



Finnair-konsernin osavuosisikatsaus 1.1.–30.9.2017

25.10.2017

Finnair-konsernin osavuosisikatsaus 1.1.–30.9.2017

Finnairin historian paras vuosineljännes; vertailukelpoinen liiketulos on parantunut jo 12 vuosineljännestä peräkkäin

Heinä–syyskuu 2017

- Liikevaihto kasvoi 14,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 735,4 miljoonaa euroa (640,9)*.
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 11,1 prosenttia.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 118,9 miljoonaa euroa (65,7).
- Liiketulos oli 122,2 miljoonaa euroa (115,5).
- Vertailukelpoinen EBITDAR** oli 188,9 miljoonaa euroa (118,3).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 103,6 miljoonaa euroa (59,1) ja investointien nettorahavirta -80,5 miljoonaa euroa (161,5).***
- Yksikkötuotto (RASK) nousi 3,3 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) laski 3,5 prosenttia ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) nousi 0,2 prosenttia vertailukaudesta.
- Matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 0,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 11,4 euroa.
- Osakekohtainen tulos oli 0,71 euroa (0,66).

Tammi–syyskuu 2017

- Liikevaihto kasvoi 10,1 prosenttia vertailukaudesta ja oli 1 923,1 miljoonaa euroa (1 746,9)*.
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 6,2 prosenttia.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 147,5 miljoonaa euroa (53,5).
- Liiketulos oli 201,3 miljoonaa euroa (98,0) ja sisälsi yhden A350-koneen myyntivoiton.
- Vertailukelpoinen EBITDAR** oli 342,2 miljoonaa euroa (211,0).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 289,6 miljoonaa euroa (189,2) ja investointien nettorahavirta -71,9 miljoonaa euroa (-234,8).***
- Yksikkötuotto (RASK) nousi 3,7 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) laski 1,3 prosenttia ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) nousi 1,4 prosenttia vertailukaudesta.
- 20 miljoonan euron tehokkuusparannusohjelma toteutui onnistuneesti kesään mennessä täysimääräisesti.
- Matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 5,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 12,0 euroa.
- Osakekohtainen tulos oli 1,12 euroa (0,47).

* Ellei toisin mainita, sulkeissa esitetyt luvut viittaavat vertailukauteen eli vastaavaan ajanjaksoon edellisenä vuonna.

** Vertailukelpoinen liiketulos + poistot ja arvonalentumiset + lentokaluston leasemaksut.

*** Investointien nettorahavirta sisältää kolmannella neljänneksellä 15 miljoonaa euroa lunastuksia rahamarkkinarahastoista tai muiden yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien rahoitusvarojen erääntymisiä ja myyntejä. Tammi–syyskuussa nämä sijoitukset pienenevät nettomääräisesti 110 miljoonalla eurolla. Sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät ennallaan

Finnair arvioi, että sen kapasiteetti kasvaa vuonna 2017 noin 9 prosenttia vuoteen 2016 verrattuna. Kasvu painottuu voimakkaasti vuoden jälkipuoliskoon. Vuoden liikevaihdon arvioidaan kasvavan jokseenkin yhdenmukaisesti kapasiteetin kanssa.

Finnair arvioi, että sen vertailukelpoinen liiketulos vuonna 2017 on 135–155 miljoonaa euroa (2016: 55 miljoonaa euroa), jos polttoaineen hinta ja valuuttakurssit säilyvät nykytasollaan eikä markkinaympäristössä tapahdu merkittäviä muutoksia.

Toimitusjohtaja Pekka Vauramo:

Kolmannen vuosineljänneksen vahva kehitys on keväällä 2016 päätetyn kiihdytetyn kasvun strategian ansiota: oikein ajoitettu kapasiteetin kasvu ja onnistuneet reittipäätökset näkyivät tuloksessamme. Erinomaista työtä tekevät, sitoutuneet työntekijämme voittivat nopeaan kasvuun liittyvät haasteet, ja rikoimme ennätysemme matkustajamäärissä, matkustajakäyttöasteissa ja asiakastytytyväisyydessä. Liikevaihtomme kasvoi vahvan matkustajakysynnän vetämänä lähes 15 prosenttia. Matkustajatuotot, lisämyynti, rahti ja matkapalvelut kasvoivat kaikki kaksinumeroista vauhtia. Matkustajakäyttöasteet kehittivät hyvin erityisesti Aasian ja Euroopan liikenteessä, mutta kotimaan liikenteen muita alueita heikompi kehitys on edelleen huolenaihe. Vertailukelpoinen tulos parani uudelle ennätystasolle noin 119 miljoonaan euroon. Kyseessä oli jo kahdestoista peräkkäinen vuosineljännes, kun paransimme tulostamme.

Mittavan kaukoliikennelaivastouudistuksemme ensimmäinen vaihe saatiin päätökseen syyskuun lopulla, kun yhdestoista A350-laajarunkokone liittyi laivastoomme. Lisäoptioina tilatut kahdeksan A350-konetta toimitetaan vuosien 2018–2023 aikana. Tyytyväisenä voin todeta, että taseemme on laivastouudistuksen tässä vaiheessa erittäin vahva ja valmiutemme tuleviin investointeihin erittäin hyvät. Rahavaramme olivat lähes miljardi euroa syyskuun lopussa.

Jatkamme kasvustrategiamme toteuttamista ja tavoitteemme on kasvaa nopeammin kuin eurooppalaiset kilpailijamme Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä. Valtaosa aasialaisista asiakkaistamme jatkaa matkaansa Helsingistä Euroopan kohteisiimme, mutta olemme vastanneet kasvavaan kiinnostukseen Suomea ja muita Pohjoismaita kohtaan ja tehneet panostuksia tämän markkinan kehittämiseksi. Tulevalla talvikaudella tarjontamme Lappiin kasvaa yli viidenneksen. Finnairin tulevaan kasvuun ja liiketoiminnan kehitykseen myötävaikuttavat myös noin 1 000 rekrytoitua uutta finnairilaista sekä investointimme digikehitykseen parempien palvelujen ja työkalujen tarjoamiseksi asiakkaillemme ja henkilöstöllemme.

Markkinaympäristö

Liikenne Finnairin päämarkkina-alueilla kasvoi edelleen vuoden 2017 kolmannella neljänneksellä. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi 6,0 prosenttia. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 4,8 prosenttia vertailukaudesta. Finnairin markkinaosuus laski hieman Euroopan-liikenteessä ja nousi Eurooppa-Aasia-liikenteessä 5,6 prosenttiin (5,0).*

Tarkastelukaudella Aasian ja Euroopan välisen markkinakysynnän kasvu ylitti jonkin verran kapasiteetin kasvun. Kysyntä Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä kasvoi verkostonlaajuisesti lähes kaikkiin matkakohteisiin. Erityisen voimakasta kysyntä oli Japanista Eurooppaan, kun Japanin markkinakysyntä pysyi koko huippusesongin ajan vahvana. Tämä edesauttoi Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivan Siberian Joint Business -yhteishankkeen markkinaosuuden kasvua. Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä kysyntä oli erityisen voimakasta Yhdysvalloista.

Suomessa toimivien matkanjärjestäjien sekä kapasiteetti että täyttöasteet olivat kolmannella neljänneksellä erittäin korkeat, mikä osaltaan johtui pitkään jatkuneesta huonosta säästä. Kysynnän kasvu täytti kaikki suurimmat lomakohteet, erityisesti Kreikan, Espanjan ja Kroatian.

Lentorahtimarkkina jatkoi tarkastelujakson aikana kasvua erityisesti Euroopan ja Aasian välisillä reiteillä. Markkinakapasiteetti on edelleen kasvussa, mutta tarjonnan ja kysynnän tasapaino on jatkanut suotuisaa kehitystä, minkä vuoksi rahtikäyttöasteet nousivat ja yksikkötuotot yleisesti alkoivat parantua.

Euron jälkeen Finnairin merkittävin kuluvaluutta Yhdysvaltain dollari heikentyi euroon nähden 4,9 prosenttia vertailujaksosta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli 12,4 prosenttia heikompi euroon nähden kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan heikkeni euroon nähden 4,9 prosenttia vertailujaksosta. Lentopetrolin dollarihinta oli kolmannella vuosineljänneksellä 19,0 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin. Finnair suojaa polttoainehankintojaan sekä keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, minkä vuoksi kurssimuutokset eivät välity sellaisenaan sen tulokseen.

** Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarvioihin heinä–elokuulta). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.*

Taloudellinen kehitys

Liikevaihto heinä–syyskuussa 2017

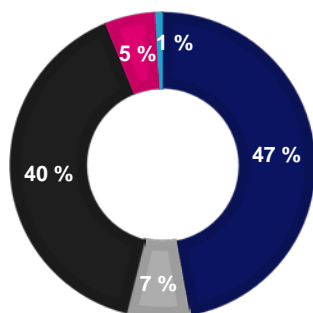
Kolmannen vuosineljänneksen liikevaihto kasvoi 14,7 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 735,4 miljoonaa euroa (640,9). Matkustajatuotot kasvoivat kapasiteetin kasvua nopeammin, ja suotuisa kysyntäympäristö näkyi myös lisämyynnin, rahtiliikevaihdon ja matkapalveluliikevaihdon hyvänä kasvuna. Matkatoimistoliikevaihto supistui vertailukauden jälkeen nolnaan, koska SMT myytiin marraskuussa 2016. Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 3,3 prosenttia vertailukaudesta ja oli 7,29 eurosenttiä. Matkustajakäyttöaste nousi 3,0 prosenttiyksikköä ja oli 87,2 prosenttia.

Liikevaihto tuotteittain

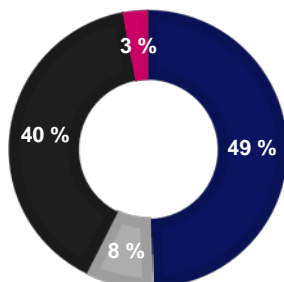
Milj. euroa	7–9/2017	7–9/2016	Muutos, %
Matkustajatuotot	597,7	515,9	15,9
Lisämyynti	37,4	33,8	10,5
Rahti	51,6	45,5	13,6
Matkapalvelut	48,7	42,0	15,8
Matkatoimistot		3,7	-100,0
Yhteensä	735,4	640,9	14,7

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 7–9/2017

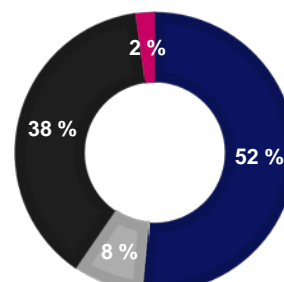
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Asia	281,7	25,3	4 987,3	15,1	4 523,8	20,0	90,7	3,7
Pohjois-Amerikka	40,2	4,9	800,9	0,3	714,8	10,2	89,3	8,1
Eurooppa	238,9	11,7	4 005,1	9,5	3 363,6	11,0	84,0	1,1
Kotimaa	32,1	3,1	299,6	0,1	196,7	-4,0	65,7	-2,8
Reiteille kohdistumaton	4,8	-37,7						
Yhteensä	597,7	15,9	10 092,9	11,1	8 799,0	15,0	87,2	3,0

Matkustajatuotot (M€)

■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)

■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)

■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi kolmannella vuosineljänneksellä kokonaisuutena 11,1 prosenttia. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 15,0 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi selvästi erityisesti kaukoliikenteessä.

Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 15,1 prosenttia vertailukaudesta. Kapasiteettia kasvatti vuodentakaisesta A350-koneiden käyttöönotto Aasian reiteillä ja vuorojen lisäykset Tokion ja Hongkongin reiteillä kesäkauden alussa. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 20,0 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 3,7 prosenttiyksikköä 90,7 prosenttiin. Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti oli lähes viimevuotisella tasolla (+0,3%). Kesällä Finnair operoi viimevuotisen Miamin sijaan uuden kausireitin San Franciscoon. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 10,2 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 8,1 prosenttiyksikköä 89,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 9,5 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit kasvoivat 11,0 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste nousi 1,1 prosenttiyksikköä 84,0 prosenttiin. Kotimaan liikenteen kapasiteetti oli vertailukauden tasolla (+0,1 prosenttia), mutta suurimman kotimaan kohteen Oulun kiitotieremontti heinäkuussa ja siitä seuranneet liikennerajoitukset elokuussa näkyivät liikenteen laskuna. Liikenne supistui kolmannella vuosineljänneksellä 4,0 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 2,8 prosenttiyksikköä 65,7 prosenttiin.

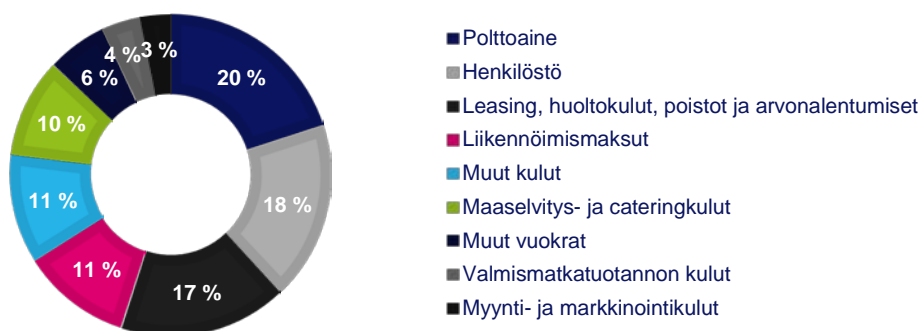
Lisämyynti kasvoi 10,5 prosenttia vertailukaudesta ja oli 37,4 miljoonaa euroa eli 11,4 euroa matkustajaa kohti. Erityisesti kasvoivat istumapaikkojen ennakkovaraukset ja matkustusluokan korotukset. Tarjotut rahtitonnikilometrit kasvoivat 12,3 prosenttia, kun taas myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 16,3 prosenttia rahtikäyttöasteen paranemisen ansiosta. Rahdin keskimääräiset yksikkötuotot laskivat 2,3 prosenttia. Rahtiliikenvaihto kasvoi 13,6 prosenttia vertailukaudesta ja oli 51,6 miljoonaa euroa.

Aurinkomatkojen heinä–syyskuun matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 7,7 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 98 prosenttia. Liikenvaihto kasvoi 15,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 48,7 miljoonaa euroa (42,0). Matkatoimistojen liikenvaihdon supistuminen nollaan vertailukauden jälkeen johtuu SMT:n myynnistä marraskuussa 2016.

Kustannuskehitys ja tulos heinä–syyskuussa 2017

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat kolmannella neljänneksellä 7,3 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 634,6 miljoonaa euroa (591,4). Yksikkökustannus (CASK) laski 3,5 prosenttia ja oli 6,11 eurosenttiä (6,33). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus nousi 0,2 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 635 milj. euroa) jakauma kolmannella neljänneksellä



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 10,4 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 510,8 miljoonaa euroa (462,7). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, pienenivät 3,8 prosenttia vertailukaudesta 123,8 miljoonaan euroon (128,7). Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,9 prosenttia erityisesti taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton myötä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemisen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 6,5 prosenttia.

Henkilöstökulut kasvoivat 112,9 miljoonaan euroon (87,4). Kasvua selittävät henkilöstömäärän kasvu vertailukaudesta, Finnair Kitchenin hankinta, lentävän henkilöstön laajamittaiset koulutukset sekä kannustinpalkkioita ja henkilöstörahaston voittopalkkiota varten tehdyt varaukset. Laivaston kasvu ja uudistuminen kasvattivat puolestaan lentokaluston vuokria ja poistoja. Muut vuokrat puolestaan vähenivät, kun vertailukaudella käytettyjä wet leaseja ei tarvittu.

Vertailukelpoinen EBITDAR nousi 188,9 miljoonaan euroon (118,3). Vertailukelpoinen liiketulos eli liiketulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttömaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta parani 118,9 miljoonaan euroon (65,7).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 4,7 miljoonaa euroa (7,4). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä -1,5 miljoonaa euroa (42,4), ja ne sisälsivät erilaisia valuutta- ja johdannaiseriä sekä Airbusille palautettuihin A340-koneisiin liittyviä kertakuluja. Vertailukaudella eriin sisältyi suurimpana yhden A350-koneen myyntivoitto. Liiketulos oli 122,2 miljoonaa euroa (115,5), tulos ennen veroja 117,0 miljoonaa euroa (109,9) ja tulos verojen jälkeen 93,6 miljoonaa euroa (87,6).

Liikevaihto tammi–syyskuussa 2017

Finnairin tammi–syyskuun liikevaihto kasvoi 10,1 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 1 923,1 miljoonaa euroa (1 746,9). Kaikki jatkuvien liiketoimintojen liikevaihdon erät kasvoivat vertailukaudesta. Matkatoimistoliikevaihto supistui vertailukauden jälkeen nollaan, koska SMT myytiin marraskuussa 2016. Yksikkötuotto (RASK) nousi 3,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 7,04 eurosenttiä (6,79).

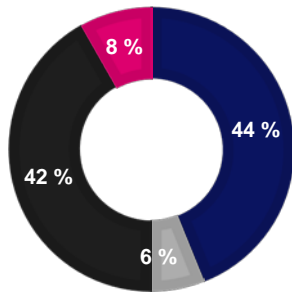
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1–9/2017	1–9/2016	Muutos, %
Matkustajatuotot	1 529,5	1 378,1	11,0
Lisämyynti	107,4	93,7	14,5
Rahti	140,2	127,7	9,8
Matkapalvelut	146,0	135,2	8,0
Matkatoimistot	0,0	12,1	-100,0
Yhteensä	1 923,1	1 746,9	10,1

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1–9/2017

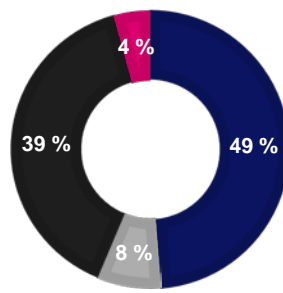
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	669,2	18,7	13 315,8	7,2	11 758,3	15,2	88,3	6,1
Pohjois-Amerikka	92,9	0,1	2 054,0	-2,3	1 741,3	3,2	84,8	4,5
Eurooppa	636,5	10,0	10 767,3	6,9	8 735,9	9,6	81,1	2,0
Kotimaa	124,6	4,3	1 178,2	4,8	796,6	2,5	67,6	-1,5
Reiteille kohdistumaton	6,2	-73,3						
Yhteensä	1 529,5	11,0	27 315,4	6,2	23 032,0	11,6	84,3	4,1

Matkustajatuotot (M€)



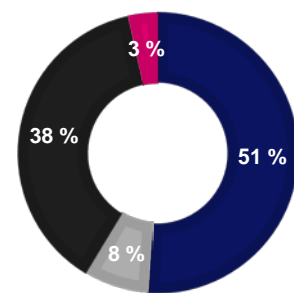
■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi tammi–syyskuussa 6,2 prosenttia – ensimmäisellä neljänneksellä vuotuinen kasvuvauhti oli 0,1 prosenttia, toisella 6,8 prosenttia, ja kolmannella 11,1 prosenttia. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 11,6 prosenttia; matkustajakäyttöaste (PLF) nousi erityisesti Aasian-liikenteessä. Tarjotut henkilökilometrit kasvoivat vuodentakaisesta muilla liikennealueilla paitsi Pohjois-Amerikassa, jossa viime vuonna ympäri vuoden operoidut Miamin lennot lopetettiin toukokuun alussa ja uusi San Franciscon reitti avattiin vasta kesäkuussa. Lisäksi New Yorkin -reittiä operoitiin alkuvuonna aiempaa pienemmällä, miehistöineen vuokratulla lentokoneella.

Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 7,2 prosenttia vertailukaudesta. Kapasiteettia kasvatti A350-koneiden käyttöönotto Aasian reiteillä, sekä Tokion ja Hongkongin reittien lisävuorot kesäkaudella. Vastaavasti sitä supistivat Chongqingin liikennöinnin keskeytys 11.1.–2.5.2017 lentäjien A350-tyyppikoulutusten vuoksi sekä vuoden alun useat yksittäisten lentojen peruutukset tilapäisen pilottivajeen takia. Aasian-liikenteen matkustajakäyttöaste nousi 6,1 prosenttiyksikköä 88,3 prosenttiin. Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti supistui vuotta aiemmasta 2,3 prosenttia. Pohjois-Amerikan liikenteen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 3,2 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 4,5 prosenttiyksikköä 84,8 prosenttiin.

Euroopan-liikenteessä tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 6,9 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit kasvoivat 9,6 prosenttia; matkustajakäyttöaste nousi 2,0 prosenttiyksikköä 81,1 prosenttiin. Kotimaan-liikenteessä kapasiteetti kasvoi 4,8 prosenttia ja liikenne kasvoi 2,5 prosenttia. Liikenteen kasvu painottui voimakkaasti alkuvuoteen, jolloin kapasiteettia lisättiin vastaamaan Pohjois-Suomen kasvanutta turistikysyntää. Kesällä kotimaan suurin kohde, Oulu, oli suljettuna koko heinäkuun ajan kiitotien kunnostuksen takia ja vielä elokuussa kentällä oli liikenne rajoitteita. Koko kaudella matkustajakäyttöaste laski 1,5 prosenttiyksikköä 67,6 prosenttiin.

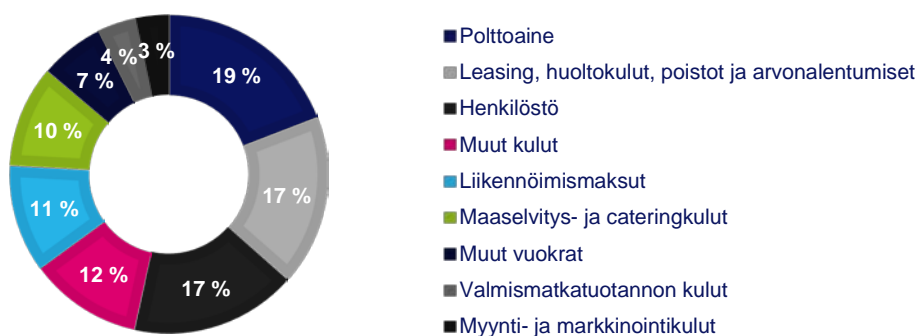
Lisämyynti kasvoi 14,5 prosenttia vertailukaudesta ja oli 107,4 miljoonaa euroa eli 12,0 euroa matkustajaa kohti (11,3 euroa). Erityisesti kasvoivat istumapaikkojen ennakko varaukset. Tarjotut rahtitonnikilometrit kasvoivat 3,4 prosenttia, ja myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 7,7 prosenttia. Rahdin keskimääräiset yksikkötuotot nousivat vuodentakaisesta 2,0 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 9,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 140,2 miljoonaa euroa.

Matkapalveluliiketoiminnan (Aurinkomatkat) liikevaihto kasvoi 8,0 prosenttia vertailukaudesta ja oli 146,0 miljoonaa euroa. Matkatoimistojen liikevaihdon supistuminen nolnaan vertailukauden jälkeen johtuu SMT:n myynnistä marraskuussa 2016.

Kustannuskehitys ja tulos tammi–syyskuussa 2017

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat vuoden 2017 yhdeksän ensimmäisen kuukauden aikana 4,8 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 1 832,8 miljoonaa euroa (1 749,5). Yksikkökustannus (CASK) laski 1,3 prosenttia ja oli 6,50 eurosenttiä (6,58). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus kasvoi 1,4 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 1 833 milj. euroa) jakauma tammi–syyskuussa



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 8,0 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 1 483,0 miljoonaa euroa (1 372,9). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, pienenevät 7,1 prosenttia vertailukaudesta 349,8 miljoonaan euroon (376,6). Polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 3,0 prosenttia pääasiassa taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton ansiosta. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemisen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 6,8 prosenttia.

Henkilöstökulut kasvoivat 310,3 miljoonaan euroon (272,2). Kasvua selittävät henkilöstömäärän kasvu vertailukaudesta, Finnair Kitchenin hankinta, lentävän henkilöstön laajamittaiset koulutukset sekä kannustepalkkioita ja henkilöstörahaston voittopalkkiota varten tehdyt varaukset. Laivaston kasvu ja uudistuminen kasvattivat poistoja, lentokaluston leasemaksuja ja huoltokuluja. Muut kulut kasvoivat 211,2 miljoonaan euroon (195,6). Vertailukaudella erään sisältyi merkittävä suojausvoitto. IFRS 9:n käyttöönoton myötä valuuttasuojauksen vaikutukset kohdistetaan vuoden 2017 alusta asianomaisille kuluriveille (polttoainekulut, lentokaluston leasemaksut, huoltokulut ja liikennöimismaksut).

Aiemmin ilmoitettu 20 miljoonan euron tehokkuusparannusohjelma toteutui täysimääräisesti ja aikataulussa. Ohjelman toteuduttua parannamme toiminnan tehokkuutta jatkuvan kehittämisen myötä, ilman erillisiä projekteja.

Yhtiön vertailukelpoinen EBITDAR kasvoi 342,2 miljoonaan euroon (211,0). Vertailukelpoinen liike-tulos eli liike-tulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta parani 147,5 miljoonaan euroon (53,5).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 10,8 miljoonaa euroa (11,7). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 43,0 miljoonaa euroa (32,7), ja sisälsivät yhden A350-koneen myyntivoiton sekä Airbusille palautettuihin A340-koneisiin liittyviä kertakuluja. Liike-tulos oli 201,3 miljoonaa euroa (98,0), tulos ennen veroja 190,4 miljoonaa euroa (89,9) ja tulos verojen jälkeen 152,3 miljoonaa euroa (71,5).

Tase 30.9.2017

Konsernin taseen loppusumma oli katsauskauden lopussa 2 824,8 miljoonaa euroa (31.12.2016: 2 528,7). Pysyvät vastaavat kasvoivat tammi–syyskuussa 243,5 miljoonaa euroa pääasiassa lentokoneinvestointien vuoksi. Myytävänä olevat omaisuuserät vähenivät 139,1 miljoonaa euroa, kun neljä A340-konetta palautettiin Airbusille aikaisemman sopimuksen mukaisesti. Loput kauppasummasta, noin 100 miljoonaa euroa, saadaan vuonna 2018 ja ne näkyvät myynti- ja muissa saamisissa, jotka kasvoivat 191,2 miljoonaa euroa. Oma pääoma oli 980,8 miljoonaa euroa (31.12.2016: 857,0) eli 7,68 euroa osakkeelta (31.12.2016: 6,73).

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrol- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Syyskuun 2017 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 33,3 miljoonaa euroa (31.12.2016: 33,9). Tarkastelukaudella edellä mainittujen johdannaisten käyvän arvon muutokset vähensivät sitä, mutta tilinpäätöskäytännön muutos ja etuuspohjaisten eläkkeiden vakuutusmatemaattiset voitot kasvattivat sitä vastaavasti.

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairilla on vahva rahoitusasema, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Tammi–syyskuussa yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 289,6 miljoonaa euroa (189,2). Rahavirtaa vahvisti edellisvuodesta pääasiassa vertailukelpoisen liiketuloksen kasvu. Investointien nettorahavirta oli -71,9 miljoonaa euroa (-234,8), mikä muodostui erityisesti lentokoneinvestoinneista ja -myynneistä sekä osana konsernin maksuvalmiuden hallintaa käytettyjen yli kolmen kuukauden rahamarkkinasijoitusten erääntymisestä.

Omavaraisuusaste 30.9.2017 oli 34,7 prosenttia (31.12.2016: 33,9) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -21,7 prosenttia (31.12.2016: -11,2). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 69,2 prosenttia (31.12.2016: 78,3). Syyskuun lopussa oikaistu korollinen velka oli 764,8 miljoonaa euroa (31.12.2016: 701,5) ja korollinen nettovelka negatiivinen -212,6 miljoonaa euroa (31.12.2016: -95,8).

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat kauden lopussa 977,3 miljoonaa euroa (31.12.2016: 797,3). Taseen rahavarojen lisäksi yhtiöllä on työeläkeyhtiöltään noin 430 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka käyttäminen edellyttää pankkitakausta. Finnairilla on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 175 miljoonan euron vakuudeton syndikoitu luottolimiitti. Järjestely on voimassa kesäkuuhun 2019 ja sisältää kaksi vuoden pituista jatko-optiota. Finnair laski maaliskuussa liikkeeseen 200 miljoonan euron vakuudettoman senior-joukkovelkakirjalainan ja lunasti aikaisempaa vastaavaa joukkovelkakirjalainansa 85 miljoonalla eurolla.

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli tammi–syyskuussa 68,5 miljoonaa euroa (270,2). Rahoitustuotot olivat -0,1 miljoonaa euroa (1,2) negatiivisen korkoympäristön takia ja rahoituskulut olivat -10,7 miljoonaa euroa (-9,4).

Investoinnit

Vuoden 2017 kokonaisinvestoinnit kolmannen kvartaalin lopussa ilman ennakkomaksuja olivat 440,3 miljoonaa euroa (424,0), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirta oli 338,4 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut.

Vuoden 2017 investointien rahavirran arvioidaan olevan noin 410 miljoonaa euroa ja nettomääräisesti noin 250 miljoonaa euroa, kun otetaan huomioon huhtikuussa 2017 toimitetusta A350-lentokoneesta solmittu myynti- ja takaisinvuokraussopimus. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei ole vielä vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Finnair lisää vuosien 2017–2018 aikana istuimia nykyisiin Airbus-kapearunkokoneisiinsa tehostamalla säilytys- ja teknisiä tiloja koneiden etu- ja takaosassa. Investointi koskee 23 Airbus-kapearunkokonetta.

Laivastoinvestointien ohella Finnair on rakennuttanut modernin rahtiterminalin, jonka vaiheistettu käyttöönotto alkoi lokakuussa 2017. Lisäksi Finnair asentaa vuosina 2017–2018 langattoman internetyhteyden valtaosaan yhtiön nykyisistä kapearunkokoneista. Finnairin koko laajarunkolaivastossa langaton WiFi-verkkoyhteys jo on.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuisa tilanne ja Finnairin hyvä velk kapasiteetti mahdollistavat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoituksen kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 35 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 64 prosenttia koko laivaston 1 161 miljoonan euron tasearvosta.*

* Laivaston tasearvosta 44 M€ kohdistuu pitkäaikaisiin operatiivisiin leasesopimuksiin, jotka kirjanpidossa raportoidaan taseessa.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Syyskuun lopussa Finnair operoi itse 52 lentokonetta, joista 19 oli laajarunkokoneita ja 33 kapearunkokoneita. Koneista 25 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia, 20 vuokrattu operatiivisella vuokrasopimuksella ja 7 hankittu rahoitusleasing-sopimuksella.

Syyskuun 2017 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 9,2 vuotta.

Finnairin operoima laivasto 30.9.2017*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2016 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- (Rahoitus- leasing))	Keski-ikä 30.9.2017	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	138	8	-1	7	1	16.4	
Airbus A320	165	10		7	1	15.1	
Airbus A321	209/196	15	4	4	9	8.1	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8			5	7.9	
Airbus A340***	263/257	0	-4				
Airbus A350	297/336	11	4	7	4	1.1	8
Yhteensä		52	3	25	20	9.2	8

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

** Sisältää JOLCO-rahoitetut (Japanese Operating Lease with Call Option) A350-koneet.

*** A340 lentokoneet ovat poistuneet laivastosta eikä niillä ole operoitu kaupallista liikennettä tammikuun 2017 jälkeen.

Laivastouudistus

Finnair on tilannut Airbus S.A.S:ltä yhteensä 19 Airbus A350 XWB -lentokonetta, joista kolme toimitettiin vuonna 2015 ja neljä vuonna 2016. Kolmannen vuosineljänneksen loppuun mennessä Finnair oli vastaanottanut kaikki neljä vuoden 2017 aikana toimitettavaa lentokonetta ja saanut päätöksen laivastouudistuksen ensimmäisen vaiheen alkuperäisten 11 lentokonetilauksen osalta. Voimassaolevan toimitusaikataulun mukaisesti Finnair saa kahdeksan konetta vuosina 2018–2023. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 1 130 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair on myynyt neljä jo operoinnista ja laivastosta poistunutta Airbus A340-300-konettaan takaisin Airbusille, kun niitä korvaavat A350-koneet on toimitettu ja otettu käyttöön Finnairin reittiliikenteessä.

Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa joustavasti laivastonsa kokoa kysyntätilanteen ja näkymien mukaisesti myös eri aikoihin päättyvien vuokrasopimusten avulla.

Vuonna 2017 aikana Finnair lisää kapearunkolaivastoonsa nykyisen suunnitelman mukaisesti seitsemän uutta vuokrattua Airbus A321-lentokonetta. Kolmannen vuosineljänneksen loppuun mennessä Finnair oli vastaanottanut näistä koneista neljä.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

Nordic Regional Airlines Oy (Norra) operoi 24 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Kaikki lentokoneet on vuokrattu Finnair Aircraft Financelta.

Norran operoima laivasto 30.09.2017*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2016 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö-leasing)	Keski-ikä 30.9.2017	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	8.2	
Embraer E190	100	12		9	3	9.3	
Yhteensä		24	0	15	9	8.7	

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

** Finnair Aircraft Financen omistamiin koneisiin sisältyvät JOLCO-rahoitetut E190-koneet.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Reittiverkosto ja allianssit

Finnair on erikoistunut Aasian ja Euroopan väliseen liikenteeseen, Aasiassa sillä on 19 kohdetta ja Euroopassa lähes sata. Finnair lentää Helsingistä viikoittain yli 1 000 lentoa kotimaan kohteisiin ja muualle Eurooppaan.

Viikoittaisia lentoja Aasiaan oli kesäkaudella 2017 enimmillään 87. Kesäkaudelle 2017 Finnair lisäsi vuoroja Tokioon ja Hongkongiin sekä Kööpenhaminaan, Berliiniin ja Pietariin. Lisäksi avattiin uudet reitit Helsingistä San Franciscoon, Alicanteen, Ibizalle, Korfulle, Menorcalle ja Reykjavikiin.

Finnair lisää kapasiteettiaan Lappiin talvikaudeksi 2017/2018 yli 20 prosenttia ja avaa monta uutta vapaa-ajan matkailuun painottuvaa reittilentoa. Tällaisia ovat muun muassa Havanna, Puerto Vallarta, Puerto Plata ja Goa sekä suorat lennot Lappiin Lontoosta, Pariisista ja Zürichistä.

Finnair on osa **oneworld**-allianssia ja se tekee myös syvempää yhteistyötä muutamien **oneworld**-kumppaniensa kanssa osallistumalla Siberian Joint Business- ja Atlantic Joint Business -yhteishankkeisiin. Yhteishankkeet ovat sopimuksia muun muassa kyseisten reittialueiden lentojen tuottojen jakamisesta sekä hintojen ja kapasiteetin määrittelystä.

Muut uudistukset ja palvelut

Finnair lanseerasi kesäkuussa uuden, omatoimimatkailun ja valmismatkan parhaat puolet yhdistävän Finnair Holidays -tuotteen. Sen avulla asiakas voi räätälöidä mieleisensä loman valitsemalla sopivat Finnair- tai **oneworld**-lennot, hotellin ja matkaa täydentävät elämykset ammattilaisten kokoamasta laajasta valikoimasta. Finnair Holidays -matkan voi koota ja ostaa Finnairin nettisivujen kautta (<https://holidays.finnair.com>).

Finnair tarjosi ensimmäisenä lentoyhtiönä maailmassa mahdollisuuden kiinalaisten asiakkaiden suosimaan Alipay-maksamiseen lennoillaan, ja Alipay-järjestelmä on otettu käyttöön kaikilla Kiinan-reiteillä. Lisäksi kaikilla lennoilla käytetty myyntijärjestelmä vaihdettiin kesäkuussa uuteen käyttäjäystävälliseen SkyPay-järjestelmään, joka nopeuttaa lennonaikaista ostamista ja mahdollistaa asiakkaille muun muassa lähimaksun.

Koko Finnairin laajarunkolaivastossa on nyt langaton WiFi-verkkoyhteys. Uusissa A350-koneissa palvelu on tehdasasennettuna, ja koko A330-laivaston asennukset valmistuivat toisella vuosineljänneksellä. Airbus-kapearunkokoneiden WiFi-asennukset alkavat tämän vuoden aikana ja kestävät noin vuoden.

Finnair testaa digitaalisia suomenkielisiä sanoma- ja aikakauslehtiä kaukolentoillaan. Asiakkaat voivat lukea lehtiä pdf-muodossa maksutta Finnairin Nordic Sky -portaalista, johon pääsee omalla päätelaitteella maksamatta internet-yhteydestä.

Finnairin keskuscentän Helsinki-Vantaan laajennustyöt etenevät ja 2. terminaalin lisäsiipi on otettu käyttöön. Myös Schengen-alueen Finnair-loungea uudistettiin ja palveluntarjoaja vaihtui keskikesällä Fazeriksi.

Finnair Kitchenin integraatio osaksi Finnair-konsernia alkoi huhtikuussa, ja se on edennyt suunnitelmien mukaan. Suomen 100-vuotisen itsenäisyyden kunniaksi Finnair tarjoilee tulevalle talvikaudella kaukolentomatikustajilleen business-luokassa juhlamenua. Turistiluokassa tarjoillaan Suomen maailmankuulua koulutusjärjestelmää juhlistava peruskoululaisten kanssa yhteistyössä valittu kouluruokamenu.

Tunnustukset ja palkinnot

Tammikuussa ilmestyneessä OAG:n Punctuality League -julkaisussa Finnairin saapumistäsmällisyys vuonna 2016 (84,12 prosenttia) todettiin maailman 16. korkeimmaksi. Niin ikään tammikuussa FlightStats nimesi **oneworld**-allianssin täsmällisimmäksi lentoyhtiöallianssiksi vuonna 2016.

Finnair nimettiin maaliskuussa TTG China Travel Awards -tilaisuudessa toista vuotta peräkkäin parhaaksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi Kiinassa. Palkinto perustui TTG:n julkaisujen lukijoiden äänestykseen.

Saksalainen ESG-rating-yhtiö eekom Research AG päivitti keväällä analyysinsä Finnairin vastuullisuudesta. Finnairin ESG-rating on C+ eli 69:stä liikenne- ja logistiikka-alan yhtiöstä koostuneen vertailuryhmän korkein. Finnair myös *Prime*-luokituksensa, joka kertoo Finnairin arvopaperien sopivuudesta vastuullisten sijoittajien sijoituskohteeksi.

Aurinkomatkat nimettiin maaliskuussa jälleen Suomen vastuullisimmaksi matkanjärjestäjäksi Sustainable Brand -indeksissä, joka on Pohjoismaiden suurin kestävään kehitykseen ja vastuullisuuteen keskittyvä bränditutkimus. Tutkimus tehdään vuosittain haastatteleamalla kuluttajia neljässä Pohjoismaassa ja Alankomaissa. Kysely pohjautuu YK:n Global Compact -aloitteen 10 periaatteeseen.

Skytrax World Airline Awards nimesi kesäkuussa Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo kahdeksatta kertaa peräkkäin. Palkinto myönnetään Skytraxin puolueettoman kyselyn perusteella, joka toteutettiin elokuun 2016 ja toukokuun 2017 välisenä aikana 105 maassa. Kysely kattaa yli 40 kriteeriä, joita ovat muun muassa lähtöselvitys, istuinten mukavuus, matkustamon puhtaus ja palvelu.

Finnair sai syyskuussa neljä tähteä eli Four Star Global Airline -statuksen APEXin (Airline Passenger Experience Association) lentoyhtiöarvioinnissa. APEXin julkaisema arviointi perustuu lentoyhtiöiden matkustajien antamiin arvioihin ja palautteeseen. APEXin arvioinnissa oli mukana 470 lentoyhtiötä, joista 15 % sai riittävästi ääniä neljään tähteen ja 12 % viiteen tähteen.

Henkilöstö

Finnairin palveluksessa oli vuoden 2017 tammi–syyskuussa keskimäärin 5 417 (4 909)* henkilöä eli 10,3 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella. Jatkuvien toimintojen henkilöstön määrä oli 6,8 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella.

Työsuhteessa olevien määrä 30.9.2017 oli 5 739 (30.9.2016: 5 044, 31.12.2016: 4 838). Katsauskaudella (1-9/2017) henkilöstömäärä kasvoi 901:lla. Muutos johtuu LSG Finlandin henkilöstön (n. 500 henkeä) siirtymisestä Finnair Kitchen Oy:n palvelukseen, ja lisäksi erityisesti matkustamohenkilökunnan ja lentäjien määrän kasvusta.

Työehtosopimus IAU:n kanssa umpeutuu 15.11. ja neuvottelut ovat käynnissä. PRON kanssa oleva sopimus umpeutuu 31.1.2018, ja neuvottelut aloitettaneen lähiaikoina. Matkustamohenkilökuntaa edustavan SLSY:n kanssa sopimus uusittiin syksyllä 2016 ja lentäjiä edustavan SLL:n kanssa helmikuussa 2017.

** Henkilöstön laskentaperiaatetta on muutettu vuoden 2017 alusta siten, että peruskoulutuksessa olevia henkilöitä ei lasketa mukaan henkilöstöön.*

Omat osakkeet

Heinä–syyskuussa 2017 Finnair ei käyttänyt yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseen eikä luovuttamiseen. Vuoden 2017 ensimmäisellä vuosineljänneksellä Finnair luovutti omia osakkeita henkilöstön osakesäästöohjelman Fly Sharen kannustinpalkkiona sekä yhtiön vuosien 2014–2016 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 348 257 osaketta.

Finnairin hallussa oli 30.9.2017 yhteensä 440 707 osaketta (31.12.2016: 788 964), mikä vastaa 0,34 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo kasvoi tammi–syyskuussa 178 prosenttia ja oli 1 436,4 miljoonaa euroa 30.9.2017 (31.12.2016: 516,4). Päätöskurssi 30.9.2017 oli 11,21 (31.12.2016: 4,03). Tammi–syyskuussa 2017 Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsingissä oli 11,40 euroa, alin kurssi 3,98 euroa ja keskimurssi 7,39 euroa. Osakkeita vaihdettiin 30,2 miljoonaa kappaletta yhteensä 222,9 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 16,7 prosenttia (31.12.2016: 8,9 prosenttia).

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 ja biopolttoaineiden käytön edistämiseksi ja vastuullisuuden huomioimiseksi hankintaketjussa. Finnairin yhteiskuntavastuu heijastuu niin sen strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen ja rohkeus.

Finnairin kestävä kehitys strategia tiivistyy kolmeen teemaan: puhtaammin, välittäen ja yhdessä. Sen avulla kestävä kehitys sulautetaan entistä syvemmin koko strategiaan, brändiin ja tuotekehitykseen. Ohjelman toimenpiteillä pyritään osaltaan edistämään vastuullisuuden lisäksi kustannusten ja riskien hallintaa sekä tuottamaan lisäarvoa. Vuonna 2017 Finnair päivitti myös vastuullisuuspolitiikkansa.

Finnair sitoutui toukokuussa YK:n kestävä kehityksen toimintaohjelman Agenda2030:n toimeenpanoon allekirjoittamalla valtioneuvoston kestävä kehityksen yhteiskuntasitoumuksen. Sitoumuksellaan yritykset ja yhteisöt lupaavat edistää kestävä kehitystä työssään ja toiminnassaan. Finnairin sitoumuksen teema on ”yhdenvertaisuutta maassa ja ilmassa”, ja sen kautta Finnair sitoutuu erityisesti korostamaan omassa toiminnassaan yhdenvertaisuuden ja monimuotoisuuden toteutumista, edistämään yhdenvertaisuutta asiakasprosesseissa sekä edistämään monimuotoisuutta eri ammattiryhmissä. Heinäkuussa Finnair osallistui Suomen delegaatioissa YK:n kestävä kehityksen foorumiin ja esitteli omaa työtään kestävä kehityksen saralla sekä sitoumustaan.

Kuluvalla jaksolla Finnair aloitti yhteistyön Crisis Management Initiative (CMI) - järjestön kanssa tukeakseen rauhantyötä. Finnair Plus-asiakkailta on mahdollisuus lahjoittaa pisteitään järjestön työn tukemiseksi. Suomen Matkatoimistoalan liitto palkitsi Finnairin ”Vuoden vastuullisena toimijana” Travel Gala 2017 - tapahtumassa tunnustuksena pitkäjänteisestä ja monipuolisesta työstä kestävä kehityksen hyväksi.

Finnair on sitoutunut alan yhteisiin tavoitteisiin hiilineutraalista kasvusta vuodesta 2020 eteenpäin sekä päästöjen puolittamiseen vuoden 2005 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Vastuullisuuden tunnusluvut on esitetty tämän puolivuosisikatsauksen taulukko-osan ensimmäisessä taulukossa "Avainluvut".

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallinnan prosessi 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 näkymiin seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut ja hintamuutosten mahdollinen siirtyminen lentolippujen hintoihin sekä hintamuutosten vaikutukset kapasiteetin kasvuun Finnairin päämarkkina-alueilla muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle. Myös valuuttakurssien äkilliset epäedulliset muutokset ja heikentyvä kysyntä voivat vaikuttaa liikevaihdon kehitykseen.

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

Finnairin digitaalisella transformaatiolla ja uusilla palveluilla tavoiteltavaan liikevaihdon kasvuun ja tehokkuusparannuksiin liittyy epävarmuutta. Myös Finnairin strategian toteutukseen ja laivastouudistukseen liittyy riskejä. Finnairin kapasiteetin kasvuojelma ja sen resursointi aiheuttaa lisäksi kustannuspainetta ja operatiivisia haasteita lyhyellä aikavälillä.

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 antamat päätökset lentomatikustajien oikeuksista. Viimeksi mainittujen tulkintaan liittyy riskejä, joista esimerkkinä kuluttaja-asiamiehen syyskuussa hakema kiello Finnairin korvauskäytännöille. Lisäksi ei-taloudellisen tiedon, kuten vastuullisuusraportoinnin sääntely ja muut sidosryhmävaatimukset ovat selvästi lisääntyneet.

Geopoliittisella epävarmuudella, kasvavalla terrorismin uhalla ja mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatikustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi myös haitata Finnairin kasvuoelman mukaista markkinoille pääsyä.

Helsinki-Vantaan lentoaseman vuoteen 2020 jatkuvan laajennuksen rakennustyöt saattavat aiheuttaa häiriöitä liikenteeseen. Finnair tekee tiivistä yhteistyötä Finavian kanssa minimoidakseen laajennustöistä aiheutuvan haitan. Laajennustyö mahdollistaa lentoaseman matkustajamäärän kasvattamisen 20 miljoonaan vuodessa sekä Finnairin kasvustrategian toteuttamisen.

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön internet-sivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/risk-management>.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyudet

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 ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin kuluerä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. 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 vuosittain 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, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		1 %(-yksikön) muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)		24 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)		22 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		21 milj. euroa

Polttoaineherkkyudet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausasteet	
			H2/2017	H1/2018
Polttoaine	47 milj. euroa	20 milj. euroa	76 %	69 %

Valuuttajakauma %	7-9 2017	7-9 2016	1-9/ 2017	1-9/ 2016	2016	Valuuttaherkkyudet USD ja JPY (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur. 12 kk)
						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat								
EUR	49	48	55	55	56	-	-	
USD*	5	6	5	4	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	13	12	10	9	9	19 milj. euroa	8 milj. euroa	67 %
CNY	10	10	7	7	7	-	-	
KRW	4	4	4	3	3	-	-	
SEK	3	4	3	5	5	-	-	
Muut	16	16	16	17	16	-	-	
Ostovaluutat								
EUR	57	55	57	54	54	-	-	
USD*	35	38	36	39	38	55 milj. euroa	20 milj. euroa	66 %
Muut	8	7	7	7	8			

* Suojausaste ja herkkyyslaskelma USD-korille, joka käsittää USD-, CNY- ja HKD-nettokassavirrat. Herkkyyslaskelmassa Kiinan yuanin ja Hongkongin dollarin oletetaan korreloivan Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa aiempaan tapaan.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair ilmoitti 11.10.2015 ostavansa StaffPoint Holding Oy:ltä ja Kilco Oy:ltä 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) osakkeista. Finnair omistaa Norrasta ennen kauppaa 40 prosenttia, ja kaupan myötä Norra siirtyy väliaikaisesti kokonaan Finnairin omistukseen. Finnairin tavoitteena on löytää uusi, teollinen kumppani kehittämään Norran toimintaa. Kaupalla ei ole vaikutusta Norran toimintaan eikä henkilöstöön, ja sen toteutuminen edellyttää Kilpailu- ja kuluttajaviraston hyväksyntää.

Taloudellinen raportointi

Finnairin taloudellisten katsausten julkaisupäivät vuonna 2018 ovat seuraavat:

Tilinpäätöstiedote vuodelta 2017	16.2.2018
Osavuositiedote 1.1.–31.3.2018	25.4.2018
Osavuositiedote 1.1.–30.6.2018	17.7.2018
Osavuositiedote 1.1.–30.9.2018	25.10.2018

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 25.10.2017 tulosjulkistukseen liittyvän 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 7479 0361 (Suomi), 0200 880 389 (Ruotsi), 0800 358 6377 (Iso-Britannia) tai +44 (0)330 336 9105 (muut maat). Vahvistuskoodi on 2226645. Ilmoittaudu webcastiin osoitteessa: <https://slideassist.webcasts.com/starthere.jsp?ei=1163618>

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Pekka Vähähyyppä**, puhelin (09) 818 8550, pekka.vahahyyppa@finnair.com
Talousviestintäjohtaja **Mari Reponen**, puhelin (09) 818 2036 mari.reponen@finnair.com

Avainluvut	7-9/2017	7-9/2016	Muutos %	1-9/2017	1-9/2016	Muutos %	2016
Liikevaihto ja tulos							
Liikevaihto, milj. euroa	735,4	640,9	14,7	1 923,1	1 746,9	10,1	2 316,8
Vertailukelpoinen liiketulos, milj. euroa	118,9	65,7	81,0	147,5	53,5	175,5	55,2
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, %	16,2	10,3	5,9 %-yks.	7,7	3,1	4,6 %-yks.	2,4
Liiketulos, milj. euroa	122,2	115,5	5,9	201,3	98,0	105,4	116,2
Vertailukelpoinen EBITDAR, milj. euroa	188,9	118,3	59,6	342,2	211,0	62,2	270,4
Kauden tulos, milj. euroa	93,6	87,6	6,8	152,3	71,5	113,2	85,1
Tase ja kassavirta							
Omavaraisuusaste, %				34,7	33,6	1,1 %-yks.	33,9
Nettovelkaantumisaste, %				-21,7	-26,1	4,5 %-yks.	-11,2
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %				69,2	67,7	1,5 %-yks.	78,3
Korollinen nettovelka, milj. euroa				-212,6	-216,5	1,8	-95,8
Oikaistu nettovelka, milj. euroa				678,3	560,6	21,0	670,6
Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR, edelliset 12 kk				1,7	2,1	-0,4 %-yks.	2,5
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	109,5	104,9	4,3	440,3	424,0	3,8	518,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				13,6	15,4	-1,7 %-yks.	8,9
Oman pääoman tuotto (ROE), edelliset 12 kk, %				18,4	19,9	-1,6 %-yks.	10,7
Liiketoiminnan nettorahavirta, milj. euroa	103,6	59,1	75,1	289,6	189,2	53,1	219,7
Osake							
Osakkeen hinta vuosineljänneksen lopussa, euroa				11,21	4,39	155,4	4,03
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	0,71	0,66	7,6	1,12	0,47	137,7	0,55
Liikennesuoritteet ja vastuullisuuden tunnusluvut							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	3 274	2 987	9,6	8 948	8 267	8,2	10 867
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	10 093	9 087	11,1	27 315	25 720	6,2	33 914
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	8 799	7 653	15,0	23 032	20 645	11,6	27 065
Matkustajakäyttöaste, %	87,2	84,2	3,0 %-yks.	84,3	80,3	4,1 %-yks.	79,8
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK	7,29	7,05	3,3	7,04	6,79	3,7	6,83
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	7,31	7,05	3,7	7,04	6,79	3,6	6,83
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield), senttiä/RPK	6,79	6,74	0,8	6,64	6,68	-0,5	6,71
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK	6,11	6,33	-3,5	6,50	6,58	-1,3	6,67
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	4,88	4,91	-0,7	5,22	5,12	2,0	5,22
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	4,92	4,91	0,2	5,19	5,12	1,4	5,22
Matkustajakohtainen lisämyynti	11,41	11,31	0,8	12,00	11,34	5,8	11,55
Tarjotut rahtitonnikilometrit (rahti ATK), milj. km*	413	368	12,3	1 093	1 057	3,4	1 385
Myydyt rahtitonnikilometrit (rahti RTK), milj. km	274	236	16,3	714	663	7,7	873
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	43 831	38 839	12,9	116 142	109 816	5,8	144 596
Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyiltä rahtitonnikilometrilta, senttiä/rahti RTK	18,82	19,27	-2,3	19,65	19,26	2,0	19,90
Kokonaiskäyttöaste, %	70,0	68,5	1,4 %-yks.	68,0	66,1	1,9 %-yks.	65,6
Lentojen lukumäärä, kpl	29 480	27 878	5,7	85 749	83 050	3,2	110 198
Saapumistäsmällisyys, %	87,1	87,3	-0,2 %-yks.	85,5	86,7	-1,2 %-yks.	85,3
Polttoaineen kulutus, tonnia	250 312	232 166	7,8	685 340	665 030	3,1	874 148
Polttoaineen kulutus, tonnia/ASK	0,0248	0,0256	-2,9	0,0251	0,0259	-3,0	0,0258
Polttoaineen kulutus, tonnia/RTK	0,2357	0,2521	-6,5	0,2470	0,2650	-6,8	0,2653
CO ² päästöt, tonnia	788 483	731 323	7,8	2 158 822	2 094 845	3,1	2 753 567
CO ² päästöt, tonnia/ASK	0,0781	0,0805	-2,9	0,0790	0,0814	-3,0	0,0812
CO ² päästöt, tonnia/RTK	0,7424	0,7941	-6,5	0,7781	0,8346	-6,8	0,8358
Asiakastytyväisyys asteikolla 1 (erittäin huono) - 10 (erittäin hyvä)	8,3	8,2	0,9	8,2	8,1	0,9	8,1
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä**	5 744	5 035	14,1	5 417	4 909	10,3	4 908

* Finnair on tarkistanut reittiliikenteen rahtikapasiteetin (tarjotut rahtitonnikilometrit) laskentamenetelmäänsä kesäkuusta 2017 lähtien. Muutoksia on kuvattu tarkemmin liitteessä 18. Tunnuksen laskentakaavan muutos.

** Henkilöstön laskentaperiaatetta on muutettu vuoden 2017 alusta siten, että peruskoulutuksessa olevia henkilöitä ei lasketa mukaan henkilöstöön.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	7-9/2017	7-9/2016	Muutos %	1-9/2017	1-9/2016	Muutos %	2016	Edelliset 12 kk
Liikevaihto	735,4	640,9	14,7	1 923,1	1 746,9	10,1	2 316,8	2 493,0
Liiketoiminnan muut tuotot	18,2	16,2	12,1	57,2	56,2	1,8	75,5	76,5
Liiketoiminnan kulut								
Henkilöstökulut	-112,9	-87,4	29,2	-310,3	-272,2	14,0	-362,5	-400,6
Polttoainekulut	-123,8	-128,7	-3,8	-349,8	-376,6	-7,1	-491,5	-464,7
Muut vuokrat	-36,5	-42,1	-13,2	-119,5	-121,3	-1,5	-167,4	-165,7
Lentokaluston huoltokulut	-39,7	-39,1	1,6	-125,0	-113,3	10,3	-147,3	-159,0
Liikennöimismaksut	-72,8	-70,6	3,2	-199,5	-198,0	0,8	-262,8	-264,3
Maaselvitys- ja cateringkulut	-62,8	-65,8	-4,5	-189,6	-193,2	-1,9	-258,9	-255,3
Valmismatkatuotannon kulut	-26,4	-22,1	19,0	-72,8	-64,6	12,7	-87,8	-96,0
Myynti- ja markkinointikulut	-20,9	-19,0	10,2	-60,3	-57,2	5,5	-76,9	-80,0
Muut kulut	-68,7	-64,0	7,4	-211,2	-195,6	8,0	-266,6	-282,2
Vertailukelpoinen EBITDAR	188,9	118,3	59,6	342,2	211,0	62,2	270,4	401,6
Lentokaluston leasemaksut	-35,2	-27,0	30,4	-100,5	-82,7	21,5	-109,5	-127,3
Poistot ja arvonalentumiset	-34,7	-25,6	35,4	-94,2	-74,8	26,0	-105,8	-125,2
Vertailukelpoinen liiketulos	118,9	65,7	81,0	147,5	53,5	175,5	55,2	149,1
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	4,7	7,4	-36,0	10,8	11,7	-7,7	32,0	31,1
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-1,5	42,4	<-200 %	43,0	32,7	31,2	29,0	39,3
Liiketulos	122,2	115,5	5,9	201,3	98,0	105,4	116,2	219,5
Rahoitustuotot	-0,2	0,2	<-200 %	-0,1	1,2	<-200 %	1,0	-0,3
Rahoituskulut	-5,1	-5,8	11,7	-10,7	-9,4	-14,7	-11,5	-12,9
Tulos ennen veroja	117,0	109,9	6,4	190,4	89,9	111,9	105,8	206,3
Tuloverot	-23,4	-22,3	-4,8	-38,1	-18,4	-106,7	-20,6	-40,3
Kauden tulos	93,6	87,6	6,8	152,3	71,5	113,2	85,1	166,0
Jakautuminen								
Emoyhtiön omistajille	93,6	87,6	6,8	152,3	71,5	113,2	85,1	166,0
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)	0,71	0,66	7,6	1,12	0,47	137,7	0,55	1,20

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	7-9/2017	7-9/2016	Muutos %	1-9/2017	1-9/2016	Muutos %	2016	Edelliset 12 kk
Kauden tulos	93,6	87,6	6,8	152,3	71,5	113,2	85,1	166,0
Muut laajan tuloksen erät								
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi								
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	36,4	11,1	> 200 %	-54,8	82,8	<-200 %	145,2	7,6
Verovaikutus	-7,3	-2,2	<-200 %	11,0	-16,6	> 200 %	-29,0	-1,5
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi								
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	10,7	-16,2	> 200 %	35,2	-39,4	> 200 %	-18,1	56,5
Verovaikutus	-2,1	3,2	<-200 %	-7,0	7,9	<-200 %	3,6	-11,3
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	37,7	-4,1	> 200 %	-15,7	34,8	<-200 %	101,7	51,3
Kauden laaja tulos	131,3	83,5	57,2	136,6	106,2	28,6	186,9	217,3
Jakautuminen								
Emoyhtiön omistajille	131,3	83,5	57,2	136,6	106,2	28,6	186,9	217,3

KONSERNIN TASE

Milj. euroa		30.9.2017	30.9.2016	31.12.2016
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Aineettomat hyödykkeet	O	14,2	8,6	12,4
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	O	1 409,6	1 106,8	1 166,5
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	O	2,5	2,5	2,5
Laina- ja muut saamiset	O	6,0	8,3	7,4
Pitkäaikaiset varat yhteensä		1 432,2	1 126,2	1 188,7
Lyhytaikaiset varat				
Vaihto-omaisuus	O	15,8	13,0	14,9
Myyntisaamiset ja muut saamiset	O	334,8	225,5	211,9
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	O/IA*	64,5	85,5	176,6
Muut rahoitusvarat	IA	859,7	447,5	727,9
Rahat ja pankkisaamiset	IA	117,6	426,9	69,4
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 392,4	1 198,3	1 200,7
Myytäväinä olevat omaisuuserät	O	0,2	140,7	139,3
Varat yhteensä		2 824,8	2 465,2	2 528,7
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	E	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	E	905,3	753,0	781,6
Oma pääoma yhteensä		980,8	828,5	857,0
Pitkäaikaiset velat				
Laskennalliset verovelat	O	66,7	17,2	32,7
Korolliset velat	IL	604,7	577,9	617,3
Eläkevelvoitteet	O	6,5	53,8	31,9
Varaukset	O	76,0	58,2	63,6
Muut velat	O	4,7	5,0	4,9
Pitkäaikaiset velat yhteensä		758,6	712,1	750,4
Lyhytaikaiset velat				
Varaukset	O	16,2	27,3	22,2
Korolliset velat	IL	145,1	77,2	100,4
Ostovelat	O	87,3	90,6	94,4
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	O/IL*	68,8	54,3	25,2
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	487,1	446,7	424,6
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	125,2	87,5	93,4
Muut velat	O	155,7	132,7	161,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 085,5	916,3	921,3
Myytäväinä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	O	0,0	8,3	0,0
Velat yhteensä		1 844,1	1 636,7	1 671,7
Oma pääoma ja velat yhteensä		2 824,8	2 465,2	2 528,7

Finnair raportoi korollisen velan, nettovelan ja oikaistun nettovelkaantumisasasteen antaakseen yleiskuvan Finnairin taloudellisesta asemasta. Niillä tase-erillä, jotka sisältyvät korolliseen nettovelkaan, on merkintä "IA" tai "IL". Sijoitetun pääoman laskentaan sisältyvillä erillä on merkintä "E" tai "IL". Muilla erillä on merkintä "O".

Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste		30.9.2017	30.9.2016	31.12.2016
Korolliset velat		749,8	655,0	717,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset *		14,9	2,8	-16,1
Oikaistut korolliset velat		764,8	657,9	701,5
Muut rahoitusvarat		-859,7	-447,5	-727,9
Rahat ja pankkisaamiset		-117,6	-426,9	-69,4
Korollinen nettovelka		-212,6	-216,5	-95,8
Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta * 7		890,8	777,1	766,4
Oikaistu korollinen nettovelka		678,3	560,6	670,6
Oma pääoma yhteensä		980,8	828,5	857,0
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %		69,2 %	67,7 %	78,3 %

* Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkorisikin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaissopimuksiin perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitteessä 5, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

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	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2016	75,4	168,1	33,9	248,6	132,8	198,2	857,0
Laadintaperiaatteen muutos			15,2		-16,1		-0,9
Oma pääoma 1.1.2017	75,4	168,1	49,0	248,6	116,6	198,2	856,1
Kauden tulos					152,3		152,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-43,9				-43,9
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			28,1				28,1
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	-15,7	0,0	152,3	0,0	136,6
Osingot					-12,8		-12,8
Osakeperusteiset maksut				0,8			0,8
Oma pääoma 30.9.2017	75,4	168,1	33,3	249,5	256,2	198,2	980,8

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoisen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2016	75,4	168,1	-67,9	248,1	67,6	236,2	727,5
Kauden tulos					71,5		71,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			66,3				66,3
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-31,5				-31,5
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	34,8	0,0	71,5	0,0	106,2
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-1,4		-1,4
Omien osakkeiden osto					-4,3		-4,3
Osakeperusteiset maksut				0,4			0,4
Oma pääoma 30.9.2016	75,4	168,1	-33,1	248,5	133,4	236,2	828,5

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	7-9/2017	7-9/2016	1-9/2017	1-9/2016	2016	Edelliset 12 kk
Liiketoiminnan rahavirta						
Kauden tulos	93,6	87,6	152,3	71,5	85,1	166,0
Poistot ja arvonalentumiset	34,7	26,4	94,2	79,1	102,9	118,1
Muut oikaisut kauden tuloksesta						
Rahoitustuotot ja -kulut	5,3	5,6	10,9	8,1	10,5	13,2
Tuloverot	23,4	22,3	38,1	18,4	20,6	40,3
EBITDA (Käyttökate)	156,9	141,8	295,5	177,1	219,2	337,6
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot	1,3	-42,2	-43,6	-33,5	-30,4	-40,5
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	8,8	-3,0	24,1	-7,2	-19,6	11,7
Käyttöpääoman muutos	-54,8	-42,1	31,0	48,5	55,5	37,9
Maksetut rahoituskulut, netto	-8,6	4,7	-17,4	4,2	-5,0	-26,6
Liiketoiminnan nettorahavirta	103,6	59,1	289,6	189,2	219,7	320,1
Investointien rahavirta						
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-7,0	-2,5	-8,9	-7,1	-10,3	-12,1
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-89,6	-124,3	-336,1	-436,0	-475,7	-375,8
Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin	0,0	0,0	6,7	0,0	0,0	6,7
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	1,2	132,3	156,8	149,4	153,2	160,6
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	15,0	156,3	109,7	58,5	-168,4	-117,2
Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,0	-0,3	0,0	0,4	1,6	1,2
Investointien nettorahavirta	-80,5	161,5	-71,9	-234,8	-499,6	-336,6
Rahoituksen rahavirta						
Lainojen nostot	0,0	0,0	199,3	377,4	377,4	199,3
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-10,0	-71,6	-118,0	-101,2	-115,1	-131,9
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	0,0	0,0	0,0	0,0	-38,3	-38,3
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	0,0	0,0	0,0	-1,7	-19,1	-17,4
Omien osakkeiden osto	0,0	0,0	0,0	-4,3	-4,3	0,0
Maksetut osingot	0,0	0,0	-12,8	0,0	0,0	-12,8
Rahoituksen nettorahavirta	-10,0	-71,6	68,5	270,2	200,5	-1,1
Rahavirtojen muutos	13,0	149,0	286,3	224,6	-79,3	-17,6
Rahavarat tilikauden alussa	651,6	533,3	378,4	457,7	457,7	682,3
Rahavirtojen muutos	13,0	149,0	286,3	224,6	-79,3	-17,6
Rahavarat kauden lopussa **	664,7	682,3	664,7	682,3	378,4	664,7
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot						
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua						
Työsuhde-etuudet	5,5	3,2	12,6	10,5	15,1	17,2
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	-1,8	-6,6	-1,5	-9,7	-34,0	-25,8
Muut oikaisut	5,0	0,4	13,0	-7,9	-0,6	20,3
Yhteensä	8,8	-3,0	24,1	-7,2	-19,6	11,7
** Rahavarat						
Muut rahoitusvarat	859,7	447,5	859,7	447,5	727,9	859,7
Rahat ja pankkisaamiset	117,6	426,9	117,6	426,9	69,4	117,6
Rahavarat taseessa	977,3	874,3	977,3	874,3	797,3	977,3
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-312,6	-192,0	-312,6	-192,0	-418,9	-312,6
Yhteensä	664,7	682,3	664,7	682,3	378,4	664,7

KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Finnair otti käyttöön IFRS 9 standardin 1.1.2017. Rahoitusinstrumenttistandardi astuu voimaan pakollisena 1.1.2018, mutta EU antoi IFRS 9:lle hyväksynnän 22.11.2016 ja näin ollen aikaisempi soveltaminen on mahdollista. Käyttöönnotosta aiheutuvat muutokset laadintaperiaatteisiin on kerrottu liitteessä 17 Muutokset laadintaperiaatteissa. Liitetiedossa on myös esitetty päivitetty arvio tulevasta IFRS 15 -standardin (Myyntituotot asiakassopimuksista) ja IFRS 16 -standardin (Vuokrasopimukset) käyttöönotosta ja niiden vaikutuksista. Muutoin noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat konsernin tilinpäätöksessä 2016 julkaistuja periaatteita.

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. Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty vuosittain päätöksessä 2016.

4. SEGMENTTITIEDOT, LIIKEVAIHTO JA VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

Finnairin johtoryhmä on IFRS 8 Segmenttiraportointi -standardin määritelmän mukainen konsernin ylin operatiivinen päätöksentekijä. Johtoryhmä tarkastelee liiketoimintaa yhtenä toiminnallisena segmenttinä, minkä vuoksi erillisiä raportoitavia segmenttejä ei ole.

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

7-9/2017, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	281,7	40,2	238,9	32,1	4,8	597,7	81,3
Lisämyynti	8,0	1,5	12,5	1,1	14,3	37,4	5,1
Rahti	37,2	2,8	8,5	0,0	3,1	51,6	7,0
Matkapalvelut	0,0	0,0	50,1	0,2	-1,7	48,7	6,6
Yhteensä	326,9	44,6	310,0	33,3	20,6	735,4	
Osuus %	44,5	6,1	42,2	4,5	2,8		

7-9/2016, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	224,9	38,4	213,8	31,1	7,8	515,9	80,5
Lisämyynti	6,6	1,3	10,0	0,7	15,3	33,8	5,3
Rahti	35,0	3,4	4,0	0,8	2,3	45,5	7,1
Matkapalvelut	0,0	0,0	41,7	0,1	0,2	42,0	6,6
Matkatoimistot					3,7	3,7	0,6
Yhteensä	266,4	43,0	269,4	32,7	29,3	640,9	
Osuus %	41,6	6,7	42,0	5,1	4,6		

1-9/2017, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	669,2	92,9	636,5	124,6	6,2	1 529,5	79,5
Lisämyynti	24,6	3,8	31,4	3,3	44,3	107,4	5,6
Rahti	103,1	8,2	21,5	1,3	6,0	140,2	7,3
Matkapalvelut	22,5	7,1	118,3	0,3	-2,2	146,0	7,6
Yhteensä	819,5	112,0	807,7	129,5	54,4	1 923,1	
Osuus %	42,6	5,8	42,0	6,7	2,8		

1-9/2016, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	563,7	92,9	578,9	119,4	23,2	1 378,1	78,9
Lisämyynti	19,0	3,5	26,3	2,5	42,5	93,7	5,4
Rahti	98,2	9,0	11,9	2,7	5,9	127,7	7,3
Matkapalvelut	23,2	7,9	103,3	0,4	0,4	135,2	7,7
Matkatoimistot					12,1	12,1	0,7
Yhteensä	704,1	113,2	720,4	125,0	84,2	1 746,9	
Osuus %	40,3	6,5	41,2	7,2	4,8		

2016, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	739,5	115,7	761,0	165,1	34,9	1 816,1	78,4
Lisämyynti	27,5	4,6	35,8	3,5	54,1	125,5	5,4
Rahti	134,5	11,1	15,8	4,0	8,4	173,8	7,5
Matkapalvelut	35,5	11,4	139,2	0,5	1,0	187,5	8,1
Matkatoimistot					13,8	13,8	0,6
Yhteensä	937,0	142,7	951,8	173,0	112,2	2 316,8	
Osuus %	40,4	6,2	41,1	7,5	4,8		

PLF, %	7-9/2017	7-9/2016	Muutos %	1-9/2017	1-9/2016	Muutos %	2016
Aasia	90,7	87,0	3,7 %-yks.	88,3	82,2	6,1 %-yks.	81,8
Pohjois-Amerikka	89,3	81,2	8,1 %-yks.	84,8	80,2	4,5 %-yks.	79,5
Eurooppa	84,0	82,8	1,1 %-yks.	81,1	79,2	2,0 %-yks.	78,6
Kotimaa	65,7	68,4	-2,8 %-yks.	67,6	69,1	-1,5 %-yks.	69,1
Yhteensä	87,2	84,2	3,0 %-yks.	84,3	80,3	4,1 %-yks.	79,8

ASK, milj. km	7-9/2017	7-9/2016	Muutos %	1-9/2017	1-9/2016	Muutos %	2016
Aasia	4 987,3	4 332,1	15,1	13 315,8	12 423,7	7,2	16 434,2
Pohjois-Amerikka	800,9	798,5	0,3	2 054,0	2 102,9	-2,3	2 692,7
Eurooppa	4 005,1	3 656,8	9,5	10 767,3	10 069,0	6,9	13 247,9
Kotimaa	299,6	299,2	0,1	1 178,2	1 124,3	4,8	1 539,4
Yhteensä	10 092,9	9 086,7	11,1	27 315,4	25 719,9	6,2	33 914,2

RPK, milj. km	7-9/2017	7-9/2016	Muutos %	1-9/2017	1-9/2016	Muutos %	2016
Aasia	4 523,8	3 770,5	20,0	11 758,3	10 208,5	15,2	13 446,8
Pohjois-Amerikka	714,8	648,4	10,2	1 741,3	1 687,2	3,2	2 140,7
Eurooppa	3 363,6	3 029,6	11,0	8 735,9	7 972,1	9,6	10 413,8
Kotimaa	196,7	204,8	-4,0	796,6	777,2	2,5	1 064,0
Yhteensä	8 799,0	7 653,3	15,0	23 032,0	20 645,0	11,6	27 065,3

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät on luokiteltu kolmeen kategoriaan: Lentokonetransaktioiden voitot ja tappiot, Muiden transaktioiden voitot ja tappiot ja Uudelleenjärjestelykulut. Transaktioiden voitot ja tappiot sisältävät myyntivoitot ja -tappiot sekä muut erät, joiden voidaan katsoa liittyvän suoraan omaisuuden myyntiin. Esimerkiksi alaskirjaus, joka voi tapahtua, kun erä on luokiteltu myytävissä oleviksi omaisuuseriksi IFRS 5:n mukaisesti, raportoidaan transaktioiden voittoina ja tappioina. Uudelleenjärjestelykulut sisältävät irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet ja muut kulut, jotka liittyvät suoraan toimintojen uudelleenjärjestelyihin.

Milj. euroa	7-9/2017	7-9/2016	Muutos %	1-9/2017	1-9/2016	Muutos %	2016
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	2,9	0,8	> 200 %	9,4	2,0	> 200 %	-2,0
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	1,8	6,6	-72,4	1,5	9,7	-84,7	34,0
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	4,7	7,4	-36,0	10,8	11,7	-7,7	32,0
Lentokonetransaktioiden voitot ja tappiot	-1,3	41,5	<-200 %	41,3	33,3	24,1	26,6
Muiden transaktioiden voitot ja tappiot	0,0	0,8	-99,2	2,2	0,2	> 200 %	3,8
Uudelleenjärjestelykulut	-0,1	0,1	<-200 %	-0,6	-0,7	17,1	-1,4
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-1,5	42,4	<-200 %	43,0	32,7	31,2	29,0

5. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2016 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.

Johdannaiset, Milj. euroa	30.9.2017		30.9.2016		31.12.2016	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	383,6	-8,9				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	166,5	5,7				
Myydyt optiot	173,7	-3,2				
Polttoaineen valuuttasuojaukset			290,7	0,8	307,3	16,5
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	278,0	-13,2	361,7	52,7	377,1	74,6
Leasemaksujen valuuttasuojaukset	146,5	-8,1	152,1	4,2	172,4	9,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 148,3	-27,7	804,5	57,8	856,8	100,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)			188,6	-2,8	157,4	3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot			150,3	1,8	173,2	5,9
Myydyt optiot			236,5	-8,5	245,4	-2,4
Myytäväinä olevien omaisuuserien suojaus	101,3	2,4			123,7	-7,3
Taseen suojaus (termiinit)	113,6	-0,3	211,9	-0,8	118,3	1,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	214,9	2,1	787,2	-10,4	818,0	0,9
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 363,2	-25,7	1 591,7	47,4	1 674,8	101,6
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	800 000	22,1	641 000	-22,2	650 000	18,9
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	148 000	3,3				
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	148 000	-0,5				
Sähköjohdannaiset, MWh	3 314	0,0	13 141	0,0	13 140	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		24,9		-22,2		18,9
Lentopetrolitermiinit, tonnia			24 000	-0,6	24 000	0,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia			195 000	5,2	236 000	13,3
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	84 000	-0,2	390 000	-3,1	472 000	-4,4
Sähköjohdannaiset, MWh			6 628	0,0		
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-0,2		1,5		9,4
Hyödykejohdannaiset yhteensä		24,8		-20,8		28,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset	64,9	0,9	150,0	4,4	150,0	3,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	64,9	0,9	150,0	4,4	150,0	3,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	247,7	-14,9	280,0	-2,8	291,8	16,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	247,7	-14,9	280,0	-2,8	291,8	16,1
Korkojohdannaiset yhteensä	312,6	-14,0	430,0	1,6	441,8	19,8
Osakejohdannaiset						
Osakeoptiot						
Ostetut optiot	3,0	21,2	3,0	2,9	3,0	1,8
Myydyt optiot	3,0	-10,5	3,0	-0,4	3,0	-0,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	10,7	6,0	2,5	6,0	1,6
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	10,7	6,0	2,5	6,0	1,6
Johdannaiset yhteensä		-4,3		30,8		151,4

6. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	30.9.2017	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	859,7	735,4	124,4
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	0,9		0,9
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,9		0,9
Valuuttajohdannaiset	16,5		16,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,8		0,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	12,4		12,4
Hyödykejohdannaiset	25,9		25,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	25,9		25,9
Osakejohdannaiset	21,2		21,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	21,2		21,2
Yhteensä	924,3	735,4	188,9

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	14,9		14,9
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,0		0,0
Valuuttajohdannaiset	42,2		42,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	14,1		14,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	26,9		26,9
Hyödykejohdannaiset	1,2		1,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	1,0		1,0
Osakejohdannaiset	10,5		10,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	10,5		10,5
Yhteensä	68,8	0,0	68,8

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 merkittävästä 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).

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 -MYYNIT

Tilikauden kolmannella neljänneksellä ei ollut hankintoja tai myyntejä. Tilikauden toisella neljänneksellä Finnair otti lentojensa aterioiden valmistuksen ja kehittämisen takaisin osaksi omaa toimintaansa, kun Finnair ja LSG Sky Chefs sopivat 21.4.2017 LSG Sky Chefs Finland Oy:n siirtymisestä takaisin Finnairin hallintaan. Samalla yhtiön nimi muutettiin Finnair Kitchen Oy:ksi. Transaktiolla ei ollut olennaista vaikutusta Finnairin tulokseen. Tilikauden ensimmäisellä neljänneksellä ei ollut yrityshankintoja tai -myyntejä.

8. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta 1-9/2017 tilikaudella oli 20,0 % (20,5 %).

9. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 16.3.2017, että vuodelta 2016 maksetaan 0,10 euron osinko osakkeelta, yhteensä 12,8 miljoonaa euroa.

Osinko maksettiin 4.4.2017.

Yhtiökokous päätti 17.3.2016, että vuodelta 2015 ei maksettu osinkoa.

10. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	30.9.2017	30.9.2016	31.12.2016
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 178,8	821,0	821,0
Lisäykset	440,3	424,0	518,9
Ennakoiden muutos	-96,4	50,9	80,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	87,8	28,2	6,4
Vähennykset ja siirrot	-92,8	-132,0	-139,9
Poistot	-94,2	-74,8	-105,8
Vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältyvät poistot	0,3	-1,9	-2,2
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 423,8	1 115,5	1 178,8
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	139,3	123,0	123,0
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	0,1	132,0	139,3

11. MYYTÄVÄNÄ OLEVAT OMAISUUSERÄT

Myytävissä oleviin omaisuuseriin tilikauden 2016 päättyessä sisällyneistä neljästä Airbus A340 -lentokoneista on myyty Airbusille kolme Q2 2017 ja yksi Q3 2017 aikana. Nämä laajarunkolentokoneet on korvattu uusilla A350-lentokoneilla. Myytävissä oleviin omaisuuseriin tilikauden 2016 päättyessä sisällynyt ATR 72-lentokone luokiteltiin uudelleen aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin tehdyn myyntisopimuksen purkauduttua.

Myytävänä oleviksi luokitellut omaisuuserät	30.9.2017	30.9.2016	31.12.2016
Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet	0,1	132,0	139,3
Vaihto-omaisuus	0,0	1,4	0,0
Myyntisaamiset ja muut saamiset		7,2	
Yhteensä	0,2	140,7	139,3
Myytävänä oleviksi luokiteltuihin varoihin liittyvät velat	30.9.2017	30.9.2016	31.12.2016
Ostovelat ja muut velat		8,3	
Yhteensä	0,0	8,3	0,0

12. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2017 ensimmäisellä neljänneksellä Finnair laski liikkeelle 200 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan. Joukkovelkakirjalaina erääntyy 29.3.2022, sen kiinteä vuotuinen kuponkikorko on 2,250 prosenttia ja emissiokurssi oli 99,925 prosenttia. Joukkovelkakirjalaina on lunastettavissa ennen erääntymispäivää. Lisäksi Finnair toteutti nimellisarvoltaan 85.082.000 euron takaisinoston sen 29.8.2018 erääntyvästä 150 miljoonan euron vakuudettomasta joukkovelkakirjalainastaan. Lainaosuuksien takaisinostohinta oli 107,096 prosenttia.

Tilikauden 2017 toisella ja kolmannella neljänneksillä lainoja lyhennettiin lyhennysohjelman mukaisesti.

13. VASTUUSITOUIMUKSET

Milj. euroa	30.9.2017	30.9.2016	31.12.2016
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit		53,8	
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	70,7	73,0	69,0
Muiden puolesta annetut takuut		0,1	0,0
Yhteensä	70,7	126,8	69,0

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.9.2017 olivat 1 130 miljoonaa euroa (31.12.2016: 1 601).

14. VUOKRAVASTUUT MUISTA VUOKRASOPIMUKSISTA

Milj. euroa	30.9.2017	30.9.2016	31.12.2016
Lentokaluston vuokravastuut	1 291,9	1 040,6	1 069,9
Muut vuokravastuut	278,6	296,7	290,0
Yhteensä	1 570,5	1 337,3	1 359,8

15. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	1-9/2017	1-9/2016	2016
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	33,1	32,1	42,9
Eläkesäätiö			0,1
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	78,9	82,1	106,8
Eläkesäätiö	2,5	2,4	3,2
Saamiset			
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	8,9	9,0	9,3
Velat			
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	4,2	51,6	29,7
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille		0,3	0,2

16. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair ilmoitti 11.10.2017 ostavansa StaffPoint Holding Oy:ltä ja Kilco Oy:ltä 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) osakkeista. Finnair omistaa Norrasta ennen kauppaa 40 prosenttia, ja kaupan myötä Norra siirtyy väliaikaisesti kokonaan Finnairin omistukseen. Finnairin tavoitteena on löytää uusi, teollinen kumppani kehittämään Norran toimintaa. Kaupalla ei ole vaikutusta Norran toimintaan eikä henkilöstöön, ja sen toteutuminen edellyttää Kilpailu- ja kuluttajaviraston hyväksyntää.

17. MUUTOKSET LAADINTAPERIAATTEISSA

IFRS 9 Rahoitusinstrumentit

Finnair otti käyttöön IFRS 9 standardin 1.1.2017. Rahoitusinstrumenttistandardi astuu voimaan pakollisena 1.1.2018, mutta EU antoi IFRS 9:lle hyväksynnän 22.11.2016 ja näin ollen aikaisempi soveltaminen on mahdollista.

IFRS 9 standardi korvaa kokonaisuudessaan IAS 39 standardin. IFRS 9 standardin tuomat muutokset koskevat rahoitusvarojen luokittelua ja arvostamista, niiden arvonalentumisen määrittämistä sekä suojauslaskennan soveltamisen periaatteita. Uudet suojauslaskentasäännöt ovat tuoneet suojauslaskennan lähemmäs konsernin riskienhallinnan käytäntöjä. IFRS 9 on mahdollistanut suojauslaskennan soveltamisen useampiin suojausasteisiin kuin IAS 39:ssä. Muutos on vähentänyt konsernin liiketuloksen vaihtelua, sillä realisoitumattomat käyvän arvon muutokset suuremmasta osasta johdannaisista kirjataan liiketuloksen asemesta muihin laajan tuloksen eriin. Luokitteluun ja rahoitusomaisuuserien arvon alentumisen malliin liittyvät muutokset eivät vaikuttaneet konserniin merkittäväällä tavalla. Tärkeimmät Finnairin tilinpäätökseen vaikuttaneet muutokset kuvataan yksityiskohtaisemmin jäljempänä.

1 Rahoitusvarojen arvonalentuminen

Uuden arvonalentumismallin mukaan arvonalentumisvaraukset on kirjattava odotettujen luottotappioiden perusteella eikä realisoituneiden tappioiden perusteella kuten IAS 39 vaatii. Finnairin kannalta uusi arvonalentumismalli koskee myyntisaamia ja niiden luottotappioiden aikaisempaa kirjaamista. Konsernin luottopositio ei ole muuttunut ISA 39 ja IFRS 9 välillä.

Myyntisaamisten luottoriski – IFRS 9 standardin mukaan Finnair voi soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella. Luottotappiovaraukseen liittyvä oikaisu kertyneiden voittovarojen avaavaan taseeseen oli 1,2 miljoona euroa vuoden 2017 alussa. Sen jälkeen odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Vuosittain tuloslaskelmaan kirjattujen luottotappioiden määrän odotetaan olevan vähäinen liiketoiminnan luonteen takia; lentoliput ja muut Finnairin tarjoamat palvelut yleensä maksetaan ennen kuin palvelu suoritetaan.

Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, koska ne arvostetaan sekä IAS 39:n että IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot otetaan jo huomioon. Jaksotettuun hankintamenuun arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seuranta-aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

2 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelumuutokset

Uuteen liiketoimintamalliin perustuvaan rahoitusvarojen luokitteluun sisältyy kolme eri luokkaa: jaksotettu hankintamenu (korvaa Finnairin aikaisemmin käyttämiä "Lainat ja saamiset" ja "Eräpäivään asti pidettävät sijoitukset"-luokkia), käypään arvoon tulosvaikutteisesti (korvaa "Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät") sekä käypään arvoon muiden laajan tuloksen erien kautta (korvaa "Myytäviksi olevat rahoitusvarat").

Finnairin laatiman analyysin mukaan IFRS 9 standardin käyttöönotolla ei ollut merkittävää vaikutusta konsernin rahoitusvarojen kirjaamiseen tai arvostamiseen. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenuun, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Kaikki muut rahoitusvarana olevat sijoitukset kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot kirjataan käypään arvoon. Kaikki rahoitusvarojen käyvän arvon muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti.

Rahoitusvelat luokitellaan kahteen eriin luokkaan: jaksotettuun hankintamenuun (korvaa Finnairin aikaisemmin käyttämiä "Lainat ja saamiset" ja "Jaksotettuun hankintamenuun arvostettavat"-luokkia) ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Konsernin velat on pääasiallisesti luokiteltu jaksotettuun hankintamenuun; ainoa poikkeus on johdannaisvelat. IFRS 9 standardin käyttöönotolla ei ollut merkittävää vaikutusta konsernin rahoitusvelkojen luokitteluun tai arvostamiseen.

3 Suojauslaskenta

IFRS 9:n mukainen suojauslaskentamalli yksinkertaistaa suojauslaskennan soveltamista ja tuo suojauslaskennan lähemmäs konsernin riskienhallinnan strategiaa ja tavoitteita.

Tärkeimpiä Finnair-konsernin suojauslaskentaan vaikuttavia muutoksia ovat:

Riskikomponentit – IFRS 9:n mukaan johdannaiset, jotka suojaavat hintariskin ei-rahoituksellisia, erikseen yksilöitävissä olevia ja luotettavasti määritettäviä komponentteja, voidaan määrittää suojausinstrumenteiksi ainoastaan tätä riskikomponenttia varten. IAS 39:n mukaan muita kuin rahoituksellisia komponentteja ei voitu määrittää suojauskohteiksi. Konserni käyttää lentopetrolioptioita ja -swappeja. Tulevaisuudessa konsernilla on mahdollisuus käyttää mm. kaasuöljy- ja Brent-raakaöljyinstrumentteja suojautuessaan lentopetrolihinnan muutoksia vastaan. Tässä tapauksessa Finnair saa soveltaa suojauslaskentaa IFRS 9:n mukaisesti. IAS 39:n mukaan tämä ei ollut mahdollista.

Suojauskustannus – IFRS 9 standardin mukaan konserni saa jättää optioiden aika-arvon suojaussuhteen ulkopuolelle ja käsitellä sen kirjanpidossa suojauskustannuksena. Aika-arvon käyvän arvon muutokset kirjataan muihin laajan tuloksen eriin, ja siirretään suojauskohteen luonteesta riippuen tuloslaskelmaan sille kaudelle, jolle perustana oleva transaktio vaikuttaa konsernin tuloslaskelmaan tai aktivoidaan suojauskohteen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. IAS 39:n mukaisesti Finnair ei soveltanut suojauslaskentaa, kun optioita käytettiin tulevien kassavirtojen suojaamiseen, ja kaikki optioiden realisoitumattomat käyvän arvon muutokset kirjattiin operatiivisen tuloksen erään "Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset". Finnair voi käyttää optioita valuutta- ja lentopetrolihintariskien suojausta varten, ja mahdollisuus soveltaa suojauslaskentaa optioihin vähentää konsernin tuloslaskelmaan suojaussuhteiden ulkopuolisina johdannaisina kirjattujen johdannaisten käyvän arvon muutoksia.

Suojauksen tehokkuus - IAS 39:n mukainen retrospektiivinen tehokkuustestaus ja tehokkuusvaatimus 80-125%:ia poistuivat IFRS 9:n myötä. Finnairin käyttämien suojausten tehottomuus oli vähäinen tai sitä ei ollut lainkaan. Konserni odottaa, että tehottomuuden määrä tulee olemaan vähäinen myös IFRS 9:n mukaisissa suojaussuhteissa.

IFRS 9:n mukaan suojauksen tehokkuutta arvioidaan tulevaisuuden osalta eikä standardissa esitetä määriteltyä suojauslaskennan soveltamisen tehokkuuskriteeristöä. IAS 39:n mukaan suojausten tehokkuutta tuli testata sekä prospektiivisesti että retrospektiivisesti, ja suojauslaskentaa sai soveltaa vain, jos suojauksen tehokkuus oli 80 - 125 prosentin tasolla. IFRS 9:n mukaan suojauksen tehokkuudella tarkoitetaan sitä, missä määrin suojauksen käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset kumoavat suojauskohteen käyvän arvon muutokset tai siihen liittyvät rahavirtojen muutokset.

IFRS 9-standardissa määritellään kolme suojauksen tehokkuuden vaatimusta suojauslaskennan soveltamista varten. Ensimmäinen vaatimus on taloudellinen suhde suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä. Tällöin odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen allaolevan tai suojatun riskin vuoksi. Toisekseen standardi edellyttää, ettei suojauskohteeseen tai suojausinstrumenttiin liittyvä luottoriskin muutos dominoi taloudellisesta suhteesta aiheuttavia arvonmuutoksia. Kolmantena kriteerinä on se, että suojaussuhteen suojausaste määritellään sekä suojausinstrumentin että suojauskohteen suhteellisen määrän mukaan. IFRS 9 edellyttää samaa suojausastetta kuin mitä tosiasiallisesti käytetään riskienhallinnassa. Tällä muutoksella ei ollut merkittävää vaikutusta konsernin tuloslaskelmaan.

Finnair-konserni soveltaa IFRS 9:n suojauslaskentaa ei-takautuvasti. Näin ollen konsernin tuloksessa ei ole siirtymiseen liittyvää oikaisemista.

Kertyneiden voittovarojen oikaisu - Kertyneiden voittovarojen avaava saldo oikaistiin vastaamaan IFRS 9:n mukaisesti suojauslaskentaan lisättyjen lentopetroლისuojien (optiot ja swapit) sekä operatiivisten kassavirtojen suojien (optiot ja swapit) osuutta. Tuloslaskelmalta käyvän arvon rahastoon tiettyjen siirryneiden johdannaisten vuoksi omassa pääomassa olevat kertyneet voittovarot ovat vähentyneet 19 miljoonalla eurolla (15 miljoonalla eurolla verojen vähentämisen jälkeen).

Ensimmäisenä soveltamispäivänä 1.1.2017 konsernin rahoitusinstrumentteja, ottaen huomioon luokittelumuutokset, olivat seuraavat:

Luokitteluryhmä			Kirjanpitoarvo, 1. tammikuuta 2017		
	Alkuperäinen (IAS 39)	Uusi (IFRS 9)	Uusi, milj. euroa	Alkuperäinen, milj. euroa	Erotus
Pitkäaikaiset rahoitusvarat					
Lainat ja muut saamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	7,4	7,4	-
Lyhytaikaiset rahoitusvarat					
Rahat ja pankkisaamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	69,4	69,4	-
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	261,2	261,2	-
Lyhyen koron rahastot	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	466,6	466,6	-
Myyntisaamiset ja muut saamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	211,9	211,9	-
Johdannaiset	Hedge accounting items	Hedge accounting items	158,5	133,2	25,3
Johdannaiset	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	18,0	43,3	-25,3
Pitkäaikaiset velat					
Korolliset velat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	499,6	499,6	-
Rahoitusleasingvelat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	117,6	117,6	-
Ostovelat ja muut velat	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	4,9	4,9	-
Lyhytaikaiset velat					
Korolliset velat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	78,5	78,5	-
Rahoitusleasingvelat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	22,0	22,0	-
Johdannaiset	Hedge accounting items	Hedge accounting items	14,7	8,4	6,3
Johdannaiset	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	10,5	16,8	-6,3
Ostovelat ja muut velat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	773,5	773,5	-

Ensimmäisenä soveltamispäivänä 1.1.2017 konsernin johdannaisia, ottaen huomioon muutokset suojauslaskennan piiriin kuulumisessa, olivat seuraavat:

	Kirjanpitoarvo, 1. tammikuuta 2017	
	Uusi, milj. euroa	Alkuperäinen, milj. euroa
Valuuttajohdannaiset		
Polttoaineen valuuttasuojaus	16,5	16,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	16,5	16,5
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	74,6	74,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	74,6	74,6
Leasemaksujen valuuttasuojaus	9,6	9,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,6	9,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	3,3	3,3
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,3	3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)	3,5	3,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,5	3,5
Myytäväinä olevien omaisuuserien suojaus	-7,3	-7,3
Taseen suojaus (termiinit)	1,5	1,5
Hyödykejohdannaiset		
Lentopetrolitermiinit	19,5	19,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	19,5	18,9
Lentopetrolioptiot	8,9	8,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	11,6	
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset		
Koronvaihtosopimukset	3,6	3,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	3,6	3,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	16,1	16,1
Osakejohdannaiset		
Osakeoptiot	1,6	1,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,6	1,6
Johdannaiset yhteensä	151,4	151,4
-Rahavirran suojauslaskennassa olevat erät yhteensä*	64,0	45,0
-Käyvän arvon suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	79,9	79,9

*IFRS 9:n soveltamiseen liittyvällä rahavirran suojauslaskennassa olevien erien kirjanpitoarvon muutoksella oikaistiin kertyneiden voittovarojen avaava saldo ensimmäisenä soveltamispäivänä.

IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista

Finnair ottaa käyttöön uuden tulouttamista koskevan IFRS 15-standardin vuoden 2018 alusta. Uuden standardin peruseriaatteena on, että myyntituotot kirjataan, kun tavaraa tai palvelua koskeva määräysvalta siirtyy asiakkaalle. Standardi korvaa kaikki nykyiset tuloutusta koskevat IFRS-standardit. Finnair aikoo soveltaa siirrossa ei-takautuvaa menetelmää.

Finnair on arvioinut uuden standardin vaikutuksia eri liikevaihtoeille (tuotteille). Finnair on osallistunut myös muiden lentoyhtiöiden kanssa toimialan kirjanpidollisen työryhmän työskentelyyn (IATA (International Air Transport Association) Industry Accounting Working Group), joka on toiminut yhteistyössä amerikkalaisen lentoyhtiöiden tuloutustyöryhmän (Airlines Revenue Recognition Task Force of the AICPA, American Institute of Certified Public Accountants). Työryhmien tarkoituksena on sopia yhtenäiset tuloutus- ja laskentaperiaatteet uuden standardin tulkintaa vaativiin kohtiin. Arvion perusteella IFRS 15 ei tule merkittävästi vaikuttamaan Finnairin tilinpäätökseen. IFRS 15 tulee muuttamaan Finnairin tuloutuksen ajoitusta lähinnä matkustajatuotoissa ja lisämyyntituotoissa. Muutokset on kuvattu tarkemmin alla, ja muutosten vaikutusten odotetaan jäävän vähäisiksi.

Matkustajatuotoissa asiakkaat yleensä maksavat lentolippunsa etukäteen, mutta eivät aina käytä niihin liittyviä oikeuksia vaan liput jäävät käyttämättä (breakage). Mikäli lentoyhtiö odottaa olevansa oikeutettu tuottoihin, joita vastaan sen ei tarvitse luovuttaa suoritetta, tulisi yhtiön tulouttaa tähän odotusarvoon perustuva tuotto (expected breakage) samassa suhteessa, kun asiakkaat käyttävät lentolippuja. Tällä hetkellä lentoliput tuloutetaan kun ne käytetään, tai kun lippu on vanhentunut, eikä Finnairilla ole velvollisuutta palauttaa lipusta saatua vastiketta asiakkaalle. Käytännössä muutos aikaistaa tuloutusta nykyisestä, mutta vaikutus ei tule olemaan merkittävä.

Lisämyyntituotoissa, palvelu- sekä muutosmaksut tullaan tulouttamaan nykykäytäntöä myöhemmin, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta vaan olevan osa lentomatkaa. Vaikutuksen tulee tältä osin olemaan pieni.

Finnair Plus kanta-asiakasjärjestelmän kirjanpitokäsittely tai pisteen arvostus ei IFRS 15-standardin seurauksena muutu.

IFRS 16 Vuokrasopimukset

Uusi vuokrasopimukset-standardi julkaistiin tammikuussa 2016 ja se tulee voimaan tilikaudesta 2019 alkaen, mikäli EU sen hyväksyy. Finnair aikoo ottaa standardin käyttöön tilikauden 2019 alusta lähtien takautuvaa menetelmää soveltaen. Standardi korvaa aikaisemman IAS 17 Vuokrasopimukset -standardin. Finnair arvioi, että uudella standardilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia sen tilinpäätökseen ja tunnuslukuihin. Lähes kaikista lentokone-, kiinteistö- ja muista vuokrasopimuksista tullaan kirjaamaan omaisuuserä (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) ja korollinen velka taseeseen. Vuokrasopimusten perusteella kirjattava omaisuuserä ja velka arvostetaan nykyarvoon. Nykyisin tulevat vuokramaksut ei-purettavissa olevista operatiivisista vuokrasopimuksista esitetään liitetiedoissa vuokravastuina nimellisarvoonsa (ks. lisää liitteestä 14. Vuokravastuut). Lentokentän ja terminaalien palvelusopimukset eivät alustavan arvion perusteella täytä vuokrasopimuksen määritelmää.

Muutos tulee vaikuttamaan olennaisesti tasepohjaisiin tunnuslukuihin, kuten omavaraisuus- ja velkaantuneisuusasteeseen. Toisaalta, oikaistu nettovelkaantumisaste ottaa jo nykyisin tulevat vuokramaksut huomioon tietyn kaavan mukaisesti (ks. lisätietoja liitteestä 19. Tunnuslukujen laskentakaavat)

Vuokrasopimukset-standardi vaikuttaa myös Finnairin tuloslaskelmaan. Tulevaisuudessa vuokrakulua ei esitetä, vaan tuloslaskelmaan kirjataan omaisuuserästä poisto (liiketulos) ja lainasta kertynyt korko (rahoituserät). Korkokulu on suurimmillaan vuokrakauden alussa ja pienenee kohti vuokrakauden loppua kun leasingvelkaa lyhennetään. Nykyään vuokrakulut operatiivisista vuokrasopimuksista jaksotetaan liiketulokseen lentokaluston leasemaksuiksi ja muiksi vuokriksi vuokra-ajan kuluessa, vuokrasopimuksen mukaisesti.

Vaikka omaisuuserät vuokrasopimuksista muunnetaan euroiksi, on valtaosa Finnairin lentokoneiden vuokravastuusta US-dollarimääräinen, minkä johdosta taseen valuuttariskipositiio tulee kasvamaan nykyisestä. Finnair tutkii vaihtoehtoja, joilla vähentää taseen valuuttaposiitiosta aiheutuvaa tuloslaskelman volatiliiteettia.

18. TUNNUSLUVUN LASKENTAKAAVAN MUUTOS

Finnair on tarkistanut reittiliikenteen rahtikapasiteetin (tarjotut rahtitonnikilometrit) laskentamenetelmäänsä kesäkuusta 2017 lähtien. Uusi laskenta perustuu aikaisempien konetyyppi- ja liikennealuekohtaisten vakioiden sijaan kullakin lennolla myytävissä olevaan todelliseen rahtikapasiteettiin, joka riippuu myös sääolosuhteista ja muusta koneessa olevasta painolastista.

Avainluvut	Oikaistu	Raportoitu
Kvartaalikohtaiset tunnusluvut	1-3/2017	1-3/2017
Tarjotut rahtitonnikilometrit (rahti ATK), milj. km	320	336

Avainluvut	Oikaistu				Raportoitu			
Kvartaalikohtaiset tunnusluvut	10-12/2016	7-9/2016	4-6/2016	1-3/2016	10-12/2016	7-9/2016	4-6/2016	1-3/2016
Tarjotut rahtitonnikilometrit (rahti ATK), milj. km	327	368	368	322	352	386	371	354

Avainluvut	Oikaistu				Raportoitu			
Kumulatiiviset tunnusluvut	2016	1-9/2016	1-6/2016	1-3/2016	2016	1-9/2016	1-6/2016	1-3/2016
Tarjotut rahtitonnikilometrit (rahti ATK), milj. km	1 385	1 057	690	322	1 464	1 112	725	354

19. TUNNUSLUKUIJEN LASKENTAKAAVAT

Vertailukelpoinen liikeyulos:

Liiketyulos ilman johdannaisten käyvän arvon muutoksia, huoltovarausten valuuttakurssimuutoksia ja vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät:

Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut

Vertailukelpoinen EBITDAR:

Vertailukelpoinen liikeyulos + poistot ja arvonalentumiset + lentokaluston leasemaksut

EBITDA:

Liiketyulos + poistot ja arvonalentumiset

Oma pääoma:

Emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Bruttoinvestoinnit:

Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja

Edelliset 12 kk:

Raportointitietä edeltävät 12 kuukautta

Rahavarat:

Rahat ja pankkisaamiset + muut rahoitusvarat

Oikaistut korolliset velat:

Korolliset velat + valuutan- ja koronvaihotosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa

Korollinen nettovelka:

Oikaistut korolliset velat - rahavarat

Oikaistu korollinen nettovelka:

Korollinen nettovelka + lentokaluston leasemaksut, edelliset 12 kk x 7

Sijoitettu pääoma keskimäärin:

Oma pääoma + korolliset velat (raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)

Osakekohtainen tulos:

Kauden tulos - oman pääoman ehtoisen
lainan kulut verojen jälkeen

Kauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Oma pääoma/osake:

Oma pääoma

Osakeantioikaistu osakemäärä kauden lopussa

Omavaraisuusaste, %:

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

Nettovelkaantumisaste, %:

Korollinen nettovelka

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

Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

Oikaistu nettovelka

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

Osavuosikatsauksen luvut ovat tilintarkastamattomia.

Oman pääoman tuotto (ROE), %:

Kauden tulos, edelliset 12 kk

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

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk +

rahoituskulut, edelliset 12 kk

$$\frac{\text{Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk} + \text{rahoituskulut, edelliset 12 kk}}{\text{Sijoitettu pääoma keskimäärin}} \times 100$$

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste, %:

Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Tarjotut tonnikilometrit (rahti ATK):

Rahdin ja postin kuljetukseen tarjottujen tonniä määrä x lennetyt kilometrit

Myydyt tonnikilometrit (rahti RTK):

Kuljetetun rahti- ja postitonniä määrä x lennetyt kilometrit

Kokonaiskäyttöaste, %:

Myytyjen tonnikilometriä osuus tarjotuista tonnikilometreistä

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK):

Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).

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 konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.

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

Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometritä (yield):

Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).

Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyltä tonnikilometritä:

Rahtiliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä tonnikilometreillä (RTK).