



Finnair-konsernin puolivuositiedote **1.1.–30.6.2017**

20.7.2017

Finnair-konsernin puolivuosisikatsaus 1.1.–30.6.2017

Finnairin tuloksen kasvu jatkuu: kaikkien aikojen paras toisen kvartaalin tulos

Huhti–kesäkuu 2017

- Liikevaihto kasvoi 11,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 633,4 miljoonaa euroa (569,6)*.
- Tarjotut matkustajakilometrit (ASK) kasvoivat 6,8 prosenttia.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 37,5 miljoonaa euroa (3,2).
- Liiketulos oli 89,1 miljoonaa euroa (0,2) ja sisälsi muun muassa yhden A350-koneen myyntivoiton.
- Vertailukelpoinen EBITDAR** oli 103,2 miljoonaa euroa (56,3).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 162,2 miljoonaa euroa (119,6) ja investointien nettorahavirta -136,5 miljoonaa euroa (-149,0).***
- Yksikkötuotto (RASK) nousi 4,1 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) laski 1,6 prosenttia ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) nousi 3,1 prosenttia vertailukaudesta.
- Matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 8,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 11,8 euroa.
- Osakekohtainen tulos oli 0,50 euroa (-0,04).

Tammi–kesäkuu 2017

- Liikevaihto kasvoi 7,4 prosenttia vertailukaudesta ja oli 1 187,7 miljoonaa euroa (1 106,0)*.
- Tarjotut matkustajakilometrit (ASK) kasvoivat 3,5 prosenttia.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 28,5 miljoonaa euroa (-12,2).
- Liiketulos oli 79,1 miljoonaa euroa (-17,4).
- Vertailukelpoinen EBITDAR** oli 153,3 miljoonaa euroa (92,7).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 186,1 miljoonaa euroa (130,0) ja investointien nettorahavirta 8,6 miljoonaa euroa (-396,3).***
- Yksikkötuotto (RASK) nousi 3,7 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) nousi 0,1 prosenttia ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) nousi 2,2 prosenttia vertailukaudesta.
- 20 miljoonan euron tehokkuusparannusohjelma toteutui kesään mennessä täysimääräisesti.
- Matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 8,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 12,3 euroa.
- Osakekohtainen tulos oli 0,41 euroa (-0,19).

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

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

*** Investointien nettorahavirta sisältää yhteensä toisella neljänneksellä 91 miljoonaa euroa sijoituksia rahamarkkinarahastoihin ja muihin rahoitusvaroihin, jotka erääntyvät yli kolmen kuukauden päästä. Vuoden alkupuoliskolla nämä sijoitukset pienenevät nettomääräisesti 95 miljoonalla eurolla. Sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

28.4.2017 julkaistut 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 Finnairin keskeisillä markkinoilla.

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

Näkymät 20.7.2017

Matkustaja- ja rahtiliikenteen kysyntänäkymiin Finnairin päämarkkina-alueilla liittyy edelleen epävarmuutta. Finnair arvioi edelleen, että laivaston uusimisen ja uusien lentokoneiden käyttöönoton myötä sen kapasiteetti kasvaa 8–10 prosenttia vuonna 2017 viime vuoteen verrattuna. Kasvu painottuu voimakkaasti vuoden jälkipuoliskoon. Vuoden liikevaihdon arvioidaan kasvavan jokseenkin yhdenmukaisesti kapasiteetin kanssa.

Finnair arvioi, että jos polttoaineen hinta ja valuuttakurssit säilyvät nykytasollaan, sen vertailukelpoinen liiketulos vuonna 2017 suunnilleen kaksinkertaistuu edellisvuotisesta (2016: 55 milj. euroa).

Toimitusjohtaja Pekka Vauramo:

Finnairin kasvu on nyt hyvässä nosteessa: Avaamme uusia reittejä, lisäämme kapasiteettia avainreiteillemme ja rekrytoimme uusia finnairilaisia. Nettosuositteluindeksillä mitattu asiakastytyvyisyys on huipputasollaan. Olemme tuoneet asiakkaillemme muun muassa wifi-yhteyden koko laajarunkolaivastoon sekä uudet kätevät lennonaikaiset maksuratkaisut koko laivastoomme. Käynnistimme myös uuden kuljetuspalvelun, jonka avulla asiakas voi ostaa kerralla koko matkan ovelta ovelle lentolippuun yhdistettynä. Myynti- ja markkinointipanostuksemme valituilla kohdemarkkinoilla tuovat hyviä tuloksia ja tukevat markkinaosuutemme kasvua strategisesti tärkeillä reiteillä. Myös markkinatilanne toisella vuosineljänneksellä kehittyi suotuisasti, ja kasvumme sai näin onnistuneen ajoituksen myötä lentävän lähdön. Ensi talvikautena kasvammekin suunnitelmiamme mukaan nopeammin kuin koskaan aikaisemmin.

Toisella vuosineljänneksellä Finnairilla lensi ennätysmäärä matkustajia. Tämä näkyi myös liikevaihdossamme, joka kasvoi kaksinumeroista vauhtia. Myynti kasvoi erityisesti meille keskeisten Aasian ja Euroopan lentojen vahvan kysynnän ansiosta ja täyttöasteemme paranivat. Erityisesti on syytä mainita Japanin, Korean ja Kiinan-myyntimme suotuisa kehitys.

Sekä yritysmyynti että ryhmämatkojen toteutumisaste ovat olleet selvästi vahvempia kuin viime vuonna. Uudet kohteemme, kuten San Francisco, ovat myyneet hyvin, samoin Tokion lisävuorot. Myös Euroopan kohdevalikoiman kasvu ja kapasiteetti vastasi hyvin niin aasialaisten kuin suomalaisten matkustajienkin tarpeita. Suomalaisten matkustus onkin vilkastunut vuotta aiemmasta, samoin liikenne Yhdysvalloista Pohjoismaihin ja Venäjälle uusien parantuneiden yhteyksiemme ansiosta.

Vahvan kysynnän myötä matkustajakäyttöaste nousi tuntuvasti toisella neljänneksellä ja matkalippujen hinnat pitivät hyvin pintansa. Ilahduttavaa oli myös se, että matkustajakohtainen lisämyynti jatkoi kasvuaan ja rahdin odotettu nousukäänne toteutui. Myönteinen kehitys näkyi myös tuloksessamme: toisen vuosineljänneksen vertailukelpoinen liiketuloksemme oli lähes 35 miljoonaa euroa parempi kuin viime vuoden niukasti positiivinen tulos. Tuloksemme onkin nyt ollut jatkuvalla nousu-uralla jo kohta kolme vuotta. Erityisen ilahduttavaa on myös se, että asiakastytyvyisyytemme on edelleen kehittynyt positiivisesti: Finnairin nettosuositteluindeksi NPS oli neljänneksen aikana 48 eli kaikkien aikojen korkein. Panostamme palvelukehitykseen ja matkustajan koko polun sujuvoittamiseen, jotta voimme tarjota asiakkaillemme ainutlaatuisen pohjoismaisen kokemuksen.

Mukavasti sujunut alkuvuosi antaa meille hyvän pohjan rakentaa tulevaisuuden Finnairia. Loppuvuonna kapasiteettimme kasvaa noin 15 prosentin vuosivauhdilla. Kolmas neljännes on toiminnassamme kausiluonteisesti vahvin, ja markkinatilanne näyttää lupaavalta. Siksi odotamme, että koko vuoden vertailukelpoinen liiketulos suunnilleen kaksinkertaistuu edellisvuotisesta.

Markkinaympäristö

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

Neljänneksen aikana keskeistä Aasian ja Euroopan välisen markkinakapasiteetin ja kysynnän tasapainon paraneminen. Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivan Siberian Joint Business -yhteishankkeen markkinaosuus kasvoi toisella vuosineljänneksellä, ja kysyntä oli voimakasta erityisesti Japanin päässä. Liikevaihto kasvoi sekä volyymikasvun että positiivisen hintakehityksen ansiosta. Atlantic Joint Business -yhteishankkeen markkinatilanne pysyi haastavana Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisen liikenteen ylikapasiteetin ja hintakilpailun takia. Finnair avasi kesäkuussa uuden kausireitin Helsingin ja San Franciscon välille.

Suomessa toimivien matkanjärjestäjien valmismatkatarjoanta suhteutui asiakaskysyntään selkeästi paremmin kuin ensimmäisellä neljänneksellä. Valmismatkoissa kysyntä kohdistui erityisesti Kreikkaan, Kroatiaan ja Manner-Espanjaan; sen sijaan Turkin tarjonta supistui.

Lentorahtimarkkina on vertailujakson jälkeen kääntynyt kasvuun, erityisesti Euroopan ja Aasian välisillä reiteillä. Markkinakapasiteetti on edelleen kasvussa, mutta tarjonta ja kysyntä ovat aiempaa paremmin tasapainossa, joten rahtikäyttöasteet ja yksikkötuotot ovat nousseet.

Lentopetrolin dollarihintana oli toisella vuosineljänneksellä 11,0 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin. Euron jälkeen Finnairin merkittävin kuluvaluutta Yhdysvaltain dollari vahvistui euroon nähden 2,6 prosenttia vertailujaksosta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli 0,3 prosenttia heikompi euroon nähden kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan heikkeni 2,3 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 matkustajamääräarvioihin huhti–toukokuulta). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

Taloudellinen kehitys

Liikevaihto huhti–kesäkuussa 2017

Finnairin vuoden 2017 toisen neljänneksen liikevaihto kasvoi 11,2 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 633,4 miljoonaa euroa (569,6). Positiivisen markkinakehityksen ja kapasiteetin 6,8 prosentin kasvun myötä niin matkustajatuotot, lisämyynti, rahtiliikevaihto kuin matkapalveluliikevaihtokin kasvoivat selvästi vertailukaudesta. Matkatoimistoliikevaihto supistui vertailukauden jälkeen nolnaan, koska SMT myytiin marraskuussa 2016. Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 4,1 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,96 eurosenttiä, kun matkustajakäyttöaste nousi 6,3 prosenttiyksikköä ja oli 83,7 prosenttia.

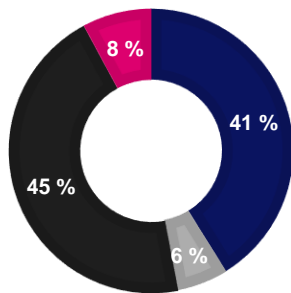
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	4–6/2017	4–6/2016	Muutos, %
Matkustajatuotot	509,2	458,3	11,1
Lisämyynti	36,2	30,3	19,6
Rahti	49,4	42,6	16,1
Matkapalvelut	38,5	34,1	12,9
Matkatoimistot		4,4	-100,0
Yhteensä	633,4	569,6	11,2

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 4–6/2017

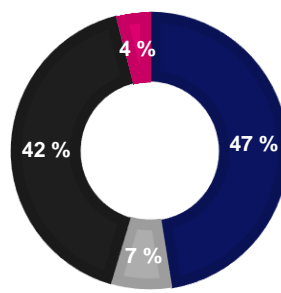
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	211,2	21,4	4 317,0	6,1	3 721,5	19,7	86,2	9,8
Pohjois-Amerikka	29,9	4,1	646,9	-3,7	552,1	4,1	85,3	6,4
Eurooppa	231,3	13,3	3 771,6	10,5	3 106,1	14,5	82,4	2,9
Kotimaa	40,3	1,6	359,2	0,6	236,2	-0,7	65,8	-0,9
Reiteille kohdistumaton	-3,5	-129,6						
Yhteensä	509,2	11,1	9 094,8	6,8	7 616,0	15,5	83,7	6,3

Matkustajatuotot (M€)



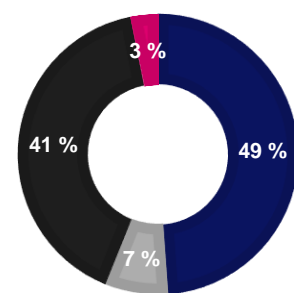
■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Tarjotut matkustajakilometrit (ASK)



■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Myydyt matkustajakilometrit (RPK)



■ Aasia
■ Eurooppa
■ Pohjois-Amerikka
■ Kotimaa

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi toisella vuosineljänneksellä kokonaisuutena 6,8 prosenttia. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 15,5 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste nousi voimakkaasti erityisesti Aasian liikenteessä.

Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 6,1 prosenttia vertailukaudesta. Kapasiteettia kasvatti A350-koneiden käyttöönotto Aasian reiteillä ja vuorojen lisäykset Tokion ja Hongkongin reiteillä kesäkauden alussa. Samaan aikaan kapasiteettia supisti Chongqingin liikennöinnin keskeytys 11.1.–2.5.2017 lentäjien A350-tyyppikoulutusten vuoksi. Aasian-liikenteen matkustajakäyttöaste nousi peräti 9,8 prosenttiyksikköä 86,2 prosenttiin. Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti supistui vuotta aiemmasta 3,7 prosenttia, sillä Miamin reitin operointi keskeytettiin viime vuodesta poiketen toukokuussa kesän ajaksi. Kesäkuun alussa avattiin sen sijaan uusi kausireitti San Franciscoon syyskuun loppuun saakka. Pohjois-Amerikan liikenteen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 4,1 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 6,4 prosenttiyksikköä 85,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen tarjotut matkustajakilometrit kasvoivat 10,5 prosenttia ja myydyt matkustajakilometrit kasvoivat 14,5 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste nousi 2,9 prosenttiyksikköä 82,4 prosenttiin. Kotimaan liikennealueella muutokset olivat maltillisia: kapasiteetti kasvoi 0,6 prosenttia ja liikenne supistui 0,7 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste laski 0,9 prosenttiyksikköä 65,8 prosenttiin.

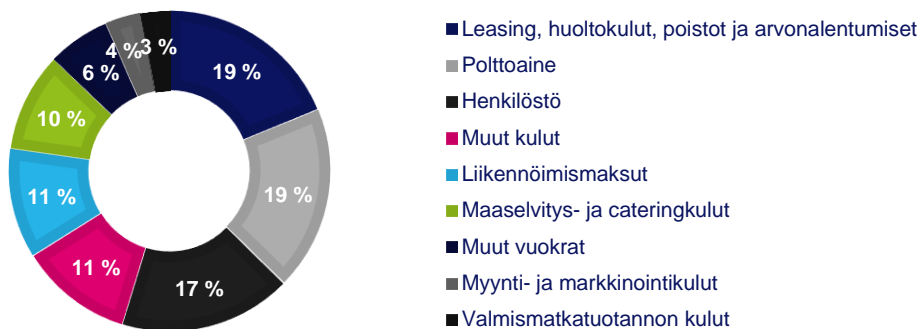
Lisämyynti kasvoi 19,6 prosenttia vertailukaudesta ja oli 36,2 miljoonaa euroa eli 11,8 euroa matkustajaa kohti. Erityisesti kasvoivat istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lisämatkatavarojen myynti. Tarjotut rahtitonnikilometrit supistuivat 2,0 prosenttia, kun taas myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 8,3 prosenttia rahtikäyttöasteen paranemisen myötä. Rahdin keskimääräiset yksikkötuotot nousivat vuodentakaisesta 7,3 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 16,1 prosenttia vertailukaudesta ja oli 49,4 miljoonaa euroa.

Finnairin matkapalvelujen (Aurinkomatkat) huhti–kesäkuun matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 7,9 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 99 %. Liikevaihto kasvoi 12,9 prosenttia vertailukaudesta ja oli 38,5 miljoonaa euroa (34,1). Matkatoimistojen liikevaihdon supistuminen nolnaan vertailukauden jälkeen johtuu SMT:n myynnistä marraskuussa 2016.

Kustannuskehitys ja tulos huhti–kesäkuussa 2017

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat toisella neljänneksellä 5,2 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 614,6 miljoonaa euroa (584,3). Yksikkökustannus (CASK) laski 1,6 prosenttia ja oli 6,55 eurosenttiä (6,65). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus kasvoi 3,1 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 615 milj. euroa) jakauma vuoden 2017 toisella neljänneksellä



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 9,2 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 500,2 miljoonaa euroa (458,0). 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 9,4 prosenttia vertailukaudesta 114,4 miljoonaan euroon (126,4). Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,4 prosenttia erityisesti taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton myötä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemisen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 8,1 prosenttia. Henkilöstökulut kasvoivat 14,9 prosenttia 106,9 miljoonaan euroon (93,0), kun keskimääräinen henkilöstömäärä kasvoi 14,3 prosenttia erityisesti siksi, että LSG Finlandin henkilöstö siirtyi Finnair Kitcheniin huhtikuussa.

Lentokoneiden leasemaksut kasvoivat laivaston kasvun takia, kun taas vertailukaudella runsaasti käytetyt wet lease -järjestelyt vähentyivät kauden aikana olennaisesti. Huoltokulujen 12,1 miljoonan euron kasvu selittyi osittain laivaston kasvulla sekä huolto-ohjelman mukaisilla vertailukautta suuremmilla kustannuksilla. Muut kulut supistuivat 1,5 miljoonaa euroa. IFRS 9:n käyttöönoton myötä valuuttasuojauksen vaikutukset kohdistetaan vuoden 2017 alusta asianomaisille kuluriveille (polttoainekulut, lentokaluston leasemaksut, huoltokulut ja liikennöimismaksut).

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

Yhtiön vertailukelpoinen EBITDAR kasvoi 46,9 miljoonaa euroa 103,2 miljoonaan euroon (56,3). Vertailukelpoinen liiketulos eli liiketulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta parani 34,4 miljoonaa euroa ja oli 37,5 miljoonaa euroa (3,2).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 2,6 miljoonaa euroa (0,0). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 48,9 miljoonaa euroa (-2,9) ja liittyivät pääasiassa huhtikuussa toteutettuun A350-koneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyyn sekä Airbusille aiemman sopimuksen mukaisesti palautettuja A340-koneita koskeviin kertakuluihin. Liiketulos oli 89,1 miljoonaa euroa (0,2), tulos ennen veroja 83,4 miljoonaa euroa (-1,3) ja tulos verojen jälkeen 66,8 miljoonaa euroa (-1,1).

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

Liikevaihto tammi–kesäkuussa 2017

Finnairin vuoden 2017 alkupuoliskon liikevaihto kasvoi 7,4 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 1 187,7 miljoonaa euroa (1 106,0). Kaikki jatkuvien liiketoimintojen liikevaihdon erät kasvoivat vertailukaudesta ja absoluuttisesti eniten kasvoivat matkustajatuotot. Matkatoimistoliikevaihto supistui vertailukauden jälkeen nolnaan, koska SMT myytiin marraskuussa 2016. Yksikkötuotto (RASK) nousi 3,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,90 eurosenttiä (6,65) pääasiassa käyttöasteen paranemisen ansiosta.

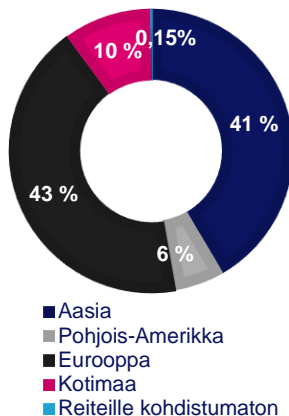
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1–6/2017	1–6/2016	Muutos, %
Matkustajatuotot	931,8	862,3	8,1
Lisämyynti	70,0	60,0	16,8
Rahti	88,6	82,2	7,8
Matkapalvelut	97,3	93,2	4,4
Matkatoimistot	0,0	8,4	-100,0
Yhteensä	1 187,7	1 106,0	7,4

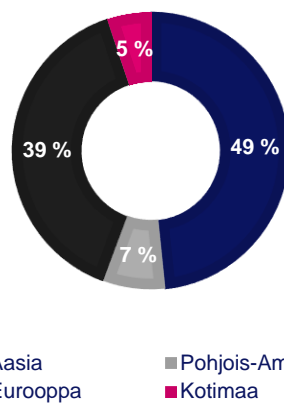
Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1–6/2017

Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	387,5	14,4	8 328,5	2,9	7 234,5	12,4	86,9	7,3
Pohjois-Amerikka	52,7	-3,3	1 253,1	-3,9	1 026,5	-1,2	81,9	2,3
Eurooppa	397,7	8,9	6 762,3	5,5	5 372,2	8,7	79,4	2,4
Kotimaa	92,5	4,7	878,6	6,5	599,9	4,8	68,3	-1,1
Reiteille kohdistumaton	1,4	-91,2						
Yhteensä	931,8	8,1	17 222,5	3,5	14 233,1	9,6	82,6	4,5

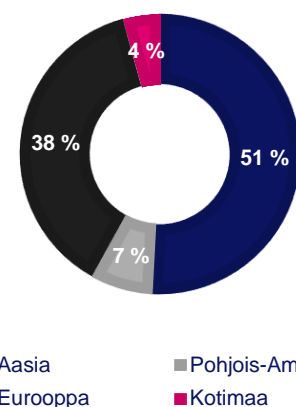
Matkustajatuotot (M€)



Tarjotut matkustajakilometrit (ASK)



Mydyt matkustajakilometrit (RPK)



Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi ensimmäisellä vuosipuoliskolla kokonaisuutena 3,5 prosenttia – ensimmäisellä neljänneksellä 0,1 ja toisella 6,8 prosenttia. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 9,6 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste (PLF) nousi erityisesti Aasian liikenteessä. Tarjotut henkilökilometrit kasvoivat vuodentakaisesta muilla liikennealueilla paitsi Pohjois-Amerikassa, jossa Miamin reitin liikennöinti keskeytettiin kesäkaudeksi lentäjien A350-koulutuksiin liittyvien resurssirajoitteiden takia ja New Yorkin reittiä operoitiin alkuvuonna aiempaa pienemmällä miehistöineen vuokratulla lentokoneella.

Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 2,9 prosenttia vertailukaudesta. Kapasiteettia kasvatti A350-koneiden käyttöönotto Aasian reiteillä, mutta sitä supistivat Chongqingin liikennöinnin keskeytys 11.1.–2.5.2017 lentäjien A350-tyyppikoulutusten vuoksi sekä vuoden alun useat yksittäisten lentojen peruutukset pilottivajeen takia. Aasian-liikenteen matkustajakäyttöaste nousi peräti 7,3 prosenttiyksikköä 86,9 prosenttiin. Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti supistui vuotta aiemmasta 3,9 prosenttia. Pohjois-Amerikan liikenteen myydyt henkilökilometrit supistuivat 1,2 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 2,3 prosenttiyksikköä 81,9 prosenttiin.

Euroopan-liikenteessä tarjotut matkustajakilometrit kasvoivat 5,5 prosenttia ja myydyt matkustajakilometrit kasvoivat 8,7 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste nousi 2,4 prosenttiyksikköä 79,4 prosenttiin. Kotimaanliikenteessä kapasiteetti kasvoi 6,5 prosenttia ja liikenne kasvoi 4,8 prosenttia, kun lentäminen Pohjois-Suomeen lisääntyi keskitalven voimakkaasti kasvaneen Pohjois-Suomen turismikysynnän myötä. Matkustajakäyttöaste laski 1,1 prosenttiyksikköä 68,3 prosenttiin. Helsinki-Vantaan toimijoiden työtaistelut maaliskuussa vaikuttivat suoraan Finnairin Euroopan ja kotimaan liikenteeseen.

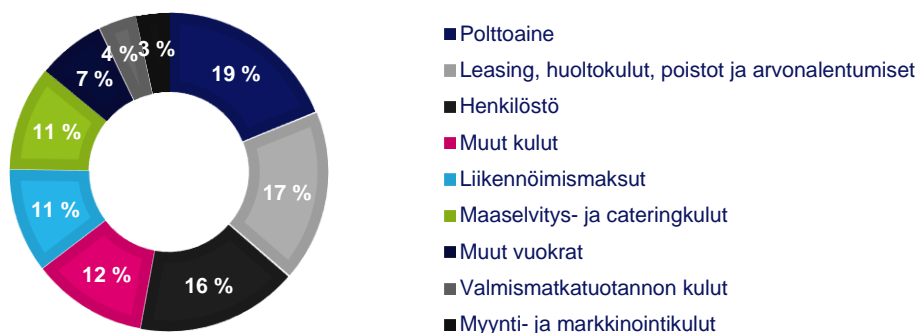
Lisämyynti kasvoi 16,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 70,0 miljoonaa euroa eli 12,3 euroa matkustajaa kohti. Erityisesti kasvoivat istumapaikkojen ennakovaraukset. Tarjotut rahtitonnikilometrit vähenivät 1,4 prosenttia, mutta myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 2,9 prosenttia rahtikäyttöasteen paranemisen myötä. Rahdin keskimääräiset yksikkötuotot nousivat vuodentakaisesta 4,7 prosenttia. Rahtiliikenvaihto kasvoi 7,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 88,6 miljoonaa euroa.

Matkapalveluliiketoiminnan (Aurinkomatkat) liikevaihto kasvoi 4,4 prosenttia vertailukaudesta ja oli 97,3 miljoonaa euroa. Matkatoimistojen liikevaihdon supistuminen nolnaan vertailukauden jälkeen johtuu SMT:n myynnistä marraskuussa 2016.

Kustannuskehitys ja tulos tammi–kesäkuussa 2017

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat vuoden alkupuoliskolla 3,5 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 1 198,2 miljoonaa euroa (1 158,1). Yksikkökustannus (CASK) kasvoi 0,1 prosenttia ja oli 6,73 eurosenttiä (6,72). Ilman polttokustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus kasvoi 2,2 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 1 198 milj. euroa) jakauma vuoden 2017 alkupuoliskolla



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 6,8 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 972,2 miljoonaa euroa (910,2). 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 ja leasemaksuja.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppalut, pienenevät 8,9 prosenttia vertailukaudesta 226,0 miljoonaan euroon (247,9). Polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,9 prosenttia erityisesti taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton myötä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemisen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 6,7 prosenttia. Henkilöstökulut kasvoivat prosenttia 6,8 prosenttia 197,4 miljoonaan euroon (184,8) pääasiassa henkilöstömäärän kasvun takia.

Leasemaksujen, poistojen ja huoltokulujen kasvu selittyy lähinnä laivaston kasvulla. Muut kulut kasvoivat 10,8 miljoonaa euroa 142,5 miljoonaan euroon. Muiden kulujen kasvu johtui suurelta osin siksi, että niihin sisältyi vertailukaudella merkittävä valuuttasuojausvoitto (9,0 milj. euroa). IFRS 9:n käyttöönoton myötä valuuttasuojauksen vaikutukset kohdistetaan vuoden 2017 alusta alkaen asianomaisille kuluihin (polttoainekulut, lentokaluston leasemaksut, huoltokulut ja liikennöimismaksut).

Yhtiön vertailukelpoinen EBITDAR kasvoi 60,7 miljoonaa euroa 153,3 miljoonaan euroon (92,7). Vertailukelpoinen liike-tulos eli liike-tulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta parani 40,7 miljoonaa euroa ja oli 28,5 miljoonaa euroa (-12,2).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli 6,1 miljoonaa euroa (4,3). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 44,4 miljoonaa euroa (-9,6), joka sisälsi erityisesti yhden A350-laajarunkokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelystä aiheutuneen myyntivoiton sekä Airbusille palautettavaan A340-koneisiin liittyviä kertakuluja. Liike-tulos oli 79,1 miljoonaa euroa (-17,4), tulos ennen veroja 73,5 miljoonaa euroa (-20,0) ja tulos verojen jälkeen 58,8 miljoonaa euroa (-16,1).

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

Tase 30.6.2017

Konsernin taseen loppusumma oli katsauskauden lopussa 2 753,5 miljoonaa euroa (31.12.2016: 2 528,7). Pysyvät vastaavat kasvoivat 184 miljoonaa euroa pääasiassa lentokoneinvestointien myötä, vaihtuvat vastaavat kasvoivat 150 miljoonaa euroa rahavarojen ja saatavien kasvun myötä. Myytävänä olevat omaisuuserät vähenivät 109 miljoonaa euroa, kun kolme A340-konetta palautettiin Airbusille aikaisemman sopimuksen mukaisesti. Pitkäaikaiset velat kasvoivat 59 miljoonaa euroa lähinnä ennaikaisesti uudelleenrahoitetun vakuudettoman senior-joukkovelkakirjan avulla. Lyhytaikaiset velat kasvoivat pääasiassa saatujen ennakkomaksujen vahvan kasvun myötä. Oma pääoma oli 856,7 miljoonaa euroa (31.12.2016: 857,0) eli 6,71 euroa osakkeelta (31.12.2016: 6,73).

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrolin ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Kesäkuun 2017 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 3,0 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 alkupuoliskolla yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 186,1 miljoonaa euroa (130,0). Rahavirtaa vahvisti edellisvuodesta pääasiassa vertailukelpoisen liike-tuloksen kasvu. Investointien nettorahavirta oli 8,6 miljoonaa euroa (-396,3), mikä muodostui erityisesti lentokoneinvestoinneista ja -divestoinneista sekä osana konsernin maksuvalmiuden hallintaa käytettyjen yli kolmen kuukauden rahamarkkinasijoitusten eräänntymisestä.

Omavaraisuusaste 30.6.2017 oli 31,1 prosenttia (31.12.2016: 33,9) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -23,1 prosenttia (31.12.2016: -11,2). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 74,1 prosenttia (31.12.2016: 78,3). Kesäkuun lopussa oikaistu korollinen velka oli 781,4 miljoonaa euroa (31.12.2016: 701,5) ja korollinen nettovelka negatiivinen -198,3 miljoonaa euroa (31.12.2016: -95,8).

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat kauden lopussa 979,7 miljoonaa euroa (31.12.2016: 797,3). Taseen rahavarojen lisäksi yhtiöllä on työeläkeyhtiöltään noin 430 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka käyttäminen edellyttää pankkitakausta. Finnairilla on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 175 miljoonan euron vakuudeton syndikoitu luottolimiitti. Järjestely on voimassa kolme vuotta kesäkuusta 2016 ja se sisältää kaksi vuoden pituista jatko-optiota. Finnair laski maaliskuussa liikkeeseen 200 miljoonan euron vakuudettoman senior-joukkovelkakirjalainan ja lunasti aikaisempaa vastaavaa joukkovelkakirjalainansa 85 miljoonalla eurolla.

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli tammi–kesäkuussa 78,6 miljoonaa euroa (341,8). Rahoitustuotot jäivät 0,1 miljoonaa euroon (1,0) negatiivisen korkoympäristön takia ja rahoituskulut olivat -5,7 miljoonaa euroa (-3,6).

Investoinnit

Vuoden 2017 alkupuoliskon kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 330,8 miljoonaa euroa (319,1), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirta oli -241,7 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut.

Vuoden 2017 investointien rahavirran arvioidaan olevan noin 420 miljoonaa euroa ja nettomääräisesti noin 264 miljoonaa euroa, kun otetaan huomioon huhtikuussa 2017 toimitetusta A350-lentokoneesta solmittu myynti- ja takaisinvuokraussopimus. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei ole vielä vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

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

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

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuista tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti mahdollistavat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoituksen kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 35 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 62 prosenttia koko laivaston 1 121 miljoonan euron tasearvosta.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Kesäkuun 2017 lopussa Finnair operoi itse 52 lentokonetta, joista 19 ooli laajarunkokoneita ja 33 kapearunkokoneita. Koneista 25 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia, 20 vuokrattu operatiivisella vuokrasopimuksella ja 7 hankittu rahoitusleasing-sopimuksella.

Kesäkuun 2017 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 9,1 vuotta.

Finnairin operoima laivasto 30.06.2017*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2016 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- (Rahoitus-leasing))		Keski-ikä 30.6.2017	Tilaukset
Kapearunkolaivasto								
Airbus A319	138	8	-1	7	1		16.1	
Airbus A320	165	10		7	1	2	14.9	
Airbus A321	209/196	15	4	4	9	2	7.8	
Laajarunkolaivasto								
Airbus A330	289/263	8			5	3	7.7	
Airbus A340	263/257	1	-3	1			8.9	
Airbus A350	297/336	10	3	6	4		0.9	9
Yhteensä		52	3	25	20	7	9.1	10

* 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 myös vuoden 2017 aikana ja loput kahdeksan vuosina 2018–2023. Toisen vuosineljänneksen loppuun mennessä Finnair oli vastaanottanut kolme vuoden 2017 aikana toimitettavista koneista. Finnairin investointisitoumukset käyttömajausuushyödykkeisiin, yhteensä 1 248 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 neljä jo operoinnista poistunutta 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. Toisen vuosineljänneksen loppuun mennessä Finnair oli vastaanottanut neljä näistä koneista.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Norran operoima laivasto 30.6.2017*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2016 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö-leasing)	Keski-ikä 30.6.2017	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	7.9	
Embraer E190	100	12		9	3	9.0	
Yhteensä		24	0	15	9	8.5	

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

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

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Reittiverkosto ja allianssit

Finnair on erikoistunut Aasian ja Euroopan väliseen liikenteeseen, Aasiassa sillä on 18 kohdetta ja Euroopassa lähes sata. Finnair lentää Helsingistä viikoittain yli 1 000 lentoa kotimaan kohteisiin ja muualle Eurooppaan. Viikoittaisia lentoja Aasiaan oli talvikaudella 2016/2017 enimmillään 78 viikossa ja nykyisellä 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 suunnittelee seuraavalle talvikaudelle vielä suurempaa lisäystä. Kesäkaudelle 2017 Finnair lisäsi vuoroja Tokioon ja Hongkongiin sekä avasi uudet reitit Helsingistä San Franciscoon, Alicanteen, Ibizalle, Korfulle, Menorcalle ja Reykjavikiin.

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

Muut uudistukset ja palvelut

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

Finnair tarjoaa ensimmäisenä lentoyhtiönä maailmassa mahdollisuuden kiinalaisten asiakkaiden suosimaan Alipay-maksamiseen lennoillaan ja on testannut maksutapaa Shanghai-reitillä 27. tammikuuta alkaen. Kokemukset olivat positiivisia, ja Alipay-järjestelmä on otettu käyttöön kaikilla Kiinan-reiteillä. Lisäksi kaikilla lennoilla käytetty myyntijärjestelmä vaihdettiin kesäkuussa uuteen SkyPay-järjestelmään, joka nopeuttaa lennonaikaista ostamista ja mahdollistaa asiakkaille muun muassa lähimaksun.

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

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

Finnairin keskusentän Helsinki-Vantaan laajennustyöt etenevät ja 2. terminaalin lisäsiipi on otettu käyttöön. Finnair on palkannut kentälle lisää asiakaspalvelijoita kasvavia asiakasvirtoja varten. Myös non-Schengen-alueen Finnair-loungea uudistettiin ja palveluntarjoaja vaihtui keskikesällä Fazeriksi.

Finnair Kitchenin integraatio osaksi Finnair-konsernia huhtikuusta on edennyt suunnitelmien mukaan. Suomen 100-vuotisen itsenäisyyden kunniaksi Finnair tarjoilee tulevalla talvikaudella kaukolentomatkestajilleen business-luokassa juhlamenua. Turistiluokassa tarjoillaan Suomen maailmankuulua koulutusjärjestelmää juhlistava peruskoululaisten kanssa yhteistyössä valittu kouluruokamenu.

Tunnustukset ja palkinnot

Tammikuussa ilmestyneessä OAG:n Punctuality League -julkaisussa Finnairin saapumistäsmällisyys vuonna 2016 (84,12 %) 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 päivitti keväällä analyysinsä Finnairin vastuullisuudesta. Finnairin ESG-rating on C+ eli 69:stä liikenne- ja logistiikka-alan yhtiöstä koostuneen vertailuryhmän korkein. Finnair myös *Prime*-luokituksensa, joka kertoo Finnairin arvopaperien sopivuudesta vastuullisten sijoittajien sijoituskohteeksi.

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

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

Henkilöstö

Finnairin palveluksessa oli vuoden 2017 tammi-kesäkuussa keskimäärin 5 254 (4 847) henkilöä eli 8,4 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella. Mikäli jätetään huomioimatta LSG Finlandin henkilöstön siirtyminen Finnair Kitchen Oy:n palvelukseen huhtikuussa 2017 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 30.6.2017 oli 5 753 (30.6.2016: 5 012, 31.12.2016: 4 838). Katsauskaudella (1-6/2017) henkilöstömäärä kasvoi 915:lla. Muutos johtuu LSG Finlandin henkilöstön (n. 500 henkeä) siirtymisestä Finnair Kitchen Oy:n palvelukseen, ja lisäksi erityisesti matkustamohenkilökunnan ja lentäjien määrän kasvusta.

Finnairia edustavan Paltan sekä toimisto-, asiakaspalvelu- ja teknistä henkilökuntaa edustavien FINTOn, PROn ja IAU:n kanssa sovitut valtakunnallisen kilpailukykysovimuksen 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

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

Finnairin hallussa oli 30.6.2017 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 kesäkuun 2017 lopussa 821,4 miljoonaa euroa (31.12.2016: 516,4) ja päätöskurssi 6,41 (31.12.2016: 4,03); markkina-arvo kasvoi 59 %. Tammi–kesäkuussa 2017 Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsingissä oli 6,60 euroa, alin kurssi 3,98 euroa ja keskipurssi 4,85 euroa. Osakkeita vaihdettiin 12,2 miljoonaa kappaletta yhteensä 59,0 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 10,4 % (31.12.2016: 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. Vuonna 2017 Finnair päivitti myös vastuullisuuspolitiikkansa.

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

Finnairin pitkän aikavälin ympäristötavoitteena 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 puolivuosisikatsauksen taulukko-osan ensimmäisessä taulukossa ”Avainluvut”.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

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

Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden 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. Myös valuuttakurssien äkilliset, epäedulliset muutokset ja heikentyvä kysyntä voivat vaikuttaa liikevaihdon kehitykseen.

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

Finnairin digitaalisella transformaatiolla ja uusilla palveluilla tavoitellun liikevaihdon kasvun sekä tehokkuusparannusten sekä Finnairin strategian toteutukseen ja laivastouudistukseen liittyy riskejä. Finnairin kapasiteetin kasvuoajelma 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 lentomatrustajien 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 lentomatrustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi myös haitata Finnairin kasvuoajelman mukaista markkinoille pääsyä.

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

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

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

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen 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)		21 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		22 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausasteet	
			H2/2017	H1/2018
Polttoaine	42 milj. euroa	20 milj. euroa	76 %	61 %

Valuuttajakauma %	4–6 2017	4–6 2016	1–6/ 2017	1–6/ 2016	2016	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur. 12 kk)
						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat								
EUR	54	63	58	63	56	-	-	
USD*	4	4	4	4	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	10	8	8	8	9	19 milj. euroa	9 milj. euroa	67 %
CNY	7	6	6	6	7	-	-	
KRW	4	3	3	3	3	-	-	
SEK	4	5	5	5	5	-	-	
Muut	17	11	16	11	16	-	-	
Ostovaluutat								
EUR	57	53	52	57	54	-	-	
USD*	36	40	41	36	38	51 milj. euroa	16 milj. euroa	71 %
Muut	7	7	7	7	8			

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

Taloudellinen raportointi

Finnairin vuoden 2017 taloudellisten katsausten julkaisupäivät ovat seuraavat:

Osavuositarkastus 1.1.–31.9.2017 25.10.2017

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 20.7.2017 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 0404 (Suomi), 0200 883 464 (Ruotsi), 0800 279 7204 (Iso-Britannia) tai +44 (0)330 336 9412 (muut maat). Vahvistuskoodi on 750402. Ilmoittaudu webcastiin osoitteessa:

https://slideassist.webcasts.com/starthere.jsp?ei=1154164&tp_key=c3de9cad8c

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Pekka Vähähyyppä**, puhelin (09) 818 8550, pekka.vahahyyppa@finnair.com

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

Avainluvut	4-6/2017	4-6/2016	Muutos %	1-6/2017	1-6/2016	Muutos %	2016
Liikevaihto ja tulos							
Liikevaihto, milj. euroa	633,4	569,6	11,2	1 187,7	1 106,0	7,4	2 316,8
Vertailukelpoinen liiketulos, milj. euroa	37,5	3,2	> 200 %	28,5	-12,2	> 200 %	55,2
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, %	5,9	0,6	5,4 %-yks.	2,4	-1,1	3,5 %-yks.	2,4
Liiketulos, milj. euroa	89,1	0,2	> 200 %	79,1	-17,4	> 200 %	116,2
Vertailukelpoinen EBITDAR, milj. euroa	103,2	56,3	83,3	153,3	92,7	65,4	270,4
Kauden tulos, milj. euroa	66,8	-1,1	> 200 %	58,8	-16,1	> 200 %	85,1
Tase ja kassavirta							
Omavaraisuusaste, %				31,1	29,6	1,5 %-yks.	33,9
Nettovelkaantumisaste, %				-23,1	-20,2	-3,0 %-yks.	-11,2
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %				74,1	82,1	-8,0 %-yks.	78,3
Korollinen nettovelka, milj. euroa				-198,3	-150,2	-32,0	-95,8
Oikaistu nettovelka, milj. euroa				635,1	611,7	3,8	670,6
Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR, edelliset 12 kk				1,9	2,3	-0,4 %-yks.	2,5
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	297,5	208,0	43,0	330,8	319,1	3,7	518,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				13,7	10,0	3,7 %-yks.	8,9
Oman pääoman tuotto (ROE), edelliset 12 kk, %				20,0	13,8	6,2 %-yks.	10,7
Liiketoiminnan nettorahavirta, milj. euroa	162,2	119,6	35,6	186,1	130,0	43,1	219,7
Osake							
Osakkeen hinta vuosineljänneksen lopussa, euroa				6,41	4,18	53,3	4,03
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	0,50	-0,04	> 200 %	0,41	-0,19	> 200 %	0,55
Liikennesuoritteet ja vastuullisuuden tunnusluvut							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	3 070	2 779	10,5	5 674	5 280	7,5	10 867
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 095	8 513	6,8	17 223	16 633	3,5	33 914
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	7 616	6 591	15,5	14 233	12 992	9,6	27 065
Matkustajakäyttöaste, %	83,7	77,4	6,3 %-yks.	82,6	78,1	4,5 %-yks.	79,8
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK	6,96	6,69	4,1	6,90	6,65	3,7	6,83
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,97	6,69	4,1	6,88	6,65	3,4	6,83
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield), senttiä/RPK	6,69	6,95	-3,8	6,55	6,64	-1,4	6,71
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK	6,55	6,65	-1,6	6,73	6,72	0,1	6,67
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,29	5,17	2,4	5,42	5,23	3,6	5,22
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	5,33	5,17	3,1	5,35	5,23	2,2	5,22
Matkustajakohdainen lisämyynti	11,79	10,89	8,2	12,34	11,35	8,7	11,55
Tarjotut rahtitonnikilometrit (rahti ATK), milj. km*	360	368	-2,0	680	690	-1,4	1 385
Myydyt rahtitonnikilometrit (rahti RTK), milj. km	247	228	8,3	439	427	2,9	873
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	40 324	38 047	6,0	72 311	70 977	1,9	144 596
Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyiltä rahtitonnikilometrilta, senttiä/rahti RTK	20,00	18,65	7,3	20,16	19,25	4,7	19,90
Kokonaiskäyttöaste, %	68,7	64,8	3,9 %-yks.	66,8	64,8	2,0 %-yks.	65,6
Lentojen lukumäärä, kpl	29 001	28 251	2,7	56 269	55 172	2,0	110 198
Saapumistäsmällisyys, %	86,7	91,1	-4,3 %-yks.	84,7	86,5	-1,8 %-yks.	85,3
Polttoaineen kulutus, tonnia	227 877	218 545	4,3	435 028	432 864	0,5	874 148
Polttoaineen kulutus, tonnia/ASK	0,0251	0,0257	-2,4	0,0253	0,0260	-2,9	0,0258
Polttoaineen kulutus, tonnia/RTK	0,2455	0,2672	-8,1	0,2541	0,2724	-6,7	0,2653
CO ² päästöt, tonnia	717 811	688 415	4,3	1 370 339	1 363 522	0,5	2 753 567
CO ² päästöt, tonnia/ASK	0,0789	0,0809	-2,4	0,0796	0,0820	-2,9	0,0812
CO ² päästöt, tonnia/RTK	0,7733	0,8418	-8,1	0,8003	0,8581	-6,7	0,8358
Asiakastytyväisyys asteikolla 1 (erittäin huono) - 10 (erittäin hyvä)	8,2	8,2	0,0	8,2	8,1	1,2	8,1
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä**	5 643	4 937	14,3	5 254	4 847	8,4	4 908

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

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

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	4-6/2017	4-6/2016	Muutos %	1-6/2017	1-6/2016	Muutos %	2016	Edelliset 12 kk
Liikevaihto	633,4	569,6	11,2	1 187,7	1 106,0	7,4	2 316,8	2 398,5
Liiketoiminnan muut tuotot	18,8	17,9	5,1	39,0	40,0	-2,4	75,5	74,5
Liiketoiminnan kulut								
Henkilöstökulut	-106,9	-93,0	14,9	-197,4	-184,8	6,8	-362,5	-375,1
Polttoainekulut	-114,4	-126,4	-9,4	-226,0	-247,9	-8,9	-491,5	-469,6
Muut vuokrat	-38,7	-37,2	4,0	-83,0	-79,2	4,8	-167,4	-171,2
Lentokaluston huoltokulut	-49,7	-37,6	32,1	-85,3	-74,2	14,9	-147,3	-158,4
Liikennöimismaksut	-68,5	-66,4	3,2	-126,7	-127,4	-0,6	-262,8	-262,1
Maaselvitys- ja cateringkulut	-59,8	-62,3	-3,9	-126,7	-127,4	-0,5	-258,9	-258,3
Valmismatkatuotannon kulut	-17,9	-15,6	14,7	-46,4	-42,4	9,5	-87,8	-91,8
Myynti- ja markkinointikulut	-21,9	-20,1	9,0	-39,4	-38,2	3,2	-76,9	-78,1
Muut kulut	-71,3	-72,8	-2,1	-142,5	-131,6	8,2	-266,6	-277,5
Vertailukelpoinen EBITDAR	103,2	56,3	83,3	153,3	92,7	65,4	270,4	331,1
Lentokaluston leasemaksut	-35,2	-26,9	31,0	-65,3	-55,7	17,2	-109,5	-119,0
Poistot ja arvonalentumiset	-30,4	-26,2	15,9	-59,5	-49,1	21,1	-105,8	-116,2
Vertailukelpoinen liiketulos	37,5	3,2	> 200 %	28,5	-12,2	> 200 %	55,2	95,9
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	2,6	0,0	> 200 %	6,1	4,3	40,6	32,0	33,8
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	48,9	-2,9	> 200 %	44,4	-9,6	> 200 %	29,0	83,1
Liiketulos	89,1	0,2	> 200 %	79,1	-17,4	> 200 %	116,2	212,7
Rahoitustuotot	0,1	0,4	-83,7	0,1	1,0	-93,5	1,0	0,1
Rahoituskulut	-5,7	-1,9	-196,7	-5,7	-3,6	-56,8	-11,5	-13,6
Tulos ennen veroja	83,4	-1,3	> 200 %	73,5	-20,0	> 200 %	105,8	199,3
Tuloverot	-16,7	0,2	<-200 %	-14,7	3,9	<-200 %	-20,6	-39,2
Kauden tulos	66,8	-1,1	> 200 %	58,8	-16,1	> 200 %	85,1	160,0
Jakautuminen								
Emoyhtiön omistajille	66,8	-1,1	> 200 %	58,8	-16,1	> 200 %	85,1	160,0
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)	0,50	-0,04	> 200 %	0,41	-0,19	> 200 %	0,55	1,15

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	4-6/2017	4-6/2016	Muutos %	1-6/2017	1-6/2016	Muutos %	2016	Edelliset 12 kk
Kauden tulos	66,8	-1,1	> 200 %	58,8	-16,1	> 200 %	85,1	160,0
Muut laajan tuloksen erät								
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi								
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-43,8	64,5	<-200 %	-91,2	71,7	<-200 %	145,2	-17,7
Verovaikutus	8,7	-12,9	> 200 %	18,2	-14,3	> 200 %	-29,0	3,5
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi								
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	9,2	-16,8	> 200 %	33,7	-23,1	> 200 %	-18,1	38,8
Verovaikutus	-1,8	3,4	<-200 %	-6,7	4,6	<-200 %	3,6	-7,8
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-27,7	38,2	<-200 %	-46,1	38,9	<-200 %	101,7	16,8
Kauden laaja tulos	39,1	37,1	5,4	12,7	22,7	-44,1	186,9	176,9
Jakautuminen								
Emoyhtiön omistajille	39,1	37,1	5,4	12,7	22,7	-44,1	186,9	176,9

KONSERNIN TASE

Milj. euroa		30.6.2017	30.6.2016	31.12.2016
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Aineettomat hyödykkeet	O	14,6	9,2	12,4
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	O	1 349,0	1 139,0	1 166,5
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	O	2,5	2,5	2,5
Laina- ja muut saamiset	O	6,2	8,5	7,4
Laskennalliset verosaamiset	O		3,9	
Pitkäaikaiset varat yhteensä		1 372,3	1 163,1	1 188,7
Lyhytaikaiset varat				
Vaihto-omaisuus	O	15,8	13,4	14,9
Myyntisaamiset ja muut saamiset	O	332,5	249,9	211,9
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	O/IA*	22,3	100,3	176,6
Muut rahoitusvarat	IA	862,5	574,6	727,9
Rahat ja pankkisaamiset	IA	117,1	307,0	69,4
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 350,3	1 245,3	1 200,7
Myytäväinä olevat omaisuuserät	O	30,8	109,2	139,3
Varat yhteensä		2 753,5	2 517,6	2 528,7
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	E	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	E	781,3	669,5	781,6
Oma pääoma yhteensä		856,7	744,9	857,0
Pitkäaikaiset velat				
Laskennalliset verovelat	O	35,7		32,7
Korolliset velat	IL	692,0	597,6	617,3
Eläkeveloitteet	O	4,7	34,5	31,9
Varaukset	O	71,7	57,4	63,6
Muut velat	O	4,8	4,8	4,9
Pitkäaikaiset velat yhteensä		808,9	694,3	750,4
Lyhytaikaiset velat				
Varaukset	O	15,6	25,9	22,2
Korolliset velat	IL	83,1	135,0	100,4
Ostovelat	O	92,0	103,4	94,4
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	O/IL*	65,1	80,7	25,2
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	598,3	514,2	424,6
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	104,9	88,6	93,4
Muut velat	O	128,9	123,6	161,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 087,8	1 071,4	921,3
Myytäväinä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	O		7,0	
Velat yhteensä		1 896,7	1 772,7	1 671,7
Oma pääoma ja velat yhteensä		2 753,5	2 517,6	2 528,7

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

Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste		30.6.2017	30.6.2016	31.12.2016
Korolliset velat		775,0	732,6	717,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset *		6,4	-1,1	-16,1
Oikaistut korolliset velat		781,4	731,4	701,5
Muut rahoitusvarat		-862,5	-574,6	-727,9
Rahat ja pankkisaamiset		-117,1	-307,0	-69,4
Korollinen nettovelka		-198,3	-150,2	-95,8
Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta * 7		833,3	761,9	766,4
Oikaistu korollinen nettovelka		635,1	611,7	670,6
Oma pääoma yhteensä		856,7	744,9	857,0
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %		74,1 %	82,1 %	78,3 %

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

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoisen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2016	75,4	168,1	33,9	248,6	132,8	198,2	857,0
Laadintaperiaatteen muutos			15,2		-16,1		-0,9
Oma pääoma 1.1.2017	75,4	168,1	49,0	248,6	116,6	198,2	856,1
Kauden tulos					58,8		58,8
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-73,0				-73,0
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			26,9				26,9
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	-46,1	0,0	58,8	0,0	12,7
Osingot					-12,8		-12,8
Osakeperusteiset maksut				0,7			0,7
Oma pääoma 30.6.2017	75,4	168,1	3,0	249,4	162,6	198,2	856,7

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoisen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2016	75,4	168,1	-67,9	248,1	67,6	236,2	727,5
Kauden tulos					-16,1		-16,1
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			57,4				57,4
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-18,5				-18,5
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	38,9	0,0	-16,1	0,0	22,7
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-1,4		-1,4
Omien osakkeiden osto					-4,3		-4,3
Osakeperusteiset maksut				0,4			0,4
Oma pääoma 30.6.2016	75,4	168,1	-29,0	248,4	45,8	236,2	744,9

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	4-6/2017	4-6/2016	1-6/2017	1-6/2016	2016	Edelliset 12 kk
Liiketoiminnan rahavirta						
Kauden tulos	66,8	-1,1	58,8	-16,1	85,1	160,0
Poistot ja arvonalentumiset	30,4	24,7	59,5	52,7	102,9	109,8
Muut oikaisut kauden tuloksesta						
Rahoitustuotot ja -kulut	5,6	1,5	5,6	2,6	10,5	13,5
Tuloverot	16,7	-0,2	14,7	-3,9	20,6	39,2
EBITDA (Käyttökate)	119,5	24,9	138,6	35,2	219,2	322,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot	-49,4	2,6	-44,9	8,8	-30,4	-84,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	22,3	2,1	15,3	-4,1	-19,6	-0,1
Käyttöpääoman muutos	80,3	89,0	85,8	90,6	55,5	50,7
Maksetut rahoituskulut, netto	-10,5	0,8	-8,8	-0,5	-5,0	-13,3
Maksetut tuloverot		0,2				
Liiketoiminnan nettorahavirta	162,2	119,6	186,1	130,0	219,7	275,7
Investointien rahavirta						
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	2,2	-2,0	-1,9	-4,6	-10,3	-7,5
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-208,6	-194,8	-246,5	-311,7	-475,7	-410,4
Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin	6,7		6,7			6,7
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	155,2	2,1	155,6	17,1	153,2	291,7
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-91,3	45,3	94,7	-97,8	-168,4	24,1
Pitkäaikaisten saamisten muutos	-0,7	0,4	0,0	0,7	1,6	0,8
Investointien nettorahavirta	-136,5	-149,0	8,6	-396,3	-499,6	-94,6
Rahoituksen rahavirta						
Lainojen nostot		241,7	199,3	377,4	377,4	199,3
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-12,0	-16,6	-107,9	-29,6	-115,1	-193,5
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut					-38,3	-38,3
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut		-1,7		-1,7	-19,1	-17,4
Omien osakkeiden osto				-4,3	-4,3	
Maksetut osingot	-12,8		-12,8			-12,8
Rahoituksen nettorahavirta	-24,8	223,4	78,6	341,8	200,5	-62,7
Rahavirtojen muutos	0,9	194,0	273,2	75,6	-79,3	118,3
Rahavarat tilikauden alussa	650,8	339,3	378,4	457,7	457,7	533,3
Rahavirtojen muutos	0,9	194,0	273,2	75,6	-79,3	118,3
Rahavarat kauden lopussa **	651,6	533,3	651,6	533,3	378,4	651,6
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot						
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua						
Työsuhde-etuudet	4,2	3,8	7,0	7,3	15,1	14,8
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	1,7	-1,8	0,3	-3,1	-34,0	-30,6
Muut oikaisut	16,4	0,1	8,0	-8,3	-0,6	15,7
Yhteensä	22,3	2,1	15,3	-4,1	-19,6	-0,1
** Rahavarat						
Muut rahoitusvarat	862,5	574,6	862,5	574,6	727,9	862,5
Rahat ja pankkisaamiset	117,1	307,0	117,1	307,0	69,4	117,1
Rahavarat taseessa	979,7	881,6	979,7	881,6	797,3	979,7
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-328,1	-348,3	-328,1	-348,3	-418,9	-328,1
Yhteensä	651,6	533,3	651,6	533,3	378,4	651,6

KONSERNIN PUOLIVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin puolivuositilinpäätös on laadittu IAS 34 Osavuositilinpäätökset -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

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

4. SEGMENTTITIEDOT, LIIKEVAIHTO JA VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

4-6/2017, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	211,2	29,9	231,3	40,3	-3,5	509,2	80,4
Lisämyynti	7,8	1,4	10,9	1,0	15,2	36,2	5,7
Rahti	36,9	3,1	7,5	0,6	1,4	49,4	7,8
Matkapalvelut	0,5	0,0	38,7	0,1	-0,8	38,5	6,1
Yhteensä	256,4	34,4	288,4	42,0	12,3	633,4	
Osuus %	40,5	5,4	45,5	6,6	1,9		

4-6/2016, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	173,9	28,8	204,2	39,7	11,8	458,3	80,5
Lisämyynti	5,5	1,2	9,0	0,7	13,9	30,3	5,3
Rahti	33,0	3,0	4,0	0,8	1,7	42,6	7,5
Matkapalvelut	0,1	0,0	34,0	0,2	-0,3	34,1	6,0
Matkatoimistot					4,4	4,4	0,8
Yhteensä	212,5	33,0	251,2	41,4	31,5	569,6	
Osuus %	37,3	5,8	44,1	7,3	5,5		

1-6/2017, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	387,5	52,7	397,7	92,5	1,4	931,8	78,5
Lisämyynti	16,5	2,3	18,9	2,2	30,1	70,0	5,9
Rahti	66,0	5,4	13,0	1,3	2,9	88,6	7,5
Matkapalvelut	22,5	7,1	68,1	0,1	-0,5	97,3	8,2
Yhteensä	492,5	67,5	497,7	96,2	33,8	1 187,7	
Osuus %	41,5	5,7	41,9	8,1	2,8		

1-6/2016, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	338,8	54,5	365,1	88,4	15,5	862,3	78,0
Lisämyynti	12,4	2,2	16,3	1,8	27,2	60,0	5,4
Rahti	63,2	5,6	7,9	1,8	3,6	82,2	7,4
Matkapalvelut	23,1	7,9	61,7	0,3	0,2	93,2	8,4
Matkatoimistot					8,4	8,4	0,8
Yhteensä	437,7	70,2	451,0	92,3	54,9	1 106,0	
Osuus %	39,6	6,3	40,8	8,3	5,0		

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

PLF. %	4-6/2017	4-6/2016	Muutos %	1-6/2017	1-6/2016	Muutos %	2016
Aasia	86,2	76,4	9,8 %-yks.	86,9	79,6	7,3 %-yks.	81,8
Pohjois-Amerikka	85,3	78,9	6,4 %-yks.	81,9	79,6	2,3 %-yks.	79,5
Eurooppa	82,4	79,5	2,9 %-yks.	79,4	77,1	2,4 %-yks.	78,6
Kotimaa	65,8	66,7	-0,9 %-yks.	68,3	69,4	-1,1 %-yks.	69,1
Yhteensä	83,7	77,4	6,3 %-yks.	82,6	78,1	4,5 %-yks.	79,8

ASK, milj. km	4-6/2017	4-6/2016	Muutos %	1-6/2017	1-6/2016	Muutos %	2016
Aasia	4 317,0	4 070,1	6,1	8 328,5	8 091,6	2,9	16 434,2
Pohjois-Amerikka	646,9	671,9	-3,7	1 253,1	1 304,4	-3,9	2 692,7
Eurooppa	3 771,6	3 413,6	10,5	6 762,3	6 412,2	5,5	13 247,9
Kotimaa	359,2	356,9	0,6	878,6	825,1	6,5	1 539,4
Yhteensä	9 094,8	8 512,5	6,8	17 222,5	16 633,2	3,5	33 914,2

RPK, milj. km	4-6/2017	4-6/2016	Muutos %	1-6/2017	1-6/2016	Muutos %	2016
Aasia	3 721,5	3 109,6	19,7	7 234,5	6 438,0	12,4	13 446,8
Pohjois-Amerikka	552,1	530,2	4,1	1 026,5	1 038,9	-1,2	2 140,7
Eurooppa	3 106,1	2 713,7	14,5	5 372,2	4 942,5	8,7	10 413,8
Kotimaa	236,2	237,9	-0,7	599,9	572,4	4,8	1 064,0
Yhteensä	7 616,0	6 591,3	15,5	14 233,1	12 991,7	9,6	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	4-6/2017	4-6/2016	Muutos %	1-6/2017	1-6/2016	Muutos %	2016
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	4,3	-1,8	> 200 %	6,4	1,2	> 200 %	-2,0
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-1,7	1,8	<-200 %	-0,3	3,1	<-200 %	34,0
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	2,6	0,0	> 200 %	6,1	4,3	40,6	32,0
Lentokonetransaktioiden voitot ja tappiot	47,6	-2,3	> 200 %	42,6	-8,2	> 200 %	26,6
Muiden transaktioiden voitot ja tappiot	1,8	-0,3	> 200 %	2,2	-0,6	> 200 %	3,8
Uudelleenjärjestelykulut	-0,5	-0,3	-43,4	-0,5	-0,8	43,4	-1,4
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	48,9	-2,9	> 200 %	44,4	-9,6	> 200 %	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 johdannaisopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.

Johdannaiset, Milj. euroa	30.6.2017		30.6.2016		31.12.2016	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	386,2	-3,7				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	147,2	4,2				
Myydyt optiot	157,8	-2,2				
Polttoaineen valuuttasuojaukset			300,1	4,5	307,3	16,5
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	320,9	-15,0	351,3	54,5	377,1	74,6
Leasemaksujen valuuttasuojaukset	135,6	-4,1	164,4	7,9	172,4	9,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 147,7	-20,9	815,7	66,9	856,8	100,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)			230,5	-2,7	157,4	3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot			179,8	1,2	173,2	5,9
Myydyt optiot			291,5	-12,2	245,4	-2,4
Myytäväinä olevien omaisuuserien suojaus	103,1	0,5			123,7	-7,3
Taseen suojaus (termiinit)	128,9	-1,1	223,9	-1,7	118,3	1,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	232,0	-0,6	925,6	-15,3	818,0	0,9
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 379,7	-21,5	1 741,3	51,6	1 674,8	101,6
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	753 000	-18,7	622 000	-40,6	650 000	18,9
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetrolia, tonnia	217 000	1,7				
Myydyt optiot, lentopetrolia, tonnia	217 000	-4,6				
Sähköjohdannaiset, MWh	6 626	0,0	13 141	-0,1	13 140	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		-21,6		-40,6		18,9
Lentopetrolitermiinit, tonnia			12 000	-0,6	24 000	0,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetrolia, tonnia			213 000	6,1	236 000	13,3
Myydyt optiot, lentopetrolia, tonnia	145 000	-0,1	426 000	-5,7	472 000	-4,4
Sähköjohdannaiset, MWh			13 252	-0,1		
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-0,1		-0,3		9,4
Hyödykejohdannaiset yhteensä		-21,7		-41,0		28,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset	64,9	1,1	150,0	5,0	150,0	3,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	64,9	1,1	150,0	5,0	150,0	3,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	260,7	-6,4	289,5	1,1	291,8	16,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	260,7	-6,4	289,5	1,1	291,8	16,1
Korkojohdannaiset yhteensä	325,6	-5,3	439,5	6,1	441,8	19,8
Osakejohdannaiset						
Osakeoptiot						
Ostetut optiot	3,0	7,2	3,0	2,6	3,0	1,8
Myydyt optiot	3,0	-1,5	3,0	-0,4	3,0	-0,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	5,7	6,0	2,2	6,0	1,6
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	5,7	6,0	2,2	6,0	1,6
Johdannaiset yhteensä		-42,8		19,1		151,4

6. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	30.6.2017	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	862,5	721,6	141,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	1,1		1,1
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,1		1,1
Valuuttajohdannaiset	10,4		10,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,7		9,7
Hyödykejohdannaiset	3,6		3,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,6		3,6
Osakejohdannaiset	7,2		7,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	7,2		7,2
Yhteensä	884,9	721,6	163,3

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	6,4		6,4
Valuuttajohdannaiset	31,9		31,9
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	15,0		15,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	15,5		15,5
Hyödykejohdannaiset	25,3		25,3
- joista rahavirran suojauslaskennassa	25,2		25,2
Osakejohdannaiset	1,5		1,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,5		1,5
Yhteensä	65,1	0,0	65,1

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

8. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta 1-6/2017 tilikaudella oli 20,0 % (-19,5 %).

9. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 16.3.2017, että vuodelta 2016 maksetaan 0,10 euron osinko osakkeelta, yhteensä 12,8 miljoonaa euroa. Osinko maksettiin 4.4.2017.

Yhtiökokous päätti 17.3.2016, että vuodelta 2015 ei maksettu osinkoa.

10. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	30.6.2017	30.6.2016	31.12.2016
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1,178.8	821.0	821.0
Lisäykset	330.8	319.1	518.9
Ennakoiden muutos	-88.0	40.6	80.4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	89.6	26.5	6.4
Vähennykset ja siirrot	-88.0	-8.1	-139.9
Poistot	-59.5	-49.1	-105.8
Vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältyvät poistot		-1.7	-2.2
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1,363.7	1,148.3	1,178.8
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	139.3	123.0	123.0
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	30.8	102.7	139.3

11. MYYTÄVÄNÄ OLEVAT OMAISUUSERÄT

Myytävänä olevat omaisuuserät koostuvat pääasiassa lentokoneista. Myytävissä oleviin omaisuuseriin tilikauden 2016 päättyessä sisältyneistä neljästä Airbus A340 -lentokoneista on myyty Airbusille kolme Q2 2017 aikana ja myytävissä oleviin omaisuuseriin jäi yksi Airbus A340 -lentokone, jonka myynnin Airbusille odotetaan tapahtuvan 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 purkaututtua.

Myytävänä oleviksi luokitellut omaisuuserät	30.6.2017	30.6.2016	31.12.2016
Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet	30.8	102.7	139.3
Vaihto-omaisuus	0.0	1.4	0.0
Myyntisaamiset ja muut saamiset		5.1	
Yhteensä	30.8	109.2	139.3
Myytävänä oleviksi luokiteltuihin varoihin liittyvät velat	30.6.2017	30.6.2016	31.12.2016
Ostovelat ja muut velat		7.0	
Yhteensä	0.0	7.0	0.0

12. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

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

Tilikauden 2017 toisella neljänneksellä lainoja lyhennettiin lyhennysohjelman mukaisesti.

13. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	30.6.2017	30.6.2016	31.12.2016
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit		159,0	
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	71,3	71,1	69,0
Muiden puolesta annetut takuut		0,1	0,0
Yhteensä	71,3	230,3	69,0

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.6.2017 olivat 1 248 miljoonaa euroa (31.12.2016: 1 601).

14. VUOKRAVASTUUT MUISTA VUOKRASOPIMUKSISTA

Milj. euroa	30.6.2017	30.6.2016	31.12.2016
Lentokaluston vuokravastuut	1 367,3	941,4	1 069,9
Muut vuokravastuut	264,7	297,8	290,0
Yhteensä	1 632,0	1 239,2	1 359,8

15. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	1-6/2017	1-6/2016	2016
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	22,0	21,6	42,9
Eläkesäätiö			0,1
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	52,9	57,4	106,8
Eläkesäätiö	1,6	0,8	3,2
Saamiset			
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	8,3	9,1	9,3
Velat			
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	2,4	32,2	29,7
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille		0,1	0,2

16. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Tilikauden jälkeen ei ole ollut olennaisia raportoitavia tapahtumia.

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 liikeluokituksen vaihtelua, sillä realisoitumattomat käyvän arvон muutokset suuremmasta osasta johdannaisista kirjataan liikeluokituksen asemesta muihin laajan tuloksen eriin. Luokitteluun ja rahoitusomaisuuserien arvonalentumisen malliin liittyvät muutokset eivät vaikuttaneet konserniin merkittävällä 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; lentoliiput 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 hankintamenoon 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 "Myytavissä 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 hankintamenoon, 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 hankintamenoon (korvaa Finnairin aikaisemmin käyttämiä "Lainat ja saamiset" ja "Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat"-luokkia) ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Konsernin velat ovat pääasiallisesti luokiteltu jaksotettuun hankintamenoon; 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 lentopetrolioptioita 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 soveltamisten 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 suojauslaskentaan 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. tammikuuta 2017		
	Alkuperäinen (IAS 39)	Uusi (IFRS 9)	Uusi, milj. euroa	Alkuperäinen, milj. euroa	Erotus
Pitkäaikaiset rahoitusvarat					
Lainat ja muut saamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	7,4	7,4	-
Lyhytaikaiset rahoitusvarat					
Rahat ja pankkisaamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	69,4	69,4	-
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	261,2	261,2	-
Lyhyen koron rahastot	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	466,6	466,6	-
Myyntisaamiset ja muut saamiset	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	211,9	211,9	-
Johdannaiset	Hedge accounting items	Hedge accounting items	158,5	133,2	25,3
Johdannaiset	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	18,0	43,3	-25,3
Pitkäaikaiset velat					
Korolliset velat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	499,6	499,6	-
Rahoitusleasingvelat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	117,6	117,6	-
Ostovelat ja muut velat	Lainat ja saamiset	Jaksotettu hankintameno	4,9	4,9	-
Lyhytaikaiset velat					
Korolliset velat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	78,5	78,5	-
Rahoitusleasingvelat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	22,0	22,0	-
Johdannaiset	Hedge accounting items	Hedge accounting items	14,7	8,4	6,3
Johdannaiset	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti	10,5	16,8	-6,3
Ostovelat ja muut velat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvelat	Jaksotettu hankintameno	773,5	773,5	-

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

	Kirjanpitoarvo, 1. tammikuuta 2017	
	Uusi, milj. euroa	Alkuperäinen, milj. euroa
Valuuttajohdannaiset		
Polttoaineen valuuttasuojaus	16,5	16,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	16,5	16,5
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	74,6	74,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	74,6	74,6
Leasemaksujen valuuttasuojaus	9,6	9,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,6	9,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	3,3	3,3
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,3	3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)	3,5	3,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,5	3,5
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. TUNNUSLUVUN LASKENTAKAAVAN MUUTOS

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

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

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

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

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

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

Puolivuosisikatsauksen 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).