



Finnair-konsernin osavuositiedot 1.1.–31.3.2017

28.4.2017

Finnair-konsernin osavuosisikatsaus 1.1.–31.3.2017

Kymmenes peräkkäinen neljännesvuotuinen tulosparannus: vertailukelpoinen liiketappio lähes puolittui kausiluonteisesti haastavalla vuosineljänneksellä

Tammi–maaliskuu 2017

- Liikevaihto kasvoi 3,3 prosenttia vertailukaudesta ja oli 554,4 miljoonaa euroa (536,4)*.
- Tarjotut matkustajakilometrit (ASK) kasvoivat 0,1 prosenttia.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -9,0 miljoonaa euroa (-15,3).
- Liiketulos oli -10,0 miljoonaa euroa (-17,6).
- Vertailukelpoinen EBITDAR** oli 50,1 miljoonaa euroa (36,4).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 23,9 miljoonaa euroa (10,4) ja investointien nettorahavirta 145,1 miljoonaa euroa (-247,3).***
- Yksikkötuotto (RASK) nousi 3,3 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) nousi 2,0 prosenttia ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK ex fuel at constant currency) nousi 1,2 prosenttia vertailukaudesta.
- 20 miljoonan euron tehokkuusparannusohjelma toteutuu kesään mennessä täysimääräisesti.
- Matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 9,4 prosenttia vertailukaudesta ja oli 13,0 euroa.
- Osakekohtainen tulos oli -0,09 euroa (-0,15).
- Tulevaisuuden näkymät ennallaan: Finnair arvioi, että sen kapasiteetti kasvaa 8–10 prosenttia vuonna 2017 painottuen vuoden jälkipuoliskoon. Liikevaihdon arvioidaan kasvavan kapasiteetin kasvua hitaammin. Liikevaihdon kehitys heijastaa sekä markkinakapasiteetin kasvua että toisaalta yhtiön pyrkimyksiä kasvattaa lisämyyntiä.

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

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

*** Investointien nettorahavirta sisältää yhteensä 186 miljoonaa euroa investointeja rahamarkkinarahastoihin ja muihin rahoitusvaroihin, jotka erääntyvät yli kolmen kuukauden päästä. Sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

Matkustaja- ja rahtiliikenteen kysyntänäkymiin Finnairin päämarkkina-alueilla liittyy edelleen epävarmuutta. Finnair arvioi, että laivaston uusimisen ja uusien lentokoneiden käyttöönoton myötä sen kapasiteetti kasvaa 8–10 prosenttia vuonna 2017 viime vuoteen verrattuna. Kasvu painottuu voimakkaasti vuoden jälkipuoliskoon. Liikevaihdon arvioidaan kasvavan kapasiteetin kasvua hitaammin, koska markkinoiden kokonaiskapasiteetti kasvaa Finnairille olennaisilla markkinoilla.

Tiedonantopolitiikkansa mukaisesti Finnair antaa koko vuoden toiminnallisen tuloksen kehitystä kuvaavan ennusteen puolivuosisikatsauksen yhteydessä heinäkuussa.

Toimitusjohtaja Pekka Vauramo:

Liikevaihto kasvoi erityisesti Aasian ja kotimaan lentojen hyvän kysynnän myötä. Matkustajakäyttöaste nousi ja myös matkustajakohtainen lisämyynti jatkoi kasvuaan. Ensimmäisen vuosineljänneksen vertailukelpoinen liiketuloksemme oli kuusi miljoonaa euroa parempi kuin viime vuonna. Tuloksemme on nyt ollut nousu-uralla jo kymmenen vuosineljännestä peräkkäin.

Keskitalvi on meille perinteisesti kausivaihtelun takia heikko, mutta näimme menneellä neljänneksellä useita positiivisia merkkejä: Euroopan matkustuksen kysyntä näyttää normalisoituneen, ja myynti keskeisillä markkinoillamme Kiinassa ja Koreassa parani vuodentakaisesta. Aasian-koneemme olivat neljänneksen aikana lähes täysiä ja keskihinta lähes ennallaan. Erityisesti kiinalaisista matkustajistamme yhä useampi jatkoi matkaansa Helsingistä Lapin-kohteisiimme: kotimaanlennoilla oli kauden aikana 40 000 matkustajaa enemmän kuin viime vuonna. Ensi talveksi aiommekin kasvattaa Lapin kapasiteettia vielä reippaammin. Mikäli Lapin-strategiamme menestys jatkuu, se tasoittaa selvästi liiketoimintamme perinteistä kausivaihtelua.

Ulkopuolisten toimijoiden lakkoilu keskuskentällämme Helsinki-Vantaalla varjosti toimintaamme maaliskuussa. Sen vuoksi jouduimme varautumaan eri tavoin lakkoihin ja perumaan kahtena päivänä suuren osan lennoistamme. Saimme rajoitettua vahingot noin kolmeen miljoonaan euroon.

Saavutimme kasvuvalmisteluisssamme tärkeitä virstanpylväitä. Otimme neljänneksen aikana vastaan kaksi A321-kapearunkokonetta ja heti jakson päätyttyä yhden uuden A350-laajarunkokoneen, jotka lisäävät kapasiteettiamme merkittävästi. Lisäksi otimme vastikään käyttöön oman A350-lentosimulaattoriin, mikä tehostaa heti olennaisesti lentäjiemme koulutuksia. Loppukevällä saamme myös uuden kapearunko-simulaattorin, minkä jälkeen olemme koulutusmielessä omavaraisia. Meillä on nyt myös lentävien henkilöstöryhmiemme kanssa uudet pitkäaikaiset työehtosopimukset, jotka parantavat toimintamme joustavuutta ja suunniteltavuutta. Lentojen ateriapalvelut palautuivat huhtikuussa takaisin hallintaamme, ja ryhdymme heti kehittämään keinoja palvella matkustajiamme tältäkin osin entistä paremmin.

Kiihdytetty kasvumme on nyt alkamassa. Laivastomme vahvistuu, henkilöstömme kasvaa ja avaamme uusia reittejä sekä vuoroja. Alkavasta kesästä on tulossa ennätysvilkas. Finnair lentää silloin Aasiaan 87 kertaa viikossa. Yhä useammalla reitillämme on jatkossa entistä suurempi lentokone. Odotamme ylittävämme Helsinki-Vantaan kentällä 40 000 päivittäisen matkustajan rajapyykin alkaneella neljänneksellä. Lentoaseman terminaalin uuden läisäsiiven avaaminen tulevana kesänä sujuvoittaa osaltaan matkustajavirtojamme ja parantaa matkustajakokemusta.

Markkinaympäristö

Liikenne Finnairin päämarkkina-alueilla kasvoi edelleen vuoden 2017 ensimmäisellä neljänneksellä. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi 2,8 prosenttia. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 2,2 prosenttia vertailukaudesta. Finnairin markkinaosuus laski hieman sekä Euroopan-liikenteessä ja Eurooppa-Aasia-liikenteessä 5,9 prosenttiin (6,2).*

Neljänneksen aikana markkinoilla oli merkkejä aiempia kausia vaivanneiden turvallisuushuolien hälvenemisestä. Aasiassa kysyntä kasvoi useissa eri lähtökaupungeissa, ja Aasian ja Euroopan välinen liikenne kasvoi voimakkaasti neljänneksen aikana. Pohjoismaiden nousutrendi matkakohteena jatkui ja liikenne kaikkiin Pohjoismaihin kasvoi. Suomessa sekä Helsinki että Lappi kasvoivat kohteena keskimääräistä paremmin.

Atlantic Joint Business -yhteishankkeen markkinatilanne pysyi haastavana, sillä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä oli edelleen ylikapasiteettia ja kireää hintakilpailua. Siberian Joint Business -yhteishanke vahvisti asemaansa Japanin ja Euroopan välisessä liikenteessä, ja markkinan volyyymi myös kasvoi vuotta aiemmasta. Liikevaihto kasvoi sekä Japanissa positiivisen tuottokehityksen ansiosta että Euroopassa matkustajamäärän kasvun myötä.

Suomessa toimivien matkanjärjestäjien valmistamatkatarrjonta ylitti kuluttajien kysynnän alkuvuonna erityisesti kaukokohteissa, mikä alensi toteutuneita hintoja ja heikensi kannattavuutta. Kuluttajien kysyntä painottui erityisesti Kanarian saarille, mikä heikensi kohtuuhintaisen majoituksen saatavuutta ja matkanjärjestäjien kannattavuutta. Aiempaa enemmän kysyntää kohdistui myös Yhdistyneisiin Arabiemiirikuntiin, jossa majoituksen saatavuus ja matkojen keskihinta oli hyvä. Lentorahtimarkkina on vertailujakson jälkeen kääntynyt kasvuun. Kasvu on ollut globaalisti jopa nopeampaa kuin maailmankaupan kasvu, mikä kertoo alan kasvaneesta markkinaosuudesta. Toisaalta lentorahtimarkkina kärsii edelleen merkittävästä ylikapasiteetista, joka vaikuttaa yksikkötuottoihin.

Lentopetrolin hinnan lasku päättyi vuoden 2016 ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Lentopetrolin dollarihintana oli ensimmäisellä vuosineljänneksellä 50,4 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin. Euron jälkeen merkittävän kuluvaluutta Yhdysvaltain dollari vahvistui euroon nähden 3,5 prosenttia vertailujaksosta ja on pysynyt historiallisesti vahvalla tasolla. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli 5,0 prosenttia vahvempi euroon nähden kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan osoitti ensimmäisen vuosineljänneksen aikana vakiintumisen merkkejä ja heikkeni 1,7 prosenttia vertailujaksosta. Finnair suojaa polttoainehankintojaan sekä keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, minkä vuoksi kurssimuutokset eivät välity sellaisenaan sen tulokseen.

* Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarviointiin tammi-helmikuulta). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

Taloudellinen kehitys

Liikevaihto tammi–maaliskuussa 2017

Finnairin vuoden 2017 ensimmäisen neljänneksen liikevaihto kasvoi 3,3 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 554,4 miljoonaa euroa (536,4). Matkustajatuotot ja lisämyynti kasvoivat, kun taas rahtiliikevaihto ja matkapalveluliikevaihto supistuivat vertailukaudesta. Matkatoimistoliikevaihto supistui vertailukauden jälkeen nolnaan, koska SMT myytiin marraskuussa 2016. Yksikkötuotto (RASK) nousi 3,3 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,82 eurosenttiä (6,61) pääasiassa käyttöasteen paranemisen ansiosta.

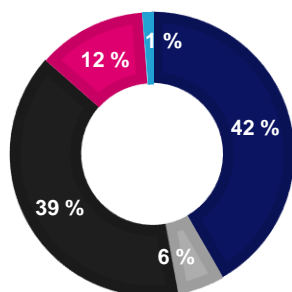
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1–3/2017	1–3/2016	Muutos, %
Matkustajatuotot	422,6	404,0	4,6
Lisämyynti	33,8	29,7	13,9
Rahti	39,2	39,6	-1,2
Matkapalvelut	58,8	59,1	-0,5
Matkatoimistot	0,0	4,0	-100,0
Yhteensä	554,4	536,4	3,3

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1–3/2017

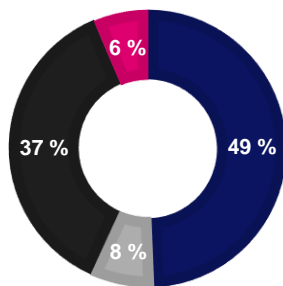
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	176,4	6,9	4 011,4	-0,3	3 513,0	5,5	87,6	4,8
Pohjois-Amerikka	22,8	-11,6	606,2	-4,1	474,3	-6,7	78,2	-2,2
Eurooppa	166,4	3,4	2 990,6	-0,3	2 266,1	1,7	75,8	1,4
Kotimaa	52,2	7,2	519,5	11,0	363,6	8,7	70,0	-1,5
Reiteille kohdistumaton	4,9	32,5						
Yhteensä	422,6	4,6	8 127,7	0,1	6 617,1	3,4	81,4	2,6

Matkustajatuotot (M€)



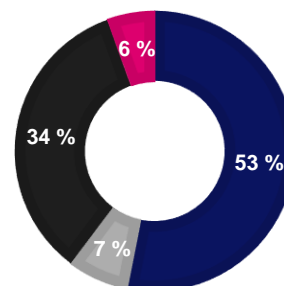
■ Aasia
 ■ Pohjois-Amerikka
 ■ Eurooppa
 ■ Kotimaa
 ■ Reiteille kohdistumaton

Tarjotut matkustajakilometrit (ASK)



■ Aasia
 ■ Pohjois-Amerikka
 ■ Eurooppa
 ■ Kotimaa

Myydyt matkustajakilometrit (RPK)



■ Aasia
 ■ Pohjois-Amerikka
 ■ Eurooppa
 ■ Kotimaa

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi ensimmäisellä vuosineljänneksellä kokonaisuutena 0,1 prosenttia – noin 2 prosenttia tavoitetta vähemmän. Tämä johtui resurssirajoitteista ja ulkopuolisten toimijoiden työtaisteluista aiheutuneista peruutuksista. Tästä huolimatta liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 3,4 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste nousi Aasian ja Euroopan liikenteessä. Tarjotut henkilökilometrit olivat vuodentakaisella tai alemmalla tasolla muilla liikennealueilla paitsi kotimaassa, jossa kapasiteettia Pohjois-Suomeen lisättiin voimakkaasti turismikysynnän kasvun myötä. Viime vuoden karkauspäivällä oli noin prosentin negatiivinen kalenterivaikutus kuluneen neljänneksen lukuihin.

Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit jäivät ensimmäisellä vuosineljänneksellä 0,3 prosenttia pienemmäksi kuin vertailukaudella. Kapasiteettia kasvatti suurten A350-koneiden käyttöönotto Aasian reiteillä, mutta sitä supistivat Chongqingin liikennöinnin keskeytys 11.1.–2.5.2017 lentäjien A350-tyyppikoulutusten vuoksi sekä useat yksittäisten lentojen peruutukset vuoden alussa pilottivajeen takia. Aasian-liikenteen matkustajakäyttöaste nousi peräti 4,8 prosenttiyksikköä 87,6 prosenttiin. Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti supistui vuotta aiemmasta 4,1 prosenttia, sillä New Yorkin reittiä operoitiin pienemmällä lentokoneella kuin vertailukaudella. Pohjois-Amerikan liikenteen myydyt henkilökilometrit supistuivat 6,7 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 2,2 prosenttiyksikköä 78,2 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen muutokset olivat maltillisia: tarjotut matkustajakilometrit supistuivat 0,3 prosenttia, mutta myydyt matkustajakilometrit kasvoivat 1,7 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 1,4 prosenttiyksikköä 75,8 prosenttiin. Kotimaan liikennöinti kasvoi voimakkaasti: kapasiteetti kasvoi 11,0 prosenttia ja liikenne kasvoi 8,7 prosenttia, kun lentäminen Pohjois-Suomeen lisääntyi. Matkustajakäyttöaste laski 1,5 prosenttiyksikköä 70,0 prosenttiin. Helsinki-Vantaan toimijoiden työtaistelut maaliskuussa vaikuttivat suoraan Finnairin Euroopan ja kotimaan liikenteeseen.

Lisämyynti kasvoi 13,9 prosenttia vertailukaudesta ja oli 33,8 miljoonaa euroa eli 13,0 euroa matkustajaa kohti. Erityisesti kasvoivat istumapaikkojen ennakkovaraukset. Tarjotut rahtitonnikilometrit vähenivät 5,1 prosenttia, mutta myydyt rahtitonnikilometrit vähenivät vain 3,3 prosenttia rahtikäyttöasteen paranemisen myötä. Rahdin keskimääräiset yksikötuotot nousivat vuodentakaisesta 1,7 prosenttia. Rahtiliikevaihto laski 1,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 39,2 miljoonaa euroa.

Finnairin matkapalvelujen (Aurinkomatkat) tammi–maaliskuun matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 5 % ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 94 %. Markkinatilanteen ja kapasiteetin kasvun takia keskihinta jäi kuitenkin alle viimevuotisen, joten liikevaihto laski 0,5 prosenttia vertailukaudesta ja oli 58,8 miljoonaa euroa (59,1). Matkatoimistojen liikevaihdon lasku vertailukauden jälkeen johtuu SMT:n myynnistä marraskuussa 2016.

Kustannuskehitys ja tulos tammi–maaliskuussa 2017

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat ensimmäisellä neljänneksellä 1,7 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 583,6 miljoonaa euroa (573,8). Yksikkökustannus (CASK) kasvoi 2,0 prosenttia ja oli 6,93 eurosenttiä (6,79). Ilman polttokustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus kasvoi 1,2 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 584 milj. euroa) jakauma vuoden 2017 ensimmäisellä neljänneksellä



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 4,4 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 472,0 miljoonaa euroa (452,2). Yhdysvaltain dollarin vahvistuminen suojausten jälkeen kasvatti kustannuksia*. Lentävän henkilöstön laajamittaiset koulutukset ja rekrytoinnit jatkuivat, mikä kohotti edelleen kustannustasoa etupainoisesti. Laivaston kasvu ja uudistuminen kasvattivat poistoja.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, pienenevät 8,2 prosenttia vertailukaudesta 111,6 miljoonaan euroon (121,6). Polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 3,4 prosenttia erityisesti taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton myötä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemisen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 4,9 prosenttia. Henkilöstökulut pienenevät 1,4 prosenttia 90,5 miljoonaan euroon (91,9), erityisesti marraskuussa 2016 toteutetun SMT:n divestoinnin vuoksi.

Vuokrien kasvu johtui wet lease -järjestelyistä, joita Finnair toteutti tarkastelujaksolla pilottivajeen vuoksi. Huoltokulujen väheneminen puolestaan selittyy lähinnä sillä, että vertailukaudelle ajoittui poikkeuksellisen suuria kuluja. Muut kulut kasvoivat 12,4 miljoonaa euroa 71,2 miljoonaan euroon. Muiden kulujen kasvu johtui suurimmaksi osaksi (9,0 milj. euroa) siitä, että niihin osittain sisältyvä valuuttasuojauksen voitto oli vertailukaudella suurempi. IFRS 9:n käyttöönoton myötä valuuttasuojauksen vaikutukset kohdistetaan vuoden 2017 alusta alkaen muiden kulujen sijaan asianomaisille kuluriveille (polttoainekulut, lentokaluston huoltokulut ja liikennöimismaksut).

Aiemmin ilmoitettu 20 miljoonan euron tehokkuusparannusohjelma toteutuu täysimääräisesti ja aikataulussa kesään mennessä. Tämän jälkeen kustannusten hallinta jatkuu ohjelmamuotoisen kustannustehostamisen sijaan osana normaalia prosessien parantamista.

Yhtiön vertailukelpoinen EBITDAR kasvoi 13,8 miljoonaa euroa 50,1 miljoonaan euroon (36,4). Vertailukelpoinen liike-tulos eli liike-tulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta parani 6,3 miljoonaa euroa ja oli -9,0 miljoonaa euroa (-15,3).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 3,5 miljoonaa euroa (4,4). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä -4,5 miljoonaa euroa (-6,7), ja niistä suurimmat olivat Airbusille palautettaviin A340-koneisiin liittyvät kertakulut. Liike-tulos oli -10,0 miljoonaa euroa (-17,6), tulos ennen veroja -10,0 miljoonaa euroa (-18,7) ja tulos verojen jälkeen -8,0 miljoonaa euroa (-15,1).

** Rahoitusinstrumentit-standardin käyttöönoton myötä dollarimääräisten huoltokulujen ja liikennöimismaksujen valuuttasuojaukselliset kohdistetaan tilikauden 2017 alusta lähtien asianmukaisesti kuluryhmiin. Aiemmin ne kirjattiin muihin kuluihin. Vertailukauden tietoja ei ole oikaistu vastaamaan uutta käytäntöä.*

Tase 31.3.2017

Konsernin taseen loppusumma oli katsauskauden lopussa 2 649,9 miljoonaa euroa (31.12.2016: 2 528,7). Tase kasvoi tarkastelujaksolla pääasiassa kausivaihtelun, joukkovelkakirjalainan liikkeeseenlaskun ja positiivisen liike-toiminnan rahavirran vuoksi. Oma pääoma oli 817,5 miljoonaa euroa (31.12.2016: 857,0) eli 6,40 euroa osakkeelta (31.12.2016: 6,73). Oma pääoma supistui pääasiassa yhtiön tappiollisen laajan tuloksen ja yhtiökokouksen päättämän 13 miljoonan euron osingonmaksun vuoksi.

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. Vuoden 2017 ensimmäisen neljänneksen lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 30,6 miljoonaa euroa (31.12.2016: 33,9), ja siihen vaikuttivat erityisesti edellä mainittujen johdannaisten käyvän arvon muutokset.

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairilla on vahva rahoitusasema, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Vuoden 2017 ensimmäisellä neljänneksellä yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 23,9 miljoonaa euroa (10,4). Rahavirtaa vahvisti edellisvuodesta pääasiassa vertailukelpoisen liikutuloksen paraneminen. Investointien nettorahavirta oli 145,1 miljoonaa euroa (-247,3), mikä muodostui pääasiassa yli kolmen kuukauden rahamarkkinasijoitusten erääntymisestä osana konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Omavaraisuusaste 31.3.2017 oli 30,9 prosenttia (31.12.2016: 33,9) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -10,4 prosenttia (31.12.2016: -11,2). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 84,4 prosenttia (31.12.2016: 78,3). Maaliskuun lopussa oikaistu korollinen velka oli 802,1 miljoonaa euroa (31.12.2016: 701,5) ja korollinen nettovelka negatiivinen -85,4 miljoonaa euroa (31.12.2016: -95,8).

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat kauden lopussa 887,5 miljoonaa euroa (31.12.2016: 797,3). Taseen rahavarojen lisäksi yhtiöllä on työeläkeyhtiöltään noin 430 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka käyttäminen edellyttää pankkitakausta. Finnairilla on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 175 miljoonan euron syndikoitu luottolimiitti. Järjestely on voimassa kolme vuotta kesäkuusta 2016 ja se sisältää kaksi vuoden pituista jatko-optiota. Finnair laski ensimmäisellä vuosineljänneksellä liikkeeseen 200 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan ja lunasti aikaisempaa joukkovelkakirjalainansa 85 miljoonalla eurolla.

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli tammi–maaliskuussa 103,4 miljoonaa euroa (118,5). Rahoitustuotot jäivät 0,0 miljoonaan euroon (0,6) negatiivisen korkoympäristön takia, ja lunastettuun joukkovelkakirjalainaan liittyneen korkojohdannaisen purkamisesta aiheutunut tuotto netotti rahoituskulut niin ikään 0,0 miljoonaan euroon (-1,7).

Investoinnit

Vuoden 2017 ensimmäisen neljänneksen kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 33,4 miljoonaa euroa (111,1), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirta oli -37,8 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut.

Vuoden 2017 investointien rahavirran arvioidaan olevan noin 510 miljoonaa euroa ja nettomääräisesti noin 350 miljoonaa euroa, kun otetaan huomioon tarkastelujakson jälkeen huhtikuussa 2017 toimitetusta A350-lentokoneesta solmittu myynti- ja takaisinvuokraussopimus. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei ole vielä vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta. Vuoden 2017 investointien rahoitustarvetta mahdollisesti alentavat myöhemmin toteutettavat lentokonemyynnit.

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

Laivastoinvestointien ohella Finnair rakennuttaa modernia rahtiterminaalia, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2017. Lisäksi Finnair asentaa vuosina 2016–2018 langattoman internetyhteyden valtaosaan yhtiön nykyisistä laaja- ja kapearunkokoneista. Lähes koko Finnairin laajarunkolaivastossa langaton WiFi-verkkoyhteys jo on.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuista tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti mahdollistavat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoituksen kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 35 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 60 prosenttia koko laivaston 1 081 miljoonan euron tasearvosta. Tasearvoon sisältyy seitsemän rahoitusleasing-konetta.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Maaliskuun 2017 lopussa Finnair operoi itse 50 lentokonetta, joista 19 on laajarunkokoneita ja 31 kapearunkokoneita. Koneista 26 oli Finnairin itse omistamia, 17 vuokrattu operatiivisella vuokrasopimuksella ja 7 hankittu rahoitusleasing-sopimuksella.

Vuoden 2017 ensimmäisen neljänneksen lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 9,8 vuotta.

Finnairin operoima laivasto 31.3.2017*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2016 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- (Rahoitus- leasing) leasing)		Keski-ikä 31.3.2017	Tilaukset
Kapearunkolaivasto								
Airbus A319	138	8	-1	7	1		15,9	
Airbus A320	165	10		7	1	2	14,6	
Airbus A321	209/196	13	2	4	7	2	8,7	
Laajarunkolaivasto								
Airbus A330	289/263	8			5	3	7,4	
Airbus A340***	263/257	4		4			9,3	
Airbus A350	297/336	7		4	3		1,0	12
Yhteensä		50	1	26	17	7	9,8	12

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

*** A340-koneilla ei ole operoitu kaupallista liikennettä tammikuun jälkeen.

Laivastouudistus

Finnair on tilannut Airbus S.A.S:ltä yhteensä 19 Airbus A350 XWB -lentokonetta, joista kolme toimitettiin vuonna 2015 ja neljä vuonna 2016. Tällä hetkellä todennäköisen toimitusaikataulun mukaan Finnair saa neljä A350-konetta (näistä yksi otettiin jo vastaan katsauskauden jälkeen) myös vuoden 2017 aikana ja loput kahdeksan vuosina 2018–2023. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 1 557 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair on luopunut A340-koneidensa käytöstä, kun niitä korvaavat A350-koneet on toimitettu ja otettu käyttöön Finnairin reittiliikenteessä. Finnair on sopinut myyvänsä loput neljä Airbus A340-300-konettaan takaisin Airbusille. Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa joustavasti laivastonsa kokoa kysyntätilanteen ja näkymien mukaisesti myös eri aikoihin päättyvien vuokrasopimusten avulla.

Vuonna 2017 aikana Finnair lisää kapearunkolaivastoonsa nykyisen suunnitelman mukaisesti seitsemän uutta vuokrattua Airbus A321-lentokonetta. Ensimmäisen vuosineljänneksen aikana Finnair vastaanotti kaksi näistä koneista ja palautti yhden Airbus A319-lentokoneen vuokranantajalle vuokrankauden päättyessä. Samalla Finnair vähentää wet lease -kapearunkokapasiteettiaan.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

Nordic Regional Airlines Oy (Norra) operoi 24 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Norran operoimista lentokoneista 15 oli Finnairin omistamia ja 9 vuokrattu operatiivisella vuokrasopimuksella. Aiemmin ilmoitettu yhden ATR72-koneen myynti peruuntui.

Norran operoima laivasto 31.3.2017*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2016 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö-leasing)	Keski-ikä 31.3.2017	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	7,7	
Embraer E190	100	12		9	3	8,8	
Yhteensä		24	0	15	9	8,2	

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

** Sisältää JOLCO-rahoitetut E190-koneet.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Reittiverkosto ja allianssit

Finnair on erikoistunut Aasian ja Euroopan väliseen liikenteeseen, Aasiassa sillä on 18 kohdetta ja Euroopassa yli 70. Finnair lentää Helsingistä viikoittain yli 800 lentoa kotimaan kohteisiin ja muualle Eurooppaan. Viikoittaisia lentoja Aasiaan on talvikaudella 2016/2017 enimmillään 78 viikossa ja alkavalla kesäkaudella 87.

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.

Finnair lisäsi kapasiteettiaan Helsingistä Lappiin talvikaudeksi 2016/2017 noin 10 prosenttia ja seuraavalle talvikaudelle vielä suurempaa lisäystä. Kesäkaudelle 2017 Finnair lisää vuoroja Tokioon ja Hongkongiin sekä avaa uudet reitit Helsingistä San Franciscoon, Alicanteen, Ibizaalle, Korfulle, Menorcalle ja Reykjavikiin.

Talvikaudeksi 2017/2018 Finnair julkisti monta uutta vapaa-ajan matkailuun painottuvaa reittilentoa. Tällaisia olivat muun muassa Havanna, Puerto Vallarta ja Goa sekä suorat lennot Lappiin Lontoosta, Pariisista, Frankfurtista ja Zürichistä.

Muut uudistukset ja palvelut

Finnair tarjoaa ensimmäisenä lentoyhtiönä maailmassa mahdollisuuden kiinalaisten asiakkaiden suosimaan Alipay-maksamiseen ja on testannut maksutapaa Shanghain-lennoillaan 27. tammikuuta alkaen. Pilotin kokemukset ovat olleet positiivisia, ja Alipay-pilottia on laajennettu myös Pekingin lennoille.

Lähes koko Finnairin laajarunkolaivastossa on nyt langaton WiFi-verkkoyhteys. Uusissa A350-koneissa palvelu on tehdasasennettuna, ja viimeiseenkin A330-koneeseen asennus valmistuu toukokuussa. Airbus-kapearunkokoneiden WiFi-asennukset alkavat tulevana kesänä ja kestävät noin vuoden.

Tunnustukset ja palkinnot

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

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

Saksalainen ESG-rating-yhtiö oekom Research AG vahvisti analyysinsä Finnairin vastuullisuudesta. Finnairin ESG-rating on edelleen B- eli 72:stä liikenne- ja logistiikka-alan yhtiöstä koostuneen vertailuryhmän korkein. Finnair säilytti myös Prime-luokituksensa, joka kertoo Finnairin arvopaperien sopivuudesta vastuullisten sijoittajien sijoituskohteeksi.

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

Henkilöstö

Finnairin palveluksessa oli vuoden 2017 tammi–maaliskuussa keskimäärin 4 864 (4 756)* henkilöä eli 2,3 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella. Kun huomioidaan SMT:n myynnin voimaantulminen marraskuussa 2016 ja liiketoimintakaupan yhteydessä 50 huoltotyöntekijän siirtyminen Norralta Finnairin palvelukseen toukokuussa 2016, jatkuvien toimintojen henkilöstön määrä oli 5,0 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella.

Työsuhteessa olevien määrä 31.3.2017 oli 4 880 (31.3.2016: 4 779, 31.12.2016: 4 838). Katsauskaudella (1-3/2017) henkilöstömäärä kasvoi 42:lla. Muutos johtuu pääosin matkustamohenkilökunnan ja lentäjien määrän kasvusta.

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 ovat astuneet voimaan. Työehtosopimus uusittiin matkustamohenkilökuntaa edustavan SLSY:n kanssa syksyllä 2016 ja lentäjiä edustavan SLL:n kanssa helmikuussa 2017.

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

Omat osakkeet

Tammi–maaliskuussa 2017 Finnair käytti yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden luovuttamiseen. Finnair luovutti 167 353 osaketta kannustinpalkkiona henkilöstön osakesäästöohjelman FlySharen osallistujille helmikuussa 2017. Lisäksi vuosien 2014–2016 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti Finnair luovutti 180 904 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille maaliskuussa 2017.

Finnairin hallussa oli 31.3.2017 yhteensä 440 707 osaketta (31.12.2016: 788 964), mikä vastaa 0,34 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli maaliskuun 2017 lopussa 602,2 miljoonaa euroa (31.12.2016: 516,4) ja päätöskurssi 4,70 (4,03). Vuoden 2017 ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsingissä oli 4,70 euroa, alin kurssi 3,98 euroa ja keskimurssi 4,22 euroa. Osakkeita vaihdettiin 5,5 miljoonaa kappaletta yhteensä 23,3 miljoonalla eurolla.

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 8,7 % (8,9).

Yhteiskuntavastuu

Taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristövastuu ovat olennainen osa Finnairin strategiaa ja liiketoimintaa. Finnair haluaa olla vastuullinen maailmankansalainen sekä vastata sidosryhmiensä tarpeisiin myös vastuullisuuden näkökulmasta. Finnair tekee yhteistyötä alan toimijoiden ja viranomaisten kanssa muun muassa lentämisen ilmastovaikutusten vähentämiseksi ja biopolttoaineiden käytön edistämiseksi ja vastuullisuuden huomioimiseksi hankintaketjussa. Finnairin yhteiskuntavastuu heijastuu niin sen strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen ja rohkeus.

Finnair uudisti vuonna 2016 kestävä kehityksen strategiansa, joka 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.

Finnairin pitkän aikavälin tavoitteena oli vähentää itse operoimassaan liikenteessä myytyihin tonnikilometreihin (Revenue Tonne Kilometers, RTK) suhteutettuja hiilidioksidipäästöjä 20 prosenttia vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä. Tavoite saavutettiin lähes täysimääräisesti, sillä vuotuiset suhteelliset hiilidioksidipäästöt vähenivät jakson aikana 19,4 prosenttia. Saavutus perustuu suurelta osin uusien lentokoneiden hankintaan sekä matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemiseen. Lisäksi polttoaineen käyttöä on tehostettu jakson aikana muun muassa modernisoimalla olemassa olevaa kalustoa ja kehittämällä prosesseja. Finnair on sitoutunut alan yhteisiin tavoitteisiin hiilineutraalista kasvusta vuodesta 2020 eteenpäin sekä päästöjen puolittamiseen vuoden 2005 tasosta vuoteen 2050 mennessä.

Aurinkomatkat aloitti vuodenvaihteessa Reilun matkailun yhdistyksen kanssa yhteistyön, jonka tavoitteena on kouluttaa Aurinkomatkojen koko henkilökunta kesään mennessä siten, että vastuullisen matkailun keskeiset periaatteet, ongelmakohtat ja kehittämistavat tulevat tutuiksi ja hyviä käytäntöjä voidaan ottaa käyttöön. Koulutuksen aiheita ovat muun muassa luonnon monimuotoisuus ja ilmastonmuutokset, ihmisoikeuksiin ja lastenoikeuksiin liittyvät haasteet, paikallisväestön, kulttuurin ja talouden tukeminen matkakohteissa sekä eettinen matkailuyritystoiminta.

Finnairin GRI-raportointikehikon mukainen vastuullisuusraportti julkaistiin helmikuussa vuosikertomuksen osana. Vastuullisuuden tunnusluvut on esitetty tämän osavuosikatsauksen 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 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 hintamuutosten mahdollinen siirtyminen lentolippujen hintoihin tai vaikutukset kapasiteetin kasvuun Finnairin päämarkkina-alueilla muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle samoin kuin valuuttakurssien äkilliset, epäedulliset muutokset sekä kysynnän heikkeneminen.

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 tavoitellun liikevaihdon kasvun hyötyjen sekä säästöjen saavuttamiseen liittyy riskejä. Finnairin strategian toteutukseen ja laivastouudistuksen liittyy merkittävien toimintamallien ja sisäisten muutosten toteutusriskejä. 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 antamat päätökset lentomatkestajien oikeuksista. 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 kasvuohjelman mukaista markkinoille pääsyä.

Helsinki-Vantaan lentoaseman vuoteen 2020 jatkuvan laajennuksen rakennustyöt saattavat aiheuttaa häiriöitä liikenteeseen. Finnair tekee tiivistä yhteistyötä Finavian kanssa minimoidakseen laajennustöistä aiheutuvan haitan. Laajennustyö mahdollistaa lentoaseman matkustajamäärän kasvattamisen 20 miljoonaan vuodessa ja mahdollistaa 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 huoltovarouksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen 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 herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		1 %(-yksikön) muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)		23 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)		20 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		18 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausasteet	
			H1/2017	H2/2017
Polttoaine	47 milj. euroa	23 milj. euroa	73 %	70 %

Valuuttajakauma %	1–3 2017	1–3 2016	2016	Valuuttaherkkyydet 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	61	62	56	-	-	
USD*	3	3	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	7	6	9	20 milj. euroa	10 milj. euroa	70 %
CNY	5	5	7	-	-	
KRW	3	2	3	-	-	
SEK	6	5	5	-	-	
Muut	15	17	16	-	-	
Ostovaluutat						
EUR	57	55	54	-	-	
USD*	35	37	38	54 milj. euroa	17 milj. euroa	71 %
Muut	8	8	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 aiempaan tapaan.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair otti huhtikuun alussa vastaan kahdeksannen Airbus A350-koneensa ja toteutti sopimuksen sen myymisestä GE Capital Aviation Services Limitedille ("GECAS") sekä takaisinvuokraamisesta omaan käyttöönsä. Järjestelyllä on Finnairin vuoden 2017 toisen neljänneksen liiketulokseen noin 50 miljoonan euron kertaluonteinen positiivinen vaikutus, joka käsittää myyntivoiton lisäksi suojauksista ja ennakkomaksuista muodostuvan valuuttakurssivoiton.

Finnair ilmoitti huhtikuussa allekirjoittaneensa ateriapalvelutoimittajansa LSG Sky Chefsin kanssa sopimuksen, jonka myötä Helsinki-Vantaan lentoasemalla toimiva catering-yhtiö LSG Sky Chefs Finland Oy palaa Finnairin hallintaan ja lentojen aterioiden valmistuksesta ja kehittämistä tulee jälleen osa Finnairin omaa toimintaa. Järjestely tuli voimaan 21.4. Catering-yhtiön nimeksi tuli Finnair Kitchen Oy, ja se tuli osaksi Finnairin Customer Experience -yksikköä. LSG Sky Chefs Finland Oy on toiminut LSG:n hallinnassa vuodesta 2012. Yhtiön palveluksessa on noin 500 henkilöä. Muutoksella ei ole merkittävää vaikutusta Finnairin operatiiviseen tulokseen tai taloudelliseen asemaan.

Taloudellinen raportointi

Finnairin vuoden 2017 taloudellisten katsausten julkaisupäivät ovat seuraavat:

Puolivuosikatsaus 1.1.–30.6.2017	20.7.2017
Osavuosikatsaus 1.1.–31.9.2017	25.10.2017

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 28.4.2017 tulosjulkistukseen liittyvän lehdistötilaisuuden klo 11.00 ja analytikkotilaisuuden klo 12.30 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään klo 14.30 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 7479 0362 (Suomi), 0200 880 389 (Ruotsi), 0800 279 6839 (Iso-Britannia) tai +44 330 336 9105 (muut maat). Vahvistuskoodi on 3476429. Ilmoittaudu webcastiin osoitteessa: <https://slideassist.webcasts.com/starthere.jsp?ei=1143128>

Lisätietoja antavat:

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

Avainluvut	1-3/2017	1-3/2016	Muutos %	2016
Liikevaihto ja tulos				
Liikevaihto, milj. euroa	554,4	536,4	3,3	2 316,8
Vertailukelpoinen liiketulos, milj. euroa	-9,0	-15,3	41,2	55,2
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, %	-1,6	-2,9	1,2 %-yks.	2,4
Liiketulos, milj. euroa	-10,0	-17,6	43,3	116,2
Vertailukelpoinen EBITDAR, milj. euroa	50,1	36,4	37,8	270,4
Kauden tulos, milj. euroa	-8,0	-15,1	46,9	85,1
Tase ja kassavirta				
Omavaraisuusaste, %	30,9	32,5	-1,7 %-yks.	33,9
Nettovelkaantumisaste, %	-10,4	-35,1	24,7 %-yks.	-11,2
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	84,4	70,7	13,7 %-yks.	78,3
Korollinen nettovelka, milj. euroa	-85,4	-249,0	65,7	-95,8
Oikaistu nettovelka, milj. euroa	689,6	501,3	37,6	670,6
Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR, edelliset 12 kk	2,4	2,0	0,4%-p	2,5
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	33,4	111,1	-70,0	518,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	7,9	10,7	-2,8 %-yks.	8,9
Oman pääoman tuotto (ROE), edelliset 12 kk, %	12,1	13,5	-1,5 %-yks.	10,7
Liiketoiminnan nettorahavirta, milj. euroa	23,9	10,4	129,3	219,7
Osake				
Osakkeen hinta vuosineljänneksen lopussa, euroa	4,70	5,45	-13,8	4,03
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	-0,09	-0,15	41,1	0,55
Liikennesuoritteet ja vastuullisuuden tunnusluvut				
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 604	2 501	4,1	10 867
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	8 128	8 121	0,1	33 914
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	6 617	6 400	3,4	27 065
Matkustajakäyttöaste, %	81,4	78,8	2,6 %-yks.	79,8
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK	6,82	6,61	3,3	6,83
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,78	6,61	2,6	6,83
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield), senttiä/RPK	6,39	6,31	1,2	6,71
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK	6,93	6,79	2,0	6,67
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,56	5,30	4,9	5,22
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	5,36	5,30	1,2	5,22
Matkustajakohtainen lisämyynti	12,99	11,87	9,4	11,55
Tarjotut rahtitonnikilometrit (rahti ATK), milj. km	336	354	-5,1	1 464
Myydyt rahtitonnikilometrit (rahti RTK), milj. km	192	199	-3,3	873
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	31 987	32 930	-2,9	144 596
Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyiltä rahtitonnikilometrilta, senttiä/rahti RTK	20,37	19,94	2,1	19,90
Kokonaiskäyttöaste, %	64,8	64,9	-0,1 %-yks.	65,6
Lentojen lukumäärä, kpl	27 268	26 921	1,3	110 198
Saapumistasmällisyys, %	82,5	81,7	0,8 %-yks.	85,3
Polttoaineen kulutus, tonnia	207 151	214 319	-3,3	874 148
Polttoaineen kulutus, tonnia/ASK	0,0255	0,0264	-3,4	0,0258
Polttoaineen kulutus, tonnia/RTK	0,2642	0,2779	-4,9	0,2653
CO ² päästöt, tonnia	652 527	675 106	-3,3	2 753 567
CO ² päästöt, tonnia/ASK	0,0803	0,0831	-3,4	0,0812
CO ² päästöt, tonnia/RTK	0,8323	0,8753	-4,9	0,8358
Asiakastytyvyysasteikolla 1 (erittäin huono) - 10 (erittäin hyvä)	8,2	8,0	2,5	8,1
Henkilöstö				
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä*	4 864	4 756	2,3	4 906

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

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	1-3/2017	1-3/2016	Muutos %	2016	Edelliset 12 kk
Liikevaihto	554,4	536,4	3,3	2 316,8	2 334,7
Liiketoiminnan muut tuotot	20,2	22,1	-8,5	75,5	73,6
Liiketoiminnan kulut					
Henkilöstökulut	-90,5	-91,9	-1,4	-362,5	-361,2
Polttoainekulut	-111,6	-121,6	-8,2	-491,5	-481,5
Muut vuokrat	-44,4	-42,1	5,4	-167,4	-169,7
Lentokaluston huoltokulut	-35,6	-36,6	-2,7	-147,3	-146,3
Liikennöimismaksut	-58,2	-61,1	-4,7	-262,8	-259,9
Maaselvitys- ja cateringkulut	-66,9	-65,1	2,7	-258,9	-260,7
Valmismatkatuotannon kulut	-28,6	-26,9	6,4	-87,8	-89,5
Myynti- ja markkinointikulut	-17,5	-18,1	-3,2	-76,9	-76,3
Muut kulut	-71,2	-58,8	21,0	-266,6	-279,0
Vertailukelpoinen EBITDAR	50,1	36,4	37,8	270,4	284,2
Lentokaluston leasemaksut	-30,0	-28,8	4,3	-109,5	-110,7
Poistot ja arvonalentumiset	-29,1	-22,9	27,1	-105,8	-112,0
Vertailukelpoinen liiketulos	-9,0	-15,3	41,2	55,2	61,5
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	3,5	4,4	-20,8	32,0	31,1
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-4,5	-6,7	33,4	29,0	31,3
Liiketulos	-10,0	-17,6	43,3	116,2	123,9
Rahoitustuotot	0,0	0,6	<-200 %	1,0	0,4
Rahoituskulut	0,0	-1,7	> 200 %	-11,5	-9,8
Tulos ennen veroja	-10,0	-18,7	46,8	105,8	114,5
Tuloverot	2,0	3,7	-46,5	-20,6	-22,3
Kauden tulos	-8,0	-15,1	46,9	85,1	92,2
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	-8,0	-15,1	46,9	85,1	92,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)	-0,09	-0,15	41,1	0,55	0,61

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	1-3/2017	1-3/2016	Muutos %	2016	Edelliset 12 kk
Kauden tulos	-8,0	-15,1	46,9	85,1	92,2
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-47,5	7,2	<-200 %	145,2	90,5
Verovaikutus	9,5	-1,4	> 200 %	-29,0	-18,1
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	24,5	-6,4	> 200 %	-18,1	12,8
Verovaikutus	-4,9	1,3	<-200 %	3,6	-2,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-18,4	0,7	<-200 %	101,7	82,7
Kauden laaja tulos	-26,4	-14,4	-83,7	186,9	174,9
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	-26,4	-14,4	-83,7	186,9	174,9

KONSERNIN TASE

Milj. euroa		31.3.2017	31.3.2016	31.12.2016
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Aineettomat hyödykkeet	O	15,0	10,3	12,4
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	O	1 187,1	958,6	1 166,5
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	O	2,5	2,6	2,5
Laina- ja muut saamiset	O	6,7	8,0	7,4
Laskennalliset verosaamiset	O	0,0	12,8	0,0
Pitkäaikaiset varat yhteensä		1 211,2	992,4	1 188,7
Lyhytaikaiset varat				
Vaihto-omaisuus	O	13,1	12,2	14,9
Myyntisaamiset ja muut saamiset	O	285,5	255,4	211,9
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	O/IA*	121,4	82,5	176,6
Muut rahoitusvarat	IA	713,5	551,1	727,9
Rahat ja pankkisaamiset	IA	174,0	181,9	69,4
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 307,5	1 083,1	1 200,7
Myyttävänä olevat omaisuuserät	O	131,1	103,3	139,3
Varat yhteensä		2 649,9	2 178,7	2 528,7
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	E	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	E	742,1	633,6	781,6
Oma pääoma yhteensä		817,5	709,1	857,0
Pitkäaikaiset velat				
Laskennalliset verovelat	O	25,9	0,0	32,7
Korolliset velat	IL	716,3	373,8	617,3
Eläkevelvoitteet	O	10,6	14,0	31,9
Varaukset	O	63,9	51,8	63,6
Muut velat	O	4,6	3,9	4,9
Pitkäaikaiset velat yhteensä		821,3	443,5	750,4
Lyhytaikaiset velat				
Varaukset	O	7,3	33,6	22,2
Korolliset velat	IL	98,8	105,9	100,4
Ostovelat	O	89,4	74,8	94,4
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	O/IL*	26,8	143,0	25,2
Myyntin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	546,6	445,8	424,6
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	95,6	95,9	93,4
Muut velat	O	146,5	127,1	161,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 011,0	1 026,1	921,3
Velat yhteensä		1 832,3	1 469,6	1 671,7
Oma pääoma ja velat yhteensä		2 649,9	2 178,7	2 528,7

Finnair raportoi korollisen velan, nettovelan ja oikaistun nettovelkaantumisasteen 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		31.3.2017	31.3.2016	31.12.2016
Korolliset velat		815,1	479,8	717,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset *		-13,0	4,2	-16,1
Oikaistut korolliset velat		802,1	483,9	701,5
Muut rahoitusvarat		-713,5	-551,1	-727,9
Rahat ja pankkisaamiset		-174,0	-181,9	-69,4
Korollinen nettovelka		-85,4	-249,0	-95,8
Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta * 7		775,0	750,3	766,4
Oikaistu korollinen nettovelka		689,6	501,3	670,6
Oma pääoma yhteensä		817,5	709,1	857,0
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %		84,4 %	70,7 %	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 ehtoinen 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					-8,0		-8,0
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-38,0				-38,0
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			19,6				19,6
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	-18,4	0,0	-8,0	0,0	-26,4
Osingot					-12,8		-12,8
Osakeperusteiset maksut				0,6			0,6
Oma pääoma 31.3.2017	75,4	168,1	30,6	249,3	95,9	198,2	817,5

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen 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					-15,1		-15,1
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			5,8				5,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-5,1				-5,1
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	0,7	0,0	-15,1	0,0	-14,4
Omien osakkeiden osto					-4,3		-4,3
Osakeperusteiset maksut				0,3			0,3
Oma pääoma 31.3.2016	75,4	168,1	-67,2	248,4	48,2	236,2	709,1

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	1-3/2017	1-3/2016	2016	Edelliset 12 kk
Liiketoiminnan rahavirta				
Kauden tulos	-8,0	-15,1	85,1	92,2
Poistot ja arvonalentumiset	29,1	28,0	102,9	104,1
Muut oikaisut kauden tuloksesta				
Rahoitustuotot ja -kulut	0,0	1,1	10,5	9,3
Tuloverot	-2,0	-3,7	20,6	22,3
EBITDA (Käyttökate)	19,1	10,3	219,2	228,0
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot	4,5	6,2	-30,4	-32,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	-7,0	-6,3	-19,6	-20,3
Käyttöpääoman muutos	5,5	1,6	55,5	59,4
Maksetut rahoituskulut, netto	1,7	-1,2	-5,0	-2,0
Maksetut tuloverot	0,0	-0,2	0,0	0,2
Liiketoiminnan nettorahavirta	23,9	10,4	219,7	233,1
Investointien rahavirta				
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-4,1	-2,6	-10,3	-11,8
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-37,8	-116,9	-475,7	-396,6
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	0,4	15,0	153,2	138,6
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	186,0	-143,2	-168,4	160,8
Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,7	0,3	1,6	2,0
Investointien nettorahavirta	145,1	-247,3	-499,6	-107,1
Rahoituksen rahavirta				
Lainojen nostot	199,3	135,7	377,4	441,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-95,9	-12,9	-115,1	-198,1
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	0,0	0,0	-38,3	-38,3
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	0,0	0,0	-19,1	-19,1
Omien osakkeiden osto	0,0	-4,3	-4,3	0,0
Rahoituksen nettorahavirta	103,4	118,5	200,5	185,4
Rahavirtojen muutos	272,4	-118,5	-79,3	311,5
Rahavarat tilikauden alussa	378,4	457,7	457,7	339,3
Rahavirtojen muutos	272,4	-118,5	-79,3	311,5
Rahavarat kauden lopussa **	650,8	339,3	378,4	650,8
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot				
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua				
Työsuhde-etuudet	2,8	3,5	15,1	14,4
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	-1,3	-1,3	-34,0	-34,0
Muut oikaisut	-8,4	-8,4	-0,6	-0,7
Yhteensä	-7,0	-6,3	-19,6	-20,3
** Rahavarat				
Muut rahoitusvarat	713,5	551,1	727,9	713,5
Rahat ja pankkisaamiset	174,0	181,9	69,4	174,0
Rahavarat taseessa	887,5	733,0	797,3	887,5
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-236,7	-393,7	-418,9	-236,7
Yhteensä	650,8	339,3	378,4	650,8

KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Finnair otti käyttöön IFRS 9 standardin 1.1.2017. Rahoitusinstrumenttistandardi astuu voimaan pakollisena 1.1.2018, mutta EU antoi IFRS 9:lle hyväksynnän 22.11.2016 ja näin ollen aikaisempi soveltaminen on mahdollista. Käyttöönnotosta aiheutuvat muutokset laadintaperiaatteisiin on kerrottu liitteessä 17 Muutokset laadintaperiaatteissa. Muutoin noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat konsernin tilinpäätöksessä 2016 julkaistuja periaatteita.

Tiedotteen luvut ovat pyöristämättömiä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua. Tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Osavuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen arvoihin. Toteutuneet tulokset saattavat olla erilaisia näihin arvioihin verrattuna. Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty vuositilinpäätöksessä 2016.

4. SEGMENTTITIEDOT, LIIKEVAIHTO JA VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

1-3/2017, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	176,4	22,8	166,4	52,2	4,9	422,6	76,2
Lisämyynti	8,7	0,9	8,0	1,2	14,9	33,8	6,1
Rahti	29,0	2,3	5,5	0,8	1,5	39,2	7,1
Matkapalvelut	22,0	7,1	29,4	0,0	0,3	58,8	10,6
Yhteensä	236,2	33,1	209,4	54,2	21,5	554,4	
Osuus %	42,6	6,0	37,8	9,8	3,9		

1-3/2016, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	165,0	25,8	160,9	48,7	3,7	404,0	75,3
Lisämyynti	6,9	1,0	7,3	1,1	13,4	29,7	5,5
Rahti	30,3	2,6	3,9	1,0	1,8	39,6	7,4
Matkapalvelut	23,0	7,9	27,7	0,1	0,5	59,1	11,0
Matkatoimistot					4,0	4,0	0,7
Yhteensä	225,2	37,3	199,8	50,9	23,3	536,4	
Osuus %	42,0	6,9	37,2	9,5	4,3		

2016, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	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, %	1-3/2017	1-3/2016	Muutos %	2016
Aasia	87,6	82,8	4,8 %-yks.	81,8
Pohjois-Amerikka	78,2	80,4	-2,2 %-yks.	79,5
Eurooppa	75,8	74,3	1,4 %-yks.	78,6
Kotimaa	70,0	71,4	-1,5 %-yks.	69,1
Yhteensä	81,4	78,8	2,6 %-yks.	79,8

ASK, milj. km	1-3/2017	1-3/2016	Muutos %	2016
Aasia	4 011,4	4 021,5	-0,3	16 434,2
Pohjois-Amerikka	606,2	632,4	-4,1	2 692,7
Eurooppa	2 990,6	2 998,6	-0,3	13 247,9
Kotimaa	519,5	468,2	11,0	1 539,4
Yhteensä	8 127,7	8 120,6	0,1	33 914,2

RPK, milj. km	1-3/2017	1-3/2016	Muutos %	2016
Aasia	3 513,0	3 328,5	5,5	13 446,8
Pohjois-Amerikka	474,3	508,6	-6,7	2 140,7
Eurooppa	2 266,1	2 228,8	1,7	10 413,8
Kotimaa	363,6	334,5	8,7	1 064,0
Yhteensä	6 617,1	6 400,4	3,4	27 065,3

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

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	1-3/2017	1-3/2016	Muutos %	2016
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	2,1	3,0	-29,9	-2,0
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	1,3	1,3	0,0	34,0
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	3,5	4,4	-20,8	32,0
Lentokonetransaktioiden voitot ja tappiot	-5,0	-5,8	15,2	26,6
Muiden transaktioiden voitot ja tappiot	0,5	-0,4	> 200 %	3,8
Uudelleenjärjestelykulut	0,0	-0,5	100,0	-1,4
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-4,5	-6,7	33,4	29,0

5. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

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

Johdannaiset, Milj. euroa	31.3.2017		31.3.2016		31.12.2016	
	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	444,3	9,7				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	169,3	2,8				
Myydyt optiot	179,7	-2,9				
Polttoaineen valuuttasuojaukset			285,7	0,7	307,3	16,5
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	389,3	66,8	495,3	42,4	377,1	74,6
Leasemaksujen valuuttasuojaukset	154,1	5,8	178,6	6,5	172,4	9,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 336,7	82,1	959,6	49,6	856,8	100,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	155,7	0,0	227,1	3,7	157,4	3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot			181,3	2,1	173,2	5,9
Myydyt optiot	21,4	0,0	311,4	-4,3	245,4	-2,4
Myytäväinä olevien omaisuuserien suojaus	123,5	-6,1			123,7	-7,3
Taseen suojaus (termiinit)	133,6	1,0	56,9	-1,2	118,3	1,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	434,2	-5,1	776,6	0,3	818,0	0,9
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 770,9	77,0	1 736,2	49,9	1 674,8	101,6
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	722 000	-0,3	552 000	-99,6	650 000	18,9
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetrolia, tonnia	206 000	3,8				
Myydyt optiot, lentopetrolia, tonnia	206 000	-2,4				
Sähköjohdannaiset, MWh	9 902	0,0	13 141	-0,1	13 140	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		1,0		-99,7		18,9
Lentopetrolitermiinit, tonnia			18 000	-2,4	24 000	0,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetrolia, tonnia			137 000	0,8	236 000	13,3
Myydyt optiot, lentopetrolia, tonnia	194 000	-0,5	344 000	-14,2	472 000	-4,4
Sähköjohdannaiset, MWh			19 804	-0,2		
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-0,5		-16,1		9,4
Hyödykejohdannaiset yhteensä		0,6		-115,7		28,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset	64,9	1,3	150,0	5,3	150,0	3,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	64,9	1,3	150,0	5,3	150,0	3,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	283,0	13,0	102,6	-4,2	291,8	16,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	283,0	13,0	102,6	-4,2	291,8	16,1
Korkojohdannaiset yhteensä	347,9	14,4	252,6	1,1	441,8	19,8
Osakejohdannaiset						
Osakeoptiot						
Ostetut optiot	3,0	3,0	3,0	5,5	3,0	1,8
Myydyt optiot	3,0	-0,4	3,0	-1,4	3,0	-0,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	2,7	6,0	4,1	6,0	1,6
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	2,7	6,0	4,1	6,0	1,6
Johdannaiset yhteensä		94,6		-60,5		151,4

6. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	31.3.2017	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	713,5	596,7	116,8
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	14,4		14,4
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,3		1,3
Valuuttajohdannaiset	90,3		90,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	66,8		66,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	21,8		21,8
Hyödykejohdannaiset	13,8		13,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	13,8		13,8
Osakejohdannaiset	3,0		3,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	3,0		3,0
Yhteensä	834,9	596,7	238,2

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	13,3		13,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,5		6,5
Hyödykejohdannaiset	13,2		13,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	12,7		12,7
Osakejohdannaiset	0,4		0,4
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,4		0,4
Yhteensä	26,8	0,0	26,8

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

Hierarkian tason 1 käyvät arvot perustuvat täysin samanlaisten omaisuuserien tai velkojen noteerattuihin (oikaisemattomiin) hintoihin toimivilla markkinoilla. Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat 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).

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

7. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Tilikauden ensimmäisellä neljänneksellä ei ollut yrityshankintoja tai -myyntejä.

8. TULOVEROT

Effektiivinen verokanta 1-3/2017 tilikaudella oli -19,8 % (-19,7 %).

9. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 16.3.2017, että vuodelta 2016 maksetaan 0,10 euron osinko osakkeelta, yhteensä 12,8 miljoonaa euroa. Osinko maksettiin 4.4.2017. Osinkovelka sisältyi taseessa 31.3.2017 erään Muut velat.

Yhtiökokous päätti 17.3.2016, että vuodelta 2015 ei maksettu osinkoa.

10. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	31.3.2017	31.3.2016	31.12.2016
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 178,8	821,0	821,0
Lisäykset	33,4	111,1	518,9
Ennakoiden muutos	10,7	26,9	80,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	7,8	38,6	6,4
Vähennykset ja siirrot	0,5	-0,8	-139,9
Poistot	-29,1	-22,9	-105,8
Vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältyvät poistot		-5,1	-2,2
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 202,1	968,9	1 178,8
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	139,3	123,0	123,0
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	131,1	101,7	139,3

11. MYYTÄVÄNÄ OLEVAT OMAISUUSERÄT

Myytävänä olevat omaisuuserät koostuvat pääasiassa lentokoneista. Myytäväksi on luokiteltu neljä Airbus A340 -lentokonetta, joiden myynnin Airbusille odotetaan tapahtuvan tilikauden 2017 aikana. Nämä laajarunkolentokoneet on korvattu tai korvataan uusilla A350-lentokoneilla. Myytävissä oleviin omaisuuseriin tilikauden 2016 päättyessä sisältynyt ATR 72-lentokone luokiteltiin uudelleen aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin tehdyn myyntisopimuksen purkauduttua.

Myytävänä oleviksi luokitellut omaisuuserät	31.3.2017	31.3.2016	31.12.2016
Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet	131,1	101,7	139,3
Vaihto-omaisuus	0,0	1,5	0,0
Yhteensä	131,1	103,3	139,3

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.

13. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	31.3.2017	31.3.2016	31.12.2016
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit		157,7	
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	72,4	70,3	69,0
Muiden puolesta annetut takuut		0,1	0,0
Yhteensä	72,4	228,1	69,0

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.3.2017 olivat 1 557 miljoonaa euroa (31.12.2016: 1 601).

14. VUOKRAVASTUUT MUISTA VUOKRASOPIMUKSISTA

Milj. euroa	31.3.2017	31.3.2016	31.12.2016
Lentokaluston vuokravastuut	1 122,7	956,8	1 069,9
Muut vuokravastuut	296,6	304,2	290,0
Yhteensä	1 419,2	1 261,0	1 359,8

15. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	1-3/2017	1-3/2016	2016
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	11,1	10,8	42,9
Eläkesäätiö			0,1
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	27,4	30,2	106,8
Eläkesäätiö	0,8	0,8	3,2
Saamiset			
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	9,3	11,5	9,3
Velat			
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	7,5	12,2	29,7
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	0,2	0,7	0,2

16. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair otti huhtikuun alussa vastaan kahdeksannen Airbus A350-koneensa ja toteutti sopimuksen sen myymisestä GE Capital Aviation Services Limitedille ("GECAS") sekä takaisinvuokraamisesta omaan käyttöön. Järjestelyllä on Finnairin vuoden 2017 toisen neljänneksen liiketulokseen noin 50 miljoonan euron kertaluonteinen positiivinen vaikutus, joka käsittää myyntivoiton lisäksi suojauksista ja ennakkomaksuista muodostuvan valuuttakurssivoiton.

Finnair ilmoitti huhtikuussa allekirjoittaneensa ateriapalvelutoimittajansa LSG Sky Chefsin kanssa sopimuksen, jonka myötä Helsinki-Vantaan lentoasemalla toimiva catering-yhtiö LSG Sky Chefs Finland Oy palaa Finnairin hallintaan ja lentojen aterioiden valmistuksesta ja kehittämistä tulee jälleen osa Finnairin omaa toimintaa. Catering-yhtiön nimeksi tulee Finnair Kitchen Oy, ja se tulee osaksi Finnairin Customer Experience -yksikköä. LSG Sky Chefs Finland Oy on toiminut LSG:n hallinnassa vuodesta 2012. Muutoksella ei ole merkittävää vaikutusta Finnairin operatiiviseen tulokseen tai taloudelliseen asemaan. LSG Sky Finlandin henkilöstö (noin 500) siirtyy Finnair Kitchenin palvelukseen hallinnan siirtyessä.

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 ISA 39 ja IFRS 9 välillä.

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 määrä 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 käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jossa odotetut luottotappiot jo otetaan huomioon, sekä IAS 39:n että IFRS 9:n mukaan. Jaksotettuun hankintamenoan arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien mukaisesti 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" ja "Eräpäivään asti pidettävät sijoitukset"-luokkia), käypään arvoon tulosvaikutteisesti (korvaa "Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät") sekä käypään arvoon muiden laajan tuloksen erien kautta (korvaa "Myytävikissä olevat rahoitusvarat").

Finnairin laatiman analyysin mukaan IFRS 9 standardin käyttöönotolla ei ollut merkittävää vaikutusta konsernin rahoitusvarojen kirjaamiseen tai arvostamiseen. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun 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 luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Kaikki muut rahoitusvarana olevat sijoitukset kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot kirjataan käypään arvoon. Kaikki rahoitusvarojen käyvän arvon muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti.

Rahoitusvelat luokitellaan kahteen eriin luokkaan: jaksotettuun hankintamenoan (korvaa Finnairin aikaisemmin käyttämiä "Lainat ja saamiset" ja "Jaksotettuun hankintamenoan arvostettavat"-luokkia) ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Konsernin velat ovat 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 strategioita.

Tärkeimpiä Finnair-konsernin suojauslaskentaan vaikuttavia muutoksia ovat seuraavat:

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 lentopetroliioptioita ja -swappeja. Tulevaisuudessa konsernilla on mahdollisuus käyttää 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 suojauskohteen luonteesta riippuen siirretään tuloslaskelmaan sille kaudelle, jolle perustana oleva transaktio vaikuttaa konsernituloslaskelmaan tai aktivoidaan suojauskohteen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. IAS 39:n mukaisesti Finnair ei soveltanut suojauslaskentaa, kun optiot käytettiin tulevien kassavirtojen suojausta varten, 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 konsernituloslaskelman suojaussuhteiden ulkopuolisina johdannaisina kirjattujen johdannaisten käyvän arvon muutoksia.

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

IFRS 9:n mukaan suojauksen tehokkuuden arvioiminen on tulevaisuuteen suuntautuva, ja standardissa ei 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 tehokkuus on määritelty, siinä määrin missä 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 edellyttää taloudellista suhdetta suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä. Näin ollen on odotettava, että yhteisen perustana olevan instrumentin tai suojatun riskin takia suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia. Standardi myös vaati, että luottoriskin vaikutus ei dominoi taloudellisesta suhteesta aiheuttavia arvonmuutoksia. Kolmanneksi suojaussuhteen suojausaste tulee olla sama kuin suojausaste, jonka syntyy siitä suojauskohteen määrästä, jota yhteisö tosiasiallisesti suojaa, ja siitä suojausinstrumentin määrästä, jota yhteisö tosiasiallisesti käyttää suojauskohteen kyseisen määrän suojaamiseen. IFRS 9 edellyttää samaa suojausastetta kuin mitä tosiasiallisesti käytetään riskienhallinnassa. Tämä muutoksella ei ollut merkittävää vaikutusta konsernituloslaskelmaan.

Finnair-konserni soveltaa IFRS 9:n suojauslaskentaa ei-takautuvasti. Näin ollen konsernin tulokseen ei tule 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, ottaen huomioon luokittelumuutokset, olivat seuraavat:

	Luokitteluryhmä		Kirjanpitoarvo 1.1.2017		
	Alkuperäinen (IAS 39)	Uusi (IFRS 9)	Uusi, milj. euroa	Alkuperäinen, milj. euroa	Erotus
Pitkäaikaiset rahoitusvarat					
Lainat ja muut saamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	7,4	7,4	-
Lyhytaikaiset rahoitusvarat					
Rahat ja pankkisaamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	69,4	69,4	-
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	261,2	261,2	-
Lyhyen koron rahastot	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	466,6	466,6	-
Myyntisaamiset ja muut saamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	211,9	211,9	-
Johdannaiset	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 hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	499,6	499,6	-
Rahoitusleasingvelat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	117,6	117,6	-
Ostovelat ja muut velat	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	4,9	4,9	-
Lyhytaikaiset velat					
Korolliset velat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	78,5	78,5	-
Rahoitusleasingvelat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	22,0	22,0	-
Johdannaiset	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 hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	773,5	773,5	-

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

	Kirjanpitoarvo 1.1.2017	
	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.

18. 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

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

Osavuosikatsauksen luvut ovat tilintarkastamattomia.

Oman pääoman tuotto (ROE), %:

Kauden tulos, edelliset 12 kk

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

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk +

rahoituskulut, edelliset 12 kk

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

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä × lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä × lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste, %:

Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Tarjotut tonnikilometrit (rahti ATK):

Rahdin ja postin kuljetukseen tarjottujen tonnien määrä × lennetyt kilometrit

Myydyt tonnikilometrit (rahti RTK):

Kuljetetun rahti- ja postitonniin määrä × lennetyt kilometrit

Kokonaiskäyttöaste, %:

Myytyjen tonnikilometriä osuus tarjotuista tonnikilometreistä

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK):

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

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

Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK):

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

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

Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometritä (yield):

Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).

Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyltä tonnikilometritä:

Rahtiliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä tonnikilometreillä (RTK).