

Finnair-konsernin osavuosisikatsaus 1.1.–30.6.2015

Matkustajamäärä ja matkustajatuotot kasvussa, kannattavuus parani; tulos edelleen tappiollinen

Huhti–kesäkuu 2015

- Liikevaihto vuoden 2014 toisen neljänneksen tasolla, 561,0 miljoonaa euroa (565,7).
- Toiminnallinen liiketappio pieneni -12,9 miljoonaan euroon (-19,6).
- Toiminnallinen EBITDAR oli 37,4 miljoonaa euroa (35,5).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 88,4 miljoonaa euroa (69,2) ja investointien nettorahavirta -53,7 miljoonaa euroa (-92,3).
- Yksikkökustannus ilman polttoainetta (CASK excl. fuel) kiintein valuuttakurssein nousi 0,7 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 1,9 prosenttia vertailukaudesta
- Osakekohtainen tulos oli -0,06 senttiä (-0,20).

Tammi–kesäkuu 2015

- Liikevaihto vuoden 2014 tammi–kesäkuun tasolla, 1 101,4 miljoonaa euroa (1 109,0).
- Toiminnallinen liiketappio pieneni -41,3 miljoonaan euroon (-53,9).
- Toiminnallinen EBITDAR oli 56,6 miljoonaa euroa (53,0).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 101,4 miljoonaa euroa (48,7) ja investointien nettorahavirta 89,2 miljoonaa euroa (141,4).
- Yksikkökustannus ilman polttoainetta (CASK excl. fuel) kiintein valuuttakurssein nousi 0,9 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 1,2 prosenttia vertailukaudesta
- Osakekohtainen tulos oli -0,16 senttiä (-0,44).
- Finnair päivittää tulosnäkymiään ja arvioi, että sen toiminnallinen tulos vuonna 2015 on nollassa tai hieman positiivinen.

Toimitusjohtaja Pekka Vauramo:

Matkustajaliikenteemme lippu- ja lisäpalvelumyynti kasvoivat vahvasti vuoden 2015 toisella neljänneksellä, ja kesäkuussa pääsimme uuteen ennätykseen: kuljetimme yhden päivänä aikana yli 37 500 matkustajaa. Lisäpalvelujen myynti puolestaan kasvoi vuodentakaisesta peräti kolmanneksella uusien tuotelanseerauksien ansiosta. Asiakkaat ovat ottaneet Chicagon reitin ja uudet kesäkausikohteemme vastaan ylittäen odotuksemme. Lisäksi liikematkustus on piristynyt selvästi.

Kannattavuutemme parani merkittävästi, vaikka toiminnallinen tuloksemme jäikin 12,9 miljoonaa euroa tappiolliseksi. Tulosparannukseen vaikuttivat ydinliiketoiminnan tuottojen kasvun lisäksi kustannussäästöjen eteneminen sekä polttoaineen hinnan lasku, joka heijastuu suojauspolitiikkamme vuoksi kustannuksiimme asteittain. Dollarin vahvistuminen laimensi lentopetrolin hinnan laskusta saatua hyötyä ja kasvatti merkittävästi muita dollarimääräisiä kulujamme, mutta samaan aikaan tulovaluuttojen vahvistuminen tuki myyntituottojamme erityisesti Aasiassa. Osaltaan myönteiseen kannattavuuskehitykseen vaikutti myös Aurinkomatkojen tulosparannus vuoden toisella neljänneksellä.

Vaikka emme voi olla tyytyväisiä tappiolliseen tulokseen, rahoitusasemamme ja maksuvalmiutemme ovat erittäin vahvat. Syksyllä alkava kaukoliikennelaivastomme uudistus parantaa kaukoliikenteemme kustannuskilpailukykyä ja asiakaskokemusta merkittävästi. Samalla jatkamme panostuksia tuottojemme

kasvattamiseksi muun muassa lisäpalvelujen avulla ja toteuttamalla tuoteparannuksia mannertenvälisessä liikenteessä.

Suuntamme on oikea ja keväällä päivitetty strategiamme selkeä. Tavoitteenamme on kannattava kasvu, johon saamme uusia eväitä ensimmäisten Airbus 350-koneiden liittyessä laivastoomme tänä syksynä. Ne mahdollistavat vähitellen kapasiteetin kasvun ja pienentävät olennaisesti polttoainekulumme kaukolentoilla. Olemme myös aloittaneet matkustamohenkilökunnan rekrytoinnin tulevaa kasvua silmällä pitäen. Koko tiimimme valmistautuu innolla Finnairin uuteen vaiheeseen.

Tulevaisuuden näkymät

7.5.2015 julkaistut näkymät

Matkustaja- ja rahtiliikenteen kysyntänäkymiin liittyy Finnairin päämarkkina-alueilla edelleen epävarmuutta. Finnair arvioi, että sen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvaa vuonna 2015 noin 3 prosenttia ja liikevaihto pysyy vuoden 2014 tasolla. Muutoksena aikaisemmin antamaansa näkymään Finnair arvioi, että vertailukelpoista laskentakäytäntöä noudattaen sen yksikkökustannukset ilman polttoainetta vuonna 2015 nousevat vuodesta 2014 konsernin liiketoiminnassa tapahtuneiden rakenteellisten muutosten ja Yhdysvaltojen dollarin voimakkaan vahvistumisen vuoksi. Uusi laskentakäytäntö neutraloi näiden muutosten vaikutukset osavuositarkastuksen liitetiedoissa 16. ja 18. kuvatulla tavalla. Finnair arvioi, että uuden laskentakäytännön mukaan laskettu yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein laskee vuodesta 2014.

Lentopetrolin alentunut hinta ja päätökseen viedyn kustannussäästöohjelman täysimääräinen vaikutus tukevat Finnairin taloudellista kehitystä vuonna 2015.

Tiedonantopolitiikkansa mukaisesti Finnair antaa toiminnallista liike tulostaan koskevan ennusteen tammi-kesäkuulta julkaistavan osavuositarkastuksen yhteydessä. Erillisenä ohjeistuksena Finnair arvioi, että katsauskauden lopun valuuttakursseilla laskettuna laajarunkolaivaston uudistukseen liittyvien kertaluonteisten erien vaikutus Finnairin liike tulokseen on dollarin vahvistumisen vuoksi vuonna 2015 selvästi positiivinen. Finnair on aikaisemmin arvioinut, ettei laajarunkolaivaston uudistuksella olisi merkittävää tulosvaikutusta vuosien 2014 ja 2015 aikana. Kaukoliikennelaivaston uudistukseen liittyvät kertaluonteiset erät reagoivat voimakkaasti euro-dollarikurssin muutoksiin.

Näkymät 14.8.2015

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

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

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

Strategiset tavoitteet

Finnairin hallitus hyväksyi 6.5.2015 osana yhtiön vuosittaista strategiatyötä yhtiön uuden vision, päivitetyn mission ja päivitetyn strategiset tavoitteet. Finnairin uutena visiona on tarjota asiakkailleen *ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus*. Finnairin missiona on tarjota Helsingin kautta pohjoisen pallonpuoliskon sujuvimmat ja nopeimmat lentoyhteydet sekä tarjota kotimarkkinoidensa paras lentoverkosto maailmalle.

Yhtiön strategisina tavoitteina on kaksinkertaistaa Finnairin Aasian ja Euroopan välinen liikenne vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta, tarjota ainutlaatuinen asiakaskokemus ja saavuttaa toiminnoissaan maailmanluokan laatu sekä tuottaa arvoa osakkeenomistajille.

Markkinaympäristö

Liikenteen kasvu Finnairin päämarkkina-alueilla jatkui vuoden 2015 toisella neljänneksellä. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi noin 4,9 prosenttia vertailukaudesta, ja Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välinen suorien reittien markkina kasvoi 2,7 prosenttia vertailukaudesta.* Finnairin markkinaosuus Euroopan-liikenteessä (Helsingin ja Finnairin Euroopan-kohteiden välillä) nousi 58,0 prosenttiin (53,0) ja laski Eurooppa–Aasia-liikenteessä hieman 4,6 prosenttiin (5,0) johtuen kilpailijoiden lisääntyneestä kapasiteetista.**

Muilla liikennealueilla matkustajakysyntä kasvoi kapasiteetin kasvun mukaisesti, ja Finnairin matkustajaliikenteen yksikkötuotot kasvoivat kaikilla muilla markkinoilla Eurooppaa lukuun ottamatta.* Kuluttaja- ja liikematkakäynnän piristymisestä oli nähtävissä merkkejä kaikilla alueilla. Suomessa toimivien matkanjärjestäjien kesäkauden 2015 sopeutettu valmismatkatarjoanta on vastannut hyvin kysyntää.

Rahtiliikenteen kapasiteetti Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä kasvoi edelleen kysyntää nopeammin, mikä heikensi entisestään keskituottoja ja täyttöasteita Finnairin rahtiliikenteen keskeisillä markkinoilla.

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

** Vertailukelpoisuussyistä lukuihin ei sisälly Finnairin kausireittejä lomakohteisiin, jotka on muutettu vuonna 2014 and 2015 reittilennoiksi*

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

Merkittävät tapahtumat katsauskaudella

Nordic Regional Airlinesin omistusneuvottelut

Finnair osti 31.3.2015 Flybe Ltd:ltä 60 prosenttia Flybe Nordic AB:n osakkeista 1 euron kauppahintaan ja Flybe Nordic siirtyi väliaikaisesti kokonaan Finnairin omistukseen. Flybe Nordic omisti kokonaan suomalaisen tytäryhtiönsä Flybe Finlandin, joka operoi ATR- ja Embraer-lentokoneilla ostoliikennettä Finnairin Suomen ja Euroopan reiteillä sekä omalla kaupallisella riskillään eräitä reittejä Suomessa ja lähialueilla.

Kaupan seurauksena Flybe Nordic yhdisteltiin 31.3.2015 Finnairin tilinpäätökseen IFRS:n mukaisesti myytävänä olevana pitkäaikaisena omaisuuseränä. Lisäksi Flybe Finlandin nimi muutettiin Nordic Regional Airlines Oy:ksi (Norra) ja emoyhtiö Flybe Nordic AB:n nimi Nordic Regional Airlines AB:ksi.

Finnair, Staffpoint Holding Oy (Staffpoint) ja G.W. Sohlberg Ab (GWS) ovat aikaisemmin kertoneet pyrkivänsä yritysjärjestelyyn, jossa 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n osakkeista siirtyisi Staffpointin ja GWS:n omistukseen. Finnair on omistanut yhtiön 31.3.2015 lähtien sataprosenttisesti Kilpailu- ja kuluttajaviraston väliaikaisella luvalla. Neuvottelujen pitkittymisen ja väliaikaisen luvan päättymisen vuoksi Finnair ilmoitti 6.8 jättäneensä viranomaiselle yrityskauppavalvontailmoituksen pysyvän luvan saamiseksi.

Neuvottelut omistusjärjestelystä jatkuvat edelleen, ja Finnair odottaa kaupan toteutuvan lähikuukausina. Norran omistusjärjestelyillä ei ole merkittävää taloudellista vaikutusta Finnairille vuonna 2015.

Rahtiyhtiö NGA:n toiminnan lopettaminen

Finnairin osakkuusyhtiö Nordic Global Airlines Ltd (NGA) päätti yhtiön toiminnan alasajosta 31.5.2015 mennessä taloudellisin perustein. Finnair Cargo Oy omisti NGA:sta 40 prosenttia, ja yhtiön muut omistajat olivat Neff Capital Management LLC, Daken Capital Partners LLC sekä Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen.

Toiminnan lakkauttamisella ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin rahtiliiketoimintaan eikä Finnairin taloudelliseen asemaan. Kertaluonteiset vaikutukset toisen neljänneksen liiketulokseen olivat -1,9 miljoonaa euroa.

Investointipäätökset uudesta rahtiterminaalista ja laivaston langattomasta verkkoyhteydestä

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

Lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimukset

Joulukuussa 2014 GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co:n kanssa solmittu aiesopimus kolmen Finnairin omistaman ja Norran operoiman Embraer 190 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta toteutui maaliskuussa. Maaliskuussa toteutui myös joulukuussa 2014 Doric Asset Finance GmbH & Co:n kanssa solmittu aiesopimus kuuden Finnairin omistaman ja Norran operoiman ATR 72 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta. Sopimusten toteuduttua Finnair jatkaa lentokoneiden edelleenvuokraamista Norralle. Järjestelyjen arvo oli yhteensä noin 140 miljoonaa euroa ja tulosvaikutus Finnairin vuoden 2015 ensimmäisen neljänneksen liiketulokseen noin 40 miljoonaa euroa.

Taloudellinen kehitys huhti–kesäkuussa 2015

Finnairin vuoden 2015 toisen neljänneksen liikevaihto supistui 0,8 % vertailukaudesta ja oli 561,0 miljoonaa euroa (565,7). Liikevaihtoa nosti matkustajaliikenteen tuottojen kasvu, ja sitä laskivat rahtiliikenteen ja -tuottojen väheneminen sekä vertailukauden jälkeen myytyjen liiketoimintojen liikevaihdon poistuminen. Kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 0,4 prosenttia vertailukaudesta.

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta olivat vertailukauden tasolla, 422,7 miljoonaa euroa (423,6). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaukset ja päästökauppalut, laskivat 6,3 prosenttia vertailukaudesta 155,7 miljoonaan euroon (166,1). Polttoainekustannuksia laski lentopetrolin dollarihinnan lähes 40 prosentin lasku vertailukaudesta, mutta saatua hyötyä vaimensi samalla jaksolla tapahtunut dollarin lähes 20 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon. Muutokset lentopetrolin hinnassa näkyvät suojauspolitiikan vuoksi yhtiön kuluissa viiveellä.

Liikennöimismaksut kasvoivat 65,8 miljoonaan euroon (58,4) pääasiassa dollarin vahvistumisen vuoksi. Kokonaisuutena euromääräiset toiminnalliset kulut pienenevät 1,9 % vertailukaudesta ja olivat 578,3 miljoonaa euroa (589,7). Yhtiön EBITDAR oli 37,4 miljoonaa euroa (35,5). Yhtiön toiminnallinen liiketulos eli liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta oli -12,9 miljoonaa euroa (-19,6).

Finnairin tuloslaskelmaan sisältyy katsauskaudella tapahtunut, mutta myöhemmin erääntyvien, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutos. Kyseessä on IFRS:n mukainen realisoimaton arvostustulos, jolla ei ole rahavirtavaikutusta ja jota ei lasketa mukaan toiminnalliseen liiketulokseen. Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 20,9 miljoonaa euroa (-4,5). Huhti–kesäkuun kertaluonteiset erät olivat yhteensä -13,6 miljoonaa euroa (-2,2), ja ne liittyivät pääasiassa laivastouudistukseen sekä A340-koneiden käytöstä poistumiseen. Liiketulos oli -5,7 miljoonaa euroa (-26,3), tulos ennen veroja -7,4 miljoonaa euroa (-31,0) ja tulos verojen jälkeen -6,0 miljoonaa euroa (-23,9).

Lentoliikenteen yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 1,9 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,06 eurosenttiä (6,17). Yksikkökustannus (CASK) ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein nousi 0,7 prosenttia ja oli 4,55 eurosenttiä (4,52). Nousu johtui pääasiassa liikenteen rakennemuutoksista eli siitä, että yksikkökustannuksiltaan kalliimpi lentäminen kotimaassa ja Euroopassa kasvoi suhteessa laajarunkokoneilla lennettyihin kaukoreitteihin.

Taloudellinen kehitys tammi–kesäkuussa 2015

Vuoden 2015 ensimmäisen puoliskon liikevaihto laski hieman eli 0,7 % vertailukaudesta ja oli 1 101,4 miljoonaa euroa (1 109,0). Liikevaihtoa nosti matkustajaliikenteen tuottojen kasvu, ja sitä laskivat rahtiliikenteen ja -tuottojen väheneminen sekä vertailukauden jälkeen myytyjen liiketoimintojen liikevaihdon poistuminen. Kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 1,7 prosenttia vertailukaudesta.

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta olivat vertailukauden tasolla, 843,9 miljoonaa euroa (844,6). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaukset ja päästökaupasta aiheutuneet kulut, laskivat 6,2 prosenttia vertailukaudesta 307,0 miljoonaan euroon (327,1). Polttoainekustannuksia laski lentopetrolin dollarihinnan lähes 40 prosentin lasku vertailukaudesta, mutta tätä hyötyä vaimensi samalla jaksolla tapahtunut dollarin lähes 20 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon. Muutokset lentopetrolin hinnassa näkyvät suojauspolitiikan vuoksi yhtiön kuluissa viiveellä.

Liikennöimismaksut nousivat 128,3 miljoonaan euroon (110,0) pääasiassa dollarin vahvistumisen vuoksi. Kokonaisuutena euromääräiset toiminnalliset kulut laskivat 1,8 % vertailukaudesta ja olivat 1 151,0 miljoonaa euroa (1 171,8). Yhtiön EBITDAR oli 56,6 miljoonaa euroa (53,0). Toiminnallinen liike-tulos, eli liike-tulos ilman kertaluonteisia eräiä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta, oli -41,3 miljoonaa euroa (-53,9).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 14,1 miljoonaa euroa (-11,4). Tammi–kesäkuun kertaluonteiset erät olivat yhteensä 13,3 miljoonaa euroa (10,6), ja niihin sisältyi pääasiassa käytöstä poistettaviin A340-koneisiin liittyviä kuluja sekä ATR- ja Embraer-koneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimuksiin liittyviä positiivisia eräiä. Liike-tulos oli -13,9 miljoonaa euroa (-54,7), tulos ennen veroja -19,5 miljoonaa euroa (-64,9) ja tulos verojen jälkeen -15,8 miljoonaa euroa (-52,0).

Lentoliikenteen yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 1,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 5,99 eurosenttiä (6,07). Yksikkökustannus (CASK) ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein nousi 0,9 prosenttia ja oli 4,61 eurosenttiä (4,56). Nousu johtuu pääasiassa liikenteen rakennemuutoksista.

Tase 30.6.2015

Konsernin taseen loppusumma oli katsauskauden lopussa 1 967,2 miljoonaa euroa (1 944,5 miljoonaa euroa 30.6.2014). Oma pääoma supistui 555,1 miljoonaan euroon (608,4) eli 4,34 euroon osakkeelta (4,75). Oma pääoma laski vertailukaudesta pääasiassa sitä seuranneen tappiollisen tuloskehityksen vuoksi, mutta nousi katsauskaudella yhtiön voitollisen laajan tuloksen johdosta.

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat öljy- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Kesäkuun 2015 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -26,6 miljoonaa euroa (-28,0), ja siihen vaikuttivat erityisesti suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset.

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairilla on vahva rahoitusasema, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Tammi–kesäkuussa 2015 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 101,4 miljoonaa euroa (48,7). Muutos johtuu pääasiassa yhtiön tappion pienentymisestä vertailukauteen nähden sekä käyttöpääoman muutoksista. Investointien nettorahavirta oli 89,2 miljoonaa euroa (141,4), ja siihen vaikutti yhdeksän lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimusten toteutuminen vuoden ensimmäisellä neljänneksellä. Vertailukaudella toteutui puolestaan neljän A330-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimukset.

Omavaraisuusaste oli 28,2 prosenttia (31,3) ja nettovelkaantumisaste (gearing) -30,1 prosenttia (-11,4). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 81,4 prosenttia (63,5). Kesäkuun lopussa korollinen velka oli 364,8 miljoonaa euroa (416,6) ja korollinen nettovelka -167,3 miljoonaa euroa (-69,5).

Yhtiön maksuvalmius säilyi katsauskaudella vahvana. Konsernin rahavarat olivat maaliskuun lopussa 532,1 miljoonaa euroa (486,1). Taseen rahavarojen lisäksi yhtiöllä on työeläkeyhtiöltään noin 430 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka käyttäminen edellyttää pankkitakausta. Finnairilla on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 180 miljoonan euron syndikoitu luottoliitti, joka erääntyy heinäkuun 2016 lopussa.

Käyttöomaisuusinvestointeihin liittyvät ennakkomaksut olivat 79,5 miljoonaa euroa (66,3).

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen yritystodistusohjelma, joka oli kesäkuun lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli -69,4 miljoonaa euroa (-183,4). Rahoituskulut olivat -6,4 miljoonaa euroa (-11,2) ja rahoitustuotot olivat 0,9 miljoonaa euroa (3,2).

Investoinnit

Tammi–kesäkuussa kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 19,8 miljoonaa euroa (53,0), ja ne kohdistuivat laivaston ja moottorien perusparannuksiin. Vuoden 2015 investointien – ennakkomaksut ja niiden valuuttasuojaukset mukaan lukien – arvioidaan olevan noin 427 miljoonaa euroa, ja ne kohdistuvat pääosin laivastoon. Investointien todellinen nettomääräinen summa jää tätä huomattavasti pienemmäksi, mikäli kahdesta ensimmäisestä Airbus A350 XWB -lentokoneesta solmitut myynti- ja takaisinvuokraussopimukset toteutuvat suunnitellusti vuoden 2015 toisella puoliskolla.

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

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

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

Kesäkuun 2015 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,7 vuotta.

Finnairin operoima laivasto 30.6.2015*	Istuimia	Kpl	Omat	Vuokratut (käyttö- (rahoitus- leasing) leasing)		Keski-ikä 30.6.2015	Muutos 31.12.2014 verrattuna	Tilaukset
Kapearunkolaivasto								
Airbus A319	138	9	7	2		13,9		
Airbus A320	165	10	6	4		12,9		
Airbus A321	209/196	11	4	7		8,6		
Laajarunkolaivasto								
Airbus A330	289/263	8	0	5	3	5,7		
Airbus A340	266/263/257	7	5	2		12,5		
Airbus A350	297							19
Yhteensä		45	22	20	3	10,7	0	19

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

Kaukoliikennelaivastouudistus

Finnair on tilannut yhteensä 19 Airbus A350 XWB -lentokonetta Airbusilta. Nykyisen toimitusaikataulun mukaan Finnair saa käyttöönsä neljä A350 XWB -lentokonetta vuoden 2015 toisella puoliskolla, seitsemän vuosina 2016–2017 ja kahdeksan vuosina 2018–2023. Finnairin taseessa olevat investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 1 981 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

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

Finnair on solminut sopimuksen kahden ensimmäisen Airbus A350 XWB -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta. Järjestelyn odotetaan toteutuvan ensimmäisten Airbus A350 XWB -lentokoneiden toimituksen yhteydessä syksyllä 2015. Katsauskauden lopun valuuttakurssin Finnair arvioi, että laajarunkolaivaston uudistukseen liittyvien kertaluonteisten erien tulosvaikutus on dollarin vahvistumisen vuoksi vuonna 2015 selvästi positiivinen, kun se alun perin arvioi, ettei laajarunkolaivaston uudistuksella olisi merkittävää tulosvaikutusta vuosien 2014 ja 2015 aikana. Kertaluonteiset erät liittyvät myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyihin sekä A340-koneiden poistumiseen laivastosta. Kertaluonteiset erät realisoituvat vaihteittain ja vaihtelevat vuosineljänneksittäin. A340-lentokoneita koskevat kertaluonteiset erät ajoittuvat lentokoneiden poistumisajalle. Lentokonehankinnat ja -myynnit ovat dollarimääräisiä, minkä vuoksi kaukoliikennelaivaston uudistukseen liittyvät kertaluonteiset erät reagoivat voimakkaasti euro-dollarikurssin muutoksiin.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

Nordic Regional Airlines Oy (Norra) operoi 26 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Ostoliikenne on konsernin kokonaan omistaman yhtiön operointia Flybe Nordicin siirryttyä 31.3.2015 väliaikaisesti Finnairin omistukseen. Maaliskuussa toteutuneiden yhdeksän lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimusten jälkeen Norran operoimista lentokoneista 13 oli Finnairin omistamia ja 13 vuokrattuja.

Norran operoima laivasto 30.6.2015*	Istuimia	Kpl	Finnairin omistamat lentokoneet	Vuokratut** (käyttö-leasing)	Keski-ikä 30.6.2015	Muutos 31.12.2014 verrattuna	Tilaukset
ATR 72	68–72	12	6	6	5,9		
Embraer 170	76	2	2		9,3		
Embraer 190	100	12	5	7	7,0		
Yhteensä		26	13	13	6,7	0	0

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

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

Liiketoiminta-alueiden kehitys huhti–kesäkuussa 2015

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

Lentoliikenne

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

Avainluvut	4–6 2015	4–6 2014	Muutos, %	1–6 2015	1–6 2014	Muutos, %	2014
Liikevaihto ja tulos							
Liikevaihto, milj. euroa	534,8	541,3	-1,2	1 045,6	1 049,4	-0,4	2 167,7
Toiminnallinen liiketulos, milj. euroa	-14,7	-20,8	29,3	-38,8	-55,3	29,8	-43,5
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	-7,2	-27,0	73,4	-11,0	-55,2	80,0	-78,4
Liiketulos liikevaihdosta, %	-1,3	-5,0	73,1	-1,1	-5,3	80,0	-3,6
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin	3 949	4 367	-9,6	3 963	4 450	-11,0	4 232

Lentoliikenteen liikevaihto supistui huhti–kesäkuussa 1,2 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 534,8 miljoonaa euroa (541,3). Liikevaihtoa kasvattivat parantunut lippu- ja lisäpalvelumyynti ja sitä pienensivät erityisesti erillisen rahtikoneliikenteen alasajo raportointikaudella ja Travel Retail -myymälätoimintojen myynti vertailukauden jälkeen. Liikevaihto jakaantui seuraavasti: matkustajaliikenteen tuotot muodostivat noin 83 prosenttia, lisämyyntituotot (ancillary revenue) noin 5 prosenttia, rahtiliikenteen tuotot noin 9 prosenttia ja muut tuotot reilut 3 prosenttia segmentin liikevaihdosta. Segmentin toiminnallinen liiketulos parani selvästi vertailukaudesta mutta oli edelleen 14,7 miljoonaa euroa tappiollinen (-20,8).

Matkustajaliikenteen tuotot kasvoivat vuoden toisella neljänneksellä vertailukaudesta ja kannattavuus parani muun muassa business-luokan lippujen myynnin ja lisämyyntituottojen kasvun sekä tulovaluuttojen positiivisen valuuttakurssikehityksen ansiosta. Matkustajaliikenteen lipputuotot tarjottua henkilökilometriä kohden kasvoivat kaikkiaan 4,3 prosenttia, ja ne nousivat kaikilla liikennealueilla Euroopan-liikennettä lukuun ottamatta. Kaukoliikenteen matkustajakapasiteetti supistui matkustamon mukavuutta parantavien uudistusten, kuten

business-luokan uusien istuinten ja lisäpalveluna myytävän economy comfort -matkustusluokan käyttöönoton, myötä. Matkustamomuutokset toteutettiin talvikaudella 2014–2015.

Aasian liikenteen kapasiteetti väheni tarjotuilla matkustajakilometreillä mitattuna 4,2 prosenttia vertailukaudesta. Tähän vaikutti edellä mainitun matkustamomuutoksen lisäksi Hanoin reitin lopettaminen. Samaan aikaan Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 5,0 prosenttia kesäkuussa avatun Chicagon reitin myötä. Euroopan-liikenne kasvoi 4,7 prosenttia pääosin siksi, että vertailukaudesta lomalentoina lennettyjä kohteita operoitiin reittilentoina. Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi 7,6 prosenttia, kun Norran aiemmin omalla riskillään lentämät reitit muutettiin Finnairin reiteiksi toisella neljänneksellä. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat kaikilla liikenne-alueilla Aasiaa lukuun ottamatta. Matkustajakäyttöasteet nousivat Aasian- ja kotimaan liikenteessä ja laskivat Euroopan ja Pohjois-Amerikan-liikenteessä. Koko matkustajaliikenteen kapasiteetti kasvoi 0,4 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit vähenivät 0,1 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 0,4 prosenttiyksikköä 79,1 prosenttiin.

Rahtiliikenteen tuotot laskivat selvästi vertailukaudesta, mutta kannattavuus parani vuoden toisella neljänneksellä. Rahtiliikenne muodostui katsauskaudella lähes kokonaan reittilentoilla mukana kuljetettavasta rahdista (ns. belly-rahti) Finnairin luovuttua rahtikonenlennoista Aasiaan vuoden 2014 lopussa. Tarjotut rahtitonnikilometrit vähenivät 10,7 prosenttia. Kapasiteettia supisti rahtikonenlentojen lopettaminen ja samaan aikaan sitä kasvatti lomareittien muuttaminen reittiliikenteeksi, jolloin reitti lasketaan mukaan rahtikapasiteettiin. Myydyt rahtitonnikilometrit Finnairin reittiliikenteessä laskivat 19,2 prosenttia vertailukaudesta ja kuljetetun rahdin määrä laski 18,2 prosenttia vertailukaudesta. Finnair Cargo myy ja hallinnoi JAL Cargon kapasiteettia Helsinki-Tokio (Narita) -reitillä ja vuokraa rahtilentokonekapasiteettia Helsingin ja Brysselin hubiensä välisille lennoille.

Liikennesuoritteet ja vastuullisuuden tunnusluvut	4–6 2015	4–6 2014	Muutos, %	1–6 2015	1–6 2014	Muutos, %	2014
Matkustajaliikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 622	2 516	4,2	4 905	4 730	3,7	9 630
Tarjotut henkilökilometrit, ASK, milj. km	7 822	7 792	0,4	15 537	15 273	1,7	30 889
Myydyt henkilökilometrit, RPK, milj. km	6 188	6 197	-0,1	12 211	12 082	1,1	24 772
Matkustajakäyttöaste, PLF, %	79,1	79,5	-0,4%-p	78,6	79,1	-0,5%-p	80,2
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä, yield, senttiä/RPK	6,97	6,60	4,8	6,78	6,51	2,8	6,65
Yksikkötuotto (toteutunut), RASK, senttiä/ASK	6,29	6,17	1,9	6,17	6,07	1,7	6,23
Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein, RASK, senttiä/ASK	6,06	6,17	-1,9	5,99	6,07	-1,2	6,23
Yksikkökustannus ilman polttoainetta, CASK ex. fuel, senttiä/ASK	4,74	4,52	4,8	4,78	4,56	4,8	4,49
Yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, CASK, senttiä/ASK	4,55	4,52	0,7	4,61	4,56	0,9	4,49
Yksikkökustannus (toteutunut), CASK senttiä/ASK	6,74	6,54	3,0	6,75	6,60	2,2	6,55
Asiakastytyväisyys asteikolla 1 (erittäin huono) – 10 (erittäin hyvä)	8,1	8,1	0 %	8,1	8,1	0 %	8,1
Rahtiliikenne							
Tarjotut rahtitonnikilometrit, ATK, milj. km	338	379	-10,7	676	706	-4,2	1 420
Myydyt rahtitonnikilometrit, RTK, milj. km	190	235	-19,2	370	446	-17,0	912
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	31 475	38 469	-18,2	61 904	73 689	-16,0	149 141
Rahtiliikenteen yksikkötuotto (toteutunut), senttiä/RTK	21,95	23,22	-5,5	22,60	23,35	-3,2	23,40
Lentoliikenne yhteensä							
Kokonaiskäyttöaste, %	65,4	67,0	-1,5%-p	64,4	66,0	-1,6%-p	67,4
Lentojen lukumäärä, kpl	27 691	25 419	8,9	51 960	49 401	5,2	99 056
Saapumistäsmällisyys	89,4	89,8	-0,5	88,0	88,2	-0,2	88,3
Polttoaineen kulutus, tonnia / ASK	0,0268	0,0237	13,19	0,0255	0,0237	7,44	0,024
CO2 päästöt, tonnia / ASK*	0,0845	0,0747	13,19	0,0804	0,0748	7,44	0,075

*Ks. kohta "Yritysvastuu" sivulla 12.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Reittiverkosto ja allianssit

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

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

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

Muut uudistukset ja palvelut

Toukokuusta alkaen Finnairin matkustajat kotimaan, Euroopan ja Lähi-idän reittilentokohteisiin ovat voineet valita uuden, edullisemmän Light-lipputyypin, johon ei sisälly ruumaan menevää matkatavaraa. Uusi lipputyypin on osa jatkuvaa palvelukehitystä, jolla parannetaan asiakkaan matkustuskokemusta ja lisätään asiakkaan valinnanvapautta.

Finnair Cargo läpäisi ensimmäisenä lentoyhtiönä IATA:n ja Brysselin lentokentän Center of Excellence for Independent Validators in Pharmaceutical Handling programme (IATA CEIV Pharma) -sertifiointiohjelman. Sertifikaatti auttaa arvokkaimpien ja herkimmin pilaantuvien tuotteiden lähettäjiä tunnistamaan yhteistyökumppanit, joiden palvelu on täyttää kyseiset, erittäin tiukat kriteerit.

Tunnustukset ja palkinnot

World Airline Awards nimesi kesäkuussa Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo kuudetta kertaa peräkkäin. Palkinto myönnetään Skytraxin puolueettoman kyselyn perusteella, ja kyselyyn vastasi noin 18 miljoonaa matkustajaa yli 160 maasta. Samassa kyselyssä **oneworld**-allianssi, johon Finnair kuuluu, palkittiin maailman parhaana lentoyhtiöallianssina kolmantena peräkkäisenä vuonna.

Finnairin tulevien Airbus A350 XWB -koneiden sisustus palkittiin toukokuussa parhaana International Yacht & Aviation Awards 2015 -kilpailussa kategoriassa Commercial Aviation - Economy/Business Class.

Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot)

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

Avainluvut	4-6 2015	4-6 2014	Muutos, %	1-6 2015	1-6 2014	Muutos, %	2014
Liikevaihto ja tulos							
Liikevaihto, milj. euroa	41,4	42,6	-2,7	102,7	116,8	-12,1	216,7
Toiminnallinen liiketulos, milj. euroa	1,7	1,1	56,9	-2,5	1,4	<-200,0	7,0
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	1,5	0,8	99,0	-2,9	0,5	<-200,0	5,9
Liiketulos liikevaihdosta, %	3,6	1,8	104,6	-2,8	0,4	<-200,0	2,7
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin	585	676	-13,5	587	690	-15,0	645

Matkapalveluiden huhti–kesäkuun liikevaihto laski hieman vertailukaudesta ja oli 41,4 miljoonaa euroa (42,6). Liikevaihdon laskuun vaikutti tarjonnan lähes 20 prosentin sopeutuksen ohella se, että Aurinkomatkat on kuluvana vuonna keskittynyt valmismatkojen myyntiin, kun taas vertailukaudella Aurinkomatkojen tarjonnassa oli valmismatkojen lisäksi suurempi määrä pelkkiä lentoja lomakohteisiin. Pelkän lennon myynti lomakohteisiin on nyt osa Finnairin matkustajaliikennettä. Suotuisa markkinatilanne yhdessä Aurinkomatkojen markkinointi-, myyntityöntekijä- ja tuotetarjontauudistusten kanssa johti vuoden toisella neljänneksellä korkeaan täyttöasteeseen (97,5 %) ja vertailukautta korkeampiin keskihintoihin. Finnairin ja Aurinkomatkojen synergiaetujen hyödyntämisen ansiosta kiinteät kulut supistuivat merkittävästi. Koko segmentin toiminnallinen liiketulos parani 1,7 miljoonaa euroon (1,1).

Muutokset yhtiön johdossa ja organisaatiossa

Finnairin talousjohtaja ja johtoryhmän jäsen Erno Hildén jätti yhtiön 30.4.2015. Hildénin seuraajaksi nimitettiin KTM, eMBA Pekka Vähähyyppä, joka toimii tällä hetkellä Stockmannin talousjohtajana. Vähähyyppä aloittaa uudessa tehtävässään 17.8.2015. Talousjohtajan tehtävää hoitaa siihen asti tilapäisesti yhtiön rahoitusjohtaja Mika Stirkinen.

KTT Piia Karhu nimitettiin 1.6. Finnairin resurssienhallinnasta ja kehityksestä vastaavaksi johtajaksi. Hän seurasi tehtävässä Greg Kaldahlia, joka jätti Finnairin vuoden 2014 lopussa. Karhu toimi aiemmin Finnairin kehitysjohtajana. Hän kuuluu Finnairin johtokuntaan ja raportoi yhtiön toimitusjohtajalle.

Rahtiliikenteen ja Aurinkomatkojen tiiviimpi integrointi osaksi Finnairin kaupallisia toimintoja jatkui vuoden toisella neljänneksellä. Vuonna 2014 alkaneen rakennemuutoksen myötä koko konsernin myyntiä johdetaan samasta yksiköstä, ja reittiverkoston kannattavuutta tarkastellaan kokonaisuutena laivaston käytön ja liiketoiminnan kokonaistuottojen optimoimiseksi. Vuonna 2014 aloitettu lomalentojen muuttaminen reittilennoiksi ja erillisestä lomaliikennekategoriasta luopuminen ovat osa vielä käynnissä olevaa muutosta.

Henkilöstö

Finnairin palveluksessa oli tammi–kesäkuussa keskimäärin 4 885 (5 425) henkilöä eli 10,0 prosenttia vertailukautta vähemmän. Lentoliikenne-segmentissä työskenteli keskimäärin 3 963 (4 450) henkilöä. Matkapalveluissa työskenteli keskimäärin 587 (690) henkilöä ja muissa toiminnoissa 335 (285) henkilöä. Työsuhteessa olevien määrä 30.6.2015 oli 4 903 (5 209). Norran henkilöstömäärä oli tarkastelujakson lopussa 626. Se ei sisälly konsernin lukuihin, koska Norra on luokiteltu myytävänä olevaksi omaisuuseräksi.

Omat osakkeet

Finnairin omien osakkeiden omistuksessa ei tapahtunut muutoksia vuoden toisella neljänneksellä. Yhtiölle palautui vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 14 893 yhtiön osaketta Finnairin vuosien 2010–2012 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti. Finnairin hallussa oli 30.6.2015 yhteensä 326 985 yhtiön osaketta (306 260), mikä muodostaa 0,26 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli kesäkuun 2015 lopussa 353,7 miljoonaa euroa (363,9) ja päätöskurssi 2,76 euroa (2,84). Finnairin osakkeen ylin kurssi NASDAQ OMX Helsingin pörssissä oli tammi–kesäkuussa 3,30 euroa (3,01), alin kurssi 2,49 euroa (2,39) ja keskipurssi 3,04 euroa (2,79). Osakkeita vaihdettiin 10,7 miljoonaa kappaletta (8,9) yhteensä 32,6 miljoonalla eurolla (24,6).

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 7,8 prosenttia (13,4).

Yhteiskuntavastuu

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

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

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

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

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

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

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palvelujen kysyntään. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän. Tämän kehityksen ulkopuolelle jääminen saattaa vaikuttaa heikentävästi Finnairin kilpailuasemaan.

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

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

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

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

Ehdotettu muutos kotimaisen eläkejärjestelmän lakisääteiseen eläkeikään kasvattaisi toteutuessaan Finnairin eläkevastuita, mikäli yhtiön lisäeläkejärjestelmää ei pystytä muuttamaan eläkeuudistusta vastaavalla tavalla.

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyudet

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

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

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

Operatiivisen toiminnan herkkyudet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF)	15 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	15 milj. euroa
Matkustajaliikenteen yksikkökustannus (CASK)	17 milj. euroa

Polttoaineherkkyudet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausasteet	
			H2 2015	H1 2016
Polttoaine	50 milj. euroa	17 milj. euroa	66 %	52 %

Valuuttajakauma %	4–6 2015	4–6 2014	1–6 2015	1–6 2014	2014	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojausaste (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä)
Myyntivaluutat						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
EUR	54	55	59	55	58	-	-
USD*	2	3	2	3	3	ks. alla	ks. alla
JPY	9	10	8	10	9	17 milj. euroa	7 milj. euroa.
CNY	8	7	6	7	7	-	-
KRW	4	3	3	3	3	-	-
SEK	5	5	5	5	5	-	-
Muut	18	17	17	17	15	-	-
Ostovaluutat							
EUR	49	50	52	53	52	-	-
USD*	43	40	41	40	41	68 milj. euroa	19 milj. euroa
Muut	8	10	7	7	7		75 %

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

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair Cargo ilmoitti heinäkuussa avaavansa hubin Lontoseen yhteistyössä IAG Cargon kanssa ja vuokraavansa rahtikonekapasiteettia yhdessä Helsingin ja Lontoon hubit yhdistävään liikenteeseen. Järjestely avaa Finnairin myytäväksi kymmeniä uusia IAG Cargon kohteita Pohjois-Amerikassa.

Finnair tiedotti 6.8. jättäneensä kilpailuviranomaiselle yrityskauppavalvontailmoituksen saadakseen Norra-omistukselleen pysyvän luvan aikaisemman, väliaikaisen luvan päättymisen vuoksi. Neuvottelut Norran omistusjärjestelystä jatkuvat edelleen, ja Finnair odottaa kaupan toteutuvan lähikuukausina.

Taloudellinen raportointi

Finnairin osavuositiedot 1.1.–30.9.2015 julkaistaan perjantaina 30.10.2015.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 14.8.2015 lehdistötilaisuuden klo 11.00 ja analytikkotilaisuuden klo 12.30 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään klo 14.30 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 2319 3041, PIN-koodi on 2419797#. Ilmoittaudu webcastiin osoitteessa: <https://engage.vevent.com/rt/finnair~20150814>

Lisätietoja antavat:

Vt. talousjohtaja **Mika Stirkkinen**, puhelin (09) 818 4960, mika.stirkkinen@finnair.com

Talousviestintäpäällikkö **Ilkka Korhonen**, puhelin (09) 818 4705, ilkka.korhonen@finnair.com

IRO **Kati Kaksonen**, puhelin (09) 818 2780, kati.kaksonen@finnair.com

Avainluvut	4-6/2015	4-6/2014	Muutos %	1-6/2015	1-6/2014	Muutos %	2014
Liikevaihto ja tulos							
Liikevaihto, milj. euroa	561,0	565,7	-0,8	1 101,4	1 109,0	-0,7	2 284,5
Toiminnallinen liiketulos, milj. euroa	-12,9	-19,6	34,2	-41,3	-53,9	23,3	-36,5
Toiminnallinen liiketulos liikevaihdosta, %	-2,3	-3,5	1,2 %-yks.	-3,7	-4,9	1,1 %-yks.	-1,6
Liiketulos, milj. euroa	-5,7	-26,3	78,4	-13,9	-54,7	74,5	-72,5
Toiminnallinen EBITDAR, milj. euroa	37,4	35,5	5,3	56,6	53,0	6,8	176,6
Tulos ennen veroja, milj. euroa	-7,4	-31,0	76,0	-19,5	-64,9	69,9	-99,1
Kauden tulos, milj. euroa	-6,0	-23,9	75,0	-15,8	-52,0	69,6	-82,5
Tase ja kassavirta							
Omavaraisuusaste, % *				28,2	31,3	-3,1 %-yks.	27,3
Nettovelkaantumisaste, %				-30,1	-11,4	-18,7 %-yks.	0,3
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %				81,4	63,5	18,0 %-yks.	107,5
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	7,3	19,9	-63,1	19,8	53,0	-62,7	82,4
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), 12 kk rullaava, %				-3,2	-1,8	-1,5 %-yks.	-6,5
Oman pääoman tuotto (ROE), 12 kk rullaava, %				-8,0	-4,8	-66,3	-13,8
Liiketoiminnan nettorahavirta, milj. euroa	88,4	69,2	27,7	101,4	48,7	108,2	24,2
Osake							
Osakkeen hinta vuosineljänneksen lopussa, euroa				2,76	2,84	-2,8	2,48
Kauden tulos/osake, euroa	-0,05	-0,19	74,6	-0,12	-0,41	69,5	-0,65
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	-0,06	-0,20	68,6	-0,16	-0,44	64,2	-0,71
Liikennesuorite, yksikkökustannukset ja -tuotot							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 622	2 516	4,2	4 905	4 730	3,7	9 630
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	7 822	7 792	0,4	15 537	15 273	1,7	30 889
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	6 188	6 197	-0,1	12 211	12 082	1,1	24 772
Matkustajakäyttöaste, %	79,1	79,5	-0,4 %-yks.	78,6	79,1	-0,5 %-yks.	80,2
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK *	6,29	6,17	1,9	6,17	6,07	1,7	6,23
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK *	6,06	6,17	-1,9	5,99	6,07	-1,2	6,23
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK *	6,97	6,66	4,8	6,78	6,60	2,8	6,65
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK *	6,74	6,54	3,0	6,75	6,60	2,2	6,55
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK *	4,74	4,52	4,8	4,78	4,56	4,8	4,49
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK *	4,55	4,52	0,7	4,61	4,56	0,9	4,49
Tarjotut tonnikilometrit (ATK), milj. km	338	379	-10,7	676	706	-4,2	1 420
Myydyt tonnikilometrit (RTK), milj. km	190	235	-19,2	370	446	-17,0	912
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	31 475	38 469	-18,2	61 904	73 689	-16,0	149 141
Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyiltä tonnikilometriltä, senttiä/RTK	21,95	23,22	-5,5	22,60	23,35	-3,2	23,40
Kokonaiskäyttöaste, %	65,4	67,0	-1,5 %-yks.	64,4	66,0	-1,6 %-yks.	67,4
Lentojen lukumäärä, kpl	27 691	25 419	8,9	51 960	49 401	5,2	99 056
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	4 872	5 334	-8,7	4 885	5 425	-10,0	5 172

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

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	4-6/2015	4-6/2014	Muutos %	1-6/2015	1-6/2014	Muutos %	2014
Liikevaihto	561,0	565,7	-0,8	1 101,4	1 109,0	-0,7	2 284,5
Liiketoiminnan muut tuotot	4,4	4,4	1,3	8,2	8,9	-7,6	18,3
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstökulut	-87,4	-86,3	1,3	-177,4	-176,3	0,7	-344,5
Polttoainekulut	-155,7	-166,1	-6,3	-307,0	-327,1	-6,2	-660,4
Muut vuokrat	-41,0	-39,4	4,1	-78,7	-78,8	-0,2	-159,7
Lentokaluston huoltokulut	-30,9	-30,0	3,3	-62,6	-60,3	3,7	-119,4
Liikennöimismaksut	-65,8	-58,4	12,7	-128,3	-110,0	16,6	-230,9
Maaselvitys- ja cateringkulut	-58,9	-61,1	-3,7	-119,3	-124,3	-4,0	-251,8
Valmismatkatuotannon kulut	-15,4	-14,6	4,9	-39,1	-39,8	-1,7	-76,7
Myynti- ja markkinointikulut	-17,9	-19,6	-8,6	-35,6	-33,9	4,9	-65,3
Muut kulut	-55,1	-59,1	-6,7	-105,1	-114,5	-8,2	-217,4
Toiminnallinen EBITDAR	37,4	35,5	5,3	56,6	53,0	6,8	176,6
Lentokaluston leasemaksut	-25,3	-20,3	24,7	-46,2	-36,5	26,6	-78,8
Poistot ja arvonalentumiset	-25,1	-34,9	-28,2	-51,7	-70,4	-26,5	-134,3
Toiminnallinen liiketulos	-12,9	-19,6	34,2	-41,3	-53,9	23,3	-36,5
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	20,9	-4,5	> 200 %	14,1	-11,4	> 200 %	-43,7
Kertaluonteiset erät	-13,6	-2,2	<-200 %	13,3	10,6	25,7	7,7
Liiketulos	-5,7	-26,3	78,4	-13,9	-54,7	74,5	-72,5
Rahoitustuotot	0,4	2,4	-84,8	0,9	3,2	-72,7	3,5
Rahoituskulut	-2,1	-5,6	61,9	-6,4	-11,2	42,7	-26,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	0,0	-1,6	100,0	0,0	-2,2	98,1	-3,2
Tulos ennen veroja	-7,4	-31,0	76,0	-19,5	-64,9	69,9	-99,1
Tuloverot	1,5	7,1	-79,5	3,7	12,9	-71,2	16,5
Kauden tulos	-6,0	-23,9	75,0	-15,8	-52,0	69,6	-82,5
Jakautuminen							
Emoyhtiön omistajille	-6,1	-24,0	74,6	-15,9	-52,2	69,5	-82,7
Määräysvallattomille omistajille	0,1	0,1	3,7	0,1	0,2	-36,8	0,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos							
Osakekohtainen tulos, euroa (laimennettu ja laimentamaton)	-0,06	-0,20	68,6	-0,16	-0,44	64,2	-0,71
Kauden tulos/osake, euroa	-0,05	-0,19	74,6	-0,12	-0,41	69,5	-0,65

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	4-6/2015	4-6/2014	Muutos %	1-6/2015	1-6/2014	Muutos %	2014
Kauden tulos	-6,0	-23,9	75,0	-15,8	-52,0	69,6	-82,5
Muut laajan tuloksen erät							
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi							
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	13,7	30,2	-54,5	60,4	11,9	> 200 %	-87,0
Muuntoerot	0,0	0,0	-	0,3	0,0	-	0,4
Verovaikutus	-2,7	-6,0	54,5	-12,1	-2,4	<-200 %	17,4
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi							
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	18,1	-16,7	> 200 %	15,3	-28,2	154,2	-4,1
Verovaikutus	-3,6	3,3	<-200 %	-3,1	5,6	-154,2	0,8
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	25,5	10,7	137,6	60,8	-13,0	> 200 %	-72,4
Kauden laaja tulos	19,5	-13,2	> 200 %	45,0	-65,0	169,3	-154,9
Jakautuminen							
Emoyhtiön omistajille	19,4	-13,3	> 200 %	44,9	-65,2	168,8	-155,1
Määräysvallattomille omistajille	0,1	0,1	3,7	0,1	0,2	-36,8	0,2

KONSERNIN TASE

Milj. euroa	30.6.2015	30.6.2014	2014
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Aineettomat hyödykkeet	18,9	17,5	18,4
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	806,8	1 090,1	897,8
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4,9	6,0	4,9
Laina- ja muut saamiset	9,2	18,5	9,2
Laskennalliset verosaamiset	21,4	14,1	33,8
Pitkäaikaiset varat yhteensä	861,2	1 146,1	964,1
Lyhytaikaiset varat			
Vaihto-omaisuus	13,1	15,6	14,7
Myyntisaamiset ja muut saamiset	245,7	248,0	194,0
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	219,3	39,3	163,7
Muut rahoitusvarat	398,5	248,8	332,8
Rahavarat	133,6	237,3	93,4
Lyhytaikaiset varat yhteensä	1 010,2	789,0	798,6
Myytäväinä olevat omaisuuserät	95,8	9,5	122,4
Varat yhteensä	1 967,2	1 944,5	1 885,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	479,1	532,3	438,3
Yhteensä	554,5	607,7	513,7
Määräysvallattomien omistajien osuus	0,5	0,6	0,6
Oma pääoma yhteensä	555,1	608,4	514,3
Pitkäaikaiset velat			
Korolliset velat	320,0	326,3	337,7
Eläkevelvoitteet	16,2	44,6	25,3
Varaukset	52,8	60,5	52,1
Muut velat	17,7	27,6	22,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä	406,7	459,0	437,3
Lyhytaikaiset velat			
Varaukset	41,8	44,4	44,2
Korolliset velat	44,9	90,3	89,9
Ostovelat ja muut velat	766,3	729,1	600,8
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	127,8	13,3	198,5
Lyhytaikaiset velat yhteensä	980,7	877,2	933,4
Myytäväinä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	24,8	0,0	0,0
Velat yhteensä	1 412,1	1 336,2	1 370,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 967,2	1 944,5	1 885,1

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräys- vallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2015	75,4	168,1	-87,4	247,4	-8,8	118,9	513,7	0,6	514,3
Kauden tulos					-15,9		-15,9	0,1	-15,8
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			48,3				48,3		48,3
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			12,2				12,2		12,2
Muuntoerot			0,3				0,3		0,3
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	60,8	0,0	-15,9	0,0	44,9	0,1	45,0
Osingot							0,0	-0,2	-0,2
Osakeperusteiset maksut				0,1			0,1		0,1
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-4,3		-4,3		-4,3
Oma pääoma 30.6.2015	75,4	168,1	-26,6	247,6	-29,0	118,9	554,5	0,6	555,1

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 ehtoinen laina	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräys- vallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2014	75,4	168,1	-15,0	247,3	82,5	118,9	677,3	0,7	678,0
Kauden tulos					-52,2		-52,2	0,2	-52,0
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			9,6				9,6		9,6
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-22,5				-22,5		-22,5
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	-13,0	0,0	-52,2	0,0	-65,2	0,2	-65,0
Osingot							0,0	-0,2	-0,2
Osakeperusteiset maksut				-0,1			-0,1		-0,1
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-4,3		-4,3		-4,3
Oma pääoma 30.6.2014	75,4	168,1	-28,0	247,3	25,9	118,9	607,7	0,6	608,4

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	1-6/2015	1-6/2014	2014
Liiketoiminnan rahavirta			
Kauden tulos	-15,8	-52,0	-82,5
Poistot ja arvonalentumiset	66,2	70,4	135,7
Muut oikaisut kauden tuloksesta			
Rahoitustuotot	-0,9	-3,2	-3,5
Rahoituskulut	6,4	11,2	26,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	0,0	2,2	3,2
Tuloverot	-3,7	-12,9	-16,5
EBITDA	52,3	15,7	63,2
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	-48,1	-12,9	6,2
Käyttöpääoman muutos	100,1	47,7	-33,2
Maksetut korkokulut	-3,1	-4,7	-14,1
Maksetut muut rahoituskulut	-1,2	-2,0	-4,5
Saadut korkotuotot	1,5	4,9	6,7
Maksetut tuloverot	-0,2	0,0	-0,2
Liiketoiminnan nettorahavirta	101,4	48,7	24,2
Investointien rahavirta			
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-2,2	-0,4	-4,3
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-76,2	-66,7	-142,1
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos **	15,1	-21,1	-109,5
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	152,5	227,2	267,6
Pitkäaikaisten saamisten muutos	-0,1	2,4	2,6
Investointien nettorahavirta	89,2	141,4	14,4
Rahoituksen rahavirta			
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-63,9	-178,0	-169,4
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-5,3	-5,3	-10,7
Maksetut osingot	-0,2	0,0	-0,2
Rahoituksen nettorahavirta	-69,4	-183,4	-180,3
Rahavirtojen muutos	121,1	6,7	-141,8
Rahavarat tilikauden alussa	190,1	331,8	331,8
Rahavirtojen muutos	121,1	6,7	-141,8
Rahavarat kauden lopussa ***	311,2	338,6	190,1
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot			
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua			
Työsuhde-etuudet	6,3	5,8	11,4
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	-20,7	11,0	34,9
Muut oikaisut	-33,7	-29,7	-40,1
Yhteensä	-48,1	-12,9	6,2
** Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos			
*** Rahavarat			
Muut rahoitusvarat	398,5	248,8	332,8
Rahavarat	133,6	237,3	93,4
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	532,1	486,1	426,1
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-220,9	-147,6	-236,0
Yhteensä	311,2	338,6	190,1

KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen.

2. LAADINTAPERIAATTEET

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

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

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

4. SEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

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

Liiketoimintasegmenttitiedot

Milj. euroa	1-6/2015			Konserni yhteensä
	Lentoliikenne	Matkapalvelut	Eliminoinnit	
Ulkoisen liikevaihto	999,4	102,0		1 101,4
Sisäinen liikevaihto	46,2	0,7	-46,8	0,0
Liikevaihto	1 045,6	102,7	-46,8	1 101,4
Toiminnallinen liiketulos	-38,8	-2,5		-41,3
Liiketulos	-11,0	-2,9		-13,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista				0,0
Rahoitustuotot				0,9
Rahoituskulut				-6,4
Tuloverot				3,7
Määräysvallattomien omistajien osuus				-0,1
Kauden tulos				-15,9
Poistot ja arvonalentumiset	51,1	0,6		51,7

Liiketoimintasegmenttitiedot

Milj. euroa	1-6/2014			Konserni yhteensä
	Lentoliikenne	Matkapalvelut	Eliminoinnit	
Ulkoisen liikevaihto	994,3	114,7		1 109,0
Sisäinen liikevaihto	55,1	2,1	-57,2	0,0
Liikevaihto	1 049,4	116,8	-57,2	1 109,0
Toiminnallinen liiketulos	-55,3	1,4		-53,9
Liiketulos	-55,2	0,5		-54,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista				-2,2
Rahoitustuotot				3,2
Rahoituskulut				-11,2
Tuloverot				12,9
Määräysvallattomien omistajien osuus				-0,2
Kauden tulos				-52,2
Poistot ja arvonalentumiset	69,7	0,7		70,4

Liikevaihto

Milj. euroa	4-6/2015	4-6/2014	Muutos %	1-6/2015	1-6/2014	Muutos %	2014
Lentoliikenne	534,8	541,3	-1,2	1 045,6	1 049,4	-0,4	2 167,7
Matkapalvelut	41,4	42,6	-2,7	102,7	116,8	-12,1	216,7
Eliminoinnit	-15,2	-18,2	16,6	-46,8	-57,2	18,2	-100,0
Yhteensä	561,0	565,7	-0,8	1 101,4	1 109,0	-0,7	2 284,5

Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	4-6/2015	4-6/2014	Muutos %	1-6/2015	1-6/2014	Muutos %	2014
Lentoliikenne	519,8	524,9	-1,0	999,4	994,3	0,5	2 070,7
Matkustajatuotot	433,6	415,6	4,3	815,7	776,8	5,0	1 640,2
Lisäpalvelut	24,7	18,6	32,9	48,2	39,2	23,0	79,1
Rahti	45,1	58,5	-23,0	89,9	112,8	-20,3	231,3
Muut	16,3	32,2	-49,3	45,7	65,5	-30,3	120,0
Matkapalvelut	41,2	40,8	1,0	102,0	114,7	-11,0	213,8
Yhteensä	561,0	565,7	-0,8	1 101,4	1 109,0	-0,7	2 284,5

Toiminnallinen liikeulos

Milj. euroa	4-6/2015	4-6/2014	Muutos %	1-6/2015	1-6/2014	Muutos %	2014
Lentoliikenne	-14,7	-20,8	29,3	-38,8	-55,3	29,8	-43,5
Matkapalvelut	1,7	1,1	56,9	-2,5	1,4	<-200 %	7,0
Yhteensä	-12,9	-19,6	34,2	-41,3	-53,9	23,3	-36,5

Liiketulos

Milj. euroa	4-6/2015	4-6/2014	Muutos %	1-6/2015	1-6/2014	Muutos %	2014
Lentoliikenne	-7,2	-27,0	73,4	-11,0	-55,2	80,0	-78,4
Matkapalvelut	1,5	0,8	99,0	-2,9	0,5	<-200 %	5,9
Yhteensä	-5,7	-26,3	78,4	-13,9	-54,7	74,5	-72,5

Henkilöstö keskimäärin

	4-6/2015	4-6/2014	Muutos %	1-6/2015	1-6/2014	Muutos %	2014
Lentoliikenne	3949	4367	-9,6	3 963	4 450	-11,0	4 232
Matkapalvelut	585	676	-13,5	587	690	-15,0	645
Muut toiminnot	338	291	16,0	335	285	17,6	295
Yhteensä	4872	5334	-8,7	4 885	5 425	-10,0	5 172

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

5. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

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

Johdannaiset, Milj. euroa	30.6.2015		30.6.2014		2014	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät (termiinit):						
Polttoaineen valuuttasuojaus	363,2	40,5	439,9	-6,0	385,4	35,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	718,7	112,8	575,5	6,5	657,6	66,3
Leasemaksujen valuuttasuojaus	162,6	20,8	134,6	0,4	146,6	15,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 244,5	174,2	1 150,0	0,8	1 189,6	117,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Polttoaineen valuuttasuojaus	0,0	0,0	4,9	-0,3	0,0	0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	270,1	22,0	429,2	3,9	370,4	29,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Osto-optiot	101,3	7,7	123,5	5,8	110,2	7,1
Myyntioptiot	356,3	-6,3	156,2	-1,1	178,0	-3,0
Taseen suojaus (termiinit)	12,6	0,0	12,0	0,3	13,7	0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	740,2	23,4	725,7	8,5	672,2	34,5
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 984,8	197,5	1 875,7	9,3	1 861,8	151,6
Hyödykejohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät:						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	523 500	-92,7	546 750	10,7	534 700	-142,3
Sähköjohdannaiset, MWh	37 176	-0,1	20 362	0,0	30 220	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		-92,8		10,7		-142,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	25 500	-2,6	13 500	0,1	33 500	-8,6
Optiot						
Osto-optiot, lentopetroli, tonnia	168 500	2,6	221 000	2,5	162 500	0,1
Myyntioptiot, lentopetroli, tonnia	-267 500	-16,9	-221 000	-1,0	171 500	-39,3
Sähköjohdannaiset, MWh	23 962	-0,3	69 127	-0,4	46 904	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-17,2		1,2		-48,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä		-110,0		11,9		-190,4
Korkojohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät:						
Koronvaihtosopimukset	150,0	5,2	150,0	5,0	150,0	5,8
Korko-optiot						
Osto-optiot	134,1	1,9	0,0	0,0	123,5	2,3
Myyntioptiot	134,1	-4,0	0,0	0,0	123,5	-4,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	418,1	3,1	150,0	5,0	397,1	3,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	9,5	-0,3	14,3	-0,4	11,6	-0,6
Koronvaihtosopimukset	0,0	0,0	25,0	-0,3	25,0	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	9,5	-0,3	39,3	-0,7	36,6	-0,7
Korkojohdannaiset yhteensä	427,6	2,8	189,3	4,3	433,7	2,7
Osakejohdannaiset						
Suojauslaskennassa olevat erät:						
Osakeoptiot						
Osto-optiot	3,0	1,0	0,0	0,0	3,0	0,7
Myyntioptiot	3,0	-0,1	0,0	0,0	3,0	-0,1
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	0,8	0,0	0,0	6,0	0,6
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	0,8	0,0	0,0	6,0	0,6
Johdannaiset yhteensä		91,2		25,6		-35,4

6. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	30.6.2015	Taso 1	Taso 2	Taso 3
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat				
Kaupankäyntiarvopaperit	398,5	35,7	362,8	
Kaupankäyntijohdannaiset				
Korkejohtannaiset	7,2		7,2	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	5,2		5,2	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	1,9		1,9	
Valuuttajohdannaiset	207,0		207,0	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	113,6		113,6	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	63,3		63,3	
Hyödykejohdannaiset	4,1		4,1	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	1,2		1,2	
Osakejohdannaiset	1,0		1,0	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,0		1,0	
Yhteensä	617,8	35,7	582,1	0,0

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset				
Korkejohtannaiset	4,4		4,4	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,0		0,0	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,0		4,0	
Valuuttajohdannaiset	9,5		9,5	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,8		0,8	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	1,9		1,9	
Hyödykejohdannaiset	114,1		114,1	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	94,0		94,0	
Osakejohdannaiset	0,1		0,1	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1	
Yhteensä	128,1	0,0	128,1	0,0

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

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

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

7. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNNIT

Ensimmäisen neljänneksen lopussa (31.3.2015) Finnairin ja Flybe UK:n yhteisyritys Flybe Finland Nordic -konserni siirtyi väliaikaisesti Finnairin omistukseen, kun Finnair osti yhden euron kauppahinnalla Flybe UK:n 60 %:n osuuden Flybe Nordic -konsernissa. Myöhemmin konsernin nimi muutettiin Nordic Regional Airlinesiksi (Norra). Samalla Finnair jatkoi keskusteluja StaffPointin ja GWS-konsernin kanssa, joiden kanssa se aiemmin solmi aiesopimuksen Flybe UK:n osuuden hankkimisesta. Finnair on esittänyt omistuksensa konsernissa myytävissä olevina pitkäaikaisina varoina ja velkoina IFRS 5:n mukaisesti, ja odottaa 60 %:n osuuden myynnin uusille kumppaneille tapahtuvan lähikuukausien aikana.

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

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

8. TULOVEROT

Efektiiivinen verokanta 1-6/2015 tilikaudella oli -19,0 % (-19,8 %).

9. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 25.3.2015, että vuodelta 2014 ei maksettu osinkoa.

Yhtiökokous päätti 27.3.2014, että vuodelta 2013 ei maksettu osinkoa.

10. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	30.6.2015	30.6.2014	2014
Kirjanpitoarvo kauden alussa	916,2	1 311,9	1 311,9
Lisäykset	19,8	53,0	82,4
Ennakoiden muutos	59,7	13,0	64,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-46,5	-4,3	-64,1
Vähennykset ja siirrot	-57,2	-195,4	-342,7
Poistot	-51,7	-70,4	-134,3
Kertaluonteisiin eriin sisältyvät poistot	-14,5	-0,3	-1,4
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	825,7	1 107,5	916,2
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	119,8	9,8	9,8
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	63,4	4,9	119,8

11. MYYTÄVÄNÄ OLEVAT OMAISUUSERÄT

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

Lisäksi myytävänä oleviin omaisuuseriin sisältyy Finnairin omistus Nordic Regional Airlines Ab -konsernissa. Aikaisemmin Finnairin ja Flybe UK:n yhteisyrityksenä toiminut konserni siirtyi ensimmäisen neljänneksen lopussa väliaikaisesti Finnairin omistukseen, kun Finnair osti Flybe UK:n 60 %:n omistusosuuden Flybe Nordic -konsernista. Finnair jatkaa keskusteluja osuuden myynnistä StaffPointille ja GWS-konsernille, tarkoituksenaan luopua osuudestaan lähikuukausien aikana.

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

Myytävänä oleviksi luokitellut omaisuuserät	30.6.2015	30.6.2014	2014
Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet	63,4	4,9	119,8
Vaihto-omaisuus	0,2	4,5	2,6
Myytävänä olevan tytäryhtiön varat	32,2	0,0	0,0
Yhteensä	95,8	9,5	122,4

Myytävänä oleviksi luokiteltuihin varoihin liittyvät velat	30.6.2015	30.6.2014	2014
Myytävänä olevan tytäryhtiön velat	24,8	0,0	0,0
Yhteensä	24,8	0,0	0,0

12. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2015 toisella neljänneksellä lainoja lyhennettiin lyhennysohjelman mukaisesti.

13. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	30.6.2015	30.6.2014	2014
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	158,6	208,9	181,1
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	65,4	70,0	72,8
Muiden puolesta annetut takuut	0,1	2,2	2,2
Yhteensä	224,2	281,1	256,1

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.6.2015 olivat 1 981 miljoonaa euroa (897).

14. VUOKRAVASTUUT MUISTA VUOKRASOPIMUKSISTA

Milj. euroa	30.6.2015	30.6.2014	2014
Lentokaluston vuokravastuut	775,0	599,0	635,8
Muut vuokravastuut	312,5	234,2	246,4
Yhteensä	1 087,5	833,2	882,2

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

15. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	30.6.2015	30.6.2014	2014
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt	0,2	0,6	1,4
Yhteisyritykset	13,7	34,9	59,9
Eläkesäätiö	0,0	0,4	0,1
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt	2,1	8,9	20,8
Yhteisyritykset	44,9	27,9	228,3
Eläkesäätiö	2,3	2,3	4,6
Rahoituskulut			
Yhteisyritykset	0,0	0,0	10,8
Saamiset			
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	0,0	9,9	0,0
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä	0,3	0,7	1,5
Lyhytaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	0,0	0,0	7,3
Velat			
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	0,0	10,3	8,2
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	16,2	44,4	25,3
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille	1,7	1,1	4,7
Lyhytaikaiset velat yhteisyrityksille	0,0	2,5	3,4
Vastuusitoumukset			
Yhteisyritysten puolesta annetut takaukset	0,0	2,0	2,0

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

16. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVOJEN MUUTOS

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

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

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

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

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

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

17. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

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

18. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

Toiminnallinen liiketulos:

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

Kertaluonteiset erät:

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

Toiminnallinen EBITDAR:

Toiminnallinen liiketulos + poistot + lentokaluston leasemaksut

Oma pääoma:

Emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Bruttoinvestoinnit:

Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja

Sijoitettu pääoma keskimäärin:

Taseen loppusumma - korottomat velat (keskimäärin)

Korollinen nettovelka:

Korolliset velat - muut lyhytaikaiset rahoitusvarat - rahavarat

Osakekohtainen tulos:

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

Kauden tulos/osake:

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

Oma pääoma/osake:

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

Omavaraisuusaste, %:

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

Nettovelkaantumisaste, %:

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

Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

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

Oman pääoman tuotto (ROE), %:

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

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

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

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste, %:

Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Tarjotut tonnikilometrit (ATK):

Rahdin ja postin kuljetukseen tarjottujen tonnien määrä x lennetyt kilometrit

Myydyt tonnikilometrit (RTK):

Kuljetetun rahti- ja postitonniin määrä x lennetyt kilometrit

Kokonaiskäyttöaste, %:

Myytyjen tonnikilometrien osuus tarjotuista tonnikilometreistä

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK):

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

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

Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK):

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

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

Osavuositarkastuksen luvut ovat tilintarkastamattomia.