



Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 1.1.–31.12.2018

15.2.2019

Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 1.1.–31.12.2018

Ennätysmäärä matkustajia viimeisellä vuosineljänneksellä. Koko vuoden vertailukelpoinen liiketulos oli 169,4 miljoonaa euroa.

Loka–joulukuu 2018

- Liikevaihto kasvoi 5,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 683,1 miljoonaa euroa (645,3).*
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 9,0 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 76,9 prosenttia (-3,4 prosenttiyksikköä).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 9,2 miljoonaa euroa (22,9). Liiketulos oli 55,9 miljoonaa euroa (23,5).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 37,5 miljoonaa euroa (92,6) ja investointien nettorahavirta -49,5 miljoonaa euroa (-85,6).**
- Yksikkötuotto (RASK) laski 2,9 prosenttia vertailukaudesta. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,4 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) laski 0,7 prosenttia, ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) laski 4,3 prosenttia vertailukaudesta.
- Osakekohtainen tulos oli 0,29 euroa (0,11).

Tammi–joulukuu 2018

- Liikevaihto kasvoi 10,4 prosenttia vertailukaudesta ja oli 2 834,6 miljoonaa euroa (2 568,4)*.
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 14,8 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 81,8 prosenttia (-1,5 prosenttiyksikköä).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 169,4 miljoonaa euroa (170,4). Liiketulos oli 207,5 miljoonaa euroa (224,8).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 383,1 miljoonaa euroa (382,3) ja investointien nettorahavirta -194,0 miljoonaa euroa (-157,5).**
- Yksikkötuotto (RASK) laski 3,9 prosenttia vertailukaudesta. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,6 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) laski 3,2 prosenttia, ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) laski 6,2 prosenttia vertailukaudesta.
- Osakekohtainen tulos oli 1,08 euroa (1,23).
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2018 jaetaan osinkoa 0,274 euroa osaketta kohden.

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

** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden viimeisellä neljänneksellä 2,3 miljoonaa euroa sijoituksia rahamarkkinarahastoihin tai muihin yli kolmen kuukauden päästä erääntyviin rahoitusvaroihin. Vuonna 2018 nämä sijoitukset kasvoivat nettomääräisesti 81,8 miljoonalla eurolla. Sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

Ohjeistus 15.2.2019:

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2019. Finnair odottaa kilpailun lisääntyvän erityisesti Euroopan ja Aasian välisillä reiteillä sekä Euroopan liikenteessä, kun alan kapasiteetti kasvaa. Talouskasvun hidastuminen Finnairin päämarkkinoilla sekä maailmankauppaan liittyvän, myös Brexitistä aiheutuvan, epävarmuuden jatkuminen saattavat vaikuttaa lentomatrustuksen ja -rahdin kysyntään.

Finnair suunnittelee lisäävänsä kapasiteettiaan noin 10 prosentilla vuonna 2019 eli edellisen vuoden 14,8 prosentin kasvua hitaammin. Kasvu painottuu Aasiaan. Liikevaihdon odotetaan kasvavan hieman kapasiteetin kasvua hitaammin vuonna 2019.

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

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Vuosi 2018 oli Finnairille kolmas peräkkäinen nopean kasvun vuosi, ja mutta se oli myös joiltain osin kaksijakoinen: alkuvuonna suotuisa kysyntäympäristö siivitti nopeaa ja kannattavaa kasvuamme niin matkustajaliikenteessä kuin matkapalveluissakin. Vuoden loppupuoliskolla kilpailu kiristyi erityisesti joillakin Euroopan reiteillä, polttoaineen hinnassa nähtiin hintapiikki ja epävarmuus maailmantalouden tulevasta kasvuvauhdista lisääntyi.

Kapasiteetin kasvu 14,8 prosentilla ja matkustajamäärän nousu 11,6 prosentilla uuteen 13,3 miljoonan vuosittaisen matkustajan ennätykseen johtivat liikevaihdon 10,4 prosentin kasvuun. Liikevaihtomme oli viime vuonna 2,8 miljardia euroa. Koko vuoden vertailukelpoinen liiketuloksemme oli 169,4 miljoonaa ja siis vuoden 2017 tasolla.

Jatkoimme investointeja, joita uusiutumismme edellyttää. Vaikka tuloksemme heikkeni loppuvuonna, on pitkän aikavälin tavoitteenamme edelleen kannattava, kestävä kasvu.

Toimintaympäristössämme on nyt enemmän epävarmuutta kuin vuotta aiemmin, kun maailmantalouden kasvu näyttää maltillistuvan. Tavoittemme on luoda arvoa niin osakkeenomistajillemme, asiakkaillemme kuin henkilöstöllekin. Siksi on tärkeää, että huolehdimme kannattavuudesta, jotta voimme kehittyä kaikilla näillä osa-alueilla ja luoda lisäarvoa aiempaa haasteellisemmassa toimintaympäristössä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että investoimme tulevaisuutemme kannalta tärkeisiin asioihin, kyseenalaistamme terveesti nykyiset toimintatapamme sekä kehitämme tuottavuuttamme sekä reagoimme ulkoisiin muutoksiin. Samalla jatkamme pitkäjänteistä asiakaskokemuksen ja henkilöstökokemuksen kehittämistä.

Uutena toimitusjohtajana olen huomannut, miten intohimoisesti niin asiakkaamme kuin oma henkilöstömme suhtautuvat Finnairiin. Tästä on hyvä jatkaa yhdessä Finnairin tulevaisuuden rakentamista. Haluan kiittää asiakkaitamme heidän luottamuksestaan Finnairiin ja kaikkia finnairilaisia hyvästä suorituksesta vuonna 2018.

Toimintaympäristö loka–joulukuussa

Vuoden viimeisellä neljänneksellä kilpailu kiristyi edelleen ja pohdinta maailmantalouden tulevasta kasvuvauhdista lisääntyi. Liikenne Finnairin päämarkkina-alueilla kasvoi selvästi vertailukautta nopeammin. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi 14,3 prosenttia (6,5), ja kilpailu kiristyi etenkin Pohjoismaiden ja Välimeren liikenteessä. Finnairin markkinaosuus laski Euroopan-liikenteessä 55,4 prosenttiin (58,2).¹

Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi 7,6 prosenttia (7,4). Markkinakysyntä kasvoi jonkin verran kapasiteetin kasvua hitaammin. Kysyntä Japanista Eurooppaan säilyi kuitenkin vahvana. Finnairin markkinaosuus Eurooppa-Aasia-liikenteessä laski 5,8 prosenttiin (6,3).¹

Finnair tekee syvempää yhteistyötä muutamien oneworld-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja

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

Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Molempien yhteishankkeiden alueella kapasiteetti kasvoi. Kysyntä kehittyi tarjontaa vastaavasti, mikä johti kaudella yhteishankkeiden hyvään kehitykseen.

Suomessa toimivien suurimpien matkanjärjestäjien matkapakettien tarjonta pysyi vertailukauden tasolla. Matkanjärjestäjät, Aurinkomatkat mukaan lukien, aloittivat syksyllä matkapakettien tarjonnan Egyptiin kuuden vuoden tauon jälkeen. Kokonaisuutena markkinaympäristö säilyi haastavana, ja matkojen kysyntä oli Suomen poikkeuksellisen aurinkoisen kesän jälkeen vertailukautta heikompaa. Dynaamisten ja räätälöityjen matkapakettien osuuden arvioidaan kasvavan talvikauden tuotannossa.

Kuljetetun lentorahdin määrä koko toimialalla kasvoi hieman vertailukautta nopeammin vielä lokakuussa, mutta kasvu tasaantui vertailujakson tasolle vuosineljänneksen loppua kohden. Rahtituotot nousivat toisella vuosipuoliskolla, vaikkakin hitaammin kuin vertailujaksolla. Finnairin globaalin rahtiliikenteen volyymit kasvoivat ennätystasolle. Kasvu Japanissa ja Suomessa oli erityisen voimakasta edellisvuoteen verrattuna.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 3,2 prosenttia vertailujaksosta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli 3,2 prosenttia vahvempi euroon nähden kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan heikkeni euroon nähden 1,3 prosenttia vertailujaksosta. Lentopetrolin dollarihintana oli vuoden viimeisellä neljänneksellä 14,2 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin. Koska Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääriä eriään, kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan sen tulokseen.

Taloudellinen kehitys loka–joulukuussa

Liikevaihto loka–joulukuussa

Finnairin liikevaihto kasvoi 5,8 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 683,1 miljoonaa euroa (645,3). Matkustajatuotot kasvoivat 8,0 prosenttia, lisämyynti 5,2 prosenttia ja rahtiliikevaihto 4,9 prosenttia. Matkapalvelujen liikevaihto laski haastavassa markkinaympäristössä 10,7 prosenttia.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 2,9 prosenttia ja oli 6,52 (6,72) eurosenttiä. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,4 prosenttia.

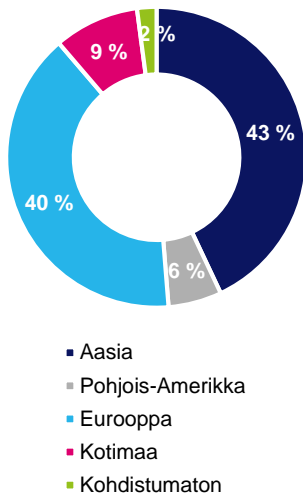
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	10-12/2018	10-12/2017	Muutos, %
Matkustajatuotot	530,7	491,3	8,0
Lisämyynti	39,2	37,3	5,2
Rahti	59,9	57,1	4,9
Matkapalvelut	53,2	59,6	-10,7
Yhteensä	683,1	645,3	5,8

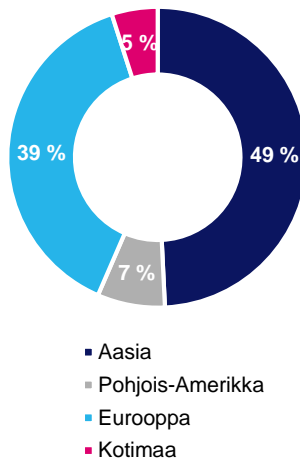
Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 10-12/2018

Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	228,1	7,4	5 156,4	2,3	4 067,2	-2,1	78,9	-3,5
Pohjois-Amerikka	30,5	18,0	762,1	5,5	599,2	5,1	78,6	-0,3
Eurooppa	212,3	4,9	4 036,4	19,3	3 057,5	13,8	75,7	-3,6
Kotimaa	48,7	-1,7	518,4	12,5	331,5	7,4	63,9	-3,1
Reiteille kohdistumaton	11,1	>200						
Yhteensä	530,7	8,0	10 473,3	9,0	8 055,4	4,4	76,9	-3,4

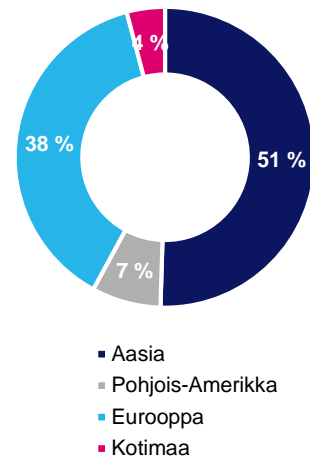
Matkustajatuotot (M€)



Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



Myydyt henkilökilometrit (RPK)



Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 9,0 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 6,7 prosenttia uudelle ennätystasolle 3 155 100 matkustajaan. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 4,4 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 3,4 prosenttiyksikköä 76,9 prosenttiin.

Lentoja Aasiaan on talvikaudella 2018/19 enimmillään 101 (89) viikossa. Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat viimeisellä vuosineljänneksellä 2,3 prosenttia. Kasvu kohdistui etenkin Hongkongin, Tokion ja Osakan lisävuoroille sekä uuteen ympärivuotiseen kohteeseen Nanjingiin. Myydyt henkilökilometrit laskivat 2,1 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 3,5 prosenttiyksikköä 78,9 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 5,5 prosenttia. Finnair jatkoi lentoja Chicagoon ja San Franciscoon joulukuun alkupuolelle ja aloitti lennot talven lomakohteisiin vertailukautta myöhemmin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 5,1 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 0,3 prosenttiyksikköä 78,6 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteettia kasvattivat uusien A321-koneiden käyttöönotto vertailukauden jälkeen ja lisäistuimet osassa nykyistä Airbus-kapearunkolaivastoa. Tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 19,3 prosenttia, ja nopea kasvu johti väliaikaiseen epätasapainoon Aasian ja Euroopan liikenteen tarjonnassa. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 13,8 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 3,6 prosenttiyksikköä 75,7 prosenttiin. Kasvu kohdistui etenkin useille Keski- ja Etelä-Euroopan reiteille. Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi 12,5 prosenttia, kun vuoroja Helsingin ja Pohjois-Suomen kohteiden välillä lisättiin. Kotimaan liikenteen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 7,4 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 3,1 prosenttiyksikköä 63,9 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 5,2 prosenttia ja oli 39,2 miljoonaa euroa (37,3) eli 12,42 euroa (12,60) matkustajaa kohti. Istumapaikkojen ennakkovaraukset ja matkustajamyynni olivat suurimmat lisämyyntierät.

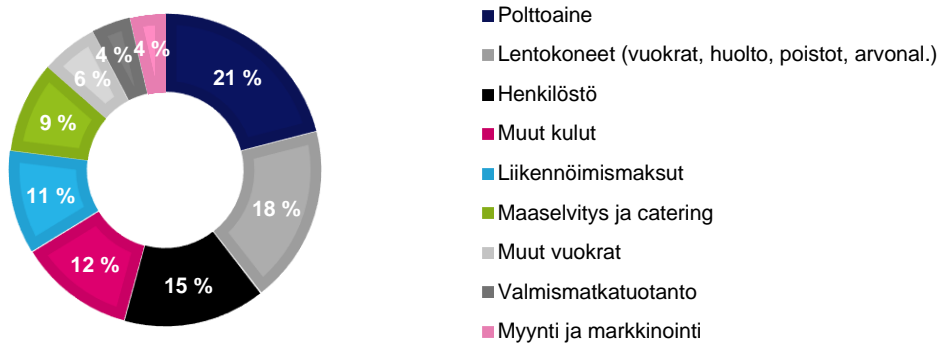
Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kasvoivat 15,5 prosenttia, kun taas myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 13,9 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 4,9 prosenttia ja oli 59,9 miljoonaa euroa (57,1).

Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 5,5 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,4 prosenttia. Nopeinta oli Finnair Holidays -tuotteen ja Aurinkomatkojen kaupunkilomien matkustajakasvu. Matkapalvelujen liikevaihto laski 10,7 prosenttia 53,2 miljoonaan euroon (59,6). Liikevaihdon laskuun vaikutti kiristynyt kilpailu ja kuluttajien ostokäyttäytymisen muutos.

Kustannuskehitys loka–joulukuussa

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 7,8 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 692,5 miljoonaa euroa (642,2). Yksikkökustannus (CASK) laski 0,7 prosenttia ja oli 6,43 eurosenttiä (6,48). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus laski 4,3 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 692,5 milj. euroa) jakauma



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 5,2 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 547,1 miljoonaa euroa (519,9). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat 18,9 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 145,4 miljoonaa euroa (122,3). Polttoaineen hinnan nousu selittää valtaosan polttoainekulujen noususta, mutta kehityksessä näkyy myös Finnairin kapasiteetin kasvu. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 1,4 prosenttia muun muassa taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton ansiosta. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) kuitenkin heikkeni 1,6 prosenttia.

Henkilöstökulut laskivat 9,5 prosenttia 102,3 miljoonaan euroon (113,0). Vertailukauden lukuun sisältyi varausta henkilöstölle vuonna 2018 maksetusta erityispalkkiosta sekä 11 miljoonan euron varaus katsauskaudella puretusta lentäjien pitkän aikavälin kannustinjärjestelmästä. 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 digitalisaatioon liittyvien panostusten vuoksi.

Tulos loka–joulukuussa

Vertailukelpoinen EBITDAR oli 90,0 miljoonaa euroa (94,0). Vertailukelpoinen liike-tulos eli liike-tulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta jäi vertailukaudesta ja oli 9,2 miljoonaa euroa (22,9).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutokset olivat yhteensä 3,0 miljoonaa euroa (0,3). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 43,7 miljoonaa euroa (0,3), ja niihin sisältyi yhden A350-koneen myynnistä saatu voitto. Liike-tulos oli 55,9 miljoonaa euroa (23,5), tulos veroja 51,3 miljoonaa euroa (20,7) ja tulos verojen jälkeen 40,8 miljoonaa euroa (17,1).

Taloudellinen kehitys tammi–joulukuussa

Liikevaihto

Liikevaihto kasvoi 10,4 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 2 834,6 miljoonaa euroa (2 568,4). Matkustajatuotot kasvoivat 11,1 prosenttia ja lisämyynti 11,2 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 4,8 prosenttia ja matkapalvelut 8,2 prosenttia.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 3,9 prosenttia ja oli 6,69 eurosenttiä (6,96). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,6 prosenttia.

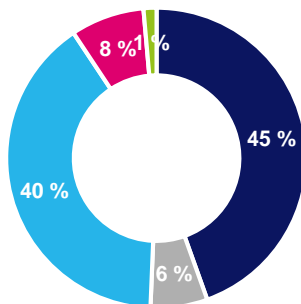
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2018	2017	Change %
Matkustajatuotot	2 244,3	2 020,8	11,1
Lisämyynti	160,8	144,6	11,2
Rahti	206,9	197,4	4,8
Matkapalvelut	222,5	205,6	8,2
Yhteensä	2 834,6	2 568,4	10,4

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2018

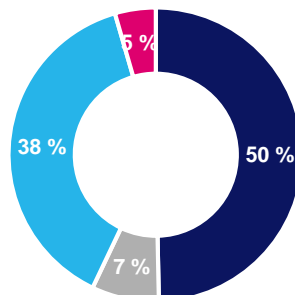
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	999,3	13,3	21 052,1	14,7	17 999,6	13,1	85,5	-1,2
Pohjois-Amerikka	137,5	15,7	3 135,6	13,0	2 626,3	13,6	83,8	0,5
Eurooppa	898,1	7,0	16 297,8	15,2	12 804,9	12,1	78,6	-2,1
Kotimaa	178,0	2,3	1 900,2	15,9	1 229,5	11,2	64,7	-2,7
Reiteille kohdistumaton	31,4	>200						
Yhteensä	2 244,3	11,1	42 385,8	14,8	34 660,4	12,7	81,8	-1,5

Matkustajatuotot (M€)



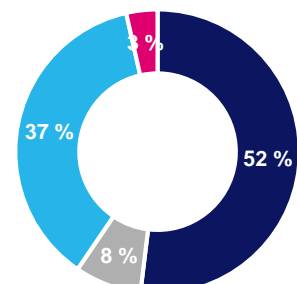
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa
- Kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Finnair teki vuoden aikana useita matkustajamäärää ja kapasiteetin kasvua koskevia kuukausikohtaisia ennätystasolle 13,3 miljoonaa matkustajaan. Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 14,8 prosenttia vertailukaudesta. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 12,7 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 1,5 prosenttiyksikköä 81,8 prosenttiin. Matkustajamäärä kasvoi 11,6 prosenttia ennätystasolle 13,3 miljoonaa matkustajaan.

Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 14,7 prosenttia, ja kasvu oli voimakasta etenkin ensimmäisellä vuosipuoliskolla. Lisäkapasiteetti kohdistui etenkin Bangkokin, Hongkongin ja Tokion lisävuoroihin sekä toukokuussa avattuun uuteen ympärivuotiseen kohteeseen Nanjingiin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 13,1 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski huolimatta kapasiteetin tuntuvasta lisäyksestä vain 1,2 prosenttiyksikköä ja oli 85,5 prosenttia.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 13,0 prosenttia. Finnair lensi ympäri vuoden New Yorkiin ja operoi talvikausina lentoja Miamiin, Puerto Vallartaan, Puerto Plataan ja Havannaan. Lentoja kesäkauden kohteisiin Chicagoon ja San Franciscoon lennettiin joulukuun alkupuolelle asti. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 13,6 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 0,5 prosenttiyksikköä 83,8 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 15,2 prosenttia, ja kasvu oli voimakasta etenkin toisella vuosipuoliskolla. Kapasiteettia nostivat uudet, vuosina 2017 ja 2018 käyttöönotetut A321-lentokoneet sekä lisäistutimet osassa nykyistä Airbus-kapearunkolaivastoa. Kasvu kohdistui pääasiassa eri reiteille Pohjoismaihin ja muualle Pohjois-Eurooppaan. Talvikausilla lennettiin myös suoria lentoja Lappiin Lontoosta, Pariisista ja Zürichistä. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 12,1 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste laski 2,1 prosenttiyksikköä 78,6 prosenttiin.

Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi 15,9 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 11,2 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 2,7 prosenttiyksikköä 64,7 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi matkustajamäärän kasvun myötä 11,2 prosenttia ja oli 160,8 miljoonaa euroa (144,6). Lisämyyntiä syntyi 12,11 euroa (12,15) matkustajaa kohti. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, matkustusluokan korotukset, lisämatkatavaroiden varaukset ja vähittäismyynti kasvoivat. Suurin lisämyynti muodostuu istumapaikkojen ennakkovarouksista.

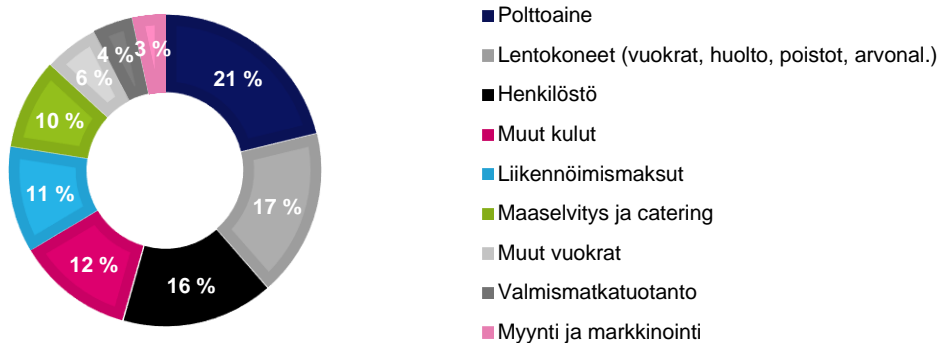
Tarjotut rahtitonnikilometrit kasvoivat 17,5 prosenttia, kun taas myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 11,5 prosenttia. Kuljetetun rahdin määrä kasvoi 0,7 prosenttia 158 140 tonniin (157 028). Rahtiliikevaihto kasvoi 4,8 prosenttia 206,9 miljoonaan euroon (197,4).

Matkapalvelujen (Aurinkomatkat ja Finnair Holidays) liikevaihto kasvoi 8,2 prosenttia ja oli 222,5 miljoonaa euroa (205,6). Aurinkomatkojen asiakasmäärä kasvoi 10,7 prosenttia 236 790 matkustajaan, ja Aurinkomatkat oli edelleen Suomen suurin matkanjärjestäjänä matkustajamäärällä mitattuna. Aurinkomatkojen kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,6 prosenttia (96,6).

Kustannuskehitys

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 10,7 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 2 739,0 miljoonaa euroa (2 475,0). Yksikkökustannus (CASK) laski 3,2 prosenttia ja oli 6,29 eurosenttiä (6,49). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus laski 6,2 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 2 739,0 milj. euroa) jakauma



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 7,7 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 2 158,0 miljoonaa euroa (2 002,9). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökaupunkulut, nousivat 23,1 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 581,0 miljoonaa euroa (472,2). Polttoaineen hinnan voimakas nousu ja liikenteen volyymin kasvu selittävät valtaosan polttoainekulujen noususta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,5 prosenttia erityisesti taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton ansiosta. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemisen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikkeni 1,5 prosenttia, kun sekä matkustajat että rahdin huomioiva kokonaiskäyttöaste laski tuntuvan kapasiteetin kasvun vuoksi.

Henkilöstökulut nousivat 2,4 prosenttia 433,4 miljoonaan euroon (423,3). Henkilöstökuluja nostivat henkilöstömäärän kasvu vertailuvuodesta ja laskivat kertaluonteiset erät. Vertailukauden lukuun sisältyi 13 miljoonan euron varaus henkilöstölle vuonna 2018 maksetusta erityispalkkiosta sekä 11 miljoonan euron varaus katsauskaudella puretusta lentäjien pitkän aikavälin kannustinjärjestelmästä. Vertailukelpoiset henkilöstökulut nousivat noin 8 prosenttia. Laivaston kasvu ja uudistuminen kasvattivat lentokaluston vuokria ja poistoja, kun taas huoltokulut olivat vertailukauden tasolla. Liikennöimismaksut nousivat liikenteen kasvun kanssa samaa vauhtia. Maaselvitys- ja cateringkulut kasvoivat selvästi matkustajamäärän ja kapasiteetin kasvua hitaammin. Muut kulut kasvoivat sekä kapasiteetin kasvun myötä, mutta myös digitalisaatioon tehtyjen investointien myötä.

Tulos

Vertailukelpoinen EBITDAR nousi 475,4 miljoonaan euroon (436,2) eli 16,8 prosenttiin (17,0) liikevaihdosta. Vertailukelpoinen liiketulos oli vertailuvuoden tasolla 169,4 miljoonaa euroa (170,4). Vertailukelpoinen liiketulos oli 6,0 prosenttia (6,6) liikevaihdosta.

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -4,5 miljoonaa euroa (11,1). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 42,6 miljoonaa euroa (43,3), ja niihin sisältyi myyntivoitto yhden A350-lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta sekä uudelleenjärjestelykuluja. Myös vertailukauden lukuun sisältyi myyntivoitto yhden A350-lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta sekä kertakuluja neljän A340-lentokoneen palautuksista Airbusille. Liiketulos oli 207,5 miljoonaa euroa (224,8), tulos ennen veroja oli 188,6 miljoonaa euroa (211,1) ja tulos verojen jälkeen 150,7 miljoonaa euroa (169,4).

Rahoitusasema ja investoinnit

Tase

Konsernin taseen loppusumma oli joulukuun lopussa 2 947,3 miljoonaa euroa (2 887,1). A350-koneiden ennakkomaksut ja yhden A320-lentokoneen hankinta kasvattivat pysyviä vastaavia 109,0 miljoonalla eurolla. Myynti- ja muut saamiset olivat 242,2 miljoonaa euroa (319,8).

Hyvä tuloskehitys vahvisti omaa pääomaa, kun taas suojauslaskennassa käytettävien johdannaisten käyvän arvon muutos ja huhtikuinen osingonmaksu pienensivät omaa pääomaa. Oma pääoma oli 1 021,7 miljoonaa euroa (1 015,7) eli 8,01 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 lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2018 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -27,2 miljoonaa euroa (63,0).

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairin rahoitusasema on vahva, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 383,1 miljoonaa euroa (382,3). Investointien nettorahavirta oli -194,0 miljoonaa euroa (-157,5).

Omavaraisuusaste 31.12.2018 oli 34,7 prosenttia (35,2) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -38,9 prosenttia (-24,2). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 67,2 prosenttia (69,9), kun tavoitetaso on alle 175 prosenttia. Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli 675,2 miljoonaa euroa (737,1) ja korollinen nettovelka negatiivinen -397,9 miljoonaa euroa (-246,0).

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat kauden lopussa 1 073,1 miljoonaa euroa (983,2). Finnairilla oli vuoden lopussa reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 175 miljoonan euron vakuudeton syndikoitu luottolimiitti, joka oli voimassa kesäkuuhun 2019. Syndikoitu luottolimiitti uusittiin tilikauden jälkeen tammikuussa saman suuruisena ja pääosin samoin ehdoin kuin aiempi. Uusi järjestely on voimassa tammikuuhun 2022 saakka ja se sisältää kaksi jatko-optiovuotta.

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli katsauskaudella yhteensä -177,3 miljoonaa euroa (40,8). Rahoitustuotot olivat -2,9 miljoonaa euroa (-0,3) negatiivisen korkoympäristön takia ja rahoituskulut olivat -16,0 miljoonaa euroa (-13,4).

Investoinnit

Vuoden 2018 investoinnit kohdistuivat pääasiassa laivastouudistukseen, istuinten lisäämiseen osaan nykyisiä Airbus-kapearunkokoneita, WiFi-yhteyden asentamiseen A320-laivastoon sekä digitaalisten ratkaisujen ja palvelujen kehittämiseen asiakkaille ja henkilöstölle

Bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 331,0 miljoonaa euroa (519,0), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien kassavirta oli -327,1 miljoonaa euroa (-397,4) mukaan lukien ennakkomaksut. Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos oli -81,8 miljoonaa euroa (82,9). Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) nettorahavirta oli -194,0 miljoonaa euroa (-157,5).

Vuoden 2019 investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirran arvioidaan olevan noin 425 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuista tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti tukevat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoitusta kilpailukyysisin ehdoin. Yhtiöllä on 38 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 65 prosenttia koko laivaston 1 240,6 miljoonan euron tasearvosta.

² Lisätietoa IFRS-standardimuutoksista liitetiedossa 17. Muutokset laadintaperiaatteissa.

Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitusilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon osingonjaossa.

Vuonna 2018 osakekohtainen tulos oli 1,08 euroa (1,23). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 392 868 533,76 euroa 31.12.2018. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2018 jaetaan osinkoa 0,274 euroa osaketta kohden.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2018 lopussa Finnair operoi itse 57 lentokonetta, joista 20 oli laajarunkokoneita ja 37 kapearunkokoneita. Koneista 27 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia, 22 vuokrattu operatiivisella vuokrasopimuksella ja kahdeksan hankittu rahoitusleasing-sopimuksella.

Neljännellä vuosineljänneksellä ostettiin yksi uusi A350-lentokone ja suoritettiin yhden käytetyn A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus. Vuoden lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 9,6 vuotta.

Finnairin operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2017 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- (leasing) (Rahoitus- leasing)	Keski-ikä 31.12.2018	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	138/144	8		7	1	17,6	
Airbus A320	165/174	10		8	2	16,4	
Airbus A321	209	19	1	4	13	2	7,6
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		1	4	3	9,2
Airbus A350	297/336	12	1	7	5		7
Yhteensä		57	2	27	22	8	9,6

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Laivastouudistus

Vuoden 2018 lopussa Finnair operoi kahtatoista vuosina 2015–2018 toimitettua A350 XWB -lentokonetta. Finnair teki alkuvuonna 2018 päätökset aikaistaa kahden A350-koneen toimituksia, ja nyt voimassa olevan toimitusaikataulun mukaisesti loput seitsemän A350-lentokonetta toimitetaan seuraavasti: kaksi vuonna 2019, kaksi vuonna 2020, kaksi vuonna 2021 ja yksi vuonna 2022. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 975 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Vuonna 2018 laivastoon lisätyn uuden Airbus A321-lentokoneen lisäksi laivastoon lisättiin seitsemän A321-lentokonetta vuonna 2017. Myös nämä lentokoneet vaikuttivat kapearunkokapasiteetin voimakkaaseen kasvuun vuoteen 2017 verrattuna.

Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa laivastonsa kokoa näkymien mukaisesti eri aikoihin päättyvien vuokrasopimusten avulla ja omistetun laivaston muutoksilla.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Norran operoima laivasto* 31.12.2018	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2017 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- leasing)	Keski- ikä 31.12.2018	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	9,4	
Embraer E190	100	12		9	3	10,5	
Yhteensä		24	0	15	9	100	

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

Asiakaskokemus ja uusiutuminen

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

Huippunopean internet-yhteyden asennukset Euroopan lennoilla käytettäviin Airbus-kapearunkokoneisiin jatkuivat. Vuoden lopussa se oli asennettu 28 koneeseen, ja koko Airbus-kapearunkolaivasto on katettu kesällä 2019. Finnair myös jatkoi vuoden alussa alkanutta business-luokan palvelu-uudistusta, jonka tavoitteena on aikaisempaa henkilökohtaisempi palvelu. Seat and Meal -tuotteen rinnalle tuotiin uutena lapsille suunnattu Seat&Meal Junior -tuote, ja matkustusmukavuutta lisäävien Travel Comfort -tuotteiden valikoimaa uudistettiin.

Finnairin non-Schengen loungien uudistus aloitettiin vuoden viimeisellä neljänneksellä. Finnair tekee tiivistä yhteistyötä Finavian kanssa varmistaakseen sujuvan asiakaskokemuksen ja lento-operaatiot Helsinki-Vantaan lentoaseman laajentumistöiden aikana.

Loka-joulukuussa asiakastytyväisyyttä mittaava nettosuosittelemuutos oli 46 (45), ja Finnairin lentojen saapumistämällisyys oli 78,9 prosenttia (76,4).

Digitaalisten työkalujen kehittäminen henkilöstön käyttöön jatkui katsauskaudella. Finnair Kitchenissä ja kentän asiakaspalvelussa otettiin käyttöön uusi työtehtävien allokointisovellus MyDay. 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.

Digitaalisiin työkaluihin ja kanaviin tehdyt investoinnit näkyivät myös Finnairin digipalvelujen käyttäjämäärien kasvuna. Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli keskimäärin 1,5 miljoonaa kävijää (2,2) kuukaudessa³. Aktiivisten Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi 37,3 prosenttia 284 500 käyttäjään. Digitaalisen suoramyynnin osuus lentolippumyynnistä oli 25,0 prosenttia (25,3) ja digitaalisen suoramyynnin osuus lisämyynnistä oli 56,2 prosenttia (57,2). Digitaalisen suoramyynnin suhteellinen osuus laski katsauskaudella, koska Finnairin kasvu painottui markkinoille, joilla perinteisen matkatoimistomyyntin asema on edelleen vahva.

Henkilöstökokemus

Finnairin palveluksessa oli vuonna 2018 keskimäärin 6 360 (5 526) henkilöä eli 15,1 prosenttia enemmän kuin vertailuvuonna. Jatkovien toimintojen henkilöstön määrä oli 9,9 prosenttia suurempi.

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

Työsuhteessa olevien määrä kasvoi 544 henkilöllä tai 9,2 prosentilla ja oli vuoden lopussa 6 462 (5 918). Vuoden aikana Finnairiin palkattiin yli tuhat uutta työntekijää. Tästä yli 500 henkilöä palkattiin matkustamohenkilökunnaksi, huoltomekaniikoiksi tai Helsinki-Vantaan palveluagenteiksi. Uusia työntekijöitä palkattiin myös digitalisaation kehittämiseen Finnairissa. Henkilöstön vaihtuvuus laski 3,3 prosenttiin (3,4).

Henkilöstökokemuksen kehittäminen painottui osaamisen, johtamisen, uusien työtapojen ja työhyvinvoinnin kehittämiseen. Kehitimme lentäjille uusia johtamismalleja ja keskityimme koko yhtiössä johtamistaitoihin ja arvoihin pohjautuvaan johtamiseen. Henkilöstökyselyssä johtamistaitoja mittaava indeksi nousi ja oli 3,94/5. Uuden lentävän henkilökunnan kattavat koulutukset jatkuivat. Digitaalisten työkalujen hyödyntäminen sekä joustavien työtapojen kehittäminen ja niiden johtaminen olivat keskiössä. Työhyvinvoinnin alueella työturvallisuuden vahvistaminen jatkui suunnitellusti. Finnairin konsernitason tapaturmataajuus LTIF (Lost Time Injury Frequency) laski 25,0 prosenttia vuonna 2018 11,7:ään (15,6). Sairauspoissaolojen määrä oli vertailuvuoden tasolla, 4,24 prosenttia (4,11).

Muut tapahtumat loka–joulukuussa

Nordic Regional Airlines AB:lle uusi enemmistöomistaja

Finnair myi lokakuussa 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) osakkeista tanskalainen lentoyhtiö Danish Air Transportille (DAT). Finnair omisti väliaikaisesti Norran marraskuusta 2017, jolloin edelliset enemmistöosakkaat vetäytyivät yhtiön omistuksesta. 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.

ATR-matkustamouudistus ja uusi Premium Economy

Finnair kertoi syksyllä 2018 uusivansa omistamiensa ATR-lentokoneiden matkustamot vuoden 2019 kesästä alkaen. ATR-koneet ovat käytössä Norran operoimilla kotimaan, Baltian, Tukholman Bromman ja Puolan Gdanskin reiteillä. Kaikkien 12 koneen matkustamot on uusittu vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä.

Lisäksi Finnair kertoi tuovansa uuden Premium Economy -matkustusluokan Finnairin kaukoliikennekoneisiin vaiheittain vuoden 2020 viimeiseltä neljännekseltä alkaen vuoden 2022 loppuun mennessä. Premium Economy on oma matkustusluokkansa, joka tarjoaa asiakkaille lisää tilaa ja matkustusmukavuutta sekä oman palvelukonseptinsa. Uuden matkustusluokan yksityiskohtainen suunnittelu on parhaillaan käynnissä, ja siitä kerrotaan tuonnempana.

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. Niiden avulla kestävä kehitys sulautetaan entistä syvemmin osaksi koko strategiaa, brändiä ja tuotekehitystä. 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 yritysvastuustrategiaa.

Finnairin toiminnan tärkein prioriteetti on turvallisuus. Yhtiö on sitoutunut strategioiden ja prosessien toteuttamiseen, ylläpitoon ja jatkuvaan arviointiin. Näin varmistetaan se, että kaikki lentämiseen liittyvä toiminta tapahtuu asianmukaisesti kohdennetuin resurssein. Tavoitteena on varmistaa lentotoiminnan korkein mahdollinen turvallisuustaso ja sääntöjenmukainen toiminta.

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. Kyselytutkimuksen mukaan valtaosa suomalaisista on valmis maksamaan lentämisen päästöjen vähentämisestä, mutta ihmiset haluavat mahdollisen maksun ohjautuvan suoraan ympäristötoimiin. Finnair vastasi tähän nykytoimiensa lisäksi tarjoamalla tammikuusta 2019 lähtien asiakkailleen uuden palvelun. Asiakkailta on mahdollisuus joko ostaa biopolttoainetta tai tukea hiilinieluhankkeita Finnair Shopin kautta lentoa varatessaan, matkan aikana tai sen jälkeen. Vuoden viimeisellä neljänneksellä Finnair valitsi kumppaneikseen tähän hankkeeseen hollantilaisen SkyNRG:n ja NEFCO:n (Nordic Finance Corporation).

Vastuullisuuden tunnusluvut on esitetty tämän tilinpäätöstiedotteen taulukko-osan taulukossa ”Avainluvut”.

Muutokset yhtiön johdossa

Finnairin hallitus nimitti syyskuussa yhtiön toimitusjohtajaksi KTM Topi Mannerin, 44. Hän aloitti tehtävässään 1.1.2019. Manner siirtyi 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 toimi toimitusjohtajan sijaisena 4.9.–31.12. 2018.

Kaupallisen yksikön vetäjä ja Finnairin johtoryhmän jäsen Juha Järvinen erosi tehtävästään marraskuussa ja jätti yhtiön vuoden lopussa. Finnairin hinnoittelusta ja tuottojen optimoinnista vastaava johtaja Mika Stirkinen nimitettiin kaupallisen yksikön väliaikaiseksi vetäjäksi ja johtoryhmän väliaikaiseksi jäseneksi, kunnes Järvisen seuraaja on valittu.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2018 lopussa 907,8 miljoonaa euroa (1 642,7) ja päätöskurssi 31.12.2018 oli 7,09 (12,82 euroa). Vuoden aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 13,22 euroa, alin kurssi 5,59 euroa ja keskimurssi 9,00 euroa. Osakkeita vaihdettiin 95,7 miljoonaa kappaletta yhteensä 861,5 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus vuoden 2018 lopussa oli 18,4 prosenttia (19,5).

Omat osakkeet

Finnair Oyj:n hallitus päätti marraskuussa yhtiön omien osakkeiden hankinnasta varsinaisen yhtiökokouksen 20.3.2018 antaman valtuutuksen perusteella. Päätös koski korkeintaan 600 000 Finnairin osaketta, eli enintään

0,47 % koko osakekannasta. Omien osakkeiden ostot aloitettiin 5.12.2018, ja ne päättyivät 10.1.2019. Osakkeet hankittiin Nasdaq Helsingin järjestämässä julkisessa kaupankäynnissä hankintahetken markkinahintaan.

Hankitut osakkeet käytetään Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman sekä avainhenkilöiden pitkän aikavälin osakekannustinjärjestelmän toteuttamista varten. Osakesäästöohjelmaa ja osakekannustinjärjestelmää on kuvattu tarkemmin Finnairin internetsivuilla www.finnairgroup.com kohdassa Hallinnointi/Palkitseminen

Vuoden aikana Finnair luovutti yhtiökokouksen antamaa valtuutusta käyttäen yhteensä 236 359 omaa osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille sekä yhtiön vuosien 2015–2017 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti. Näistä 10 400 osaketta luovutettiin viimeisellä vuosineljänneksellä.

Finnairin hallussa oli 31.12.2018 yhteensä 649 008 osaketta (433 367), mikä vastaa 0,57 prosenttia (0,34) yhtiön koko osakepääomasta. Omien osakkeiden määrä oli 797 008 kappaletta eli 0,62 prosenttia osakekannasta omien osakkeiden osto-ohjelman päätyttyä 10.1.2019.

Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

Finnairin hallitus päätti joulukuussa 2018 henkilöstön FlyShare-osakeohjelman uudesta 12 kuukauden säästökaudesta. Vuonna 2013 perustetun ohjelman tarkoituksena on kannustaa henkilöstöä yhtiön osakkeenomistajiksi ja palkita heitä pitkällä aikavälillä osakkeen mahdollisella arvonnousulla, mikä vahvistaa henkilöstön sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin 19.12.2018 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2018 ja yhtiön internet-sivuilla.

Avainhenkilöiden osakeperusteinen kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus päätti joulukuussa uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2019–2021. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritusavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan sen osallistujille keväällä 2022. Ohjelma koskee noin 70 henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin 19.12.2018 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2018 ja yhtiön internet-sivuilla.

Lentäjien pitkän aikavälin osakepohjainen kannustinohjelma

Finnairin lentäjien pitkän aikavälin osakesidonnainen kannustinohjelma purkautumisesta kerrottiin lokakuussa, kun kävi selväksi, ettei kannustinohjelman toteutumisen edellytyksenä määriteltyihin säästötavoitteisiin päästäisi ohjelman voimassaoloaikana, eikä korvaavia lisäsäästöjä ollut löydetty yhdessä lentäjien kanssa.

Kannustinohjelmaan liittyvät suojausjärjestelyt sekä tehdyt varaukset, suuruudeltaan noin 11 miljoonaa euroa, purkautuivat neljännellä vuosineljänneksellä. Purkautuminen vaikutti positiivisesti Finnairin vuoden 2018 vertailukelpoiseen liiketulokseen.

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>.

IFRS 16 käyttöönotto ja sen arvioidut vaikutukset

Finnair jatkoi valmistelua uuden IFRS 16 Vuokrasopimukset -standardin käyttöönottamiseksi. IFRS 16 tulee voimaan tilikaudesta 2019 alkaen ja korvaa aikaisemman IAS 17 Vuokrasopimukset -standardin. Finnair ottaa standardin käyttöön tilikauden 2019 alusta, soveltaen takautuvaa menetelmää jokaiseen aiempaan raportoituun kauteen.

Uudella standardilla on merkittäviä vaikutuksia Finnairin tilinpäätökseen ja tunnuslukuihin. Alla on kuvattu IFRS 16:n keskeisimpiä arvioituja vaikutuksia.

Vuoden 2019 alusta lähtien lähes kaikista lentokone-, kiinteistö- ja muista vuokrasopimuksista kirjataan omaisuuserä (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) ja korollinen velka taseeseen sopimusten nykyarvoon perustuen. Vuokrasopimusten perusteella kirjattava omaisuuserä ja velka arvostetaan nykyarvoon, kun taas nykyisen käytännön mukaan tulevat, ei-purettavissa olevat vuokravastuut on esitetty taseen ulkopuolella liitetiedoissa nimellisarvoonsa. Finnair arvioi, että uuden standardin myötä taseen vastaavat (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) kasvavat noin 1,0 miljardia euroa ja vastattavat (vuokravelka) noin 1,1 miljardia euroa. IFRS 16 standardin takautuvasta soveltamisesta kirjataan oikaisuna oman pääoman avaavaan saldoon 1.1.2018 noin 0,1 miljardia euroa. Muutosten seurauksena Finnairin omavaraisuusasteen arvioidaan heikkenevän yli 10 prosenttiyksikköä, ja nettovelkaantumisasteen kasvavan voimakkaasti (yli 100 prosenttiyksikköä) noin 70 prosenttiin. Finnairin julkaisema tunnusluku "Oikaistu nettovelkaantumisaste", jossa on nykyisin otettu huomioon tulevat vuokramaksut, poistuu IFRS 16 myötä käytöstä.

Vuokrasopimukset-standardi vaikuttaa myös Finnairin tuloslaskelmaan. Vuodesta 2019 alkaen operatiivisia leasemaksuja ei esitetä, vaan tuloslaskelmaan kirjataan omaisuuserästä poisto (vaikuttaa liikelokseen) ja lainasta kertynyt korko (vaikuttaa rahoituseriin). Korkokulut ovat korkeimmillaan vuokrakauden alussa ja laskevat kohti vuokrakauden loppua, kun lease-velkaa lyhennetään. Nykyään vuokratulot operatiivisista vuokrasopimuksista jaksotetaan lineaarisesti liikelokseen lentokaluston lease-maksuiksi ja muiksi vuokriksi vuokra-ajan kuluessa, vuokrasopimuksen mukaisesti. Muutosten seurauksena Finnairin liikeloksesta ja EBITDA kasvavat. Finnair arvioi, että sen 2018 vertailukelpoinen liikeloksesta paranevat noin 30 prosenttia uuden standardin käyttöönoton seurauksena. Poistot kasvavat, kun omaisuuserä (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) poistetaan, mutta EBITDA kasvaa tästä huolimatta, kun standardin piiriin kuuluvien vuokrasopimusten vuokrat eivät enää sisälly liikelokseen vaan vuokravelan takaisinmaksuihin ja rahoituskuluihin.

Finnairin nettotulos vuonna 2018 tulee kuitenkin heikkenemään korkokulujen ja USD-määräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin liittyvien kurssitappioiden seurauksena noin 30 prosenttia. Suurin osa tulosheikennyksestä johtuu USD-määräisen vuokravelan muuntamisesta euroiksi ja siitä aiheutuvista realisoitumattomista kurssitappioista. Kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, riippuen tilinpäätöshetken USD-kurssista. Vuoden 2019 alusta alkaen Finnair aikoo vähentää taseen valuuttaposition aiheutuvaa tuloslaskelman volatiliteettia muuttamalla suojauspolitiikkaansa. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta ja vuokra-ajasta. Kassavirrassa liiketoiminnan nettorahavirta kasvaa, kun vuokravelan maksut (lainan lyhennykset) siirtyvät esitettäväksi rahoituksen rahavirrassa. Liiketoiminnan rahavirta vuonna 2018 kasvaa noin 30 prosenttia ja vastaava vähennys tulee rahoituksen rahavirtaan.

Lisätietoja standardin käyttöönotosta ja arvioiduista vaikutuksista on tämän tilinpäätöstiedotteen liitetiedossa 17. Muutokset laskentaperiaatteissa sekä Finnairin tilinpäätöksessä 2018.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoihin 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.

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 niiden vaikutukset kapasiteetin kasvuun Finnairin päämarkkina-alueilla sekä lentolippujen hintamuutokset muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle. Myös valuuttakurssien äkilliset epäedulliset muutokset ja heikentyvä kysyntä voivat vaikuttaa liikevaihdon kehitykseen. Yleisesti, polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut pyritään siirtämään lentolippujen hintoihin, mutta kireässä kilpailutilanteessa ja markkinoilla vallitsevan ylikapasiteetin tilanteessa tämä ei välttämättä ole mahdollista.

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 kasvuohjelma 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 lentomatikustajien oikeuksista. Viimeksi mainittujen tulkintaan liittyy riskejä, joista esimerkkinä kuluttaja-asiamiehen hakema kielto Finnairin korvauskäytännöille. Markkinaoikeus hylkäsi kuluttaja-asiamiehen hakemuksen 4. tammikuuta 2019 antamallaan tuomiolla. Kuluttaja-asiamies on ilmoittanut aikovansa hakea muutoksenhakulupaa korkeimmalta oikeudelta. Edellä mainittujen 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 lentomatikustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi myös haitata Finnairin kasvuohjelman mukaista markkinoille pääsyä. On epävarmaa, toteutuuko Brexit ja jos, niin milloin ja minkälaisin ehdoin. Jos Brexit toteutuu ilman sopimusta EU:n kanssa, on mm. todennäköistä, että UK:n ja EU:n lentoyhtiöiden liikenneoikeudet vähenevät koskien lentoja UK:n ja EU:n välillä ja niiden kautta. Tällä voi olla huomattava vaikutus Finnairin ja muiden lentoyhtiöiden liiketoiminnalle. Vaikutukset voivat olla kielteisiä tai myönteisiä ja erilaisia eri lentoyhtiöille.

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 herkkyydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin kuluerä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikuluja ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. 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 herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		1 %(-yksikön) muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)		31 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)		24 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		26 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausasteet	
			H1/2019	H2/2019
Polttoaine	59 milj. euroa	25 milj. euroa	75 %	58 %

Valuuttajakauma %	10-12 2018	10-12 2017	2018	2017	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur. 12 kk)
					10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat							
EUR	56	59	55	55	-	-	
USD*	4	3	4	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	10	7	10	10	32 milj. euroa	15 milj. euroa	64 %
CNY	6	6	7	7	-	-	
KRW	3	3	3	3	-	-	
SEK	4	4	3	4	-	-	
Muut	18	18	17	17	-	-	
Ostovaluutat							
EUR	55	58	56	57	-	-	
USD*	38	34	37	35	85 milj. euroa	33 milj. euroa	65 %
Muut	7	8	7	7			

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

Taloudellinen raportointi vuonna 2019

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2019 on seuraava:

- osavuositarkastus kaudelta 1.1.–31.3.2019 julkaistaan 24.4.2019
- puolivuositarkastus kaudelta 1.1.–30.6.2019 julkaistaan 17.7.2019
- osavuositarkastus kaudelta 1.1.–30.9.2019 julkaistaan 22.10.2019.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 15.2.2019 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 9344771. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://slideassist.webcasts.com/starthere.jsp?ei=1231175>

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Pekka Vähähyyppä**, puhelin (09) 818 8550, pekka.vahahyyppa@finnair.com
Talousviestintäjohtaja **Mari Reponen**, puhelin (09) 818 2037, mari.reponen@finnair.com
IR-analytikko **Kasper Joukama**, puhelin (09) 818 2004, kasper.joukama@finnair.com

Avainluvut	10- 12/2018	10- 12/2017	Muutos %	2018	2017	Muutos %
Liikevaihto ja kannattavuus						
Liikevaihto, milj. euroa	683,1	645,3	5,8	2 834,6	2 568,4	10,4
Vertailukelpoinen liiketulos, milj. euroa	9,2	22,9	-59,9	169,4	170,4	-0,6
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, %	1,3	3,5	-2,2 %-yks.	6,0	6,6	-0,7 %-yks.
Liiketulos, milj. euroa	55,9	23,5	137,9	207,5	224,8	-7,7
Vertailukelpoinen EBITDAR liikevaihdosta, %	13,2	14,6	-1,4 %-yks.	16,8	17,0	-0,2 %-yks.
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	0,29	0,11	170,6	1,08	1,23	-12,1
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	6,52	6,72	-2,9	6,69	6,96	-3,9
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,56	6,72	-2,4	6,78	6,96	-2,6
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	6,59	6,37	3,5	6,48	6,57	-1,5
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	6,43	6,48	-0,7	6,29	6,49	-3,2
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,05	5,21	-3,1	4,92	5,22	-5,7
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	4,98	5,21	-4,3	4,89	5,22	-6,2
Pääomarakenne						
Omavaraisuusaste, %				34,7	35,2	-0,5 %-yks.
Nettovelkaantumisaste, %				-38,9	-24,2	-14,7 %-yks.
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %				67,2	69,9	-2,7 %-yks.
Korollinen nettovelka, milj. euroa				-397,9	-246,0	-61,7
Oikaistu nettovelka, milj. euroa				686,8	710,3	-3,3
Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR, edelliset 12 kk				1,4	1,6	-0,2 %-yks.
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	162,5	78,7	106,4	331,0	519,0	-36,2
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				11,9	13,6	-1,6 %-yks.
Kasvu ja liikenne						
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	3 155	2 956	6,7	13 281	11 905	11,6
Lisämyynti, milj. euroa	39,2	37,3	5,2	160,8	144,6	11,2
Matkustajakohtainen lisämyynti	12,42	12,60	-1,4	12,11	12,15	-0,3
Lentojen lukumäärä, kpl	31 089	28 969	7,3	125 848	114 718	9,7
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	10 473	9 607	9,0	42 386	36 922	14,8
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	8 055	7 718	4,4	34 660	30 750	12,7
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	76,9	80,3	-3,4 %-yks.	81,8	83,3	-1,5 %-yks.
Polttoaineen kulutus, tonnia	254 193	236 410	7,5	1 031 125	921 520	11,9
CO ² päästöt, tonnia/ASK	0,0765	0,0775	-1,4	0,0766	0,0786	-2,5
CO ² päästöt, tonnia/RTK	0,7991	0,7866	1,6	0,7917	0,7801	1,5
Asiakaskokemus						
Nettosuosittelutulos (NPS)	46	45	3,3	48	47	0,7
Saapumistämällisyys, %	78,9	76,4	2,4 %-yks.	79,7	83,2	-3,5 %-yks.
Henkilöstökokemus						
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	6 422	5 852	9,7	6 360	5 526	15,1
WeTogether@Finnair-henkilöstökokemuksen kokonaisarvosana *	3,77	3,78	-0,3	3,77	3,78	-0,3
Sairauspoissaolot, % **	3,89	4,39	-0,50 %-yks.	4,24	4,11	0,13 %-yks.
Tapaturmataajuus (LTIF)	10,6	15,6	-32,1	11,7	15,6	-25,0
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	3,3	3,4	-0,1 %-yks.	3,3	3,4	-0,1 %-yks.
Uusiutuminen						
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, % ***	25,0	25,3	-0,3 %-yks.	23,9	24,1	-0,2 %-yks.
Digitaalisen suoran lisämyynnin osuus, % ***	56,2	57,2	-1,0 %-yks.	55,1	56,5	-1,4 %-yks.
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa ****	1,5	2,2	-31,4	1,9	2,4	-18,3
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	284,5	207,3	37,3	265,5	170,3	55,9

* Mitataan kahdesti vuodessa toisella ja viimeisellä vuosineljänneksellä.

** Finnair Kitchen ei sisälly vuoden 2017 lukuihin.

*** Finnairin omissa digitaalisissa kanavissa.

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

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	10- 12/2018	10- 12/2017	Muutos %	2018	2017	Muutos %
Liikevaihto	683,1	645,3	5,8	2 834,6	2 568,4	10,4
Liiketoiminnan muut tuotot	18,6	19,8	-5,8	73,7	77,0	-4,2
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	-102,3	-113,0	-9,5	-433,4	-423,3	2,4
Polttoainekulut	-145,4	-122,3	18,9	-581,0	-472,2	23,1
Muut vuokrat	-40,9	-38,4	6,5	-154,9	-157,9	-1,9
Lentokaluston huoltokulut	-47,1	-40,7	15,5	-169,1	-165,7	2,0
Liikennöimismaksut	-74,4	-67,0	11,1	-300,8	-266,5	12,9
Maaselvitys- ja cateringkulut	-65,4	-62,7	4,4	-256,9	-252,2	1,9
Valmismatkatuotannon kulut	-27,8	-27,7	0,4	-113,4	-100,5	12,9
Myynti- ja markkinointikulut	-25,2	-25,5	-1,0	-92,4	-85,8	7,7
Muut kulut	-83,1	-73,9	12,6	-330,9	-285,1	16,1
Vertailukelpoinen EBITDAR	90,0	94,0	-4,2	475,4	436,2	9,0
Lentokaluston leasemaksut	-38,5	-36,1	6,5	-155,0	-136,6	13,4
Poistot ja arvonalentumiset	-42,4	-34,9	21,2	-151,1	-129,2	16,9
Vertailukelpoinen liiketulos	9,2	22,9	-59,9	169,4	170,4	-0,6
Lentokaluston huoltovarauksen realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-1,1	1,5	<-200 %	-4,7	10,9	<-200 %
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	4,1	-1,2	> 200 %	0,2	0,3	-35,7
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	43,2	0,6	> 200 %	42,7	44,1	-3,1
Uudelleenjärjestelykulut	0,4	-0,3	> 200 %	-0,1	-0,9	84,6
Liiketulos	55,9	23,5	137,9	207,5	224,8	-7,7
Rahoitustuotot	-1,1	-0,1	<-200 %	-2,9	-0,3	<-200 %
Rahoituskulut	-3,4	-2,6	-29,2	-16,0	-13,4	-19,8
Tulos ennen veroja	51,3	20,7	147,6	188,6	211,1	-10,7
Tuloverot	-10,5	-3,6	-187,4	-37,9	-41,7	9,1
Kauden tulos	40,8	17,1	139,1	150,7	169,4	-11,1
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille	40,8	17,1	139,1	150,7	169,4	-11,1
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)	0,29	0,11	170,6	1,08	1,23	-12,1

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	10- 12/2018	10- 12/2017	Muutos %	2018	2017	Muutos %
Kauden tulos	40,8	17,1	139,1	150,7	169,4	-11,1
Muut laajan tuloksen erät						
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi						
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-194,8	36,4	<-200 %	-113,5	-18,5	<-200 %
Verovaikutus	39,0	-7,3	> 200 %	22,7	3,7	> 200 %
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi						
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-2,9	0,8	<-200 %	0,7	35,9	-98,0
Verovaikutus	0,6	-0,2	> 200 %	-0,1	-7,2	98,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-158,1	29,7	<-200 %	-90,2	14,0	<-200 %
Kauden laaja tulos	-117,3	46,8	<-200 %	60,5	183,4	-67,0
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille	-117,3	46,8	<-200 %	60,5	183,4	-67,0

KONSERNIN TASE

Milj. euroa		31.12.2018	31.12.2017
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Aineettomat hyödykkeet	O	20,4	15,5
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	O	1 526,6	1 422,1
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	O	3,3	2,5
Laina- ja muut saamiset	O	4,3	5,6
Pitkäaikaiset varat yhteensä		1 554,7	1 445,7
Lyhytaikaiset varat			
Vaihto-omaisuus	O	25,1	17,2
Myyntisaamiset ja muut saamiset	O	242,2	319,8
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	O/IA*	52,1	104,5
Muut rahoitusvarat	IA	892,2	833,0
Rahat ja pankkisaamiset	IA	180,9	150,2
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 392,5	1 424,6
Myytäväinä olevat omaisuuserät	O	0,1	16,7
Varat yhteensä		2 947,3	2 887,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma	E	75,4	75,4
Muu oma pääoma	E	946,2	940,3
Oma pääoma yhteensä		1 021,7	1 015,7
Pitkäaikaiset velat			
Laskennalliset verovelat	O	73,5	73,9
Korolliset velat	IL	561,0	586,2
Eläkevelvoitteet	O	17,0	6,4
Varaukset	O	91,3	79,0
Muut velat	O	4,8	1,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä		747,6	746,7
Lyhytaikaiset velat			
Varaukset	O	21,2	21,1
Korolliset velat	IL	108,4	132,4
Ostovelat	O	72,6	90,7
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	O/IL*	107,1	81,3
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	548,9	475,3
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	105,6	139,2
Muut velat	O	214,2	173,4
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 178,0	1 113,4
Myytäväinä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	O		11,2
Velat yhteensä		1 925,6	1 871,4
Oma pääoma ja velat yhteensä		2 947,3	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		31.12.2018	31.12.2017
Korolliset velat		669,4	718,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset *		5,8	18,5
Oikaistut korolliset velat		675,2	737,1
Muut rahoitusvarat		-892,2	-833,0
Rahat ja pankkisaamiset		-180,9	-150,2
Korollinen nettovelka		-397,9	-246,0
7 x Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta		1 084,7	956,4
Oikaistu korollinen nettovelka		686,8	710,3
Oma pääoma yhteensä		1 021,7	1 015,7
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %		67,2 %	69,9 %

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

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2017	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					150,7		150,7
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-90,8				-90,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			0,6				0,6
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	-90,2	0,0	150,7	0,0	60,5
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-12,6		-12,6
Osingot					-38,4		-38,4
Omien osakkeiden osto					-3,7		-3,7
Osakeperusteiset maksut				1,1			1,1
Oma pääoma 31.12.2018	75,4	168,1	-27,2	255,2	351,9	198,2	1 021,7

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

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

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	10- 12/2018	10- 12/2017	2018	2017
Liiketoiminnan rahavirta				
Kauden tulos	40,8	17,1	150,7	169,4
Poistot ja arvonalentumiset	42,4	34,9	151,1	129,2
Muut oikaisut kauden tuloksesta				
Rahoitustuotot ja -kulut	4,5	2,7	18,9	13,6
Tuloverot	10,5	3,6	37,9	41,7
EBITDA (Käyttökate)	98,2	58,4	358,6	353,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-43,2	-0,6	-42,7	-44,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	-4,5	9,3	25,7	33,4
Käyttöpääoman muutos	-15,1	25,8	50,0	56,8
Maksetut rahoituskulut, netto	2,2	0,3	-8,4	-17,1
Maksetut tuloverot		-0,7		-0,7
Liiketoiminnan nettorahavirta	37,5	92,6	383,1	382,3
Investointien rahavirta				
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-2,7	-2,3	-9,8	-11,3
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-158,8	-57,5	-317,3	-393,6
Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin		0,8	0,1	7,5
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	114,2	0,1	214,1	156,9
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-2,3	-26,8	-81,8	82,9
Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,0	0,1	0,8	0,0
Investointien nettorahavirta	-49,5	-85,6	-194,0	-157,5
Rahoituksen rahavirta				
Lainojen nostot				199,3
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-14,9	-12,0	-119,4	-130,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-15,8	-15,8	-15,8	-15,8
Omien osakkeiden osto	-3,7		-3,7	
Maksetut osingot			-38,4	-12,8
Rahoituksen nettorahavirta	-34,4	-27,7	-177,3	40,8
Rahavirtojen muutos	-46,4	-20,7	11,8	265,5
Rahavarat tilikauden alussa	702,2	664,7	643,9	378,4
Rahavirtojen muutos	-46,4	-20,7	11,8	265,5
Rahavarat kauden lopussa **	655,8	643,9	655,8	643,9
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot				
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua				
Työsuhde-etuudet	-7,9	1,9	3,0	16,0
Varausten muutos	7,9	6,2	24,9	17,8
Muut oikaisut	-4,5	1,2	-2,1	-0,4
Yhteensä	-4,5	9,3	25,7	33,4
** Rahavarat				
Muut rahoitusvarat	892,2	833,0	892,2	833,0
Rahat ja pankkisaamiset	180,9	150,2	180,9	150,2
Kassavarat	1 073,1	983,2	1 073,1	983,2
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-417,3	-339,2	-417,3	-339,2
Rahavarat	655,8	643,9	655,8	643,9

KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTTEEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu IAS 34 Osavuosisikatsaukset -standardia noudattaen. Tuloslaskelmassa esitetään liiketuloksen ohella vertailukelpoinen EBITDAR ja liiketulos, joiden katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei lasketa mukaan omaisuuden myyntivoittoja tai -tappioita, huoltovaruksen valuuttakurssimuutoksista johtuvia realisoitumattomia vaikutuksia, johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja. Sen peruste on selitetty tarkemmin liitteessä 4. Segmenttitiedot, liikevaihto ja vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Vertailukelpoinen EBITDAR on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja riippumatta siitä, ovatko lentokoneet omistettuja vai vuokrattuja, eikä siihen tämän vuoksi sisällytetä poistoja ja lentokaluston leasemaksuja.

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä antaakseen vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnastaan sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja. Finnairin pääasialliset vaihtoehtoiset tunnusluvut ovat vertailukelpoinen liiketulos ja EBITDAR ja oikaistu korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisasaste. Vertailukelpoinen liiketulos on eritelty liitteessä 4. Segmenttitiedot, liikevaihto ja vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Finnair noudattaa johdonmukaisuutta jättäessään vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät vertailukelpoisen liiketuloksen ulkopuolelle. Pääperiaatteet on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 4. Segmenttitiedot, liikevaihto ja vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät.

Oikaistua nettovelkaantumisasastetta käytetään Finnairin velkaantuneisuuden mittaamiseen. Korollisten lainojen lisäksi oikaistu nettovelkaantumisasaste huomioi myös taseen ulkopuoliset vuokrasitoumukset, jotta se antaisi paremman kuvan Finnairin rahoitusasemasta. Finnair erittelee laskelman oikaistusta korollisesta nettovelasta ja oikaistun nettovelkaantumisasasteen taseen lisätiedoissa. Tunnuslukujen laskentakaavat on myös määritelty liitetiedossa 18. Tunnuslukujen laskentakaavat. Tilinpäätöksen laadintaperiaatteiden muutoksilla (ks. liite 17) ei ollut vaikutusta vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentatapaan.

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 laadintaperiaateissa. Liitetiedossa on myös esitetty arvio tulevasta IFRS 16 -standardin (Vuokrasopimukset) käyttöönnotosta ja vaikutuksista. Noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat konsernin tilinpäätöksessä 2018 julkaistuja periaatteita.

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

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Tilinpäätöstiedotteen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen arvoihin. Toteutuneet tulokset saattavat olla erilaisia näihin arvioihin verrattuna. Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty vuositilinpäätöksessä 2018.

4. SEGMENTTITIEDOT, LIIKEVAIHTO JA VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

10-12/2018, Milj. euroa	Pohjois-				Kohdis-		Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	tamaton	Yhteensä	
Matkustajatuotot	228,1	30,5	212,3	48,7	11,1	530,7	77,7
Lisämyynti	11,5	1,8	10,2	2,0	13,7	39,2	5,7
Rahti	47,7	3,5	10,0	0,2	-1,4	59,9	8,8
Matkapalvelut	7,9	3,0	39,8	0,4	2,1	53,2	7,8
Yhteensä	295,1	38,9	272,4	51,2	25,4	683,1	
Osuus %	43,2	5,7	39,9	7,5	3,7		

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

2018, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	999,3	137,5	898,1	178,0	31,4	2 244,3	79,2
Lisämyynti	45,3	7,5	40,7	4,4	62,9	160,8	5,7
Rahti	155,7	12,0	32,4	0,6	6,2	206,9	7,3
Matkapalvelut	35,9	13,3	165,2	1,3	6,9	222,5	7,9
Yhteensä	1 236,2	170,3	1 136,4	184,4	107,4	2 834,6	
Osuus %	43,6	6,0	40,1	6,5	3,8		

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

PLF, %	10-12/2018	10-12/2017	Muutos %	2018	2017	Muutos %
Aasia	78,9	82,4	-3,5 %-yks.	85,5	86,7	-1,2 %-yks.
Pohjois-Amerikka	78,6	79,0	-0,3 %-yks.	83,8	83,3	0,5 %-yks.
Eurooppa	75,7	79,4	-3,6 %-yks.	78,6	80,7	-2,1 %-yks.
Kotimaa	63,9	67,0	-3,1 %-yks.	64,7	67,4	-2,7 %-yks.
Yhteensä	76,9	80,3	-3,4 %-yks.	81,8	83,3	-1,5 %-yks.

ASK, milj. km	10-12/2018	10-12/2017	Muutos %	2018	2017	Muutos %
Aasia	5 156,4	5 039,2	2,3	21 052,1	18 355,0	14,7
Pohjois-Amerikka	762,1	722,1	5,5	3 135,6	2 776,1	13,0
Eurooppa	4 036,4	3 384,6	19,3	16 297,8	14 152,0	15,2
Kotimaa	518,4	460,7	12,5	1 900,2	1 638,9	15,9
Yhteensä	10 473,3	9 606,7	9,0	42 385,8	36 922,0	14,8

RPK, milj. km	10-12/2018	10-12/2017	Muutos %	2018	2017	Muutos %
Aasia	4 067,2	4 153,0	-2,1	17 999,6	15 911,3	13,1
Pohjois-Amerikka	599,2	570,2	5,1	2 626,3	2 311,5	13,6
Eurooppa	3 057,5	2 685,8	13,8	12 804,9	11 421,6	12,1
Kotimaa	331,5	308,7	7,4	1 229,5	1 105,2	11,2
Yhteensä	8 055,4	7 717,6	4,4	34 660,4	30 749,7	12,7

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	10-12/2018	7-9/2018	4-6/2018	1-3/2018	10-12/2017	7-9/2017	4-6/2017	1-3/2017
Liikevaihto	683,1	801,2	715,0	635,3	645,3	735,4	633,4	554,4
Matkustajatuotot	530,7	651,8	577,2	484,6	491,3	597,7	509,2	422,6
Lisämyynti	39,2	42,0	40,5	39,1	37,3	37,4	36,2	33,8
Rahti	59,9	54,9	51,6	40,5	57,1	51,6	49,4	39,2
Matkapalvelut	53,2	52,5	45,6	71,2	59,6	48,7	38,5	58,8
Vertailukelpoinen liiketulos	9,2	108,4	47,9	3,9	22,9	118,9	37,5	-9,0
Liiketulos	55,9	105,7	39,9	6,0	23,5	122,2	89,1	-10,0
ASK, milj. km	10 473,3	11 528,0	10 718,7	9 665,7	9 606,7	10 092,9	9 094,8	8 127,7
RPK, milj. km	8 055,4	9 742,7	8 846,5	8 015,8	7 717,6	8 799,0	7 616,0	6 617,1
PLF, %	76,9	84,5	82,5	82,9	80,3	87,2	83,7	81,4

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

Vertailukelpoinen liikeulos pyrkii antamaan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan kehityksestä eri kausien välillä. Vertailukelpoisesta liikeuloksesta on siksi jätetty pois vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Tuloslaskelman esitystavan ja vaihtoehtoisten tunnuslukujen käytön periaatteet on kuvattu kohdassa Laadintaperusta. Vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat on myös määritelty liitetiedossa 18. Tunnuslukujen laskentakaavat. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien tarkka sisältö ja syyt, miksi ne on jätetty vertailukelpoisen liikeuloksen ulkopuolelle, on kuvattu alla.

Vertailukelpoiseen liikeulokseen ei sisällytetä pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia. Näitä muutoksia ei huomioida vertailukelpoisessa liikeuloksesta ennen kuin huolto tai koneen palautus tapahtuu pitkän ajan kuluessa tulevaisuudessa ja valuuttakurssimuutokset realisoituvat. Finnair varautuu vuokralentokoneiden palautusvastuuseen konsernin tilinpäätöksen 2018 liitetiedossa 1.3.5 Varaukset kuvattujen periaatteiden mukaisesti.

Vertailukelpoiseen liikeulokseen ei myöskään sisällytetä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia, koska myös liiketapahtumat, joiden arvon muutoksia vastaan johdannaisilla pyritään suojautumaan, kirjataan vertailukelpoiseen tulokseen vasta liiketapahtuman toteutuessa. Näiden johdannaisten realisoituneiden voittojen ja tappioiden käsittely on kuvattu konsernin tilinpäätöksen 2018 liitetiedossa 3.8 Johdannaiset.

Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liikeuloksesta ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita ja uudelleenjärjestelykuluja. 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 olevaksi omaisuuseräksi IFRS 5:n mukaisesti, raportoidaan transaktioiden voittoina ja tappioina. Uudelleenjärjestelykulut sisältävät irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet ja muut kulut, jotka liittyvät suoraan toimintojen uudelleenjärjestelyihin.

Milj. euroa	10-12/2018			10-12/2017			Muutos %
	Liikeulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen liikeulos	Liikeulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen liikeulos	
Liikevaihto	683,1		683,1	645,3		645,3	5,8
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	43,8	-43,8	0,0	1,1	-1,1	0,0	> 200 %
Liiketoiminnan muut tuotot	18,6		18,6	19,8		19,8	-5,8
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstökulut	-101,9	-0,4	-102,3	-113,3	0,3	-113,0	-10,1
Polttoainekulut	-145,4		-145,4	-122,3		-122,3	18,9
Muut vuokrat	-40,9		-40,9	-38,4		-38,4	6,5
Lentokaluston huoltokulut	-48,1	1,1	-47,1	-39,2	-1,5	-40,7	22,7
Liikennöimismaksut	-74,4		-74,4	-67,0		-67,0	11,1
Maaselvitys- ja cateringkulut	-65,4		-65,4	-62,7		-62,7	4,4
Valmismatkatuotannon kulut	-27,8		-27,8	-27,7		-27,7	0,4
Myynti- ja markkinointikulut	-25,2		-25,2	-25,5		-25,5	-1,0
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot	-0,6	0,6	0,0	-0,5	0,5	0,0	10,8
Muut kulut	-79,1	-4,1	-83,1	-75,1	1,2	-73,9	5,3
EBITDAR	136,7	-46,7	90,0	94,5	-0,6	94,0	44,6
Lentokaluston leasemaksut	-38,5		-38,5	-36,1		-36,1	6,5
Poistot ja arvonalentumiset	-42,4		-42,4	-34,9		-34,9	21,2
Liikeulos	55,9	-46,7	9,2	23,5	-0,6	22,9	137,9

Milj. euroa	2018			2017			Muutos %
	Liikeulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen liikeulos	Liikeulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen liikeulos	
Liikevaihto	2 834,6		2 834,6	2 568,4		2 568,4	10,4
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	44,1	-44,1	0,0	53,9	-53,9	0,0	-18,3
Liiketoiminnan muut tuotot	73,7		73,7	77,0		77,0	-4,2
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstökulut	-433,5	0,1	-433,4	-424,2	0,8	-423,3	2,2
Polttoainekulut	-581,0		-581,0	-472,2		-472,2	23,1
Muut vuokrat	-154,9		-154,9	-157,9		-157,9	-1,9
Lentokaluston huoltokulut	-173,8	4,7	-169,1	-154,9	-10,9	-165,7	12,2
Liikennöimismaksut	-300,8		-300,8	-266,5		-266,5	12,9
Maaselvitys- ja cateringkulut	-256,9		-256,9	-252,2		-252,2	1,9
Valmismatkatuotannon kulut	-113,4		-113,4	-100,5		-100,5	12,9
Myynti- ja markkinointikulut	-92,4		-92,4	-85,8		-85,8	7,7
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot	-1,3	1,3	0,0	-9,8	9,8	0,0	-86,3
Muut kulut	-330,8	-0,1	-330,9	-284,8	-0,2	-285,1	16,1
EBITDAR	513,5	-38,1	475,4	490,6	-54,4	436,2	4,7
Lentokaluston leasemaksut	-155,0		-155,0	-136,6		-136,6	13,4
Poistot ja arvonalentumiset	-151,1		-151,1	-129,2		-129,2	16,9
Liikeulos	207,5	-38,1	169,4	224,8	-54,4	170,4	-7,7

5. RAHOITUSRISIKIEN 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	31.12.2018		31.12.2017	
	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	700,1	10,1	385,2	-10,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot	242,6	5,6	195,1	5,1
Myydyt optiot	242,0	-2,8	200,1	-4,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	445,4	17,5	316,2	-17,4
Leasemaksujen valuuttasuojaukset	107,4	5,2	131,7	-8,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 737,6	35,5	1 228,4	-35,5
Myytäväinä olevien omaisuuserien suojaus			101,3	3,6
Taseen suojaus (termiinit)	131,8	1,7	101,0	-0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	131,8	1,7	202,3	2,6
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 869,4	37,2	1 430,7	-32,8
Hyödykejohdannaiset				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	924 500	-74,3	808 000	58,3
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	169 500	0,7	91 000	4,8
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	169 500	-11,6	91 000	-0,1
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		-85,2		63,0
Optiot				
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	146 500	-1,1	37 000	-0,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-1,1		-0,4
Hyödykejohdannaiset yhteensä		-86,4		62,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset				
Koronvaihtosopimukset			64,9	0,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	0,0	0,0	64,9	0,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	232,7	-5,8	239,6	-18,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	232,7	-5,8	239,6	-18,5
Korkojohdannaiset yhteensä	232,7	-5,8	304,5	-17,9
Osakejohdannaiset				
Osakeoptiot				
Ostetut optiot			3,0	26,0
Myydyt optiot			3,0	-14,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	0,0	0,0	6,0	11,3
Osakejohdannaiset yhteensä	0,0	0,0	6,0	11,3
Johdannaiset yhteensä		-54,9		23,2

6. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	31.12.2018	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	892,2	836,6	55,5
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	47,7		47,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	18,1		18,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	27,8		27,8
Hyödykejohdannaiset	4,0		4,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,0		4,0
Yhteensä	943,8	836,6	107,2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	5,8		5,8
Valuuttajohdannaiset	10,5		10,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,6		0,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,7		9,7
Hyödykejohdannaiset	90,9		90,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	89,7		89,7
Yhteensä	107,1	0,0	107,1

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

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

Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittäviltä 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).

7. YRITYSHANKINNAT JA -MYNNIT

Tilikauden kolmen ensimmäisen neljänneksen aikana ei ollut yrityshankintoja tai -myyntejä. Finnair tiedotti elokuussa myyvänsä 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 2018 oli 20,1 % (19,8 %).

9. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2018 jaetaan osinkoa 0,274 euroa osakkeelta.

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	31.12.2018	31.12.2017
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 437,6	1 178,8
Lisäykset	331,0	518,6
Lisäykset tytäryhtiöhankintojen kautta		0,4
Ennakoiden muutos	40,7	-135,2
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-34,9	92,0
Vähennykset ja siirrot	-76,4	-87,8
Poistot	-151,1	-129,2
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 547,0	1 437,6
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	0,1	139,3
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	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 myyvänsä 60 prosenttia Norran osakkeista tanskalaiselle lentoyhtiölle Danish Air Transportille. Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi kaupan syyskuun lopussa, ja kauppa toteutui lokakuussa.

Myytävänä oleviksi luokitellut omaisuuserät	31.12.2018	31.12.2017
Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet	0,1	0,1
Myytävänä olevan tytäryhtiön varat		16,6
Yhteensä	0,1	16,7

Myytävänä oleviksi luokiteltuihin varoihin liittyvät velat	31.12.2018	31.12.2017
Myytävänä olevan tytäryhtiön velat		11,2
Yhteensä	0,0	11,2

12. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2018 viimeisellä neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti.

13. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	31.12.2018	31.12.2017
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	82,0	71,0
Muiden puolesta annetut takuut	0,6	
Yhteensä	82,6	71,0

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2018 olivat 975 miljoonaa euroa (31.12.2017: 1 013).

14. VUOKRAVASTUUT MUISTA VUOKRASOPIMUKSISTA

Milj. euroa	31.12.2018	31.12.2017
Lentokaluston vuokravastuut	1 213,8	1 163,6
Muut vuokravastuut	243,2	265,8
Yhteensä	1 457,1	1 429,4

15. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	2018	2017
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	44,1	42,2
Eläkesäätiö	0,2	0,0
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	105,4	105,6
Eläkesäätiö	3,0	3,5
Rahoitusjärjestelyjen perusteella tapahtuvat siirrot		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	2,0	2,0
Saamiset		
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	9,2	
Velat		
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	3,6	
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	16,5	4,1
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	2,1	

Finnairin yhteisyritys Nordic Regional Airlines AB -konsernin (Norra) kanssa tehdyt liiketoimet sisältyvät tilikauden 2018 lähipiiritapahtumiin osana yhteisyritysten kanssa tehtyjä tapahtumia. Norra siirtyi 17.11.2017 väliaikaisesti Finnairin omistukseen, kun aikaisemmat kumppanit Staffpoint Holding Oy ja Kilco Oy vetäytyivät järjestelystä. Finnair tiedotti elokuussa 2018 päässeensä sopimukseen uuden yhteistyökumppaninsa Danish Air Transportin (DAT) kanssa ja kauppa toteutui lokakuun 2018 alussa. Kun 60 %:n omistusosuus myytiin DAT:lle, Norrasta tuli jälleen yhteisyritys. Vaikka Norra väliaikaisesti ajalla 17.11.2017-1.10.2018 olikin Finnairin 100 %:ssa omistuksessa, käsiteltiin se tällä ajalla myytävissä olevana omaisuuseränä eikä Norran ja Finnairin välisiä liiketoimia eliminoitu Finnairin jatkuvien toimintojen tuloksesta, koska Norran ja Finnairin välisen ostoliikennesopimuksen tiedettiin jatkuvan myös Norran omistusjärjestelyjen jälkeen.

16. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Tilikauden jälkeen ei ole ollut olennaisia raportoitavia tapahtumia.

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 kirjanpitoikäisittely tai pisteen arvostus 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 miljoonan 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 tilittävää määräästä 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. Aiempia kausia ei oikaistu.

IFRS 16 Vuokrasopimukset

Uusi vuokrasopimusstandardi tulee voimaan tilikaudesta 2019 alkaen. Standardi korvaa aikaisemman IAS 17 Vuokrasopimukset -standardin. Finnair ottaa standardin käyttöön tilikauden 2019 alusta, soveltaen takautuvaa menetelmää jokaiseen aiempaan raportoituu kauteen.

Finnair on saanut laajan standardin käyttöönottoprojektin päätökseen. Uudella standardilla on merkittäviä vaikutuksia yhtiön tilinpäätökseen ja tunnuslukuihin. Lentokoneiden, kiinteistöjen ja muiden standardin piiriin kuuluvien vuokrasopimusten tulevien vuokramaksujen nykyarvo kirjataan taseeseen omaisuuseräksi (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) ja korolliseksi vuokravelaksi. Nykyisin tulevat vuokramaksut ei-purettavissa olevista operatiivisista vuokrasopimuksista esitetään liitetiedoissa vuokravastuina nimellisarvoonsa. Nämä vuokravastuut olivat tilikauden 2018 päättyessä 1 457 miljoonaa euroa (ks. lisää liitteestä 14. Vuokravastuut muista vuokrasopimuksista).

Takautuvaa menetelmää ja alla kuvattuja tulkintaperiaatteita käyttäen, Finnair arvioi, että uuden standardin myötä taseen vastaavat (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) kasvavat noin 1,0 miljardia euroa. Suurin osa uuden omaisuuserän tasearvosta (~80) lentokoneita. Vastattavat (vuokravelka) kasvavat noin 1,1 miljardia euron, kun standardin piiriin kuuluvien vuokrasopimusten vuokramaksujen nykyarvo kirjataan taseelle. Vertailukauden tiedot oikaistaan ja kumulatiivinen vaikutus IFRS 16 standardin kirjataan takautuvasti oikaisuna oman pääoman avaavaan saldoon 1.1.2018. Vaikutus omaan pääomaan on noin 0,1 miljardia euroa. Oman pääoman ja velan muutokset vaikuttavat omavaraisuusasteen tunnuslukuun, jonka Finnair arvioi heikkenevän yli 10 prosenttiyksikköä standardin käyttöönoton seurauksena.

Vaikutukset Finnairin 31.12.2018 tilinpäätökseen

Korolliset nettovelat kasvavat standardin piiriin kuuluvien vuokrasopimusten tulevien vuokramaksujen nykyarvolla, noin 1,1 miljardilla eurolla. Velan kasvu heijastuu nettovelkaantumisasteen tunnuslukuun, joka tulee kasvamaan voimakkaasti (yli 100 prosenttiyksikköä) noin 70 %:iin. Finnairin julkaisema 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). Finnairin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2018 lopussa 67 %. Uuden standardin voimaantullessa, lentokaluston leasemaksuja ei enää tunnisteta kuluissa ja sen sijaan tulevien leasemaksujen nykyarvosta tunnistetaan korollinen velka, joka sisältyy jo nykyään nettovelkaantumisasteen tunnusluvun laskentakaavaan. Tunnusluku "Oikaistu nettovelkaantumisaste" korvataan siksi tunnusluvulla "Nettovelkaantumisaste".

Vuokrasopimukset-standardi vaikuttaa myös Finnairin tuloslaskelmaan. Vuodesta 2019 alkaen, operatiivisia leasemaksuja ei esitetä, vaan tuloslaskelmaan kirjataan omaisuuserästä poisto (liiketulos) ja lainasta kertynyt korko (rahoituserät). Korkokulut ovat korkeimmillaan vuokrakauden alussa ja laskevat kohti vuokrakauden loppua, kun lease-velkaa lyhennetään. Nykyään vuokrakulut operatiivisista vuokrasopimuksista jaksotetaan lineaarisesti liiketulokseen lentokaluston leasemaksuiksi ja muiksi vuokriksi vuokra-ajan kuluessa, vuokrasopimuksen mukaisesti. Liiketuloksen ja EBITDA:n ohella myös liiketoiminnan nettorahavirta kasvaa, kun lainan lyhennykset siirretään esitettäväksi rahoituksen rahavirrassa.

Finnair arvioi, että sen 2018 vertailukelpoinen liiketulos paranee noin 30 % uuden standardin käyttöönoton seurauksena. Poistot kasvavat, kun omaisuuserä (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) poistetaan, mutta standardin piiriin kuuluvien vuokrasopimusten vuokrat eivät enää sisälly liiketulokseen, vaan ne sisältyvät vuokravelan takaisinmaksuihin ja rahoituskuluihin. Finnairin nettotulos vuonna 2018 tulee kuitenkin heikkenemään korkokulujen ja USD-määräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin liittyvien kurssitappioiden seurauksena noin 30 %. Suurin osa tulosheikennyksestä johtuu USD-määräisen vuokravelan muuntamisesta euroiksi ja siitä aiheutuvista realisoitumattomista kurssitappioista. Kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, riippuen tilinpäätöshetken USD-kurssista. Vuoden 2019 alusta alkaen Finnair aikoo vähentää taseen valuuttaposition aiheutuvaa tuloslaskelman volatiliiteettia muuttamalla suojauspolitiikkaansa. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta ja vuokra-ajasta.

Kassavirrassa, vuokravelan maksut siirretään liiketoiminnan rahavirrasta rahoituksen kassavirtaan IFRS 16 -standardin mukaisesti. Liiketoiminnan rahavirta kasvaa noin 30 % ja vastaava vähennys tulee rahoituksen rahavirtaan.

Finnairin tilinpäätöksessä 2018 on kerrottu tarkemmin standardin vaikutuksista.

18. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Viittaus tunnusluvun käyttämisen syyhin	Viittaus täsmäytykseen
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Uudelleenjärjestelykulut	Liitetieto 1. Laadintaperusta, Liitetieto 4. Segmenttitiedot, liikevaihto ja vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Liitetieto 4. Segmenttitiedot, liikevaihto ja vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät
Vertailukelpoinen liiketulos	Liiketulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Tuloslaskelma, Liitetieto 4. Segmenttitiedot, liikevaihto ja vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät
Vertailukelpoinen EBITDAR	Vertailukelpoinen liiketulos + Poistot ja arvonalentumiset + Lentokaluston leasemaksut	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Tuloslaskelma
Oikaistut korolliset velat	Korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasasteen ja oikaistun nettovelkaantumisasasteen laskennassa	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisasaste
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasasteen ja oikaistun nettovelkaantumisasasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisasaste, Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisasaste
Oikaistu korollinen nettovelka	Korollinen nettovelka + 7 x Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisasaste
Oikaistu nettovelkaantumisasaste, %	Oikaistu korollinen nettovelka / Oma pääoma x 100	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisasaste

Muut tunnusluvut - Liikevaihto ja kannattavuus

Osakekohtainen tulos (EPS)	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK). Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista. Valuuttakurssimuutosten ja valuuttasuojauksen vaikutukset on laskennassa eliminoitu.
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista. Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Valuuttakurssimuutosten ja valuuttasuojauksen vaikutukset on laskennassa eliminoitu.
Käyttökate (EBITDA)	Liiketulos + Poistot ja arvonalentumiset

Muut tunnusluvut - Pääomarakenne

Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma + Oma pääoma ja velat yhteensä x 100
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma x 100
Bruttoinvestoinnit	Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut) / (Oma pääoma + Korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)

Muut tunnusluvut - Kasvu ja liikenne

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Tilinpäätöstiedotteen luvut ovat tilintarkastamattomia.