



Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 1.1.–31.12.2017

16.2.2018

Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 1.1.–31.12.2017

Vertailukelpoinen liiketulos nousi 22,9 miljoonaan euroon loka–joulukuussa ja yli kolminkertaistui 170,4 miljoonaan euroon vuonna 2017

Loka–joulukuu 2017

- Liikevaihto kasvoi 13,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 645,3 miljoonaa euroa (569,9)*.
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 17,2 prosenttia.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 22,9 miljoonaa euroa (1,6).
- Liiketulos oli 23,5 miljoonaa euroa (18,2).
- Vertailukelpoinen EBITDAR** oli 94,0 miljoonaa euroa (59,4).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 92,6 miljoonaa euroa (30,5) ja investointien nettorahavirta -85,6 miljoonaa euroa (-264,7).***
- Yksikkötuotto (RASK) laski 3,4 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) laski 6,6 prosenttia ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) laski 3,1 prosenttia vertailukaudesta.
- Matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 3,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 12,60 euroa.
- Osakekohtainen tulos oli 0,11 euroa (0,08).

Tammi–joulukuu 2017

- Liikevaihto kasvoi 10,9 prosenttia vertailukaudesta ja oli 2 568,4 miljoonaa euroa (2 316,8)*.
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 8,9 prosenttia.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 170,4 miljoonaa euroa (55,2).
- Liiketulos oli 224,8 miljoonaa euroa (116,2) ja sisälsi yhden A350-koneen myyntivoiton.
- Vertailukelpoinen EBITDAR** oli 436,2 miljoonaa euroa (270,4).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 382,3 miljoonaa euroa (219,7) ja investointien nettorahavirta -157,5 miljoonaa euroa (-499,6).***
- Yksikkötuotto (RASK) nousi 1,8 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) laski 2,6 prosenttia ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) nousi 0,3 prosenttia vertailuvuodesta.
- 20 miljoonan euron tehokkuusparannusohjelma toteutui kesään mennessä täysimääräisesti.
- Matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 5,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 12,15 euroa.
- Osakekohtainen tulos oli 1,23 euroa (0,55).
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2017 jaetaan osinkoa 0,30 euroa osaketta kohden.

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

** Vertailukelpoinen liiketulos + poistot ja arvonalentumiset + lentokaluston lease-maksut.

*** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden viimeisellä neljänneksellä 26,8 miljoonaa euroa sijoituksia rahamarkkinarahastoihin tai muihin yli kolmen kuukauden päästä erääntyviin rahoitusvaroihin. Vuonna 2017 nämä sijoitukset pienenevät nettomääräisesti 82,9 miljoonalla eurolla. Sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan kasvavan voimakkaasti vuonna 2018. Finnair odottaa kilpailun lisääntyvän erityisesti Euroopan ja Aasian välisillä reiteillä sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisillä reiteillä, kun nykyiset ja uudet toimijat lisäävät kapasiteettia.

Finnair suunnittelee kasvattavansa kapasiteettiaan yli 15 prosentilla vuonna 2018, suurimman osan tästä kasvusta osuessa vuoden ensimmäiselle puoliskolle. Matkustajamäärän odotetaan kasvavan jokseenkin saman verran kuin kapasiteetin, kun taas liikevaihdon odotetaan kasvavan hieman kapasiteetin kasvua hitaammin.

Tiedonantopolitiikkansa mukaisesti Finnair antaa koko vuoden vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä kuvaavan ennusteen puolivuotiskatsauksen yhteydessä heinäkuussa.

Toimitusjohtaja Pekka Vauramo:

Vuosi 2017 oli Finnairille erinomainen. Aikaisemmat kapasiteetin kasvua, reittiverkostoa ja tuotettamme koskevat päätöksemme osoittautuivat oikeiksi ja niiden rinnalla kasvuamme myötävaikutti vuoden 2017 suotuisa markkinaympäristö. Vuosi 2017 päättyi keskellä Finnairin historian nopeinta kasvua. Aiomme jatkaa uusiutumistamme ja kasvua myös vuonna 2018.

Avasimme vuoden 2017 loppupuolella neljä uutta kaukoreittiä: Goan, Havannan, Puerto Platan ja Puerto Vallartan. Samalla lisäsimme lentovuoroja useisiin Aasian ja Euroopan kohteisiin. Panostimme vahvasti myös Pohjois-Suomen reitteihin: kasvatimme Helsingin ja Pohjois-Suomen välistä kapasiteettia yli 20 prosenttia meneillään olevalle talvikaudelle ja avasimme suorat lennot Lontoosta, Pariisista ja Zürichistä Lappiin. Lappi on kiinalaisten asiakkaidemme eurooppalainen ykköskohde myös tänä talvena. Kysyntä säilyi loka–joulukuussa reittiverkostossamme vahvana, ja meillä oli ennätykselliset lähes kolme miljoonaa matkustajaa tällä jaksolla. Hyvä kehitys jatkui myös lisätuottojen myynnissä, rahdissa ja matkapalveluissa. Viimeisen neljänneksen vertailukelpoinen liiketulos ylsi 22,9 miljoonan euron ennätystasoon.

Vuonna 2017 liikevaihtomme nousi 2 568 miljoonaan euroon, ja vertailukelpoinen tuloksemme yli kolminkertaistui 170 miljoonaan euroon. Samalla kun kasvatimme kapasiteettia lähes yhdeksän prosenttia, onnistuimme parantamaan matkustajakäyttöastetta 3,5 prosenttiyksikköä. Asiakastyytyväisyyttä kuvaava nettosuositteletulos NPS nousi vuoden aikana neljä yksikköä 47:ään.

Vuoden aikana saimme päätökseen kaukoliikennelaivastouudistuksen ensimmäisen vaiheen. Panostimme merkittävästi myös digitaalisten ratkaisujen ja palvelujen kehittämiseen asiakaskokemuksen parantamiseksi sekä liiketoimintaprosessien ja henkilöstön työtapojen kehittämiseksi. Muita merkittäviä uudistuksia olivat uuden Nordic Cargo COOL rahtiterminaalin käyttöönotto sekä uuden Finnair Holidays -lomatuotteen lanseeraus Suomessa ja Ruotsissa. Myös ne mahdollistavat aiempaa yksilöllisemmän asiakaspalvelun ja kasvun tulevaisuudessa. Matkapalveluissa Aurinkomatkat nousi matkustajamäärällä mitattuna alan suurimmaksi toimijaksi Suomessa.

Olen tyytyväinen vuoden aikana tehtyihin uudistuksiin. Ne ovat myötävaikuttaneet sekä kasvuun että asiakastyytyväisyytemme paranemiseen. Samalla olen tyytyväinen kuukausikohtaisiin ennätyksellisiin matkustajamääriin ja matkustajatyytyväisyyksiin. Ne kertovat, että olemme kehittäneet reittiverkostoamme ja tuotettamme oikeaan suuntaan.

Finnairilaiset ovat tehneet erinomaista työtä tänä vahvan kasvun ja uudistumisen aikana. Toiminnassamme ja taloudellisessa kehityksessämme tapahtunut käänne on finnairilaisten yhdessä aikaansaama. Kiitoksena muutoksesta, joka on siivittänyt yhtiön kannattavaan kasvuun, Finnair päätti palkita finnairilaisia kertaluonteisella erityispalkkiolla. Kasvun aikana olemme panostaneet myös henkilöstön osaamisen kehittämiseen ja hyvinvointiin. Jatkamme työtä toimintamme kehittämiseksi myös vuonna 2018, kun jatkamme yhdessä voimakasta kasvuamme.

Markkinaympäristö loka–joulukuussa

Liikenne Finnairin päämarkkina-alueilla kasvoi edelleen vuoden 2017 viimeisellä neljänneksellä. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi 5,9 prosenttia. Finnairin Aasian ja Euroopan kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 7,4 prosenttia vertailukaudesta. Finnairin markkinaosuus laski hieman Euroopan-liikenteessä ja nousi Eurooppa-Aasia-liikenteessä 6,3 prosenttiin (5,6).¹

Markkinakysyntä Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä kasvoi jonkin verran kapasiteetin kasvua nopeammin loka–joulukuussa. Kysyntä Finnairin Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä kasvoi verkostonlaajuisesti lähes kaikkiin matkakohteisiin. Myös vahva kysyntä Japanista Eurooppaan jatkui Japanin jenin heikkenemisestä huolimatta. Finnairin lisäkapasiteetti Japanin ja Euroopan välillä täyttyi hyvin, ja Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivan Siberian Joint Business -yhteishankkeen markkina-asema vahvistui. Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä kysynnän ja kapasiteetin kasvu olivat tasapainossa. Kasvanut liikematkustuskysyntä lisäsi katsauskaudella Atlantic Joint Business -yhteishankkeen tuottoja.

Joulukuussa Finnairin liikenne kärsi erittäin vaikeista talvi- ja tuuliolosuhteista ja Ilmailualan Unionin ylityökiellosta.

Suomessa toimivien matkanjärjestäjien kapasiteetti kasvoi loka-joulukuussa, ja talvikaudelle 2017/2018 odotetaan noin viiden prosentin markkinakasvua. Matkatarjonnan kasvu keskittyy Euroopan, Lähi-idän ja Afrikan kohteisiin, kun taas kaukokohteiden tarjonta pysyi ennallaan. Kanariansaaret, Thaimaa ja Arabiemiraatit ovat edelleen suosituimmat valmismatkakohteet. Reittilentotarjonnan kasvu kaukolomakohteisiin laski hieman kaukokohteiden valmismatkakysyntää ja tuottoja. Aurinkomatkojen liiketoiminta kasvoi katsauskaudella kutakuinkin markkinan mukaisesti.

Lentorahtimarkkina kasvoi tarkastelujakson aikana edelleen voimakkaasti. Kaikki markkina-alueet myötävaikuttivat kasvuun, mutta erityisesti Kiinan rahtimarkkina kasvoi vahvasti. Markkinakapasiteetin kasvu tasoittui ja kysyntäympäristö säilyi hyvänä, minkä vuoksi rahdin käyttöasteiden ja yksikkötuottojen kasvu jatkui.

Euron jälkeen Finnairin merkittävin kuluvaluutta Yhdysvaltain dollari heikentyi euroon nähden 8,4 prosenttia vertailujaksosta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli 11,3 prosenttia heikompi euroon nähden kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan heikkeni euroon nähden 5,4 prosenttia vertailujaksosta. Lentopetrolin dollarihinta oli vuoden viimeisellä neljänneksellä 22,0 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin. Finnair suojaa polttoainehankintojaan sekä keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, minkä vuoksi kurssimuutokset eivät välity sellaisenaan sen tulokseen.

Taloudellinen kehitys

Liikevaihto loka–joulukuussa 2017

Liikevaihto kasvoi vuoden viimeisellä neljänneksellä 13,2 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 645,3 miljoonaa euroa (569,9). Matkustajatuotot kasvoivat 12,2 prosenttia ja suotuisa kysyntäympäristö näkyi myös lisämyynnin, rahtiliikevaihdon ja matkapalveluliikevaihdon hyvänä kasvuna. Matkatoimistoliikevaihto laski vertailukauden jälkeen nolnaan, koska SMT myytiin marraskuussa 2016. Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometreiltä (RASK) laski 3,4 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,72 eurosenttiä.

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi loka–joulukuussa kokonaisuutena 17,2 prosenttia. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 20,2 prosenttia, ja matkustajamäärä 13,7 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 2,0 prosenttiyksikköä 80,3 prosenttiin.

¹ Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarvioihin loka–marraskuulta. Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

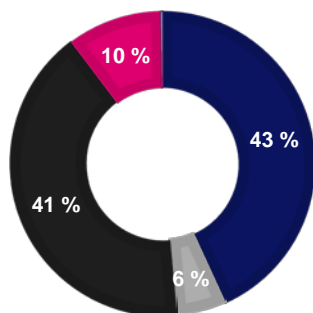
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	10-12/2017	10-12/2016	Muutos, %
Matkustajatuotot	491,3	437,9	12,2
Lisämyynti	37,3	31,7	17,3
Rahti	57,1	46,2	23,7
Matkapalvelut	59,6	52,3	14,0
Matkatoimistot		1,7	n/a
Yhteensä	645,3	569,9	13,2

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 10-12/2017

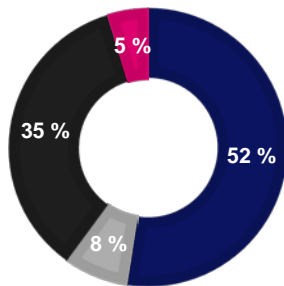
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	212,5	20,9	5 039,2	25,7	4 153,0	28,2	82,4	1,7
Pohjois-Amerikka	25,9	13,6	722,1	22,4	570,2	25,7	79,0	2,1
Eurooppa	202,4	11,1	3 384,6	6,5	2 685,8	10,0	79,4	2,5
Kotimaa	49,5	8,5	460,7	11,0	308,7	7,6	67,0	-2,1
Reiteille kohdistumaton	1,0	-91,1						
Yhteensä	491,3	12,2	9 606,7	17,2	7 717,6	20,2	80,3	2,0

Matkustajatuotot (M€)



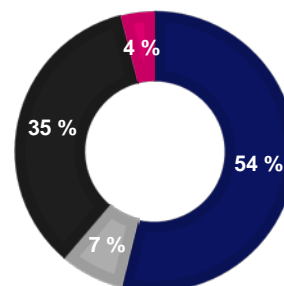
■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 25,7 prosenttia vertailukaudesta. Kapasiteettia kasvattivat vuodentakaisesta etenkin lisävuorot Bangkokin, Hongkongin ja Singaporen reiteillä ja lennot uuteen kausikohteeseen Goaan. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 28,2 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 1,7 prosenttiyksikköä 82,4 prosenttiin. Pohjois-Amerikan -liikenteen kapasiteetti kasvoi puolestaan 22,4 prosenttia vertailukaudesta. Marras- ja joulukuussa avattiin uudet kausireitit Puerto Vallartaan, Puerto Plataan ja Havannaan. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 25,7 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 2,1 prosenttiyksikköä 79,0 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 6,5 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit kasvoivat 10,0 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste nousi 2,5 prosenttiyksikköä 79,4 prosenttiin. Kapasiteettia kasvattivat uusien A321-koneiden käyttöönotto ja etenkin Berliinin, Kööpenhaminan ja Moskovan reittien lisävuorot. Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi 11,0 prosenttia vertailukaudesta, kun Finnair varautui kansainvälisen, Lappiin kohdistuvan matkustajakysynnän kasvuun talvikaudella. Kotimaan liikenne kasvoi 7,6 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 2,1 prosenttiyksikköä 67,0 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 17,3 prosenttia vertailukaudesta ja oli 37,3 miljoonaa euroa eli 12,6 euroa matkustajaa kohti. Erityisesti kasvoivat matkustajamyynni ja istumapaikkojen ennakvaraukset. Tarjotut rahtitonnikilometrit

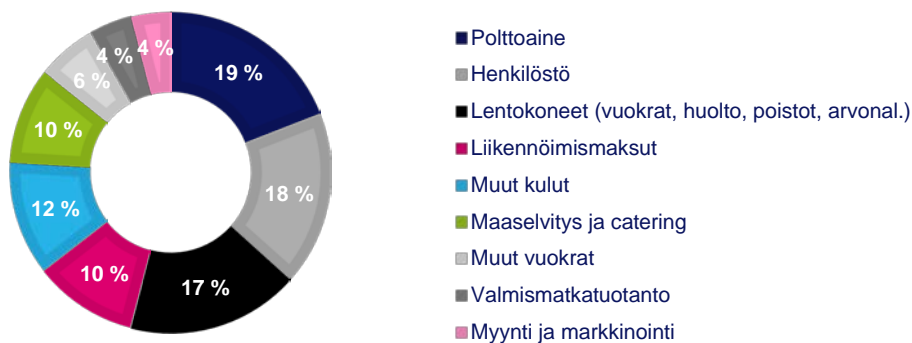
kasvoivat 16,4 prosenttia, kun taas myytyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 21,6 prosenttia. Rahdin keskimääräiset yksikkötuotot nousivat 1,7 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 23,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 57,1 miljoonaa euroa (46,2).

Aurinkomatkojen loka–joulukuun matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 5,8 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 96 prosenttia. Uusi vapaa-ajanmatkustamiseen keskittynyt Finnair Holidays -tuote lanseerattiin Suomen markkinoille kesällä 2017 ja Ruotsissa katsauskaudella. Matkapalvelujen liikevaihto kasvoi 14,0 prosenttia vertailukaudesta ja oli 59,6 miljoonaa euroa (52,3).

Kustannuskehitys ja tulos loka–joulukuussa 2017

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat kolmannella neljänneksellä 9,3 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 642,2 miljoonaa euroa (587,5). Yksikkökustannus (CASK) laski 6,6 prosenttia ja oli 6,48 eurosenttiä (6,93). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus laski 3,1 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 642,2 milj. euroa) jakauma



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 10,0 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 519,9 miljoonaa euroa (472,6). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat 6,5 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 122,3 miljoonaa euroa (114,9). Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 3,6 prosenttia erityisesti taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton ansiosta. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemisen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani jopa 6,3 prosenttia A350-koneiden käyttöönoton ja korkeiden käyttöasteiden ansiosta.

Henkilöstökulut nousivat 113,0 miljoonaan euroon (90,3). Summaan sisältyy koko henkilöstölle maksettava kertaluonteinen, yhteensä 13 miljoonan euron erityispalkkio. Kasvua selittävät myös henkilöstömäärän kasvu vertailukaudesta, Finnair Kitchenin hankinta, lentävän henkilöstön laajamittaiset koulutukset sekä kannustinpalkkioita ja henkilöstörahaston 6,7 milj. euron voittopalkkiota varten tehdyt varaukset. Laivaston kasvu ja uudistuminen kasvattivat lentokaluston vuokria ja poistoja. Muut vuokrat puolestaan vähenivät, kun vertailukaudella käytettyjä wet leaseja ei tarvittu.

Vertailukelpoinen EBITDAR nousi 94,0 miljoonaan euroon (59,4). Vertailukelpoinen liike-tulos eli liike-tulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta nousi tarkastelujakson ennätyskalliseen 22,9 miljoonaan euroon (1,6).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 0,3 miljoonaa euroa (20,3). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 0,3 miljoonaa euroa (-3,7). Liike-tulos oli 23,5 miljoonaa euroa (18,2), tulos ennen veroja 20,7 miljoonaa euroa (15,9) ja tulos verojen jälkeen 17,1 miljoonaa euroa (13,7).

Liikevaihto tammi-joulukuussa 2017

Finnairin liikevaihto kasvoi 10,9 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 2 568,4 miljoonaa euroa (2 316,8). Kaikki jatkuvien liiketoimintojen liikevaihdon erät kasvoivat vertailuvuodesta. Yksikkötuotto (RASK) nousi 1,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,96 eurosenttiä (6,83).

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 8,9 prosenttia vuonna 2017. Ensimmäisellä neljänneksellä vuotuinen kasvuvauhti oli 0,1 prosenttia, toisella 6,8 prosenttia, kolmannella 11,1 prosenttia ja viimeisellä vuosineljänneksellä 17,2 prosenttia. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 13,6 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste (PLF) nousi selvästi kaikilla muilla liikennealueilla paitsi kotimaassa, jossa se laski. Koko vuoden matkustajamäärä kasvoi yli miljoonalla matkustajalla eli 9,6 prosenttia 11,9 miljoonaan matkustajaan.

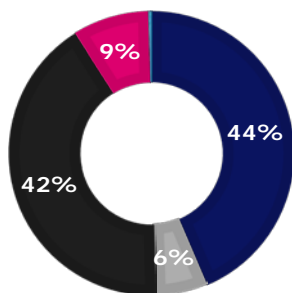
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2017	2016	Muutos, %
Matkustajatuotot	2 020,8	1 816,1	11,3
Lisämyynti	144,6	125,5	15,2
Rahti	197,4	173,8	13,5
Matkapalvelut	205,6	187,5	9,7
Matkatoimistot		13,8	n/a
Yhteensä	2 568,4	2 316,8	10,9

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2017

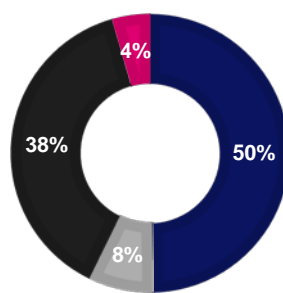
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	881,7	19,2	18 355,0	11,7	15 911,3	18,3	86,7	4,9
Pohjois-Amerikka	118,8	2,7	2 776,1	3,1	2 311,5	8,0	83,3	3,8
Eurooppa	839,0	10,2	14 152,0	6,8	11 421,6	9,7	80,7	2,1
Kotimaa	174,1	5,5	1 638,9	6,5	1 105,2	3,9	67,4	-1,7
Reiteille kohdistumaton	7,2	-79,3						
Yhteensä	2 020,8	11,3	36 922,0	8,9	30 749,7	13,6	83,3	3,5

Matkustajatuotot (M€)



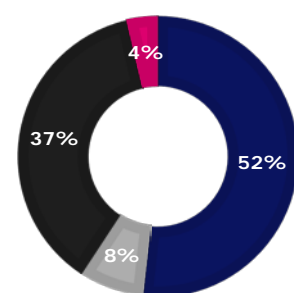
■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 11,7 prosenttia vuonna 2017. Kapasiteettia kasvattivat A350-koneiden käyttöönotto Aasian-reiteillä sekä etenkin Tokion ja Hongkongin lisävuorot kesäkaudella sekä Bangkokin, Hongkongin ja Singaporen lisävuorot talvikaudella. Myydyt henkilökilometrit nousivat 18,3 prosenttia, ja Aasian-liikenteen matkustajakäyttöaste nousi 4,9 prosenttiyksikköä 86,7 prosenttiin. Pohjois-

Amerikan -liikenteen kapasiteetti nousi 3,1 prosenttia. Pohjois-Amerikan liikenteen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 8,0 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 3,8 prosenttiyksikköä 83,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteessä tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 6,8 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit kasvoivat 9,7 prosenttia; matkustajakäyttöaste nousi 2,1 prosenttiyksikköä 80,7 prosenttiin. Kapasiteettia kasvattivat uusien A321-koneiden käyttöönotto, uudet reittikohteet ja etenkin Pohjois-Euroopan -reiteille kohdistuneet lisävuorot. Kotimaan-liikenteessä kapasiteetti kasvoi 6,5 prosenttia ja liikenne kasvoi 3,9 prosenttia. Liikenteen kasvu painottui voimakkaasti alku- ja loppuvuoteen (talvikausille), jolloin kapasiteettia lisättiin Pohjois-Suomen kasvaneen turistikysynnän vuoksi. Kesällä kotimaan suurin kohde, Oulu, oli suljettuna koko heinäkuun kiitotien kunnostuksen takia ja vielä elokuussa kentällä oli liikennerajoitteita, mikä laski kotimaan käyttöastetta. Koko vuoden matkustajakäyttöaste laski 1,7 prosenttiyksikköä 67,4 prosenttiin.

Matkustajat ostivat aikaisempaa enemmän lisämyyntipalveluita vuonna 2017. Lisämyynti kasvoi 15,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 144,6 miljoonaa euroa (125,5) eli 12,1 euroa (11,5 euroa) matkustajaa kohti. Erityisesti kasvoivat istumapaikkojen ennakkovaraukset, matkustusluokan korotukset sekä matkustajamyynti.

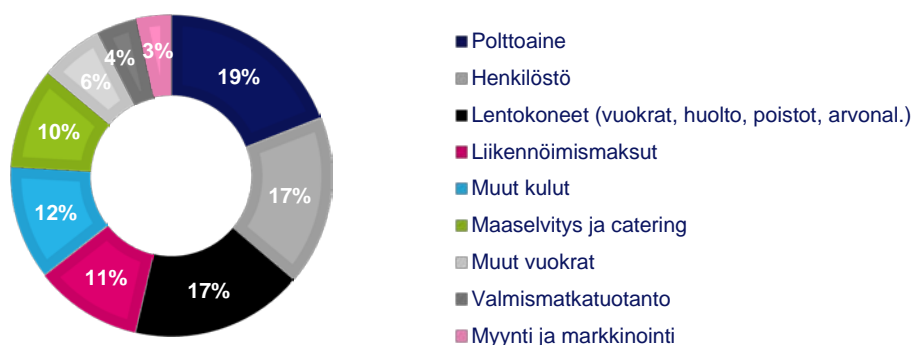
Tarjotut rahtitonnikilometrit kasvoivat 6,5 prosenttia, ja myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 11,0 prosenttia. Finnair kuljetti ja rahtia 157 028 tonnia (144 596) ja rahdin määrä kasvoi 8,6 prosenttia. Rahdin keskimääräiset yksikkötuotot nousivat vuodentakaisesta 2,3 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 13,5 prosenttia vertailukaudesta ja oli 197,4 miljoonaa euroa (173,8).

Matkapalveluliiketoiminnan (Aurinkomatkat ja Finnair Holidays) liikevaihto kasvoi 9,7 prosenttia ja oli 205,6 miljoonaa euroa (187,5). Aurinkomatkat nousi matkustajamäärällä mitattuna Suomen suurimmaksi toimijaksi, kun sen matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 5,8 prosenttia 214,411 matkustajaan. Kiintiötuotannon täyttöaste oli 96,6 prosenttia. Uusi vapaa-ajanmatkustamiseen keskittynyt Finnair Holidays -tuote lanseerattiin Suomen markkinoille kesällä 2017 ja Ruotsissa vuoden viimeisellä neljänneksellä. Matkatoimistojen liikevaihdon lasku nolnaan vertailukauden jälkeen johtuu SMT:n myynnistä marraskuussa 2016.

Kustannuskehitys ja tulos vuonna 2017

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 5,9 prosenttia vuonna 2017 ja olivat 2 475,0 miljoonaa euroa (2 337,1). Yksikkökustannus (CASK) laski 2,6 prosenttia ja oli 6,49 eurosenttiä (6,67). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus nousi 0,3 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 2 475,0 milj. euroa) jakauma vuonna 2017



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 8,5 prosenttia ja olivat 2 002,9 miljoonaa euroa (1 845,6). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, pienenevät 3,9 prosenttia vertailukaudesta

472,2 miljoonaan euroon (491,5). Polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 3,2 prosenttia pääasiassa taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton ansiosta. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemisen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani jopa 6,7 prosenttia A350-koneiden käyttöönoton ja korkeiden käyttöasteiden ansiosta.

Henkilöstökulut kasvoivat 423,3 miljoonaan euroon (362,5). Kasvua selittävät henkilöstömäärän kasvu vertailukaudesta, Finnair Kitchenin hankinta, lentävän henkilöstön laajamittaiset koulutukset sekä kannustepalkkioita ja henkilöstörahaston 6,7 milj. euron voittopalkkiota varten tehdyt varaukset. Summaan sisältyy myös koko henkilöstölle maksettava kertaluonteinen, yhteensä 13 miljoonan euron käännepalkkio. Laivaston kasvu ja uudistuminen kasvattivat poistoja, lentokaluston lease-maksuja ja huoltokuluja. Muut kulut kasvoivat 285,1 miljoonaan euroon (266,6). IFRS 9:n käyttöönoton myötä valuuttasuojauksen vaikutukset on vuonna 2017 kohdistettu asianomaisille kuluriveille (polttoainekulut, lentokaluston lease-maksut, huoltokulut ja liikennöimismaksut).

Syksyllä 2016 julkistettu 20 miljoonan euron tehokkuusparannusohjelma toteutui vuonna 2017 täysimääräisesti ja aikataulussa. Ohjelman toteuduttua parannamme toiminnan tehokkuutta jatkuvan kehittämisen myötä, ilman erillisiä projekteja.

Yhtiön vertailukelpoinen EBITDAR kasvoi 436,2 miljoonaan euroon (270,4). Vertailukelpoinen liiketulos eli liiketulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta nousi ennätystasolle 170,4 miljoonaan euroon (55,2).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 11,1 miljoonaa euroa (32,0). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 43,3 miljoonaa euroa (29,0), ja sisälsivät yhden A350-koneen myyntivoiton sekä Airbusille myytyihin A340-koneisiin liittyviä kertakuluja. Liiketulos oli 224,8 miljoonaa euroa (116,2), tulos ennen veroja 211,1 miljoonaa euroa (105,8) ja tulos verojen jälkeen 169,4 miljoonaa euroa (85,1).

Tase 31.12.2017

Konsernin taseen loppusumma oli vuoden 2017 lopussa 2 887,1 miljoonaa euroa (2 528,7). Pysyvät vastaavat kasvoivat vuoden aikana 257,1 miljoonaa euroa pääasiassa lentokoneinvestointien vuoksi. Myytävänä olevat omaisuuserät vähenivät 122,6 miljoonaa euroa, kun neljä A340-konetta myytiin Airbusille aikaisemman sopimuksen mukaisesti. Loput kauppasummasta, noin 100 miljoonaa euroa, saadaan vuonna 2018 ja ne näkyvät myynti- ja muissa saamisissa, jotka kasvoivat 319,8 miljoonaan euroon. Oma pääoma oli 1 015,7 miljoonaa euroa (857,0) eli 7,95 euroa osakkeelta (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. Joulukuun 2017 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 63,0 miljoonaa euroa (33,9). Vuonna 2017 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. Vuonna 2017 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 382,3 miljoonaa euroa (219,7). Rahavirtaa vahvisti edellisvuodesta pääasiassa vertailukelpoisen liikutuksen kasvu. Investointien nettorahavirta oli -157,5 miljoonaa euroa (-499,6), mikä muodostui erityisesti lentokoneinvestoinneista ja -myynneistä sekä osana konsernin maksuvalmiuden hallintaa käytettyjen yli kolmen kuukauden rahamarkkinasijoitusten erääntymisistä.

Omavaraisuusaste 31.12.2017 oli 35,2 prosenttia (33,9) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -24,2 prosenttia (-11,2). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 69,9 prosenttia (78,3). Vuoden lopussa oikaistu korollinen velka oli 737,1 miljoonaa euroa (701,5) ja korollinen nettovelka negatiivinen -246,0 miljoonaa euroa (-95,8).

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat kauden lopussa 983,2 miljoonaa euroa (797,3). 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 vuonna 2017 yhteensä 40,8 miljoonaa euroa (200,5). Rahoitustuotot olivat -0,3 miljoonaa euroa (1,0) negatiivisen korkoympäristön takia ja rahoituskulut olivat -13,4 miljoonaa euroa (-11,5).

Investoinnit

Vuoden 2017 kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 519,0 miljoonaa euroa (518,9), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Vuoden 2017 investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirta oli -397,4 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Käyttöomaisuuden myynnit ja vähennykset olivat 156,9 miljoonaa euroa ja kohdistuivat suurelta osin huhtikuussa 2017 toimitetusta A350-lentokoneesta solmittuun myynti- ja takaisinvuokraussopimukseen. Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos oli 82,9 miljoonaa euroa. Investointien nettorahavirta oli -157,5 miljoonaa euroa.

Finnair lisää vuosien 2017–2018 aikana istuimia valtaosaan nykyisistä Airbus-kapearunkokoneista tehostamalla keittiötiloja lentokoneiden etu- ja takaosassa. Lisäksi Finnair asentaa vuosina 2017–2018 langattoman internetyhteyden valtaosaan yhtiön nykyisistä kapearunkokoneista. Finnairin koko laajarunkolaivastossa WiFi-verkkoyhteys jo on.

Laivastoinvestointien lisäksi Finnair on rakennuttanut Euroopan moderneimman rahtiterminaalin, joka otettiin vaiheittain käyttöön 2017 viimeisellä neljänneksellä, ja se palvelee kaikkia rahtitoimintoja tammikuusta 2018 alkaen.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuista tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti tukevat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoitusta kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 36 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 65 prosenttia koko laivaston 1 155 miljoonan euron tasearvosta.²

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2017 lopussa Finnair operoi itse 55 lentokonetta, joista 19 oli laajarunkokoneita ja 36 kapearunkokoneita. Koneista 25 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia, 23 vuokrattu operatiivisella vuokrasopimuksella ja seitsemän hankittu rahoitusleasing-sopimuksella.

Vuoden lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 8,9 vuotta.

² Laivaston tasearvosta 42,6 M€ kohdistuu pitkäaikaisiin operatiivisiin lease-sopimuksiin, jotka kirjanpidossa raportoidaan taseessa.

Finnairin operoima laivasto* 31.12.2017	Istuimia	Kpl	Muutos 31/12/2016 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- leasing)	(Rahoitus- leasing)	Keski-ikä 31.12.2017	Tilaukset
Kapearunkolaivasto								
Airbus A319	138	8	-1	7	1		16,6	
Airbus A320	165/174	10		7	1	2	15,4	
Airbus A321	209/196	18	7	4	12	2	6,9	
Laajarunkolaivasto								
Airbus A330	289/263	8			5	3	8,2	
Airbus A340	263/257	0	-4					
Airbus A350	297/336	11	4	7	4		1,3	8
Yhteensä		55	6	25	23	7	8,9	8

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Laivastouudistus

Finnair otti vastaan syyskuun 2017 loppuun mennessä kaikki neljä vuoden 2017 aikana toimitettavaa Airbus A350 XWB -lentokonetta, mikä päätti Finnairin kaukoliikennelaivastouudistuksen ensimmäisen vaiheen. Alkuperäiseen 11 lentokoneen tilaukseen kuuluneista lentokoneista kolme A350 XWB -lentokonetta toimitettiin vuonna 2015 ja neljä vuonna 2016. A350-lentokoneiden toimitusten ansiosta Airbus A340 -lentokoneet poistuivat laivastosta. Ne myytiin takaisin Airbusille vuonna 2014 tehdyn kauppasopimuksen mukaisesti.

Voimassaolevan toimitusaikataulun mukaisesti Finnair saa loput kahdeksan A350 XWB -lentokonetta vuosina 2018–2022. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 1 013 miljoonaa³ euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair lisäsi kapearunkolaivastoonsa vuonna 2017 seitsemän uutta vuokrattua Airbus A321-lentokonetta, joista kolme vastaanotettiin neljännen vuosineljänneksen aikana. Vuoden aikana Finnair luopui yhdestä vuokratusta Airbus A319-koneesta, kun sen vuokrasopimus päättyi.

Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa laivastonsa kokoa näkymien mukaisesti eri aikoihin päättyvien vuokrasopimusten avulla.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

Nordic Regional Airlines Oy (Norra) operoi 24 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Kaikki

Norran operoima laivasto* 31/12/2017	Istuimia	Kpl	Muutos 31/12/2016 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- leasing)	Keski-ikä 31/12/2017	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	8,4	
Embraer E190	100	12		9	3	9,5	
Yhteensä		24	0	15	9	9,0	

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

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

³ Järjestyksessä numeroilla 15-19 toimitettavien A350-koneiden penkki- ja viihdejärjestelmävalintaa arvioidaan, eivätkä niiden penkit sisälly nykyisiin investointisitoumuksiin.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Reittiverkosto ja allianssit

Finnairin Aasian-lentojen määrä kasvoi vuonna 2017. Lentoja Aasiaan on talvikaudella 2017/2018 enimmillään 89 viikossa (78 talvikaudella 2016/2017) ja kesäkaudella 2017 niitä oli enimmillään 87 (97 kesäkaudella 2018 ja 80 kesäkaudella 2016). Koko verkostossa uusia reittikohteita kesäkaudella 2017 olivat San Francisco, Alicante, Ibiza, Korfu, Menorca ja Reykjavik. Lisäksi Tokioon ja Hongkongiin sekä Kööpenhaminaan, Berliiniin ja Pietariin lisättiin vuoroja. Talvikauden 2017/2018 uusia kaukokohteita ovat Havanna, Puerto Vallarta, Puerto Plata ja Goa.

Finnair vastasi Suomeen ja etenkin Lappiin kohdistuvaan kasvavaan kansainväliseen matkustuskysyntään lisäämällä kapasiteettiaan Helsingistä Lappiin talvikaudeksi 2017/2018 yli 20 prosenttia. Lisäksi Finnair aloitti suorat lennot Lappiin Lontoosta, Pariisista ja Zürichistä vuoden 2017 viimeisellä neljänneksellä.

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 kehitti vuonna 2017 etenkin lentolippujen varaamiseen ja ostamiseen sekä lippujen ja lisätuotteiden maksamiseen liittyviä palveluja.

Tammikuussa Finnair tarjosi ensimmäisenä lentoyhtiönä maailmassa mahdollisuuden kiinalaisten asiakkaiden suosimaan Alipay-maksamiseen lennoillaan, ja Alipay-järjestelmä otettiin vuoden 2017 aikana 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.

Lokakuussa Finnair aloitti yhteistyön Kiinan johtaviin verkkokauppoihin kuuluvan JD.comin eli Jingdongin kanssa. Finnair on ensimmäinen kansainvälinen, ei-kiinalainen lentoyhtiö, joka avasi verkossa tehtävien lentovarausten kaupan JD Travel -alustalla vuoden 2018 alussa. Finnair myös aloitti ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä lentolippujen myynnin suoraan virallisen WeChat-tilinsä kautta Kiinassa. Finnairin asiakkaat voivat hakea Finnairin lentolippuja, varata lentoja ja maksaa ostoksia WeChat-tilin kautta ja maksaa ne WeChat Pay -maksumenetelmällä.

Joulukuussa Finnair toi asiakkaidensa käyttöön Apple Pay -palvelun, jonka avulla Finnairin asiakkaat voivat maksaa lippu- ja lisäpalveluostokset niin Finnair mobiilisovelluksen kuin Finnairin internetsivujen kautta mobiililaitteella. Apple Pay on saatavilla iOS -mobiililaitteita käyttäville asiakkaille niillä markkinoilla, missä Apple on ottanut maksutavan käyttöön.

Asiakkaat ovat voineet maaliskuusta lähtien varata Finnairin lentoja ja lisäpalveluita suoraan Finnairilta Skyscannerin verkkosivujen kautta. Finnair myös tehosti ja sujuvoitti lentotuotteiden myyntiä ja jakelua Finnairilla omista myyntikanavissa ja kumppaneiden sivustoilla yhteistyössä matkailualan IT-ratkaisujen toimittaja Amadeuksen kanssa. Kesäkuussa Finnair esitteli asiakkailleen täysin uudenlaisen mobiilisovelluksen lentolippujen ostamiseksi.

A330-laivaston WiFi-asennukset valmistuivat toisella vuosineljänneksellä, minkä seurauksena koko Finnairin laajarunkolaivastossa on nyt WiFi-verkkoyhteys. Uusissa A350-koneissa palvelu on tehdasasennettuna. Airbus-kapearunkokoneiden WiFi-asennukset alkoivat vuonna 2017 ja jatkuvat vuonna 2018.

Digitaalisiin työkaluihin ja kanaviin tehdyt investoinnit lisäsivät Finnairin digipalvelujen käyttäjien ja näissä kanavissa ostettujen lentolippujen määrää. Vuoden 2017 aikana Finnairin internetsivuilla (finnair.com) oli

keskimäärin 1,8 miljoonaa kävijää kuukaudessa, mikä oli noin 17 prosenttia enemmän kuin edellisvuonna. Kesäkuussa sivuilla vieraili ennätyselliset 2,5 miljoonaa kävijää. Vuoden lopussa aktiivisten Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä oli 210 000, mikä on 87 prosenttia enemmän kuin vuotta aiemmin. Vuoden 2017 aikana lentolippujen myynti digitaalisissa kanavissa kasvoi 18 prosenttia, ja niiden osuus kaikista myydyistä lipuista nousi jo 24 prosenttiin. Digitaalisten kanavien osuus lisämyynnistä oli 30 prosenttia vuonna 2017.

Vuoden aikana uudistettiin myös muita palveluita. Finnairin keskuslentokentän Helsinki-Vantaan laajennustyöt etenevät ja terminaali 2:n lisäsiipi otettiin käyttöön kesällä. Schengen-alueen Finnair-loungea uudistettiin ja palveluntarjoaja vaihdettiin. Vuoden lopulla tiedotettiin useista tuoteuudistuksista, joihin kuuluvat ateriauudistusten lisäksi vuonna 2018 toteutuvat business-luokan palvelu-uudistus ja lapsiperheille suunnatut Muumi-teemaiset palvelut ja tuotteet. Finnairin lennoilla tarjolla olevaa aterivalikoimaa on kehitetty osana Finnairin toimintaa huhtikuusta 2017, jolloin ateriapalvelut palasivat osaksi Finnairin toimintaa Finnair Kitchen -nimellä.

Matkapalvelut-toiminnassa 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 verkkosivuilta (<https://holidays.finnair.com>).

Tunnustukset ja palkinnot

Finnair menestyi vuonna 2017 hyvin toimialan tekemisissä laatu- ja tyytyväisyystutkimuksissa.

Maaliskuussa Finnair nimettiin TTG China Travel Awards -tilaisuudessa toisena vuonna peräkkäin parhaaksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi Kiinassa TTG:n julkaisujen lukijoiden äänestyksen perusteella. Kesäkuussa Skytrax World Airline Awards nimesi 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. Kesäkuun lopulla Finnair palkittiin Future Travel Experience Ancillary Gold Award -tunnustuksella lisäpalveluista ja niiden tuomisesta helposti asiakkaiden ulottuville eri digitaalisissa kanavissaan. Finnair tarjoaa asiakkaille lentoa täydentävien lisäpalveluiden ostomahdollisuuksia verkkosivujensa varauskoneessa, mobiilisovelluksessaan ja kaukolennoilla tarjolla olevassa Nordic Sky wifi-portaalissaan. Marraskuussa Finnairin mobiilisovellus voitti German Design Award -palkinnon erinomaisesta viestintämuotoilusta. Palkinnon tuomaristo totesi sovelluksen tarjoavan Finnairin matkustajille korvaamatonta tukea ja tietoa.

Syyskuussa Finnair sai neljä tähteä (Four Star Global Airline) APEXin (Airline Passenger Experience Association) lentoyhtiöarvioinnissa. Myös APEXin antama tunnustus perustuu matkustajien antamiin arvioihin ja palautteeseen. Arvioitavana oli 470 lentoyhtiötä.

Tammikuussa 2018 ilmestyneessä OAG:n Punctuality League -julkaisussa Finnairin saapumistäsmällisyys todettiin maailman 15. korkeimmaksi omassa viiteryhmissään vuonna 2017. Niin ikään tammikuussa 2018 FlightStats nimesi oneworld-allianssin täsmällisimmäksi lentoyhtiöallianssiksi vuonna 2017.

Finnair sai vuoden aikana tunnustusta myös vastuullisuustyöstään. Aurinkomatkat nimettiin maaliskuussa jälleen Suomen vastuullisimmaksi matkanjärjestäjäksi Sustainable Brand -indeksissä, joka on Pohjoismaiden suurin kestävään kehitykseen ja vastuullisuuteen keskittyvä bränditutkimus. Tutkimus tehdään vuosittain haastattelemalla kuluttajia neljässä Pohjoismaassa ja Alankomaissa. Kysely pohjautuu YK:n Global Compact -aloitteen 10 periaatteeseen. Syyskuussa Suomen Matkatoimistoalan liitto palkitsi Finnairin "Vuoden vastuullisena toimijana" tunnustuksena pitkäjänteisestä ja monipuolisesta työstä kestäväan kehityksen hyväksi.

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

sijoittajien sijoituskohteeksi. Sijoittajien seuraaman Carbon Disclosure Project (CDP) -raportin arvosanaksi Finnair sai B:n, joka vastaa Management level -tasoa. Alan keskiarvo oli C. Management level -arvosanan saaneet yritykset toimivat tehokkaasti päästöjen vähentämiseksi ja ympäristövaikutuksien huomioimiseksi toiminnassaan. Finnairin saama arvosana kertoo yhtiön mittaavan ja hallinnoivan ympäristövaikutuksiaan tehokkaasti. Finnairin ympäristöpolitiikka ja strategia kattavat negatiivisten ilmastovaikutusten huomioon ottamisen ja niiden vähentämisen.

Henkilöstö

Finnairin palveluksessa oli vuonna 2017 keskimäärin 5 526 (4 908)⁴ henkilöä eli 12,6 prosenttia enemmän kuin vertailuvuonna. Jatkuvien toimintojen henkilöstömäärä oli 5,2 prosenttia suurempi kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä 31.12.2017 oli 5 918 (4 838). Vuonna 2017 henkilöstömäärä kasvoi 1 080:lla. Muutos johtuu LSG Finlandin henkilöstön (noin 500 henkeä) siirtymisestä Finnair Kitchen Oy:n palvelukseen sekä erityisesti matkustamohenkilökunnan ja lentäjien määrän kasvusta. Matkustamohenkilökuntaa palkattiin vuonna 2017 yli 600.

Finnairia edustavan Paltan sekä toimisto-, asiakaspalvelu- ja teknistä henkilökuntaa edustavien FINTO:n, PRO:n ja IAU:n kanssa sovitut valtakunnallisen kilpailukyky sopimuksen raamin mukaiset työehdot astuivat voimaan keväällä 2017. Kentän asiakas- ja maapalvelun, rahdin, tekniikan ja Finnair Kitchenin työntekijöitä edustavan IAU:n kanssa työehtosopimus uusittiin 2017 lopussa, ja sopimus on voimassa tammikuun 2020 puoliväliin. PRO:n kanssa on saavutettu neuvottelutulokset toimihenkilöiden ja teknisten toimihenkilöiden työehtosopimusten jatkamisesta tammikuun 2020 loppuun saakka. Neuvottelutulokset edellyttävät vielä liittojen hyväksyntää. Kaikkia edellä mainittuja sopimuksia on mahdollista jatkaa vuodella sopimalla erikseen kolmannen vuoden palkoista. Ylempiä toimihenkilöitä koskevat työehtosopimusneuvottelut ovat käynnissä Finton kanssa, nykyinen työehtosopimus umpeutuu helmikuun 2018 lopussa. Lentäjiä edustavan SLL:n kanssa sopimus uusittiin helmikuussa 2017, ja se on voimassa maaliskuun 2020 loppuun. Sopimus matkustamohenkilökuntaa edustavan SLSY:n kanssa solmittiin syksyllä 2016, ja se on voimassa tammikuun 2019 loppuun. Aurinkomatkoissa noudatettava Paltan ja AKT välinen matkatoimistoja koskeva työehtosopimus on voimassa tammikuun loppuun 2020 saakka ja sen voimassaoloa on liittojen välillä mahdollista jatkaa edelleen.

Omat osakkeet

Finnair ei käyttänyt vuonna 2017 yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseen.

Vuoden 2017 aikana Finnair luovutti yhtiökokouksen antamaa valtuutusta käyttäen yhteensä 355 597 omaa osaketta henkilöstön osakesäästöohjelman Fly Sharen kannustinpalkkiona sekä yhtiön vuosien 2014–2016 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti. Näistä luovutuksista 7 340 tehtiin vuoden viimeisellä neljänneksellä henkilöstön osakesäästöohjelman Fly Sharen kannustinpalkkiona.

Finnairin hallussa oli 31.12. 2017 yhteensä 433 367 osaketta (788 964), mikä vastaa 0,34 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

Finnairin hallitus päätti joulukuussa henkilöstön FlyShare-osakeohjelman uudesta 12 kuukauden säästökaudesta. Vuonna 2013 perustetun ohjelman tarkoituksena on kannustaa henkilöstöä yhtiön osakkeenomistajiksi ja palkita heitä pitkällä aikavälillä osakkeen mahdollisen arvonnousun kautta, mikä

⁴ Henkilöstön laskentaperiaatetta on muutettu vuoden 2017 alusta siten, että peruskoulutuksessa olevia henkilöitä ei lasketa mukaan henkilöstöön.

vahvistaa henkilöstön sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin 20.12.2017 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2017 ja yhtiön internet-sivuilla.

Avainhenkilöiden osakeperusteinen kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus päätti joulukuussa uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2018–2020. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan sen osallistujille keväällä 2021. Ohjelma koskee noin 70 henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin 20.12.2017 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2017 ja yhtiön internet-sivuilla.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo kasvoi 218 prosenttia vuonna 2017 ja oli vuoden lopussa 1 642,7 miljoonaa euroa (516,4). Päätoskurssi 31.12.2017 oli 12,82 (4,03). Vuonna 2017 Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsingissä oli 13,52 euroa, alin kurssi 3,98 euroa ja keskimurssi 8,79 euroa. Osakkeita vaihdettiin 44,3 miljoonaa kappaletta yhteensä 389,4 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 19,2 prosenttia (8,9).

Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon osingonjaossa. Vuonna 2017 osakekohtainen tulos oli 1,23 euroa (0,55).

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 424 036 052,14 euroa 31.12.2017. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2017 jaetaan osinkoa 0,30 euroa osaketta kohden.

Yhteiskuntavastuu

Turvallisuus on Finnairin toiminnan tärkein prioriteetti. Olemme sitoutuneet strategioiden ja prosessien toteuttamiseen, ylläpitoon ja jatkuvaan arviointiin sen varmistamiseksi, että kaikki lentämiseen liittyvä toimintamme tapahtuu asianmukaisesti kohdennettujen organisaatioresurssien mukaisesti. Tavoitteena on myös varmistaa korkein mahdollinen turvallisuustaso ja sääntöjen mukainen toiminta lentotoiminnassamme.

Finnairilla on tehokas lentoturvallisuuden johtamisohjelma turvallisuuskulttuurin parantamiseksi kaikessa toiminnassa. Finnairin lentoturvallisuus on ollut hyvällä tasolla.

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, yhdenvertaisuuden ja esteettömyyden lisäämiseksi 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 ja saavutettavuutta asiakasprosesseissa sekä edistämään monimuotoisuutta eri ammattiryhmissä. Heinäkuussa Finnair osallistui Suomen delegaatiossa YK:n kestävä kehityksen foorumiin ja esitteli omaa työtään kestävä kehityksen saralla sekä sitoumustaan.

Vuoden kolmannella neljänneksellä Finnair aloitti yhteistyön Crisis Management Initiative (CMI) - järjestön kanssa tukeakseen rauhantyötä. Finnair Plus-asiakkailta on mahdollisuus lahjoittaa pisteitään järjestön työn tukemiseksi.

Finnair on sitoutunut alan yhteisiin tavoitteisiin hiilineutraalista kasvusta vuodesta 2020 eteenpäin sekä päästöjen puolittamiseen vuoden 2005 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Tämän lisäksi Finnair asetti oman, kunnianhimoisen tavoitteen vähentää päästöjään suhteessa myytyihin tonnikipometreihin 17 prosenttia vuosina 2013–2020. Vastuullisuuden tunnusluvut on esitetty tämän tilinpäätöstiedotteen 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 näkyymiin 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 kasvuohjelma 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 lokakuussa 2012 antamat päätökset lentomatkestajien 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 lentomatkestuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi myös haitata Finnairin kasvuhjelman 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 matkestajamäärän kasvattamisen 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 herkkydet

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 dollarikuluja 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 herkkydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		1 %(-yksikön) muutos	
Matkestajakäyttöaste (PLF, %)		24 milj. euroa	
Matkestajaliikenteen keskituotto (yield)		23 milj. euroa	
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		22 milj. euroa	

Polttoaineherkkydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausasteet	
			H1/2018	H2/2018
Polttoaine	54 milj. euroa	21 milj. euroa	74 %	53 %

Valuuttajakauma %	10–12 2017	10–12 2016	2017	2016	Valuuttaherkkydet 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	59	61	55	56	-	-	
USD*	3	4	4	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	7	8	10	9	19 milj. euroa	8 milj. euroa	66 %
CNY	6	5	7	7	-	-	
KRW	3	2	3	3	-	-	
SEK	4	5	4	5	-	-	
Muut	18	15	17	16	-	-	
Ostovaluutat							
EUR	58	57	57	54	-	-	
USD*	34	36	35	38	57 milj. euroa	21 milj. euroa	67 %
Muut	8	8	7	8			

* Suojausaste ja herkkyyyslaskelma USD-korille, joka käsittää USD-, CNY- ja HKD-nettokassavirrat. Herkkyyyslaskelmassa Kiinan yuanin ja Hongkongin dollarin oletetaan korreloivan Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa vahvasti.

Muut tapahtumat katsauskaudella

Finnair ilmoitti lokakuussa ostavansa StaffPoint Holding Oy:ltä ja Kilco Oy:ltä 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) osakkeista. Finnair omisti Norrasta ennen kauppaa 40 prosenttia. Kauppa toteutui marraskuussa ja sen seurauksena Norra siirtyi väliaikaisesti kokonaan Finnairin omistukseen. Finnairin tavoitteena on löytää uusi, teollinen kumppani kehittämään Norran toimintaa. Kaupalla ei ollut vaikutusta Norran toimintaan eikä henkilöstöön, eikä sillä ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair aikaistaa vuodelle 2023 suunniteltua A350-lentokoneen toimitusta vuodelle 2019, minkä seurauksena loput kahdeksan A350-lentokonetta toimitetaan vuosien 2018–2022 aikana.

Taloudellinen raportointi

Finnairin osavuositarkastusten julkaisupäivät vuonna 2018 ovat seuraavat:

Osavuositarkastus 1.1.–31.3.2018	25.4.2018
Osavuositarkastus 1.1.–30.6.2018	17.7.2018
Osavuositarkastus 1.1.–30.9.2018	25.10.2018

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 16.2.2018 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=1181702>

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Pekka Vähähyyppä**, puhelin (09) 818 8550, pekka.vahahyyppa@finnair.com
Talousviestintäjohtaja **Mari Reponen**, puhelin (09) 818 2037 mari.reponen@finnair.com

Avainluvut	10-12/2017	10-12/2016	Muutos %	2017	2016	Muutos %
Liikevaihto ja tulos						
Liikevaihto, milj. euroa	645,3	569,9	13,2	2 568,4	2 316,8	10,9
Vertailukelpoinen liiketulos, milj. euroa	22,9	1,6	> 200 %	170,4	55,2	> 200 %
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, %	3,5	0,3	3,3 %-yks.	6,6	2,4	4,3 %-yks.
Liiketulos, milj. euroa	23,5	18,2	28,9	224,8	116,2	93,4
Vertailukelpoinen EBITDAR, milj. euroa	94,0	59,4	58,2	436,2	270,4	61,3
Kauden tulos, milj. euroa	17,1	13,7	24,8	169,4	85,1	99,0
Tase ja kassavirta						
Omavaraisuusaste, %				35,2	33,9	1,3 %-yks.
Nettovelkaantumisaste, %				-24,2	-11,2	-13,0 %-yks.
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %				69,9	78,3	-8,3 %-yks.
Korollinen nettovelka, milj. euroa				-246,0	-95,8	-156,9
Oikaistu nettovelka, milj. euroa				710,3	670,6	5,9
Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR, edelliset 12 kk				1,6	2,5	-0,9 %-yks.
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	188,2	94,9	98,2	519,0	518,9	0,0
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				13,6	8,9	4,7 %-yks.
Oman pääoman tuotto (ROE), edelliset 12 kk, %				18,1	10,7	7,3 %-yks.
Liiketoiminnan nettorahavirta, milj. euroa	92,6	30,5	> 200 %	382,3	219,7	74,0
Osake						
Osakkeen hinta vuosineljänneksen lopussa, euroa				12,82	4,03	> 200 %
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	0,11	0,08	37,2	1,23	0,55	123,2
Liikennesuoritteet ja vastuullisuuden tunnusluvut						
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 956	2 599	13,7	11 905	10 867	9,6
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj.	9 607	8 194	17,2	36 922	33 914	8,9
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj.	7 718	6 420	20,2	30 750	27 065	13,6
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	80,3	78,3	2,0 %-yks.	83,3	79,8	3,5 %-yks.
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK	6,72	6,95	-3,4	6,96	6,83	1,8
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,82	6,95	-1,9	6,98	6,83	2,2
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield), senttiä/RPK	6,37	6,82	-6,7	6,57	6,71	-2,1
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK	6,48	6,93	-6,6	6,49	6,67	-2,6
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,21	5,53	-5,9	5,22	5,22	-0,1
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	5,36	5,53	-3,1	5,24	5,22	0,3
Matkustajakohtainen lisämyynti	12,60	12,21	3,2	12,15	11,55	5,2
Tarjotut rahtitonnikilometrit (rahti ATK), milj.*	381	327	16,4	1 474	1 385	6,5
Myydyt rahtitonnikilometrit (rahti RTK), milj.	256	211	21,6	970	873	11,0
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	40 885	34 780	17,6	157 028	144 596	8,6
Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyiltä rahtitonnikilometrilta, senttiä/rahti RTK	22,31	21,93	1,7	20,35	19,90	2,3
Kokonaiskäyttöaste, %	65,8	64,0	1,7 %-yks.	67,4	65,6	1,8 %-yks.
Lentojen lukumäärä, kpl	28 969	27 148	6,7	114 718	110 198	4,1
Saapumistasmällisyys, %	76,4	79,3	-2,8 %-yks.	83,2	85,3	-2,0 %-yks.
Polttoaineen kulutus, tonnia	236 410	209 118	13,1	921 520	874 148	5,4
Polttoaineen kulutus, tonnia/ASK	0,0246	0,0255	-3,6	0,0250	0,0258	-3,2
Polttoaineen kulutus, tonnia/RTK	0,2497	0,2665	-6,3	0,2476	0,2653	-6,7
CO ² päästöt, tonnia	744 691	658 722	13,1	2 902 787	2 753 567	5,4
CO ² päästöt, tonnia/ASK	0,0775	0,0804	-3,6	0,0786	0,0812	-3,2
CO ² päästöt, tonnia/RTK	0,7866	0,8395	-6,3	0,7801	0,8358	-6,7
Asiakastytyväisyys asteikolla 1 (erittäin huono) - 10 (erittäin hyvä)	8,0	8,1	-0,4	8,1	8,1	0,8
Henkilöstö						
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä**	5 852	4 906	19,3	5 526	4 908	12,6

* 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

Miij. euroa	10-12/2017	10-12/2016	Muutos %	2017	2016	Muutos %
Liikevaihto	645,3	569,9	13,2	2 568,4	2 316,8	10,9
Liiketoiminnan muut tuotot	19,8	19,3	2,5	77,0	75,5	2,0
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	-113,0	-90,3	25,2	-423,3	-362,5	16,8
Polttoainekulut	-122,3	-114,9	6,5	-472,2	-491,5	-3,9
Muut vuokrat	-38,4	-46,1	-16,7	-157,9	-167,4	-5,7
Lentokaluston huoltokulut	-40,7	-34,0	19,8	-165,7	-147,3	12,5
Liikennöimismaksut	-67,0	-64,8	3,3	-266,5	-262,8	1,4
Maaselvitys- ja cateringkulut	-62,7	-65,8	-4,7	-252,2	-258,9	-2,6
Valmismatkatuotannon kulut	-27,7	-23,2	19,2	-100,5	-87,8	14,4
Myynti- ja markkinointikulut	-25,5	-19,7	29,5	-85,8	-76,9	11,7
Muut kulut	-73,9	-71,0	4,0	-285,1	-266,6	6,9
Vertailukelpoinen EBITDAR	94,0	59,4	58,2	436,2	270,4	61,3
Lentokaluston leasemaksut	-36,1	-26,8	35,0	-136,6	-109,5	24,8
Poistot ja arvonalentumiset	-34,9	-31,0	12,7	-129,2	-105,8	22,1
Vertailukelpoinen liiketulos	22,9	1,6	> 200 %	170,4	55,2	> 200 %
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	0,3	20,3	-98,6	11,1	32,0	-65,3
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	0,3	-3,7	> 200 %	43,3	29,0	49,0
Liiketulos	23,5	18,2	28,9	224,8	116,2	93,4
Rahoitustuotot	-0,1	-0,2	27,3	-0,3	1,0	<-200 %
Rahoituskulut	-2,6	-2,1	-21,9	-13,4	-11,5	-16,1
Tulos ennen veroja	20,7	15,9	30,4	211,1	105,8	99,6
Tuloverot	-3,6	-2,2	-65,5	-41,7	-20,6	-102,3
Kauden tulos	17,1	13,7	24,8	169,4	85,1	99,0
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille	17,1	13,7	24,8	169,4	85,1	99,0
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)	0,11	0,08	37,2	1,23	0,55	123,2

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Miij. euroa	10-12/2017	10-12/2016	Muutos %	2017	2016	Muutos %
Kauden tulos	17,1	13,7	24,8	169,4	85,1	99,0
Muut laajan tuloksen erät						
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi						
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	36,4	62,4	-41,7	-18,5	145,2	<-200 %
Verovaikutus	-7,3	-12,5	41,7	3,7	-29,0	> 200 %
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi						
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	11,5	21,3	-46,2	35,9	-18,1	> 200 %
Verovaikutus	-2,3	-4,3	46,2	-7,2	3,6	<-200 %
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	38,3	67,0	-42,9	14,0	101,7	-86,3
Kauden laaja tulos	55,3	80,7	-31,4	183,4	186,9	-1,9
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille	55,3	80,7	-31,4	183,4	186,9	-1,9

KONSERNIN TASE

Milj. euroa		31.12.2017	31.12.2016
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Aineettomat hyödykkeet	O	15,5	12,4
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	O	1 422,1	1 166,5
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	O	2,5	2,5
Laina- ja muut saamiset	O	5,6	7,4
Pitkäaikaiset varat yhteensä		1 445,7	1 188,7
Lyhytaikaiset varat			
Vaihto-omaisuus	O	17,2	14,9
Myyntisaamiset ja muut saamiset	O	319,8	211,9
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	O/IA*	104,5	176,6
Muut rahoitusvarat	IA	833,0	727,9
Rahat ja pankkisaamiset	IA	150,2	69,4
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 424,6	1 200,7
Myytäväinä olevat omaisuuserät	O	16,7	139,3
Varat yhteensä		2 887,1	2 528,7
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma	E	75,4	75,4
Muu oma pääoma	E	940,3	781,6
Oma pääoma yhteensä		1 015,7	857,0
Pitkäaikaiset velat			
Laskennalliset verovelat	O	73,9	32,7
Korolliset velat	IL	586,2	617,3
Eläkevelvoitteet	O	6,4	31,9
Varaukset	O	79,0	63,6
Muut velat	O	1,1	4,9
Pitkäaikaiset velat yhteensä		746,7	750,4
Lyhytaikaiset velat			
Varaukset	O	21,1	22,2
Korolliset velat	IL	132,4	100,4
Ostovelat	O	90,7	94,4
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	O/IL*	81,3	25,2
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	475,3	424,6
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	139,2	93,4
Muut velat	O	173,4	161,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 113,4	921,3
Myytäväinä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	O	11,2	0,0
Velat yhteensä		1 871,4	1 671,7
Oma pääoma ja velat yhteensä		2 887,1	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		31.12.2017	31.12.2016
Korolliset velat		718,6	717,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset *		18,5	-16,1
Oikaistut korolliset velat		737,1	701,5
Muut rahoitusvarat		-833,0	-727,9
Rahat ja pankkisaamiset		-150,2	-69,4
Korollinen nettovelka		-246,0	-95,8
Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta * 7		956,4	766,4
Oikaistu korollinen nettovelka		710,3	670,6
Oma pääoma yhteensä		1 015,7	857,0
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %		69,9 %	78,3 %

* Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin 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					169,4		169,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-14,8				-14,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			28,7				28,7
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	14,0	0,0	169,4	0,0	183,4
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-12,6		-12,6
Osingot					-12,8		-12,8
Osakeperusteiset maksut				1,6			1,6
Oma pääoma 31.12.2017	75,4	168,1	63,0	250,3	260,7	198,2	1 015,7

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoisen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2016	75,4	168,1	-67,9	248,1	67,6	236,2	727,5
Kauden tulos					85,1		85,1
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			116,2				116,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-14,4				-14,4
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	101,7	0,0	85,1	0,0	186,9
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-38,3	-38,3
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-15,7	0,3	-15,3
Omien osakkeiden osto					-4,3		-4,3
Osakeperusteiset maksut				0,6			0,6
Oma pääoma 31.12.2016	75,4	168,1	33,9	248,6	132,8	198,2	857,0

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	10-12/2017	10-12/2016	2017	2016
Liiketoiminnan rahavirta				
Kauden tulos	17,1	13,7	169,4	85,1
Poistot ja arvonalentumiset	34,9	23,9	129,2	102,9
Muut oikaisut kauden tuloksesta				
Rahoitustuotot ja -kulut	2,7	2,3	13,6	10,5
Tuloverot	3,6	2,2	41,7	20,6
EBITDA (Käyttökate)	58,4	42,1	353,9	219,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot	-0,6	3,0	-44,1	-30,4
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	9,3	-12,4	33,4	-19,6
Käyttöpääoman muutos	25,8	6,9	56,8	55,5
Maksetut rahoituskulut, netto	0,3	-9,2	-17,1	-5,0
Maksetut tuloverot	-0,7	0,0	-0,7	0,0
Liiketoiminnan nettorahavirta	92,6	30,5	382,3	219,7
Investointien rahavirta				
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-2,3	-3,1	-11,3	-10,3
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-57,5	-39,7	-393,6	-475,7
Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin	0,8	0,0	7,5	0,0
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	0,1	3,8	156,9	153,2
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-26,8	-226,9	82,9	-168,4
Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,1	1,2	0,0	1,6
Investointien nettorahavirta	-85,6	-264,7	-157,5	-499,6
Rahoituksen rahavirta				
Lainojen nostot	0,0	0,0	199,3	377,4
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-12,0	-13,9	-130,0	-115,1
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	0,0	-38,3	0,0	-38,3
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-15,8	-17,4	-15,8	-19,1
Omien osakkeiden osto	0,0	0,0	0,0	-4,3
Maksetut osingot	0,0	0,0	-12,8	0,0
Rahoituksen nettorahavirta	-27,7	-69,7	40,8	200,5
Rahavirtojen muutos	-20,7	-303,9	265,5	-79,3
Rahavarat tilikauden alussa	664,7	682,3	378,4	457,7
Rahavirtojen muutos	-20,7	-303,9	265,5	-79,3
Rahavarat kauden lopussa **	643,9	378,4	643,9	378,4
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot				
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua				
Työsuhde-etuudet	2,0	4,6	14,5	15,1
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	1,2	-24,3	-0,3	-34,0
Muut oikaisut	6,1	7,3	19,1	-0,6
Yhteensä	9,3	-12,4	33,4	-19,6
** Rahavarat				
Muut rahoitusvarat	833,0	727,9	833,0	727,9
Rahat ja pankkisaamiset	150,2	69,4	150,2	69,4
Rahavarat taseessa	983,2	797,3	983,2	797,3
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-339,2	-418,9	-339,2	-418,9
Yhteensä	643,9	378,4	643,9	378,4

KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTTEEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote 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 arviot tulevista IFRS 15 -standardin (Myyntituotot asiakassopimuksista) ja IFRS 16 -standardin (Vuokrasopimukset) käyttöönotoista ja niiden vaikutuksista. Noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat konsernin tilinpäätöksessä 2017 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

Tilinpäätöstiedotteen 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 vuositilinpäätöksessä 2017.

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

10-12/2017, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	212,5	25,9	202,4	49,5	1,0	491,3	76,1
Lisämyynti	10,3	1,8	10,0	1,1	14,0	37,3	5,8
Rahti	44,0	2,7	9,5	0,5	0,5	57,1	8,9
Matkapalvelut	12,2	5,9	41,1	0,2	0,3	59,6	9,2
Yhteensä	278,9	36,3	263,0	51,3	15,9	645,3	
Osuus %	43,2	5,6	40,8	7,9	2,5		

10-12/2016, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	175,7	22,8	182,1	45,6	11,7	437,9	76,8
Lisämyynti	8,5	1,1	9,5	1,0	11,6	31,7	5,6
Rahti	36,3	2,1	3,9	1,3	2,5	46,2	8,1
Matkapalvelut	12,3	3,5	35,8	0,1	0,6	52,3	9,2
Matkatoimistot					1,7	1,7	0,3
Yhteensä	232,9	29,5	231,4	48,1	28,0	569,9	
Osuus %	40,9	5,2	40,6	8,4	4,9		

2017, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	881,7	118,8	839,0	174,1	7,2	2 020,8	78,7
Lisämyynti	34,9	5,6	41,4	4,4	58,3	144,6	5,6
Rahti	147,1	10,9	31,0	1,8	6,5	197,4	7,7
Matkapalvelut	34,7	13,0	159,3	0,5	-1,9	205,6	8,0
Yhteensä	1 098,4	148,3	1 070,7	180,8	70,2	2 568,4	
Osuus %	42,8	5,8	41,7	7,0	2,7		

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, %	10-12/2017	10-12/2016	Muutos %	2017	2016	Muutos %
Aasia	82,4	80,7	1,7 %-yks.	86,7	81,8	4,9 %-yks.
Pohjois-Amerikka	79,0	76,9	2,1 %-yks.	83,3	79,5	3,8 %-yks.
Eurooppa	79,4	76,8	2,5 %-yks.	80,7	78,6	2,1 %-yks.
Kotimaa	67,0	69,1	-2,1 %-yks.	67,4	69,1	-1,7 %-yks.
Yhteensä	80,3	78,3	2,0 %-yks.	83,3	79,8	3,5 %-yks.

ASK, milj. km	10-12/2017	10-12/2016	Muutos %	2017	2016	Muutos %
Aasia	5 039,2	4 010,5	25,7	18 355,0	16 434,2	11,7
Pohjois-Amerikka	722,1	589,9	22,4	2 776,1	2 692,7	3,1
Eurooppa	3 384,6	3 178,9	6,5	14 152,0	13 247,9	6,8
Kotimaa	460,7	415,1	11,0	1 638,9	1 539,4	6,5
Yhteensä	9 606,7	8 194,3	17,2	36 922,0	33 914,2	8,9

RPK, milj. km	10-12/2017	10-12/2016	Muutos %	2017	2016	Muutos %
Aasia	4 153,0	3 238,3	28,2	15 911,3	13 446,8	18,3
Pohjois-Amerikka	570,2	453,5	25,7	2 311,5	2 140,7	8,0
Eurooppa	2 685,8	2 441,7	10,0	11 421,6	10 413,8	9,7
Kotimaa	308,7	286,8	7,6	1 105,2	1 064,0	3,9
Yhteensä	7 717,6	6 420,3	20,2	30 749,7	27 065,3	13,6

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	10-12/2017	10-12/2016	Muutos %	2017	2016	Muutos %
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	1,5	-4,0	> 200 %	10,9	-2,0	> 200 %
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-1,2	24,3	<-200 %	0,3	34,0	-99,2
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	0,3	20,3	-98,6	11,1	32,0	-65,3
Lentokonetransaktioiden voitot ja tappiot	-0,3	-6,7	94,9	41,0	26,6	53,9
Muiden transaktioiden voitot ja tappiot	0,9	3,6	-75,3	3,1	3,8	-17,0
Uudelleenjärjestelykulut	-0,3	-0,7	59,1	-0,9	-1,4	37,1
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	0,3	-3,7	> 200 %	43,3	29,0	49,0

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	31.12.2017		31.12.2016	
	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	385,2	-10,5		
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot	195,1	5,1		
Myydyt optiot	200,1	-4,0		
Polttoaineen valuuttasuojaukset			307,3	16,5
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	316,2	-17,4	377,1	74,6
Leasemaksujen valuuttasuojaukset	131,7	-8,6	172,4	9,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 228,4	-35,5	856,8	100,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)			157,4	3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot			173,2	5,9
Myydyt optiot			245,4	-2,4
Myyttävänä olevien omaisuuserien suojaus	101,3	3,6	123,7	-7,3
Taseen suojaus (termiinit)	101,0	-0,9	118,3	1,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	202,3	2,6	818,0	0,9
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 430,7	-32,8	1 674,8	101,6
Hyödykejohdannaiset				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	808 000	58,3	650 000	18,9
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	91 000	4,8		
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	91 000	-0,1		
Sähköjohdannaiset, MWh			13 140	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		63,0		18,9
Lentopetrolitermiinit, tonnia			24 000	0,6
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia			236 000	13,3
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	37 000	-0,4	472 000	-4,4
Sähköjohdannaiset, MWh				
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-0,4		9,4
Hyödykejohdannaiset yhteensä		62,7		28,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset				
Koronvaihtosopimukset	64,9	0,7	150,0	3,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	64,9	0,7	150,0	3,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	239,6	-18,5	291,8	16,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	239,6	-18,5	291,8	16,1
Korkojohdannaiset yhteensä	304,5	-17,9	441,8	19,8
Osakejohdannaiset				
Osakeoptiot				
Ostetut optiot	3,0	26,0	3,0	1,8
Myydyt optiot	3,0	-14,7	3,0	-0,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	11,3	6,0	1,6
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	11,3	6,0	1,6
Johdannaiset yhteensä		23,2		151,4

6. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	31.12.2017	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	833,0	735,0	98,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	0,7		0,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,7		0,7
Valuuttajohdannaiset	14,7		14,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	10,9		10,9
Hyödykejohdannaiset	63,1		63,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	63,1		63,1
Osakejohdannaiset	26,0		26,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	26,0		26,0
Yhteensä	937,5	735,0	202,5

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	18,6		18,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,0		0,0
Valuuttajohdannaiset	47,6		47,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	17,5		17,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	29,0		29,0
Hyödykejohdannaiset	0,5		0,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Osakejohdannaiset	14,7		14,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	14,7		14,7
Yhteensä	81,3	0,0	81,3

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 -MYYNNIT

Finnair ilmoitti lokakuussa ostavansa StaffPoint Holding Oy:ltä ja Kilco Oy:ltä 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) osakkeista. Finnair omisti Norrasta ennen kauppaa 40 prosenttia. Kauppa toteutui marraskuussa ja sen seurauksena Norra siirtyi väliaikaisesti kokonaan Finnairin omistukseen. Finnairin tavoitteena on löytää uusi, teollinen kumppani kehittämään Norran toimintaa. Kaupalla ei ollut vaikutusta Norran toimintaan eikä henkilöstöön, eikä sillä ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan. Norra on luokiteltu Finnairin taseessa myytävissä olevaksi omaisuuseräksi.

Finnair allekirjoitti huhtikuussa ateriapalvelutoimittajansa LSG Sky Chefsin kanssa sopimuksen, jonka myötä Helsinki-Vantaan lentoasemalla toimiva catering-yhtiö LSG Sky Chefs Finland Oy palasi Finnairin hallintaan. Järjestely tuli voimaan 21.4.2017, jolloin lentojen aterioiden valmistuksesta ja kehittämistä tuli jälleen osa Finnairin toimintaa. Nykyinen Finnair Kitchen Oy on osa Finnairin Customer Experience -yksikköä, ja sen palveluksessa on noin 500 henkilöä. Järjestelyllä ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan.

8. TULOVEROT

Efekttiivinen verokanta 2017 tilikaudella oli 19,8 % (19,5 %).

9. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2017 jaetaan osinkoa 0,30 euroa osakkeelta.

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	31.12.2017	31.12.2016
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 178,8	821,0
Lisäykset	518,6	518,9
Lisäykset tytäryhtiöhankintojen kautta	0,4	
Ennakoiden muutos	-135,2	80,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	92,0	6,4
Vähennykset ja siirrot	-87,8	-139,9
Poistot	-129,2	-105,8
Vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältyvät poistot		-2,2
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 437,6	1 178,8
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	139,3	123,0
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	0,1	139,3

11. MYYTÄVÄNÄ OLEVAT OMAISUUSERÄT

Myytävänä oleviin omaisuuseriin sisältyy Finnairin omistus Nordic Regional Airlines Ab -konsernissa. Konserni siirtyi kokonaan Finnairin välikaaiseen omistukseen neljännellä neljänneksellä. Aikaisemmin Finnair omisti konsernista 40 % ja se oli luokiteltu yhteisyritykseksi. Finnair odottaa 60 %:n osuuden myynnin uusille kumppaneille tapahtuvan lähiaikoina.

Myytävissä oleviin omaisuuseriin tilikauden 2016 päättyessä sisältyneistä neljästä Airbus A340 -lentokoneista on palautettu Airbusille kolme tilikauden 2017 toisen neljänneksen ja yksi kolmannen neljänneksen aikana, aikaisemman sopimuksen mukaisesti. Loput kauppasummasta, noin 100 miljoonaa euroa, saadaan vuonna 2018 ja ne näkyvät myynti- ja muissa saamisissa. Nämä laajarunkolentokoneet on korvattu uusilla A350-lentokoneilla. Myytävissä oleviin omaisuuseriin tilikauden 2016 päättyessä sisältynyt ATR 72-lentokone luokiteltiin uudelleen aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin tehdyn myyntisopimuksen purkaututtua.

Myytävänä oleviksi luokitellut omaisuuserät	31.12.2017	31.12.2016
Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet	0,1	139,3
Myytävänä olevan tytäryhtiön varat	16,6	
Yhteensä	16,7	139,3
Myytävänä oleviksi luokiteltuihin varoihin liittyvät velat	31.12.2017	31.12.2016
Myytävänä olevan tytäryhtiön velat	11,2	
Yhteensä	11,2	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, kolmannella ja neljännellä neljänneksillä lainoja lyhennettiin lyhennysohjelman mukaisesti.

13. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	31.12.2017	31.12.2016
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	71,0	69,0
Yhteensä	71,0	69,0

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2017 olivat 1 013 miljoonaa euroa (31.12.2016: 1 601).

14. VUOKRAVASTUUT MUISTA VUOKRASOPIMUKSISTA

Milj. euroa	31.12.2017	31.12.2016
Lentokaluston vuokravastuut	1 163,6	1 069,9
Muut vuokravastuut	265,8	290,0
Yhteensä	1 429,4	1 359,8

15. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	2017	2016
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	42,2	42,9
Eläkesäätiö	0,0	0,1
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	105,6	106,8
Eläkesäätiö	3,5	3,2
Saamiset		
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä		9,3
Velat		
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	4,1	29,7
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille		0,2

Nordic Regional Airlines Ab -konserni siirtyi väliaikaisesti Finnairin 100 %:seen omistukseen 17.11.2017. Ennen omistuksen muutosta konserni oli Finnairin, Staffpoint Holding Oy:n ja Kilco Oy:n yhteisyritys, ja omistusjärjestelyä edeltävät konsernin kanssa tehdyt liiketoimet on esitetty lähipiiritapahtumina yhteisyritysten välillä. Norra käsitellään myytävissä olevana omaisuuseränä eikä Norran ja Finnairin välisiä liiketoimia eliminoida Finnairin jatkuvien toimintojen tuloksesta, koska Norran ja Finnairin välisen ostoliikennesopimuksen odotetaan jatkuvan myös Norran omistusjärjestelyjen jälkeen. Norran ja Finnairin väliset saamiset ja velat on eliminoitu. Tämän johdosta myynti- ja ostoliiketoimet on koko tilikauden 2017 osalta esitetty lähipiiritapahtumissa, mutta ei esitetä saamisissa ja veloissa.

16. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair aikaistaa vuodelle 2023 suunniteltua A350-lentokoneen toimitusta vuodelle 2019, minkä seurauksena loput kahdeksan A350-lentokonetta toimitetaan vuosien 2018-2022 aikana.

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 suojaussuhteisiin 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 myyntisaamisia ja niiden luottotappioiden aikaisempaa kirjaamista. Konsernin luottopositio ei ole muuttunut standardivaihdoksessa.

Myyntisaamisten luottoriski – IFRS 9 -standardin mukaan Finnair voi soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin 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 hankintamenoan arvostettuja rahoitusinstrumentteja Finnair seuraa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

2 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelumuutokset

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

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 hankintamenoan, 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 luonteen vuoksi niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Kaikki muut rahoitusvaroina olevat sijoitukset, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot, kirjataan käypään arvoon. Kaikki rahoitusvarojen käyvän arvon muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti.

Rahoitusvelat luokitellaan kahteen eri luokkaan: jaksotettuun hankintamenoan (korvaa Finnairin aikaisemmin käyttämät Lainat ja saamiset- ja jaksotettuun hankintamenoan arvostettavat -luokat) ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Konsernin velat on pääasiallisesti luokiteltu jaksotettuun hankintamenoan. 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 % poistuivat IFRS 9:n myötä. Finnairin käyttämien suojausten tehottomuus oli vähäinen tai sitä ei ollut lainkaan. Konserni odottaa, että tehottomuuden määrä on 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 suojauskohteen ja suojausinstrumentin taloudellinen suhde. Tällöin odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen tai suojatun riskin vuoksi. Toisekseen standardi edellyttää, ettei suojauskohteeseen tai suojausinstrumenttiin liittyvä luottoriskin muutos dominoi taloudellisesta suhteesta aiheutuvia arvonmuutoksia. Kolmantena kriteerinä on se, että suojaussuhteen suojausaste määritellään sekä suojausinstrumentin että suojattavan kohteen suhteellisen määrän mukaan. IFRS 9 edellyttää samaa suojausastetta kuin riskienhallinnassa tosiasiallisesti käytetään. 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 suojauslaskentaa lisättyjen lentopetrolisuojien (optiot ja swapit) sekä operatiivisten kassavirtojen suojien (optiot ja swapit) osuutta. Tuloslaskelmalta käyvän arvon rahastoon tiettyjen siirtyneiden 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, luokittelumuutokset huomioon ottaen, olivat seuraavat:

Luokitteluryhmä			Kirjanpitoarvo, 1. tammikuuta 2017		
			Uusi, milj. euroa	Alkuperäinen, milj. euroa	Erotus
Alkuperäinen (IAS 39)		Uusi (IFRS 9)			
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	Suojauslaskennassa olevat erät	Suojauslaskennassa olevat erät	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 hankintamenoan arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	499,6	499,6	-
Rahoitusleasingvelat	Jaksotettuun hankintamenoan 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 hankintamenoan arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	78,5	78,5	-
Rahoitusleasingvelat	Jaksotettuun hankintamenoan arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	22,0	22,0	-
Johdannaiset	Suojauslaskennassa olevat erät	Suojauslaskennassa olevat erät	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 hankintamenoan arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	773,5	773,5	-

Ensimmäisenä soveltamispäivänä 1.1.2017 konsernin johdannaisia, ottaen huomioon muutokset suojauslaskennassa, 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	
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)	3,5	3,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,5	
Myytävänä 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 peruseräpäätteenä on, että myyntituotot kirjataan, kun tavaraa tai palvelua koskeva määräysvalta siirtyy asiakkaalle. Standardi korvaa kaikki nykyiset tuloutusta koskevat IFRS-standardit. Finnair soveltaa siirrossa ei-takautuvaa menetelmää.

Finnair on saanut päätökseen arvion uuden standardin vaikutuksista eri liikevaihtoeille (tuotteille). Finnair on osallistunut 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). Työryhmä on sopinut ja julkaissut yhtenäiset tuloutus- ja laskentaperiaatteet uuden standardin tulkintaa vaativiin kohtiin. Finnair noudattaa tulkinnoissaan työryhmän julkaisemia tuloutus- ja laskentaperiaatteita. IFRS 15 muuttaa Finnairin tuloutuksen ajoitusta matkustajatuotoissa, lisämyyntituotoissa ja matkapalveluiden tuotoissa. Muutokset on kuvattu tarkemmin alla, ja muutosten vaikutukset jäävät 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 ole merkittävä. Finnair Plus kanta-asiakasjärjestelmän kirjanpitoikäisyyttä tai pisteen arvostusta ei IFRS 15 -standardin seurauksena sen sijaan muutu.

Lisämyyntituotoissa, palvelu- sekä muutosmaksut tuloutetaan nykykäytäntöä myöhemmin, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta vaan olevan osa lentomatkaa. Matkapalveluiden osalta lento- ja hotellituote katsotaan erillisiksi suoritevelvoitteiksi, ja tuloutetaan palveluita luovutettaessa. Aiemmin matkapaketti on katsottu yhdeksi suoritteeksi. Muutokset eivät ole merkittäviä.

Tilikauden 2018 avaavaan omaan pääomaan voittovaroihin tehdään käyttöönoton seurauksena yhteensä -4,7 miljoonan euron laskentaperiaatteen muutoksesta johtuva oikaisu. Oikaisusta -8,7 miljoonaa euroa kohdistuu liikevaihtoon, +2,8 miljoonaa euroa kohdistuu valmistamatkatuotannon kuluihin, ja 1,2 miljoonaa euroa laskennallisiin veroihin.

IFRS 16 Vuokrasopimukset

Uusi EU:n hyväksymä vuokrasopimusstandardi julkaistiin tammikuussa 2016 ja tulee voimaan tilikaudesta 2019. Finnair aikoo ottaa standardin käyttöön tilikauden 2019 alusta takautuvaa menetelmää soveltaen. Standardi korvaa aikaisemman IAS 17 Vuokrasopimukset -standardin.

Finnair arvioi, että uudella standardilla on 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. Nämä vuokravastuut olivat tilikauden 2017 päättyessä 1 429 miljoonaa euroa (ks. lisää liitteestä 14. Vuokravastuut muista vuokrasopimuksista). Lentokentän ja terminaalien palvelusopimukset eivät alustavan arvion perusteella täytä vuokrasopimuksen määritelmää.

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 leasing-velkaa lyhennetään. Nykyään vuokrakulut operatiivisista vuokrasopimuksista jaksotetaan liiketulokseen lentokaluston leasemaksuiksi ja muiksi vuokriksi vuokra-ajan kuluessa, vuokrasopimuksen mukaisesti. Liiketuloksen ja EBITDA:n ohella myös liiketoiminnan nettorahavirta kasvaa, koska lainan lyhennykset siirretään esitettäväksi rahoituksen rahavirrassa.

Muutos vaikuttaa olennaisesti tasepohjaisiin tunnuslukuihin, kuten omavaraisuus- ja velkaantuneisuusasteeseen. Toisaalta, oikaistu nettovelkaantumisaste ottaa jo nykyisin tulevat vuokramaksut laskennassa seuraavasti: viimeisen kahden kuukauden lentokaluston leasemaksut kerrotaan seitsemällä ja lisätään korollisiin nettovelkoihin (ks. konsernin tase "taseen lisätietoja": korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste).

Vaikka omaisuuserät vuokrasopimuksista muunnetaan euroiksi, valtaosa Finnairin lentokoneiden vuokravastuusta on US-dollarimääräinen, minkä vuoksi taseen valuuttariskipositio tulee kasvamaan nykyisestä. Finnair tutkii vaihtoehtoja, joilla vähentää taseen valuuttapositioista 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.	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.	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.	1 385	1 057	690	322	1 464	1 112	725	354

19. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

Vertailukelpoinen liiketulos:

Liiketulos 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 liiketulos + poistot ja arvonalentumiset + lentokaluston leasemaksut

EBITDA:

Liiketulos + poistot ja arvonalentumiset

Oma pääoma:

Emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Bruttoinvestoinnit:

Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja

Edelliset 12 kk:

Raportointihetkeä edeltävät 12 kuukautta

Rahavarat:

Rahat ja pankkisaamiset + muut rahoitusvarat

Oikaistut korolliset velat:

Korolliset velat + valuutan- ja koronvaihtosopimukset 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

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

Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

Oikaistu nettovelka

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

Oman pääoman tuotto (ROE), %:

$\frac{\text{Kauden tulos, edelliset 12 kk}}{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus (keskimäärin)}} \times 100$

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

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

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste (PLF), %:

Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Tarjotut tonnikilometrit (rahti ATK):

Rahdin ja postin kuljetukseen tarjottujen tonnien määrä x lennetyt kilometrit

Myydyt tonnikilometrit (rahti RTK):

Kuljetetun rahti- ja postitonniin määrä x lennetyt kilometrit

Kokonaiskäyttöaste, %:

Myytyjen tonnikilometriä osuus tarjotuista tonnikilometreistä

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK):

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

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

Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK):

Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.

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

Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield):

Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).

Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyltä tonnikilometriltä:

Rahtiliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä tonnikilometreillä (RTK).

Tilinpäätöstiedotteen luvut ovat tilintarkastamattomia.