1,0	0,0	0,0	6,0	0,6
Johdannaiset yhteensä		18,0		82,8		-35,4

6. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	30.9.2015	Taso 1	Taso 2	Taso 3
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat				
Kaupankäyntiarvopaperit	370,1	35,7	334,4	
Kaupankäyntijohdannaiset				
Korjojohdannaiset	5,4		5,4	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	5,4		5,4	
- joista rahavirran suojauslaskennassa			0,0	
Valuuttajohdannaiset	165,7		165,7	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	97,7		97,7	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	28,0		28,0	
Hyödykejohdannaiset	0,9		0,9	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,0		0,0	
Osakejohdannaiset	1,2		1,2	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,2		1,2	
Yhteensä	543,2	35,7	507,5	0,0

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset				
Korjojohdannaiset	9,0		9,0	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,0		0,0	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,4		8,4	
Valuuttajohdannaiset	9,3		9,3	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,2		1,2	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	2,3		2,3	
Hyödykejohdannaiset	136,6		136,6	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	114,4		114,4	
Osakejohdannaiset	0,1		0,1	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1	
Yhteensä	155,0	0,0	155,0	0,0

Raportointikauden aikana ei tapahtunut merkittäviä siirtoja käypien arvojen hierarkian tasojen 1 ja 2 välillä.

Hierarkian tason 1 käyvät arvot perustuvat täysin samanlaisten omaisuuserien tai velkojen noteerattuihin (oikaisemattomiin) hintoihin toimivilla markkinoilla. Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittäviltä osin muihin syöttötietoihin kuin tasoon 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina). Tason 3 instrumenttien käyvät arvot puolestaan perustuvat omaisuuserää tai velkaa koskeviin syöttötietoihin, jotka eivät perustu todettavissa olevaan markkinatietoon (ei todettavissa olevat syöttötiedot), vaan merkittäviltä osin vastapuolten toimittamiin vahvistuksiin, jotka perustuvat yleisesti hyväksytyihin arvostusmalleihin.

Se käypien arvojen hierarkian taso, jolle tietty käypään arvoon arvostettu erä on kokonaisuudessaan luokiteltu, on määritetty IFRS 7 -standardin vaatimusten mukaisesti koko kyseisen käypään arvoon arvostetun erän kannalta merkittävän alimmalla tasolla olevan syöttötiedon perusteella. Syöttötiedon merkittävyys on arvioitu kyseisen käypään arvoon arvostetun erän suhteen kokonaisuudessaan.

7. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNNIT

Ensimmäisen neljänneksen lopussa (31.3.2015) Finnairin ja Flybe UK:n yhteisyritys Flybe Finland Nordic -konserni siirtyi väliaikaisesti Finnairin omistukseen, kun Finnair osti yhden euron kauppahinnalla Flybe UK:n 60 %:n osuuden Flybe Nordic -konsernissa. Myöhemmin konsernin nimi muutettiin Nordic Regional Airlinesiksi (Norra). Finnair on esittänyt omistuksensa konsernissa myytävissä olevina pitkäaikaisina varoina ja velkoina IFRS 5:n mukaisesti, ja odottaa 60 %:n osuuden myynnin uusille kumppaneille tapahtuvan lähiaikoina.

Norra käsitellään myytävänä olevana omaisuuseränä ja ja arvostetaan tasearvoonsa tai sitä alhaisempaan myyntihintaan. Norran yhdistelyllä ei ole vaikutusta Finnairin tuloslaskelman esittämiseen. Finnairin jatkuvien toimintojen tulos sisältää Norran ja Finnairin välisen ostoliikenteen tapahtumat, koska järjestely jatkuu Norran 60 % osuuden myynnin jälkeen.

Vuoden 2014 ensimmäisellä neljänneksellä myytiin myytävissä oleviin varoihin sisällynyt tytäryhtiö Finncatering Oy. Tilikauden 2014 viimeisellä neljänneksellä Finnair myi Travel Retailin myymälätoiminnot World Duty Free Group:lle. Kaupalla oli noin 12,7 miljoonan euron positiivinen vaikutus tilikauden 2014 kertaluonteisiin eriin. Tilikaudella 2014 ei hankittu yrityksiä tai liiketoimintoja.

8. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta 1-9/2015 tilikaudella oli 20,9 % (-19,0 %).

9. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 25.3.2015, että vuodelta 2014 ei maksettu osinkoa.

Yhtiökokous päätti 27.3.2014, että vuodelta 2013 ei maksettu osinkoa.

10. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	30.9.2015	30.9.2014	2014
Kirjanpitoarvo kauden alussa	916,2	1 311,9	1 311,9
Lisäykset	38,2	68,4	82,4
Ennakoiden muutos	80,6	-6,9	64,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-30,3	-4,3	-64,1
Vähennykset ja siirrot	-57,2	-196,7	-342,7
Poistot	-77,7	-102,6	-134,3
Kertaluonteisiin eriin sisältyvät poistot	-15,6	-0,3	-1,4
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	854,2	1 069,5	916,2
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	119,8	9,8	9,8
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	63,3	4,3	119,8

11. MYYTÄVÄNÄ OLEVAT OMAISUUSERÄT

Myytävänä olevat omaisuuserät koostuvat pääasiassa kahdesta Airbus A340 -lentokoneesta ja tekniikan varastoista. Toisen Airbus A340 -lentokoneen myynnin odotetaan tapahtuvan tilikauden 2016 ensimmäisellä neljänneksellä ja toisen tilikauden 2016 toisella neljänneksellä, ja muiden erien osalta tilikauden 2015 viimeisellä neljänneksellä.

Lisäksi myytävänä oleviin omaisuuseriin sisältyy Finnairin omistus Nordic Regional Airlines Ab -konsernissa. Aikaisemmin Finnairin ja Flybe UK:n yhteisyrityksenä toiminut konserni siirtyi ensimmäisen neljänneksen lopussa väliaikaisesti Finnairin omistukseen, kun Finnair osti Flybe UK:n 60 %:n omistusosuuden Flybe Nordic -konsernista. Finnair odottaa 60 %:n osuuden myynnin uusille kumppaneille tapahtuvan lähiaikoina.

Vertailukaudella myytäviin eriin sisältyi Finncatering Oy, joka myytiin 2014 ensimmäisellä neljänneksellä. Tilikauden 2014 viimeisellä neljänneksellä myytäviin eriin sisältyneet kolme Embraer 190 ja kuusi ATR 72 -lentokonetta myytiin tilikauden 2015 ensimmäisellä neljänneksellä.

Myytävänä oleviksi luokitellut omaisuuserät	30.9.2015	30.9.2014	2014
Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet	63,3	4,3	119,8
Vaihto-omaisuus	0,1	4,4	2,6
Myytävänä olevan tytäryhtiön varat	24,3	0,0	0,0
Yhteensä	87,7	8,8	122,4

Myytävänä oleviksi luokiteltuihin varoihin liittyvät velat	30.9.2015	30.9.2014	2014
Myytävänä olevan tytäryhtiön velat	16,6	0,3	0,0
Yhteensä	16,6	0,3	0,0

12. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2015 kolmannella neljänneksellä lainoja lyhennettiin lyhennysohjelman mukaisesti.

13. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	30.9.2015	30.9.2014	2014
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	158,6	212,7	181,1
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	69,6	72,6	72,8
Muiden puolesta annetut takuut	0,1	2,2	2,2
Yhteensä	228,3	287,5	256,1

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.9.2015 olivat 1 990 miljoonaa euroa (946).

14. VUOKRAVASTUUT MUISTA VUOKRASOPIMUKSISTA

Milj. euroa	30.9.2015	30.9.2014	2014
Lentokaluston vuokravastuut	741,0	624,7	635,8
Muut vuokravastuut	308,8	241,7	246,4
Yhteensä	1 049,9	866,4	882,2

Lentokaluston vuokravastuiden kasvu johtuu pääosin Embraer 190 ja ATR 72 -lentokoneiden myynnistä ja takaisinvuokrauksesta.

15. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	30.9.2015	30.9.2014	2014
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt	0,2	1,1	1,4
Yhteisyritykset	13,7	52,8	59,9
Eläkesäätiö	0,0	0,0	0,1
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt	3,0	13,1	20,8
Yhteisyritykset	44,9	168,3	228,3
Eläkesäätiö	3,5	3,5	4,6
Rahoituskulut			
Yhteisyritykset	0,0	0,0	10,8
Saamiset			
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	0,0	9,9	0,0
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä	0,1	1,4	1,5
Lyhytaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	0,0	18,4	7,3
Velat			
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	0,0	10,8	8,2
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	18,6	24,3	25,3
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille	2,1	2,1	4,7
Lyhytaikaiset velat yhteisyrityksille	0,0	0,6	3,4
Vastuusitoumukset			
Yhteisyritysten puolesta annetut takaukset	0,0	2,0	2,0

Nordic Regional Airlines Ab -konserni siirtyi tilikauden ensimmäisen neljänneksen lopussa Finnairin 100 %:seen omistukseen. Ennen omistuksen muutosta konserni oli Finnairin ja Flybe UK:n yhteisyritys, ja omistusjärjestelyä edeltävät konsernin kanssa tehdyt liiketoimet on esitetty lähipiiritapahtumina yhteisyritysten välillä.

16. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVOJEN MUUTOS

Finnair on 1.1.2015 alkaen muuttanut yksikkötuottojen (RASK, yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä) ja yksikkökustannusten (CASK, yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä) laskentakäytäntöjä vastaamaan konsernirakenteessa tapahtuneita muutoksia. Aiemmin Flyben (nykyisin Norra) operoimaa ja markkinoimaa liikennettä siirtyy yhtiöiden välisen uuden ostoliikennesopimuksen myötä Finnairin liikenteeksi. Vertailukauden RASK ja CASK on oikaistu vastaamaan sopimuksen johdosta muuttuvaa tuotto- ja kustannusrakennetta. Lisäksi oikaistu RASK sisältää lennolla tapahtuvan myynnin ja siihen liittyvät kustannukset. Aiemmin kyseiset erät sisältyivät CASKiin. Samoin oikaistu CASK sisältää kaikki konsernihallinnon kustannukset. Aiemmin osa näistä jätettiin CASK-laskennan ulkopuolelle. Myös vertailukauden yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield) on oikaistu konsernirakenteessa tapahtuneiden muutosten johdosta.

Finnair on lisäksi ottanut käyttöön uudet mittarit, RASK ja CASK kiintein valuuttakurssein. Mittareiden tarkoitus on kuvata valuuttaneutraaleja yksikkötuottoja ja kustannuksia. Valuuttakurssien muutosten ja valuuttasuojauksen vaikutuksia ei ole näiden mittareiden laskennassa huomioitu.

Omavaraisuusasteen laskentakaavaa on muutettu vastaamaan paremmin yleisesti lentoliiketoiminnassa käytössä olevaa laskentatapaa. Aikaisemmin omavaraisuusaste laskettiin jakamalla oma pääoma taseen loppusummalla, josta oli oikaistu saadut ennakkomaksut. Muutoksen johdosta oma pääoma jaetaan ainoastaan taseen loppusummalla, eikä saatuja ennakkomaksuja enää oikaista tästä.

Muutetut vuoden 2014 tunnusluvut kvartaaleittain on esitetty alla olevissa taulukoissa. Muutetut kaavat on esitetty liitteessä 18. Tunnuslukujen laskentakaavat.

Kvartaalikohtaiset tunnusluvut	Oikaistu				Raportoitu			
	10-12/2014	7-9/2014	4-6/2014	1-3/2014	10-12/2014	7-9/2014	4-6/2014	1-3/2014
henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	6,29	6,47	6,17	5,96	6,22	6,33	6,02	5,81
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	6,78	6,64	6,66	6,54	6,77	6,58	6,60	6,42
henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	6,68	6,28	6,54	6,65	6,54	6,12	6,39	6,43
senttiä/ASK	4,64	4,22	4,52	4,61	4,49	4,05	4,35	4,37

Kumulatiiviset tunnusluvut	Oikaistu				Raportoitu			
	2014	1-9/2014	1-6/2014	1-3/2014	2014	1-9/2014	1-6/2014	1-3/2014
Omavaraisuusaste, %	27,3	33,9	31,3	30,4	27,7	34,4	31,8	30,8
henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	6,23	6,21	6,07	5,96	6,10	6,06	5,92	5,81
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	6,65	6,61	6,60	6,54	6,59	6,54	6,51	6,42
henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	6,53	6,49	6,60	6,65	6,37	6,31	6,41	6,43
senttiä/ASK	4,49	4,44	4,56	4,61	4,31	4,25	4,36	4,37

17. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut muita merkittäviä tapahtumia kuin osavuosisikatsauksessa selostettuja asioita.

18. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

Toiminnallinen liiketulos:

Liiketulos ilman johdannaisten käyvän arvon muutoksia, huoltovarausten valuuttakurssimuutoksia ja kertaluonteisia eriä

Kertaluonteiset erät:

Käyttöomaisuuden myyntivoitot ja -tappiot, rakennejärjestelyihin liittyvät ja muut kertaluonteiset erät

Toiminnallinen EBITDAR:

Toiminnallinen liiketulos + poistot + lentokaluston leasemaksut

Oma pääoma:

Emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Bruttoinvestoinnit:

Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja

Sijoitettu pääoma keskimäärin:

Taseen loppusumma - korottomat velat (keskimäärin)

Korollinen nettovelka:

Korolliset velat - muut lyhytaikaiset rahoitusvarat - rahavarat

Osakekohtainen tulos:

$$\frac{\text{Kauden tulos} - \text{oman pääoman ehtoisen lainan korkokulut verojen jälkeen}}{\text{Kauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä}}$$

Kauden tulos/osake:

$$\frac{\text{Kauden tulos}}{\text{Kauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä}}$$

Oma pääoma/osake:

$$\frac{\text{Oma pääoma}}{\text{Osakeantioikaistu osakemäärä kauden lopussa}}$$

Omavaraisuusaste, %:

$$\frac{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus}}{\text{Taseen loppusumma}} \times 100$$

Nettovelkaantumisaste, %:

$$\frac{\text{Korollinen nettovelka}}{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus}} \times 100$$

Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

$$\frac{\text{Korollinen nettovelka} + 7 \times \text{lentokaluston leasemaksut}}{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus}} \times 100$$

Oman pääoman tuotto (ROE), %:

$$\frac{\text{Kauden tulos}}{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus (keskimäärin)}} \times 100$$

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

$$\frac{\text{Tulos ennen veroja} + \text{rahoituskulut}}{\text{Sijoitettu pääoma keskimäärin}} \times 100$$

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste, %:

Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Tarjotut tonnikilometrit (ATK):

Rahdin ja postin kuljetukseen tarjottujen tonnien määrä x lennetyt kilometrit

Myydyt tonnikilometrit (RTK):

Kuljetetun rahti- ja postitonniin määrä x lennetyt kilometrit

Kokonaiskäyttöaste, %:

Myytyjen tonnikilometrien osuus tarjotuista tonnikilometreistä

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK):

Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla lentoliiketoiminnan matkustajaliikenteen tuotot tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK). Matkustajaliikenteen tuottoihin lisätään lennolla tapahtuva myynti ja rahtituotot, vähennettynä niihin liittyvillä välittömällä kustannuksilla.

Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista. Valuuttakurssimuutosten ja valuuttasuojauksen vaikutukset on laskennassa eliminoitu.

Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK):

Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla lentoliikenteen toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Toiminnalliset kulut sisältävät laskennallisen pääomaveloituksen Finnairin operoimista ja omistamista lentokoneista. Lennolla tapahtuvan myynnin ja rahtituottojen välittömät toiminnalliset kulut eivät sisälly laskennassa huomioitaviin toiminnallisiin kuluihin, koska ne on huomioitu yksikkötuottojen laskennassa netottamalla kyseiset kustannukset niitä vastaavista tuotoista. Muut, matkustajaliikenteeseen kuulumattomat lentoliikenteen tuotot on netotettu ja vähennetty toiminnallisista kuluista.

Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Valuuttakurssimuutosten ja valuuttasuojauksen vaikutukset on laskennassa eliminoitu.

Osavuosikatsauksen luvut ovat tilintarkastamattomia.