

Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 2015

Tuloksen paraneminen jatkui ja vuoden viimeinen neljännes lievästi positiivinen – koko vuoden toiminnallinen liiketulos 23,7 miljoonaa euroa

Loka–joulukuu 2015

- Liikevaihto kasvoi 5,9 prosenttia vertailukaudesta 585,5 miljoonaan euroon (552,7).
- Toiminnallinen liiketulos oli 0,8 miljoonaa euroa (-9,3).
- Toiminnallinen EBITDAR oli 59,5 miljoonaa euroa (43,5).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 7,1 miljoonaa euroa (-15,7) ja investointien nettorahavirta -7,8 miljoonaa euroa (-111,9).
- Yksikkökustannus ilman polttoainetta (CASK excl. fuel) kiintein valuuttakurssein kasvoi 1,2 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 1,1 prosenttia vertailukaudesta.
- Lisäpalveluiden matkustajakohtainen myynti kasvoi 27,3 prosenttia vertailukaudesta 11,22 euroon per matkustaja.
- Osakekohtainen tulos oli 0,44 euroa (-0,38).

Tammi–joulukuu 2015

- Liikevaihto kasvoi 1,7 prosenttia vertailukaudesta 2 324,0 miljoonaan euroon (2 284,5).
- Toiminnallinen liiketulos oli 23,7 miljoonaa euroa (-36,5).
- Toiminnallinen EBITDAR oli 231,2 miljoonaa euroa (176,6).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 171,0 miljoonaa euroa (24,2) ja investointien nettorahavirta 78,6 miljoonaa euroa (14,4).
- Yksikkökustannus ilman polttoainetta (CASK excl. fuel) kiintein valuuttakurssein kasvoi 0,6 prosenttia vertailukaudesta.
- Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 1,0 prosenttia vertailukaudesta
- Osakekohtainen tulos oli 0,57 euroa (-0,71)
- Lisäpalveluiden matkustajakohtainen myynti kasvoi 23,7 prosenttia vertailukaudesta 10,16 euroon per matkustaja.
- Tulevaisuuden näkymät: Vaikka matkustaja- ja rahtiliikenteen kysyntänäkymiin liittyy Finnairin päämarkkina-alueilla jälleen epävarmuutta, Finnair arvioi, että sen kapasiteetti ja liikevaihto kasvavat vuonna 2016. Lentopetrolin alentunut hinta tukee Finnairin taloudellista kehitystä vuonna 2016.
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2015 ei jaeta osinkoa.

Toimitusjohtaja Pekka Vauramo:

Saavutimme Finnairissa positiivisen toiminnallisen tuloksen sekä koko vuonna että kausiluonteisesti vaimealla viimeisellä neljänneksellä: vuoden viimeisellä neljänneksellä 0,8 miljoonaa euroa ja koko vuodelta 23,7 miljoonaa euroa. Kyseessä oli jo viides perättäinen neljännes, kun paransimme suoritustamme edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan nähden.

Suuntamme on oikea, ja nyt pyrimme vauhdittamaan kannattavaa kasvuaamme. Matkustajamäärässä saavutimme uuden ennätyksen: kuljetimme vuoden aikana yli 10 miljoonaa matkustajaa. Liikevaihtomme kasvoi koko vuonna 1,7 prosenttia 2 324 miljoonaan euroon ja viimeisellä neljänneksellä kasvuvauhti oli yli viisi prosenttia, kun siirryimme uusien A350-koneiden myötä seuraavaan vaiheeseen – kasvun aikaan.

Loppuvuoteemme ajoittui muutamia epätavallisia kustannuksia ja ajoittaista markkinaturbulenssia, jotka rasittivat lentoliikenteemme tulosta jonkin verran. Samaan aikaan matkapalvelumme tekivät kuitenkin hyvän tuloksen. Lisäpalvelumyynti kiihtyi viimeisellä neljänneksellä 41,5 prosentin kasvuun ja ylitti koko vuodelta 100 miljoonaa euroa.

Reilu vuosi sitten alkanut polttoaineen hinnan lasku jatkui. Sen vaikutus ei kuitenkaan vielä näy tuloksessamme täysimääräisesti suojauskäytäntömme takia. Siksi arvioimme, että polttoainekustannuksemme pienenevät tulevilla neljänneksillä edelleen liikenteen kasvusta huolimatta, mikä tukee suoritusamme vuonna 2016. Tavoittemme on kannattava kasvu, mikä edellyttää paitsi liikevaihtomme kasvua uusien reittien myötä, myös jatkuvaa huomion kiinnittämistä siihen, miten voimme kustannustehokkaasti kehittää palveluamme.

A350-koneet ovat osoittautuneet käytännössä erittäin hyväksi, ja koko Finnair on tehnyt erinomaista työtä niiden kanssa ainutlaatuisen pohjoismaisen kokemuksen tarjoamiseksi. Uudet laajarunkokoneet ovat kasvumme moottori, ja ne kasvattavat strategiaamme mukaisesti erityisesti Aasian-liikennettämme tästä vuodesta lähtien. Kaukoliikennekapasiteetin kasvun myötä lisäämme vastaavasti myös syöttöliikenteemme kapasiteettia Helsingin kotikenttämme ja Euroopan välillä.

Kasvu tuo myös lisää finnairilaisia työpaikkoja: Viime vuonna kerroimme tarjoavamme noin 1000 uutta työpaikkaa vuoteen 2020 mennessä. Vuonna 2015 palkkasimme jo ensimmäiset kaksisataa uutta finnairilaista lentävään henkilöstöön, ja parhaillaan meillä on menossa yhteensä 450 lentäjän, lentoemännän ja stuerin ja maapalveluhenkilökunnan jäsenen rekrytoinnit.

Investointiohjelmamme on vilkkaimmillaan tänä vuonna, jolloin saamme neljä uutta A350-konetta. Olemme varautuneet tähän vahvistamalla rahoitusasemaamme. Lokakuussa laskimme liikkeeseen 200 miljoonan euron hybridilainan. Lisäksi toteutimme kahden A350-koneen myynti- ja takaisinvuokraussopimukset, ja aiomme tehdä vastaavat myös tänä ja ensi vuonna, mistä saamme yhteensä yli puoli miljardia euroa rahoitusta. Liiketoiminnan kassavirta oli menneellä neljänneksellä erittäin vahva ja likvidit varamme vuodenvaihteessa yli 700 miljoonaa euroa. Alkuvuonna 2016 rahoitimme vielä kolmannen uuden A350-koneemme kustannustehokkaasti täydestä arvostaan. Asemamme on vakaa ja suunta oikea – tästä on hyvä ponnistaa kasvuun.

Tulevaisuuden näkymät

Vaikka matkustaja- ja rahtiliikenteen kysyntänäkymiin liittyy Finnairin päämarkkina-alueilla jälleen epävarmuutta, Finnair arvioi, että sen kapasiteetti ja liikevaihto kasvavat vuonna 2016.

Lentopetrolin alentunut hinta tukee Finnairin taloudellista kehitystä vuonna 2016. Tiedonantopolitiikkansa mukaisesti Finnair antaa koko vuoden toiminnallisen tuloksen kehitystä kuvaavan ennusteen tammi–kesäkuulta annettavan osavuositarkastuksen yhteydessä.

Markkinaympäristö

Liikenteen kasvu Finnairin päämarkkina-alueilla jatkui vuoden 2015 viimeisellä neljänneksellä. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi noin 2,8 prosenttia vertailukaudesta, ja Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välinen suorien reittien markkina kasvoi 1,3 prosenttia vertailukaudesta.* Finnairin markkinaosuus Euroopan-liikenteessä (Helsingin ja Finnairin Euroopan-kohteiden välillä) nousi 59,4 prosenttiin (52,6) ja laski Eurooppa–Aasia-liikenteessä hieman 4,6 prosenttiin (4,8).**

Koko vuonna 2015 Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina kasvoi noin 4,7 prosenttia ja Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välinen suorien reittien markkina kasvoi 2,5 prosenttia edellisvuotisesta.* Finnairin markkinaosuus Euroopan-liikenteessä oli 57,9 prosenttia (52,4) ja Eurooppa–Aasia-liikenteessä 4,5 prosenttia (4,8).**

Finnairin yhteishankkeista Euroopan ja Pohjois-Amerikan väliset lennot kattava Atlantic Joint Business onnistui viimeisellä neljänneksellä nostamaan markkinaosuuttaan premium-segmentissä mutta kärsi turistiluokassa kireästä kilpailusta ja ylikapasiteetista. Siberian Joint Businessin myynti pysyi ennallaan, kun Euroopan ja Japanin välinen kokonaisliikenne supistui hieman, mikä vahvisti Finnairin suhteellista markkina-asemaa. Finnairista tulee kesällä 2016 ainoa lentoyhtiö, joka tarjoaa suoria lentoja Euroopasta neljään Japanin metropoliin.

Matkustajakysyntä Kiinan reiteillä säilyi vuoden viimeisellä neljänneksellä eivätkä talouskasvun hidastuminen tai markkinoiden epävarmuuden kasvu ole tähän mennessä olennaisesti heikentäneet kysyntää. Euroopan terrori-iskut marraskuussa ja lisääntynyt epävarmuus heijastuivat negatiivisesti muutamilla reiteillä, mutta kysyntä on sitemmin normalisoitunut. Eräiden eurooppalaisten lentoyhtiöiden lakot tai niiden uhka toivat Finnairille syksyllä jonkin verran viime hetken asiakkuuksia.

Muilla liikennealueilla matkustajakysyntä kasvoi kapasiteetin kasvun mukaisesti, ja Finnairin matkustajaliikenteen yksikkötuotot kasvoivat sen suurimmilla liiketoiminta-alueilla Euroopassa ja Aasiassa. Samaan aikaan yksikkötuottokehitys jäi vaimeammaksi kotimaassa sekä Pohjois-Amerikassa, jossa Finnairin kapasiteetin kasvu on ollut nopeampaa.* Kuluttaja- ja liikematkakäynnän piristymisestä oli nähtävissä merkkejä kaikilla alueilla. Suomessa toimivien matkanjärjestäjien vuoden 2015 sopeutettu valmismatkatarjoanta vastasi hyvin kysyntää.

Rahtiliikenne Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä kärsi koko vuoden ylikapasiteetista, mikä heikensi entisestään keskituottoja ja täyttöasteita Finnairin rahtiliikenteen keskeisillä markkinoilla.

Dollarin vahvistuminen suhteessa euroon laimensi hyötyä, jota lentopetrolin syksyllä 2014 alkanut voimakas hinnan lasku tuo lentoyhtiöille. Samalla se nosti muita dollarimääräisiä kulueroita merkittävästi. Toisaalta useat eri tulovaluutat vahvistuivat euroon nähden, millä oli positiivinen vaikutus Finnairin euromääräisiin tuottoihin. Finnairin liiketoiminnassa Yhdysvaltain dollari on merkittävä kuluvaluutta ja Japanin jeni sekä Kiinan yuan merkittäviä tulovaluuttoja.

** Vertailukelpoisuussyistä luvut eivät sisällä Finnairin kausireittejä lomakohteisiin, jotka on muutettu vuonna 2014 ja 2015 reittilennoiksi.*

*** Luvut Finnairin arvioita. Arviot perustuvat matkatoimistojen myyntimääristä kerättyyn MIDT-dataan sekä Finnairin arvioon lentoyhtiöiden lippumyynnistä omien kanavien, kuten internetin, kautta. Laskentapohjana ovat kohdekaupungit, eivät lentokentät.*

Merkittävät tapahtumat katsauskaudella

Norra-yrityskauppa saatiin päätökseen

Finnair solmi StaffPoint Holding Oy:n ja G.W. Sohlberg Ab:n (GWS) kanssa 7.1.2015 aiesopimuksen yritysjärjestelystä, jossa StaffPoint ja GWS hankkisivat yhteensä 60 prosenttia Flybe Nordicista. Finnair osti 31.3.2015 Flybe UK Ltd:ltä 60 prosenttia Flybe Nordic AB:n osakkeista 1 euron kauppahintaan, ja Flybe Nordic siirtyi väliaikaisesti Finnairin omistukseen. Ostoliikennesopimusta Flybe Finlandin kanssa laajennettiin 1.5.2015 lähtien niin, että kaikki Flybe Finlandin omalla kaupallisella riskillään siihen saakka operoimat reitit siirtyivät Finnairin kaupalliselle riskille. Lisäksi Flybe Finlandin nimi vaihdettiin Nordic Regional Airlines Oy:ksi (Norra) ja sen emoyhtiön Flybe Nordicin nimi vaihdettiin Nordic Regional Airlines AB:ksi.

Marraskuun alussa Finnair, StaffPoint Holding Oy (StaffPoint) ja Kilco Oy sopivat yritysjärjestelystä, jossa 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n osakkeista siirtyy StaffPointin ja Kilcon omistukseen 1 euron kauppahintaan. Neuvotteluissa aiemmin mukana olleen Oy G.W. Sohlberg Ab:n (GWS) asemesta osakkaaksi tuli Kilco Oy. Kauppa saatiin päätökseen marraskuun lopussa. Järjestelyillä ei ollut merkittävää taloudellista vaikutusta Finnairille vuonna 2015.

Rahtiyhtiö NGA:n toiminnan lopettaminen

Finnairin osakkuusyhtiö Nordic Global Airlines Ltd (NGA) päätti yhtiön toiminnan alasajosta 31.5.2015 mennessä taloudellisin perustein. Finnair Cargo Oy omisti NGA:sta 40 prosenttia, ja yhtiön muut omistajat olivat Neff Capital Management LLC, Daken Capital Partners LLC sekä Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen. Toiminnan lakkauttamisella ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin rahtiliiketoimintaan eikä Finnairin taloudelliseen asemaan.

Investointipäätökset uudesta rahtiterminaalista ja laivaston langattomasta verkkoyhteydestä

Finnair kertoi maaliskuussa noin 80 miljoonan euron investoinnista uuteen rahtiterminaaliiin ja noin 30 miljoonaan euron investointiohjelmasta langattoman internetyhteyden asentamiseksi valtaosaan yhtiön nykyisistä laaja- ja kapearunkokoneista. Molemmat investoinnit jakautuvat lähivuosille.

Lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimukset

Maaliskuun lopussa toteutui Finnairin joulukuussa 2014 solmima aiesopimus sen omistamien ja Norran operoimien kolmen Embraer 190 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co:n kanssa. Lisäksi maaliskuussa toteutui joulukuussa 2014 solmittu aiesopimus kuuden Finnairin omistaman ja Norran operoiman ATR 72 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta Doric Asset Finance GmbH & Co. KG:lle. Myynti- ja takaisinvuokraussopimusten toteuduttua Finnair jatkoi lentokoneiden edelleenvuokraamista Norralle. Järjestelyjen kertaluonteinen vaikutus Finnairin vuoden 2015 ensimmäisen neljänneksen liikelokseen oli noin 40 miljoonaa euroa.

Finnair myi GECASille ja vuokrasi takaisin vuoden 2015 viimeisellä neljänneksellä kaksi ensimmäistä Airbus A350 XWB -lentokonettaan niiden toimituspäivinä 6.10. ja 16.12.2015. Finnair arvioi syyskuussa, että laajarunkolaivaston uudistukseen liittyvien kertaluonteisten erien tulosvaikutus vuoden 2015 jälkimmäisellä puoliskolla olisi yhteensä noin 70 miljoonaa euroa positiivinen. Nämä kertaluonteiset erät liittyvät kahden A350-koneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyihin sekä A340-koneiden poistumiseen yhtiön omistamasta ja hallinnoimasta laivastosta. Tuotto toteutui noin 10 miljoonaa euroa arvioitua suurempana dollarin vahvistumisen vuoksi.

Lisäksi Finnair solmi joulukuussa GECASin kanssa aiesopimuksen kahden muun vuosina 2016 ja 2017 toimitettavan A350-lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta. Vuodenvaihteen valuuttakursseilla laskettuna järjestelyillä arvioitiin olevan Finnairin liikelokseen noin 90 miljoonan euron nettomääräinen kertaluonteinen positiivinen vaikutus, joka käsittää myyntivoiton lisäksi valuuttasuojauksista ja ennakkomaksuista muodostuvan valuuttakurssivoiton. Lopullinen taloudellinen vaikutus riippuu euron dollarikurssista kunkin koneen toimitushetkellä. Tulo kirjataan kunkin koneen toimitushetkellä eli tämänhetkisen odotetun toimitusaikataulun mukaan ensimmäinen arviolta vuoden 2016 kolmannella ja jälkimmäinen vuoden 2017 ensimmäisellä neljänneksellä.

Syöttöliikennelaivaston uudistus

Finnair kertoi marraskuussa lisäävänsä Euroopan syöttöliikenteen kapasiteettia korvaamalla pieniä kapearunkokoneita suuremmilla. Ensi vaiheessa Finnair vuokraa kaksi A321-kapearunkokonetta osittain miehistöineen vuodeksi toukokuusta 2016 alkaen.

Joulukuussa Finnair kertoi lisäävänsä vuoden 2017 aikana istuimia nykyisiin Airbus-kapearunkokoneisiinsa tehostamalla säilytys- ja teknisiä tiloja koneiden etu- ja takaosassa. Investoinnin arvo on yhteensä noin 40 miljoonaa euroa, ja se koskee 22 Airbus-kapearunkokonetta Finnairin laivastossa.

Myöhemmin joulukuussa Finnair kertoi vuokraavansa neljä uutta Airbus A321-200-kapearunkokonetta BOC Aviationilta vuoden 2017 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana vähintään kahdeksan vuoden ajaksi. Samalla Finnair kertoi sopineensa yhden ATR-potkurikoneen ja kahden Embraer E170-suihkukoneen myynnistä. Kaupat ovat toteutuneet ja koneet poistuneet Finnairin ja Norran liikenteestä tammi-helmikuun 2016 aikana.

Hybridilainan liikkeeseenlasku

Finnair laski 13.10.2015 liikkeeseen 200 miljoonan euron hybridilainan, jonka kuponkikorko on kiinteä 7,875 prosenttia vuodessa ja jota käsitellään IFRS-konsernitilinpäätöksessä omana pääomana. Laina ylimerkittiin selvästi ja myytiin yli 100 sijoittajalle. Samalla Finnair lunasti ja mitätöi kaikkiaan 81,7 miljoonan euron osuuden vuonna 2012 liikkeeseen laskemastaan 120 miljoonan euron hybridilainasta.

Helsinki-Vantaan toimitilojen myynti Finavialle

Finnair myi joulukuussa joitakin Helsinki-Vantaan lentoasema-alueella sijaitsevia toimitilojaan Finavialle osana Helsinki-Vantaan lentoaseman infrastruktuurikehitystä. Kaupat koskevat Finnairin nykyistä, vuonna 2017 käytöstä poistuvaa rahtiterminaalia sekä toimistorakennusta, joka oli Finnairin ja Finavian yhteisomistuksessa. Lisäksi yhden lentokonehallin maanvuokrasopimuksen päättymistä aikaistettiin, jotta Finavia voi toteuttaa investointinsa Helsinki-Vantaan terminaalin laajentamiseksi. Sen korvaajaksi Finnair osti Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elolta toisen lentokonehallin. Toimitilakaupat mahdollistavat Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämisen Finnairin ja Finavian kasvusuunnitelmien mukaisesti. Kauppojen kertaluonteinen positiivinen vaikutus Finnairin liikelokseen vuonna 2015 oli yhteensä noin 15 miljoonaa euroa.

Taloudellinen kehitys loka–joulukuussa 2015

Finnairin vuoden 2015 viimeisen neljänneksen liikevaihto kasvoi 5,9 prosenttia vertailukaudesta ja oli 585,5 miljoonaa euroa (552,7). Liikevaihtoa nosti matkustajaliikenteen tuottojen kasvu, jota tuki erityisesti kapasiteetin kasvu, käyttöasteiden paraneminen ja myyntivaluuttojen vahvistuminen. Samaan aikaan sitä supistivat erityisesti NGA-rahtiyhtiön lopettaminen vertailukauden jälkeen sekä rahtiliikenteen tuottojen yleinen lasku. Kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 7,0 prosenttia vertailukaudesta.

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 10,3 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 453,7 miljoonaa euroa (411,3). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaukset ja päästökauppakulut, laskivat 13,5 prosenttia vertailukaudesta 135,1 miljoonaan euroon (156,1). Polttoainekustannuksia laski lentopetrolin dollarihinnan noin 42 prosentin lasku vertailukaudesta, mutta hyötyä vaimensi samalla jaksolla tapahtunut dollarin noin 12 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon. Muutokset lentopetrolin hinnassa ja valuutoissa näkyvät suojauspolitiikan vuoksi yhtiön kuluissa viiveellä.

Henkilöstökulut kasvoivat 17,9 prosenttia 97,3 miljoonaan euroon (82,5). Kasvua selittävät pääosin lentäjien osakepalkkio-ohjelmaan liittyvä varaus Finnairin osakekurssin nousun vuoksi, muut tulos- ja osakekurssisidonnaiset palkkiot, matkustamohenkilökunnalle käräjäoikeuden päätöksen perusteella taannehtivasti kolmelta viime vuodelta maksetut loma-ajan palkanlisät sekä tavanomaista suurempi varhaiseläkkeelle jäämisestään ilmoittaneiden lentäjien määrä. Liikennöimismaksut kasvoivat 62,5 miljoonaan euroon (58,8) pääasiassa dollarin vahvistumisen ja liikenteen kasvun vuoksi. Kokonaisuutena euromääräiset toiminnalliset kulut kasvoivat 3,8 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 588,8 miljoonaa euroa (567,4). Yhtiön EBITDAR oli 59,5 miljoonaa euroa (43,5). Yhtiön toiminnallinen liike-tulos eli liike-tulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta oli 0,8 miljoonaa euroa (-9,3).

Finnairin tuloslaskelmaan sisältyy katsauskaudella tapahtunut, mutta myöhemmin erääntyvien johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutos. Kyseessä on IFRS:n mukainen realisoimaton arvostustulos, jolla ei ole rahavirtavaikutusta ja jota ei lasketa mukaan toiminnalliseen liikelokseen. Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -15,4 miljoonaa euroa (-32,1). Loka–joulukuun kertaluonteiset erät olivat yhteensä 99,6 miljoonaa euroa (0,0); positiiviset erät liittyivät pääasiassa kahden uuden A350-koneen myyntiin ja takaisinvuokraukseen sekä eräiden lentoasema-alueen kiinteistöjen myyntiin Finavialle ja negatiiviset erät A340-koneiden käytöstä poistamiseen. Liike-tulos oli 85,0 miljoonaa euroa (-41,4), tulos ennen veroja 84,0 miljoonaa euroa (-55,4) ja tulos verojen jälkeen 66,5 miljoonaa euroa (-47,1).

Lentoliikenteen yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 1,1 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,23 eurosenttiä (6,29). Matkustajaliikenteen lipputuotot tarjottua henkilökilometriä kohden kasvoivat 2,2 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 5,38 eurosenttiä (5,61). Yksikkökustannus (CASK) ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein kasvoi 1,2 prosenttia ja oli 4,70 eurosenttiä (4,64).

Taloudellinen kehitys tammi–joulukuussa 2015

Vuoden 2015 liikevaihto kasvoi 1,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 2 324,0 miljoonaa euroa (2 284,5). Liikevaihtoa nosti matkustajaliikenteen tuottojen kasvu, ja sitä laskivat rahtiliikenteen ja -tuottojen väheneminen sekä vertailukauden jälkeen myytyjen liiketoimintojen liikevaihdon poistuminen. Kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 3,1 prosenttia vertailukaudesta.

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 2,5 prosenttia vertailukaudesta 1 720,5 miljoonaan euroon (1 678,8). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaukset ja päästökaupasta aiheutuneet kulut, laskivat 9,8 prosenttia vertailukaudesta 595,5 miljoonaan euroon (660,4). Polttoainekustannuksia laski lentopetrolin dollarihinnan noin 42 prosentin lasku vertailukaudesta, mutta hyötyä vaimensi samalla jaksolla tapahtunut dollarin noin 17 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon. Muutokset lentopetrolin hinnassa näkyvät suojauspolitiikan vuoksi yhtiön kuluissa viiveellä.

Liikennöimismaksut nousivat 258,5 miljoonaan euroon (230,9) pääasiassa dollarin vahvistumisen vuoksi. Henkilöstökulut kasvoivat 2,5 prosenttia 353,2 miljoonaan euroon (344,5). Kokonaisuutena euromääräiset toiminnalliset kulut laskivat 1,0 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 2 316,0 miljoonaa euroa (2 339,2). Yhtiön EBITDAR oli 231,2 miljoonaa euroa (176,6). Toiminnallinen liiketulos eli liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta, oli 23,7 miljoonaa euroa (-36,5).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -12,3 miljoonaa euroa (-43,7). Tammi–joulukuun kertaluonteiset erät olivat yhteensä 110,2 miljoonaa euroa (7,7), ja niihin sisältyi pääasiassa A350-, ATR- ja Embraer-koneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimuksiin liittyviä tuottoja sekä käytöstä poistettaviin A340-koneisiin liittyviä kuluja. Liiketulos oli 121,7 miljoonaa euroa (-72,5), tulos veroja 113,3 miljoonaa euroa (-99,1) ja tulos verojen jälkeen 89,7 miljoonaa euroa (-82,5).

Lentoliikenteen yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein laski 1,0 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,17 eurosenttiä (6,23). Matkustajaliikenteen lipputuotot tarjottua henkilökilometriä kohden kasvoivat 3,2 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 5,50 eurosenttiä (5,33). Yksikkökustannus (CASK) ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein kasvoi 0,6 prosenttia ja oli 4,52 eurosenttiä (4,49).

Hallituksen esitys voitonjaosta

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon osingonjaossa. Vuonna 2015 kauden tulos osakkeelta (ennen hybridilainan korkoja) oli 0,70 (-0,65) euroa ja osakekohtainen tulos oli 0,57 (-0,71) euroa.

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 181 101 862,30 euroa 31.12.2015. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2015 ei jaeta osinkoa.

Tase 31.12.2015

Konsernin taseen loppusumma oli katsauskauden lopussa 2 050,3 miljoonaa euroa (1 885,1 miljoonaa euroa 31.12.2014). Oma pääoma kasvoi 727,5 miljoonaa euroon (514,3) eli 5,69 euroon osakkeelta (4,02). Oma pääoma kasvoi vertailukaudesta pääasiassa yhtiön voitollisen laajan tuloksen sekä hybridilainan noston vuoksi.

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat öljy- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2015 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -67,9 miljoonaa euroa (-87,4), ja siihen vaikuttivat erityisesti muutokset etuusperusteisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattisissa voitoissa ja tappioissa.

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairilla on vahva rahoitusasema, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Tammi–joulukuussa 2015 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 171,0 miljoonaa euroa (24,2). Muutos johtuu pääasiassa voiton kasvusta vertailukauteen nähden sekä käyttöpääoman muutoksista. Investointien nettorahavirta oli 78,6 miljoonaa euroa (14,4), ja siihen vaikutti yhdeksän lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimusten toteutuminen vuoden ensimmäisellä neljänneksellä sekä erityisesti kahden uuden A350-koneen myynti- ja takaisinvuokraussopimusten toteutuminen vuoden viimeisellä neljänneksellä. Vertailukaudella toteutuivat puolestaan neljän A330-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimukset. Katsauskauden jälkeen Finnair toteutti noin 135 miljoonan euron velkarahoitusjärjestelyn uusimmalle A350-koneelleen. Valmisteilla on kaksi vastaavaa järjestelyä.

Omavaraisuusaste oli 35,5 prosenttia (27,3) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -49,8 prosenttia (0,3). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 45,8 prosenttia (107,5). Joulukuun lopussa korollinen velka oli 346,3 miljoonaa euroa (427,6) ja korollinen nettovelka negatiivinen -362,0 miljoonaa euroa (1,4).

Yhtiön maksuvalmius säilyi katsauskaudella vahvana. Konsernin rahavarat olivat joulukuun lopussa 708,2 miljoonaa euroa (426,1). Taseen rahavarojen lisäksi yhtiöllä on työeläkeyhtiöltään noin 430 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka käyttäminen edellyttää pankkitakausta. Finnairilla on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 180 miljoonan euron syndikoitu luottoliikki, joka raukeaa heinäkuun 2016 lopussa.

Käyttöomaisuusinvestointeihin liittyvät ennakkomaksut olivat 77,5 miljoonaa euroa (66,4).

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen yritystodistusohjelma, joka oli vuoden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli 18,1 miljoonaa euroa (-180,3). Rahoituskulut olivat 9,7 miljoonaa euroa (26,9) ja rahoitustuotot 1,3 miljoonaa euroa (3,5).

Investoinnit

Tammi–joulukuussa kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 329,7 miljoonaa euroa (82,4), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon ja moottorien perusparannuksiin. Summa sisältää myös ne kaksi A350-konetta, jotka myytiin ja vuokrattiin takaisin vuoden 2015 aikana. Vuoden 2016 sitovien investointien rahavirran – ennakkomaksut mukaan lukien – arvioidaan olevan noin 420 miljoonaa euroa, ja ne kohdistuvat pääosin laivastoon. Nettoinvestoinnit ovat noin 220 miljoonaa euroa valuuttasuojaukset huomioiden ja edellyttäen, että kaikki tähän mennessä ilmoitetut lentokoneiden myynti- sekä myynti ja takaisinvuokraussopimukset toteutuvat suunnitellusti.

Vuoden 2017 sitovien investointien rahavirran arvioidaan olevan noin 325 miljoonaa euroa ja nettomääräisesti noin 60 miljoonaa euroa valuuttasuojaukset huomioiden ja edellyttäen, että kaikki tähän mennessä ilmoitetut lentokoneiden myynti- sekä myynti ja takaisinvuokraussopimukset toteutuvat suunnitellusti.

Finnair lisää vuoden 2017 aikana istuimia nykyisiin Airbus-kapearunkokoneisiinsa tehostamalla säilytys- ja teknisiä tiloja koneiden etu- ja takaosassa. Investoinnin arvo on yhteensä noin 40 miljoonaa euroa, ja se koskee 22 Airbus-kapearunkokonetta Finnairin laivastossa.

Laivastoinvestointien lisäksi Finnair kertoi maaliskuussa noin 80 miljoonan euron investoinnista uuteen rahtiterminaaliin ja noin 30 miljoonaan euron investointiohjelmasta langattoman internetyhteyden asentamiseksi valtaosaan yhtiön nykyisistä laaja- ja kapearunkokoneista. Molemmat investoinnit jakautuvat lähivuosille.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen hyvä tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti mahdollistavat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoituksen kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 30 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka vastaavat noin 66 prosenttia koko laivaston 0,7 miljardin euron tasearvosta. Tasearvoon sisältyy kolme rahoitusleasing-konetta.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2015 lopussa Finnair operoi itse 46 lentokonetta, joista 16 on laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Koneista 23 oli Finnairin itse omistamia, 20 vuokrattu ja 3 hankittu rahoitusleasing-sopimuksella.

Vuoden viimeisellä neljänneksellä Finnair luopui kahdesta A340-laajarunkokoneesta ja otti vastaan kolme uutta A350-900 XWB -laajarunkokonetta. Niistä kaksi myytiin välittömästi GECASille myynti- ja takaisinvuokraussopimuksella ja kolmas rahoitettiin aluksi kassavaroin, kunnes sille hankittiin tammikuussa 2016 JOLCO-rahoitus (Japanese Operating Lease with Call Option), jossa rahoitus käsitellään Finnairin IFRS-tilinpäätöksessä lainana ja kone omistettuna.

Vuoden 2015 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,1 vuotta.

Finnairin operoima laivasto 31.12.2015*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2014 verrattuna	Omat	Vuokratut (käyttö- leasing) (rahoitus- leasing)		Keski-ikä 31.12.2015	Tilaukset
Kapearunkolaivasto								
Airbus A319	138	9		7	2		14,4	
Airbus A320	165	10		6	4		13,4	
Airbus A321	209/196	11		4	7		9,1	
Laajarunkolaivasto								
Airbus A330	289/263	8		0	5	3	6,2	
Airbus A340	263/257	5	-2	5			10,7	
Airbus A350	297	3	3	1	2		0,1	16
Yhteensä		46	1	23	20	3	10,1	16

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

Kaukoliikennelaivastouudistus

Finnair on tilannut yhteensä 19 Airbus A350 XWB -lentokonetta Airbusilta. Niistä kolme toimitettiin vuonna 2015. Koneiden käyttöönottoon liittyy lentoyhtiökohtaisia valmisteluja ja perusteellisia tarkastuksia, mistä syystä

alustavasti ilmoitetut toimituspäivät saattavat vaihdella jonkin verran. Tällä hetkellä todennäköisen toimitusaikataulun mukaan A350-koneita on yhteensä viisi vuoden 2016 ensimmäisen puoliskon aikana ja seitsemän vuoden 2016 loppuun, 11 vuoden 2017 loppuun ja 19 vuoden 2023 loppuun mennessä. Finnairin investointisitoumukset käyttömaisuushyödykkeisiin, yhteensä 1 818 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair luopuu kaikista operoimistaan A340-koneista vuoden 2017 loppuun mennessä, kun niitä korvaavat A350-koneet on toimitettu ja otettu käyttöön Finnairin reittiliikenteessä. Finnair on sopinut myyvänsä vanhimman omistamansa A340-300-koneen purettavaksi vuoden 2016 ensimmäisen puoliskon aikana sekä myyvänsä vuosina 2016 ja 2017 loput neljä Airbus A340-300-lentokonettaan takaisin Airbusille. Finnairin ja Airbusin sopimus mahdollistaa sujuvan siirtymisen A340-laivastosta A350-laivastoon ja lieventää mahdollisia laivastouudistuksesta johtuvia operatiivisia riskejä sekä A340-lentokoneisiin liittyvää jäännösarvoriskiä. Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa joustavasti laivastonsa kokoa kysyntätilanteen ja näkymien mukaisesti myös eripituisten vuokrasopimusten avulla.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

Nordic Regional Airlines Oy (Norra) operoi 26 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Norran operoimista lentokoneista 13 oli Finnairin omistamia ja 13 vuokrattuja. Alla mainituista yksi ATR-potkurikone ja kaksi Embraer E170-suihkukonetta on myyty vuoden 2016 ensimmäisen neljänneksen aikana. Taulukossa esitettyjen lentokoneiden lisäksi Finnair on edelleenvuokrannut neljä E170 -konetta AS Estonian Airille. Näiden suunniteltu palautus vuokranantajille loppuvuonna 2015 on viivästynyt Estonian Airin ajaututtua selvitystilaan syksyllä 2015 ja konkurssiin 29.12.2015.

Norran operoima laivasto 31.12.2015*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2014 verrattuna	Finnairin omistamat lentokoneet	Vuokratut** (käyttö-leasing)	Keski-ikä 31.12.2015	Tilaukset
ATR 72	68–72	12		6	6	6,4	
Embraer 170	76	2		2		9,8	
Embraer 190	100	12		5	7	7,5	
Yhteensä		26	0	13	13	7,2	0

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

** Finnair on vuokrannut lentokoneet ja edelleenvuokrannut ne Nordic Regional Airlinesille.

Liiketoiminta-alueiden kehitys loka–joulukuussa 2015

Finnairin tilinpäätöksen segmenttiraportointi perustuu liiketoiminta-alueisiin. Raportoivat liiketoiminta-alueet ovat Lentoliikenne ja Matkapalvelut.

Lentoliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahdin myynnistä, asiakaspalvelusta ja palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta sekä lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Lentoliikenne-segmenttiin kuuluvat yksiköt ovat Kaupalliset toiminnot, Operatiiviset toiminnot ja Resurssienhallinta sekä tytäryhtiöt Finnair Cargo Oy, Finnair Flight Academy Oy ja Finnair Aircraft Finance Oy. Segmenttiin sisältyvät myös lentokonehuolto, Finnair Travel Retail Oy ja Finnairin kiinteistöomaisuuteen sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnointi, ylläpito ja toimitilapalvelut.

Avainluvut	10–12 2015	10–12 2014	Muutos, %	2015	2014	Muutos, %
Liikevaihto ja tulos						
Liikevaihto, milj. euroa	550,0	522,0	5,4	2 205,7	2 167,7	1,8
Toiminnallinen liiketulos, milj. euroa	-5,9	-14,2	58,1	17,1	-43,5	> 200 %
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	76,3	-46,1	> 200 %	113,4	-78,4	> 200 %
Liiketulos liikevaihdosta, %	13,9	-8,8	> 200 %	5,1	-3,6	> 200 %
Henkilöstö						
Henkilöstö, keskimäärin	4 083	3 729	9,5	4 002	4 232	-5,4

Lentoliikenteen liikevaihto kasvoi loka–joulukuussa 5,4 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 550,0 miljoonaa euroa (522,0). Liikevaihtoa kasvattivat parantunut lippu- ja lisäpalvelumyynti, ja sitä pienensi erityisesti NGA:n rahtikoneliikenteen alasajo sekä rahtiliikenteen tuottojen yleinen lasku. Liikevaihto jakautui seuraavasti: matkustajaliikenteen tuotot muodostivat noin 82 prosenttia, lisämyyntituotot (ancillary revenue) reilut 5 prosenttia, rahtiliikenteen tuotot noin 9 prosenttia ja muut tuotot vajaat 4 prosenttia segmentin liikevaihdosta. Segmentin toiminnallinen liiketulos oli -5,9 miljoonaa euroa (-14,2).

Matkustajaliikenteen tuotot kasvoivat vuoden viimeisellä neljänneksellä vertailukaudesta ja kannattavuus parani muun muassa lisämyyntituottojen kasvun sekä tulovaluuttojen positiivisen valuuttakurssikehityksen ansiosta. Matkustajaliikenteen lipputuotot tarjottua henkilökilometriä kohden kasvoivat kaikkiaan 2,2 prosenttia, ja ne nousivat kaikilla liikennealueilla kotimaan-liikennettä lukuun ottamatta. Lisäpalveluiden matkustajakohmainen myynti kasvoi 27,3 prosenttia vertailukaudesta 11,22 euroon matkustajaa kohti.

Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla matkustajakilometreillä mitattuna kasvoi 1,7 prosenttia vertailukaudesta. Tähän vaikuttivat erityisesti talvikauden Thaimaan ja Korean lisälennot. Samaan aikaan Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi peräti 54,2 prosenttia, kun viime vuodesta poiketen Finnair lensi neljänneksen aikana New Yorkin lisäksi Chicagoon, Torontoon ja Miamiin.

Uusien reittiavausten lisäksi Euroopan-liikenteen kapasiteetin 5,7 prosentin kasvua voimisti aiemmin lomalentoina operoitujen kohteiden siirtyminen reittilennoiksi sekä Norran omalla riskillään lentämien reittien siirtyminen Finnairille toisella neljänneksellä. Samoin kotimaan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 23,2 prosenttia, kun Norran aiemmin omalla riskillään lentämät Suomen reitit muutettiin Finnairin reiteiksi.

Koko matkustajaliikenteen kapasiteetti kasvoi 7,0 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit 7,8 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat kaikilla liikenne-alueilla. Matkustajakäyttöasteet nousivat muilla alueilla paitsi Pohjois-Amerikan-liikenteessä, missä kapasiteetin kasvu oli voimakkainta.

Rahtiliikenteen tuotot laskivat selvästi vertailukaudesta mutta tulos pysyi jokseenkin vuodentakaisella tasolla. Rahtiliikenne muodostui katsauskaudella pääasiassa reittilennoilla mukana kuljetettavasta rahdista (niin sanotusta belly-rahdista) Finnairin luovuttua omista rahtikonelentoista Aasiaan vuoden 2014 lopussa. Tarjotut rahtitonnikilometrit kasvoivat 2,9 prosenttia. Kapasiteettia supisti Hongkongin rahtikonelentojen lopettaminen joulukuussa 2014 ja samaan aikaan sitä kasvatti laajarunkoliikenteen kasvu sekä lomareittien muuttaminen reittiliikenteeksi, jolloin reitti lasketaan mukaan rahtikapasiteettiin. Myydyt rahtitonnikilometrit Finnairin reittiliikenteessä kasvoivat kapasiteetin 14,4 prosentin kasvun myötä 3,5 prosenttia vertailukaudesta, mutta kiloina mitattu kuljetetun rahdin määrä laski 3,9 prosenttia vertailukaudesta. Finnair Cargo myy ja hallinnoi JAL Cargon kapasiteettia Helsinki-Tokio (Narita) -reitillä ja vuokraa rahtilentokonekapasiteettia Helsingin ja Brysselin sekä Helsingin ja Lontoon hubiensä välisille lennoille yhteistyössä IAG Cargon kanssa.

Liikennesuoritteet ja vastuullisuuden tunnusluvut	10-12 2015	10-12 2014	Muutos, %	2015	2014	Muutos, %
Matkustajaliikenne						
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 532	2 273	11,4	10 294	9 630	6,9
Tarjotut henkilökilometrit, ASK, milj. km	7 915	7 395	7,0	31 836	30 889	3,1
Myydyt henkilökilometrit, RPK, milj. km	6 192	5 744	7,8	25 592	24 772	3,3
Matkustajakäyttöaste, PLF, %	78,229	77,671	0,6 %-p	80,4	80,2	0,2 %-p
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometreiltä, yield, senttiä/RPK	6,88	6,78	1,5	6,85	6,65	2,9
Yksikkötuotto (toteutunut), RASK, senttiä/ASK	6,30	6,29	0,2	6,35	6,23	2,0
Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein, RASK, senttiä/ASK	6,23	6,29	-1,1	6,17	6,23	-1,0
Yksikkökustannus ilman polttoainetta, CASK ex. fuel, senttiä/ASK	4,81	4,64	3,6	4,67	4,49	3,9
Yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, CASK, senttiä/ASK	4,70	4,64	1,2	4,52	4,49	0,6
Yksikkökustannus (toteutunut), CASK senttiä/ASK	6,50	6,68	-2,7	6,52	6,53	-0,2
Asiakastytyväisyys asteikolla 1 (erittäin huono) – 10 (erittäin hyvä)	8,1	8,1	0	8,1	8,1	0
Rahtiliikenne						
Tarjotut rahtitonnikilometrit, ATK, milj. km	339	329	2,9	1 381	1 420	-2,8
Myydyt rahtitonnikilometrit, RTK, milj. km	210	225	-6,9	787	912	-13,7
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	35 306	36 731	-3,9	130 697	149 141	-12,4
Rahtiliikenteen yksikkötuotto (toteutunut), senttiä/RTK	21,22	23,89	-11,2	21,64	23,39	-7,5
Lentoliikenne yhteensä						
Kokonaiskäyttöaste, %	66,5	67,3	-0,7 %-p	66,4	67,4	-1,0 %-p
Lentojen lukumäärä, kpl	27 799	24 310	14,4	108 471	99 056	9,5
Saapumistämällisyys	90,4	88,1	2,3 %-p	89,5	88,3	1,2 %-p
Polttoaineen kulutus, tonnia / ASK*	0,0267	0,0239	11,98 %	0,0262	0,0239	9,85 %
CO2 päästöt, tonnia / ASK*	0,0842	0,0752	11,98 %	0,0826	0,0752	9,85 %

* Kapasiteettiin suhteutetun polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen kasvu katsauskaudella johtui pääasiassa liikenteen rakennemuutoksista eli siitä, että lyhyempien matkojen lentäminen pienemmillä koneilla kotimaassa ja Euroopassa kasvoi suhteessa laajarunkokoneilla lennettyihin kaukoreitteihin.

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Reittiverkosto ja allianssit

Finnair tarjoaa yhteydet Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä yli 200 reittiparilla ja lentää lisäksi Helsingistä viikoittain yli 800 lentoa kotimaan kohteisiin ja muualle Eurooppaan. Kesäkaudella 2015 lentoja Aasiaan oli enimmillään 75 viikossa, ja talvikaudella 2015/2016 niitä on 78.

Finnair on osa **oneworld**-allianssia ja tekee myös syvempää yhteistyötä tiettyjen **oneworld**-kumppaniensa kanssa osallistumalla Siberian Joint Business- ja Atlantic Joint Business -yhteishankkeisiin, jotka ovat sopimuksia muun muassa lentojen tuottojen jakamisesta ja hintojen koordinoinnista kyseisillä reittialueilla.

Norran aiemmin omalla kaupallisella riskillään operoimat lennot ovat olleet vuoden 2015 toisesta neljänneksestä alkaen Finnairin lentoja. Tämä kasvatti Finnairin lentokohteiden määrää kahdeksalla. Finnair avasi uudet reitit myös Gdanskiin, Luulajaan ja Uumajaan. Myös näitä reittejä operoi Norra. Finnair avasi kesäkaudella 2015 uudet kausireitit Ateenaan, Dubliniin, Maltalle ja Splitiin sekä Chicagoon.

Lisäksi Finnair laajensi codeshare-yhteistyötä Euroopassa **oneworld**-kumppaninsa Airberlinin kanssa toukokuun alusta alkaen sekä Aasiassa ja Australiassa Japan Airlinesin ja Qantasin kanssa.

Finnair julkisti elokuussa kesäkauden 2016 uudet reittikohteet Helsingistä (Edinburgh, Billund, Svalbard, Pula, Zakynthos, Skiathos, Santorini, Mytilene, Preveza, Rimini, Verona ja Varna) sekä kerran viikossa Oulusta Haniaan ja Alanyaan. Kaukoliikenteeseen Finnair ilmoitti avaavansa Miamin ympärivuotiseksi kohteeksi ja lisäävänsä yhteyksiä Chicagoon kesäksi. Aasiassa Finnair avaa kesäksi kolme viikkovuoroa Fukuokaan ja neljä Guangzhouhun.

Finnairin lentorahtiyhtiö Finnair Cargo laajensi syyskuussa reittiverkostoaan yhteistyösopimuksella IAG Cargon kanssa. Yhtiöt jakavat kahdesti viikossa Lontoon ja Helsingin välillä operoivan rahtilentokoneen kapasiteetin, ja Lontoosta tuli näin Helsingin ja Brysselin lisäksi Finnair Cargon kolmas rahtikeskus Euroopassa. Uusi rahtiyhteys yhdisti Finnairin ja IAG Cargon lentorahtiverkostot, ja sen myötä Finnair sai kymmeniä uusia rahtikohteita Pohjois-Amerikkaan. Rahtikone operoi Helsingin ja Lontoon välillä keskiviikkoisin ja lauantaisin, ja Finnair lentää Lontoon reitillä laajarunkokoneella maanantaisin, perjantaisin ja sunnuntaisin.

Tunnustukset ja palkinnot

FlightStats nimesi tammikuussa Finnair täsmällisimmäksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi vuonna 2014. oneworld-allianssi oli samassa tutkimuksessa täsmällisin lentoyhtiöallianssi.

World Airline Awards nimesi kesäkuussa Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo kuudetta kertaa peräkkäin. Palkinto myönnetään Skytraxin puolueettoman kyselyn perusteella, ja kyselyyn vastasi noin 18 miljoonaa matkustajaa yli 160 maasta. Samassa kyselyssä oneworld-allianssi palkittiin maailman parhaana lentoyhtiöallianssina kolmantena peräkkäisenä vuonna.

Finnairin Airbus A350 XWB -koneiden sisustus palkittiin toukokuussa parhaana International Yacht & Aviation Awards 2015 -kilpailussa kategoriassa Commercial Aviation - Economy/Business Class.

Ympäristöraportointia edistävä CDP-järjestö nimesi Finnairin marraskuussa yhdeksi Pohjoismaiden johtavista yrityksistä ilmastonmuutokseen liittyvän tiedon raportoinnissa sijoittajille sekä muille sidosryhmille ja listasi Finnairin Nordic Disclosure Leadership -indeksiin. Finnairin tulos vuonna 2015 oli 99/100.

Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot)

Liiketoiminta-alueen muodostavat Aurinkomatkat ja sen Virossa toimiva tytäryritys, liikematkatoimisto SMT (29.12.2015 saakka myös sen virolainen tytäryhtiö Estravel) sekä Amadeus Finland, joka tuottaa matkailualan tietojärjestelmiä ja ratkaisuja. Aurinkomatkat palvelee vapaa-ajan matkustajia tarjoamalla erilaisiin matkustusmotiveihin ja eri asiakassegmenteille suunniteltuja valmismatkoja.

Avainluvut	10-12 2015	10-12 2014	Muutos, %	2015	2014	Muutos, %
Liikevaihto ja tulos						
Liikevaihto, milj. euroa	60,3	55,5	8,6	208,1	216,7	-4,0
Toiminnallinen liike-tulos, milj. euroa	6,7	4,8	39,5	6,7	7,0	-5,0
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	8,7	4,7	85,6	8,3	5,9	39,8
Liiketulos liikevaihdosta, %	14,4	8,4	70,8	4,0	2,7	45,6
Henkilöstö						
Henkilöstö, keskimäärin	513	573	-10,5	567	645	-12,1

Matkapalveluiden loka-joulukuun liikevaihto kasvoi 8,6 prosenttia vertailukaudesta ja oli 60,3 miljoonaa euroa (55,5). Samaan aikaan segmentin toiminnallinen liike-tulos kasvoi 6,7 miljoonaan euroon (4,8) muun muassa SMT:n myynnin kasvun ja erinomaisen kannattavuuden ansiosta. SMT myi 29.12.2015 osuutensa (71,3 %) Baltiassa toimivasta tytäryhtiöstään Estravelista virolaiselle yhtiökumppanilleen. Kaupasta muodostui konsernille 2 miljoonan euron myyntivoitto. Estravelin palveluksessa oli 168 työntekijää.

Aurinkomatkojen tulosparannusohjelma eteni alkuperäistä suunnitelmaa nopeammin. Aikaisemmin tehdyt muutokset myynninohjauksessa ja tuoteuudistuksessa johtivat vuoden viimeisellä neljänneksellä jälleen korkeaan valmismatkojen täyttöasteeseen (97 %) sekä vertailukautta korkeampiin keskihintoihin.

Muutokset yhtiön johdossa

Finnairin talousjohtaja ja johtoryhmän jäsen KTM, eMBA Pekka Vähähyppä aloitti yhtiön palveluksessa 17.8.2015. Toukokuun alusta siihen saakka talousjohtajan tehtävää hoiti tilapäisesti yhtiön rahoitusjohtaja Mika Stirkkinen.

Henkilöstö

Finnairin palveluksessa oli vuonna 2015 keskimäärin 4 906 (5 172) henkilöä eli 5,1 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Lentoliikenne-segmentissä työskenteli keskimäärin 4 002 (4 232) henkilöä. Matkapalveluissa työskenteli keskimäärin 567 (645) henkilöä ja muissa toiminnoissa 337 (295) henkilöä. Työsuhteessa olevien määrä 31.12.2015 oli 4 817 (4 981).

Omat osakkeet

Finnair ei hankkinut omia osakkeita vuonna 2015. Yhtiölle palautui vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 14 893 yhtiön osaketta Finnairin vuosien 2010–2012 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti. Viimeisellä neljänneksellä omia osakkeita luovutettiin 1 780 kappaletta Finnairin henkilöstön osakesäästöohjelman FlySharen kannustinpalkkioina. Hallitus päätti luovutuksesta henkilöstön osakesäästöohjelman mukaisesti ja Finnairin vuoden 2015 varsinaisen yhtiökokouksen antaman valtuutuksen nojalla.

Finnairin hallussa oli 31.12.2015 yhteensä 325 205 yhtiön osaketta (312 092), mikä vastaa 0,25 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli joulukuun 2015 lopussa 694,5 miljoonaa euroa (317,8) ja päätöskurssi 5,42 euroa (2,48). Vuonna 2015 Finnairin osakkeen ylin kurssi NASDAQ Helsingin pörssissä oli 5,50 euroa (3,01), alin kurssi 2,49 euroa (2,30) ja keskipurssi 3,54 euroa (2,32). Osakkeita vaihdettiin 25,5 miljoonaa kappaletta (10,8) yhteensä 90,1 miljoonalla eurolla (25,0).

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 8,9 prosenttia (7,6).

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.

Yhtiön tavoitteena on vähentää CO₂-päästöjään 20 prosenttia myytyä tonnikipometriä kohden vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä. Alan yhteisenä tavoitteena on hiilineutraali kasvu vuodesta 2020. Syksyllä Finnairin liikenteessä aloittaneet uudet A350 XWB -laajarunkokoneet vievät matkustusmukavuuden lisäksi

energiatehokkuuden uudelle tasolle, sillä niiden polttoainekulutus ja hiilidioksidipäästöt ovat korvattaviin A340-laajarunkokoneisiin verrattuna istuinta kohti neljänneksen pienemmät. Siten ne vähentävät merkittävästi liikennöinnistä aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä.

Finnairin henkilöstön työtyytyväisyyttä arvioitiin vuonna 2015 uudistetulla We Together @ Finnair -henkilöstötutkimuksella. Henkilöstökokemus eli kaikkien kyselyn väittämien keskiarvo oli 3,63/5 ja henkilöstön sitoutuneisuus 3,85/5. Tulokset on käsitelty sekä yhtiötasolla että eri yksiköissä ja tiimeissä. Yhtiötasolla Finnair panostaa vuonna 2016 mm. työhyvinvoinnin ja johtamisen kehittämiseen.

Finnairin omaan toimintaan ei liity välittömiä, merkittäviä ihmisoikeusriskejä tai -vaikutuksia. Välillisesti tällaisia vaikutuksia voi kuitenkin liittyä etenkin toimitusketjuun tai ulkoistettuihin toimintoihin. Tehostaakseen oman toimintansa sekä toimitusketjun valvontaa Finnair aloitti vuonna 2015 kehitystyön sosiaalisen vastuun ja ihmisoikeuksien toteutumisen ja riskien arvioimiseksi. Samalla Finnair liittyi osana **oneworld**-allianssia hankintaketjun auditointityökaluja koskevaan SEDEX-yhteistyösopimukseen. Finnairin eettisen toimintaohjeen kokonaisuudistus on tarkoitus saada valmiiksi vuoden 2016 alkupuoliskolla. Osana uudistusta syksyllä 2015 lanseerattiin sisäinen niin sanottu whistleblowing-kanava.

Vastuullisuuden tunnuslukuja on kuvattu edellä Lentoliikenne-segmentin yhteydessä.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

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

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

Polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut ja viimeaikaisen hinnanlaskun mahdollinen siirtyminen lentolippujen hintoihin tai johtaminen kapasiteetin kasvuun Finnairin päämarkkina-alueilla muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle samoin kuin valuuttakurssien äkilliset, epäedulliset muutokset. Hidastuvasta tai olemattomasta talouskasvusta johtuva lentomatkojen tai rahtikysynnän heikkeneminen Finnairin päämarkkina-alueilla muodostaa myös riskin Finnairin tuottokehitykselle.

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

Finnairin kumppanuus- ja ulkoistushankkeilla tavoiteltujen strategisten hyötyjen ja säästöjen saavuttamiseen liittyy riskejä. Esimerkiksi laatu- ja saatavuusongelmilla ja/tai kumppanuuksien ja toimittajien odottamattomilla lisäkustannuksilla voi olla haitallinen vaikutus Finnairin tuotteeseen, maineeseen ja kannattavuuteen.

Seuraavan sukupolven Airbus A350 XWB -lentokoneiden käyttöön liittyy uuteen teknologiaan ja käyttöönottoprosesseihin liittyviä riskejä. Lisäksi Finnairin strategian toteutukseen liittyy merkittävien toimintamallien ja sisäisten muutosten toteutusriskejä.

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 suoja koskeva sääntely sekä EU-tuomioistuimen

lokakuussa 2012 antama päätös lentomatkustajien oikeuksista. Lisäksi ei-taloudellisen tiedon (vastuullisuus) raportoinnin sääntely ja muut sidosryhmävaatimukset ovat selvästi lisääntyneet.

Geopoliittisella epävarmuudella ja mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan.

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön internet-sivuilla www.finnairgroup.com.

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 lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin kuluerä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneostoista, lentokoneiden leasing-maksuista sekä valuuttamääräisistä myyntituotoista. Merkittäviä dollarikuluja ovat lentokoneiden leasing-maksut ja polttoainekulut sekä liikennöimismaksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan ja Ruotsin kruunu.

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

Operatiivisen toiminnan herkkyydet

(rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)

1 %-yksikön muutos

Matkustajakäyttöaste (PLF)	21 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	19 milj. euroa
Matkustajaliikenteen yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	16 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausasteet	
			H1 2016	H2 2016
Polttoaine	32 milj. euroa	14 milj. euroa	68 %	53 %

Valuuttajakauma %	10-12 2015	10-12 2014	2015	2014	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojausaste (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä)
Myyntivaluutat					10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
EUR	64	60	59	58	-	-
USD*	2	2	3	3	ks. alla	ks. alla
JPY	7	8	8	9	18 milj. euroa	9 milj. euroa
CNY	5	6	7	7	-	-
KRW	2	2	3	3	-	-
SEK	5	6	5	5	-	-
Muut	15	16	15	15	-	-
Ostovaluutat						
EUR	54	52	53	52	-	-
USD*	37	41	40	41	56 milj. euroa	10 milj. euroa
Muut	9	7	7	7		81 %

* Herkkyytlaskelmassa oletetaan Kiinan yuanin ja Hongkongin dollarin korreloivan edelleen vahvasti Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair järjesti rahoituksen kolmannelle A350-lentokoneelleen

Finnair järjesti tammikuussa BNP Paribasin kanssa kolmannelle A350-900 XWB -koneelleen täyden markkina-arvon rahoituksen, jonka se otti vastaan 30.12.2015. Noin 135 miljoonan euron suuruinen rahoitus toteutettiin ns. JOLCO-rakenteella (Japanese Operating Lease with a Call Option), jossa rahoitus käsitellään Finnairin IFRS-tilinpäätöksessä lainana ja kone omistettuna.

Tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen 2015 julkistaminen ja varsinainen yhtiökokous 2016

Finnair Oyj:n hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös vuodelta 2015 sekä muut osakeyhtiölain tarkoittamat tilinpäätösasiakirjat julkaistaan kokonaisuudessaan yhtiön internetsivuilla 10.2.2016 osana yhtiön vuosikertomusta. Finnair Oyj:n GRI G4 -ohjeiston mukaiset vastuullisuustiedot julkaistaan yhtiön internetsivulla helmikuun loppuun mennessä.

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään 17.3.2016 kello 15.00 Messukeskuksessa osoitteessa Messuaukio 1, Helsinki.

Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä

Selvitys Finnair Oyj:n hallinto- ja ohjausjärjestelmästä julkaistaan hallituksen toimintakertomuksesta erillisenä dokumenttina 10.2.2016, ja se on saatavilla myös yhtiön internet-sivuilla.

Taloudellinen raportointi ja pääomamarkkinapäivä

Finnairin osavuositilauksien julkaisupäivät vuonna 2016 ovat seuraavat:

Osavuositilaus 1.1.–31.3.2016:	12.5.2016
Osavuositilaus 1.1.–30.6.2016:	17.8.2016
Osavuositilaus 1.1.–30.9.2016:	26.10.2016

Lisäksi Finnair järjestää pääomamarkkinapäivän Vantaalla 25.5.2016.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 10.2.2016 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 2319 3041, PIN-koodi on 2419797#. Ilmoittaudu webcastiin osoitteessa: <https://engage.vevent.com/rt/finnair~20160210>

Lisätietoja antavat:

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

Avainluvut	10- 12/2015	10- 12/2014	Muutos %	2015	2014	Muutos %
Liikevaihto ja tulos						
Liikevaihto, milj. euroa	585,5	552,7	5,9	2 324,0	2 284,5	1,7
Toiminnallinen liiketulos, milj. euroa	0,8	-9,3	> 200 %	23,7	-36,5	> 200 %
Toiminnallinen liiketulos liikevaihdosta, %	0,1	-1,7	1,8 %-yks.	1,0	-1,6	2,6 %-yks.
Liiketulos, milj. euroa	85,0	-41,4	> 200 %	121,7	-72,5	> 200 %
Toiminnallinen EBITDAR, milj. euroa	59,5	43,5	36,7	231,2	176,6	30,9
Tulos ennen veroja, milj. euroa	84,0	-55,4	> 200 %	113,3	-99,1	> 200 %
Kauden tulos, milj. euroa	66,5	-47,1	> 200 %	89,7	-82,5	> 200 %
Tase ja kassavirta						
Omavaraisuusaste, % *				35,5	27,3	8,2 %-yks.
Nettovelkaantumisaste, %				-49,8	0,3	-50,0 %-yks.
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %				45,8	107,5	-61,7 %-yks.
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	291,5	14,0	> 200 %	329,7	82,4	> 200 %
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), 12 kk rullaava, %				12,2	-6,5	18,7 %-yks.
Oman pääoman tuotto (ROE), 12 kk rullaava, %				14,4	-13,8	> 200 %
Liiketoiminnan nettorahavirta, milj. euroa	7,1	-15,7	> 200 %	171,0	24,2	> 200 %
Osake						
Osakkeen hinta vuosineljänneksen lopussa, euroa				5,42	2,48	118,5
Kauden tulos/osake, euroa	0,52	-0,37	> 200 %	0,70	-0,65	> 200 %
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	0,44	-0,38	> 200 %	0,57	-0,71	> 200 %
Liikennesuorite, yksikkökustannukset ja -tuotot						
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 532	2 273	11,4	10 294	9 630	6,9
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	7 915	7 395	7,0	31 836	30 889	3,1
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	6 192	5 744	7,8	25 592	24 772	3,3
Matkustajakäyttöaste, %	78,2	77,7	0,6 %-yks.	80,4	80,2	0,2 %-yks.
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK *	6,30	6,29	0,2	6,35	6,23	2,0
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK *	6,23	6,29	-1,1	6,17	6,23	-1,0
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK *	6,88	6,78	1,5	6,85	6,65	2,9
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK *	6,50	6,68	-2,7	6,52	6,53	-0,2
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK *	4,81	4,64	3,6	4,67	4,49	3,9
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK *	4,70	4,64	1,2	4,52	4,49	0,6
Tarjotut tonnikilometrit (ATK), milj. km	339	329	2,9	1 380	1 420	-2,8
Myydyt tonnikilometrit (RTK), milj. km	210	225	-6,9	787	912	-13,7
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	35 306	36 731	-3,9	130 697	149 141	-12,4
Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyiltä tonnikilometriltä, senttiä/RTK	21,22	23,89	-11,2	21,64	23,40	-7,5
Kokonaiskäyttöaste, %	66,5	67,3	-0,7 %-yks.	66,4	67,4	-1,0 %-yks.
Lentojen lukumäärä, kpl	27 799	24 310	14,4	108 471	99 056	9,5
Henkilöstö						
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	4 935	4 606	7,2	4 906	5 172	-5,1

* Omavaraisuusaste vertailuvuodelta 2014 on oikaistu laskentakaavan muutoksesta johtuen. Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä (yield) ja yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK) vertailuvuodelta 2014 on oikaistu vastaamaan konsernirakenteessa tapahtuneita muutoksia. Tunnuslukuissa kiintein valuuttakurssein on lisäksi eliminoitu valuuttakurssien vaihteluista johtuvat muutokset. Muutoksia on kuvattu tarkemmin liitteessä 16. Tunnuslukujen laskentakaavojen muutos. Muutetut kaavat on esitetty liitteessä 18. Tunnuslukujen laskentakaavat.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	10- 12/2015	10- 12/2014	Muutos %	2015	2014	Muutos %
Liikevaihto	585,5	552,7	5,9	2 324,0	2 284,5	1,7
Liiketoiminnan muut tuotot	4,1	5,3	-23,3	15,7	18,3	-13,9
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	-97,3	-82,5	17,9	-353,2	-344,5	2,5
Polttoainekulut	-135,1	-156,1	-13,5	-595,5	-660,4	-9,8
Muut vuokrat	-40,4	-38,7	4,4	-159,4	-159,7	-0,2
Lentokaluston huoltokulut	-26,2	-31,0	-15,5	-118,9	-119,4	-0,4
Liikennöimismaksut	-62,5	-58,8	6,2	-258,5	-230,9	12,0
Maaselvitys- ja cateringkulut	-66,7	-62,3	7,1	-250,3	-251,8	-0,6
Valmismatkatuotannon kulut	-22,5	-18,2	23,7	-79,6	-76,7	3,8
Myynti- ja markkinointikulut	-20,1	-16,2	23,7	-74,0	-65,3	13,2
Muut kulut	-59,4	-50,7	17,1	-219,3	-217,4	0,8
Toiminnallinen EBITDAR	59,5	43,5	36,7	231,2	176,6	30,9
Lentokaluston leasemaksut	-28,3	-21,2	33,6	-99,3	-78,8	26,1
Poistot ja arvonalentumiset	-30,4	-31,7	-4,1	-108,1	-134,3	-19,5
Toiminnallinen liiketulos	0,8	-9,3	> 200 %	23,7	-36,5	> 200 %
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	-15,4	-32,1	52,0	-12,3	-43,7	72,0
Kertaluonteiset erät	99,6	0,0	> 200 %	110,2	7,7	> 200 %
Liiketulos	85,0	-41,4	> 200 %	121,7	-72,5	> 200 %
Rahoitustuotot	0,4	0,0	> 200 %	1,3	3,5	-64,0
Rahoituskulut	-1,5	-14,0	89,3	-9,7	-26,9	63,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	0,1	0,1	20,5	0,1	-3,2	> 200 %
Tulos ennen veroja	84,0	-55,4	> 200 %	113,3	-99,1	> 200 %
Tuloverot	-17,5	8,3	<-200 %	-23,6	16,5	<-200 %
Kauden tulos	66,5	-47,1	> 200 %	89,7	-82,5	> 200 %
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille	66,5	-47,0	> 200 %	89,4	-82,7	> 200 %
Määräysvallattomille omistajille	0,0	-0,1	> 200 %	0,3	0,2	47,8
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos						
Osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)	0,44	-0,38	> 200 %	0,57	-0,71	> 200 %
Kauden tulos/osake, euroa	0,52	-0,37	> 200 %	0,70	-0,65	> 200 %

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	10- 12/2015	10- 12/2014	Muutos %	2015	2014	Muutos %
Kauden tulos	66,5	-47,1	> 200 %	89,7	-82,5	> 200 %
Muut laajan tuloksen erät						
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi						
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset	-28,4	-106,7	73,4	-14,1	-87,0	83,8
Muuntoerot	0,2	0,3	-28,0	0,6	0,4	28,6
Verovaikutus	5,7	21,3	-73,3	2,8	17,4	-83,8
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi						
Etuuspoijaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	22,1	1,1	> 200 %	37,7	-4,1	> 200 %
Verovaikutus	-4,4	-0,2	<-200 %	-7,5	0,8	<-200 %
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-4,8	-84,2	94,3	19,5	-72,4	> 200 %
Kauden laaja tulos	61,7	-131,4	> 200 %	109,2	-154,9	> 200 %
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille	61,7	-131,3	> 200 %	108,9	-155,1	> 200 %
Määräysvallattomille omistajille	0,0	-0,1	> 200 %	0,3	0,2	47,8

KONSERNIN TASE

Milj. euroa	31.12.2015	31.12.2014
VARAT		
Pitkäaikaiset varat		
Aineettomat hyödykkeet	9,5	18,4
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	811,6	897,8
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	2,6	4,9
Laina- ja muut saamiset	8,7	9,2
Laskennalliset verosaamiset	9,1	33,8
Pitkäaikaiset varat yhteensä	841,5	964,1
Lyhytaikaiset varat		
Vaihto-omaisuus	11,8	14,7
Myyntisaamiset ja muut saamiset	208,5	194,0
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	155,8	163,7
Muut rahoitusvarat	427,7	332,8
Rahavarat	280,5	93,4
Lyhytaikaiset varat yhteensä	1 084,3	798,6
Myytäväinä olevat omaisuuserät	124,5	122,4
Varat yhteensä	2 050,3	1 885,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT		
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma		
Osakepääoma	75,4	75,4
Muu oma pääoma	652,0	438,3
Yhteensä	727,5	513,7
Määräysvallattomien omistajien osuus	0,0	0,6
Oma pääoma yhteensä	727,5	514,3
Pitkäaikaiset velat		
Korolliset velat	271,0	337,7
Eläkevelvoitteet	4,4	25,3
Varaukset	55,7	52,1
Muut velat	15,8	22,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä	346,9	437,3
Lyhytaikaiset velat		
Varaukset	38,3	44,2
Korolliset velat	75,2	89,9
Ostovelat	67,5	56,2
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	180,5	198,5
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	374,8	327,9
Työsuhde-etuuksiin liittyvät siirtovelat ja muut velat	91,0	79,7
Muihin kuluihin liittyvät siirtovelat ja muut velat	148,7	137,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä	976,0	933,4
Velat yhteensä	1 322,9	1 370,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	2 050,3	1 885,1

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	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräys- vallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2015	75,4	168,1	-87,4	247,4	-8,8	118,9	513,7	0,6	514,3
Kauden tulos					89,4		89,4	0,3	89,7
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-11,3				-11,3		-11,3
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			30,2		-0,1		30,1		30,1
Muuntoerot			0,6				0,6		0,6
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	19,5	0,0	89,3	0,0	108,8	0,3	109,1
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot						198,2	198,2		198,2
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-81,7	-81,7		-81,7
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-13,0	0,7	-12,2		-12,2
Osingot					0,0		0,0	-0,2	-0,2
Osakeperusteiset maksut				0,6			0,6		0,6
Muutokset määräysvallattomien omistajien osuudessa							0,0	-0,7	-0,7
Oma pääoma 31.12.2015	75,4	168,1	-67,9	248,1	67,6	236,2	727,5	0,0	727,5

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	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräys- vallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2014	75,4	168,1	-15,0	247,3	82,5	118,9	677,3	0,7	678,0
Kauden tulos					-82,7		-82,7	0,2	-82,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-69,6				-69,6		-69,6
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-3,3				-3,3		-3,3
Muuntoerot			0,4				0,4		0,4
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	-72,4	0,0	-82,7	0,0	-155,1	0,2	-154,9
Osingot							0,0	-0,2	-0,2
Osakeperusteiset maksut				0,1			0,1		0,1
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-8,6		-8,6		-8,6
Oma pääoma 31.12.2014	75,4	168,1	-87,4	247,4	-8,8	118,9	513,7	0,6	514,3

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	10-12/2015	10-12/2014	2015	2014
Liiketoiminnan rahavirta				
Kauden tulos	66,5	-47,1	89,7	-82,5
Poistot ja arvonalentumiset	55,2	32,9	148,5	135,7
Muut oikaisut kauden tuloksesta				
Rahoitustuotot	-0,4	0,0	-1,3	-3,5
Rahoituskulut	1,5	14,0	9,7	26,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	-0,1	-0,1	-0,1	3,2
Tuloverot	17,5	-8,3	23,6	-16,5
EBITDA	140,1	-8,6	270,2	63,2
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	-111,3	19,2	-137,5	6,2
Käyttöpääoman muutos	-20,3	-24,9	43,1	-33,2
Maksetut korkokulut	-1,3	-1,9	-5,3	-14,1
Maksetut muut rahoituskulut	-0,6	0,2	-2,3	-4,5
Saadut korkotuotot	0,4	0,6	3,0	6,7
Maksetut tuloverot	0,0	-0,2	-0,2	-0,2
Liiketoiminnan nettorahavirta	7,1	-15,7	171,0	24,2
Investointien rahavirta				
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	0,2	0,8	-4,3	-4,3
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-236,0	-41,5	-352,5	-142,1
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	295,9	35,8	448,1	267,6
Yli 3 kk:n päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-69,8	-107,0	-14,4	-109,5
Pitkäaikaisten saamisten muutos	1,7	0,0	1,7	2,6
Investointien nettorahavirta	-7,8	-111,9	78,6	14,4
Rahoituksen rahavirta				
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-9,8	16,5	-82,5	-169,4
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	-81,7	0,0	-81,7	0,0
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot	200,0	0,0	200,0	0,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-12,2	-5,3	-17,6	-10,7
Maksetut osingot	0,0	0,0	-0,2	-0,2
Rahoituksen nettorahavirta	96,3	11,2	18,1	-180,3
Rahavirtojen muutos	95,5	-116,4	267,7	-141,8
Rahavarat tilikauden alussa	362,3	306,4	190,1	331,8
Rahavirtojen muutos	95,5	-116,4	267,7	-141,8
Rahavarat kauden lopussa **	457,7	190,1	457,7	190,1
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot				
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua				
Työsuhde-etuudet	6,4	2,7	15,6	11,4
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	11,7	29,5	2,1	34,9
Muut oikaisut	-129,4	-13,0	-155,2	-40,1
Yhteensä	-111,3	19,2	-137,5	6,2
** Rahavarat				
Muut rahoitusvarat	427,7	332,8	427,7	332,8
Rahavarat	280,5	93,4	280,5	93,4
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	708,2	426,1	708,2	426,1
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-250,5	-236,0	-250,5	-236,0
Yhteensä	457,7	190,1	457,7	190,1

KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTTEEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Noudatetut laadintaperiaatteet on kerrottu konsernin tilinpäätöksessä 2015. 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 2015.

4. SEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

Segmentti-informaatio esitetään konsernin liiketoiminnallisen segmenttijaon mukaisesti. Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaattiorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Finnairin raportoivat segmentit ovat Lentoliikenne ja Matkapalvelut.

Liiketoimintasegmenttitiedot

Milj. euroa	2015			Konserni yhteensä
	Lentoliikenne	Matkapalvelut	Eliminoinnit	
Ulkoinen liikevaihto	2 117,1	206,9		2 324,0
Sisäinen liikevaihto	88,6	1,2	-89,8	0,0
Liikevaihto	2 205,7	208,1	-89,8	2 324,0
Toiminnallinen liiketulos	17,1	6,7		23,7
Liiketulos	113,4	8,3		121,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista				0,1
Rahoitustuotot				1,3
Rahoituskulut				-9,7
Tuloverot				-23,6
Määräysvallattomien omistajien osuus				-0,3
Kauden tulos				89,4
Poistot ja arvonalentumiset	106,9	1,2		108,1

Liiketoimintasegmenttitiedot

Milj. euroa	2014			Konserni yhteensä
	Lentoliikenne	Matkapalvelut	Eliminoinnit	
Ulkoinen liikevaihto	2 070,7	213,8		2 284,5
Sisäinen liikevaihto	97,0	3,0	-100,0	0,0
Liikevaihto	2 167,7	216,7	-100,0	2 284,5
Toiminnallinen liiketulos	-43,5	7,0		-36,5
Liiketulos	-78,4	5,9		-72,5
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista				-3,2
Rahoitustuotot				3,5
Rahoituskulut				-26,9
Tuloverot				16,5
Määräysvallattomien omistajien osuus				-0,2
Kauden tulos				-82,7
Poistot ja arvonalentumiset	132,9	1,4		134,3

Liikevaihto

Milj. euroa	10-12/2015	10-12/2014	Muutos %	2015	2014	Muutos %
Lentoliikenne	550,0	522,0	5,4	2 205,7	2 167,7	1,8
Matkapalvelut	60,3	55,5	8,6	208,1	216,7	-4,0
Eliminoinnit	-24,8	-24,9	0,1	-89,8	-100,0	10,1
Yhteensä	585,5	552,7	5,9	2 324,0	2 284,5	1,7

Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	10-12/2015	10-12/2014	Muutos %	2015	2014	Muutos %
Lentoliikenne	525,4	497,6	5,6	2 117,1	2 070,7	2,2
Matkustajatuotot	430,4	397,4	8,3	1 749,7	1 640,2	6,7
Lisäpalvelutuotot	28,4	20,1	41,5	104,6	79,1	32,1
Rahtituotot	48,0	58,8	-18,3	183,7	231,3	-20,6
Muu liikevaihto	18,5	21,3	-13,1	79,1	120,0	-34,1
Matkapalvelut	60,1	55,1	9,1	206,9	213,8	-3,2
Yhteensä	585,5	552,7	5,9	2 324,0	2 284,5	1,7

Toiminnallinen liike-tulos

Milj. euroa	10-12/2015	10-12/2014	Muutos %	2015	2014	Muutos %
Lentoliikenne	-5,9	-14,2	58,1	17,1	-43,5	> 200 %
Matkapalvelut	6,7	4,8	39,5	6,7	7,0	-5,0
Yhteensä	0,8	-9,3	> 200 %	23,7	-36,5	> 200 %

Liiketulos

Milj. euroa	10-12/2015	10-12/2014	Muutos %	2015	2014	Muutos %
Lentoliikenne	76,3	-46,1	> 200 %	113,4	-78,4	> 200 %
Matkapalvelut	8,7	4,7	85,6	8,3	5,9	39,8
Yhteensä	85,0	-41,4	> 200 %	121,7	-72,5	> 200 %

Henkilöstö keskimäärin

	10-12/2015	10-12/2014	Muutos %	2015	2014	Muutos %
Lentoliikenne	4 083	3 729	9,5	4 002	4 232	-5,4
Matkapalvelut	513	573	-10,5	567	645	-12,1
Muut toiminnot	339	304	11,6	337	295	14,2
Yhteensä	4 935	4 606	7,2	4 906	5 172	-5,1

5. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2014 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.

Johdannaiset, Milj. euroa	31.12.2015		31.12.2014	
	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät (termiinit):				
Polttoaineen valuuttasuojaus	331,6	23,1	385,4	35,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	782,4	81,0	657,6	66,3
Leasemaksujen valuuttasuojaus	171,2	18,1	146,6	15,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 285,3	122,2	1 189,6	117,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	307,5	14,8	370,4	29,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot	180,4	3,7	110,2	7,1
Myydyt optiot	318,5	-4,1	178,0	-3,0
Taseen suojaus (termiinit)	11,5	0,4	13,7	0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	817,8	14,7	672,2	34,5
Valuuttajohdannaiset yhteensä	2 103,1	136,9	1 861,8	151,6
Hyödykejohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	559 000	-140,7	534 700	-142,3
Sähköjohdannaiset, MWh	13 140	0,0	30 220	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		-140,8		-142,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	26 000	-4,2	33 500	-8,6
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	178 000	0,6	162 500	0,1
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	329 000	-26,2	171 500	-39,3
Sähköjohdannaiset, MWh	26 352	-0,3	46 904	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-30,2		-48,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä		-170,9		-190,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Koronvaihtosopimukset	150,0	5,2	150,0	5,8
Korko-optiot				
Ostetut optiot	0,0	0,0	123,5	2,3
Myydyt optiot	0,0	0,0	123,5	-4,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	150,0	5,2	397,1	3,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	7,1	-0,2	11,6	-0,6
Koronvaihtosopimukset	0,0	0,0	25,0	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	7,1	-0,2	36,6	-0,7
Korkojohdannaiset yhteensä	157,1	5,0	433,7	2,7
Osakejohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Osakeoptiot				
Ostetut optiot	3,0	5,6	3,0	0,7
Myydyt optiot	3,0	-1,4	3,0	-0,1
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	4,1	6,0	0,6
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	4,1	6,0	0,6
Johdannaiset yhteensä		-24,9		-35,4

6. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	31.12.2015	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	418,3	35,7	382,6
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	5,2		5,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	5,2		5,2
Valuuttajohdannaiset	144,2		144,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	81,3		81,3
- joista rahavirran suojauslaskennassa	42,0		42,0
Hyödykejohdannaiset	0,6		0,6
Osakejohdannaiset	5,6		5,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	5,6		5,6
Yhteensä	574,0	35,7	538,3

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	0,3		0,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1
Valuuttajohdannaiset	7,3		7,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,4		0,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,8		0,8
Hyödykejohdannaiset	171,6		171,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	140,8		140,8
Osakejohdannaiset	1,4		1,4
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,4		1,4
Yhteensä	180,6	0,0	180,6

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

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

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

7. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Ensimmäisen neljänneksen lopussa (31.3.2015) Finnairin ja Flybe UK:n yhteisyritys Flybe Finland Nordic -konserni siirtyi väliaikaisesti Finnairin omistukseen, kun Finnair osti yhden euron kauppahinnalla Flybe Group plc:n (Flybe UK) 60 %:n osuuden Flybe Nordic -konsernissa. Myöhemmin konsernin nimi muutettiin Nordic Regional Airlinesiksi (Norra). Norra käsiteltiin myytävissä olevana omaisuuseränä, kunnes 60 %:n omistusosuus tilikauden viimeisellä neljänneksellä 4.11.2015 myytiin edelleen Staffpoint Holding Oy:lle ja Kilco Oy:lle. Myynnin johdosta Norrasta tuli Finnairin ja sen uusien omistajien yhteisyritys. Ostoliikenteeseen liittyvät liiketoimet Norran kanssa on esitetty Finnairin jatkuvien toimintojen tuloksessa eliminoimattomina koko tilikauden ajan, koska Finnairin ja Norran välisen ostoliikenteen odotettiin jatkuvan myös 60 %:n myynnin jälkeen.

Viimeisen neljänneksen lopussa Finnair myi omistuksensa virolaisessa tytäryrityksessä Estravel AS, mukaan lukien tämän liettualaisen tytäryhtiön Estravel Vilnius UAB:n. Kaupalla ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen.

Vuoden 2014 ensimmäisellä neljänneksellä myytiin myytävissä oleviin varoihin sisältynyt tytäryhtiö Finncatering Oy. Tilikauden 2014 viimeisellä neljänneksellä Finnair myi Travel Retailin myymälätoiminnot World Duty Free Group:lle. Kaupalla oli noin 12,7 miljoonan euron positiivinen vaikutus tilikauden 2014 kertaluonteisiin eriin. Tilikaudella 2014 ei hankittu yrityksiä tai liiketoimintoja.

8. TULOVEROT

Efekttiivinen verokanta 2015 tilikaudella oli 20,8 % (-16,7 %).

9. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2015 ei makseta osinkoa. Yhtiökokous päätti 25.3.2015, että vuodelta 2014 ei maksettu osinkoa.

10. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	31.12.2015	31.12.2014
Kirjanpitoarvo kauden alussa	916,2	1 311,9
Lisäykset	329,7	82,4
Ennakoiden muutos	28,9	64,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-14,7	-64,1
Vähennykset ja siirrot	-290,6	-342,7
Poistot	-108,1	-134,3
Kertaluonteisiin eriin sisältyvät poistot	-40,4	-1,4
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	821,0	916,2
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	119,8	9,8
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	123,0	119,8

11. MYYTÄVÄNÄ OLEVAT OMAISUUSERÄT

Myytävänä olevat omaisuuserät koostuvat pääasiassa myytävänä olevista lentokoneista. Myytäviksi on vuonna 2015 luokiteltu kolme Airbus A340 -lentokonetta, joiden myynnin Airbusille odotetaan tapahtuvan tilikauden 2016 aikana. Nämä laajarunkolentokoneet tullaan korvaamaan uusilla A350-lentokoneilla. Lisäksi myytävissä oleviin lentokoneisiin sisältyy kaksi Embraer E170 -lentokonetta ja yksi ATR 72 -lentokone, joiden myynnin on tarkoitus tapahtua tilikauden 2016 alkupuolella.

Tilikauden 2014 myytäviin eriin sisältyneet kolme Embraer E190 ja kuusi ATR 72 -lentokonetta myytiin ja takaisinvuokrattiin tilikauden 2015 alkupuolella.

Myytävänä oleviksi luokitellut omaisuuserät	31.12.2015	31.12.2014
Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet	123,0	119,8
Vaihto-omaisuus	1,6	2,6
Yhteensä	124,5	122,4

12. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2015 viimeisellä neljänneksellä lainoja lyhennettiin lyhennysohjelman mukaisesti.

13. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	31.12.2015	31.12.2014
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	160,1	181,1
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	67,0	72,8
Muiden puolesta annetut takuut	0,1	2,2
Yhteensä	227,2	256,1

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2015 olivat 1 818 miljoonaa euroa (1 950).

14. VUOKRAVASTUUT MUISTA VUOKRASOPIMUKSISTA

Milj. euroa	31.12.2015	31.12.2014
Lentokaluston vuokravastuut	1 040,3	635,8
Muut vuokravastuut	305,2	246,4
Yhteensä	1 345,5	882,2

Lentokaluston vuokravastuiden kasvu johtuu pääosin Embraer 190, ATR 72 ja Airbus A350 -lentokoneiden myynnistä ja takaisinvuokrauksesta.

15. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	2015	2014
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt	0,2	1,4
Yhteisyritykset	49,3	59,9
Eläkesäätiö	0,0	0,1
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt	2,5	20,8
Yhteisyritykset	126,7	228,3
Eläkesäätiö	4,5	4,6
Rahoituskulut		
Yhteisyritykset	0,0	10,8
Saamiset		
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä	0,5	1,5
Lyhytaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	12,1	7,3
Velat		
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	0,0	8,2
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	2,6	25,3
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille	0,9	4,7
Lyhytaikaiset velat yhteisyrityksille	0,1	3,4
Vastuusitoumukset		
Yhteisyritysten puolesta annetut takaukset	0,0	2,0

Finnairin yhteisyritys Nordic Regional Airlines AB -konsernin (Norra) kanssa tehdyt liiketoimet sisältyvät tilikauden 2015 lähipiiritapahtumiin osana yhteisyritysten kanssa tehtyjä tapahtumia. Norra siirtyi 31.3.2015 väliaikaisesti Finnairin omistukseen, kun aikaisempi kumppani Flybe UK vetäytyi järjestelystä. Myöhemmin 4.11.2015 Finnair pääsi sopimukseen uusien yhteistyökumppaneiden kanssa, jolloin 60 %:n omistusosuus myytiin uusille omistajille, ja Norrasta tuli jälleen yhteisyritys. Vaikka Norra väliaikaisesti ajalla 31.3.2015-4.11.2015 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. Tämän johdosta liiketoimet on myös koko tilikauden 2015 osalta esitetty lähipiiritapahtumissa.

Finnairin osakkuusyhtiö Kiinteistö Oy Lentäjätie 1 myytiin tilikauden 2015 marraskuussa ja sen kanssa tehdyt liiketoimet sisältyvät lähipiiritapahtumiin myyntihetkeen asti.

16. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVOJEN MUUTOS

Finnair on 1.1.2015 alkaen muuttanut yksikkötuottojen (RASK, yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä) ja yksikkökustannusten (CASK, yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä) laskentakäytäntöjä vastaamaan konsernirakenteessa tapahtuneita muutoksia. Aiemmin Flyben (nykyisin Norra) operoimaa ja markkinoimaa liikennettä siirtyy yhtiöiden välisen uuden ostoliikennesopimuksen myötä Finnairin liikenteeksi. Vertailukauden RASK ja CASK on oikaistu vastaamaan sopimuksen johdosta muuttuvaa tuotto- ja kustannusrakennetta. Lisäksi oikaistu RASK sisältää lennolla tapahtuvan myynnin ja siihen liittyvät kustannukset. Aiemmin kyseiset erät sisältyivät CASKiin. Samoin oikaistu CASK sisältää kaikki konsernihallinnon kustannukset. Aiemmin osa näistä jätettiin CASK-laskennan ulkopuolelle. Myös vertailukauden yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield) on oikaistu konsernirakenteessa tapahtuneiden muutosten johdosta.

Finnair on lisäksi ottanut käyttöön uudet mittarit, RASK ja CASK kiintein valuuttakurssein. Mittareiden tarkoitus on kuvata valuuttaneutraaleja yksikkötuottoja ja kustannuksia. Valuuttakurskien muutosten ja valuuttasuojauksen vaikutuksia ei ole näiden mittareiden laskennassa huomioitu.

Omavaraisuusasteen laskentakaavaa on muutettu vastaamaan paremmin yleisesti lentoliiketoiminnassa käytössä olevaa laskentatapaa. Aikaisemmin omavaraisuusaste laskettiin jakamalla oma pääoma taseen loppusummalla, josta oli oikaistu saadut ennakkomaksut. Muutoksen johdosta oma pääoma jaetaan ainoastaan taseen loppusummalla, eikä saatuja ennakkomaksuja enää oikaista tästä.

Muutetut vuoden 2014 tunnusluvut kvartaaleittain on esitetty alla olevissa taulukoissa. Muutetut kaavat on esitetty liitteessä 18. Tunnuslukujen laskentakaavat.

Kvartaalikohtaiset tunnusluvut	Oikaistu				Raportoitu			
	10-12/2014	7-9/2014	4-6/2014	1-3/2014	10-12/2014	7-9/2014	4-6/2014	1-3/2014
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	6,29	6,47	6,17	5,96	6,22	6,33	6,02	5,81
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	6,78	6,64	6,66	6,54	6,77	6,58	6,60	6,42
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	6,68	6,28	6,54	6,65	6,54	6,12	6,39	6,43
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	4,64	4,22	4,52	4,61	4,49	4,05	4,35	4,37

Kumulatiiviset tunnusluvut	Oikaistu				Raportoitu			
	2014	1-9/2014	1-6/2014	1-3/2014	2014	1-9/2014	1-6/2014	1-3/2014
Omavaraisuusaste, %	27,3	33,9	31,3	30,4	27,7	34,4	31,8	30,8
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	6,23	6,21	6,07	5,96	6,10	6,06	5,92	5,81
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	6,65	6,61	6,60	6,54	6,59	6,54	6,51	6,42
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	6,53	6,49	6,60	6,65	6,37	6,31	6,41	6,43
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	4,49	4,44	4,56	4,61	4,31	4,25	4,36	4,37

17. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair järjesti tammikuussa BNP Paribasin kanssa kolmannelle A350-900 XWB -koneelleen, jonka se otti vastaan 30.12.2015, täyden markkina-arvon rahoituksen. Noin 135 miljoonan euron suuruinen rahoitus toteutettiin ns. JOLCO-rakenteella, jossa rahoitus käsitellään Finnairin IFRS-tilinpäätöksessä lainana ja kone omistettuna.

18. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

Toiminnallinen liiketulos:

Liiketulos ilman johdannaisten käyvän arvon muutoksia, huoltovarausten valuuttakurssimuutoksia ja kertaluonteisia eriä

Kertaluonteiset erät:

Käyttöomaisuuden myyntivoitot ja -tappiot, rakennejärjestelyihin liittyvät ja muut kertaluonteiset erät

Toiminnallinen EBITDAR:

Toiminnallinen liiketulos + poistot + lentokaluston leasemaksut

Oma pääoma:

Emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Bruttoinvestoinnit:

Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja

Sijoitettu pääoma keskimäärin:

Taseen loppusumma - korottomat velat (keskimäärin)

Korollinen nettovelka:

Korolliset velat - muut lyhytaikaiset rahoitusvarat - rahavarat

Osakekohtainen tulos:

Kauden tulos - oman pääoman ehtoisen
lainan kulut verojen jälkeen

Kauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Kauden tulos/osake:

Kauden tulos

Kauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Oma pääoma/osake:

Oma pääoma

Osakeantioikaistu osakemäärä kauden lopussa

Omavaraisuusaste, %:

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

Nettovelkaantumisaste, %:

Korollinen nettovelka

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

Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

Korollinen nettovelka +

7 x lentokaluston leasemaksut

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

Oman pääoman tuotto (ROE), %:

Kauden tulos

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

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

Tulos ennen veroja + rahoituskulut

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

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste, %:

Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Tarjotut tonnikilometrit (ATK):

Rahdin ja postin kuljetukseen tarjottujen tonnien määrä x lennetyt kilometrit

Myydyt tonnikilometrit (RTK):

Kuljetetun rahti- ja postitonniin määrä x lennetyt kilometrit

Kokonaiskäyttöaste, %:

Myytyjen tonnikilometrien osuus tarjotuista tonnikilometreistä

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK):

Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla lentoliiketoiminnan matkustajaliikenteen tuotot tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK). Matkustajaliikenteen tuottoihin lisätään lennolla tapahtuva myynti ja rahtituotot, vähennettynä niihin liittyvillä välittömällä kustannuksilla.

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

Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK):

Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla lentoliikenteen toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Toiminnalliset kulut sisältävät laskennallisen pääomaveloituksen Finnairin operoimista ja omistamista lentokoneista. Lennolla tapahtuvan myynnin ja rahtituottojen välittömät toiminnalliset kulut eivät sisälly laskennassa huomioitaviin toiminnallisiin kuluihin, koska ne on huomioitu yksikkötuottojen laskennassa netottamalla kyseiset kustannukset niitä vastaavista tuotoista. Muut, matkustajaliikenteeseen kuulumattomat lentoliikenteen tuotot on netotettu ja vähennetty toiminnallisista kuluista.

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

Tilinpääöstiedotteen luvut ovat tilintarkastamattomia.