



Finnair-konsernin osavuositiedot 1.1.–30.9.2018

25.10.2018

Finnair-konsernin osavuosisikatsaus 1.1.–30.9.2018

Matkustajamäärät ennätystasolla, Finnairille tunnustusta asiakasarvioissa. Finnair täsmentää koko vuoden ennustetta.

Heinä–syyskuu 2018

- Liikevaihto kasvoi 8,9 prosenttia vertailukaudesta ja oli 801,2 miljoonaa euroa (735,4)*.
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 14,2 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 84,5 prosenttia (-2,7 prosenttiyksikköä).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 108,4 miljoonaa euroa (118,9). Liiketulos oli 105,7 miljoonaa euroa (122,2).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 64,4 miljoonaa euroa (103,6) ja investointien nettorahavirta -57,8 miljoonaa euroa (-80,5).**
- Yksikkötuotto (RASK) laski 4,6 prosenttia vertailukaudesta. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 3,1 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) laski 1,6 prosenttia ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) laski 6,4 prosenttia vertailukaudesta.
- Osakekohtainen tulos oli 0,60 euroa (0,71).

Tammi–syyskuu 2018

- Liikevaihto kasvoi 11,9 prosenttia vertailukaudesta ja oli 2 151,5 miljoonaa euroa (1 923,1)*.
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 16,8 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 83,4 prosenttia (-1,0 prosenttiyksikköä).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 160,2 miljoonaa euroa (147,5). Liiketulos oli 151,7 miljoonaa euroa (201,3).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 345,6 miljoonaa euroa (289,6) ja investointien nettorahavirta -144,5 miljoonaa euroa (-71,9).**
- Yksikkötuotto (RASK) laski 4,2 prosenttia vertailukaudesta. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,7 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) laski 4,0 prosenttia ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) laski 6,9 prosenttia vertailukaudesta.
- Osakekohtainen tulos oli 0,79 euroa (1,12).

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

** *Investointien nettorahavirta sisältää vuoden kolmannella neljänneksellä 73,4 miljoonaa euroa sijoituksia rahamarkkinarahastoihin tai muihin yli kolmen kuukauden päästä erääntyviin rahoitusvaroihin. Tammi - syyskuussa nämä sijoitukset kasvoivat nettomääräisesti 79,6 miljoonalla eurolla. Sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.*

Tulevaisuuden näkymät

Uusi ohjeistus 25.10.2018:

Kansainvälinen lentoliikenne kasvaa edelleen ja kilpailu lisääntyy Finnairin päämarkkina-alueilla. Samalla lentopetrolin hinnan tuntuva nousu lisää kustannuksia.

Finnair arvioi, että sen kapasiteetti kasvaa yli 15 prosenttia vuonna 2018. Matkustajamäärän odotetaan kasvavan 12 - 13 prosenttia ja liikevaihdon noin 10 - 11 prosenttia vuonna 2018.

Vertailukelpoinen liiketulos vuonna 2018 jää jonkin verran edellisvuodesta (2017: 170,4 miljoonaa euroa). Arviossa on mukana tänään erikseen tiedotettu lentäjien pitkän aikavälin kannustinohjelman purkautumisen tulosvaikutus, joka on noin 11 miljoonaa euroa.

17.7.2018 annettu näkymä:

Kansainvälinen lentoliikenne kasvaa edelleen vuoden 2018 toisella puoliskolla. Finnair odottaa kilpailun lisääntyvän erityisesti Euroopan ja Aasian välisillä reiteillä sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisillä reiteillä, kun nykyiset ja uudet toimijat lisäävät kapasiteettia.

Finnair arvioi, että sen kapasiteetti kasvaa yli 15 prosenttia vuonna 2018. Matkustajamäärän odotetaan kasvavan jokseenkin saman verran kuin kapasiteetin, kun taas liikevaihdon odotetaan kasvavan hieman kapasiteetin kasvua hitaammin.

Lentopetrolin hinnan tuntuva nousu vaikuttaa Finnairin tulokseen etenkin toisella vuosipuoliskolla. Finnair arvioi, että sen vertailukelpoinen liiketulos vuonna 2018 on suunnilleen edellisvuoden tasolla (2017: 170,4 miljoonaa euroa), jos polttoaineen hinta ja valuuttakurssit säilyvät nykytasollaan eikä markkinaympäristössä tapahdu merkittäviä muutoksia.

Toimitusjohtajan sijainen, talousjohtaja Pekka Vähähyppä:

Finnairin kasvu jatkui heinä–syyskuussa, ja matkustajamäärämme oli kaudella ennätysellinen. Koneemme lensivät varsin täysinä, vaikka kapasiteettimme on kasvanut ja kilpailu lisääntynyt. Erityisen ilahtunut olen siitä, että saimme asiakkaiden mielipiteisiin perustuvan viiden tähden luokituksen APEXiltä ja Skytrax listasi meidät jo yhdeksännen kerran Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi. Näistä tunnustuksista haluan lausua lämpimät kiitokset henkilöstöllemme, jonka hyvä työ mahdollistaa erinomaisen asiakaskokemuksen.

Jatkoimme tuotteemme ja asiakaspalvelumme kehittämistä muun muassa tuomalla matkustajillemme nopean internet-yhteyden useisiin Euroopan lennoilla käytettäviin Airbus-kapearunkokoneisiin ja jatkamalla alkuvuonna aloitettua business-luokan palvelu-uudistusta. Kerroimme myös, että lanseeraamme keväällä 2019 uuden digitaalisen palvelun, jonka tavoitteena on lisätä Suomen kiinnostavuutta matkailumaana ja helpottaa kansainvälisten matkustajien matkasuunnittelua.

Edistysaskelien vastapainoksi kohtasimme myös vastatuulta. Kotimaan poikkeuksellisen lämmin kesä hidasti matkakysynnän kasvua etenkin heinä- ja elokuussa, ja myöhemmin liikenteemme kärsi viiveistä ja peruutuksista, jotka johtuivat sekä Aasian taifuuneista että varamoottoreiden heikosta saatavuudesta katsauskaudella. Peruutukset hidastivat matkustajatuottojen ja lisämyynnin kasvua. Euroopan-liikenteen nopea kapasiteetin kasvu johti väliaikaiseen epätasapainoon kauko- ja lähiliikenteen kapasiteettien välillä, mikä yhdessä kiristyneen kilpailun kanssa painoi Euroopan-liikenteemme matkustajatäyttöasteita ja yksikkötuottoja. Eniten tuloskehitystämme rasitti kuitenkin se, että polttoainekulut nousivat lähes kolmanneksella vertailukaudesta. Vertailukelpoinen liiketuloksemme jäikin jonkin verran vertailukaudesta ja oli 108,4 miljoonaa euroa (118,9).

Varmistaaksemme kannattavan kasvun jatkumisen keskitymme jatkossa uudistuksiin, jotka samanaikaisesti lisäävät toimintamme tehokkuutta, kasvattavat liikevaihtoa ja parantavat asiakaskokemustamme. Otamme myös käyttöön uusia teknologioita, jotka tehostavat kaikkia prosessejamme.

Toimintaympäristö heinä–syyskuussa

Liikenne Finnairin päämarkkina-alueilla kasvoi vuoden 2018 kolmannella neljänneksellä selvästi vertailukautta nopeammin. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi 11,8 prosenttia (7,3), ja kilpailu kiristyi etenkin Pohjoismaiden ja Välimeren liikenteessä. Finnairin Aasian ja Euroopan kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 8,8 prosenttia (4,8). Finnairin markkinaosuus laski Euroopan-liikenteessä 54,5 prosenttiin (58,2) ja laski Eurooppa-Aasia-liikenteessä 5,6 prosenttiin (5,7).¹

Katsauskaudelle osuneet poikkeukselliset säät vaikuttivat kysynnän ja liikenteen kehitykseen. Kotimaan lämmin kesä hidasti lentojen ja lomamatkojen kysyntää koko kaudella. Aasian-liikenteessä Jebi-taifuuni sulki Osakan lentokentän useiksi viikoiksi ja Mangkhut-taifuuni aiheutti peruutuksia Hongkongin reitillä. Nämä säähaasteet vaikuttivat sekä matkustaja- että rahtiliikenteeseen. Varamoottoreiden heikko saatavuus sekä Helsinki-Vantaan ja Tampereen lentokenttien kiitotieremontit aiheuttivat myös viivästyksiä ja peruutuksia etenkin kotimaan ja Euroopan liikenteessä.

Euroopan ja Aasian välisen liikenteen markkinakysyntä kasvoi jonkin verran kapasiteettia hitaammin, mutta suhteessa markkinaan ja nopeaan kapasiteetin kasvuunsa Finnair onnistui täyttämään koneensa hyvin - sen matkustajakäyttöasteet olivat Aasian-reiteillä vain hieman alemmat kuin vertailukaudella. Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä kysynnän ja kapasiteetin kasvu olivat tasapainossa.

Finnair tekee syvempää yhteistyötä muutamien oneworld-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Molempien yhteishankkeiden alueella liikenne kasvoi voimakkaasti kolmannella vuosineljänneksellä. Kysyntä kehittyi tarjontaa vastaavasti, mikä johti yksikkötuottojen kasvuun molempien yhteishankkeiden liikenteessä.

Suomessa toimivien suurimpien matkanjärjestäjien matkapakettien tarjonta kasvoi heinä - syyskuussa edelliseen vuoteen verrattuna. Heinäkuussa matkapakettien kysyntä ja tarjonta markkinalla olivat tasapainossa. Suomen poikkeuksellisen lämpimän ja aurinkoisen kesän vaikutus näkyi elo - syyskuun kysynnässä, joka ei yltänyt matkanjärjestäjien merkittävästi kasvattaman matkatarjonnan tasolle. Kreikka, Turkki ja Espanja olivat edelleen kesäkauden suosituimmat matkapakettikohteet ja matkatarjonnan kasvu keskittyi Kreikan ja Turkin lomakohteisiin.

Lentorahdin markkinakapasiteetin kasvu hidastui kolmannella vuosineljänneksellä, ja globaali markkinakysyntä laski lievästi. Rahdin yksikkötuotot ovat nousseet kuluvan vuoden toisella puoliskolla, mutta niiden nousu on ollut hitaampaa kuin vertailuvuonna. Finnairin rahtiliiketoiminta kasvoi edelleen katsauskaudella. Kaikki markkina-alueet kasvoivat, ja erityisen vahvasti vertailukaudesta kasvoivat Japanin ja Suomen rahtimarkkinat. Finnair oli heinä- ja elokuussa rahtivolyyymeilla mitattuna suurin rahtioperaattori Suomen, Ruotsin ja Norjan markkinoilla.

Finnairin euron jälkeen merkittävin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 1,0 prosenttia vertailujaksosta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli 0,5 prosenttia vahvempi euroon nähden kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan heikkeni euroon nähden 1,1 prosenttia vertailujaksosta. Lentopetrolin dollarihinta oli vuoden kolmannella neljänneksellä 36,7 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin. Koska Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan sen tulokseen.

¹ Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarviointiin heinä - elokuulta). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

Taloudellinen kehitys heinä–syyskuussa

Liikevaihto heinä–syyskuussa

Finnairin liikevaihto kasvoi 8,9 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 801,2 miljoonaa euroa (735,4). Matkustajatuotot kasvoivat 9,1 prosenttia ja lisämyynti 12,4 prosenttia. Uuden, vielä käyttöönottoaiheessa olevan rahtiterminaalin toimintavarmuus parani katsauskaudella, mikä nosti rahtivolyymejä. Rahtiliikevaihto nousi 6,3 prosenttia. Matkapalvelujen liikevaihto kasvoi puolestaan 7,8 prosenttia, vaikka kotimaan poikkeuksellisen lämmin kesää hidasti valmistamatkojen myyntiä katsauskaudella.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 4,6 prosenttia ja oli 6,95 eurosenttiä. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 3,1 prosenttia.

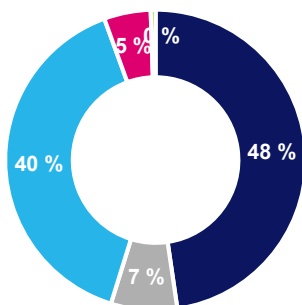
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	7-9/2018	7-9/2017	Muutos, %
Matkustajatuotot	651,8	597,7	9,1 %
Lisämyynti	42,0	37,4	12,4 %
Rahti	54,9	51,6	6,3 %
Matkapalvelut	52,5	48,7	7,8 %
Yhteensä	801,2	735,4	8,9 %

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 7-9/2018

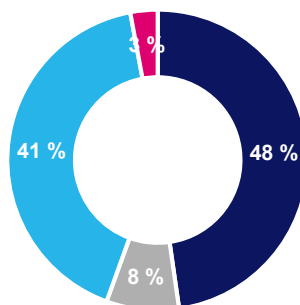
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	310,8	10,3	5 501,6	10,3	4 926,0	8,9	89,5	-1,2
Pohjois-Amerikka	46,4	15,3	899,8	12,4	783,5	9,6	87,1	-2,2
Eurooppa	258,5	8,2	4 788,5	19,6	3 816,2	13,5	79,7	-4,3
Kotimaa	32,7	2,1	338,1	12,9	217,0	10,3	64,2	-1,5
Reiteille kohdistumaton	3,4	-30,0						
Yhteensä	651,8	9,1	11 528,0	14,2	9 742,7	10,7	84,5	-2,7

Matkustajatuotot (M€)



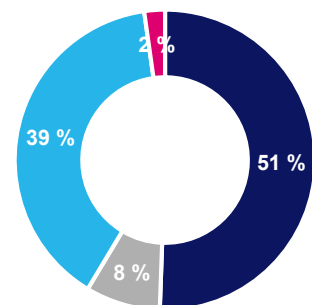
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa
- Kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Mydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 14,2 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 11,5 prosenttia, ja Finnair saavutti kauden uuden ennätystason: matkustajia oli nyt kaudella 3 652 000. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 10,7 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 2,7 prosenttiyksikköä 84,5 prosenttiin.

Lentoja Aasiaan oli kesäkaudella 2018 enimmillään 97 viikossa (87 kesäkaudella 2017). Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 10,3 prosenttia vertailujaksosta syyskuun 2017 lopulla käyttöön otetun A350-lentokoneen myötä. Kasvu kohdistui etenkin Tokion ja Bangkokin lisävuoroille sekä uuteen ympärivuotiseen kohteeseen Nanjingiin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 8,9 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 1,2 prosenttiyksikköä 89,5 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi puolestaan 12,4 prosenttia. Finnair lensi New Yorkiin ja San Franciscoon sekä lisäsi vuoroja Chicagoon. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 9,6 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 2,2 prosenttiyksikköä 87,1 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 19,6 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit kasvoivat 13,5 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 4,3 prosenttiyksikköä 79,7 prosenttiin. Kapasiteettia kasvatti kolmen uuden A321-koneen käyttöönotto vertailukauden jälkeen sekä lisäistuiimet osassa nykyistä Airbus-kapearunkolaivastoa. Kasvu kohdistui etenkin useille Pohjoismaiden-reiteille ja muualle Pohjois-Eurooppaan. Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi 12,9 prosenttia, kun vuoroja Helsingin ja Pohjois-Suomen kohteiden, etenkin Oulun, välillä lisättiin. Kotimaan liikenteen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 10,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 1,5 prosenttiyksikköä 64,2 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 12,4 prosenttia ja oli 42,0 miljoonaa euroa (37,4) eli 11,50 euroa (11,41) matkustajaa kohti. Istumapaikkojen ennakkovaraukset ja matkustajamyynni olivat suurimmat lisämyyntierät, kun taas eniten kasvoivat istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lisämatkatavarat.

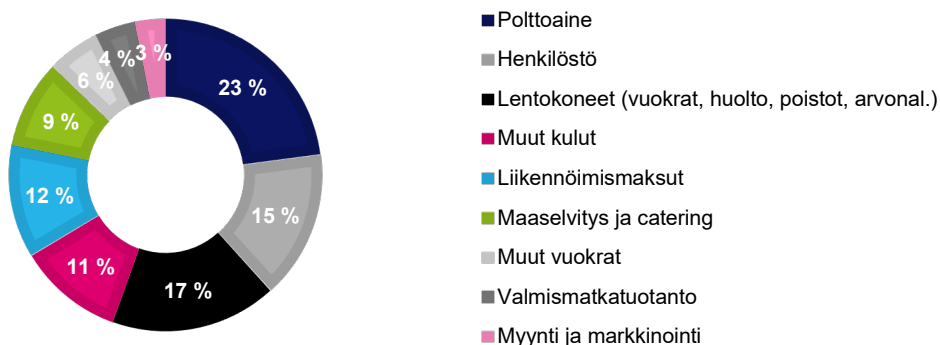
Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kasvoivat 13,3 prosenttia, kun taas myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 7,0 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 6,3 prosenttia ja oli 54,9 miljoonaa euroa (51,6).

Matkapalveluiden asiakasmäärä kasvoi 7,5 prosenttia. Luku sisältää sekä Aurinkomatkojen että Finnair Holidaysin asiakkaat. Aurinkomatkojen kiintiötuotannon täyttöaste oli 90,5 prosenttia. Matkapalvelujen liikevaihto kasvoi 7,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 52,5 miljoonaa euroa (48,7).

Kustannuskehitys ja tulos heinä–syyskuussa

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 11,9 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 710,3 miljoonaa euroa (634,6). Yksikkökustannus (CASK) laski 1,6 prosenttia ja oli 6,01 eurosenttiä (6,11). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssi- ja muuta korjattu yksikkökustannus laski 6,4 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 710,3 milj. euroa) jakauma



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 7,2 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 547,5 miljoonaa euroa (510,8). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat 31,4 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 162,7 miljoonaa euroa (123,8). Polttoaineen hinnan voimakas nousu selittää valtaosan polttoainekulujen noususta, mutta kehityksessä näkyy myös kapasiteetin voimakas kasvu kolmannella vuosineljänneksellä. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,2 prosenttia erityisesti taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton ansiosta. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) kuitenkin heikkeni 3,7 prosenttia.

Henkilöstökulut laskivat 3,4 prosenttia 109,1 miljoonaan euroon (112,9) henkilöstömäärän kasvusta huolimatta. Vertailukauden lukuun sisältyi merkittävä varaus henkilöstölle vuoden 2017 tuloksen perusteella maksetusta erityispalkkiosta. Laivaston kasvu ja uudistuminen kasvattivat lentokaluston vuokria ja poistoja sekä huoltokuluja, ja liikenteen kasvu kasvatti liikennöimismaksuja. Maaselvitys- ja catering-kulut kasvoivat matkustajamäärien ja kapasiteetin kasvua maltillisemmin. Muut kulut nousivat pääasiassa kapasiteetin kasvun ja digitalisaation liittyvien panostusten vuoksi.

Vertailukelpoinen EBITDAR oli 184,0 miljoonaa euroa (188,9). Vertailukelpoinen liiketulos eli liiketulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta jäi vertailukaudesta ja oli 108,4 miljoonaa euroa (118,9).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -1,9 miljoonaa euroa (4,7). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä -0,8 miljoonaa euroa (-1,5). Liiketulos oli 105,7 miljoonaa euroa (122,2), tulos ennen veroja 100,6 miljoonaa euroa (117,0) ja tulos verojen jälkeen 80,5 miljoonaa euroa (93,6).

Taloudellinen kehitys tammi–syyskuussa

Liikevaihto tammi–syyskuussa

Liikevaihto kasvoi 11,9 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 2 151,5 miljoonaa euroa (1 923,1). Matkustajatuotot kasvoivat 12,0 prosenttia ja myös lisämyynti sekä matkapalvelut kasvoivat selvästi. Uuden rahtiterminaalin käyttöönotto vaihe heijastui rahdin liikevaihtoon; se kasvoi tarkastelujaksolla muuta toimintaa hitaammin.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 4,2 prosenttia ja oli 6,74 eurosenttiä (7,04). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,7 prosenttia.

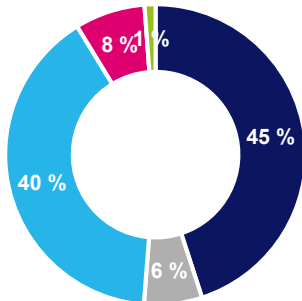
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1-9/2018	1-9/2017	Muutos, %
Matkustajatuotot	1 713,6	1 529,5	12,0
Lisämyynti	121,6	107,4	13,3
Rahti	147,0	140,2	4,8
Matkapalvelut	169,3	146,0	15,9
Yhteensä	2 151,5	1 923,1	11,9

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1-9/2018

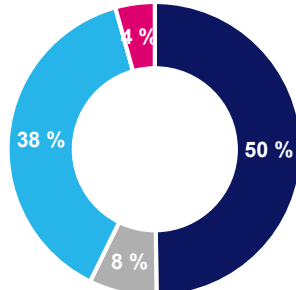
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Asia	771,2	15,2	15 895,7	19,4	13 932,5	18,5	87,6	-0,7
Pohjois-Amerikka	107,0	15,1	2 373,5	15,6	2 027,1	16,4	85,4	0,6
Eurooppa	685,7	7,7	12 261,4	13,9	9 747,4	11,6	79,5	-1,6
Kotimaa	129,4	3,9	1 381,8	17,3	898,1	12,7	65,0	-2,6
Reiteille kohdistumaton	20,3	>200						
Yhteensä	1 713,6	12,0	31 912,4	16,8	26 605,0	15,5	83,4	-1,0

Matkustajatuotot (M€)



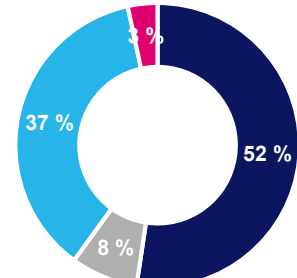
■ Aasia
■ Pohjois-Amerikka
■ Eurooppa
■ Kotimaa
■ Kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



■ Aasia
■ Pohjois-Amerikka
■ Eurooppa
■ Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



■ Aasia
■ Pohjois-Amerikka
■ Eurooppa
■ Kotimaa

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 16,8 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 13,2 prosenttia ja saavutti tarkastelujakson ennätystason 10 126 300 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 15,5 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski nopean kasvun vuoksi 1,0 prosenttiyksikköä 83,4 prosenttiin.

Lentoja Aasiaan oli talvikaudella 2017/2018 enimmillään 89 viikossa (78 talvikaudella 2016/2017), ja maaliskuun lopulla alkaneella kesäkaudella 2018 niitä oli enimmillään 97 (87 kesäkaudella 2017). Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 19,4 prosenttia. Kasvu kohdistui tammi–syyskuussa etenkin Tokion, Bangkokin, Hongkongin, Singaporen ja Chongqingin lisävuoroille sekä talvikauden uuteen kausikohteeseen Goaan ja toukokuussa avattuun uuteen ympärivuotiseen kohteeseen Nanjingiin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 18,5 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski tuntuvasta kapasiteetin lisäyksestä huolimatta vain 0,7 prosenttiyksikköä 87,6 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti puolestaan kasvoi 15,6 prosenttia. New Yorkin -reitini lisäksi Finnair lensi ensimmäisellä vuosineljänneksellä Miamiin ja uusiin kausikohteisiin Puerto Vallartaan, Puerto Plataan ja Havannaan sekä toisella vuosineljänneksellä Chicagoon ja San Franciscoon. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 16,4 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 0,6 prosenttiyksikköä 85,4 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 13,9 prosenttia, ja myydyt henkilökilometrit kasvoivat 11,6 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste laski 1,6 prosenttiyksikköä 79,5 prosenttiin. Kapasiteettia kasvattivat uusien A321-koneiden käyttöönotto vertailukauden jälkeen ja lisäistuimet osassa nykyistä Airbus-kapearunkolaivastoa. Kasvu kohdistui pääasiassa eri reiteille Pohjoismaihin ja muualle Pohjois-Eurooppaan. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä lennettiin vertailukaudesta poiketen myös suorina lentoja Lappiin Lontoosta, Pariisista ja Zürichistä.

Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi tammi–syyskuussa 17,3 prosenttia. Kasvuun vaikutti talvikaudella lentojen lisääminen etenkin Lappiin, kun Finnair varautui kansainvälisen, Lappiin kohdistuvan matkustajakysynnän kasvuun. Kesäkaudella tarjontaa kasvatettiin koko kotimaan verkostossa. Kotimaan liikenteen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 12,7 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 2,6 prosenttiyksikköä 65,0 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 13,3 prosenttia ja oli 121,6 miljoonaa euroa (107,4) eli 12,01 euroa (12,00) matkustajaa kohti. Istumapaikkojen ennakkovaraukset ja matkustajamyynti olivat suurimmat lisämyyntierät kaudella, kun taas nopeimmin kasvoivat istumapaikkojen ennakkovaraukset ja matkustajaluokan korotukset.

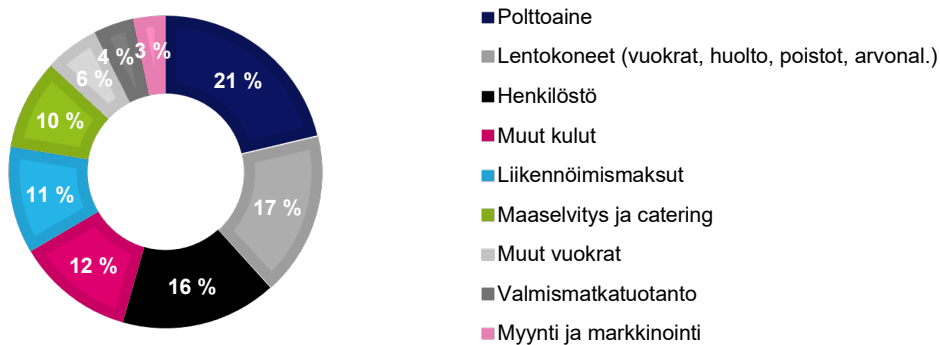
Tarjotut rahtitonnikilometrit kasvoivat 18,2 prosenttia, kun taas myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 10,5 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 4,8 prosenttia ja oli 147,0 miljoonaa euroa (140,2).

Matkapalveluiden asiakasmäärä kasvoi 12,4 prosenttia. Luku sisältää sekä Aurinkomatkojen että Finnair Holidaysin asiakkaat. Aurinkomatkojen kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,7 prosenttia. Omatoimimatkailun ja valmismatkan parhaat puolet yhdistävä Finnair Holidays -tuote esiteltiin maaliskuussa Viron markkinoilla. Tuote lanseerattiin Suomessa ja Ruotsissa vuonna 2017. Matkapalvelujen liikevaihto kasvoi 15,9 prosenttia ja oli 169,3 miljoonaa euroa (146,0).

Kustannuskehitys ja tulos tammi–syyskuussa

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 11,7 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 2 046,4 miljoonaa euroa (1 832,8). Yksikkökustannus (CASK) laski 4,0 prosenttia ja oli 6,24 eurosenttiä (6,50). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus laski 6,9 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 2 046,4 milj. euroa) jakauma



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 8,6 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 1 610,8 miljoonaa euroa (1 483,0). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppatulot, nousivat 24,5 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 435,6 miljoonaa euroa (349,8). Polttoaineen hinnan voimakas nousu ja liikenteen volyymin kasvu selittävät valtaosan polttoainekulujen noususta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 3,1 prosenttia erityisesti taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton ansiosta. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemisen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikkeni 1,3 prosenttia.

Henkilöstökulut nousivat 331,1 miljoonaan euroon (310,3), sillä Finnairin kasvun myötä myös sen henkilöstömäärä on kasvanut merkittävästi vertailukaudesta. Laivaston kasvu ja uudistuminen kasvattivat lentokaluston vuokria ja poistoja, kun taas huoltokulut laskivat. Maaselvitys- ja catering-kulut pysyivät vertailujakson tasolla, kun volyymin kasvusta johtunutta kulujen kasvua kompensoivat huhtikuussa 2017 toteutuneen Finnair Kitchenin hankinnasta seurannut kustannusten lasku ja osin kulujen rakenteellinen siirtyminen henkilöstökuluihin. Muut kulut nousivat pääasiassa kapasiteetin kasvun ja digitalisaatioon liittyvien panostusten vuoksi.

Vertailukelpoinen EBITDAR nousi 385,4 miljoonaan euroon (342,2). Vertailukelpoinen liiketulos eli liiketulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta oli 160,2 miljoonaa euroa (147,5).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -7,5 miljoonaa euroa (10,8). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä -1,1 miljoonaa euroa (43,0). Vertailukauden erään sisältyi myyntivoitto yhden A350-lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta sekä

kertakuluja neljän A340-lentokoneen palautuksista Airbusille. Liiketulos oli 151,7 miljoonaa euroa (201,3), tulos ennen veroja oli 137,3 miljoonaa euroa (190,4) ja tulos verojen jälkeen 109,8 miljoonaa euroa (152,3).

Tase 30.9.2018

Konsernin taseen loppusumma oli syyskuun lopussa 3 075,8 miljoonaa euroa (31.12.2017: 2 887,1). A350-koneiden ennakkomaksut ja yhden A320-lentokoneen hankinta kasvattivat pysyviä vastaavia 67,6 miljoonalla eurolla. Myynti- ja muut saamiset olivat 248,8 miljoonaa euroa (31.12.2017: 319,8).

Hyvä tuloskehitys ja suojauslaskennassa käytettävien johdannaisten käyvän arvon muutos vahvistivat omaa pääomaa, kun taas osingonmaksu pienensi omaa pääomaa 38,4 miljoonaa euroa huhtikuussa. Oma pääoma oli 1 153,7 miljoonaa euroa (31.12.2017: 1 015,7) eli 9,02 euroa osakkeelta (7,95). IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista -standardin käyttöönoton ja IFRS 2 osakeperusteiset maksut -standardin muutoksen vaikutukset omaan pääomaan eivät olleet merkittäviä.²

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrol- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Syyskuun 2018 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 130,9 miljoonaa euroa (31.12.2017: 63,0).

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairin rahoitusasema on vahva, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Tammi-syyskuussa yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 345,6 miljoonaa euroa (289,6). Investointien nettorahavirta oli -144,5 miljoonaa euroa (-71,9).

Omavaraisuusaste 30.9.2018 oli 37,5 prosenttia (34,7) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -37,4 prosenttia (-21,7). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 55,2 prosenttia (69,2). Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli 636,7 miljoonaa euroa (678,3) ja korollinen nettovelka negatiivinen -431,4 miljoonaa euroa (-212,6).

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat kauden lopussa 1 118,7 miljoonaa euroa (977,3). Finnairilla on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 175 miljoonan euron vakuudeton syndikoitu luottoliimiitti. Järjestely on voimassa kesäkuuhun 2019 saakka.

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli katsauskaudella yhteensä -142,9 miljoonaa euroa (68,5). Rahoitustuotot olivat -1,7 miljoonaa euroa (-0,1) negatiivisen korkoympäristön takia ja rahoituskulut olivat -12,6 miljoonaa euroa (-10,7).

Investoinnit tammi-syyskuussa

Bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 168,5 miljoonaa euroa (440,3), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien kassavirta oli -165,6 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos oli -79,6 miljoonaa euroa (109,7). Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) nettorahavirta oli -144,5 miljoonaa euroa (-71,9).

Vuoden 2018 investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirran arvioidaan olevan noin 340 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

² Lisätietoa IFRS-standardimuutoksista liitetiedossa 17. Muutokset laadintaperiaatteissa.

Finnair jatkoi ensimmäisellä vuosipuoliskolla kapearunkolaivastonsa uudistamista. Syyskuun lopussa valtaosaan nykyisistä Airbus-kapearunkokoneista oli lisätty istuimia lentokoneiden etu- ja takaosan keittiötiloja tehostamalla. Lisäksi Finnair jatkaa langattoman internet-yhteyden asentamista kapearunkokoneisiin vuosina 2018 -2019.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuista tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti tukevat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoitusta kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 38 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 63 prosenttia koko laivaston 1 193 miljoonan euron tasearvosta.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Syyskuun 2018 lopussa Finnair operoi itse 56 lentokonetta, joista 19 oli laajarunkokoneita ja 37 kapearunkokoneita. Koneista 27 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia, 21 vuokrattu operatiivisella vuokrasopimuksella ja kahdeksan hankittu rahoitusleasing-sopimuksella.

Laivasto kasvoi yhdellä vuokratulla Airbus A321-lentokoneella vuoden kolmannella vuosineljänneksellä. Katsauskauden lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 9,5 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 30.9.2018	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2017 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- leasing)	(Rahoitus- leasing)	Keski- ikä 30.9.2018	Tilaukset
Kapearunkolaivasto								
Airbus A319	138/144	8		7		1	17.4	
Airbus A320	165/174	10		8		2	16.1	
Airbus A321	209	19	1	4	13	2	7.3	
Laajarunkolaivasto								
Airbus A330	289/263	8		1	4	3	8.9	
Airbus A350	297/336	11		7	4		2.1	8
Yhteensä		56	1	27	21	8	9.5	8

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Laivastouudistus

Syyskuun lopussa Finnair operoi yhtätoista vuosina 2015–2017 toimitettua A350 XWB -lentokonetta. Finnair teki alkuvuonna 2018 päätökset aikaistaa kahden A350-koneen toimituksia, ja nyt voimassa olevan toimitusaikataulun mukaisesti loput kahdeksan A350-lentokonetta toimitaan seuraavasti: yksi vuoden 2018 viimeisellä neljänneksellä, kaksi vuonna 2019, kaksi vuonna 2020, kaksi vuonna 2021 ja yksi vuonna 2022. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 1,1 miljardia euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair lisäsi kapearunkolaivastoonsa vuonna 2017 seitsemän uutta, vuokratua Airbus A321-lentokonetta ja kahdeksannen A321-koneen vuoden 2018 kolmannella vuosineljänneksellä.

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

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Norran operoima laivasto* 30.9.2018	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2017 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- leasing)	Keski-ikä 30.9.2018	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	9.2	
Embraer E190	100	12		9	3	10.3	
Yhteensä		24	0	15	9	9.7	

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

Asiakaskokemus ja uusiutuminen

Finnair jatkoi kolmannella vuosineljänneksellä panostuksiaan asiakaskokemuksen sekä digitaalisten työkalujen ja prosessien kehittämiseksi ja parantamiseksi.

Finnair lisäsi heinäkuussa tarjontaansa uuden, matkantekoa sujuvoittavan matkatavaroiden nouto- ja lähtöselvityspalvelun Lontoon Heathrown lentokentällä yhdessä AirPortrin kanssa. Palvelun tilanneiden asiakkaiden matkatavarat noudetaan kotiovelta tai hotellista, josta ne viedään lähtöselvityksen kautta lennolle asiakkaan puolesta. Asiakkaat voivat näin mennä suoraan lentokentän turvatarkastukseen.

Lisäksi Finnair toi heinäkuussa huippunopean internet-yhteyden Euroopan lennoilla käytettäviin Airbus-kapearunkokoneisiinsa. Katsauskauden loppuun mennessä se oli asennettu noin kahteenkymmeneen koneeseen, ja koko Airbus-kapearunkolaivasto on katettu kesällä 2019.

Syyskuussa Finnair kertoi tuovansa alkuvuonna 2019 kansainvälisille asiakkailleen uuden digitaalisen palvelun, jonka kautta Suomen matkailukohteet ovat helposti löydettävissä, ostettavissa ja paketoitavissa yksilöllisiksi ja elämykselliseksi kokonaisuuksiksi. Palvelu on tarkoitettu viedä Kiinan, Singaporen ja Hongkongin markkinoille vuoden 2019 ensimmäisellä neljänneksellä.

Lisäksi Finnair jatkoi vuoden alussa alkanutta business-luokan palvelu-uudistusta, jonka tavoitteena on aikaisempaa henkilökohtaisempi palvelu. Se myös laajensi alkuvuonna joillakin Euroopan-lennoilla testatun Seat and Meal -tuotteen tarjontaa 30 reitille.

Heinä-syyskuussa asiakastytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli 50 (51), ja Finnairin lentojen saapumistämällisyys oli 81,8 prosenttia (87,1). Heinäkuussa kansainväliset lentomatrustajat valitsivat Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo yhdeksättä vuotta peräkkäin Skytraxin World Airline Awards -tutkimuksessa, joka on yksi maailman arvostetuimmista lentoyhtiöiden asiakastytyväisyyttä mittaavista tutkimuksista. Tutkimuksessa yli 20 miljoonaa matkustajaa arvioivat mukana olleiden 335 lentoyhtiön asiakaspalvelua kokonaisvaltaisesti niin lennon aikana kuin myös lentokentillä. Syyskuussa Finnair sai myös viiden tähden eli Five Star Global Airline -statuksen APEXin (Airline Passenger Experience Association) lentoyhtiöarvioinnissa. APEXin julkaisema 2019 Global Airline arviointi perustuu lentoyhtiöiden matkustajien antamiin arvioihin ja palautteeseen. APEXin arvioinnissa oli mukana 470 lentoyhtiötä. Aurinkomatkojen mobiilisovellus palkittiin puolestaan kansainvälisessä Red Dot -designkilpailussa kahdessa kategoriassa: Travel Apps sekä Interface & User Experience Design. Sovellus palkittiin tänä keväänä parhaana mobiilipalveluna myös suomalaisessa Grand One digitaalisen median kilpailussa.

Digitaalisten työkalujen kehittäminen myös henkilöstön käyttöön jatkui katsauskaudella. Finnair tuo vuoden 2018 aikana koko henkilöstönsä käyttöön iPhonea, joihin on asennettu henkilöstön yhteydenpitoa ja työntekoa helpottavia sovelluksia. Alkuvuonna puhelimiin asennettiin sovellus työturvallisuushavaintojen ilmoittamiseksi, ja kesäkuussa matkustamohenkilökunta sai käyttöönsä heitä varten räätälöidyn sovelluksen SkyGuestin, joka tuo

matkustajadatan digitaaliseen muotoon ja tukee henkilökohtaisemman palvelun tarjoamista asiakkaille. Uusi Crew app helpottaa puolestaan lennonaikaisen viihdejärjestelmän hallintaa lennoilla. Aikaisemmin matkustamohenkilökunnan käyttöön on tuotu lennonaikaisia maksutapahtumia helpottava SkyPay-sovellus.

Digitaalisiin työkaluihin ja kanaviin tehdyt investoinnit näkyivät myös Finnairin digipalvelujen käyttäjämäärien kasvuna. Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli keskimäärin 2,4 miljoonaa kävijää (2,4) kuukaudessa³. Aktiivisten Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi 52,5 prosenttia 273 200 käyttäjään. Digitaalisen suoramyynnin osuus lentolippumyynnistä oli 21,8 prosenttia (22,8) ja digitaalisen suoramyynnin osuus lisämyynnistä oli 51,6 prosenttia (54,9). Digitaalisen suoramyynnin suhteellinen osuus laski katsauskaudella, koska Finnairin voimakas kasvu on painottunut markkinoille, joilla perinteisen matkatoimistomyynnin asema on edelleen vahva.

Henkilöstökokemus

Finnairin palveluksessa oli tammi–syyskuussa keskimäärin 6 340 (5 417) henkilöä eli 17,0 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella. Jatkuvien toimintojen henkilöstön määrä oli 6,7 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella, pois lukien LSG Finlandin henkilöstön siirtyminen Finnair Kitchen Oy:n palvelukseen huhtikuussa 2017. Katsauskauden lopussa työsuhteessa olevien määrä oli 6 447 (30.9.2017: 5 739, 31.12.2017: 5 918), ja tammi–syyskuussa henkilöstömäärä kasvoi 529:lla pääosin matkustamohenkilökunnan ja lentäjien rekrytointien vuoksi. Henkilöstön vaihtuvuus laski kolmen ensimmäisen kvartaalin aikana 0,7 prosenttiyksikköä vertailukauteen verrattuna ja oli 3,0 prosenttia (3,7).

Henkilöstökokemuksen kehittäminen painottui osaamisen, johtamisen, uusien työtapojen ja työhyvinvoinnin kehittämiseen. Uuden lentävän henkilökunnan kattavat koulutukset jatkuivat. Digitaalisten työkalujen hyödyntäminen sekä joustavien työtapojen kehittäminen ja niiden johtaminen olivat keskiössä. Työhyvinvoinnin alueella työturvallisuuden vahvistaminen jatkui suunnitellusti.

Koko Finnairin tapaturmataajuutta mittaava LTIF (Lost Time Incident Frequency) laski tammi–syyskuussa ja oli 11,9 (14,9). Sairauspoissaolojen määrä oli vertailujakson tasolla, 4,12 prosenttia (4,01).

Omat osakkeet

Finnair ei käyttänyt vuoden kolmannella neljänneksellä yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseksi tai luovuttamiseksi. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä se luovutti yhteensä 102 529 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille sekä yhteensä 123 430 osaketta yhtiön vuosien 2015–2017 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti.

Finnairin hallussa oli 30.9.2018 yhteensä 207 408 osaketta (31.12.2017: 433 367), mikä vastaa 0,16 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli syyskuun 2018 lopussa 918,7 miljoonaa euroa (31.12.2017: 1 642,7) ja päätöskurssi 7,17 (12,82 euroa 31.12.2017). Tammi–syyskuussa Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 13,22 euroa, alin kurssi 6,83 euroa ja keskikurssi 9,81 euroa. Osakkeita vaihdettiin 70,7 miljoonaa kappaletta yhteensä 694,0 miljoonalla eurolla.

³ Kävijämäärien mittaustapa on muuttunut vertailukaudesta EU GDPR-direktiivin vuoksi.

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 syyskuun 2018 lopussa oli 21,5 prosenttia (31.12.2017: 19,5).

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin 20.3.2018 pidetty varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään yhtiön omien osakkeiden luovuttamisesta. Molemmat valtuutukset koskevat enintään 5 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,9 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

Lisäksi yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään yhteensä enintään 250 000 euron suuruisista lahjoituksista yleishyödyllisiin tai niihin rinnastettaviin tarkoituksiin. Valtuutus on voimassa seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen saakka.

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-2018>.

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, yhdenvertaisuuden ja esteettömyyden lisäämiseksi ja vastuullisuuden huomioimiseksi hankintaketjussa.

Finnairin yhteiskuntavastuu heijastuu niin sen strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen ja rohkeus. Yhtiön vastuullisuusstrategia 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.

Yhtiön eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) koskevat Finnairin kaikkia työntekijöitä kaikissa toimipaikoissa. Finnair edellyttää alihankkijoilta olennaisilta osiltaan samanlaisten eettisten normien noudattamista, kuin se noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin hankinnan eettiset ohjeet (Supplier Code of Conduct) muodostavat selkeät periaatteet, joilla varmistetaan hankintojen eettisyys, mukaan lukien korruption nollatoleranssi. Finnair pyrkii sisällyttämään vastuullisuuden ja eettiset toimintaperiaatteet yhä tiiviimmäksi osaksi yrityksen laajempaa yritysvaluustatragiaa.

Finnairin toiminnan tärkein prioriteetti on turvallisuus, ja yhtiö on sitoutunut strategioiden ja prosessien toteuttamiseen, ylläpitoon ja jatkuvaan arviointiin sen varmistamiseksi, että kaikki lentämiseen liittyvä toiminta tapahtuu asianmukaisesti kohdennettujen organisaatioresurssien mukaisesti. Tavoitteena on varmistaa korkein mahdollinen turvallisuustaso ja sääntöjenmukainen toiminta lentotoiminnassamme.

Finnair on sitoutunut alan yhteisiin tavoitteisiin hiilineutraalista kasvusta vuodesta 2020 eteenpäin sekä päästöjen puolittamiseen vuoden 2005 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Tämän lisäksi Finnair on asettanut oman, kunnianhimoisen tavoitteen vähentää päästöjään suhteessa myytyihin tonnikilometreihin 17 prosenttia vuosina 2013–2020.

Finnair selvitti kesällä 2018 suomalaisten mielipiteitä lentämisen päästöjen vähentämisestä ja eri vaihtoehtojen toimivuudesta. Kesäkuussa tehdyn kyselytutkimuksen mukaan valtaosa suomalaisista on valmis maksamaan lentämisen päästöjen vähentämisestä, mutta ihmiset haluavat mahdollisen maksun ohjautuvan suoraan ympäristötoimiin. Finnair vastaa tähän nykytoimiensa lisäksi tarjoamalla alkuvuodesta 2019 asiakkailleen

mahdollisuuden valita biopolttoaineen käytön edistämisen tai hiilinieluhankkeiden tukemisen Finnairin nettisivujen kautta lentoa varatessaan, matkan aikana tai sen jälkeen. Finnair tarjoaa asiakkaille kaksi vaihtoehtoa: asiakas voi ostaa biopolttoainetta haluamansa määrän tai tukea hiilinielujen kehittämiseen liittyviä hankkeita valitsemallaan summalla.

Vastuullisuuden tunnusluvut on esitetty tämän tilinpäätöstiedotteen taulukko-osan 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 riskienhallintaprosessi 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 hallittuja riskejä riskinkantokykynsä rajoissa.

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

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

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään ja tuottoon. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän. Toimialan mahdollisella konsolidaatiolla saattaa olla merkittäviä seurauksia kilpailuympäristöön.

Finnairin digitaalisella transformaatiolla ja uusilla palveluilla tavoiteltavaan liikevaihdon kasvuun ja tehokkuusparannuksiin liittyy epävarmuutta. Myös Finnairin strategian toteutukseen ja laivastouudistukseen liittyy riskejä. Finnairin kapasiteetin kasvuhjelma ja sen resursointi aiheuttavat lisäksi kustannuspaineita 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 lentomatkestäjien oikeuksista. Viimeksi mainittujen tulkintaan liittyy riskejä, joista esimerkkinä kuluttaja-asiamiehen hakema kielto Finnairin korvauskäytännöille. Lisäksi ei-taloudellisen tiedon, kuten vastuullisuusraportoinnin, sääntely ja muut sidosryhmävaatimukset ovat selvästi lisääntyneet.

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

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

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyudet

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

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

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

Operatiivisen toiminnan herkkyudet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		1 %(-yksikön) muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)		29 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)		23 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		23 milj. euroa

Polttoaineherkkyudet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausasteet	
			H2/2018	H1/2019
Polttoaine	70 milj. euroa	32 milj. euroa	75 %	69 %

Valuuttajakauma %	7-9 2018	7-9 2017	1-9 2018	1-9 2017	2017	Valuuttaherkkyudet USD ja JPY (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur. 12 kk)
						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat								
EUR	47	49	54	55	55	-	-	
USD*	5	5	4	5	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	14	13	11	10	10	28 milj. euroa	13 milj. euroa	64 %
CNY	10	10	7	7	7	-	-	
KRW	3	4	3	4	3	-	-	
SEK	2	3	3	3	4	-	-	
Muut	17	16	17	16	17	-	-	
Ostovaluutat								
EUR	53	57	56	57	57	-	-	
USD*	39	35	37	36	35	71 milj. euroa	26 milj. euroa	68 %
Muut	7	8	7	7	7			

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

Muutokset yhtiön johdossa

Finnairin hallitus nimitti syyskuussa yhtiön toimitusjohtajaksi KTM Topi Mannerin, 44. Hän aloittaa tehtävässään 1.1.2019. Manner siirtyy Finnairille Nordeasta, jossa hän on toiminut johtoryhmän jäsenenä ja vastannut Personal Banking -liiketoiminta-alueesta. Toukokuussa toimitusjohtajan toimesta irtisanoutunut Pekka Vauramo jätti toimitusjohtajan tehtävät 4.9.2018. Finnairin talousjohtaja Pekka Vähähyyppä toimii toimitusjohtajan sijaisena 4.9. - 31.12. 2018.

Muut tapahtumat katsauskaudella

Finnair tiedotti elokuussa myyvänsä 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) osakkeista tanskalainen lentoyhtiö Danish Air Transportille (DAT). Finnair omisti väliaikaisesti Norran marraskuusta 2017, jolloin edelliset osakkaat, jotka omistivat Norrasta 60 prosenttia, vetäytyivät yhtiön omistuksesta. Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi kaupan syyskuun lopussa, ja kauppa toteutui lokakuussa. Omistusmuutoksella ei sellaisenaan ole vaikutusta Norran toimintaan, henkilöstöön eikä Norran ja Finnairin väliseen ostoliikennesopimukseen. Norra operoi Finnairille kotimaan- ja Euroopan-reittejä 24:llä ATR- ja Embraer-lentokoneella.

Finnair varautuu kaukoliikennelaivaston matkustamojen vaiheittaiseen uudistamiseen osana normaalia laivaston ylläpitotoimintaa. Noin 200 miljoonaa euroa maksavan uudistuksen arvioidaan painottuvan vuosille 2020 ja 2021.

Finnair jatkoi katsauskaudella valmistelua IFRS 16 Vuokrasopimukset -standardin käyttöönottamiseksi vuoden 2019 alussa. Standardi korvaa aikaisemman IAS 17 Vuokrasopimukset -standardin, ja Finnair arvioi, että sen käyttöönotolla on merkittäviä vaikutuksia yhtiön tilinpäätökseen ja tunnuslukuihin. Lisätietoja standardin käyttöönotosta ja arvioiduista vaikutuksista on tämän osavuotiskatsauksen liitetiedossa 17. Muutokset laskentaperiaatteissa.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Tänään 25.10.2018 annetun pörssitiedotteen mukaisesti Finnairin lentäjien pitkän aikavälin osakesidonnainen kannustinohjelma purkautuu, koska kannustinohjelman toteutumisen edellytyksenä määriteltyihin säästötavoitteisiin ei päästä ohjelman voimassaoloaikana, eikä korvaavia lisäsäästöjä ole löydetty yhdessä lentäjien kanssa. Purkautumisen positiivinen vaikutus Finnairin vuoden 2018 vertailukelpoiseen liikeluokkaan on otettu huomioon tämän osavuotiskatsauksen alussa julkaistussa tulevaisuuden näkymässä.

Taloudellinen raportointi

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2019 on seuraava:

- Finnairin tilinpäätöstiedote vuodelta 2018 julkaistaan 15.2.2019
- osavuotiskatsaus kaudelta 1.1.–31.3.2019 julkaistaan 24.4.2019
- puolivuotiskatsaus kaudelta 1.1.–30.6.2019 julkaistaan 17.7.2019
- osavuotiskatsaus kaudelta 1.1.–30.9.2019 julkaistaan 22.10.2019.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 25.10.2018 tulosjulkistukseen liittyvän lehdistötilaisuuden klo 11.00 ja analytikkotilaisuuden klo 12.30 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään klo 14.30 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 7479 0361 (Suomi), 0200 880 389 (Ruotsi), 0800 358 6377 (Iso-Britannia) tai +44 (0)330 336 9105 (muut maat). Vahvistuskoodi on 7370927. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://slideassist.webcasts.com/starthere.jsp?ei=1213710>

Lisätietoja antavat:

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

Avainluvut	7-9/2018	7-9/2017	Muutos %	1-9/2018	1-9/2017	Muutos %	2017	Edelliset 12 kk
Liikevaihto ja kannattavuus								
Liikevaihto, milj. euroa	801,2	735,4	8,9	2 151,5	1 923,1	11,9	2 568,4	2 796,9
Vertailukelpoinen liiketulos, milj. euroa	108,4	118,9	-8,8	160,2	147,5	8,6	170,4	183,1
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, %	13,5	16,2	-2,6 %-yks.	7,4	7,7	-0,2 %-yks.	6,6	6,5
Liiketulos, milj. euroa	105,7	122,2	-13,5	151,7	201,3	-24,7	224,8	175,1
Vertailukelpoinen EBITDAR liikevaihdosta, %	23,0	25,7	-2,7 %-yks.	17,9	17,8	0,1 %-yks.	17,0	17,1
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	0,60	0,71	-14,6	0,79	1,12	-29,9	1,23	0,89
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK	6,95	7,29	-4,6	6,74	7,04	-4,2	6,96	6,74
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	7,06	7,29	-3,1	6,85	7,04	-2,7	6,96	6,82
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield), senttiä/RPK	6,69	6,79	-1,5	6,44	6,64	-3,0	6,57	6,42
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK	6,01	6,11	-1,6	6,24	6,50	-4,0	6,49	6,30
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	4,60	4,88	-5,8	4,88	5,22	-6,6	5,22	4,95
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	4,57	4,88	-6,4	4,86	5,22	-6,9	5,22	4,99
Pääomarakenne								
Omavaraisuusaste, %				37,5	34,7	2,8 %-yks.	35,2	
Nettovelkaantumisaste, %				-37,4	-21,7	-15,7 %-yks.	-24,2	
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %				55,2	69,2	-14,0 %-yks.	69,9	
Korollinen nettovelka, milj. euroa				-431,4	-212,6	-103,0	-246,0	
Oikaistu nettovelka, milj. euroa				636,7	678,3	-6,1	710,3	
Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR, edelliset 12 kk				1,3	1,7	-0,4 %-yks.	1,6	1,3
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	83,0	109,5	-24,1	168,5	440,3	-61,7	519,0	247,2
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				9,7	13,6	-3,9 %-yks.	13,6	9,7
Kasvu ja liikenne								
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	3 652	3 274	11,5	10 126	8 948	13,2	11 905	13 083
Lisämyynti, milj. euroa	42,0	37,4	12,4	121,6	107,4	13,3	144,6	158,9
Matkustajakohdainen lisämyynti	11,50	11,41	0,8	12,01	12,00	0,1	12,15	12,15
Lentojen lukumäärä, kpl	32 916	29 480	11,7	94 759	85 749	10,5	114 718	123 728
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	11 528	10 093	14,2	31 912	27 315	16,8	36 922	41 519
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	9 743	8 799	10,7	26 605	23 032	15,5	30 750	34 323
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	84,5	87,2	-2,7 %-yks.	83,4	84,3	-1,0 %-yks.	83,3	82,7
Polttoaineen kulutus, tonnia	279 443	250 175	11,7	775 367	685 110	13,2	921 520	1 011 777
CO ² päästöt, tonnia/ASK	0,0764	0,0781	-2,2	0,0765	0,0790	-3,1	0,0786	0,0768
CO ² päästöt, tonnia/RTK	0,7697	0,7420	3,7	0,7877	0,7779	1,3	0,7801	0,6238
Asiakaskokemus								
Nettosuositelutulos (NPS)	50	51	-1,5	48	48	-0,1	47	47
Saapumistasmällisyys, %	81,8	87,1	-5,3 %-yks.	79,9	85,5	-5,6 %-yks.	83,2	79,1
Henkilöstökokemus								
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	6 499	5 744	13,1	6 340	5 417	17,0	5 526	6 218
WeTogether@Finnair-henkilöstökokemuksen kokonaisarvosana *	-	-	-	3,75	3,67	2,2	3,78	3,77
Sairauspoissaolot, % **	3,68	3,58	0,10 %-yks.	4,12	4,01	0,11 %-yks.	4,11	4,11
Tapaturmataajuus (LTIF)	15,9	14,9	6,7	11,9	14,9	-20,1	15,6	13,0
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	3,0	3,7	-0,7 %-yks.	3,0	3,7	-0,7 %-yks.	3,4	3,0
Uusiutuminen								
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, % ***	21,8	22,8	-1,0 %-yks.	23,3	23,7	-0,4 %-yks.	24,1	24,0
Digitaalisen suoran lisämyynnin osuus, % ***	51,6	54,9	-3,3 %-yks.	54,7	56,2	-1,5 %-yks.	56,5	55,0
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa ****	2,4	2,4	0,8	2,3	2,4	-2,9	2,4	2,3
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	273,2	179,2	52,5	259,8	157,9	64,6	170,3	244,3

* Mitataan kahdesti vuodessa toisella ja viimeisellä vuosineljänneksellä.

** Finnair Kitchen ei sisälly lukuihin.

*** Finnairin omissa digitaalisissa kanavissa.

**** Mittaustapa muuttunut EU GDPR -tietosuojasäännösten vuoksi vuoden 2018 toisella neljänneksellä.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	7-9/2018	7-9/2017	Muutos %	1-9/2018	1-9/2017	Muutos %	2017	Edelliset 12 kk
Liikevaihto	801,2	735,4	8,9	2 151,5	1 923,1	11,9	2 568,4	2 796,9
Liiketoiminnan muut tuotot	17,5	18,2	-3,8	55,1	57,2	-3,7	77,0	74,9
Liiketoiminnan kulut								
Henkilöstökulut	-109,1	-112,9	-3,4	-331,1	-310,3	6,7	-423,3	-444,1
Polttoainekulut	-162,7	-123,8	31,4	-435,6	-349,8	24,5	-472,2	-557,9
Muut vuokrat	-39,2	-36,5	7,2	-114,0	-119,5	-4,6	-157,9	-152,4
Lentokaluston huoltokulut	-46,9	-39,7	18,1	-122,0	-125,0	-2,4	-165,7	-162,8
Liikennöimismaksut	-83,3	-72,8	14,3	-226,5	-199,5	13,5	-266,5	-293,4
Maaselvitys- ja cateringkulut	-64,5	-62,8	2,6	-191,5	-189,6	1,0	-252,2	-254,1
Valmismatkatuotannon kulut	-29,8	-26,4	13,0	-85,6	-72,8	17,6	-100,5	-113,3
Myynti- ja markkinointikulut	-22,0	-20,9	4,9	-67,2	-60,3	11,4	-85,8	-92,7
Muut kulut	-77,3	-68,7	12,5	-247,8	-211,2	17,3	-285,1	-321,6
Vertailukelpoinen EBITDAR	184,0	188,9	-2,6	385,4	342,2	12,6	436,2	479,4
Lentokaluston leasemaksut	-38,1	-35,2	8,2	-116,5	-100,5	15,9	-136,6	-152,6
Poistot ja arvonalentumiset	-37,5	-34,7	8,0	-108,7	-94,2	15,3	-129,2	-143,6
Vertailukelpoinen liiketulos	108,4	118,9	-8,8	160,2	147,5	8,6	170,4	183,1
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	-1,9	4,7	<-200 %	-7,5	10,8	<-200 %	11,1	-7,2
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-0,8	-1,5	45,2	-1,1	43,0	<-200 %	43,3	-0,8
Liiketulos	105,7	122,2	-13,5	151,7	201,3	-24,7	224,8	175,1
Rahoitustuotot	-0,3	-0,2	-83,5	-1,7	-0,1	<-200 %	-0,3	-1,9
Rahoituskulut	-4,8	-5,1	6,4	-12,6	-10,7	-17,5	-13,4	-15,2
Tulos ennen veroja	100,6	117,0	-13,9	137,3	190,4	-27,9	211,1	158,0
Tuloverot	-20,1	-23,4	13,9	-27,5	-38,1	27,9	-41,7	-31,1
Kauden tulos	80,5	93,6	-13,9	109,8	152,3	-27,9	169,4	126,9
Jakautuminen								
Emoyhtiön omistajille	80,5	93,6	-13,9	109,8	152,3	-27,9	169,4	126,9
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)	0,60	0,71	-14,6	0,79	1,12	-29,9	1,23	0,89

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	7-9/2018	7-9/2017	Muutos %	1-9/2018	1-9/2017	Muutos %	2017	Edelliset 12 kk
Kauden tulos	80,5	93,6	-13,9	109,8	152,3	-27,9	169,4	126,9
Muut laajan tuloksen erät								
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi								
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	13,6	36,4	-62,7	81,4	-54,8	> 200 %	-18,5	117,7
Verovaikutus	-2,7	-7,3	62,5	-16,3	11,0	<-200 %	3,7	-23,5
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi								
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	14,1	1,5	> 200 %	3,6	35,2	-89,8	35,9	4,3
Verovaikutus	-2,8	-0,3	<-200 %	-0,7	-7,0	89,8	-7,2	-0,9
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	22,1	30,3	-27,0	67,9	-15,7	> 200 %	14,0	97,6
Kauden laaja tulos	102,6	123,9	-17,2	177,8	136,6	30,1	183,4	224,6
Jakautuminen								
Emoyhtiön omistajille	102,6	123,9	-17,2	177,8	136,6	30,1	183,4	224,6

KONSERNIN TASE

Milj. euroa		30.9.2018	30.9.2017	31.12.2017
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Aineettomat hyödykkeet	O	20,8	14,2	15,5
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	O	1 485,8	1 409,6	1 422,1
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	O	2,5	2,5	2,5
Laina- ja muut saamiset	O	4,3	6,0	5,6
Pitkäaikaiset varat yhteensä		1 513,3	1 432,2	1 445,7
Lyhytaikaiset varat				
Vaihto-omaisuus	O	24,6	15,8	17,2
Myyntisaamiset ja muut saamiset	O	248,8	334,8	319,8
Johdannaissopimukseen perustuvat saamiset	O/IA*	155,0	64,5	104,5
Muut rahoitusvarat	IA	921,2	859,7	833,0
Rahat ja pankkisaamiset	IA	197,5	117,6	150,2
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 547,1	1 392,4	1 424,6
Myytäväinä olevat omaisuuserät	O	15,4	0,2	16,7
Varat yhteensä		3 075,8	2 824,8	2 887,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	E	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	E	1 078,2	905,3	940,3
Oma pääoma yhteensä		1 153,7	980,8	1 015,7
Pitkäaikaiset velat				
Laskennalliset verovelat	O	116,7	66,7	73,9
Korolliset velat	IL	624,8	604,7	586,2
Eläkevelvoitteet	O	12,1	6,5	6,4
Varaukset	O	87,3	76,0	79,0
Muut velat	O	1,3	4,7	1,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä		842,0	758,6	746,7
Lyhytaikaiset velat				
Varaukset	O	16,5	16,2	21,1
Korolliset velat	IL	53,6	145,1	132,4
Ostovelat	O	108,4	87,3	90,7
Johdannaissopimukseen perustuvat velat	O/IL*	25,3	68,8	81,3
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	565,4	487,1	475,3
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	116,1	125,2	139,2
Muut velat	O	184,2	155,7	173,4
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 069,6	1 085,5	1 113,4
Myytäväinä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	O	10,5	0,0	11,2
Velat yhteensä		1 922,1	1 844,1	1 871,4
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 075,8	2 824,8	2 887,1

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

Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste		30.9.2018	30.9.2017	31.12.2017
Korolliset velat		678,4	749,8	718,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset *		8,9	14,9	18,5
Oikaistut korolliset velat		687,3	764,8	737,1
Muut rahoitusvarat		-921,2	-859,7	-833,0
Rahat ja pankkisaamiset		-197,5	-117,6	-150,2
Korollinen nettovelka		-431,4	-212,6	-246,0
Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta * 7		1 068,2	890,8	956,4
Oikaistu korollinen nettovelka		636,7	678,3	710,3
Oma pääoma yhteensä		1 153,7	980,8	1 015,7
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %		55,2 %	69,2 %	69,9 %

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

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2017	75,4	168,1	63,0	250,3	260,7	198,2	1 015,7
Laadintaperiaatteen muutos				3,8	-4,7		-1,0
Oma pääoma 1.1.2018	75,4	168,1	63,0	254,0	256,0	198,2	1 014,7
Kauden tulos					109,8		109,8
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			65,1				65,1
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			2,9				2,9
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	67,9	0,0	109,8	0,0	177,8
Osingot					-38,4		-38,4
Osakeperusteiset maksut				-0,5			-0,5
Oma pääoma 30.9.2018	75,4	168,1	130,9	253,5	327,4	198,2	1 153,7

Voitonjakokelpoisia varoja oikaistiin -4,7 miljoonalla eurolla IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista -standardin implementoinnin johdosta. Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto kasvoi 3,8 miljoonaa euroa IFRS 2 Osakeperusteiset maksut -standardin muutoksen johdosta. Näistä kerrotaan tarkemmin liitteessä 17. Muutokset laadintaperiaatteissa.

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2016	75,4	168,1	33,9	248,6	132,8	198,2	857,0
Laadintaperiaatteen muutos			15,2		-16,1		-0,9
Oma pääoma 1.1.2017	75,4	168,1	49,0	248,6	116,6	198,2	856,1
Kauden tulos					152,3		152,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-43,9				-43,9
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			28,1				28,1
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	-15,7	0,0	152,3	0,0	136,6
Osingot					-12,8		-12,8
Osakeperusteiset maksut				0,8			0,8
Oma pääoma 30.9.2017	75,4	168,1	33,3	249,5	256,2	198,2	980,8

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	7-9/2018	7-9/2017	1-9/2018	1-9/2017	2017	Edelliset 12 kk
Liiketoiminnan rahavirta						
Kauden tulos	80,5	93,6	109,8	152,3	169,4	126,9
Poistot ja arvonalentumiset	37,5	34,7	108,7	94,2	129,2	143,6
Muut oikaisut kauden tuloksesta						
Rahoitustuotot ja -kulut	5,1	5,3	14,4	10,9	13,6	17,1
Tuloverot	20,1	23,4	27,5	38,1	41,7	31,1
EBITDA (Käyttökate)	143,2	156,9	260,4	295,5	353,9	318,8
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot	0,6	1,3	0,5	-43,6	-44,1	0,0
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	11,3	8,8	30,2	24,1	33,4	39,5
Käyttöpääoman muutos	-84,0	-54,8	65,1	31,0	56,8	90,9
Maksetut rahoituskulut, netto	-6,6	-8,6	-10,6	-17,4	-17,1	-10,2
Maksetut tuloverot	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7	-0,7
Liiketoiminnan nettorahavirta	64,4	103,6	345,6	289,6	382,3	438,2
Investointien rahavirta						
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-2,5	-7,0	-7,2	-8,9	-11,3	-9,5
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-38,6	-89,6	-158,5	-336,1	-393,6	-216,0
Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin	0,0	0,0	0,1	6,7	7,5	0,8
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	56,4	1,2	100,0	156,8	156,9	100,1
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-73,4	15,0	-79,6	109,7	82,9	-106,4
Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,4	0,0	0,8	0,0	0,0	0,8
Investointien nettorahavirta	-57,8	-80,5	-144,5	-71,9	-157,5	-230,1
Rahoituksen rahavirta						
Lainojen nostot	0,0	0,0	0,0	199,3	199,3	0,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-80,1	-10,0	-104,5	-118,0	-130,0	-116,5
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,8	-15,8
Maksetut osingot	0,0	0,0	-38,4	-12,8	-12,8	-38,4
Rahoituksen nettorahavirta	-80,1	-10,0	-142,9	68,5	40,8	-170,6
Rahavirtojen muutos						
	-73,5	13,0	58,2	286,3	265,5	37,5
Rahavarat tilikauden alussa	775,7	651,6	643,9	378,4	378,4	664,7
Rahavirtojen muutos	-73,5	13,0	58,2	286,3	265,5	37,5
Rahavarat kauden lopussa **	702,2	664,7	702,2	664,7	643,9	702,2
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot						
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua						
Työsuhde-etuudet	3,7	5,7	10,9	14,2	16,0	12,7
Varausten muutos	6,2	4,9	16,9	11,6	17,8	23,1
Muut oikaisut	1,3	-1,8	2,4	-1,6	-0,4	3,6
Yhteensä	11,3	8,8	30,2	24,1	33,4	39,5
** Rahavarat						
Muut rahoitusvarat	921,2	859,7	921,2	859,7	833,0	921,2
Rahat ja pankkisaamiset	197,5	117,6	197,5	117,6	150,2	197,5
Rahavarat taseessa	1 118,7	977,3	1 118,7	977,3	983,2	1 118,7
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-416,5	-312,6	-416,5	-312,6	-339,2	-416,5
Yhteensä	702,2	664,7	702,2	664,7	643,9	702,2

KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Finnair otti käyttöön IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista standardin ja IFRS 2 Osakeperusteiset maksut standardin muutoksen 1.1.2018. Käyttöönnotosta aiheutuvat muutokset laadintaperiaatteisiin on kerrottu liitteessä 17 Muutokset laadintaperiaatteissa. Liitetiedossa on myös esitetty arvio tulevasta IFRS 16 -standardin (Vuokrasopimukset) käyttöönnotosta ja vaikutuksista. Muutoin noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat konsernin tilinpäätöksessä 2017 julkaistuja periaatteita.

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

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Osavuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen arvoihin. Toteutuneet tulokset saattavat olla erilaisia näihin arvioihin verrattuna. Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty vuosittain päätöksessä 2017.

4. SEGMENTTITIEDOT, LIIKEVAIHTO JA VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

7-9/2018, Milj. euroa	Pohjois-		Eurooppa	Kotimaa	Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka					
Matkustajatuotot	310,8	46,4	258,5	32,7	3,4	651,8	81,4
Lisämyynti	11,5	2,2	12,1	0,8	15,5	42,0	5,2
Rahti	40,5	3,7	8,8	0,1	1,8	54,9	6,8
Matkapalvelut	0,0	0,0	50,6	0,3	1,5	52,5	6,5
Yhteensä	362,8	52,3	330,0	33,9	22,2	801,2	
Osuus %	45,3	6,5	41,2	4,2	2,8		

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

1-9/2018, Milj. euroa	Pohjois-		Eurooppa	Kotimaa	Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka					
Matkustajatuotot	771,2	107,0	685,7	129,4	20,3	1 713,6	79,6
Lisämyynti	33,9	5,7	30,5	2,4	49,2	121,6	5,7
Rahti	108,0	8,5	22,4	0,5	7,6	147,0	6,8
Matkapalvelut	28,0	10,2	125,4	0,9	4,8	169,3	7,9
Yhteensä	941,0	131,4	864,0	133,2	81,9	2 151,5	
Osuus %	43,7	6,1	40,2	6,2	3,8		

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

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

PLF, %	7-9/2018	7-9/2017	Muutos %	1-9/2018	1-9/2017	Muutos %	2017
Aasia	89,5	90,7	-1,2 %-yks.	87,6	88,3	-0,7 %-yks.	86,7
Pohjois-Amerikka	87,1	89,3	-2,2 %-yks.	85,4	84,8	0,6 %-yks.	83,3
Eurooppa	79,7	84,0	-4,3 %-yks.	79,5	81,1	-1,6 %-yks.	80,7
Kotimaa	64,2	65,7	-1,5 %-yks.	65,0	67,6	-2,6 %-yks.	67,4
Yhteensä	84,5	87,2	-2,7 %-yks.	83,4	84,3	-1,0 %-yks.	83,3

ASK, milj. km	7-9/2018	7-9/2017	Muutos %	1-9/2018	1-9/2017	Muutos %	2017
Aasia	5 501,6	4 987,3	10,3	15 895,7	13 315,8	19,4	18 355,0
Pohjois-Amerikka	899,8	800,9	12,4	2 373,5	2 054,0	15,6	2 776,1
Eurooppa	4 788,5	4 005,1	19,6	12 261,4	10 767,3	13,9	14 152,0
Kotimaa	338,1	299,6	12,9	1 381,8	1 178,2	17,3	1 638,9
Yhteensä	11 528,0	10 092,8	14,2	31 912,4	27 315,4	16,8	36 922,0

RPK, milj. km	7-9/2018	7-9/2017	Muutos %	1-9/2018	1-9/2017	Muutos %	2017
Aasia	4 926,0	4 523,8	8,9	13 932,5	11 758,3	18,5	15 911,3
Pohjois-Amerikka	783,5	714,8	9,6	2 027,1	1 741,3	16,4	2 311,5
Eurooppa	3 816,2	3 363,6	13,5	9 747,4	8 735,9	11,6	11 421,6
Kotimaa	217,0	196,7	10,3	898,1	796,6	12,7	1 105,2
Yhteensä	9 742,7	8 799,0	10,7	26 605,0	23 032,0	15,5	30 749,7

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	7-9/2018	4-6/2018	1-3/2018	10-12/2017	7-9/2017	4-6/2017	1-3/2017	10-12/2016
Liikevaihto	801,2	715,0	635,3	645,3	735,4	633,4	554,4	569,9
Matkustajatuotot	651,8	577,2	484,6	491,3	597,7	509,2	422,6	437,9
Lisämyynti	42,0	40,5	39,1	37,3	37,4	36,2	33,8	31,7
Rahti	54,9	51,6	40,5	57,1	51,6	49,4	39,2	46,2
Matkapalvelut	52,5	45,6	71,2	59,6	48,7	38,5	58,8	52,3
Matkatoimistot							0,0	1,7
Vertailukelpoinen liike-tulos	108,4	47,9	3,9	22,9	118,9	37,5	-9,0	1,6
ASK, milj. km	11 528,0	10 718,7	9 665,7	9 606,7	10 092,9	9 094,8	8 127,7	8 194,3
RPK, milj. km	9 742,7	8 846,5	8 015,8	7 717,6	8 799,0	7 616,0	6 617,1	6 420,3
PLF, %	84,5	82,5	82,9	80,3	87,2	83,7	81,4	78,3

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

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

Milj. euroa	7-9/2018	7-9/2017	Muutos %	1-9/2018	1-9/2017	Muutos %	2017
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-0,7	2,9	<-200 %	-3,6	9,4	<-200 %	10,9
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-1,2	1,8	<-200 %	-3,9	1,5	<-200 %	0,3
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	-1,9	4,7	<-200 %	-7,5	10,8	<-200 %	11,1
Lentokonetransaktioiden voitot ja tappiot	-0,6	-1,3	55,9	-0,9	41,3	<-200 %	41,0
Muiden transaktioiden voitot ja tappiot	0,0	0,0	-100,0	0,4	2,2	-80,8	3,1
Uudelleenjärjestelykulut	-0,2	-0,1	-64,4	-0,5	-0,6	8,4	-0,9
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-0,8	-1,5	45,2	-1,1	43,0	<-200 %	43,3

5. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2017 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.

Johdannaiset, Milj. euroa	30.9.2018		30.9.2017		31.12.2017	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	541,2	13,5	383,6	-8,9	385,2	-10,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	259,5	5,6	166,5	5,7	195,1	5,1
Myydyt optiot	257,3	-1,9	173,7	-3,2	200,1	-4,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	485,2	5,9	278,0	-13,2	316,2	-17,4
Leasemaksujen valuuttasuojauks	114,0	2,4	146,5	-8,1	131,7	-8,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 657,2	25,5	1 148,3	-27,7	1 228,4	-35,5
Myytäväinä olevien omaisuuserien suojaus			101,3	2,4	101,3	3,6
Taseen suojaus (termiinit)	144,0	1,0	113,6	-0,3	101,0	-0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	144,0	1,0	214,9	2,1	202,3	2,6
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 801,2	26,6	1 363,2	-25,7	1 430,7	-32,8
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	821 500	95,8	800 000	22,1	808 000	58,3
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	180 500	12,6	148 000	3,3	91 000	4,8
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	180 500	-0,6	148 000	-0,5	91 000	-0,1
Sähköjohdannaiset, MWh			3 314	0,0		
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		107,7		24,9		63,0
Optiot						
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	137 500	-3,5	84 000	-0,2	37 000	-0,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-3,5		-0,2		-0,4
Hyödykejohdannaiset yhteensä		104,2		24,8		62,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset			64,9	0,9	64,9	0,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	0,0	0,0	64,9	0,9	64,9	0,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	234,7	-8,9	247,7	-14,9	239,6	-18,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	234,7	-8,9	247,7	-14,9	239,6	-18,5
Korkojohdannaiset yhteensä	234,7	-8,9	312,6	-14,0	304,5	-17,9
Osakejohdannaiset						
Osakeoptiot						
Ostetut optiot	3,0	8,6	3,0	21,2	3,0	26,0
Myydyt optiot	3,0	-0,7	3,0	-10,5	3,0	-14,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	7,9	6,0	10,7	6,0	11,3
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	7,9	6,0	10,7	6,0	11,3
Johdannaiset yhteensä		129,8		-4,3		23,2

6. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	30.9.2018	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	921,2	838,1	83,1
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset			
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa			
Valuuttajohdannaiset	38,1		38,1
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	12,1		12,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	24,9		24,9
Hyödykejohdannaiset	108,4		108,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	108,4		108,4
Osakejohdannaiset	8,6		8,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	8,6		8,6
Yhteensä	1 076,2	838,1	238,2

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	8,9		8,9
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa			
Valuuttajohdannaiset	11,5		11,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	6,2		6,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	5,3		5,3
Hyödykejohdannaiset	4,1		4,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,6		0,6
Osakejohdannaiset	0,7		0,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,7		0,7
Yhteensä	25,3	0,0	25,3

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

Hierarkian tason 1 käyvät arvot perustuvat täysin samanlaisten omaisuuserien tai velkojen noteerattuihin (oikaisemattomiin) hintoihin toimivilla markkinoilla. Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittävästä osin muihin syöttötietoihin kuin tasoon 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina).

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

7. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Tilikauden kolmen ensimmäisen neljänneksen aikana ei ollut yrityshankintoja tai -myyntejä. Finnair tiedotti elokuussa myyvän 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n osakkeista tanskalaiselle lentoyhtiölle Danish Air Transportille. Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi kaupan syyskuun lopussa, ja kauppa toteutui lokakuussa.

8. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta kaudella 1-9/2018 oli 20,0 % (20,0 %).

9. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 20.3.2018, että vuodelta 2017 maksetaan 0,30 euron osinko osakkeelta, yhteensä 38,4 miljoonaa euroa. Osinko maksettiin 4.4.2018.

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

10. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	30.9.2018	30.9.2017	31.12.2017
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 437,6	1 178,8	1 178,8
Lisäykset	168,5	440,3	518,6
Lisäykset tytäryhtiöhankintojen kautta			0,4
Ennakoiden muutos	38,7	-96,4	-135,2
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-23,3	87,8	92,0
Vähennykset ja siirrot	-6,3	-92,8	-87,8
Poistot	-108,7	-94,2	-129,2
Vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältyvät poistot		0,3	
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 506,5	1 423,8	1 437,6
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	0,1	139,3	139,3
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	0,0	0,1	0,1

11. MYYTÄVÄNÄ OLEVAT OMAISUUSERÄT

Myytävänä oleviin omaisuuseriin sisältyy Finnairin omistus Nordic Regional Airlines Ab -konsernissa (Norra). Konserni siirtyi kokonaan Finnairin välikaaiseen omistukseen vuoden 2017 neljännellä neljänneksellä. Aikaisemmin Finnair omisti konsernista 40 % ja se oli luokiteltu yhteisyritykseksi. Finnair tiedotti elokuussa myyvän 60 prosenttia Norran osakkeista tanskalaiselle lentoyhtiölle Danish Air Transportille. Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi kaupan syyskuun lopussa, ja kauppa toteutui lokakuussa.

Myytävänä oleviksi luokitellut omaisuuserät	30.9.2018	30.9.2017	31.12.2017
Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet	0,0	0,1	0,1
Vaihto-omaisuus		0,0	
Myytävänä olevan tytäryhtiön varat	15,3		16,6
Yhteensä	15,4	0,2	16,7
Myytävänä oleviksi luokiteltuihin varoihin liittyvät velat	30.9.2018	30.9.2017	31.12.2017
Myytävänä olevan tytäryhtiön velat	10,5		11,2
Yhteensä	10,5	0,0	11,2

12. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2018 ensimmäisellä kolmella neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti. Finnairin 64,9 miljoonan euron joukkovelkakirjalaina erääntyi ja maksettiin kolmannen vuosineljänneksen aikana.

13. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	30.9.2018	30.9.2017	31.12.2017
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	81,7	70,7	71,0
Yhteensä	81,7	70,7	71,0

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.9.2018 olivat 1 107 miljoonaa euroa (31.12.2017: 1 013).

14. VUOKRAVASTUUT MUISTA VUOKRASOPIMUKSISTA

Milj. euroa	30.9.2018	30.9.2017	31.12.2017
Lentokaluston vuokravastuut	1 140,3	1 291,9	1 163,6
Muut vuokravastuut	245,4	278,6	265,8
Yhteensä	1 385,6	1 570,5	1 429,4

15. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	1-9/2018	1-9/2017	2017
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	33,0	33,1	42,2
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	78,9	78,9	105,6
Eläkesäätiö	2,5	2,5	3,5
Saamiset			
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä		8,9	
Velat			
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	9,0	4,2	4,1

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

16. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair tiedotti elokuussa myyvänsä 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) osakkeista tanskalaiselle lentoyhtiölle Danish Air Transportille (DAT). Finnair omisti väliaikaisesti Norran marraskuusta 2017, jolloin edelliset 60 prosentin osakkaat vetäytyivät yhtiön omistuksesta. Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi kaupan syyskuun lopussa, ja kauppa toteutui lokakuussa. Omistusmuutoksella ei sellaisenaan ole vaikutusta Norran toimintaan, henkilöstöön eikä Norran ja Finnairin väliseen ostoliikennesopimukseen. Norra operoi Finnairille kotimaan- ja Euroopan-reittejä 24:llä ATR- ja Embraer-lentokoneella.

Finnair varautuu kaukoliikennelaivaston istuinten vaiheittaiseen uudistamiseen osana normaalia laivaston ylläpitotoimintaa. Noin 200 miljoonaa euroa maksavan uudistuksen arvioidaan painottuvan vuosille 2020 ja 2021.

Tänään 25.10.2018 annetun pörssitiedotteen mukaisesti Finnairin lentäjien pitkän aikavälin osakesidonnainen kannustinohjelma purkautuu, koska kannustinohjelman toteutumisen edellytyksenä määriteltyihin säästötavoitteisiin ei päästä ohjelman voimassaoloaikana, eikä korvaavia lisäsäästöjä ole löydetty yhdessä lentäjien kanssa. Purkautumisen positiivinen vaikutus Finnairin vuoden 2018 vertailukelpoiseen liiketulokseen on otettu huomioon tämän osavuositarkastuksen alussa julkaistussa tulevaisuuden näkymässä.

17. MUUTOKSET LAADINTAPERIAATTEISSA

IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista

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

IFRS 15 muuttaa Finnairin tuloutuksen ajoitusta matkustajatuotoissa, lisämyyntituotoissa ja matkapalveluiden tuotoissa. Muutokset on kuvattu tarkemmin alla, ja muutosten vaikutukset jäävät vähäisiksi. Finnair noudattaa tulkinnoissaan lentoyhtiöiden toimialan kirjanpidollisen työryhmän (International Air Transport Association, Industry Accounting Working Group) julkaisemia tuloutus- ja laskentaperiaatteita.

Matkustajatuotoissa asiakkaat yleensä maksavat lentolippunsa etukäteen, mutta eivät aina käytä niihin liittyviä oikeuksia vaan liput jäävät käyttämättä (breakage). Mikäli lentoyhtiö odottaa olevansa oikeutettu tuottoihin, joita vastaan sen ei tarvitse luovuttaa suoritetta, tulisi yhtiön tulouttaa tähän odotusarvoon perustuva tuotto (expected breakage) samassa suhteessa, kun asiakkaat käyttävät lentolippuja. Aiemmin lentoliput tuloutettiin kun ne käytettiin, tai kun lippu oli vanhentunut, eikä Finnairilla ollut enää velvollisuutta palauttaa lipusta saatua vastiketta asiakkaalle. Käytännössä muutos aikaistaa tuloutusta nykyisestä, mutta vaikutus ei ole merkittävä. Finnair Plus kanta-asiakasjärjestelmän kirjanpitoikäisyyttä tai pisteen arvostusta ei IFRS 15 -standardin seurauksena sen sijaan muuttunut.

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

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

Laadintaperiaatteen muutosten vaikutukset edellisten tilikausien voittovaroihin	1.1.2018
Matkustajatuotot	2,9
Lisämyynti	-5,3
Matkapalvelut	-6,2
Liikevaihtoon vaikuttavat muutokset yhteensä	-8,7
Valmistamatkuotannon kulut	2,8
Tuloverot	1,2
Edellisten tilikauden voittovaroihin kirjatut vaikutukset yhteensä	-4,7

IFRS 2 Osakeperusteiset maksut

Finnair otti käyttöön Osakeperusteiset maksut -standardin muutoksen vuoden 2018 alussa. Muuttuneen IFRS 2 -standardin mukaan liiketoimi on luokiteltava kokonaisuudessaan omana pääomana maksettavaksi osakeperusteiseksi liiketoimeksi, kun osakkeina tilittävästä määrästä on vähennetty verot.

Finnairilla on tällaiset ehdot kaikissa osakepalkkiojärjestelmissä avainhenkilöille (LTI) ja henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelmissä. Vuoden 2018 alussa toteuttamattomien käteisvaroina maksettavien osakeperusteisten maksujen kirjanpitoarvo oli 3,8 miljoonaa euroa. Tämä luokiteltiin omana pääomana maksettaviksi ja siirrettiin työsuhde-etuuksiin liittyvistä veloista omaan pääomaan. Aiempiä kausia ei oikaistu.

IFRS 16 Vuokrasopimukset

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

Finnair aikoo soveltaa IFRS 16 standardin sisältämää poikkeussääntöä, jonka mukaan lyhytaikaisia vuokrasopimuksia, joiden vuokra-aika on 12 kuukautta tai lyhyempi ja jotka eivät sisällä optiota vuokrakohteena olevan hyödykkeen ostamisesta, ei ole tarpeen kirjata taseeseen. Finnair ei aio tunnistaa taseeseen velkaa myöskään vuokrasopimuksista, joissa vuokrakohteena olevan hyödykkeen arvo ei ole Finnairin kannalta materiaallinen. Arvio siitä, onko vuokrakohteena oleva hyödyke materiaallinen ja siten IFRS 16 standardin mukaan tunnistettava taseella, perustuu IFRS:n käsitteelliseen viitekehykseen (Conceptual Framework) ja IAS 1 standardiin. Finnairin viimeisimmän analyysin perusteella taseella tunnistettavat hyödykkeet vuokrasopimuksista koostuvat vuokratuista lentokoneista, rakennuksista, maa-alueista, autoista, maakalustosta ja varamoottoreista.

Finnair arvioi, että uudella standardilla on merkittäviä vaikutuksia sen tilinpäätökseen ja tunnuslukuihin. Lähes kaikista lentokone-, kiinteistö- ja muista vuokrasopimuksista tullaan kirjaamaan omaisuuserä (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) ja korollinen velka taseeseen. Vuokrasopimusten perusteella kirjattava omaisuuserä ja velka arvostetaan nykyarvoon. Nykyisin tulevat vuokramaksut ei-purettavissa olevista operatiivisista vuokrasopimuksista esitetään liitetiedoissa vuokravastuina nimellisarvoonsa. Nämä vuokravastuut olivat tilikauden 2018 kolmannen vuosineljänneksen päättyessä 1 386 miljoonaa euroa (ks. lisää liitteestä 14. Vuokravastuut muista vuokrasopimuksista). Lentokentän ja terminaalien palvelusopimukset eivät alustavan arvion perusteella täytä vuokrasopimuksen määritelmää.

Vuokrasopimukset-standardi vaikuttaa myös Finnairin tuloslaskelmaan. Tulevaisuudessa vuokratulua ei esitetä, vaan tuloslaskelmaan kirjataan omaisuuserästä poisto (liiketulos) ja lainasta kertynyt korko (rahoituserät). Korkokulu on suurimmillaan vuokratulokauden alussa ja pienenee kohti vuokratulokauden loppua, kun leasing-velkaa lyhennetään. Nykyään vuokratulot operatiivisista vuokrasopimuksista jaksotetaan liiketulokseen lentokaluston leasemaksuiksi ja muiksi vuokriksi vuokra-ajan kuluessa, vuokrasopimuksen mukaisesti. Liiketuloksen ja EBITDA:n ohella myös liiketoiminnan nettorahavirta kasvaa, koska lainan lyhennykset siirretään esitettäväksi rahoituksen rahavirrassa.

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

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

18. TUNNUSLUKUIJEN LASKENTAKAAVAT

Vertailukelpoinen liikeyulos:

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

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät:

Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut

Vertailukelpoinen EBITDAR:

Vertailukelpoinen liikeyulos + poistot ja arvonalentumiset + lentokaluston leasemaksut

EBITDA:

Liiketyulos + poistot ja arvonalentumiset

Oma pääoma:

Emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Bruttoinvestoinnit:

Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja

Edelliset 12 kk:

Raportointihetkeä edeltävät 12 kuukautta

Rahavarat:

Rahat ja pankkisaamiset + muut rahoitusvarat

Oikaistut korolliset velat:

Korolliset velat + valuutan- ja koronvaihotosopimukset johdannaissopimuksiin perustuviissa 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:

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

Oma pääoma/osake:

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

Omavaraisuusaste, %:

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

Nettovelkaantumisaste, %:

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

Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

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

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

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

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste (PLF), %:

Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Myydyt tonnikipometrit (RTK):

Kuljetetun matkustaja-, rahti- ja postitonniien määrä x lennetyt kilometrit

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK):

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

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

Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometritä (yield):

Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).

Osavuosisikatsauksen luvut ovat tilintarkastamattomia.