



Finnair-konsernin puolivuositiedotus **1.1.–30.6.2018**

17.7.2018

Finnair-konsernin puolivuositiedot 1.1.–30.6.2018

Toisen vuosineljänneksen vertailukelpoinen liike-tulos nousi 27,6 prosenttia 47,9 miljoonaan euroon

Huhti–kesäkuu 2018

- Liikevaihto kasvoi 12,9 prosenttia vertailukaudesta ja oli 715,0 miljoonaa euroa (633,4)*.
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 17,9 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste laski 1,2 prosenttiyksikköä 82,5 prosenttiin.
- Vertailukelpoinen liike-tulos oli 47,9 miljoonaa euroa (37,5). Liike-tulos oli 39,9 miljoonaa euroa (89,1).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 203,2 miljoonaa euroa (162,2) ja investointien nettorahavirta -32,8 miljoonaa euroa (-136,5).**
- Yksikkötuotto (RASK) laski 4,2 prosenttia vertailukaudesta. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 3,0 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) laski 5,0 prosenttia ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) laski 9,9 prosenttia vertailukaudesta.
- Osakekohtainen tulos oli 0,19 euroa (0,50).

Tammi–kesäkuu 2018

- Liikevaihto kasvoi 13,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 1 350,4 miljoonaa euroa (1 187,7)*.
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 18,4 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste nousi 0,1 prosenttiyksikköä 82,7 prosenttiin.
- Vertailukelpoinen liike-tulos oli 51,8 miljoonaa euroa (28,5). Liike-tulos oli 45,9 miljoonaa euroa (79,1).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 281,2 miljoonaa euroa (186,1) ja investointien nettorahavirta -86,7 miljoonaa euroa (8,6).**
- Yksikkötuotto (RASK) laski 3,9 prosenttia vertailukaudesta. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,4 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkökustannus (CASK) laski 5,4 prosenttia ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) laski 7,3 prosenttia vertailukaudesta.
- Osakekohtainen tulos oli 0,18 euroa (0,41).

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

** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden toisella neljänneksellä 16,0 miljoonaa euroa sijoituksia rahamarkkinarahastoihin tai muihin yli kolmen kuukauden päästä erääntyviin rahoitusvaroihin. Vuoden alkupuoliskolla nämä sijoitukset kasvoivat nettomääräisesti 6,1 miljoonalla eurolla. Sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

16.2.2018 julkaistu näkymä

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan kasvavan voimakkaasti vuonna 2018. Finnair odottaa kilpailun lisääntyvän erityisesti Euroopan ja Aasian välisillä reiteillä sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisillä reiteillä, kun nykyiset ja uudet toimijat lisäävät kapasiteettia.

Finnair suunnittelee kasvattavansa kapasiteettiaan yli 15 prosentilla vuonna 2018, suurimman osan tästä kasvusta osuessa vuoden ensimmäiselle puoliskolle. Matkustajamäärän odotetaan kasvavan jokseenkin saman verran kuin kapasiteetin, kun taas liikevaihdon odotetaan kasvavan hieman kapasiteetin kasvua hitaammin.

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

Uusi näkymä 17.7.2018:

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

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

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

Toimitusjohtaja Pekka Vauramo:

Finnairin toinen vuosineljännes oli kokonaisuutena hyvä. Vertailukelpoinen liikutuksemme nousi kauden uudelle ennätystasolle 47,9 miljoonaa euroon polttoaineen hinnan noususta huolimatta. Kapasiteettimme kasvoi kutakuinkin odotustemme mukaisesti lähes kaksinkertaista vauhtia markkinakasvuun verrattuna. Asiakastytytyvääisyyttä mittaava nettosuositeluindeksimme nousi 50:een (Q2 2017: 47). Finnairilaiset ansaitsevatkin kiitoksen hienosta työstä nopean kasvun aikana.

Saavutettu tulosparannus kertoo, että olemme onnistuneet kasvustrategiamme toteutuksessa. Kysyntä kasvoi varsin hyvin kapasiteetin nousun mukaisesti kaikilla liikenne-alueilla, ja matkustajakäyttöasteemme oli hyvä. Matkustajien määrä nousi etenkin Aasian-liikenteessä. Venäjällä järjestetty jalkapallon FIFA World Cup näkyi kesäkuussa sekä Euroopan että Pohjois-Amerikan reiteillä. Toukokuussa ja kesäkuussa teimme kuukausikohtaiset matkustajaennätykset. Myös matkapalvelujen liikevaihto kehittyi hyvin, kun taas lisämyynti ja rahti kasvoivat odotuksiamme hitaammin.

Matkustajiemme ja henkilöstömme turvallisuus ja hyvinvointi ovat meille ensiarvoisen tärkeitä, kun tähtäämme alan parhaaseen palveluun, laatuun ja asiakas- ja henkilöstökokemukseen. Toimintamme kehitys jatkuu, jotta olemme jatkossakin kilpailukykyisiä Aasian ja Euroopan välisen lentoliikenteen markkinakasvussa.

Markkinaympäristö huhti–kesäkuussa

Liikenne Finnairin päämarkkina-alueilla kasvoi vuoden 2018 toisella neljänneksellä selvästi vertailukautta nopeammin. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikiilometreillä mitattuna kasvoi 10,3 prosenttia (6,0). Finnairin Aasian ja Euroopan kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 10,4 prosenttia (5,6). Finnairin markkinaosuus laski hieman Euroopan-liikenteessä 56,5 prosenttiin (59,5) ja nousi Eurooppa-Aasia-liikenteessä 6,4 prosenttiin (5,6).¹

Aasian ja Euroopan välisen liikenteen markkinakysyntä kasvoi jonkin verran hitaammin kuin alan kapasiteetti. Finnairin Aasian-liikenne sen sijaan kasvoi selvästi markkinaa nopeammin, ja sen kapasiteettilisäykset otettiin hyvin vastaan. Matkustajakäyttöasteet olivat Aasian-reiteillä hyvät. Finnairin Aasian ja Euroopan välisen

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

liikenteen kysyntä kasvoi verkostonlaajuisesti käytännössä kaikista kohteista lähes kaikkiin matkakohteisiin. Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä kysynnän ja kapasiteetin kasvu olivat tasapainossa.

Finnair tekee syvempää yhteistyötä muutamien oneworld-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Molempien yhteishankkeiden alueella liikenne kasvoi voimakkaasti toisella vuosineljänneksellä, ja kysyntä kehittyi tarjontaa vastaavasti. Euroopan ja Pohjois-Amerikan liikenteessä kiristynyt kilpailu painoi yksikkötuottoja.

Suomessa toimivien matkanjärjestäjien kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta. Toukokuun poikkeuksellisen hyvää Suomessa viivästytti hetkellisesti kesälomamatkojen ostopäätöksiä, mutta varaustilanne normalisoitui kesäkuussa. Kreikka, Turkki ja Espanja ovat edelleen kesäkauden suosituimmat valmismatkakohteet, ja matkatarjonnan kasvu keskittyy nyt Kreikan ja Turkin lomakohteisiin.

Lentorahdin markkinakapasiteetin kasvu hidastui toisella vuosineljänneksellä, ja markkinakysyntä kääntyi lievään laskuun. Samalla rahdin yksikkötuottojen nousu tasaantui. Finnairin rahtiliiketoiminta kasvoi edelleen katsauskaudella. Kaikki markkina-alueet myötävaikuttivat tähän, mutta erityisesti Japanin rahtimarkkina kasvoi vahvasti vertailukaudesta.

Finnairin merkittävin kuluvaluutta euron jälkeen on Yhdysvaltain dollari. Se heikentyi euroon nähden 7,7 prosenttia vertailujaksosta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli 6,0 prosenttia heikompi euroon nähden kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan heikkeni euroon nähden 0,7 prosenttia vertailujaksosta. Lentopetrolin dollarihinta oli vuoden toisella neljänneksellä 46 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin. Koska Finnair suojaaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamää räisiä eriaän, kurssimuutokset eivät välity sellaisenaan sen tulokseen.

Taloudellinen kehitys huhti–kesäkuussa

Liikevaihto huhti–kesäkuussa

Liikevaihto kasvoi 12,9 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 715,0 miljoonaa euroa (633,4). Matkustajatuotot kasvoivat 13,4 prosenttia ja myös lisämyynti sekä matkapalvelut kasvoivat selvästi. Uuden rahtiterminaalien käyttöönotto näkyi vielä toisella vuosineljänneksellä rahdissa, jonka liikevaihto kasvoi muuta toimintaa hitaammin. Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK) laski 4,2 prosenttia ja oli 6,67 eurosenttiä. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 3,0 prosenttia.

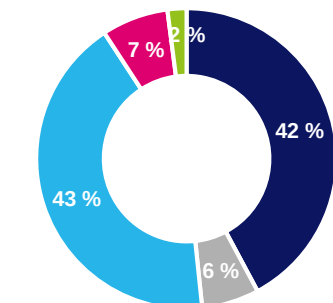
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	4-6/2018	4-6/2017	Muutos, %
Matkustajatuotot	577,2	509,2	13,4
Lisämyynti	40,5	36,2	11,9
Rahti	51,6	49,4	4,4
Matkapalvelut	45,6	38,5	18,5
Yhteensä	715,0	633,4	12,9

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 4-6/2018

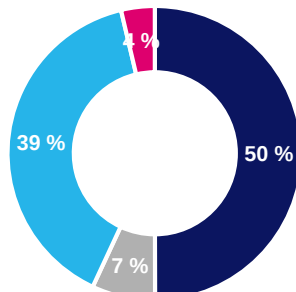
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	243,4	15,3	5 356,8	24,1	4 532,5	21,8	84,6	-1,6
Pohjois-Amerikka	35,6	18,9	745,6	15,2	653,7	18,4	87,7	2,3
Eurooppa	245,0	5,9	4 220,4	11,9	3 397,5	9,4	80,5	-1,9
Kotimaa	41,4	2,6	396,0	10,3	262,9	11,3	66,4	0,6
Reiteille kohdistumaton	11,8	>200						
Yhteensä	577,2	13,4	10 718,7	17,9	8 846,5	16,2	82,5	-1,2

Matkustajatuotot (M€)



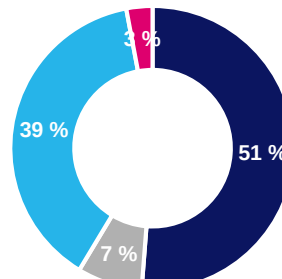
■ Aasia
■ Pohjois-Amerikka
■ Eurooppa
■ Kotimaa
■ Kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



■ Aasia
■ Pohjois-Amerikka
■ Eurooppa
■ Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



■ Aasia
■ Pohjois-Amerikka
■ Eurooppa
■ Kotimaa

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 17,9 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 12,6 prosenttia kauden ennätystasolle 3 456 400 matkustajaan. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 16,2 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 1,2 prosenttiyksikköä 82,5 prosenttiin.

Lentoja Aasiaan on kesäkaudella 2018 enimmillään 97 viikossa (87 kesäkaudella 2017). Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 24,1 prosenttia. Kapasiteettia kasvattivat vertailukauden jälkeen käyttöön otetut uudet A350-koneet. Kasvu kohdistui etenkin Tokion, Bangkokin ja Hongkongin lisävuoroille ja uuteen ympärivuotiseen kohteeseen Nanjingiin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 21,8 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 1,6 prosenttiyksikköä 84,6 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan -liikenteen kapasiteetti kasvoi puolestaan 15,2 prosenttia. Finnair lensi New Yorkiin ja lisäsi vuoroja Chicagoon ja aikaisti San Franciscon -kausireitin avausta vertailukaudesta. Miamin-lentoja ei operoitu kuluvana vuonna enää toisella vuosineljänneksellä. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 18,4 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 2,3 prosenttiyksikköä 87,7 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 11,9 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit kasvoivat 9,4 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 1,9 prosenttiyksikköä 80,5 prosenttiin. Kapasiteettia kasvatti uusien A321-koneiden käyttöönotto vertailukauden jälkeen sekä lisäistuimet osassa nykyistä Airbus-kapearunkolaivastoa. Kasvu kohdistui etenkin useille eri reiteille Pohjoismaihin ja muualle Pohjois-Eurooppaan. Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi 10,3 prosenttia, kun vuoroja Helsingin ja Pohjois-Suomen kohteiden, etenkin Oulun, välillä lisättiin. Kotimaan liikenteen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 11,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 0,6 prosenttiyksikköä 66,4 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 11,9 prosenttia ja oli 40,5 miljoonaa euroa (36,2) eli 11,72 euroa (11,79) matkustajaa kohti. Istumapaikkojen ennakkovaraukset ja matkustajamyynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Tarjotut rahtitonnikilometrit kasvoivat 17,2 prosenttia, kun taas myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 2,3 prosenttia. Rahdin keskimääräiset yksikkötuotot nousivat 2,7 prosenttia. Rahtiliikenvaihto kasvoi 4,4 prosenttia ja oli 51,6 miljoonaa euroa (49,4).

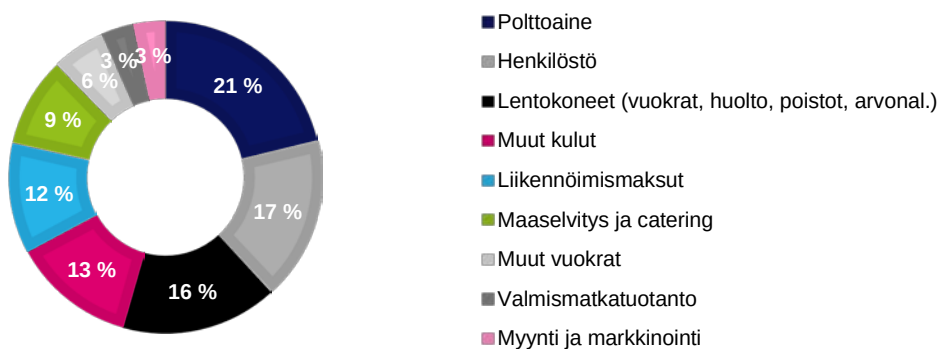
Matkapalveluiden asiakasmäärä kasvoi 16,3 prosenttia. Luku sisältää sekä Aurinkomatkojen että Finnair Holidaysin asiakkaat. Aurinkomatkojen kiintiötuotannon täyttöaste oli 95 prosenttia. Dynaamisesti paketoitujen

tuotteiden määrä yli nelinkertaistui viime vuoteen verrattuna. Matkapalvelujen liikevaihto kasvoi 18,5 prosenttia vertailukaudesta ja oli 45,6 miljoonaa euroa (38,5).

Kustannuskehitys ja tulos huhti–kesäkuussa

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 11,4 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 685,0 miljoonaa euroa (614,6). Yksikkökustannus (CASK) laski 5,0 prosenttia ja oli 6,22 eurosenttiä (6,55). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus laski 9,9 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 685,0 milj. euroa) jakauma



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 7,9 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 539,6 miljoonaa euroa (500,2). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat 27,1 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 145,4 miljoonaa euroa (114,4). Polttoaineen hinnan voimakas nousu selittää valtaosan polttoainekulujen noususta, mutta kehityksessä näkyy myös kapasiteetin voimakas kasvu toisella vuosineljänneksellä. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 3,4 prosenttia erityisesti taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton ansiosta. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) kuitenkin heikkeni 1,2 prosenttia.

Henkilöstökulut nousivat 115,7 miljoonaan euroon (106,9). Kasvua selittää henkilöstömäärän merkittävä kasvu vertailukaudesta. Laivaston kasvu ja uudistuminen kasvattivat lentokaluston vuokria ja poistoja, kun taas huoltokulut laskivat vertailukautta alempien huoltovolyymien vuoksi. Maaselvitys- ja catering-kulut sekä liikennöimismaksut kasvoivat selvästi matkustajamäärien ja kapasiteetin kasvua maltillisemmin. Muut kulut nousivat pääasiassa kapasiteetin kasvun ja digitalisaatioon liittyvien panostusten vuoksi.

Vertailukelpoinen EBITDAR nousi 123,0 miljoonaan euroon (103,2). Vertailukelpoinen liike-tulos eli liike-tulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääristen lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta parani selvästi ja oli 47,9 miljoonaa euroa (37,5).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -7,6 miljoonaa euroa (2,6). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä -0,4 miljoonaa euroa (48,9). Vertailukauden erään sisältyi myyntivoitto yhden A350-lentokoneen mynnistä ja takaisinvuokrauksesta sekä kertakuluja kolmen A340 lentokoneen palautuksista Airbusille. Liike-tulos oli 39,9 miljoonaa euroa (89,1), tulos ennen veroja 34,7 miljoonaa euroa (83,4) ja tulos verojen jälkeen 27,8 miljoonaa euroa (66,8).

Taloudellinen kehitys tammi–kesäkuussa

Liikevaihto tammi–kesäkuussa

Liikevaihto kasvoi 13,7 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 1 350,4 miljoonaa euroa (1 187,7). Matkustajatuotot kasvoivat 13,9 prosenttia ja myös lisämyynti sekä matkapalvelut kasvoivat selvästi. Uuden rahtiterminalin käyttöönotto näkyi rahdissa, jonka liikevaihto kasvoi muuta toimintaa hitaammin. Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 3,9 prosenttia ja oli 6,62 eurosenttiä (6,90). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,4 prosenttia.

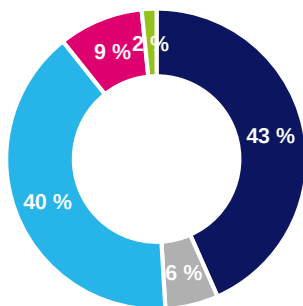
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1-6/2018	1-6/2017	Muutos, %
Matkustajatuotot	1 061,8	931,8	13,9
Lisämyynti	79,6	70,0	13,8
Rahti	92,1	88,6	4,0
Matkapalvelut	116,8	97,3	20,0
Yhteensä	1 350,4	1 187,7	13,7

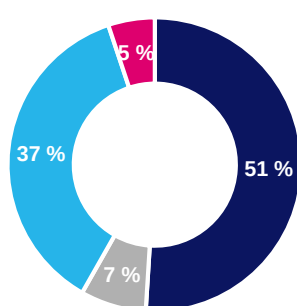
Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1-6/2018

Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	460,4	18,8	10 394,1	24,8	9 006,4	24,5	86,6	-0,2
Pohjois-Amerikka	60,6	15,0	1 473,7	17,6	1 243,7	21,2	84,4	2,5
Eurooppa	427,2	7,4	7 472,9	10,5	5 931,1	10,4	79,4	-0,1
Kotimaa	96,7	4,5	1 043,8	18,8	681,1	13,5	65,3	-3,0
Reiteille kohdistumaton	16,9	>200						
Yhteensä	1 061,8	13,9	20 384,4	18,4	16 862,3	18,5	82,7	0,1

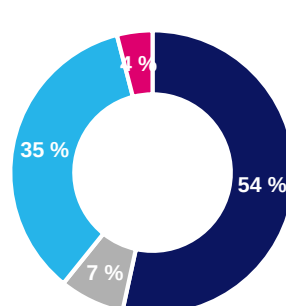
Matkustajatuotot (M€)



Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 18,4 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 14,1 prosenttia 6 473 900 matkustajaan, mikä on ensimmäisen vuosipuoliskon ennätys. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 18,5 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 0,1 prosenttiyksikköä 82,7 prosenttiin.

Lentoja Aasiaan on talvikaudella 2017/2018 enimmillään 89 viikossa (78 talvikaudella 2016/2017), ja maaliskuun lopulla alkaneella kesäkaudella 2018 niitä on enimmillään 97 (87 kesäkaudella 2017). Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 24,8 prosenttia. Kapasiteettia kasvattivat vertailukauden jälkeen käyttöön otetut uudet A350-koneet. Kasvu kohdistui tammi–kesäkuussa etenkin Tokion, Bangkokin, Hongkongin, Singaporen ja Chongqingin lisävuoroille sekä talvikauden uuteen kausikohteeseen Goaan ja toukokuussa avattuun uuteen ympärivuotiseen kohteeseen Nanjingiin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 24,5 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 0,2 prosenttiyksikköä 86,6 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan -liikenteen kapasiteetti kasvoi puolestaan 17,6 prosenttia. New Yorkin reitin lisäksi Finnair lensi ensimmäisellä vuosineljänneksellä Miamiin, ja uusiin kausikohteisiin Puerto Vallartaan, Puerto Plataan ja Havannaan sekä toisella vuosineljänneksellä Chicagoon ja San Franciscoon. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 21,2 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 2,5 prosenttiyksikköä 84,4 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 10,5 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit kasvoivat 10,4 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste laski 0,1 prosenttiyksikköä 79,4 prosenttiin. Kapasiteettia kasvattivat uusien A321-koneiden käyttöönotto vertailukauden jälkeen ja lisäistuimet osassa nykyistä Airbus-kapearunkolaivastoa. Kasvu kohdistui pääasiassa eri reiteille Pohjoismaihin ja muualle Pohjois-Eurooppaan. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä lennettiin vertailukaudesta poiketen myös suoria lentoja Lappiin Lontoosta, Pariisista ja Zürichistä. Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi tammi–kesäkuussa 18,8 prosenttia. Kasvuun vaikutti etenkin lentojen lisääminen Lappiin, kun Finnair varautui kansainvälisen, Lappiin kohdistuvan matkustajakysynnän kasvuun talvikaudella. Kotimaan liikenteen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 13,5 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 3,0 prosenttiyksikköä 65,3 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 13,8 prosenttia ja oli 79,6 miljoonaa euroa (70,0) eli 12,30 euroa (12,34) matkustajaa kohti. Istumapaikkojen ennakkovaraukset ja matkustajamyynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

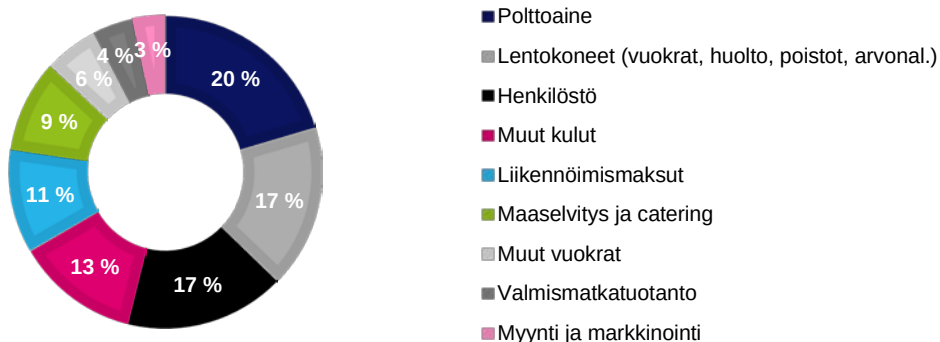
Tarjotut rahtitonnikilometrit kasvoivat 14,0 prosenttia, kun taas myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 2,0 prosenttia. Rahdin keskimääräiset yksikkötuotot nousivat 2,2 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 4,0 prosenttia ja oli 92,1 miljoonaa euroa (88,6).

Matkapalveluiden asiakasmäärä kasvoi 15,4 prosenttia. Luku sisältää sekä Aurinkomatkojen että Finnair Holidaysin asiakkaat. Aurinkomatkojen kiintiötuotannon täyttöaste oli 96 prosenttia. Omatoimimatkailun ja valmismatkan parhaat puolet yhdistävä Finnair Holidays -tuote esiteltiin Viron markkinoilla maaliskuussa. Tuote lanseerattiin Suomessa ja Ruotsissa vuonna 2017. Matkapalvelujen liikevaihto kasvoi 20,0 prosenttia ja oli 116,8 miljoonaa euroa (97,3).

Kustannuskehitys ja tulos tammi–kesäkuussa

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 11,5 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 1 336,2 miljoonaa euroa (1 198,2). Yksikkökustannus (CASK) laski 5,4 prosenttia ja oli 6,37 eurosenttiä (6,73). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus laski 7,3 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 1 336,2 milj. euroa) jakauma



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 9,4 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 1 063,3 miljoonaa euroa (972,2). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat 20,7 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 272,8 miljoonaa euroa (226,0). Polttoaineen hinnan voimakas nousu ja liikenteen volyymien kasvu selittävät valtaosan polttoainekulujen noususta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 3,7 prosenttia erityisesti taloudellisempien A350-koneiden käyttöönoton ansiosta. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen paranemisen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 0,2 prosenttia.

Henkilöstökulut nousivat 222,1 miljoonaan euroon (197,4). Kasvua selittää henkilöstömäärän merkittävä kasvu vertailukaudesta. Laivaston kasvu ja uudistuminen kasvattivat lentokaluston vuokria ja poistoja, kun taas huoltokulut laskivat. Maaselvitys- ja catering-kulut pysyivät vertailujakson tasolla, kun volyymien kasvusta johtunutta kulujen kasvua kompensoivat huhtikuussa 2017 toteutuneen Finnair Kitchenin hankinnasta johtunut kustannusten lasku ja osin kulujen rakenteellinen siirtymä henkilöstökuluihin. Muut kulut nousivat pääasiassa kapasiteetin kasvun ja digitalisaatioon liittyvien panostusten vuoksi.

Vertailukelpoinen EBITDAR nousi 201,3 miljoonaan euroon (153,3). Vertailukelpoinen liike-tulos eli liike-tulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta oli 51,8 miljoonaa euroa (28,5).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -5,6 miljoonaa euroa (6,1). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä -0,3 miljoonaa euroa (44,4). Vertailukauden erään sisältyi myyntivoitto yhden A350-lentokoneen mynnistä ja takaisinvuokrauksesta sekä kertakuluja kolmen A340-lentokoneen palautuksista Airbusille. Liike-tulos oli 45,9 miljoonaa euroa (79,1), tulos ennen veroja 36,7 miljoonaa euroa (73,5) ja tulos verojen jälkeen 29,3 miljoonaa euroa (58,8).

Tase 30.6.2018

Konsernin taseen loppusumma oli kesäkuun lopussa 3 103,1 miljoonaa euroa (31.12.2017: 2 887,1). A350-koneiden ennakkomaksut ja yhden A320-lentokoneen hankinta kasvattivat pysyviä vastaavia 30,6 miljoonalla eurolla. Myynti- ja muut saamiset olivat 318,1 miljoonaa euroa (31.12.2017: 319,8). Saataviin sisältyy noin 60 miljoonan euron saatava Airbusilta. Saatava liittyy vuonna 2017 Airbusille myytyihin A340-lentokoneisiin, ja se maksetaan vuonna 2018.

Hyvä tuloskehitys ja suojauslaskennassa käytettävien johdannaisten käyvän arvon muutos vahvistivat omaa pääomaa, kun taas osingonmaksu pienensi omaa pääomaa 38,4 miljoonaa euroa huhtikuussa. Oma pääoma oli 1 050,6 miljoonaa euroa (31.12.2017: 1 015,7) eli 8,21 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 etuus pohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Kesäkuun 2018 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 108,8 miljoonaa euroa (31.12.2017: 63,0).

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairin rahoitusasema on vahva, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Tammi-kesäkuussa yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 281,2 miljoonaa euroa (186,1). Rahavirtaa vahvisti

² Lisätietoa IFRS-standardimuutoksista liitetiedossa 17. Muutokset laadintaperiaatteissa.

edellisvuodesta muun muassa käyttöpääoman vapautuminen. Investointien nettorahavirta oli -86,7 miljoonaa euroa (8,6).

Omavaraisuusaste 30.6.2018 oli 33,9 prosenttia (31,1) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -39,1 prosenttia (-23,1). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 60,7 prosenttia (74,1). Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli 708,8 miljoonaa euroa (781,4) ja korollinen nettovelka negatiivinen -410,5 miljoonaa euroa (-198,3).

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat kauden lopussa 1 119,3 miljoonaa euroa (979,7). Finnairilla on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 175 miljoonan euron vakuudeton syndikoitu luottolimiitti. Järjestely on voimassa kesäkuuhun 2019 saakka.

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli katsauskaudella yhteensä -62,7 miljoonaa euroa (78,6). Rahoitustuotot olivat -1,4 miljoonaa euroa (0,1) negatiivisen korkoympäristön takia ja rahoituskulut olivat -7,9 miljoonaa euroa (-5,7).

Investoinnit tammi–kesäkuussa

Bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 85,5 miljoonaa euroa (330,8), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien kassavirta oli -124,5 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos oli -6,1 miljoonaa euroa (94,7). Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) nettorahavirta oli -86,7 miljoonaa euroa (8,6).

Vuoden 2018 investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirran arvioidaan olevan noin 330 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Finnair jatkoi ensimmäisellä vuosipuoliskolla kapearunkolaivastonsa uudistamista. Kesäkuun lopussa valtaosaan nykyisistä Airbus-kapearunkokoneista oli lisätty istuimia lentokoneiden etu- ja takaosan keittiötiloja tehostamalla, ja tämä uudistus saadaan kokonaan päätökseen kuluvan vuoden kolmannella neljänneksellä. Lisäksi jatketaan langattoman internet-yhteyden asentamista näihin kapearunkokoneisiin.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuinen tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti tukevat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoitusta kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 38 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 66 prosenttia koko laivaston 1 146 miljoonan euron tasearvosta.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Kesäkuun 2018 lopussa Finnair operoi itse 55 lentokonetta, joista 19 oli laajarunkokoneita ja 36 kapearunkokoneita. Koneista 26 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia, 21 vuokrattu operatiivisella vuokrasopimuksella ja kahdeksan hankittu rahoitusleasing-sopimuksella.

Laivastossa ei tapahtunut muutoksia vuoden toisella neljänneksellä. Katsauskauden lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 9,4 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 30.6.2018	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2017 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- leasing)	(Rahoitus- leasing)	Keski-ikä 30.6.2018	Tilaukset
Kapearunkolaivasto								
Airbus A319	138/144	8		7		1	17,1	
Airbus A320	165/174	10		8		2	15,9	
Airbus A321	209	18		4	12	2	7,4	
Laajarunkolaivasto								
Airbus A330	289/263	8			5	3	8,7	
Airbus A350	297/336	11		7	4		1,8	8
Yhteensä		55	0	26	21	8	9,4	8

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Laivastouudistus

Kesäkuun lopussa Finnair operoi yhtätoista vuosina 2015–2017 toimitettua A350 XWB -lentokonetta. Finnair teki alkuvuonna päätökset aikaistaa kahden A350-koneen toimituksia, ja nyt voimassa olevan toimitusaikataulun mukaisesti loput kahdeksan A350-lentokonetta toimitaan seuraavasti: yksi vuoden 2018 viimeisellä neljänneksellä, kaksi vuonna 2019, kaksi vuonna 2020, kaksi vuonna 2021 ja yksi vuonna 2022. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 875 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair lisäsi kapearunkolaivastoonsa vuonna 2017 seitsemän uutta, vuokrattua Airbus A321-lentokonetta. Kahdeksas vuokrattu A321-kone toimitetaan kuluvan vuoden kolmannella neljänneksellä. Alkuvuonna Finnair myös osti yhden operoimansa käyttöleasing-vuokratun A320-lentokoneen, jonka vuokrakausi oli päättymässä tänä vuonna. Lisäksi katsauskaudella aloitettiin projekti Finnairin ikääntyvän kapearunkolaivaston uudistamiseksi.

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

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Norran operoima laivasto* 30.6.2018	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2017 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- leasing)	Keski-ikä 30.6.2018	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	8.9	
Embraer E190	100	12		9	3	10.0	
Yhteensä		24	0	15	9	9.5	

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

Asiakaskokemus ja uusiutuminen

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

Huhtikuussa Finnair toi asiakkailleen mahdollisuuden tilata etukäteen lämpimiä Sky Bistro -aterioita Euroopan lennoille sekä kylmiä Fresh and Tasty -aterioita Pohjois-Suomen reiteille. Lisäksi valituilla Euroopan reiteillä tuli myyntiin uusi lisäpalvelu Seat and Meal -paketti, johon sisältyy ateria, istuinpaikka economy-luokan etuosassa sekä mahdollisuus nousta koneeseen ensimmäisten matkustajien joukossa.

Finnair toi vain käsimatkatavaran sisältävän Light-lipputyypin New Yorkin -reittinsä economy-luokkaan. Finnairin New Yorkin -reitti on osa Finnairin, British Airwaysin, Iberian ja American Airlinesin Atlantin-lentojen yhteishanketta, ja yhtiöt toivat yhdessä markkinoille vain käsimatkatavaran sisältävän lipputyypin osalle Pohjois-Amerikan reiteistään.

Business-luokan palvelu-uudistus jatkui katsauskaudella. Sen tavoitteena on aikaisempaa henkilökohtaisempi ja matkustajien yksilölliset toiveet huomioiva palvelu. Uudistus tukee Finnairin tavoitetta tarjota vuonna 2020 kaukoliikenteen paras business-luokka muihin eurooppalaisiin lentoyhtiöihin verrattuna. Myös ensimmäisellä neljänneksellä aloitettu kehitystyö Euroopan ja kotimaan lentojen asiakaskokemuksen parantamiseksi jatkui.

Finnair toi vuoden alussa lapsiperheille uusia Muumi-teemaisia palveluja ja tuotteita, ja osana tätä uudistusta lapsimatkatustajat saavat toiselta vuosineljännekseltä alkaen pienen muumiaiheisen lahjan kaukolennoilla.

Lisäksi Finnair jatkoi digitaalisten sanomalehtien tarjontaa kaukolennoilla ja testasi joillakin reiteillään muun muassa koneessa tapahtuvaa viime hetken matkustusluokan korotusten myyntiä. Joillakin kaukoliikenteen reiteillä testattiin myös Sky Bistro -tuotteiden myyntiä lennonaikaisen viihdejärjestelmän (Inflight Entertainment System) kautta. Asiakkaille tuotiin myös mahdollisuus uuden Peruutusturvavakuutuksen ostamiseksi.

Finnairin lentojen saapumistämällisyys oli 84,1 prosenttia (86,7). Asiakastytytyväisyyttä mittaava nettosuosittelevuindeksi parani 50:een (47).

Tunnustuksena pyrkimyksistään lisämyynnin kehittämiseksi digitaalisissa kanavissa Finnair voitti kesäkuussa toisen kerran peräkkäin Future Travel Experienced Gold -palkinnon. Edellä kuvattujen, toisella vuosineljänneksellä käyttöön otettujen tai testauksessa olevien lisämyyntikonseptien ohella Finnair on ottanut käyttöön tekoälyä hyödyntävän ja lisämatkatavaroiden sekä istuinpaikkavarausten myyntiä tehostavan Finn-chatbotin, uusia maakuljetuskumppanuuksia sekä Nordic Sky -portaalin, jonka avulla matkustajat voivat selata ja ostaa tuotteita Finnairin lennon aikaisessa viihdejärjestelmässä toimitettavaksi suoraan kotiosoitteeseen.

Digitaalisten työkalujen kehittäminen myös henkilöstön käyttöön jatkui katsauskaudella. Finnair tuo vuoden 2018 aikana koko henkilöstönsä käyttöön iPhonea, joihin on asennettu henkilöstön yhteydenpitoa ja työntekeä helpottavia sovelluksia. Alkuvuonna puhelimiin asennettiin sovellus työturvallisuushavaintojen ilmoittamiseksi, ja kesäkuussa matkustamohenkilökunta sai käyttöönsä heitä varten räätälöidyn sovelluksen SkyGuestin, joka tuo matkustajadatan digitaaliseen muotoon ja tukee henkilökohtaisemman palvelun tarjoamista asiakkaille. Uusi Crew app helpottaa puolestaan lennonaikaisen viihdejärjestelmän hallintaa lennoilla. Aikaisemmin matkustamohenkilökunnan käyttöön on tuotu lennonaikaisia maksutapahtumia helpottava SkyPay-sovellus.

Digitaalisiin työkaluihin ja kanaviin tehdyt investoinnit näkyivät myös Finnairin digipalvelujen käyttäjämäärien ja näissä kanavissa ostettujen lentolippujen määrän kasvuna. Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli keskimäärin 2,1 miljoonaa kävijää (2,4) kuukaudessa³. Aktiivisten Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi 62,3 prosenttia 256 560 käyttäjään. Digitaalisen suoramyynnin osuus lentolippumyynnistä oli 23,5 prosenttia (23,4) ja digitaalisen suoramyynnin osuus lisämyynnistä oli 52,9 prosenttia (55,7).

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

Henkilöstökokemus

Finnairin palveluksessa oli tammi–kesäkuussa keskimäärin 6 260 (5 254) henkilöä eli 19,2 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella. Jatkuvien toimintojen henkilöstön määrä oli 14,4 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella, pois lukien LSG Finlandin henkilöstön siirtyminen Finnair Kitchen Oy:n palvelukseen huhtikuussa 2017. Katsauskauden lopussa työsuhteessa olevien määrä oli 6 527 (30.6.2017: 5 753, 31.12.2017: 5 918), ja kauden aikana henkilöstömäärä kasvoi 609:lla pääosin matkustamohenkilökunnan ja lentäjien määrän kasvun vuoksi. Henkilöstön vaihtuvuus laski vuoden ensimmäisellä puoliskolla 0,7 prosenttiyksikköä ja oli 3,0 prosenttia (3,7).

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

Koko Finnairin tapaturmataajuutta mittaava LTIF (Lost Time Incident Frequency) laski tammi–kesäkuussa selvästi ja oli 10,2 (13,6). Sairauspoissaolojen määrä oli vertailujakson tasolla, 4,42 prosenttia (4,23).

Omat osakkeet

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

Finnairin hallussa oli 30.6.2018 yhteensä 207 408 osaketta (31.12.2017: 433 367), mikä vastaa 0,16 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli kesäkuun 2018 lopussa 1 187,2 miljoonaa euroa (31.12.2017: 1 642,7) ja päätöskurssi 9,27 (12,82 euroa 31.12.2017). Tammi–kesäkuussa Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 13,22 euroa, alin kurssi 8,14 euroa ja keskimääräinen 11,18 euroa. Osakkeita vaihdettiin 43,1 miljoonaa kappaletta yhteensä 481,6 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 22,7 prosenttia (31.12.2017: 19,5).

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

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

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

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

Yhteiskuntavastuu

Taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristövastuu ovat olennainen osa Finnairin strategiaa ja liiketoimintaa. Finnair haluaa olla vastuullinen maailmankansalainen sekä vastata sidosryhmiensä tarpeisiin myös vastuullisuuden näkökulmasta. Finnair tekee yhteistyötä alan toimijoiden ja viranomaisten kanssa muun muassa lentämisen ilmastovaikutusten vähentämiseksi, yhdenvertaisuuden ja esteettömyyden lisäämiseksi ja vastuullisuuden huomioimiseksi hankintaketjussa.

Finnairin yhteiskuntavastuu heijastuu niin sen strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen ja rohkeus. Yhtiön vastuullisuusstrategia tiivistyy kolmeen teemaan: puhtaammin, välittäen ja yhdessä. Sen avulla kestävä kehitys sulautetaan entistä syvemmin koko strategiaan, brändiin ja tuotekehitykseen. Ohjelman toimenpiteillä pyritään osaltaan edistämään vastuullisuuden lisäksi kustannusten ja riskien hallintaa sekä tuottamaan lisäarvoa.

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

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

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

Osana Finnairin polttoainetehokkuuden kehittämistä A350-laivastossa otettiin toukokuussa käyttöön uusi ohjaamo-ohjelma (PACE). Ohjelma etsii polttoaineensäästämismahdollisuuksia ja tuottaa lentäjille tietoa päätöksenteon ja tehokkaan operoinnin tueksi. Ohjelman käytöstä saadaan suoraan polttoaine- ja kustannussäästöä, ja samalla se tuo ympäristöhyötyä, kun hiilidioksidipäästöt vähenevät polttoaineen kulutuksen kanssa samassa suhteessa.

Toisella vuosineljänneksellä Finnair uudisti internet-sivujensa Yhteiskuntavastuu-osion. Osiossa käsitellään muun muassa Finnairin liiketoiminnan kannalta olennaisimpia vastuullisuusnäkökohtia. Lisäksi Finnairin lentojen viihdejärjestelmässä julkaistiin uusi vastuullisuusasioihin keskittynyt kanava Responsibility channel, joka tarjoaa esimerkiksi videosisältöä vastuullisuusasioista sekä Finnairin yhteiskuntavastuun yhteistyökumppaneiden vastuullisuussisältöjä.

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

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että

riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Hyödyntääkseen arvon luomisen mahdollisuuksia Finnair on valmis ottamaan hallittuja riskejä riskinkantokykynsä rajoissa.

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

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

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

Finnairin digitaalisella transformaatiolla ja uusilla palveluilla tavoiteltavaan liikevaihdon kasvuun ja tehokkuusparannuksiin liittyy epävarmuutta. Myös Finnairin strategian toteutukseen ja laivastouudistukseen liittyy riskejä. Finnairin kapasiteetin kasvuojelma 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 lentomatkustajien oikeuksista. Viimeksi mainittujen tulkintaan liittyy riskejä, joista esimerkkinä kuluttaja-asiamiehen syyskuussa hakema kiello Finnairin korvauskäytännöille. Lisäksi ei-taloudellisen tiedon, kuten vastuullisuusraportoinnin, sääntely ja muut sidosryhmävaatimukset ovat selvästi lisääntyneet.

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

Helsinki-Vantaan lentoaseman vuoteen 2020 jatkuvan laajennuksen rakennustyöt saattavat aiheuttaa häiriöitä liikenteeseen. Finnair tekee tiivistä yhteistyötä 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, yllentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdesta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat

polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojaautuu 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, %)		25 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)		23 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		22 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausasteet	
			H2/2018	H1/2019
Polttoaine	66 milj. euroa	29 milj. euroa	72%	57 %

Valuuttajakauma %	4-6 2018	4-6 2017	1-6 2018	1-6 2017	2017	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur.12 kk)
Myyntivaluutat						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
EUR	55	54	59	57	55	-	-	
USD*	4	4	3	4	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	11	10	8	8	10	26 milj. euroa	12 milj. euroa	68 %
CNY	7	7	6	6	7	-	-	
KRW	3	3	3	3	3	-	-	
SEK	3	4	4	5	4	-	-	
Muut	17	18	17	17	17	-	-	
Ostovaluutat								
EUR	57	57	58	57	57	-	-	
USD*	36	37	35	36	35	71 milj. euroa	27 milj. euroa	67 %
Muut	7	6	7	7	7			

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

Muut tapahtumat katsauskaudella

Finnairin toimitusjohtaja Pekka Vauramo irtisanoutui toukokuussa yhtiön palveluksesta siirtyäkseen Metson toimitusjohtajaksi. Hän jättää Finnairin viimeistään marraskuussa 2018. Vauramon seuraajan etsintä on käynnissä.

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

Taloudellinen raportointi

Finnairin osavuositarkastus kaudelta 1.1.–30.9.2018 julkaistaan 25.10.2018.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 17.7.2018 tulostulostukseen liittyvän lehdistötilaisuuden klo 11.00 ja analyytikötilaisuuden klo 12.30 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analyytikoille 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 9398091. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa: <https://slideassist.webcasts.com/starthere.jsp?ei=1201358>

Lisätietoja antavat:

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

Avainluvut	4-6/2018	4-6/2017	Muutos %	1-6/2018	1-6/2017	Muutos %	2017	Edelliset 12 kk
Liikevaihto ja kannattavuus								
Liikevaihto, milj. euroa	715,0	633,4	12,9	1 350,4	1 187,7	13,7	2 568,4	2 731,1
Vertailukelpoinen liike-tulos, milj. euroa	47,9	37,5	27,6	51,8	28,5	81,4	170,4	193,6
Vertailukelpoinen liike-tulos liikevaihdosta, %	6,7	5,9	0,8 %-yks.	3,8	2,4	1,4 %-yks.	6,6	7,1
Liike-tulos, milj. euroa	39,9	89,1	-55,2	45,9	79,1	-41,9	224,8	191,6
Vertailukelpoinen EBITDAR liikevaihdosta, %	17,2	16,3	0,9 %-yks.	14,9	12,9	2,0 %-yks.	17,0	17,7
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	0,19	0,50	-61,4	0,18	0,41	-56,2	1,23	1,00
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK	6,67	6,96	-4,2	6,62	6,90	-3,9	6,96	6,81
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,75	6,96	-3,0	6,73	6,90	-2,4	6,96	6,90
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield), senttiä/RPK	6,52	6,69	-2,4	6,30	6,55	-3,8	6,57	6,44
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK	6,22	6,55	-5,0	6,37	6,73	-5,4	6,49	6,33
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	4,87	5,29	-8,0	5,03	5,42	-7,1	5,22	5,04
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	4,77	5,29	-9,9	5,03	5,42	-7,3	5,22	5,08
Pääomarakenne								
Omavaraisuusaste, %				33,9	31,1	2,7 %-yks.	35,2	
Nettovelkaantumisaste, %				-39,1	-23,1	-15,9 %-yks.	-24,2	
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %				60,7	74,1	-13,5 %-yks.	69,9	
Korollinen nettovelka, milj. euroa				-410,5	-198,3	-107,1	-246,0	
Oikaistu nettovelka, milj. euroa				637,3	635,1	0,4	710,3	
Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR, edelliset 12 kk				1,3	1,9	-0,6 %-yks.	1,6	1,3
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	29,7	297,5	-90,0	85,5	330,8	-74,2	519,0	273,7
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				11,2	13,7	-2,5 %-yks.	13,6	11,2
Kasvu ja liikenne								
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	3 456	3 070	12,6	6 474	5 674	14,1	11 905	12 704
Lisämyynti, milj. euroa	40,5	36,2	11,9	79,6	70,0	13,8	144,6	154,3
Matkustajakohdainen lisämyynti	11,72	11,79	-0,6	12,30	12,34	-0,3	12,15	12,14
Lentojen lukumäärä, kpl	32 097	29 001	10,7	61 843	56 269	9,9	114 718	120 292
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	10 719	9 095	17,9	20 384	17 223	18,4	36 922	40 084
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	8 847	7 616	16,2	16 862	14 233	18,5	30 750	33 379
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	82,5	83,7	-1,2 %-yks.	82,7	82,6	0,1 %-yks.	83,3	83,3
Polttoaineen kulutus, tonnia	259 317	227 808	13,8	495 924	434 935	14,0	921 520	982 509
CO ² päästöt, tonnia/ASK	0,0762	0,0789	-3,4	0,0766	0,0795	-3,7	0,0786	0,0772
CO ² päästöt, tonnia/RTK	0,7824	0,7731	1,2	0,7983	0,8001	-0,2	0,7801	0,7804
Asiakaskokemus								
Nettosuosittelutulos (NPS)	50	47	4,4	47	47	0,3	47	47
Saapumistämällisyys, %	84,1	86,7	-2,6 %-yks.	78,9	84,7	-5,7 %-yks.	83,2	80,3
Henkilöstökokemus								
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	6 426	5 643	13,9	6 260	5 254	19,2	5 526	6 029
WeTogether@Finnair-henkilöstökokemuksen kokonaisarvosana *	3,75	3,67	2,2	3,75	3,67	2,2	3,78	3,77
Sairauspoissaolot, % **	3,64	3,77	-0,13 %-yks.	4,42	4,23	0,19 %-yks.	4,11	4,11
Tapaturmataajuus (LTIF)	10,9	13,6	-19,9	10,2	13,6	-25,0	15,6	13,9
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	3,0	3,7	-0,7 %-yks.	3,0	3,7	-0,7 %-yks.	3,4	3,0
Uusiutuminen								
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, % ***	23,5	23,4	0,0 %-yks.	24,3	24,3	0,0 %-yks.	24,1	24,1
Digitaalisen suoran lisämyynnin osuus, % ***	52,9	55,7	-2,9 %-yks.	57,0	57,0	0,0 %-yks.	56,5	56,5
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa ****	2,1	2,4	-14,1	2,1	2,4	-10,5	1,8	2,3
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	256,6	158,1	62,3	253,2	147,3	71,9	157,5	223,2

* Mitataan kahdesti vuodessa toisella ja viimeisellä vuosineljänneksellä.

** Finnair Kitchen ei sisälly lukuihin.

*** Finnairin omissa digitaalisissa kanavissa.

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

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	4-6/2018	4-6/2017	Muutos %	1-6/2018	1-6/2017	Muutos %	2017	Edelliset 12 kk
Liikevaihto	715,0	633,4	12,9	1 350,4	1 187,7	13,7	2 568,4	2 731,1
Liiketoiminnan muut tuotot	17,9	18,8	-5,1	37,6	39,0	-3,6	77,0	75,6
Liiketoiminnan kulut								
Henkilöstökulut	-115,7	-106,9	8,3	-222,1	-197,4	12,5	-423,3	-448,0
Polttoainekulut	-145,4	-114,4	27,1	-272,8	-226,0	20,7	-472,2	-519,0
Muut vuokrat	-38,3	-38,7	-0,9	-74,8	-83,0	-9,9	-157,9	-149,7
Lentokaluston huoltokulut	-36,4	-49,7	-26,8	-75,1	-85,3	-11,9	-165,7	-155,6
Liikennöimismaksut	-78,1	-68,5	14,1	-143,2	-126,7	13,0	-266,5	-283,0
Maaselvitys- ja cateringkulut	-63,3	-59,8	5,8	-127,0	-126,7	0,2	-252,2	-252,5
Valmismatkatuotannon kulut	-22,7	-17,9	27,4	-55,8	-46,4	20,2	-100,5	-109,9
Myynti- ja markkinointikulut	-22,5	-21,9	2,9	-45,2	-39,4	14,8	-85,8	-91,6
Muut kulut	-87,3	-71,3	22,5	-170,5	-142,5	19,7	-285,1	-313,1
Vertailukelpoinen EBITDAR	123,0	103,2	19,2	201,3	153,3	31,3	436,2	484,2
Lentokaluston leasemaksut	-39,5	-35,2	12,1	-78,3	-65,3	20,0	-136,6	-149,7
Poistot ja arvonalentumiset	-35,6	-30,4	17,1	-71,2	-59,5	19,6	-129,2	-140,9
Vertailukelpoinen liiketulos	47,9	37,5	27,6	51,8	28,5	81,4	170,4	193,6
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	-7,6	2,6	<-200 %	-5,6	6,1	<-200 %	11,1	-0,6
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-0,4	48,9	<-200 %	-0,3	44,4	<-200 %	43,3	-1,4
Liiketulos	39,9	89,1	-55,2	45,9	79,1	-41,9	224,8	191,6
Rahoitustuotot	-0,7	0,1	<-200 %	-1,4	0,1	<-200 %	-0,3	-1,7
Rahoituskulut	-4,5	-5,7	20,9	-7,9	-5,7	-39,0	-13,4	-15,6
Tulos ennen veroja	34,7	83,4	-58,4	36,7	73,5	-50,1	211,1	174,3
Tuloverot	-6,9	-16,7	58,3	-7,3	-14,7	50,1	-41,7	-34,4
Kauden tulos	27,8	66,8	-58,4	29,3	58,8	-50,1	169,4	140,0
Jakautuminen								
Emoyhtiön omistajille	27,8	66,8	-58,4	29,3	58,8	-50,1	169,4	140,0
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)	0,19	0,50	-61,4	0,18	0,41	-56,2	1,23	1,00

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	4-6/2018	4-6/2017	Muutos %	1-6/2018	1-6/2017	Muutos %	2017	Edelliset 12 kk
Kauden tulos	27,8	66,8	-58,4	29,3	58,8	-50,1	169,4	140,0
Muut laajan tuloksen erät								
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi								
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	69,5	-43,8	> 200 %	67,8	-91,2	> 200 %	-18,5	140,5
Verovaikutus	-13,9	8,7	<-200 %	-13,6	18,2	<-200 %	3,7	-28,1
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteiseksi								
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-6,0	9,2	<-200 %	-10,5	33,7	<-200 %	35,9	-8,3
Verovaikutus	1,2	-1,8	> 200 %	2,1	-6,7	> 200 %	-7,2	1,7
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	50,8	-27,7	> 200 %	45,8	-46,1	> 200 %	14,0	105,8
Kauden laaja tulos	78,5	39,1	100,8	75,1	12,7	> 200 %	183,4	245,8
Jakautuminen								
Emoyhtiön omistajille	78,5	39,1	100,8	75,1	12,7	> 200 %	183,4	245,8

KONSERNIN TASE

Milj. euroa		30.6.2018	30.6.2017	31.12.2017
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Aineettomat hyödykkeet	O	19,2	14,6	15,5
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	O	1 450,1	1 349,0	1 422,1
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	O	2,5	2,5	2,5
Laina- ja muut saamiset	O	4,6	6,2	5,6
Pitkäaikaiset varat yhteensä		1 476,3	1 372,3	1 445,7
Lyhytaikaiset varat				
Vaihto-omaisuus	O	24,7	15,8	17,2
Myyntisaamiset ja muut saamiset	O	318,1	332,5	319,8
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	O/IA*	149,3	22,3	104,5
Muut rahoitusvarat	IA	907,4	862,5	833,0
Rahat ja pankkisaamiset	IA	211,9	117,1	150,2
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 611,4	1 350,3	1 424,6
Myytävänä olevat omaisuuserät	O	15,3	30,8	16,7
Varat yhteensä		3 103,1	2 753,5	2 887,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	E	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	E	975,2	781,3	940,3
Oma pääoma yhteensä		1 050,6	856,7	1 015,7
Pitkäaikaiset velat				
Laskennalliset verovelat	O	91,2	35,7	73,9
Korolliset velat	IL	579,2	692,0	586,2
Eläkevelvoitteet	O	23,1	4,7	6,4
Varaukset	O	95,7	71,7	79,0
Muut velat	O	1,1	4,8	1,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä		790,3	808,9	746,7
Lyhytaikaiset velat				
Varaukset	O	15,6	15,6	21,1
Korolliset velat	IL	119,3	83,1	132,4
Ostovelat	O	113,2	92,0	90,7
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	O/IL*	40,1	65,1	81,3
Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	679,8	598,3	475,3
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	116,4	104,9	139,2
Muut velat	O	167,0	128,9	173,4
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 251,4	1 087,8	1 113,4
Myytävänä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	O	10,8		11,2
Velat yhteensä		2 052,5	1 896,7	1 871,4
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 103,1	2 753,5	2 887,1

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

Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste		30.6.2018	30.6.2017	31.12.2017
Korolliset velat		698,4	775,0	718,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset *		10,3	6,4	18,5
Oikaistut korolliset velat		708,8	781,4	737,1
Muut rahoitusvarat		-907,4	-862,5	-833,0
Rahat ja pankkisaamiset		-211,9	-117,1	-150,2
Korollinen nettovelka		-410,5	-198,3	-246,0
Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta * 7		1 047,8	833,3	956,4
Oikaistu korollinen nettovelka		637,3	635,1	710,3
Oma pääoma yhteensä		1 050,6	856,7	1 015,7
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %		60,7 %	74,1 %	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					29,3		29,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			54,2				54,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-8,4				-8,4
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	45,8	0,0	29,3	0,0	75,1
Osingot					-38,4		-38,4
Osakeperusteiset maksut				-0,9			-0,9
Oma pääoma 30.6.2018	75,4	168,1	108,8	253,1	246,9	198,2	1 050,6

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

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

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	4-6/2018	4-6/2017	1-6/2018	1-6/2017	2017	Edelliset 12 kk
Liiketoiminnan rahavirta						
Kauden tulos	27,8	66,8	29,3	58,8	169,4	140,0
Poistot ja arvonalentumiset	35,6	30,4	71,2	59,5	129,2	140,9
Muut oikaisut kauden tuloksesta						
Rahoitustuotot ja -kulut	5,2	5,6	9,3	5,6	13,6	17,3
Tuloverot	6,9	16,7	7,3	14,7	41,7	34,4
EBITDA (Käyttökate)	75,5	119,5	117,1	138,6	353,9	332,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot	0,2	-49,4	-0,1	-44,9	-44,1	0,7
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	19,0	22,3	18,9	15,3	33,4	37,0
Käyttöpääoman muutos	108,7	80,3	149,1	85,8	56,8	120,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-0,2	-10,5	-4,0	-8,8	-17,1	-12,2
Maksetut tuloverot	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7	-0,7
Liiketoiminnan nettorahavirta	203,2	162,2	281,2	186,1	382,3	477,4
Investointien rahavirta						
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-2,3	2,2	-4,7	-1,9	-11,3	-14,1
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-56,6	-208,6	-119,9	-246,5	-393,6	-267,0
Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin	0,0	6,7	0,1	6,7	7,5	0,8
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	41,7	155,2	43,6	155,6	156,9	44,9
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-16,0	-91,3	-6,1	94,7	82,9	-17,9
Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,3	-0,7	0,3	0,0	0,0	0,4
Investointien nettorahavirta	-32,8	-136,5	-86,7	8,6	-157,5	-252,8
Rahoituksen rahavirta						
Lainojen nostot	0,0	0,0	0,0	199,3	199,3	0,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-14,3	-12,0	-24,3	-107,9	-130,0	-46,4
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,8	-15,8
Maksetut osingot	-38,4	-12,8	-38,4	-12,8	-12,8	-38,4
Rahoituksen nettorahavirta	-52,7	-24,8	-62,7	78,6	40,8	-100,5
Rahavirtojen muutos	117,7	0,9	131,8	273,2	265,5	124,1
Rahavarat tilikauden alussa	658,1	650,8	643,9	378,4	378,4	651,6
Rahavirtojen muutos	117,7	0,9	131,8	273,2	265,5	124,1
Rahavarat kauden lopussa **	775,7	651,6	775,7	651,6	643,9	775,7
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot						
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua						
Työsuhde-etuudet	3,6	4,6	7,2	8,4	16,0	14,8
Varausten muutos	14,6	16,1	10,7	6,7	17,8	21,8
Muut oikaisut	0,8	1,5	1,0	0,2	-0,4	0,5
Yhteensä	19,0	22,3	18,9	15,3	33,4	37,0
** Rahavarat						
Muut rahoitusvarat	907,4	862,5	907,4	862,5	833,0	907,4
Rahat ja pankkisaamiset	211,9	117,1	211,9	117,1	150,2	211,9
Rahavarat taseessa	1 119,3	979,7	1 119,3	979,7	983,2	1 119,3
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-343,6	-328,1	-343,6	-328,1	-339,2	-343,6
Yhteensä	775,7	651,6	775,7	651,6	643,9	775,7

KONSERNIN PUOLIVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin puolivuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen.

2. LAADINTAPERIAATTEET

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

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

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Puolivuositarkastuksen 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 2017.

4. SEGMENTTITIEDOT, LIIKEVAIHTO JA VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

4-6/2018, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	243,4	35,6	245,0	41,4	11,8	577,2	80,7
Lisämyynti	10,2	1,7	11,1	0,8	16,8	40,5	5,7
Rahti	38,3	2,7	7,9	0,2	2,5	51,6	7,2
Matkapalvelut	1,8	0,0	41,6	0,4	1,8	45,6	6,4
Yhteensä	293,7	40,0	305,6	42,8	32,9	715,0	
Osuus %	41,1	5,6	42,7	6,0	4,6		

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

1-6/2018, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	460,4	60,6	427,2	96,7	16,9	1 061,8	78,6
Lisämyynti	22,4	3,5	18,4	1,7	33,7	79,6	5,9
Rahti	67,5	4,9	13,6	0,3	5,8	92,1	6,8
Matkapalvelut	28,0	10,2	74,8	0,6	3,2	116,8	8,7
Yhteensä	578,3	79,2	533,9	99,2	59,7	1 350,4	
Osuus %	42,8	5,9	39,5	7,3	4,4		

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

2017, Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	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, %	4-6/2018	4-6/2017	Muutos %	1-6/2018	1-6/2017	Muutos %	2017
Aasia	84,6	86,2	-1,6 %-yks.	86,6	86,9	-0,2 %-yks.	86,7
Pohjois-Amerikka	87,7	85,3	2,3 %-yks.	84,4	81,9	2,5 %-yks.	83,3
Eurooppa	80,5	82,4	-1,9 %-yks.	79,4	79,4	-0,1 %-yks.	80,7
Kotimaa	66,4	65,8	0,6 %-yks.	65,3	68,3	-3,0 %-yks.	67,4
Yhteensä	82,5	83,7	-1,2 %-yks.	82,7	82,6	0,1 %-yks.	83,3

ASK, milj. km	4-6/2018	4-6/2017	Muutos %	1-6/2018	1-6/2017	Muutos %	2017
Aasia	5 356,8	4 317,0	24,1	10 394,1	8 328,5	24,8	18 355,0
Pohjois-Amerikka	745,6	646,9	15,2	1 473,7	1 253,1	17,6	2 776,1
Eurooppa	4 220,4	3 771,6	11,9	7 472,9	6 762,3	10,5	14 152,0
Kotimaa	396,0	359,2	10,3	1 043,8	878,6	18,8	1 638,9
Yhteensä	10 718,7	9 094,8	17,9	20 384,4	17 222,5	18,4	36 922,0

RPK, milj. km	4-6/2018	4-6/2017	Muutos %	1-6/2018	1-6/2017	Muutos %	2017
Aasia	4 532,5	3 721,5	21,8	9 006,4	7 234,5	24,5	15 911,3
Pohjois-Amerikka	653,7	552,1	18,4	1 243,7	1 026,5	21,2	2 311,5
Eurooppa	3 397,5	3 106,1	9,4	5 931,1	5 372,2	10,4	11 421,6
Kotimaa	262,9	236,2	11,3	681,1	599,9	13,5	1 105,2
Yhteensä	8 846,5	7 616,0	16,2	16 862,3	14 233,1	18,5	30 749,7

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	4-6/2018	1-3/2018	10-12/2017	7-9/2017	4-6/2017	1-3/2017	10-12/2016	7-9/2016
Liikevaihto	715,0	635,3	645,3	735,4	633,4	554,4	569,9	640,9
Matkustajatuotot	577,2	484,6	491,3	597,7	509,2	422,6	437,9	515,9
Lisämyynti	40,5	39,1	37,3	37,4	36,2	33,8	31,7	33,8
Rahti	51,6	40,5	57,1	51,6	49,4	39,2	46,2	45,5
Matkapalvelut	45,6	71,2	59,6	48,7	38,5	58,8	52,3	42,0
Matkatoimistot						0,0	1,7	3,7
Vertailukelpoinen liike-tulos	47,9	3,9	22,9	118,9	37,5	-9,0	1,6	65,7
ASK, milj. km	10 718,7	9 665,7	9 606,7	10 092,9	9 094,8	8 127,7	8 194,3	9 086,7
RPK, milj. km	8 846,5	8 015,8	7 717,6	8 799,0	7 616,0	6 617,1	6 420,3	7 653,3
PLF, %	82,5	82,9	80,3	87,2	83,7	81,4	78,3	84,2

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

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

Milj. euroa	4-6/2018	4-6/2017	Muutos %	1-6/2018	1-6/2017	Muutos %	2017
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-5,3	4,3	<-200 %	-2,9	6,4	<-200 %	10,9
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-2,3	-1,7	-40,6	-2,7	-0,3	<-200 %	0,3
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	-7,6	2,6	<-200 %	-5,6	6,1	<-200 %	11,1
Lentokonetransaktioiden voitot ja tappiot	-0,2	47,6	<-200 %	-0,4	42,6	<-200 %	41,0
Muiden transaktioiden voitot ja tappiot	0,0	1,8	-100,0	0,4	2,2	-80,8	3,1
Uudelleenjärjestelykulut	-0,2	-0,5	53,8	-0,3	-0,5	27,9	-0,9
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-0,4	48,9	<-200 %	-0,3	44,4	<-200 %	43,3

5. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

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

Johdannaiset, Milj. euroa	30.6.2018		30.6.2017		31.12.2017	
	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	516,3	7,3	386,2	-3,7	385,2	-10,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	281,1	5,2	147,2	4,2	195,1	5,1
Myydyt optiot	281,8	-2,9	157,8	-2,2	200,1	-4,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	440,6	-0,2	320,9	-15,0	316,2	-17,4
Leasemaksujen valuuttasuojauks	130,4	0,8	135,6	-4,1	131,7	-8,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 650,3	10,3	1 147,7	-20,9	1 228,4	-35,5
Myytävänä olevien omaisuuserien suojaus	57,2	-1,8	103,1	0,5	101,3	3,6
Taseen suojaus (termiinit)	124,1	-0,2	128,9	-1,1	101,0	-0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	181,3	-2,1	232,0	-0,6	202,3	2,6
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 831,6	8,2	1 379,7	-21,5	1 430,7	-32,8
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	803 000	94,0	753 000	-18,7	808 000	58,3
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	194 000	10,9	217 000	1,7	91 000	4,8
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	194 000	-1,3	217 000	-4,6	91 000	-0,1
Sähkijohdannaiset, MWh			6 626	0,0		
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		103,6		-21,6		63,0
Optiot						
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	123 000	-2,7	145 000	-0,1	37 000	-0,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-2,7		-0,1		-0,4
Hyödykejohdannaiset yhteensä		100,9		-21,7		62,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset	64,9	0,2	64,9	1,1	64,9	0,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	64,9	0,2	64,9	1,1	64,9	0,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	237,6	-10,3	260,7	-6,4	239,6	-18,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	237,6	-10,3	260,7	-6,4	239,6	-18,5
Korkojohdannaiset yhteensä	302,5	-10,2	325,6	-5,3	304,5	-17,9
Osakejohdannaiset						
Osakeoptiot						
Ostetut optiot		15,3	3,0	7,2	3,0	26,0
Myydyt optiot		-4,9	3,0	-1,5	3,0	-14,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	0,0	10,4	6,0	5,7	6,0	11,3
Osakejohdannaiset yhteensä	0,0	10,4	6,0	5,7	6,0	11,3
Johdannaiset yhteensä		109,3		-42,8		23,2

6. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT**Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista**

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	30.6.2018	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	907,4	838,4	69,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	0,2		0,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,2		0,2
Valuuttajohdannaiset	29,0		29,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	8,5		8,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	20,2		20,2
Hyödykejohdannaiset	104,9		104,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	104,9		104,9
Osakejohdannaiset	15,3		15,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	15,3		15,3
Yhteensä	1 056,7	838,4	218,3

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	10,3		10,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,0		0,0
Valuuttajohdannaiset	20,8		20,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	8,7		8,7
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,7		9,7
Hyödykejohdannaiset	4,0		4,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	1,3		1,3
Osakejohdannaiset	4,9		4,9
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	4,9		4,9
Yhteensä	40,1	0,0	40,1

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 merkittävästä osin muihin syöttötietoihin kuin tasoon 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina).

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

7. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Tilikauden ensimmäisellä vuosipuoliskolla ei ollut yrityshankintoja tai -myyntejä.

8. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta kaudella 1-6/2018 oli 20,0 % (20,0 %).

9. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

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

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

10. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	30.6.2018	30.6.2017	31.12.2017
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 437,6	1 178,8	1 178,8
Lisäykset	85,5	330,8	518,6
Lisäykset tytäryhtiöhankintojen kautta			0,4
Ennakoiden muutos	40,8	-88,0	-135,2
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-17,2	89,6	92,0
Vähennykset ja siirrot	-6,3	-88,0	-87,8
Poistot	-71,2	-59,5	-129,2
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 469,2	1 363,7	1 437,6
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	0,1	139,3	139,3
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	0,0	30,8	0,1

11. MYYTÄVÄNÄ OLEVAT OMAISUUSERÄT

Myytävänä oleviin omaisuuseriin sisältyy Finnairin omistus Nordic Regional Airlines Ab -konsernissa. Konserni siirtyi kokonaan Finnairin välikaaiseen omistukseen v. 2017 neljännellä neljänneksellä. Aikaisemmin Finnair omisti konsernista 40 % ja se oli luokiteltu yhteisyritykseksi. Finnair odottaa 60 %:n osuuden myynnin uusille kumppaneille tapahtuvan lähiaikoina.

Myytävänä oleviksi luokitellut omaisuuserät	30.6.2018	30.6.2017	31.12.2017
Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet	0,0	30,8	0,1
Myytävänä olevan tytäryhtiön varat	15,3		16,6
Yhteensä	15,3	30,8	16,7
Myytävänä oleviksi luokiteltuihin varoihin liittyvät velat	30.6.2018	30.6.2017	31.12.2017
Myytävänä olevan tytäryhtiön velat	10,8		11,2
Yhteensä	10,8	0,0	11,2

12. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2018 ensimmäisellä ja toisella neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti.

13. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	30.6.2018	30.6.2017	31.12.2017
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	81,5	71,3	71,0
Yhteensä	81,5	71,3	71,0

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.6.2018 olivat 875 miljoonaa euroa (31.12.2017: 1 013).

14. VUOKRAVASTUUT MUISTA VUOKRASOPIMUKSISTA

Milj. euroa	30.6.2018	30.6.2017	31.12.2017
Lentokaluston vuokravastuut	1 142,6	1 367,3	1 163,6
Muut vuokravastuut	252,4	264,7	265,8
Yhteensä	1 395,0	1 632,0	1 429,4

15. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	1-6/2018	1-6/2017	2017
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyrityt ja yhteisyritykset	22,0	22,0	42,2
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyrityt ja yhteisyritykset	52,6	52,9	105,6
Eläkesäätiö	1,6	1,6	3,5
Saamiset			
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyrityiltä ja yhteisyrityksiltä		8,3	
Velat			
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	19,6	2,4	4,1

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

16. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

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 tulotus- 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 kirjanpitokäsittely 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 suoriteveloitetta vaan olevan osa lentomatkaa. Matkapalveluiden osalta lento- ja hotellituote katsotaan erilliseksi suoriteveloitteiksi, 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 tilitettävästä määrästä on vähennetty verot.

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

IFRS 16 Vuokrasopimukset

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

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

Finnair arvioi, että uudella standardilla on merkittäviä vaikutuksia sen tilinpäätökseen ja tunnuslukuihin. Lähes kaikista lentokone-, kiinteistö- ja muista vuokrasopimuksista tullaan kirjaamaan omaisuuserä (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) ja korollinen velka taseeseen. Vuokrasopimusten perusteella kirjattava omaisuuserä ja velka arvostetaan nykyarvoon. Nykyisin tulevat vuokramaksut ei-purettavissa olevista operatiivisista vuokrasopimuksista esitetään liitetiedoissa vuokravastuina nimellisarvoonsa. Nämä vuokravastuut olivat tilikauden 2018 toisen vuosineljänneksen päättyessä 1 395 miljoonaa euroa (ks. lisää liitteestä 14. Vuokravastuut muista vuokrasopimuksista). Lentokentän ja terminaalien palvelusopimukset eivät alustavan arvion perusteella täytä vuokrasopimuksen määritelmää.

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

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

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

18. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

Vertailukelpoinen liike-tulos:

Liike-tulos ilman johdannaisten käyvän arvon muutoksia, huoltovarausten valuuttakurssimuutoksia ja vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät:

Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut

Vertailukelpoinen EBITDAR:

Vertailukelpoinen liike-tulos + poistot ja arvonalentumiset + lentokaluston leasemaksut

EBITDA:

Liike-tulos + poistot ja arvonalentumiset

Oma pääoma:

Emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Bruttoinvestoinnit:

Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja

Edelliset 12 kk:

Raportointihetkeä edeltävät 12 kuukautta

Rahavarat:

Rahat ja pankkisaamiset + muut rahoitusvarat

Oikaistut korolliset velat:

Korolliset velat + valuutan- ja koronvaihotosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa

Korollinen nettovelka:

Oikaistut korolliset velat - rahavarat

Oikaistu korollinen nettovelka:

Korollinen nettovelka + lentokaluston leasemaksut, edelliset 12 kk x 7

Sijoitettu pääoma keskimäärin:

Oma pääoma + korolliset velat (raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)

Osakekohtainen tulos:

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

Oma pääoma/osake:

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

Omavaraisuusaste, %:

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

Nettovelkaantumisaste, %:

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

Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

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

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

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

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste (PLF), %:

Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Myydyt tonnikilometrit (RTK):

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

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK):

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

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

Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK):

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

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

Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometrilta (yield):

Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).

Puolivuosikatsauksen luvut ovat tilintarkastamattomia.