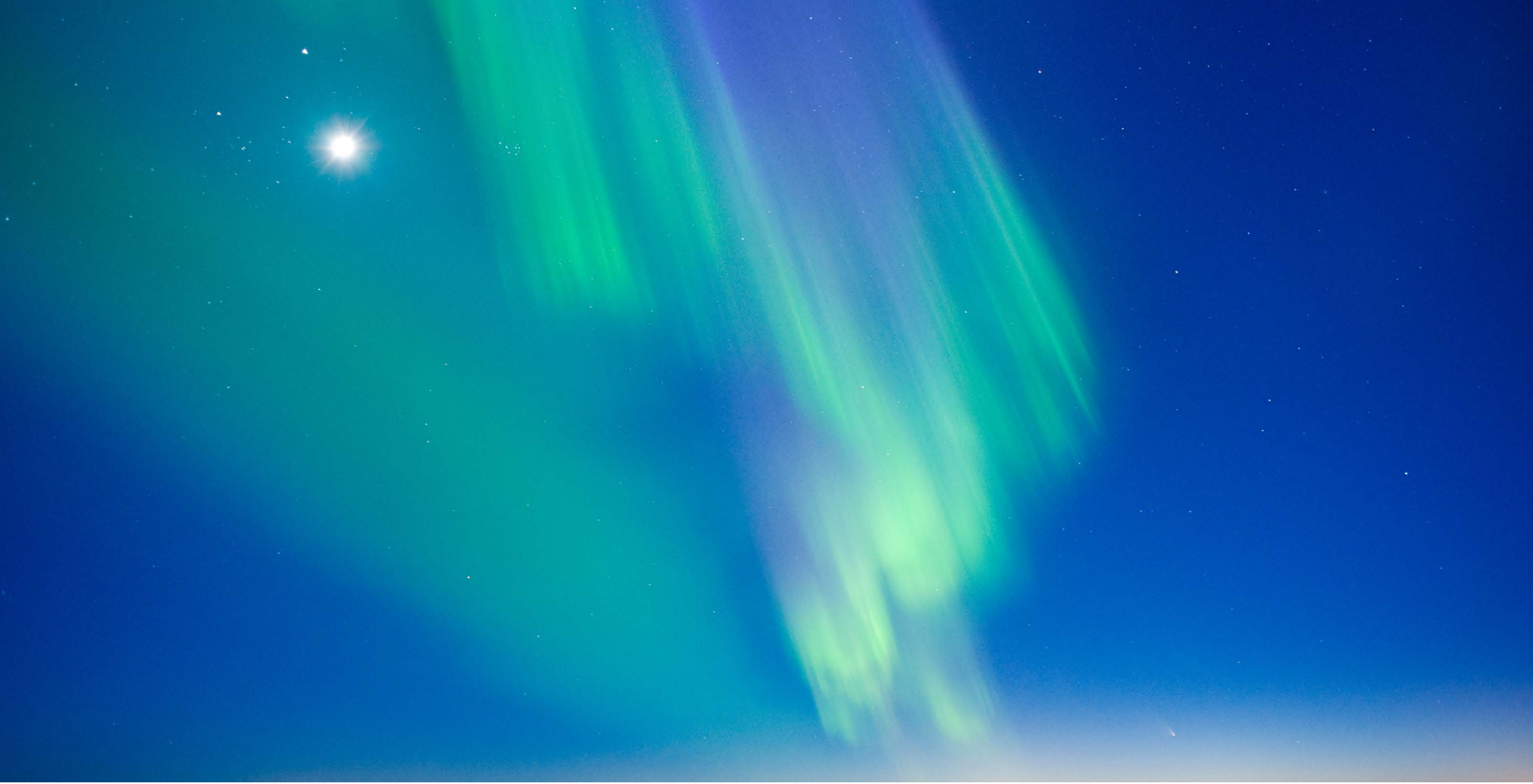
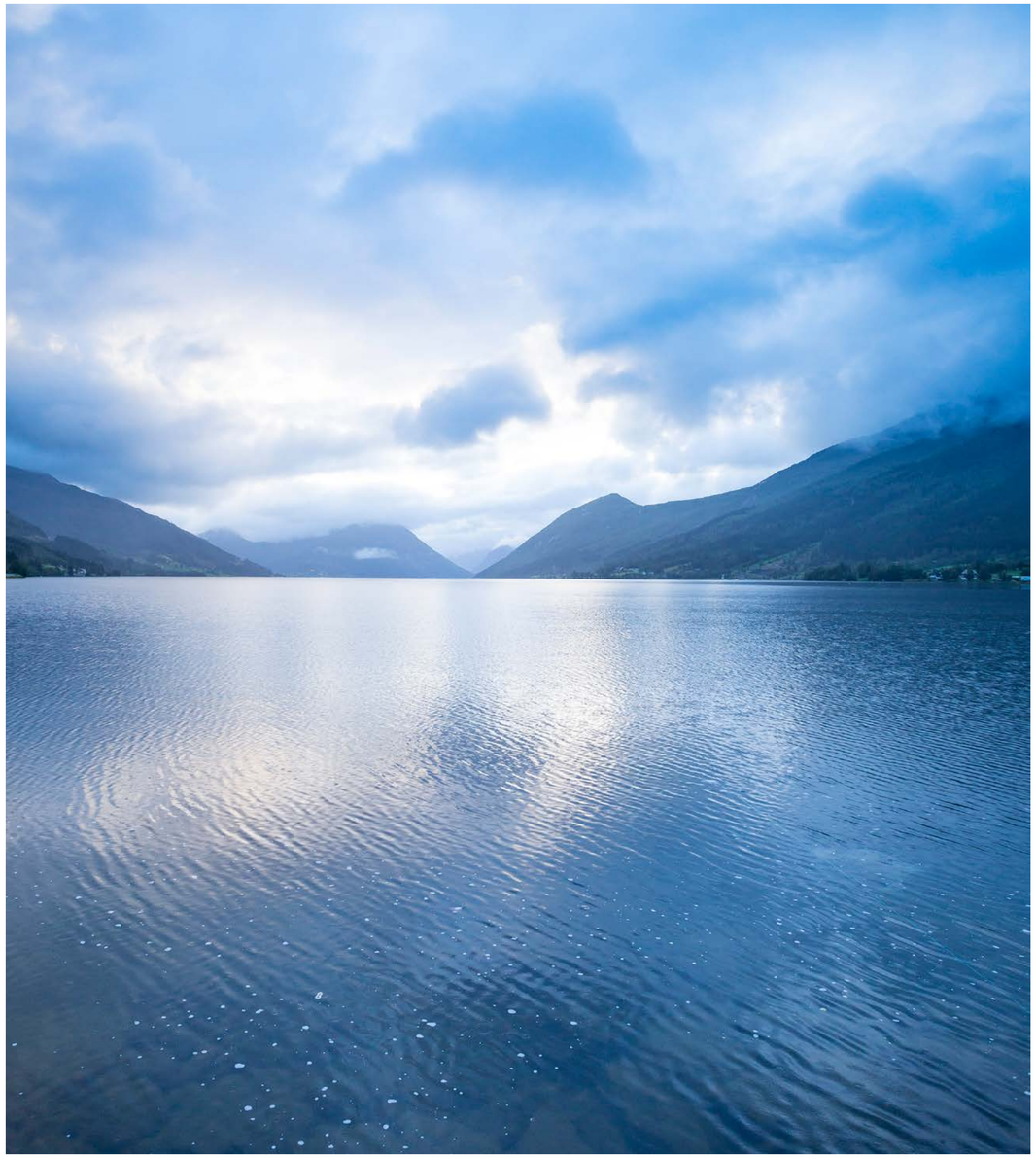


FINNAIR

oneworld

2018 **TALOUDELLINEN TIETO**



SISÄLLYS

3 TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

5 HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS
6 Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
8 Taloudellinen kehitys tammi–joulukuussa
12 Rahoitusasema ja investoinnit
14 Laivasto
15 Strategian toteutus
20 Vastuullinen Finnair – Muun kuin taloudellisen tiedon raportointi
28 Muutokset yhtiön johdossa
29 Osakkeet ja osakkeenomistajat
33 IFRS 16 käyttöönotto ja sen arvioidut vaikutukset
34 Riskienhallinta
36 Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät
37 Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
38 Tulevaisuuden näkymät
39 Tunnuslukujen laskentakaavat

41 TILINPÄÄTÖS
42 Konsernin tuloslaskelma
42 Konsernin laaja tuloslaskelma
43 Konsernin tase
44 Konsernin rahavirtalaskelma
45 Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
46 Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

87 HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

88 TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

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

Finnairin kapearunkoliikenteen kapasiteetti kasvoi viime vuonna selvästi, ja jatkoimme investointeja, joita uudistumisemme edellyttää. Vaikka tuloksemme heikkeni loppuvuonna, on pitkän aikavälin tavoitteenamme edelleen kannattava, kestävä kasvu.

Vuoden 2018 liikenteen kasvu – 14,8 prosentin kapasiteetin kasvu ja matkustajamäärän nousu 11,6 prosentilla uuteen 13,3 miljoonan vuosittaisen matkustajan ennätykseen – johti liikevaihdon 10,4 prosentin kasvuun, ja liikevaihtomme oli viime vuonna 2,8 miljardia euroa. Koko vuoden vertailukelpoinen liiketuloksemme oli 169,4 miljoonaa ja siis vuoden 2017 tasolla (170,4).

Lisäsimme kapasiteettia ensimmäisellä vuosipuoliskolla erityisesti Aasian-liikenteeseen. Toisella vuosipuoliskolla kapasiteettilisäysten painopiste oli Euroopan-liikenteessä. Laajensimme reittiverkostoamme muun muassa uusiin ympärivuotisiin kohteisiin Nanjingiin, Lissaboniin ja Stuttgartiin, ja lisäsimme lentämistä erityisesti strategisesti tärkeisiin Aasian-kohteisiimme kuten Tokioon, Osakaan sekä Hongkongiin. Koko vuoden hyvin kehittyneessä Pohjois-Amerikan-liikenteessä pidensimme menestyksellisesti lentokautta Chicagoon ja San Franciscoon joulukuulle asti. Euroopan-liikenteessä kasvu kohdistui etenkin Pohjois-Euroopan kohteisiin. Lisäksi teimme päätökset vuoden 2019 uusista kaukoreiteistä: aloitamme keväällä lennot Los Angelesiin ja aivan vuoden lopulla Sapporoon ja Punta Canaan.

Kotimarkkinastamme Suomesta puolestaan on tullut eri toimijoiden yhteistyöllä kiinnostava matkailukohde, ja lisäsimme kapasiteettimme Lappiin noin 15 prosentilla talvikaudelle 2018/2019. Uskomme Pohjoismaiden kiinnostavan matkailijoita jatkossakin.

Vuoden kaksijakoisuus näkyi myös matkapalveluissa ja rahtiliiketoiminnassa. Alkuvuonna 2018 Aurinkomatkojen myynti kasvoi vahvasti, mutta Suomen lämmin kesä hidasti myyntiä ja kasvua toisella vuosipuoliskolla. Aurinkomatkat oli kuitenkin

”TAVOITTEENAMME ON OLLA PARAS VALINTA VASTUULLISELLE LENTOMATKAILIJALLE. ”

edelleen Suomen suurin matkanjärjestäjänä matkustajamäärällä mitattuna. Rahtiliikenteessä puolestaan Euroopan moderneimman COOL Nordic Cargo -rahtiterminaalin vaiheittainen käyttöönotto hidasti Finnair Cargon kasvua vuoden alkupuoliskolla, mutta toisella vuosipuoliskolla se pystyi hyödyntämään hyvän kysyntäympäristön.

Tavoitteenamme on tarjota hyvä asiakaskokemus jokaisella lennollamme, joka päivä. Tämän eteen kaikki finnairilaiset tekevät työtä. On tärkeää, että olemme täsmällisiä, palvelemme asiakkaitamme hyvin niin lennoilla kuin mahdollisissa poikkeustilanteissakin ja että kehitämme asiakaspalaute- ja korvausprosessejamme nopeammiksi ja sujuvammiksi.

Esittelimme viime vuonna Nordic Business Class -konseptin, joka mahdollistaa henkilökohtaisemman ja asiakkaan yksilölliset tarpeet huomioon ottavan palvelun. Uusien lisäpalveluiden, kuten Seat & Meal –palvelun, avulla asiakkaamme pystyvät itse räätälöimään matkaansa.

Menestyksen takana on osaava henkilöstö, jonka hyvinvoinnin, työturvallisuuden ja osaamisen kehittämiseen panostimme vahvasti viime vuonna. Kehitystä ovat tukeneet organisaatiomme eri tiimejä yhdistävät projektit ja tavat oppia. Finnair-tiimi myös kasvoi: palkkasimme viime vuonna noin tuhat uutta työntekijää, heistä yli puolet matkustamohenkilöstöä, lentäjiä ja huoltomekaanikkoja. Olemme saaneet työnantajana myös ulkopuolista tunnustusta, mistä jokainen finnairilainen voi olla ylpeä. Uskomme, että erinomainen henkilöstökokemus heijastuu suoraan myös asiakastyytyväisyyteen, joka viime vuonna kehittyi hyvin.

Digiaskeleemme näkyvät muun muassa siinä, että toimme viime vuonna nopean langattoman internetyhteyden Airbus-kapearunkolaivastoomme. Olemme myös kehittäneet monia henkilöstölle suunnattuja sovelluksia, joiden avulla helpotamme ja nopeutamme heidän työtään sekä parannamme heidän mahdollisuuksiaan palvella asiakkaita reaaliaikaisesti. Digitalisaatio ja sen vauhdittama uusiutuminen luovat mahdollisuuksia sekä kasvattaa liikevaihtoa, parantaa palvelua että lisätä tuottavuuttamme.

Finnair on investoinut viime vuosina kasvuun. Olen ilahtunut siitä, että taseemme on kasvun aikanakin terve. Terve tase mahdollistaa tavoittelemamme panostukset uusiin lentokoneisiin, asiakaskokemuksen kehittämiseen ja uusiutumiseen. Olemme jo kertoneet joistakin tulevien vuosien investoinneistamme: vuonna 2021 tuomme uuden Premium Economy -luokan kaukoliikennekoneisiimme, ja lähiliikenteessä osakkuusyhtiömme Norran operoimien ATR-lentokoneiden matkustamojen uudistus alkaa kesällä 2019.

Viime syksynä syksyllä IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) -raportti herätti vilkkaan keskustelun maapallomme tulevaisuudesta ja niistä toimista, joita tarvitaan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen, jotta ilmastonmuutos saadaan pysäytettyä. Lentoliikenne ottaa ilmastohaasteen vakavasti ja onkin jo voimassa olevan Euroopan päästökaupan lisäksi ensimmäisenä toimialana maailmassa sitoutunut globaaliin päästövähennysohjelmaan, joka astuu voimaan 2020.

Finnair on panostanut päästöjen vähentämiseen pitkään, ja tämä työ luonnollisesti jatkuu. Teoistamme ja tavoitteistamme kerromme enemmän toisaalla tässä raportissa sekä vastuullisuusraportissamme. Tämän vuosikymmenen merkittävin ympäristötekomme on ollut uusi A350-laivastomme, joka kuluttaa polttoainetta noin 25 prosenttia vähemmän kuin edeltäjänsä. Viime vuonna otimme vastaan kahdennentoista A350-koneemme. Kerroimme myös tuovamme asiakkaillemme mahdollisuuden hyvittää lentonsa tai ostaa biopolttoainetta, ja vuoden 2019 alussa tämä Push for Change -palvelu tuli asiakkaidemme saataville.

Ympäristötyö ja päästöjen vähentäminen saavat usein lentoyhtiöissä näkyvimmän roolin, mutta niiden lisäksi sosiaalisella ja taloudellisella vastuulla on merkittävä sijansa toiminnassamme. Sitouduimme YK:n Global Compact -aloitteeseen jo vuonna 2013, ja aloite ohjenuoranamme kehitämme toimintaamme aloitteen kymmenen perusperiaatteen mukaisesti. Suunnittelemme ja arvioimme kaikkea toimintaamme vastuullisuuden linssien läpi.

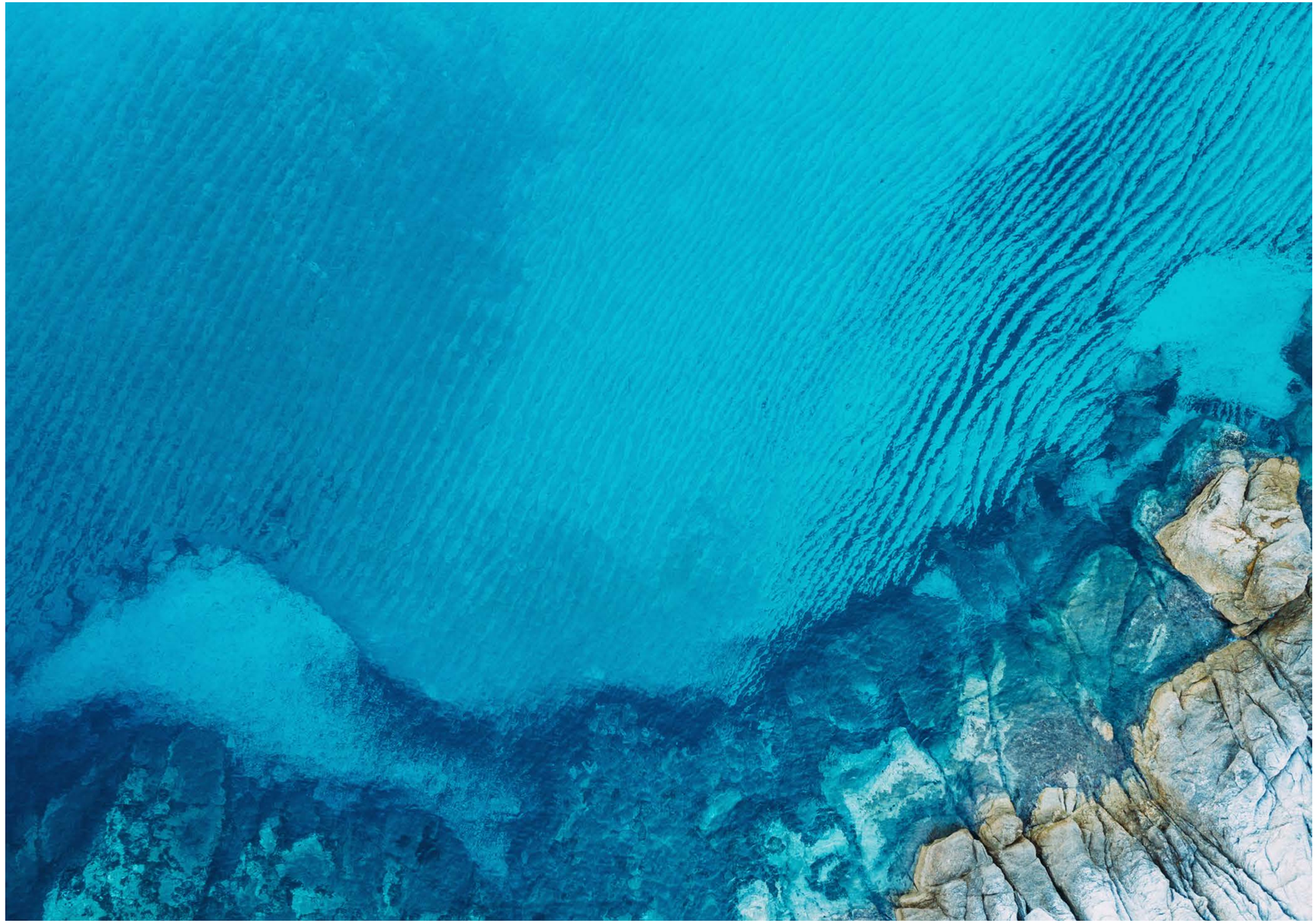
Uutena toimitusjohtajana olen huomannut, miten intohimoisesti niin asiakkaamme kuin oma henkilöstömme suhtautuvat Finnairiin. Tästä on hyvä jatkaa yhdessä Finnairin tulevaisuuden rakentamista. Haluan kiittää asiakkaitamme heidän luottamuksestaan Finnairiin ja kaikkia finnairilaisia hyvästä suorituksesta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

Maailmantalouden näkymät ovat nyt epävarmemmat kuin vuosi sitten. Samalla kun kilpailun kiristyminen ja päämarkkina-alueidemme muuttuvat taloudelliset näkymät haastavat meitä jatkuvasti parantamaan asiakaspalvelumme ja toimintaamme, keskitymme kestävään, kannattavaan arvonluontiin. Tavoitteenamme on olla paras valinta vastuulliselle lentomatkailijalle ja jatkaa uusiutumistamme Euroopan ja Aasian välisen markkinan tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämiseksi. Finnairin tarkoituksen *Enriching life by bridging the world* mukaisesti yhdistämme näin toimien maailmaa ja rikastutamme elämää.

Topi Manner
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

”TERVE TASE MAHDOLLISTAA TAVOITTELEMAMME PANOSTUKSET UUSIIN LENTOKONEISIIN, ASIAKASKOKEMUKSEN KEHITTÄMISEEN JA UUSIUTUMISEEN. ”

HALLITUKSEN TOIMINTA-KERTOMUS



- Toimintaympäristö
- Taloudellinen kehitys
- Laivasto
- Strategia
- Vastuullinen Finnair
- Johto
- Osakkeet
- Riskit

LIIKETOIMINTA-MALLI JA TOIMINTA-YMPÄRISTÖ

VISIO
AINUTLAATUINEN POHJOISMAINEN KOKEMUS

MISSIO
POHJOISEN PALLONPUOLISKON SUJUVIMMAT JA NOPEIMMAT LENTOYHTEYDET

Finnair on Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö. Lisäksi se tarjoaa matkapalveluja Aurinkomatkat- ja Finnair Holidays -tuotemerkkien alla.

Finnairin tavoitteena on kestävä, kannattava kasvu. Sen kasvustrategian kulmakivenä on yhtiön maantieteellinen sijainti, joka mahdollistaa nopeimmat yhteydet kasvavilla Aasian ja Euroopan välisillä lentomarkkinoilla.

Finnairin liiketoimintaan vaikuttavat oikealla listatut megatrendit. Ne tarjoavat lukuisia uusia mahdollisuuksia, mutta myös lisäävät uusia vaatimuksia liiketoiminnan harjoittamiselle.

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan syklistä, ja pitkän aikavälin megatrendien lisäksi siihen vaikuttavat voimakkaasti ulkoiset tekijät, jotka on kuvattu seuraavan sivun infograafissa sekä Finnairin verkkosivuilla.

Toimintaympäristö vuonna 2018

Liikenne Finnairin päämarkkina-alueilla kasvoi vuonna 2018. Ensimmäisellä vuosipuoliskolla suotuisa kysyntäympäristö siivitti nopeaa ja kannattavaa kasvuamme niin matkustajaliikenteessä kuin matkapalveluissakin. Toisalle vuosipuoliskolla kilpailu kiristyi, polttoaineen hinnassa nähtiin hintapiikki ja pohdinta maailmantalouden tulevasta kasvuvauhdista lisääntyi. Koko vuonna lentomarkkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välillä 11,3 prosenttia (6,0), ja Finnairin markkinaosuus Euroopan-liikenteessä laski 57,0 prosenttiin (59,0)[1]. Kilpailu kiristyi etenkin Pohjoismaiden ja Välimeren liikenteessä.

Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 8,9 prosenttia (4,7). Kilpailu lisääntyi, kun monet kilpailijat lisäsivät lentotarjontaansa edelliseen vuoteen verrattuna tai avasivat uusia reittejä Aasiasta pohjoismaisiin pääkaupunkeihin. Etenkin matkustus Japanista ja Kiinasta Eurooppaan lisääntyi. Finnairin markkinaosuus nousi hieman Eurooppa-Aasia-liikenteessä 6,1 prosenttiin (5,9)[1].

Liikenne Aasiasta ja Euroopasta pohjoismaisiin kohteisiin jatkoi kasvuaan, ja vuositasolla sekä Helsinki että Lappi kasvoivat kohteina keskimääräistä paremmin. Parantuneiden yhteyksien ansiosta myös matkustus Pohjois-Amerikasta Eurooppaan ja Venäjälle kasvoi. Kokonaisuutena yritysmyynti kasvoi vertailuvuodesta, kun taas ryhmämatkojen toteutumisaste oli

FINNAIRIN LIIKETOIMINTAAN VAIKUTTAVAT MEGATRENDIT

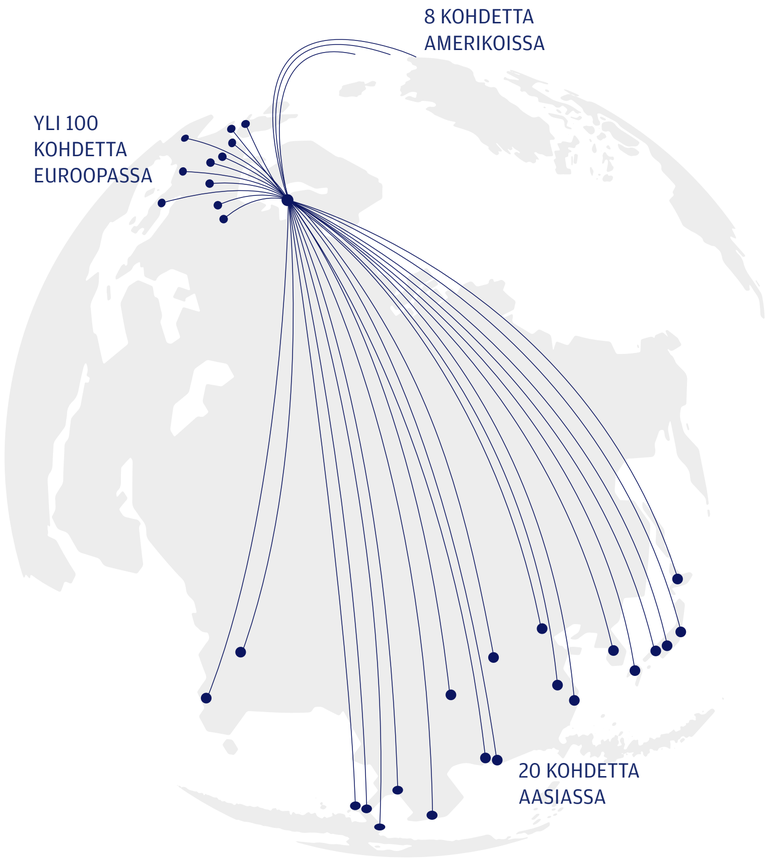
Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin

Kaupungistuminen

Teknologinen kehitys, verkkoyhteyksien merkityksen kasvu ja digitalisaatio

Vastuullisuuden merkitys kasvaa

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



matalampi kuin edellisvuonna. Lisääntynyt kilpailu painoi yksikkötuottoja.

Finnair tekee syvempää yhteistyötä muutamien **one**world-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 vuonna 2018. Kysyntä kasvoi vielä tätäkin nopeammin, mikä johti yksikkötuottojen kasvuun molempien yhteishankkeiden liikenteessä.

Äärimmäiset sääolot – vaikeat talviolosuhteet, taifuunit Aasiassa sekä kotimaan epätavallisen lämmin kesä – vaikuttivat Finnairin liikenteeseen, täsmällisyyten ja kysyntää vuonna 2018. Lisäksi Helsinki-Vantaan ja Tampereen lentokenttien kiitotieremontit sekä kapearunkokoneiden varamoottoreiden heikko saatavuus aiheuttivat viivästyksiä ja peruutuksia etenkin lähiliikenteessä vuoden kolmannella neljänneksellä.

Suomesta ulkomaille suuntautuvien matkapakettien tarjonta kasvoi vuonna 2018, ja lentäen tehtyjen pakettimatkojen myynti kasvoi Suomessa noin 12 prosenttia edellisvuodesta. Pakettimatkojen kysyntä oli vahvaa ensimmäisellä vuosipuoliskolla, mutta erinomainen kesäsää viivästytti myös pakettimatkojen varauskäyttäytymistä ja heikensi kysyntää jälkimmäisellä vuosipuoliskolla. Yhdessä kasvaneen matkapakettien tarjonnan kanssa tämä teki loppuvuoden markkinaympäristöstä haastavan.

Lentorahdin markkinakapasiteetti kasvoi edelleen, mutta koko vuoden hieman vuotta 2017 hitaammin. Markkinoiden merkittävä ylikapasiteetti vaikutti edelleen lentorahdin yksikkötuottoihin, vaikka ne kääntyivätkin nousuun vuoden toisella puoliskolla. Finnairin rahtitoiminnot kasvoivat kapasiteettilisäysten mukaisesti, ja voimakkaaseen kasvuun vaikutti erityisesti menestys Japanin ja Suomen rahtimarkkinoilla.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikentyi euroon nähden 4,3 prosenttia vertailujaksosta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli 2,8 prosenttia heikompi euroon nähden kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan heikkeni euroon nähden 2,3 prosenttia vertailujaksosta. Lentopetrolin dollarihinta oli tilikaudella 29,9 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin. Koska Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan suoraan sen tulokseen, vaan viiveellä.

LENTOLIIKENTEESEEN VAIKUTTAVIA ULKOISIA TEKIJÖITÄ

MUUTOKSET KULUTTAJIEN MIELTYMYKSISSÄ, MIELIKUVISSA, OSTOTOTTUMUKSISSA JA DEMOGRAFIASSA

- LENTOPETROLIN HINTA
- VALUUTTA-KURSSIT
- POLIITTINEN YMPÄRISTÖ JA SÄÄNTELY
- MAAILMANTALOUDEN SYKLIT
- SESONGIT LOMA- JA LIIKEMATKUSTUKSESSA
- SÄÄ SEKÄ LUONNONKATASTROFIT, PANDEMIAT JA MUUT ULKOISET SHOKIT

TALOUDELLINEN KEHITYS TAMMI–JOULUKUUSSA

Liikevaihto

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

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

Matkustajatuotot

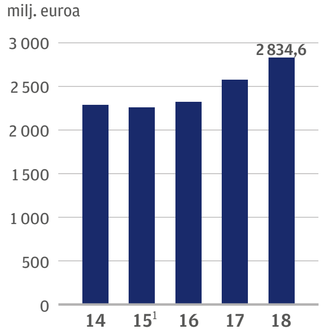
Finnair teki vuoden aikana useita, matkustajamäärää ja kapasiteetin kasvua koskevia kuukausikohtaisia ennätyksiä. Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 14,8 prosenttia vertailukaudesta. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi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

Lentoja Aasiaan on talvikaudella 2018/19 enimmillään 101 viikossa (89), ja kesäkaudella 2018 niitä oli enimmillään 97 (87 kesäkaudella 2017). Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 14,7 prosenttia, ja kasvu oli voimakasta etenkin ensimmäisellä vuosipuoliskolla. Lisäkapasiteetti kohdistui etenkin Bangkokin, Hongkongin ja Tokion lisävuoroihin sekä toukokuussa avattuun uuteen ympärivuotiseen kohteeseen Nanjingiin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 13,1 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski huolimatta kapasiteetin tuntuvasta lisäyksestä vain 1,2 prosenttiyksikköä ja oli 85,5 prosenttia.

Liikevaihto tuotteittain

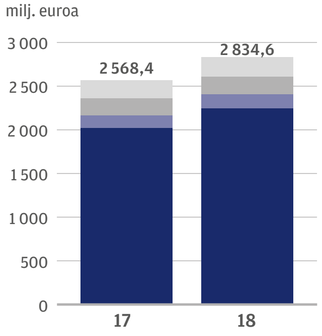
Milj. euroa	2018	2017	Muutos, %-yks.
Matkustajatuotot	2 244,3	2 020,8	11,1
Lisämyynti	160,8	144,6	11,2
Rahti	206,9	197,4	4,8
Matkapalvelut	222,5	205,6	8,2
Yhteensä	**2 834,6**	**2 568,4**	**10,4**

Liikevaihto



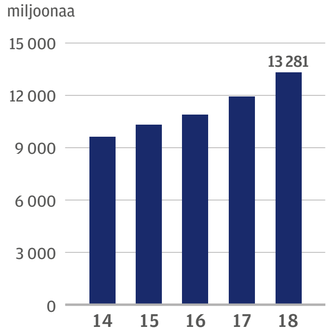
[1] Muista kuin Finnairin ydinliiketoiminnasta kertyneet tuotot on siirretty liikevaihdosta liiketoiminnan muihin tuottoihin. Vertailukaudet on oikaistu vastaamaan muuttunutta käytäntöä vuodesta 2015 alkaen.

Liikevaihto tuotteittain

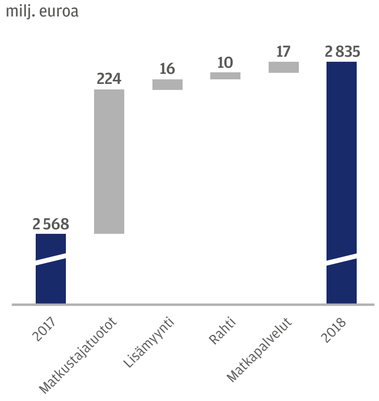


- Matkustajatuotot
- Lisämyynti
- Rahti
- Matkapalvelut

Matkustajamäärä

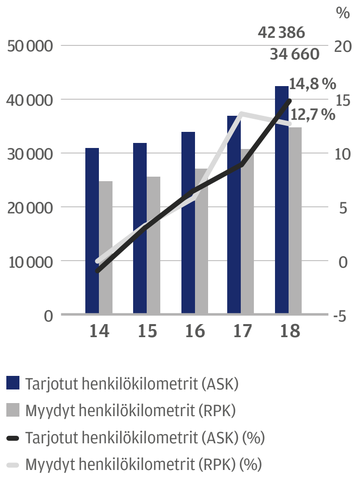


Liikevaihdon kehitys tuotteittain



VUODEN 2018 UUTUUSKOHTEITA OLIVAT NANJING, STUTTGART, LISSABON, LYON JA MINSK.

Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Euroopan-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 15,2 prosenttia, ja kasvu oli voimakasta etenkin toisella vuosipuoliskolla. Kapasiteettia nostivat uudet, vuosina 2017 ja 2018 käyttöönotetut A321-lentokoneet ja lisäistuimet osassa nykyistä Airbus-kapearunkolaivastoa. Kasvu kohdistui pääasiassa eri reiteille Pohjoismaihin ja muualle Pohjois-Eurooppaan. Talvikausilla lennettiin myös suoria lentoja Lappiin Lontoosta, Pariisista ja Zürichistä. Finnairin kapasiteetin nopea kasvu vuoden toisella puoliskolla johti Aasian- ja Euroopan-liikenteen kapasiteetin epätasapainoon, mikä yhdessä kiristyneen kilpailun kanssa heijastui matkustajakäyttöasteeseen Euroopan liikenteessä. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 12,1 prosenttia, kun matkustajakäyttöaste laski 2,1 prosenttiyksikköä 78,6 prosenttiin.

Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi 15,9 prosenttia. Kasvuun vaikutti talvikaudella lentojen lisääminen etenkin Lappiin, kun Finnair varautui kansainvälisen, Lappiin kohdistuvan matkustajakysynnän kasvuun. Kesäkaudella tarjontaa kasvatettiin koko kotimaan verkostossa. Kotimaan liikenteen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 11,2 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 2,7 prosenttiyksikköä 64,7 prosenttiin.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2018

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

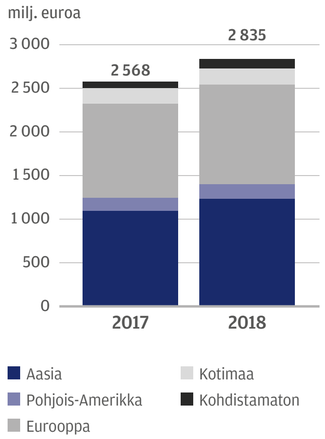
Lisämyynti

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

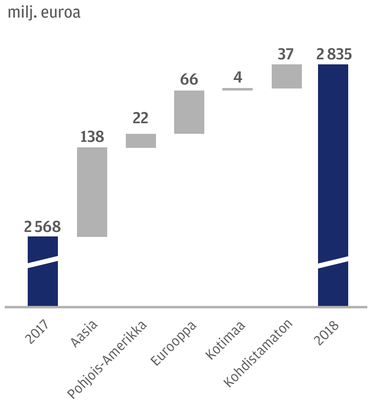
Rahti

Finnair otti uuden COOL Nordic Cargo -terminaalin käyttöön vuoden 2017 viimeisellä neljänneksellä, ja uusien terminaalitoimintojen käyttöönotto näkyi vuoden 2018 ensimmäisellä puoliskolla rahtiliikevaihdon muita liiketoimintoja hitaampana kasvuna. Toiminta alkoi piristyä nopeasti kesän jälkeen, ja toisella vuosipuoliskolla Finnair Cargo teki useita käsitellyn rahdin määrällisiä ennätyksiä. Tarjotut rahtitonnikilometrit kasvoivat 17,1 prosenttia, kun taas myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 11,5 prosenttia.

Liikevaihto liikennealueittain



Liikevaihdon kehitys liikennealueittain



Kuljetetun rahdin määrä kasvoi 0,7 prosenttia 158 140 tonniin (157 028). Rahtiliikevaihto kasvoi 4,8 prosenttia 206,9 miljoonaan euroon (197,4).

Matkapalvelut

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

Finnair jatkoi tuotevalikoiman kehittämistä niin suomalaisille kuin kansainvälisille vapaa-ajan matkailijoille. Omatoimimatkailun ja valmismatkan parhaat puolet yhdistävä Finnair Holidays esiteltiin maaliskuussa Viron markkinoilla. Suomessa ja Ruotsissa tuote lanseerattiin vuonna 2017.

Kustannuskehitys

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

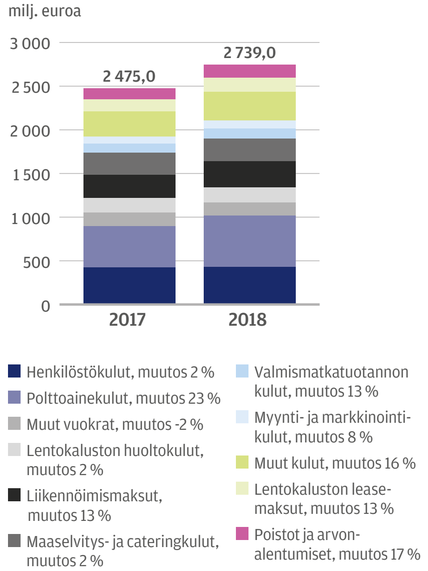
Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 7,7 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 2 158,0 miljoonaa euroa (2 002,9). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat 23,1 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 581,0 miljoonaa euroa (472,2). Polttoaineen hinnan voimakas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

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

Tulos

Vertailukelpoinen EBITDAR nousi 475,4 miljoonaan euroon (436,2) eli 16,8 prosenttiin (17,0) liikevaihdosta. Finnairin tavoitetaso vertailukelpoiselle EBITDARille on vähintään 17 prosenttia liikevaihdosta yli syklin. Vertailukelpoinen liiketulos eli liiketulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston

Toiminnalliset kulut



huoltovarausten arvon muutosta oli vertailuvuoden tasolla 169,4 miljoonaa euroa (170,4). Vertailukelpoinen liiketulos oli 6,0 prosenttia (6,6) liikevaihdosta. Tavoitetaso vertailukelpoiselle liiketulokselle on 6,0 prosenttia liikevaihdosta yli syklin.

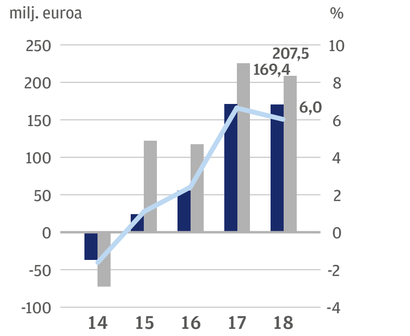
Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -4,5 miljoonaa euroa (11,1). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 42,6 miljoonaa euroa (43,3), ja niihin sisältyi myyntivoitto yhden A350-lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta sekä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

Avainluvut – Liikevaihto ja kannattavuus

		2018	2017	2016	2015	2014
Liikevaihto*	milj. euroa	2 834,6	2 568,4	2 316,8	2 254,5	2 284,5
muutos edelliseen vuoteen	%	10,4	10,9	2,8	-1,3	-4,8
Vertailukelpoinen liiketulos	milj. euroa	169,4	170,4	55,2	23,7	-36,5
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta	%	6,0	6,6	2,4	1,1	-1,6
Liiketulos	milj. euroa	207,5	224,8	116,2	121,7	-72,5
Vertailukelpoinen EBITDAR liikevaihdosta	%	16,8	17,0	11,7	10,3	7,7
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos (EPS)	euroa	1,08	1,23	0,55	0,57	-0,71
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	senttiä/ASK	6,69	6,96	6,83	7,08	7,40
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield)	senttiä/RPK	6,48	6,57	6,71	6,90	6,65
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)	senttiä/ASK	6,29	6,49	6,67	7,01	6,53
CASK ilman polttoainetta	senttiä/ASK	4,92	5,22	5,22	5,14	4,49

* Muista kuin Finnairin ydinliiketoiminnasta kertyneet tuotot on siirretty liikevaihdosta liiketoiminnan muihin tuottoihin vuodesta 2015 alkaen.

Vertailukelpoinen liiketulos ja liiketulos



Vertailukelpoinen liiketulos*
Liiketulos
Vertailukelpoinen liiketulos* suhteessa liikevaihtoon

Taloudellinen tavoite: Vertailukelpoinen liiketulos vähintään 6 % liikevaihdosta

* Konsernin vertailukelpoinen liiketulos eli liiketulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta.

RAHOITUSASEMA JA INVESTOINNIT

Tase

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

Hyvä tuloskehitys vahvisti omaa pääomaa, kun taas suojauslaskennassa käytettävien johdannaisten käyvän arvon muutos ja huhtikuinen osingonmaksu pienensivät omaa pääomaa. Oma pääoma oli 1 021,7 miljoonaa euroa (1 015,7) eli 8,01 euroa osakkeelta (7,95). IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista -standardin käyttöönoton ja IFRS 2 osakeperusteiset maksut -standardin muutoksen vaikutukset omaan pääomaan eivät olleet merkittäviä.[2]

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2018 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -27,2 miljoonaa euroa (63,0).

Kassavirta ja rahoitusasema

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

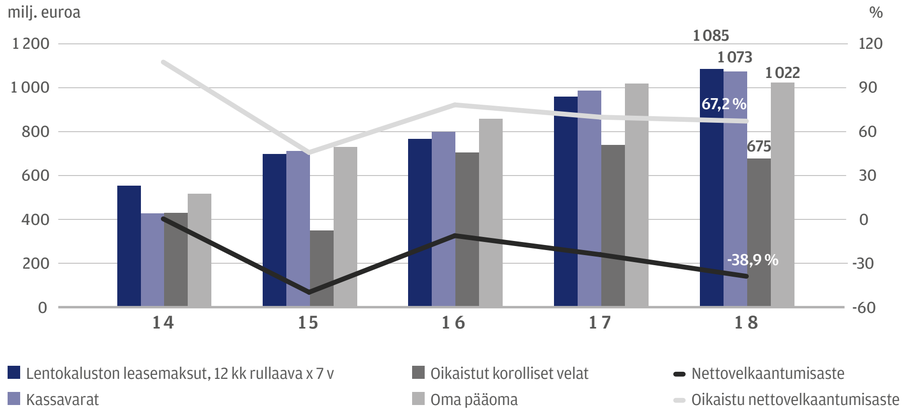
Omavaraisuusaste 31.12.2018 oli 34,7 prosenttia (35,2) ja nettovelkaantumisaste (gearing) negatiivinen -38,9 prosenttia (-24,2). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 67,2 prosenttia (69,9), kun tavoitetaso on alle 175 prosenttia. Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli 675,2 miljoonaa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

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

Avainluvut – Pääomarakenne

		2018	2017	2016	2015	2014
Omavaraisuusaste	%	34,7	35,2	33,9	35,5	27,3
Nettovelkaantumisaste	%	-38,9	-24,2	-11,2	-49,8	0,3
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	67,2	69,9	78,3	45,8	107,5
Korollinen nettovelka	EUR mill.	-397,9	-246,0	-95,8	-362,0	1,4
Oikaistu nettovelka	EUR mill.	686,8	710,3	670,6	333,2	552,7
Oikaistu korollinen nettovelka		1,4	1,6	2,5	1,4	3,1
Bruttoinvestoinnit	EUR mill.	331,0	519,0	518,9	329,7	82,4
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	11,9	13,6	8,9	12,2	-6,5

Nettovelkaantumisaste



[2] Lisätietoa IFRS-standardimuutoksista tilinpäätöksen liitetiedossa 4.7 Muutokset laadintaperiaatteissa.

voimassa tammikuuhun 2022 saakka ja se sisältää kaksi jatko-optiovuotta.

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

Investoinnit

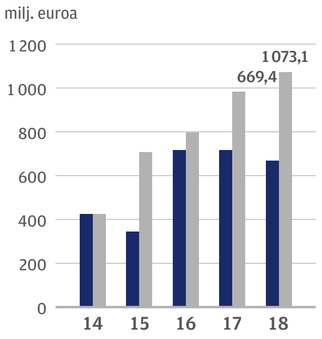
Vuoden 2018 investoinnit kohdistuivat pääasiassa laivastouudistukseen, istuinten lisäämiseen osaan nykyisiä Airbus-kapearunkokoneita, WiFi-yhteyden asentamiseen A320-laivastoon sekä digitaalisten ratkaisujen ja palvelujen kehittämiseen asiakkaille ja henkilöstölle.

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

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

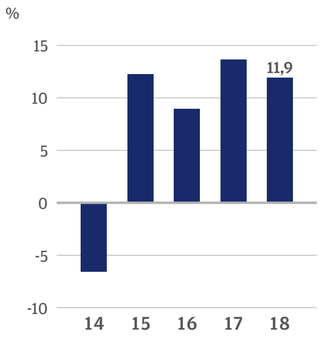
Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuisa tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti tukevat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoitusta kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 38 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 65 prosenttia koko laivaston 1 240,6 miljoonan euron tasearvosta.

Korolliset velat ja kassavarat



Korolliset velat
Kassavarat

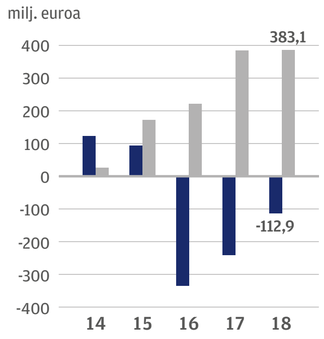
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)



Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)

Taloudellinen tavoite: Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) vähintään 7 %.

Investointien rahavirta ja liiketoiminnan nettorahavirta

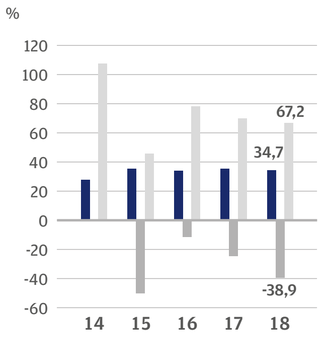


Investointien rahavirta*

Liiketoiminnan nettorahavirta

*Ilman yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutosta ja pitkäaikaisten saamisten muutosta

Omavaraisuusaste, nettovelkaantumisaste ja oikaistu nettovelkaantumisaste



Omavaraisuusaste

Nettovelkaantumisaste

Oikaistu nettovelkaantumisaste

Tavoite: oikaistu nettovelkaantumisaste enintään 175 %

LAIVASTO

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy.

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

Vuonna 2018 ostettiin ostettiin yksi uusi A350-lentokone ja suoritettiin yhden käytetyn A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus. Laivasto kasvoi yhdellä vuokratulla Airbus A321-lentokoneella. Vuoden lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 9,6 vuotta.

Laivastouudistus

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

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

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

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Finnairin operoima laivasto* 31.12.2018

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

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).
** Sisältää JOLCO-rahoitetut (Japanese Operating Lease with Call Option) A350-koneet.

Norran operoima laivasto* 31.12.2018

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

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

“VUODEN LOPUSSA FINNAIR OPEROI KAHTATOISTA A350 XWB LENTOKONETTA.”

STRATEGIAN TOTEUTUS

Finnair jatkoi vuonna 2018 strategiansa toteuttamista neljällä painopistealueellaan, jotka ovat henkilöstökokemus, asiakaskokemus, uusiutuminen ja kasvu. Lisäksi vastuullisuus ja tehokkuus ovat osa kaikkea toimintaa, ja niillä on tärkeä asema strategian toteuttamisessa ja arvonluonnissa.

Henkilöstökokemus

Sitoutunut, osaava ja hyvinvoiva henkilöstö voi luoda erinomaisen henkilöstökokemuksen, joka on edellytys erinomaiselle asiakaskokemukselle ja kasvulle. Vuonna 2018 henkilöstökokemuksen kehittäminen painottui osaamisen, johtamisen, uusien työtapojen ja työhyvinvoinnin kehittämiseen.

Digitaalisten työkalujen hyödyntäminen ja joustavien työtapojen kehittäminen olivat pääosassa vuoden 2018 kehitystyössä. Henkilöstölle kehitettiin uusia työtä helpottavia ja nopeuttavia sovelluksia, jotka myös parantavat mahdollisuuksia asiakkaiden reaaliaikaiseen palveluun. Henkilöstökokemusindeksi oli hyvällä tasolla 3,77 (3,78). Suurin muutos tapahtui johtamistaidoissa, joiden indeksi nousi 3,94:ään (3,83). Uuden lentävän henkilökunnan kattavat koulutukset jatkuivat, ja yhteensä Finnair käytti henkilöstön kehittämiseen noin 11 miljoonaa euroa. Henkilöstön opiskeluun käytettiin noin 320 000 tunti.[3]

Uuden Finnair Campus -kehitysohjelman tavoitteena on luoda yhteinen perusta kaikille finnairilaisille ja heidän kanssaan työskenteleville jakamalla yhteisiä työtapoja sekä digitaalisia ja fyysisiä työtiloja. Uudelleen suunniteltu Finnairin pääkonttori HOTT avattiin helmikuussa 2018.

Työhyvinvoinnin alueella työturvallisuuden vahvistaminen oli yksi painopistealueista. Uusi työturvallisuuden johtamisjärjestelmä otettiin käyttöön kaikissa yksiköissä. Työturvallisuutta ja hyvinvointia on kuvattu tässä raportissa tarkemmin otsikon Vastuullinen Finnair alla sivulla 23.

Finnairin palveluksessa oli vuonna 2018 keskimäärin 6 360 (5 526)[4] henkilöä eli 15,1 prosenttia enemmän kuin vertailuvuonna. Jatkuvien toimintojen henkilöstön määrä oli 9,9 prosenttia suurempi.

Työsuhteessa olevien määrä kasvoi 544 henkilöllä tai 9,2 prosentilla ja oli vuoden lopussa 6 462 (5 918). Tästä yli 500 henkilöä palkattiin matkustamohenkilökunnaksi, huoltomekaanikoiksi tai Helsinki-Vantaan palveluagenteiksi. Henkilöstön vaihtuvuus laski 3,3 prosenttiin (3,4).

Työnantajamielikuvaa tutkivan Universumin mukaan Finnair oli vuonna 2018 jo kolmatta vuotta peräkkäin ihanteellisin työpaikka kaupallisten alojen opiskelijoiden mielestä.

Finnair arvostaa hyvää yhteistyötä eri työntekijäryhmiä edustavien ammattiliittojen kanssa. Vuonna 2018 neuvoteltiin Finnairia edustavan Palvelualojen työnantajat Palta ry:n ja kentän asiakas- ja maapalvelun, rahdin, tekniikan ja uudet työehtosopimukset Finnair Kitchenin työntekijöitä edustavan Ilmailualan Unionin (IAU) välillä sekä Finnair Oyj:n ja Finnairin ylempiä toimihenkilöitä edustavan FINTO ry:n kanssa. Vuoden lopussa Finnairilla tai Paltalla oli voimassa olevat työehtosopimukset

- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliito AKT:n kanssa koskien Aurinkomatkojen

Avainluvut– Henkilöstökokemus

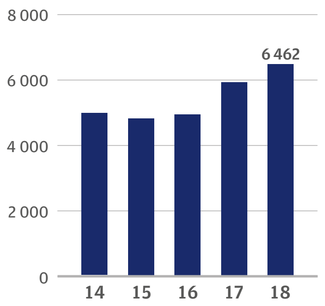
		2018	2017	2016	2015	2014
Henkilöstö, keskimäärin		6 360	5 526	4 908	4 906	5 172
WeTogether@Finnair-henkilöstökokemuksen kokonaisarvosana, tavoite vähintään 3,75 asteikolla 1–5		3,77	3,78	3,69	3,65	-
Sairauspoissaolot, tavoite vähemmän kuin edellisenä vuonna*	%	4,2	4,1	4,6	4,8	4,6
Tapaturmataajuus (LTIF), tavoite alle 14,8**		11,7	15,6	16,6	18	13
Henkilöstön vaihtuvuus	%	3,3	3,4	0,0	0,0	0,0
Eettisten ohjeiden tuntemus WeTogether@Finnair-kyselyssä, tavoite vähintään 4 asteikolla 1–5***		4,24	4,22	-	-	-

* Finnair Kitchen ei sisälly vuoden 2017 lukuihin.
** Vuodesta 2017 alkaen tapaturmataajuus sisältää myös keväällä 2017 Finnairin omistukseen siirtyneen Finnair Kitchenin tiedot. Vuoden 2016 luvussa Finnair Kitchen ei ole mukana. Tapaturmataajuus ilman Finnair Kitcheniä vuonna 2017 oli 13,6.
*** Eettisten ohjeiden tuntemusta on mitattu vuodesta 2017.

[3] Sisältää luokkamuotoisen ja verkossa tapahtuneen koulutuksen, ei työn ohessa oppimista.

[4] Henkilöstön määrän laskentaperiaatetta tarkistettiin vuoden 2017 alusta lähtien siten, että peruskoulutuksessa oleva henkilöstö ei sisälly lukuun.

Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



henkilöstöä. Sopimus on voimassa tammikuun 2020 loppuun asti.

- Lentäjiä edustavan Suomen Liikennelentäjäliitto SLL:n kanssa. Sopimus on voimassa maaliskuun 2020 loppuun asti.
- Teknisiä työntekijöitä edustavan IAU:n kanssa. Sopimus on voimassa 15. tammikuuta 2021 asti.
- Ylempiä teknisiä toimihenkilöitä edustavan ammattiliitto Pron kanssa. Sopimus on voimassa tammikuun 2021 loppuun asti.
- Kentän asiakas- ja maapalvelun, rahdin, tekniikan ja Finnair Kitchenin työntekijöitä edustavan IAU:n kanssa. Sopimus on voimassa tammikuun 2021 loppuun asti.
- Ylempiä toimihenkilöitä edustavan FINTO ry:n kanssa. Sopimus on voimassa helmikuun 2021 loppuun asti.

Suomen Lentoemäntä ja Stuerttiyhdistys SLSY:n kanssa solmittu työehtosopimus umpeutui 31 tammikuuta 2019. Uudesta työehtosopimuksesta syntyi neuvottelurat-kaisu helmikuun alkupuolella. Uusi työehtosopimus solmitaan helmikuun 2019 alusta ja on voimassa tammikuun 2022 loppuun asti. Neuvottelutulos menee vielä AKT:n hallituksen sekä Paltan Työmarkkinavaliokunnan hyväksyttäväksi.

Asiakaskokemus

Menestyäkseen ja kasvaakseen kilpaillulla toimialallaan Finnairin täytyy onnistua hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Painopistealueita vuonna 2018 olivat uusien palvelukonseptien tuonti asiakkaille, erinomainen henkilökohtainen asiakaspalvelu, operaatioiden luotettavuus ja lisäpalveluiden kehitys.

Finnair teki kaksi suurempaa palveluuudistusta vuonna 2018. Nordic Business Class -uudistus toteutettiin kaikilla kaukoliikenteen reiteillä. Sen tavoitteena oli aikaisempaa henkilökohtaisempi ja asiakkaan yksikölliset tarpeet huomioiva palvelu. Uusi Family Travel -konsepti puolestaan toi uusia palveluelementtejä lasten kanssa matkustaville perheille lentomatkan kaikkiin vaiheisiin.

Kehitystyö asiakaskokemuksen parantamiseksi myös Euroopan ja kotimaan lennoilla sekä lentokentillä jatkui. Finnair tekee tiivistä yhteistyötä Finavian kanssa varmistaakseen sujuvan asiakaskokemuksen ja lento-operaatiot Helsinki-Vantaan lentoaseman laajentumistöiden aikana. Finnairin Schengen-lounge Helsinki-Vantaalla uudistettiin kesällä 2018 ja non-Schengen loungien uudistus aloitettiin vuoden viimeisellä neljänneksellä.

Finnair ja Finavia tekivät tiivistä yhteistyötä myös parantaakseen lento-operaatioiden luotettavuutta poikkeuksellisissa sääolosuhteissa. Lentotoiminnan luotettavuus on yksi Finnairin asiakaskokemuksen kulmakivistä. Vuonna 2018 Finnairin täsmällisyys kärsi viiveistä ja peruutuksista, jotka johtuivat ankarista sääolosuhteista Helsinki-Vantaalla ja muilla Euroopan kentillä talvikaudella 2017/2018 sekä kapearunkolaivaston varamoottoreiden heikosta saatavuudesta kolmannella vuosineljänneksellä. Täsmällisyys vuonna 2018 oli 79,7 prosenttia (83,2).

Avainluvut – Asiakaskokemus

		2018	2017	2016	2015	2014
Nettosuosittelutulos (NPS), tavoite parantaa vuosittain, pitkän aikavälin tavoite 60		48	47	43	39	-
Saapumistäsmällisyys, tavoite vähintään 89,5 %	%	79,7	83,2	85,3	89,5	88,3

Vuoden 2018 uusia lisäpalveluja

- Uudet etukäteen tilattavat SkyBistro Fresh &Tasty -ateriavaihtoehdot (lyhyemmillä Euroopan lennoilla) ja Hot Meals -ateriavaihtoehdot (pidemmillä Euroopan lennoilla)
- Seat & Meal -paketti
- Seat & Meal Junior -paketti
- Finnairin oma peruutusturvavakuutus
- AirPortr matkatavaroiden nouto ja lähtöselvityspalvelu Lontoosta lähteville asiakkaille
- Uusi Travel Comfort tuotevalikoima kaukolennoilla
- Sähköiset sanomalehdet lentokoneen viihdejärjestelmässä (osin lippuun sisältyvä palvelu)
- Huippunopea internet-yhteys Euroopan lennoilla käytettäviin Airbus-kapearunkokoneisiin

2018 tunnustukset ja palkinnot

- Paras eurooppalainen lentoyhtiö Kiinassa -palkinto TTG China Travel Awards -kuluttajatutkimuksessa
- TripAdvisorin Travelers' Choice -palkinto Major Airline-Europe -kategoriassa
- Pohjois-Euroopan paras lentoyhtiö (Skytraxin World Airline Awards -tutkimuksessa), 9. peräkkäinen vuosi
- Viiden tähden status eli Five-Star Global Airline APEXin (Airline Passenger Experience Association) lentoyhtiöarvioinnissa
- Future Travel Experience Ancillary Gold Award (2. peräkkäinen vuosi)
- Aurinkomatkojen mobiilisovellus palkittiin kansainvälisessä Red Dot -designkilpailussa kahdessa kategoriassa: Travel Apps sekä Interface & User Experience Design

Tammikuussa 2019 ilmestyneessä OAG:n Punctuality League -julkaisussa Finnairin saapumistäsmällisyys todettiin maailman 15. korkeimmaksi omassa viiteryhmässään.

Finnair toi uusia lisäpalveluita asiakkailleen (ks. s. 16) ja laajensi niiden saatavuutta eri kanavissa. Finnair myös uudisti lentojen aikaista SkyBistro-ateriatarjontaansa ja lennoilla myynnissä olevaa tuotevalikoimaa.

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

Finnair menestyi hyvin useissa toimialan laatu- ja asiakastyytyväisyystutkimuksissa. Finnairin asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositteluindeksi kasvoi edellisvuodesta 48:aan (47). JACDECin vuoden 2018 turvallisuustilastojen mukaan Finnair on turvallisin maailman sadasta suurimmasta lentoyhtiöstä (myydyillä henkilökilometreillä mitattuna).[5]

Vaikka asiakaskokemus parani vuonna 2018, on asiakaspalvelun kehittäminen jatkossakin tärkeä painopistealue. Sitä voidaan parantaa esimerkiksi poikkeustilanteissa ja kehittämällä asiakaspalaute- ja korvausprosesseja sujuvimmiksi.

Uusiutuminen

Finnairin uusiutuminen tarkoittaa matkaa kohti asiakaslähtöistä ja kokemuksiin keskittyvää yhtiötä. Digitalisaatio on yksi tärkeimmistä uusiutumista tukevista ja sen mahdollistavista tekijöistä. Vuonna 2018 painopiste digitaalisessa transformaatiossa oli Finnairin sähköisten palvelujen asiakaskokemuksen parantamisessa, teknisten järjestelmien uudistamisessa ja tietoverkkoturvallisuuden parantamisessa, mukaan lukien EU:n tietosuoja-asetuksen (EU GDPR) vaatimusten noudattaminen.

Yksi näkyvimmistä muutoksista oli uuden huippunopean internet-yhteyden asentaminen Euroopan lennoilla käytettäviin Airbus-kapearunkokoneisiin. Vuoden lopussa se oli asennettu 28 koneeseen, ja koko Airbus-kapearunkolaivasto on katettu kesällä 2019. Laajarunkolaivastossa internet-yhteys on ollut jo aiemmin. Lisäksi Finnair toi useita parannuksia sen aiempiin digitaalisiin palveluihin, esimerkiksi seuraavia Finnairin mobiilisovelluksessa toimivia palveluita kehitettiin edelleen:

- turvatarkastuksen jonotusaikojen seuranta Helsinki-Vantaan lentokentällä,
- kadonneiden matkatavaroiden hallinta (ilmoittaminen ja seuranta),
- lennonaikaisten kylmien aterioiden ostaminen,
- suomenkielinen Finnair-mobiilisovellus.

Digitaalisten työkalujen kehittäminen henkilöstön käyttöön jatkui katsauskaudella. Finnair toi vuoden 2018 aikana koko henkilöstönsä käyttöön iPhonet, joihin on asennettu henkilöstön yhteydenpitoa ja työntekoa helpottavia sovelluksia. Esimerkkejä näistä sovelluksista ovat:

- Sovellus työturvallisuushavaintojen ilmoittamiseksi,

Avainluvut – Uusiutuminen

		2018	2017
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus*	%	23,9	24,1
Digitaalisen suoran lisämyynnin osuus*	%	55,1	56,5
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo**	mill.	1,9	2,4
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät	tuhatta	265,5	170,3

Digitaalisista avainluvuista on raportoitu vuodesta 2017 asti.
* Finnairin omissa digitaalisissa kanavissa.
** Mittaustapa muuttunut EU GDPR -tietosuojasäännösten vuoksi vuonna 2018.

[5] Jet Airliner Crash Data Evaluation Centre (JACDEC). JACDEC laatii listansa vuotuisten turvallisuuslaskelmiensa perusteella kolmessa kategoriassa (lentoturmat ja vaaratilanteet 30 vuoden ajalta, yhtiön toimintaympäristö ja infra, ja operatiiviset tekijät kuten IOSA-auditoinnit ja laivaston ikä).

- SkyGuest-sovellus, joka tuo matkustajadatan matkustamohenkilökunnan käyttöön digitaalisessa muodossa ja tukee henkilökohtaisemman palvelun tarjoamista asiakkaille.
- Uusi chat-botti avuksi helpdesk henkilöstölle
- Crew app -sovellus auttaa matkustamohenkilökuntaa hallitsemaan viihdejärjestelmää lennoilla.
- Työtehtävien allokointisovellus MyDay Finnair Kitchenin henkilöstölle ja kentän asiakaspalveluhenkilökunnalle.
- Aikaisemmin matkustamohenkilökunta on ottanut käyttöön lennonaikaisia maksutapahtumia helpottavan SkyPay-sovelluksen.

Vuoden 2018 ensimmäisellä puoliskolla Finnair paneutui erityisesti sen varmistamiseen, että kaikki Finnairin digitaaliset työkalut ja palvelut täyttävät EU:n tietosuoja-asetuksen vaatimukset.

Digitaalisiin työkaluihin ja kanaviin tehdyt investoinnit näkyivät myös Finnairin digipalvelujen käyttäjämäärien kasvuna. Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli keskimäärin 1,9 miljoonaa kävijää (2,4)[6] kuukaudessa. Finnair-mobiilisovelluksen käyttäjien määrä nousi ennätystasolle 1,5 miljoonaan, ja aktiivisten Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi 55,9 prosenttia 265 500 käyttäjään. Digitaalisen suoramyynnin osuus lentolippumyynnistä oli 23,9 prosenttia (24,1) ja digitaalisen suoramyynnin osuus lisämyynnistä oli 55,1 prosenttia (56,5). Digitaalisen suoramyynnin suhteellinen osuus laski, koska Finnairin voimakas kasvu painottui Aasian markkinoille, joilla perinteisen matkatoimistomyynnin asema on edelleen vahva.

Kasvu

Finnairin tavoitteena on luoda arvoa niin osakkeenomistajille, asiakkaille kuin henkilöstöllekin. Vuonna 2018 Finnair jatkoi lentoliikenteen kasvattamista avaamalla uusia reittejä, keskittymällä kasvussa strategisille päämarkkina-alueilleen ja vahvistamalla Finnairin tuottojen optimointia ja jakelua. Kasvun ajurina toimi kapasiteetin voimakas kasvu, jota on kuvattu tarkemmin Taloudellisen kehityksen alla.

Tulevaisuudessa kannattavuus on tärkeä painopistealue, koska se mahdollistaa kehittymisen eri osa-alueilla ja lisäarvon luomisen myös aiempaa haasteellisemmassa toimintaympäristössä. Osana kestävän, kannattavan kasvun strategiaa Finnair investoi tulevaisuutensa kannalta tärkeisiin asioihin, kyseenalaistaa terveesti nykyisiä toimintatapoja ja kehittää tuottavuutta sekä valmiutta reagoida ulkoisiin muutoksiin. Samalla pitkäjänteinen asiakaskokemuksen ja henkilöstökokemuksen kehittäminen jatkuu.

Aurinkomatkat ja Finnair Holidays muodostavat hyvän pohjan Finnairin aseman vahvistamiselle pohjoismaisessa matkailu- ja matkailuteollisuudessa, ja uusi COOL Nordic Cargo -terminaali mahdollistaa vahvan kasvun Finnairin rahtitoiminnoille.

Avainluvut – Kasvu ja liikenne

		2018	2017	2016	2015	2014
Matkustajamäärä	tuhatta	13 281	11 905	10 867	10 294	9 630
Lisämyynti	milj. euroa	160,8	144,6	125,5	103,2	79,1
Matkustajakohtainen lisämyynti	euroa	12,11	12,15	11,55	10,02	8,22
Lentojen lukumäärä	kpl	125 848	114 718	110 198	108 471	99 056
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	milj. km	42 386	36 922	33 914	31 836	30 889
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	milj. km	34 660	30 750	27 065	25 592	24 772
Matkustajakäyttöaste (PLF)	%	81,8	83,3	79,8	80,4	80,2
Polttoaineen kulutus	tonnia	1 031 125	921 520	874 148	834 512	738 865
CO_2 päästöt	tonnia/ASK	0,0766	0,0786	0,0812	0,0826	0,0831
CO_2 päästöt	tonnia/RTK	0,7917	0,7801	0,8358	0,8544	0,8526
Hiilidioksidipäästöt/RTK laskevat 17 % 2013–2020, kumulatiivinen toteuma vuoden 2013 tasoon	%	-8,1	-9,4	-3,0	-0,8	-1,0
Hiilidioksidipäästöt/ASK laskevat, muutos edelliseen vuoteen	%	-2,5	-3,2	-1,7	-0,6	0,4

[6] Mittaustapa muuttunut EU GDPR -tietosuojasäännösten vuoksi vuonna 2018.

Muut tapahtumat vuonna 2018

Nordic Regional Airlines AB:lle uusi enemmistöomistaja

Finnair myi lokakuussa 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) osakkeista tanskalaiselle lentoyhtiölle Danish Air Transportille (DAT). Finnair omisti väliaikaisesti Norran marraskuusta 2017, jolloin edelliset enemmistöosakkaat vetäytyivät yhtiön omistuksesta. Omistusmuutoksella ei sellaisenaan ole vaikutusta Norran toimintaan, henkilöstöön eikä Norran ja Finnairin väliseen ostoliikennesopimukseen. Norra operoi Finnairille kotimaan- ja Euroopan-reittejä 24:llä ATR- ja Embraer-lentokoneella.

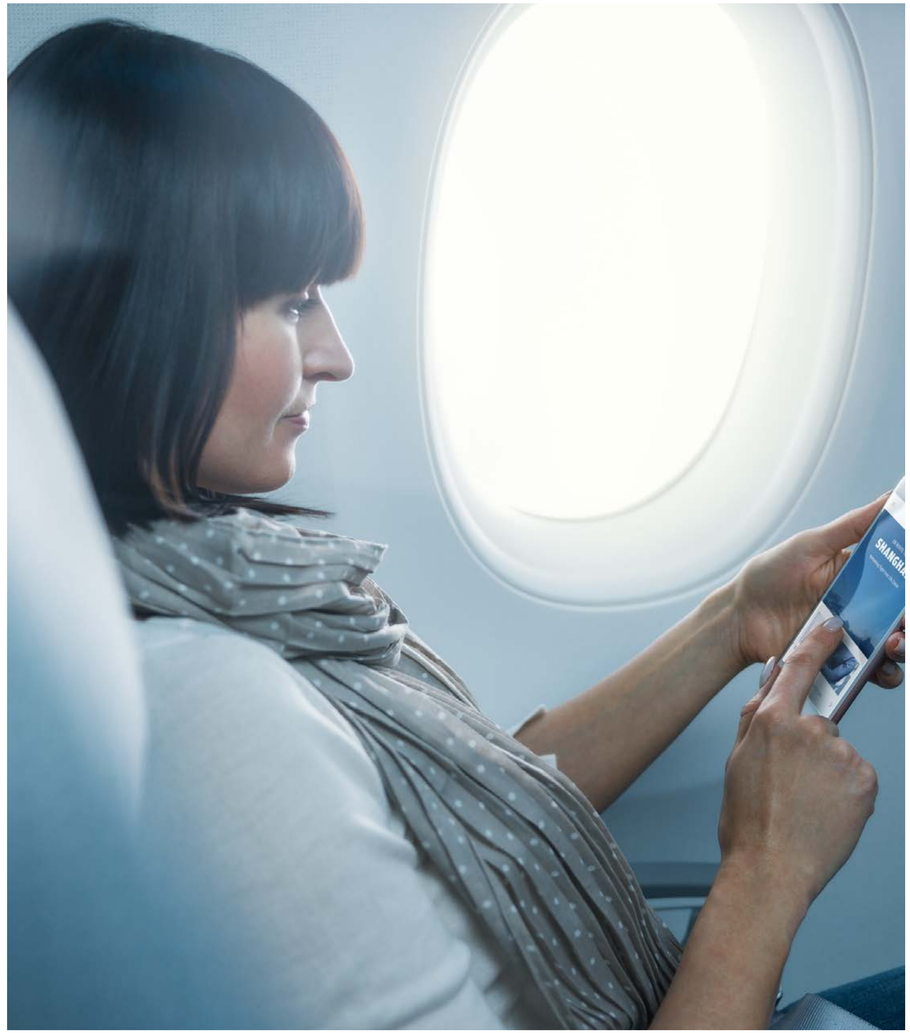
ATR-matkustamouudistus ja uusi Premium Economy

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

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

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

“PREMIUM ECONOMY ON OMA MATKUSTUSLUOKKANSA, JOKA TARJOAA ASIAKKAILLE LISÄÄ TILAA JA MATKUSTUSMUKAVUUTTA SEKÄ OMAN PALVELUKONSEPTINSA.”



VASTUULLINEN FINNAIR – MUUN KUIN TALOUDELLISEN TIEDON RAPORTOINTI

Finnairin visiona on tarjota matkustajille ainutlaatuinen pohjoismainen kokemus, ja sen missiona on tarjota Helsingin kautta pohjoisen pallonpuoliskon sujuvimmat ja nopeimmat lentoyhteydet sekä kotimarkkinoidensa paras lentoverkosto maailmalle.

Matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistuneena verkostolentoyhtiönä Finnair on hyvässä asemassa hyödyntääkseen Aasian ja Euroopan välisen lentoliikenteen markkinakasvua – mutta kasvu on perusteltua vain, jos Finnair voi samalla luoda pysyvää arvoa eri sidosryhmilleen vastuullisesti.

Finnair luoma lisäarvo osakkeenomistajille ja muille sidosryhmille perustuu siihen, että yritys:

- pystyy käyttämään ja kasvattamaan reittiverkostoaan tehokkaasti ja kannattavasti,
- kohtelee asiakkaita, työntekijöitä ja muita sidosryhmiä hyvin ja sitouttaa heidät yritykseen,
- pystyy ottamaan toiminnassaan huomioon ympäristötekijät ja muut ulkoiset seikat.

Vastuullisuus Finnairissa

Finnairin vastuullisuusstrategia perustuu sen arvoihin, jotka ovat välitän, olen rohkea ja yksinkertaistan. Finnairin eettinen toimintaohje (Code of Conduct) ja vastuullisen hankinnan periaatteet (Finnair Supplier Code of Conduct) muodostavat perustan sille, miten Finnair harjoittaa liiketoimintaansa vastuullisesti kaikessa toiminnassaan. Arvot, eettiset toimintaohjeet ja niiden mukaiset toimintapolitiikat asettavat korkeat vaatimukset Finnairille ja sen työntekijöille kaikissa Finnairin toimintamaissa ja -ympäristöissä.

Finnairin vastuullisuus tiivistyy kolmeen teemaan, jotka ovat puhtaammin, välittäen ja yhdessä. Finnairin merkittävimmät ympäristövaikutukset liittyvät polttoaineen kulutukseen, yhtiön toimitilojen energiankulutukseen ja lentomeluun. Tärkeimmät sosiaalisen vastuun alueet koskevat turvallisuutta, henkilöstöä, asiakkaita sekä eettistä liiketoimintaa ja vastuullista hankintaa.

Finnair allekirjoitti vuonna 2013 Yhdistyneiden Kansakuntien Global Compact -aloitteen ja sitoutui noudattamaan Global Compactin kymmentä yritysvastuun periaatetta. Finnair on raportoinut yritysvastuustaan GRI G4 -raportointiohjeiden mukaisesti vuodesta 2015 ja GRI-standardien mukaisesti vuodesta 2018.

Arvonluonti

PANOKSET JA RESURSSIT

Henkilöstö ja osaaminen
6 360 työntekijää,
koulutustunnit 50,3/työntekijä,
ammattitaito

Taloudellinen
Oikaistu korollinen velka 675,2 miljoonaa euroa,
oma pääoma 1 021,7 miljoonaa euroa

Aineeton
Liikenneoikeudet, ylilento-oikeudet,
asiakastieto, laatusertifioinnit,
reittiverkosto, brändi ja asiakkaiden mieltymykset

Sosiaalinen ja verkosto
Tavarantoimittajat ja yhteistyökumppanit,
AJB/SJB-yhteishankkeet ja allianssiyhteistyö,
jakelukanavat, yhteiskuntasuhteet

Laivasto ja infrastruktuuri
Moderni ja tehokas laivasto jossa 81 lentokonetta,
COOL Nordic Cargo-rahtiterminaali,
Helsinki hub -kenttä

Luonnonvarat
Lentopolttoaineen kulutus 1 031 125 tonnia,
kiinteistöjen energiankulutus 259 479 GJ,
uusiutuvat polttoaineet

VISIO, TARKOITUS JA MISSIO

ARVOT JA EETTISET TOIMINTAOHJEET

STRATEGISET PAINOPISTEALUEET

- Kasvu
- Asiakaskokemus
- Henkilöstökokemus
- Uusiutuminen

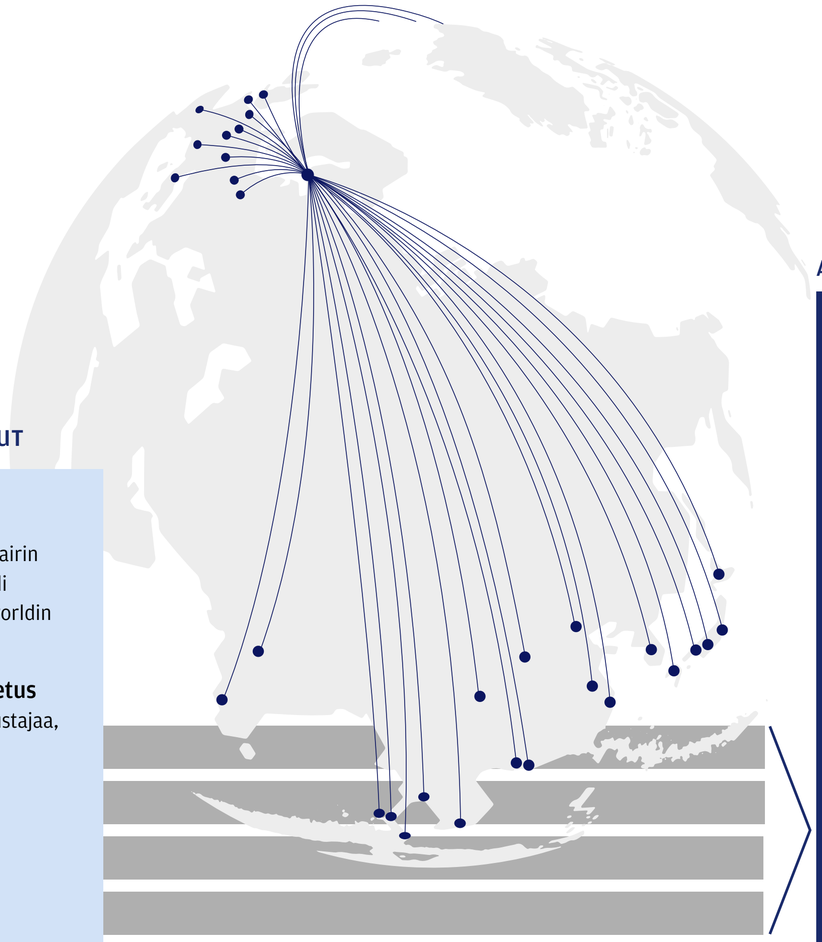
TUOTTEET JA PALVELUT

Reittiverkosto
Yli 130 kohdetta Finnairin reittiverkostossa ja yli 1 000 kohdetta **one**worldin reittiverkostossa

Matkustajien kuljetus
13,3 miljoonaa matkustajaa,
lisäpalvelut

Rahdin kuljetus
158 140 tonnia

Matkapalvelut
Matkatuotteet,
omatoimipaketit



ARVONLUONTI JA VAIKUTUKSET

Arvo yhteiskunnalle
Lentoyhteydet liike- ja vapaa-ajan matkustajille, vaikutus BKT:n, verot, innovatiiviset ja kestävät tuotteet

Arvo osakkeenomistajille
Markkina-arvo 907,8 miljoonaa euroa,
sidotun pääoman tuotto (ROCE) 11,9 %

Arvo asiakkaille
Nopeimmat yhteydet Euroopan ja Aasian välillä, asiakastyytyväisyys NPS 48,
turvallinen ja luotettava toiminta

Arvo henkilöstölle
Palkat ja etuudet 428,6 miljoonaa euroa,
henkilöstökokemus 3,77/5

Ympäristövaikutukset
Päästöt 3 243 538 (lentopetrooli),
melu ja jätteet

KESTÄVÄ KEHITYS

TEHOKKUUS

Finnairin vastuullisuusstrategian tavoitteena on varmistaa, että yhtiön keskeiset sidosryhmät hyväksyvät sen toiminnan. Lisäksi vastuullinen toiminta edistää osaltaan Finnairin brändin kehitystä ja tuottaa pitkällä aikavälillä lisäarvoa osakkeenomistajille. Osaltaan se myös suojelee Finnairia niiltä riskeiltä, joita ympäristösäännösten rikkominen, ihmisoikeusrikkomukset tai hallintotavan puutteiden mahdollistamat ongelmat, kuten korruptio, voisivat aiheuttaa.

Finnairin riskienhallintaa käsitellään tarkemmin otsikon Riskienhallinnan periaatteet ja prosessi -alla sivulla 34.

Ympäristöasiat

Ympäristölainsäädännön muutosten vaikutuksia lentoyhtiön toimintaan ja/tai kustannuksiin on vaikea arvioida. Keskeiset riskit liittyvät markkinapohjaisten päästövähennysmekanismien ja meluntorjunnan sääntelyn sekä muiden ympäristösäädösten muutoksiin ja niiden kustannuskilpailukykyvaikutuksiin.

Finnairin ympäristöjohtamisen tavoitteet määritellään yhtiön ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikassa. Finnairin ympäristövastuun johtaminen perustuu yhtiön ympäristöjärjestelmään eli IATA Environmental Assessment (IEnvA) ympäristöjärjestelmään, joka noudattaa ISO 14001:2005 -standardia. Tässä johtamisjärjestelmässä Finnair on tunnistanut toimintansa merkittävimmät ympäristötekijät ja riskit. Finnairin IEnvA-ohjelmalla on kaksi ulottuvuutta: lentotoiminta ja yhtiön toimitilojen energiankulutus. Ohjelmaa arvioivat

”FINNAIR ON ASETTANUT OMAN TAVOITTEEN VÄHENTÄÄ HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJÄÄN 17 PROSENTTIA VUODEN 2020 LOPPUUN MENNESSÄ.”

Kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n valtuuttamat ulkopuoliset auditoijat, jotka ovat päteviä suorittamaan ympäristöjärjestelmien auditointeja.

Finnairin tärkein ympäristöteko ovat investoinnit nykyaikaiseen laivastoon, joka on energiatehokkaampi ja hiljaisempi kuin edellisen sukupolven lentokoneet. 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 vuoden 2013 tasosta vuoden 2020 loppuun mennessä.

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

Finnair selvitti kesällä 2018 suomalaisten mielipiteitä lentämisen päästöjen vähentämisestä ja eri vaihtoehtojen toimivuudesta. Kyselytutkimuksen mukaan valtaosa suomalaisista on valmis maksamaan lentämisen päästöjen vähentämisestä, mutta ihmiset haluavat mahdollisen maksun ohjautuvan suoraan ympäristötoimiin. Finnair päätti siksi tuoda asiakkailleen uuden palvelun, jonka avulla lentämisestä voi tehdä vastuullisempaa. Alkuvuodesta 2019 Finnair on tarjonnut asiakkailleen kaksi vaihtoehtoa: asiakas voi ostaa biopolttoainetta haluamansa määrän tai tukea hiilinielujen kehittämiseen liittyviä hankkeita valitsemallaan summalla.

Lentomelulla on vaikutuksia lentoasemien ympäristössä sekä koneiden nousu- ja lähestymisreittien alapuolella. Edistynyt moottoritekniikka ja parempi aerodynamiikka auttavat vähentämään lentomelua. Finnairin laivaston melutaso on vähentynyt merkittävästi laivaston nykyaikaistamisen ja muiden toimien, kuten CDA-lähestymisen (Continuous Descent Approach eli jatkuvan liu’un lähestyminen) ansiosta.

Finnair on liittynyt kansalliseen energiatehokkuussopimukseen ja siten sitoutunut vähentämään kiinteistöjensä energiankulutusta seitsemän prosenttia vuoden 2016 tasosta vuoteen 2025 mennessä. Tämän tavoitteen saavuttamista edistää osaltaan muun muassa se, että Finnair hyödyntää aurinkovoimaa uudessa COOL Nordic Cargo -rahtiterminaalissaan. Lisäksi se on tehnyt lukuisia muita teknisiä parannuksia kiinteistöissään.

Finnair on asettanut pitkän aikavälin vastuullisuustavoitteet myös catering-toiminnalleen ja menossa ovat toimet näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Finnairin tavoitteena on vähentää lentojen catering-toimintojen ympäristövaikutuksia

vähentämällä hiilidioksidipäästöjä, jätteen määrää sekä lisäämällä jätteen kierrätystä. Suunniteltuja toimia vuoteen 2022 mennessä ovat muun muassa kertakäyttöisen muovin käytön vähentäminen, muovin kierrätyksen lisääminen sekä vastuullisuusnäkökulman sisällyttäminen kaikkeen matkustamotarjoilua ja -palveluja koskevaan päätöksentekoon. Ensimmäinen konkreettinen muovinkorvaamistoimi oli koneessa käytettyjen maitonappien vaihtaminen muovisista kartonkisiin kotimaan ja Euroopan lennoilla marraskuussa 2018. Keväällä 2019 uusittavia business-luokkaan sisältyviä matkustustarvikepussukoita ei enää kääritä muoviin. Näillä pienillä toimilla vähennetään jätettä 5 tonnilla ja muovia 10 tonnilla vuosittain. Finnair on myös ensimmäinen lentoyhtiö, joka ottaa käyttöön IATAn catering-toimintoja koskevan ympäristöarviointijärjestelmän. Sen käyttöönotto on jo alkanut ja saadaan päätökseen 2019.

Sosiaaliset ja henkilöstöasiat

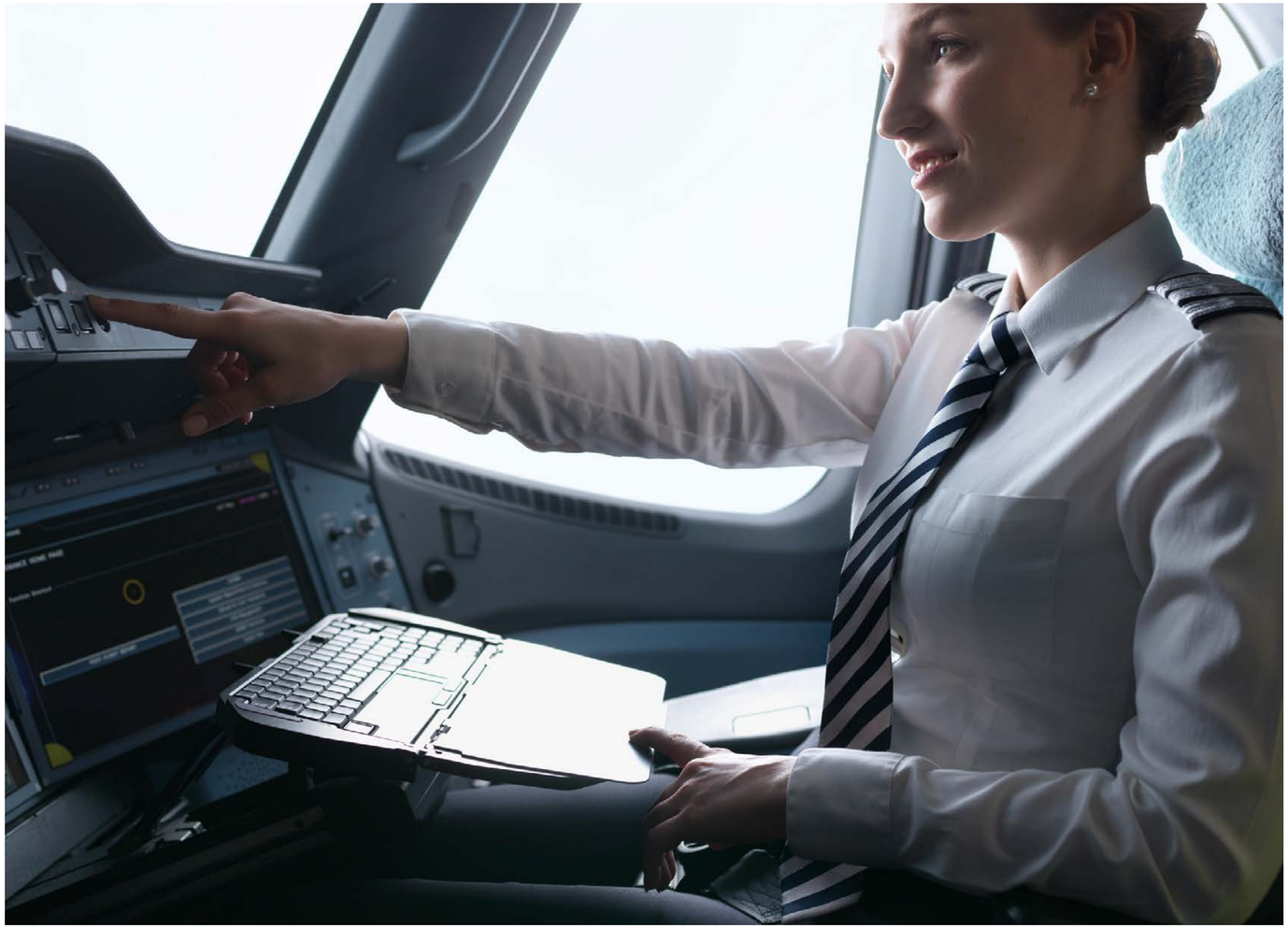
Finnair on merkittävä työnantaja, jonka sosiaalinen vastuu liittyy ennen kaikkea henkilöstöön ja työoloihin. Merkittävin henkilöstöön liittyvä riski on se, että Finnair ei kykenisi toteuttamaan strategiaansa inhimillisen pääoman riittämättömän laadun, sitoutumisen tai resursoinnin takia.

Finnairin henkilöstösuunnitelmat ja -politiikat kattavat kaikki olennaisiksi tunnistetut sosiaalisen vastuun näkökohdat, ja Finnairin vuosittainen henkilöstökysely WeTogether@Finnair auttaa yritystä seuraamaan tällä alueella tapahtuvaa kehitystä. Lisäksi henkilöstö-, yritysvastuu- ja riskinhallintaorganisaatiot tunnistavat ja arvioivat yhteiskuntavaikutuksia ja riskejä osana yhtiön yleistä riskinhallintaprosessia kahdesti vuodessa.

Työturvallisuus ja työhyvinvointi

Työnhyvinvoinnin alueella turvallisuuden vahvistaminen oli yksi painopistealueista, ja uusi työturvallisuuden johtamisjärjestelmä otettiin käyttöön kaikissa yksiköissä. Strategisen työkyvyn johtaminen ja yleinen työhyvinvointi ovat henkilöstöstrategian ja -prosessien muita painopistealueita. WeTogether@Finnair -henkilöstökokemuksen kokonaisarvioinnissa mitataan myös Finnairin henkilöstön itse kokemaa yleistä työhyvinvointia.

Työturvallisuudessa Finnairin pitkän aikavälin tavoitteena on tapaturmattomuus sekä yhtiön omassa toiminnassa että sen yhteistyökumppaneiden ja alihankkijoiden toimin-



nassa. Finnair julkaisi maaliskuussa työturvallisuuspolitiikkansa, joka on osa Finnairin työturvallisuusjärjestelmää. Henkilöstön käyttöön tuotiin uusi mobiilisovellus työturvallisuushavaintojen ilmoittamiseen, ja esimiehille ja työntekijöille tuotiin verkkokurssi työturvallisuudesta.

Finnairin konsernitason tapaturmataajuus LTIF (Lost Time Injury Frequency) laski 25,0 prosenttia vuonna 2018 11,7:ään (15,6). Sairauspoissaolojen määrä oli vertailujakson tasolla, 4,24 prosenttia (4,11).

Strategisen työkykyjohtamisen tehostamiseksi Finnair on toteuttanut työkykyä tukevia prosesseja tavoitteenaan tarjota parhaat mahdolliset keinot kuntouttaa työntekijä takaisin entiseen työhönsä, löytää uusi ura yrityksessä tai tarjota koulutus ja ura Finnairin ulkopuolella. Painopiste on ennaltaehkäisyssä, ja siksi Finnair otti liikuntaan kannustavan Sportti ePassin käyttöön kaikille Suomessa toimiville työntekijöille vuoden 2018 alusta. Finnair myös tarjoaa esimiehille työkaluja varhaisten merkkien tunnistamiseen. Osana Finnairin varhaisen välittämisen mallia yhtiön päihdeohjelmaa uudistettiin yhdessä henkilöstön kanssa, ja ennaltaehkäisevä keinovalikoima käsittää nyt myös henkilöstön satunnaispuhallutukset. Työkyvyn digitaalisen johtamisjärjestelmän (Aino Health Manager) ensimmäiset modulit otettiin käyttöön vuonna 2018.

Finnairilla on nollatoleranssi kiusaamiseen ja kaikenlaiseen häirintään. Henkilöstön kanssa on sovittu toimintatapoja ja menettelyjä häirinnän ja epäasianmukaisen käytöksen estämiseksi. Viestintää näistä teemoista lisätään edelleen. Vuonna 2018 käynnistettiin sisäisten sovittelijoiden ohjelma, jonka tarkoituksena on parantaa vuorovaikutusta ja ongelmanratkaisutaitoja sekä parantaa työilmapiiriä ja ymmärrystä eri osapuolten välillä. Finnair toi myös ”Harmonisesti työpaikalla” -verkkokurssin kaikille työntekijöille.

Monimuotoisuus, tasa-arvo ja syrjimättömyys

Finnair ei syrji ketään sukupuolen, iän, etnisen tai kansallisen alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteiden, terveydentilan, vammaisuuden, sukupuolisen suuntautumisen tai muiden henkilökohtaisten ominaisuuksien tai seikkojen perusteella.

Finnair tarjoaa yhtäläiset työnhaku-, työnteko ja urakehitysmahdollisuudet kaikille ja toteuttaa Suomen tasa-arvolain mukaista samapalkkaisuus. Finnair antaa sekä miehille että naisille yhtäläiset mahdollisuudet tasapainoiseen työ- ja perhe-elämään. Yhtiön tasa-arvo- ja yhdenmukaisuustyöryhmä päivittää sisäisesti ja ulkoisesti julkaistua Finnairin Tasa-arvo- ja yhdenmukaisuussuunnitelmaa säännöllisesti. Viimeksi ohjelmaa päivitettiin vuonna 2018.

Vuonna 2011 Finnair allekirjoitti Yhdistyneiden Kansakuntien naisten vaikutusvaltaa koskevat periaatteet, joissa annetaan ohjeita naisten vaikutusmahdollisuuksien lisäämiseksi työpaikoilla, markkinoilla ja yhteisössä.

”FINNAIR TOTEUTTI VUONNA 2018 MYÖS LAAJAN SISÄISEN TURVALLISUUDEN EDISTÄMISKAMPANJAN ”HEIDÄN TURVALLISUUTENSA. MEIDÄN PRIORITEETTIMME”

Finnair on allekirjoittanut Finnish Business & Society ry.:n (FIBS) monimuotoisuussitoumuksen, joka on lupaus johtamisen ja palvelukäytäntöjen kehittämisestä siten, että ne tukevat monimuotoisuutta sen omassa organisaatiossa.

Yhdenvertaisuus ja syrjimättömyys ovat osa Finnairin arvopohjaa, ja Finnair on sitoutunut tarjoamaan yhdenvertaisia mahdollisuuksia asiakkailleen, henkilöstölleen ja yhteistyökumppaneilleen. Toimimalla yhdessä Paralympiakomitean kanssa Finnair saa arvokasta tietoa palvelujensa saavutettavuudesta sekä kehitystarpeista. Erityistä huomiota kiinnitetään palvelujen ja suunnittelun kehittämiseen siten, että ne olisivat kaikkien asiakkaiden saavutettavissa. Vuonna 2018 Finnair osallistui myös Elinkeinoelämän Keskusliittoon (EK) työsyrjintää ehkäisevään kampanjaan (Työ ei syrji -kampanja).

Asiakaskokemus

Finnairin sosiaalisen vastuun toinen olennainen teema ovat asiakkaat. Sen keskeisiä osa-alueita ovat matkustajien hyvinvointi ja turvallisuus, asiakastyytyväisyys sekä täsmällisyys. Keskeiset riskit tällä alueella liittyvät siihen, että Finnair ei pystyisi varmistamaan asiakkaiden turvallisuutta ja hyvinvointia tai ylläpitämään asiakastyytyväisyyttä.

Finnairin turvallisuuden johtamisjärjestelmä kattaa kaikki lentoturvallisuuden näkökohdat: lentoturvallisuuspolitiikan, operatiivisen riskienhallinnan, turvallisuus-

koulutuksen ja viestinnän sekä varmentamisen, joka sisältää myös toiminnan jatkuvan auditoinnin ja toimintaympäristön muutosten mahdollisten vaikutusten arvioinnin. Viranomaismääräykset ja standardit asettavat vähimmäisvaatimukset, jotka yhtiö pyrkii ylittämään kaikilla alueilla.

Vahva turvallisuuskulttuuri, yrityksen oman toiminnan objektiivinen seuranta ja jatkuva kehittäminen, korjaavien toimien toteuttaminen sekä avoin vuoropuhelu viranomaisten kanssa takaavat lentoyhtiön turvallisen ja laadukkaan toiminnan. Finnairilla on kunnianhimoiset tavoitteet lentoturvallisuuden, operatiivisen riskinhallinnan ja turvallisuuskulttuurin edelleen kehittämiseksi. Finnair toteutti vuonna 2018 myös laajan sisäisen turvallisuuden edistämiskampanjan ”Heidän turvallisuutensa. Meidän prioriteettimme”.

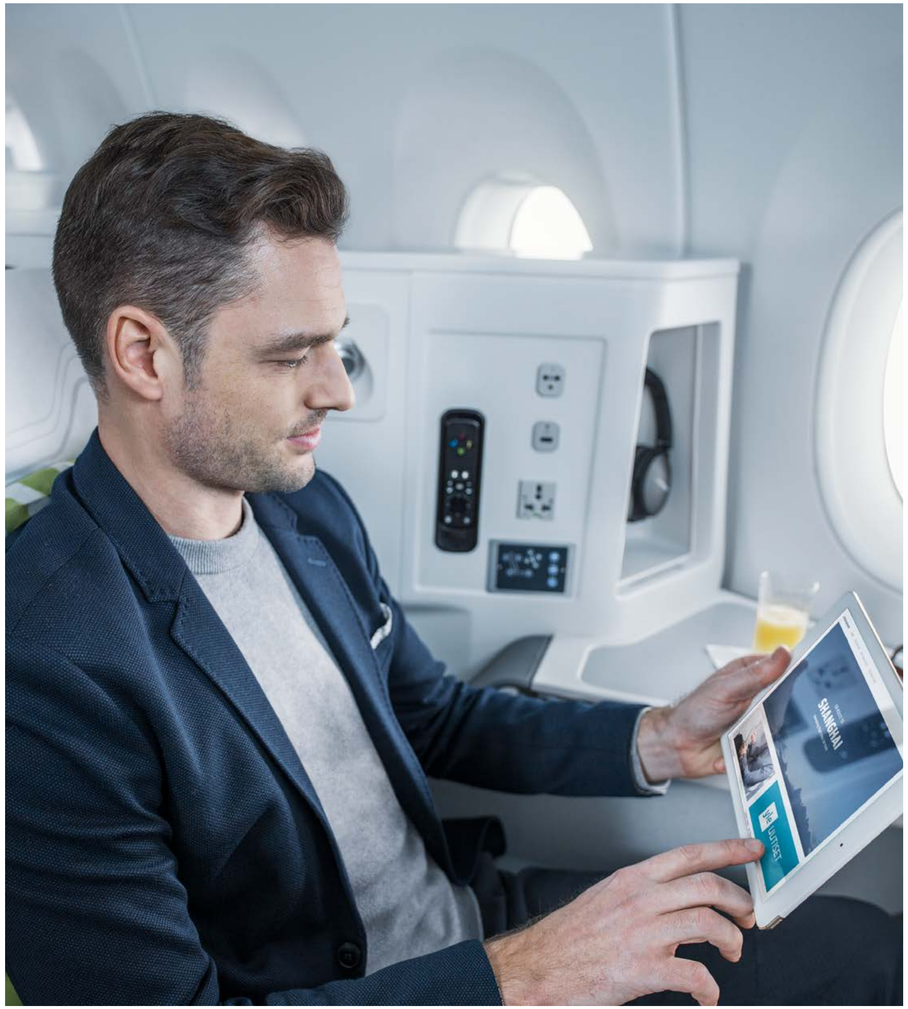
Finnair toteutti myös toimia, joiden tavoitteena on ottaa huomioon matkustajien erilaiset tarpeet aiempaa paremmin. Joitakin varausmenettelyjä muutettiin ja lennonaikaista viihdejärjestelmää kehitettiin palvelujen saavutettavuuden parantamiseksi. Viihdejärjestelmässä on nyt myös oma kanavansa Finnairin vastuullisuudesta viestimiseksi.

Finnair kerää jatkuvasti asiakastyytyväisyyspalautetta. Kyselytulokset ja muu asiakaspalaute raportoidaan kullekin yksikölle vähintään kerran kuukaudessa. Vuonna 2018 Finnairin asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuosittelutulos oli 48 (47). Vuonna 2017 asiakaspalautetta hyödynnettiin muun muassa asiakaskokemuksen strategisten tavoitteiden ja kehityssuunnitelmien määrittelyssä sekä tavoitteiden asettamisessa Finnairin kumppaneille ja henkilöstölle.

Finnairin pitkän aikavälin tavoite lentojen täsmällisyydelle on 89 %. Vuonna 2018 Finnairin lentojen täsmällisyys oli 79,7 prosenttia (83,2).

Ihmisoikeudet ja vastuullinen hankinta

Finnairin omiin toimintoihin ei liity merkittäviä suoria ihmisoikeusriskejä tai -vaikutuksia. Välillisiä riskejä ja seurauksia voi kuitenkin olla toimitusketjussa ja ulkoistetuissa toiminnoissa. YK:n Global Compact -aloitteen ja sitoumuksensa mukaisesti Finnair pyrkii ehkäisemään ihmisoikeusloukkauksia sekä pakkotyön tai lapsityövoiman käyttöä sekä omassa toiminnassaan että toimitusketjussaan.



Finnairilla on omat hankintatoimen eettiset toimintaperiaatteet (Supplier Code of Conduct) tavaroiden ja palvelujen toimittajille, ja se odottaa kaikkien alihankkijoiden ja kumppaniensa noudattavan näitä toimintaperiaatteita tai olennaiselta osin vastaavia eettisiä standardeja. Finnair edellyttää lisäksi, että sen kumppanit ja alihankkijat noudattavat YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen periaatteita sekä paikallista lainsäädäntöä. Hankinnan eettisiä periaatteita täydentää Finnairin vastuullisen hankinnan käsikirja, joka sisältää sisäisiä soveltamisohjeita.

Finnair tekee yhteistyötä useiden yhteistyökumppaneiden kanssa riskien arvioinnin sekä sosiaalisen vastuun ja ihmisoikeuksien toteutumisen parantamiseksi toiminnassaan ja toimitusketjussaan. Se on ottanut käyttöön hankintaprosesseissaan yhdessä **one**world-allianssin kanssa valitun SEDEX -auditointityökalun riskienhallinnan, sosiaalisten vaikutusten arvioinnin ja toimitusketjun jäljitettävyyden parantamiseksi. Finnair osallistuu aktiivisesti kansainvälisen siirtolaisjärjestö IOM:n (International Organisation for Migration) ja IATAn toimintaan ihmiskaupan torjumiseksi ja ehkäisemiseksi sekä ihmisoikeuksien edistämiseksi ilmailualalla.

Kesäkuussa 2018 Finnair allekirjoitti IATA:n päätöslauselman pakkotyön ja ihmiskaupan torjumiseksi ja julkisti Finnairin pakkotyötä ja ihmiskauppaa koskevan lausuman (Finnair modern slavery and trafficking statement). Olemme sitoutuneet kouluttamaan ja lisäämään tietoisuutta tästä vakavasta aiheesta matkustamo- ja kenttähenkilökuntamme keskuudessa. Vuonna 2018 Finnair jatkoi SEDEX-yhteistyötä ja yhteensä noin 80 keskeistä alihankkijaa ovat toteuttaneet SEDEXin itsearvioinnin. Haaga-Helia Aviation Business -ohjelman kanssa toteutetussa projektissa Finnair ja opiskelijat määrittivät yhdessä vastuullisen hankinnan parhaita käytäntöjä ja kehityskohtia, ja Finnairin vastuullisen hankinnan kehitystyö jatkuu osin tältä pohjalta. Finnair päätti myös uudistaa eettiseen palautekanavansa Finnair Ethics Helplinen. Uusi raportointikanava avataan vuonna 2019, ja se tulee kattamaan myös yhtiön ulkoiset sidosryhmät, kuten hankintaketjun, edistäen näin läpinäkyvyyttä.

Korruption ja lahjonnan torjunta

Korruption vastaiset käytänteet on kuvattu Finnairin eettisissä toimintaohjeissa (Code of Conduct), hankinnan eettisissä toimintaperiaatteissa sekä lahjontaa, vieraanvaraisuutta ja viranomaisten kestitystä koskevissa konsernitason ohjeissa. Finnairin eettisissä toimintaohjeissa (Finnair Code of Conduct) on korruptio käsitelty erikseen. Lahjusten vastaanottaminen ja antaminen on ehdottomasti kielletty. Vuoden 2018 aikana Finnair jatkoi koulutusta eettisistä toimintaperiaatteista henkilöstön vuorovaikutteisissa työpajoissa, ja kaikki uudet työntekijät saivat niitä koskevan pakollisen verkkokurssin suoritettavakseen. Vuoden 2018 henkilöstötutkimuksessa (WeTogether@Finnair) Finnairin eettisten toimintaperiaatteiden tuntemus ja seuranta oli jälleen hyvällä tasolla 4,24/5.

Finnair edellyttää alihankkijoilta olennaisilta osiltaan samanlaisten eettisten normien noudattamista, kuin Finnair noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin selkeät hankinnan eettiset toimintaperiaatteet varmistavat hankintojen eettisyyden, mukaan lukien korruption nollatoleranssin. Hankinnan eettisiä toimintaperiaatteita täydentää Finnairin vastuullisen hankinnan käsikirja, jossa on sisäisiä soveltamisohjeita. Finnairin tavoitteena on sisällyttää sen hankinnan eettiset toimintaperiaatteet kaikkiin uusiin toimitus- ja alihankintasopimuksiin sekä myös nykysopimuksiin sitä mukaa, kuin niitä uusitaan.

Finnair ei tue poliittisia puolueita tai henkilöitä.

Korruptioon liittyvien riskien tunnistaminen ja arviointi ovat osa yhtiön ja sen liiketoimintayksiköiden yleistä riskinarviointia, ja Finnairin liiketoimintayksiköt tekevät korruptioriskianalyysin osana yhtiön yleistä riskikartoitusta. Vuoden 2018 aikana Finnairin eettiseen palautekanavaan (Finnair Ethics Helpline) ei tullut korruptiota koskevia ilmoituksia eikä yhtiössä ollut meneillään korruptioon liittyviä olennaisia tutkintoja. Finnair päätti uudistaa Finnair Ethics Helpline -palvelunsa, jotta ilmoitusten raportoinnin avoimuutta ja tehokkuutta voitaisiin lisätä. Uusi palautekanava avataan vuonna 2019 sekä sisäisille että ulkoisille sidosryhmille.

Vaikka Finnairin omiin toimintoihin ja palveluihin ei näiden arviointien perusteella liitetä suurta korruptioriskiä, se pyrkii joka tapauksessa sisällyttämään vastuulliset liiketoimintakäytännöt kaikkiin toimintansa osa-alueisiin. Korruption torjuntaan osallistuu Finnairissa koko henkilöstö, mutta erityisesti liiketoimintayksiköiden vastuuhenkilöt, vaatimuksenmukaisuus (compliance) ja sisäinen tarkastus valvovat yhtiön ohjeiden noudattamista.

TÄRKEIMMÄT VASTUULLISUUDEN TUNNUSLUVUT

Aihealue	Tavoitteet ja mittarit	Toteuma 2018	Toteuma 2017	Keskeiset toimenpiteet vuonna 2018
Ympäristövastuu	Hiilidioksidipäästöt/RTK laskevat 17 % 2013-2020, kumulatiivinen toteuma vuoden 2013 tasoon	-8,1	-9,4	Uuden sukupolven A350-lentokoneet, tehokas reittisuunnittelu, Painonvartijat-ohjelma, yhden moottorin rullaus, APU-moottorit, CDA-laskeutumiset, uusi polttoainetehokkuutta parantava PACE-ohjelma ohjaamoissa. Päätös palvelusta, jossa Finnairin asiakkaat voivat kompensoida päästöjä ostamalla biopolttoainetta haluamansa määrän tai tukea hiilinielujen kehittämiseen liittyviä hankkeita.
	Hiilidioksidipäästöt/ASK laskevat, muutos edelliseen vuoteen	-2,5	-3,2	
Sosiaalinen vastuu	Saapumistäsmällisyys vähintään 89 %	79,7	83,2	Most Reliable Airline -kehityshanke, johon sisältyy esimerkiksi aikataulusuunnittelun ja tuotantoprosessien parantaminen sekä palvelun parantaminen ja aikataulujen kiinni kurominen poikkeustilanteissa. Tiivis yhteistyö Finavian kanssa Helsinki-Vantaan laajennustöiden ja poikkeuksellisten sääolosuhteiden aikana.
	Asiakastyytyväisyys/NPS nousee edellisvuodesta. Pitkän aikavälin tavoite 60.	48	47	Uudet Nordic Business Class ja Family Travel palvelukonseptit, palvelun parantaminen kaikissa asiakaskohtaamisissa, uudet lisäpalvelut, palvelun saavutettavuuden parantaminen.
	WeTogether@Finnair henkilöstökokemuksen kokonaisarvosana vähintään 3,75 asteikolla 1-5	3,77/5	3,78/5	Osaamisen ja johtamisen kehittäminen, uudet joustavat työtavat, digitaaliset työkalut ja henkilöstölle räätälöidyt mobiilisovellukset, hyvinvointiohjelmat, työpaikan olosuhteet, koulutus, uusi työturvallisuusjärjestelmä, tasa-arvopolitiikka ja -suunnitelma, uusi HR-järjestelmä Workday.
	Sairauspoissaoloja vähemmän kuin edellisenä vuonna	4,24	4,22	
	Tapaturmataajuus (LTIF) alle 14,8	11,7	15,6	
Vastuulliset toimintatavat	Eettisten ohjeiden tuntemus We Together@Finnair -kyselyssä vähintään 4 asteikolla 1-5	4,24/5	4,22/5	Henkilöstön jatkuva koulutus, päätös uudistaa eettinen palautekanava Finnair Ethics Helpline.

Lue lisää Finnairin vastuullisuudesta englanninkieliseltä yritysvastuusivultamme verkkosivuiltamme.

MUUTOKSET YHTIÖN JOHDOSSA

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

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

OSAKKEET JA OSAKKEENOMISTAJAT

Osakkeet ja osakepääoma

Finnairin kaupparekisteriin 31.12.2018 merkitty osakemäärä oli 128 136 115 osaketta ja rekisteröity osakepääoma 75 442 904,30 euroa. Yhtiön osakkeet noteerataan Nasdaq Helsingissä. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

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

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

Finnairin osake 2014–2018

Avainluvut – Osake

		2018	2017	2016	2015	2014
Oma pääoma/osake	euroa	8,01	7,95	6,73	5,69	4,02
Osingot tilikaudelta*	milj. euroa	35	38	13	0	0
Osinko/osake*	euroa	0,274	0,30	0,10	0,00	0,00
Osinko tuloksesta*	%	25,4	24,4	18,2	0,0	0,0
Efektiivinen osinkotuotto*	%	3,9	2,3	2,5	0,0	0,0
Liiketoiminnan rahavirta/osake	euroa	3,00	3,00	1,73	1,34	0,19
Hinta/voitto-suhde (P/E)		6,56	10,43	7,32	9,46	-3,47

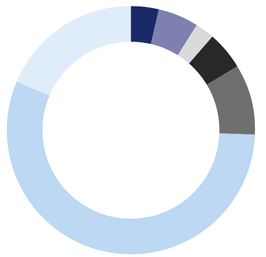
* Tilikauden 2018 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

Vertailu Nasdaq Helsinki yleisindeksi

Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt

Omistuksen jakaantuminen omistusmäärittäin

%



- 1-1 000 osaketta 3,7 %
- 1 001-10 000 osaketta 5,3 %
- 10 001-100 000 osaketta 2,4 %
- 100 001-1 000 000 osaketta 5,0 %
- 1 000 001-10 000 000 osaketta 9,4 %
- 10 000 001- osaketta 55,8 %
- Hallintarekisteröidyt 18,4 %

Osakkeenomistajat

Finnairin osakkeenomistajien lukumäärä kasvoi 51,5 prosenttia 24 600 osakkeenomistajaan vuonna 2018 (pois lukien hallintarekisteröidyt omistukset). Osakkeidenomistajien lukumäärä kasvoi suomalaisten kotitalouksien määrän noustua 15 762:sta 23 864:ään, ja samalla kotitalouksien yhteenlaskettu omistusosuus kasvoi 3,8 prosenttia. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus vuoden 2018 lopussa oli 18,4 prosenttia (19,2).

Liputusilmoitukset

Vuonna 2018 ei annettu liputusilmoituksia.

Valtion omistus

Vuoden 2018 lopussa Suomen valtio omisti 55,8 prosenttia Finnairin osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunnan 20.6.1994 tekemän päätöksen mukaan valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet. Omistuksen laskeminen tämän osuuden alle edellyttää eduskunnan päätöksen muuttamista.

Johdon osakkeenomistus

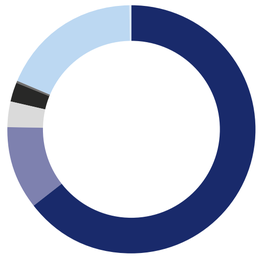
Vuoden lopussa Finnairin hallituksen jäsenet eivät omistaneet lainkaan Finnairin osakkeita. Toimitusjohtajan sijainen Pekka Vähähyyppä omisti 64 796 osaketta, ja 1.1.2019 toimitusjohtaja aloittanut Topi Manner omisti 15 000 osaketta. Yhtiön johtoryhmän jäsenet, väliaikainen toimitusjohtaja ja uusi toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 278 934 osaketta 31.12.2018, mikä edusti 0,22 prosenttia osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Omat osakkeet

Finnair Oyj:n hallitus päätti marraskuussa yhtiön omien osakkeiden hankinnasta varsi-

Omistuksen jakaantuminen omistajaryhmittäin

%



- Julkisyhteisöt 64,6 %
- Kotitaloudet 10,9 %
- Yritykset 3,2 %
- Rahoitus- ja vakuutuslaitokset 2,7 %
- Yhteisöt 0,2 %
- Hallintarekisteröidyt 18,4 %
- Ulkomaiset 0,1 %

Finnair oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2018

		Number of shares	%	Changes 2018
1	Suomen valtio/ Valtioneuvoston kanslia	71 515 426	55,8	0
2	KEVA	6 250 875	4,9	50 000
3	Tiiviste-Group Oy	2 150 000	1,7	-50 000
4	Ilmarinen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	1 945 000	1,5	-22 271
5	Valtion Eläkerahasto	1 700 000	1,3	-400 000
6	Oy Etra Invest Ab	1 000 000	0,8	0
7	Eläkevakuutusosakeyhtiö Veritas	850 000	0,7	118 952
8	Laakkonen Mikko Kalervo	740 000	0,6	100 000
9	Finnair Oyj	649 008	0,5	215 341
10	Evli Finland Select Fund	540 000	0,4	540 000
	Hallintarekisteröidyt	23 525 526	18,4	-865 501
	Muut	17 270 280	13,5	
	Yhteensä	**128 136 115**	**100**	

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2018

	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
Julkisyhteisöt	82 790 486	64,6	11	0,0
Kotitaloudet	13 906 918	10,9	23 864	97,0
Yritykset	4 080 208	3,2	564	2,3
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	3 427 289	2,7	35	0,1
Yhteisöt	203 452	0,2	44	0,2
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	104 408 353	81,5	24 518	99,6
Hallintarekisteröidyt	23 525 526	18,4	10	0,0
Ulkomaiset	185 523	0,1	82	0,3
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	23 711 049	18,5	92	0,4
Arvo-osuuksiksi vaihtamatta	16 713	0,0	-	-
Yhteensä	**128 136 115**	**100,0**	**24 610**	**100,0**

naisen yhtiökokouksen 20.3.2018 antaman valtuutuksen perusteella. Päätös koski korkeintaan 600 000 Finnairin osaketta, eli enintään 0,47 % koko osakekannasta. Omien osakkeiden ostot aloitettiin 5.12.2018, ja ne päättyivät 10.1.2019. Osakkeet hankittiin Nasdaq Helsingin järjestämässä julkisessa kaupankäynnissä hankintahetken markkinahintaan.

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

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

Finnairin hallussa oli 31.12.2018 yhteensä 649 008 osaketta (433 367), mikä vastaa 0,51 prosenttia (0,34) yhtiön koko osakepääomasta. Omien osakkeiden määrä oli 797 008 kappaletta eli 0,62 prosenttia osakekannasta omien osakkeiden osto-ohjelman päätyttyä 10.1.2019.

Osakassopimukset

Finnairin tiedossa ei ole yhtiön omistukseen tai äänivallan käyttöön liittyviä osakassopimuksia.

Määräysvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävissä sopimuksissa

Joihinkin Finnairin rahoitussopimuksiin sisältyy ehto, jonka mukaan rahoittajalla on oikeus vaatia lainan ennenaikaista takaisinmaksua tai perua lainalupaus, mikäli joku muu kuin Suomen valtio hankkii osakkeiden enemmistön tai määräysvallan Finnairissa.

Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

Finnairin hallitus päätti joulukuussa 2018 henkilöstön FlyShare-osakeohjelman uudesta 12 kuukauden säästökaudesta. Vuonna 2013 perustetun ohjelman tarkoituksena on kannustaa henkilöstöä

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2018

	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1–200	1 149 898	0,9	14 728	59,8
201–1 000	3 617 951	2,8	7 157	29,1
1 001–10 000	6 761 799	5,3	2 569	10,4
10 001–100 000	3 108 646	2,4	122	0,5
100 001–1 000 000	6 394 281	5,0	19	0,1
1 000 001–10 000 000	12 045 875	9,4	4	0,0
10 000 001– >	71 515 426	55,8	1	0,0
Hallintarekisteröidyt	23 525 526	18,4	10	0,0
Yhteistilillä	16 713	0	-	-
Yhteensä	**128 136 115**	**100,0**	**24 610**	**100,0**

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta, luovutus sekä osakepalautukset

Aika	Osakemäärä	Hinta euroa	Keskihinta euroa
1.1.	279168	808 241,18	2,90
2014	33 864	85 801,22	2,53
2014	-940	-2 334,40	2,48
2015	14 893	37 734,40	2,53
2015	-1 780	-6 764,00	3,80
2016	800 000	4 327 860,54	5,41
2016	-336 241	-975 326,55	2,90
2017	-355 597	-1 962 443,86	5,52
2018	452 000	3 206 965,70	7,10
2018	-236 359	-1 264 765,58	5,35
31.12.2018	**649 008**	**4 254 968,65**	**6,56**

yhtiön osakkeenomistajiksi ja palkita heitä pitkällä aikavälillä osakkeen mahdollisella arvonnousulla, mikä vahvistaa henkilöstön sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin 19.12.2018 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2018 ja yhtiön verkkosivuilla.

Avainhenkilöiden osakeperusteinen kannustinjärjestelmä

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

Lentäjien pitkän aikavälin osakepohjainen kannustinohjelma

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

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

Varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

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

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön verkkosivuilla.

IFRS 16 KÄYTTÖÖNOTTO JA SEN ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

Finnair jatkoi vuonna 2018 valmistelua uuden IFRS 16 Vuokrasopimukset -standardin käyttöönottamiseksi. IFRS 16 tulee voimaan tilikaudesta 2019 alkaen ja korvaa aikaisemman IAS 17 Vuokrasopimukset -standardin. Finnair ottaa standardin käyttöön tilikauden 2019 alusta, soveltaen takautuvaa menetelmää jokaiseen aiempaan raportoituun kauteen.

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

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

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

Finnairin nettotulos vuonna 2018 tulee kuitenkin heikkenemään korkokulujen ja USD-määräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin liittyvien kurssitappioiden seurauksena noin 30 %. Suurin osa tulosheikennyksestä johtuu USD-määräisen vuokravelan muuntamisesta euroiksi ja siitä aiheutuvista realisoitumattomista kurssitappioista. Kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, riippuen tilinpäätöshetken USD-kurssista. Vuoden 2019 alusta alkaen Finnair aikoo vähentää taseen valuuttapositiosta aiheutuvaa tuloslaskelman volatiliteettia muuttamalla suojauspolitiikkaansa. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta ja vuokra-ajasta.

Kassavirrassa liiketoiminnan nettorahavirta kasvaa, kun vuokravelan maksut (lainan lyhennykset) siirtyvät esitettäväksi rahoituksen rahavirrassa. Liiketoiminnan rahavirta vuonna 2018 kasvaa noin 30 % ja vastaava vähennys tulee rahoituksen rahavirtaan.

Lisätietoja standardin käyttöönotosta ja arvioiduista vaikutuksista on tilinpäätöksen 2018 liitetiedossa 4.7 Muutokset laskentaperiaatteissa.

UUDELLA STANDARDILLA ON MERKITTÄVIÄ VAIKUTUKSIA FINNAIRIN TILINPÄÄTÖKSEEN JA TUNNUSLUKUIHIN.”

RISKIENHALLINTA

Finnairin riskienhallinnan periaatteet ja prosessit

Finnair toimii maailmanlaajuisessa, erittäin kilpaillussa ympäristössä, joka on herkkä suhdannevaihteluille. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Hyödyntääkseen arvon luomisen mahdollisuuksia Finnair on valmis ottamaan hallittuja riskejä riskinkantokykynsä rajoissa. Lentoturvallisuuteen, lakien ja asetusten noudattamiseen sekä raportoinnin luotettavuuteen liittyvissä asioissa Finnairin tavoitteena on minimoida riskit. Riskienhallintajärjestelmän tavoitteena on tarjota järjestelmällinen lähestymistapa riskien hallintaan kaikessa toiminnassa.

Politiikka ja viitekehys

Finnairin riskienhallintapolitiikassa määritellään yleiset puitteet yhtiön riskienhallintaan. Hallituksella on kokonaisvastuu Finnairin riskienhallintajärjestelmän asianmukaisuudesta. Sen tehtävänä on hyväksyä yhtiön riskienhallintapolitiikka ja määritellä yhtiön riskinottohalukkuus sekä valvoa riskienhallinnan tehokkuutta. Finnairin toimitusjohtaja vastaa yhtiön riskienhallinnan asianmukaisuudesta ja riskienhallintapolitiikan täytäntöönpanon valvonnasta.

Prosessi

Finnairilla on käytössä riskienhallintaprosessi, jolla arvioidaan ja hallitaan asetettuihin tavoitteisiin liittyviä epävarmuustekijöitä. Prosessi on suunniteltu kattamaan koko konsernin kattava riskienhallinta, jotta voidaan varmistaa, että riskejä ja epävarmuustekijöitä analysoidaan ja niitä hallinnoidaan Finnairin riskinkantokyvyn rajoissa.

”HYÖDYNTÄÄKSEEN ARVON LUOMISEN MAHDOLLISUUKSIA FINNAIR ON VALMIS OTTAMAAN HALLITTUJA RISKEJÄ RISKINKANTOKYKYNSÄ RAJOISSA.”

COSO ERM -viitekehyksen perusteella riskienhallinnan tavoitteet on jaettu neljään ryhmään eli strategisiin, operatiivisiin, vaatimustenmukaisuuteen ja raportointiin. Yritysten riskienhallintaprosessi yhdistää riskien ja epävarmuustekijöiden arvioinnin ja hallinnan näihin tavoitteisiin.

Riskien arvioinnit toteutetaan yhtiön riskienhallintapolitiikassa määritellyn vuosisyklin mukaisesti. Finnairin riskienarviointiprosessi tapahtuu osana strategiaprosessia ja organisaation operatiivisten tavoitteiden asettamista kokonaisvaltaisen näkemyksen saavuttamiseksi riskeistä ja mahdollisuuksista. Yhtiön riskiarviointiin kuuluvat seuraavat vaiheet:

- tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavien ulkoisten ja sisäisen tapahtumien tunnistaminen
- riskien ja mahdollisuuksien eriyttäminen
- tunnistettujen riskien analysointi
- riskien integrointi (konsolidointi)
- riskien arviointi ja priorisointi niiden vaikutuksen ja todennäköisyyden perusteella.

Finnairissa on laadittu yleinen riskimalli ja riskien arviointiasteikko kattavan riskien tunnistamisen ja systemaattisen arvioinnin varmistamiseksi. Strategisten tavoitteiden taustalla olevat olettamukset tunnistetaan ja niiden vaikutukset analysoidaan

osana strategista riskiarviointia. Erillinen riskikoordinaattorifoorumi on perustettu tukemaan systemaattisen riskiarvioinnin toteuttamista ja koordinointia liiketoimintayksiköissä, toiminnoissa ja tytäryhtiöissä sekä varmistamaan, että riskien arviointi tapahtuu Finnairin riskienhallintapolitiikan vaatimusten mukaisesti.

Yhtiön priorisoituihin riskeihin sovelletaan riskienhallintastrategioita, jotta saadaan kohtuullinen varmuus siitä, että niiden tulokset vastaavat hyväksyttyä tasoa.

Johtoryhmän jäsenet ovat riskinomistajia ja vastuussa valvontatoimenpiteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta eli riskejä lieventävistä toimista yksiköissä, toiminnoissa ja tytäryhtiöissä sen varmistamiseksi, että riskit jäävät hyväksyttävälle tasolle.

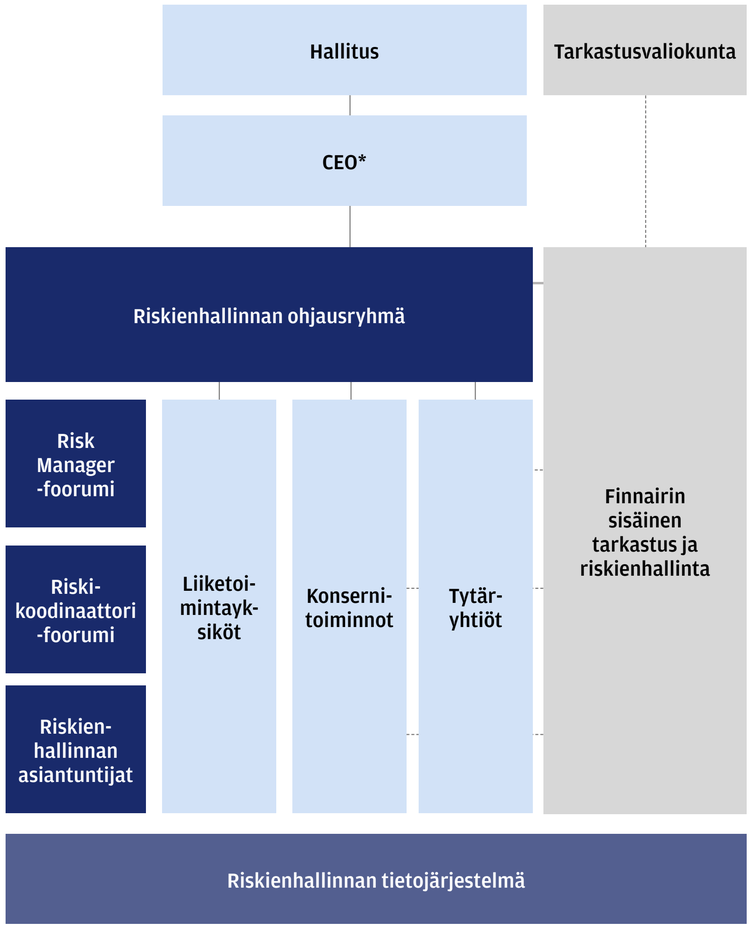
Olennaiset tiedot tunnistetaan, otetaan talteen ja viestitään edelleen sellaisessa muodossa ja aikataulussa, jonka avulla Finnairin työntekijät voivat hoitaa vastuunsa.

Finnairin riskienhallintajärjestelmä on sekä jatkuvan että määräajoin tapahtuvan seurannan kohteena kohtuullisen varmuuden saamiseksi sen asianmukaisuudesta ja tehokkuudesta.

Suurimmat riskit

Riskit ja epävarmuustekijät, joiden katsotaan mahdollisesti vaikuttavan merkittävästi Finnairin liiketoimintaan, taloudellisiin tuloksiin ja tulevaisuuden näkymiin, luokitellaan edelleen viiteen pääluokkaan, jotka ovat liiketoimintaympäristö, talous, liiketoiminta, kumppanuudet sekä turvallisuus. Riskejä ja Finnairin riskivastauksia käsitellään tarkemmin yhtiön verkkosivuilla. Lähiajan riskejä on käsitelty sivulla 36.

HALLINTOMALLI JA RAPORTOINTILINJAT



MERKITTÄVÄT LÄHIAJAN RISKIT JA EPÄVARMUUS-TEKIJÄT

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

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

Finnairin digitaalisella transformaatiolla ja uusilla palveluilla tavoiteltavaan liikevaihdon kasvuun ja tehokkuusparannuksiin liittyy epävarmuutta. Myös Finnairin strategian toteutukseen ja laivastouudistukseen liittyy riskejä. Finnairin kapasiteetin kasvuohjelma ja sen resursointi aiheuttavat lisäksi kustannuspaineita ja operatiivisia haasteita lyhyellä aikavälillä.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita EU- ja kansainvälisen tason sääntelyhankkeita, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyhankkeista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä kansainvälinen sääntely, melumääräykset sekä muu ympäristöperustainen sääntely, EU:n yksityisyyden suojaa koskeva sääntely sekä EU-tuomioistuimen antamat päätökset lentomatkustajien oikeuksista. Viimeksi mainittujen tulkintaan liittyy riskejä, joista esimerkkinä kuluttaja-asiamiehen hakema kielto Finnairin korvauskäytännöille. Markkinaoikeus hylkäsi kuluttaja-asiamiehen hakemuksen 4. tammikuuta 2019 antamallaan tuomiolla. Kuluttaja-asiamies on ilmoittanut aikovansa hakea muutoksenhakulupaa korkeimmalta oikeudelta. Edellä mainittujen lisäksi ei-taloudellisen tiedon, kuten vastuullisuusraportoinnin, sääntely ja muut sidosryhmävaatimukset ovat selvästi lisääntyneet.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien uhalla, terrorismin uhalla ja mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatkustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi myös haitata Finnairin kasvuohjelman mukaista markkinoille pääsyä. On epävarmaa, toteutuuko Brexit ja jos, niin milloin ja minkälaisin ehdoin. Jos Brexit toteutuu ilman sopimusta EU:n kanssa, on mm. todennäköistä, että UK:n ja EU:n lentoyhtiöiden liikenneoikeudet vähenevät koskien lentoja UK:n ja EU:n välillä ja niiden kautta. Tällä voi olla huomattava vaikutus Finnairin ja muiden lentoyhtiöiden liiketoiminnalle. Vaikutukset voivat olla kielteisiä tai myönteisiä ja erilaisia eri lentoyhtiöille.

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

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön verkkosivuilla.

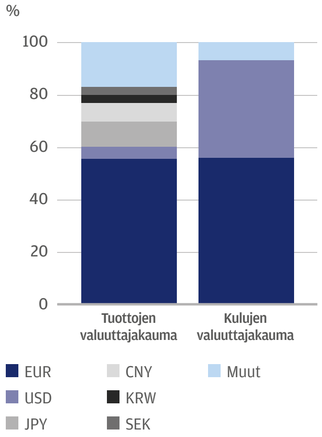
LIIKETOIMINNAN KAUSILUONTEISUUS JA HERKKYYDET

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

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

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

Tuottojen ja kulujen valuuttajakauma vuonna 2018



Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon

(rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %(-yksikön) muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	31 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	24 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	26 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet

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

Valuuttajakauma, %

Valuuttaherkkyydet USD ja JPY
(rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)

Myyntivaluutat	2018	2017	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Hedging ratio for operational cash flows (rolling next 12 months)
EUR	55	55	-	-	
USD*	4	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	10	10	32 milj. euroa	15 milj. euroa	64%
CNY	7	7	-	-	
KRW	3	3	-	-	
SEK	3	4	-	-	
Muut	17	17	-	-	
Ostovaluutat					
EUR	56	57	-	-	
USD*	37	35	85 milj. euroa	33 milj. euroa	65%
Muut	7	7			

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

TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT

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

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

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

TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Viittaus tunnusluvun käyttämisen syyhyn	Viittaus täsmäytykseen
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Uudelleenjärjestelykulut	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen, Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen, Liitetieto 1.3.6 Vertailukelpoisesta tuloksesta oikaistut erät	Liitetieto 1.3.6 Vertailukelpoisesta tuloksesta oikaistut erät
Vertailukelpoinen liiketulos	Liiketulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen, Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen	Tuloslaskelma, Liitetieto 1.3.6 Vertailukelpoisesta tuloksesta oikaistut erät
Vertailukelpoinen EBITDAR	Vertailukelpoinen liiketulos + Poistot ja arvonalentumiset + Lentokaluston leasemaksut	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen	Tuloslaskelma
Oikaistut korolliset velat	Korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään oikaistun nettovelkaantumisasteen laskennassa	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen ja oikaistun nettovelkaantumisasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste, Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen, Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste
Oikaistu korollinen nettovelka	Korollinen nettovelka + 7 x Lentokaluston leasemaksut	Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	Oikaistu korollinen nettovelka / Oma pääoma x 100	Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste

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

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

Muut tunnusluvut – Kasvu ja liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä × lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä × lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Muut tunnusluvut – Osake	
Oma pääoma/osake	Oma pääoma / Ulkona olevien osakkeiden määrä kauden lopussa
Osinko tuloksesta, %	Osakekohtainen osinko / Osakekohtainen tulos (EPS) x 100
Efektiivinen osinkotuotto, %	Osakekohtainen osinko / Osakkeen hinta tilikauden lopussa x 100
Liiketoiminnan rahavirta/osake	Liiketoiminnan nettorahavirta / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Hinta/voitto-suhde (P/E)	Osakkeen hinta tilikauden lopussa / Osakekohtainen tulos (EPS)

TILINPÄÄTÖS

Miten lukea Finnairin tilinpäätöstä?
Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan tilinpäätöksesta saatavaa kokonaiskuvaa. Liitetiedot on yhdistelty liiketoimintalähtöisiksi asiakokonaisuuksiksi ja laadintaperiaatteista sekä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu niitä koskevan liitetiedon yhteydessä. Lisäksi kiinnostavia lukuja ja muita kohokohtia on selostettu tähdellä merkityssä kehyksessä. Tilinpäätöksen eri osioihin on myös lisätty havainnollistavia kuvaajia lukujen hahmottamisen helpottamiseksi.

! Liitetiedot on yhdistelty asiakokonaisuuksien mukaisiksi osioiksi, jotta tilinpäätös antaisi paremman kokonaiskuvan Finnair-konsernista ja sen liiketoiminnasta. Jokaisen osion sisällön alussa on kuvattu ja selitetty osion sisältöä. Selitykset tunnistaa ! -merkistä.

L Laadintaperiaatteet on pyritty kuvaamaan sen liitetiedon yhteydessä, jota periaate lähinnä koskee. Laadintaperiaatteet on merkitty L :llä.

i Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty niitä koskevan liitetiedon yhteydessä, ja erotettu merkillä i .

★ Aihepiiriin liittyvistä kohokohdista on kerrottu tähdellä merkityissä kehyksissä olennaisten asioiden esiin nostamiseksi.

42 Konsernin tuloslaskelma
42 Konsernin laaja tuloslaskelma
43 Konsernin tase
44 Konsernin rahavirtalaskelma
45 Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

46 KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
46 Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet
46 Liiketoiminnan kuvaus
46 Laatimisperusta
46 Tuloslaskelman ja taseen esittäminen
46 Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen
47 Arvioiden käyttö
47 Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

47 1 LIIKETULOS
47 1.1 Segmentti-informaatio
47 1.2 Liiketoiminnan tuotot
48 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain
49 1.2.2 Liikevaihto valuutoissa
49 1.2.3 Myynti- ja muut saamiset
49 1.2.4 Myynnin siirtovelat
50 1.3 Liiketoiminnan kulut
50 1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa
50 1.3.2 Vuokrakulut
50 1.3.3 Muut kulut
50 1.3.4 Muut velat
50 1.3.5 Varaukset
51 1.3.6 Vertailukelpoisesta liiketuloksesta oikaistut erät
52 1.3.7 Palkitseminen
52 1.3.7.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut
54 1.3.7.2 Eläkkeet

56 2 LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
56 2.1 Aineelliset hyödykkeet
58 2.2 Vuokrasopimukset
59 2.3 Aineettomat hyödykkeet

59 3 PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
59 3.1 Rahoitustuotot ja -kulut
60 3.2 Rahoitusvarat
60 3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat
60 3.2.2 Rahavarat
60 3.3 Rahoitusvelat
62 3.4 Vastuusitoumukset
62 3.5 Rahoitusriskien hallinta
65 3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu
66 3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus
66 3.8 Johdannaiset
69 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

70 4 KONSOLIDOINTI
70 4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet
71 4.2 Tytäryhtiöt
71 4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot
71 4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä
72 4.5 Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat
72 4.6 Lähipiiritapahtumat
73 4.7 Muutokset laadintaperiaatteissa

75 5 MUUT LIITETIEDOT
75 5.1 Tuloverot
76 5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit
76 5.3 Tilinpäätöksen jälkeiset tapahtumat

77 6 EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

87 HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

88 TILINTARKASTUSKERTOMUS

KONSERNIN TULOSLASKELMA
KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA
KONSERNIN TASE
KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA
LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA
KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS
HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA
TILINTARKASTUSKERTOMUS

Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2018	2017
Liikevaihto	1.1, 1.2	**2 834,6**	**2 568,4**
Liiketoiminnan muut tuotot		73,7	77,0
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstökulut	1.3.7	-433,4	-423,3
Polttoainekulut		-581,0	-472,2
Muut vuokrat	1.3.2	-154,9	-157,9
Lentokaluston huoltokulut		-169,1	-165,7
Liikennöimismaksut		-300,8	-266,5
Maaselvitys- ja cateringkulut		-256,9	-252,2
Valmismatkatuotannon kulut		-113,4	-100,5
Myynti- ja markkinointikulut		-92,4	-85,8
Muut kulut	1.3.3	-330,9	-285,1
Vertailukelpoinen EBITDAR		**475,4**	**436,2**
Lentokaluston leasemaksut	1.3.2	-155,0	-136,6
Poistot ja arvonalentumiset	2.1, 2.3	-151,1	-129,2
Vertailukelpoinen liiketulos		**169,4**	**170,4**
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	1.3.6	-4,7	10,9
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	1.3.6	0,2	0,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	1.3.6	42,7	44,1
Uudelleenjärjestelykulut	1.3.6	-0,1	-0,9
Liiketulos		**207,5**	**224,8**
Rahoitustuotot	3.1	-2,9	-0,3
Rahoituskulut	3.1	-16,0	-13,4
Tulos ennen veroja		**188,6**	**211,1**
Tuloverot	5.1	-37,9	-41,7
Tilikauden tulos		**150,7**	**169,4**
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		150,7	169,4
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)		1,08	1,23

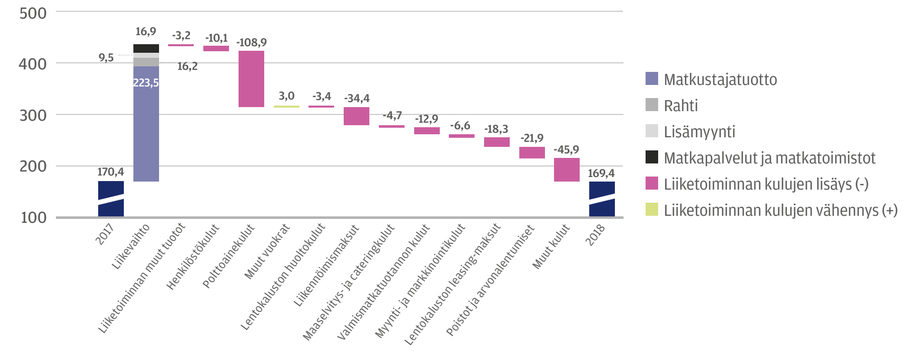
Kannattavuus säilyi hyvällä tasolla polttoaineen hinnannoususta huolimatta
Vertailukelpoinen liiketulos 169,4 miljoonaa euroa (170,4) pysyi ennätystasolla, kun liiketulos 207,5 miljoonaa euroa alitti hieman vuoden 2017 vastaavan (224,8) realisoitumattomien huoltovarauksen USD-kurssimuutosten vuoksi. Kannattavuus säilyi hyvänä johtuen alentuneista yksikkökustannuksista, vaikka polttoaineen hinta nousi ja yksikkötuotto laski.

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2018	2017
Tilikauden tulos		**150,7**	**169,4**
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos		-113,5	-18,5
Verovaikutus		22,7	3,7
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.7.2	0,7	35,9
Verovaikutus		-0,1	-7,2
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		**-90,2**	**14,0**
Tilikauden laaja tulos		**60,5**	**183,4**
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		60,5	183,4

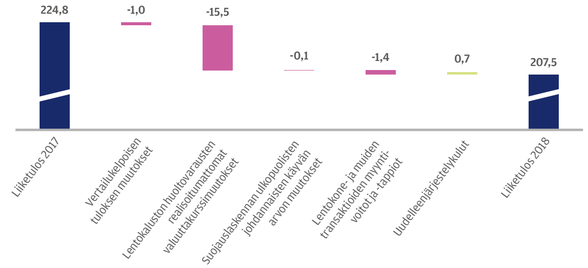
Vertailukelpoisen liiketuloksen muutokset 2018

milj. euroa



Liiketuloksen muutokset 2018

milj. euroa



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

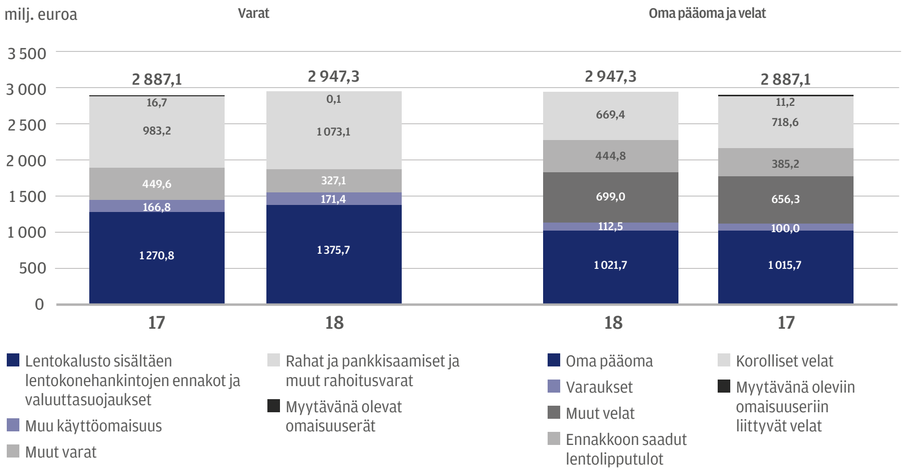
TILINTARKASTUSKERTOMUS

Konsernin tase

Milj. euroa		Liite	31.12.2018	31.12.2017
VARAT				
Aineettomat hyödykkeet	O	2.3	20,4	15,5
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	O	2.1	1 526,6	1 422,1
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	O	4.4	3,3	2,5
Laina- ja muut saamiset	O		4,3	5,6
Pitkäaikaiset varat yhteensä			**1 554,7**	**1 445,7**
Vaihto-omaisuus	O		25,1	17,2
Myyntisaamiset ja muut saamiset	O	1.2.3	242,2	319,8
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	O/IA*	3.8	52,1	104,5
Muut rahoitusvarat	IA	3.2.1	892,2	833,0
Rahat ja pankkisaamiset	IA	3.2.2	180,9	150,2
Lyhytaikaiset varat yhteensä			**1 392,5**	**1 424,6**
Myytävänä olevat omaisuuserät	O	4.5	0,1	16,7
Varat yhteensä			**2 947,3**	**2 887,1**

Laivaston kasvu jatkui
Finnairin laivaston kasvu jatkui vuonna 2018 yhdellä A350- ja yhdellä A321-lentokoneella linjassa kapasiteetin kasvun 14,8 %:n kanssa. Aiemmin myytyjen A340-koneiden loppumaksut saatiin.

Tase



Milj. euroa		Liite	31.12.2018	31.12.2017
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Osakepääoma	E		75,4	75,4
Muu oma pääoma	E		946,2	940,3
Oma pääoma yhteensä			**1 021,7**	**1 015,7**
Laskennalliset verovelat	O	5.1	73,5	73,9
Korolliset velat	IL	3.3	561,0	586,2
Eläkevelvoitteet	O	1.3.7.2	17,0	6,4
Varaukset	O	1.3.5	91,3	79,0
Muut velat	O	3.3	4,8	1,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä			**747,6**	**746,7**
Varaukset	O	1.3.5	21,2	21,1
Korolliset velat	IL	3.3	108,4	132,4
Ostovelat	O		72,6	90,7
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	O/IL*	3.8	107,1	81,3
Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	1.2.4	548,9	475,3
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	1.3.7.1	105,6	139,2
Muut velat	O	1.3.4	214,2	173,4
Lyhytaikaiset velat yhteensä			**1 178,0**	**1 113,4**
Myytävänä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	O	4.5		11,2
Velat yhteensä			**1 925,6**	**1 871,4**
Oma pääoma ja velat yhteensä			**2 947,3**	**2 887,1**

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

Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste	31.12.2018	31.12.2017
Korolliset velat	669,4	718,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	5,8	18,5
Oikaistut korolliset velat	**675,2**	**737,1**
Muut rahoitusvarat	-892,2	-833,0
Rahat ja pankkisaamiset	-180,9	-150,2
Korollinen nettovelka	**-397,9**	**-246,0**
Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta * 7	1 084,7	956,4
Oikaistu korollinen nettovelka	**686,8**	**710,3**
Oma pääoma yhteensä	1 021,7	1 015,7
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	**67,2 %**	**69,9 %**

* Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaissopimuksiin perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitteessä 3.8 Johdannaiset, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2018	2017
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos	150,7	169,4
Poistot ja arvonalentumiset	151,1	129,2
Muut oikaisut tilikauden tuloksesta		
Rahoitustuotot ja -kulut	18,9	13,6
Tuloverot	37,9	41,7
EBITDA (Käyttökate)	**358,6**	**353,9**
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja tappiot	-42,7	-44,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua*	25,7	33,4
Käyttöpääoman muutos	50,0	56,8
Maksetut rahoituskulut, netto	-8,4	-17,1
Maksetut tuloverot		-0,7
Liiketoiminnan nettorahavirta	**383,1**	**382,3**
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-9,8	-11,3
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-317,3	-393,6
Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin	0,1	7,5
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	214,1	156,9
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-81,8	82,9
Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,8	0,0
Investointien nettorahavirta	**-194,0**	**-157,5**
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot		199,3
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-119,4	-130,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-15,8	-15,8
Omien osakkeiden osto	-3,7	
Maksetut osingot	-38,4	-12,8
Rahoituksen nettorahavirta	**-177,3**	**40,8**
Rahavirtojen muutos	**11,8**	**265,5**
Rahavarat tilikauden alussa	**643,9**	**378,4**
Rahavirtojen muutos	11,8	265,5
Rahavarat kauden lopussa**	**655,8**	**643,9**

Vahva rahoitusasema tukee liiketoiminnan kehitystä ja laivastouudistuksen rahoitusta
Finnairin maksuvalmius pysyi vahvana raskaista investoinneista huolimatta, ja konsernin kassavarat olivat 1 073,1 miljoona euroa (983,2). Rahoitusasemaa vahvisti positiivisen tuloskehityksen ansiosta parantunut liiketoiminnan rahavirta, yksi A350-koneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestely sekä neljästä vuonna 2017 myydystä A340-koneesta saatu noin 100 miljoonan euron maksu.

Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot

*** Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua**

Milj. euroa	2018	2017
Työsuhde-etuudet	3,0	16,0
Varausten muutos	24,9	17,8
Muut oikaisut	-2,1	-0,4
Yhteensä	**25,7**	**33,4**

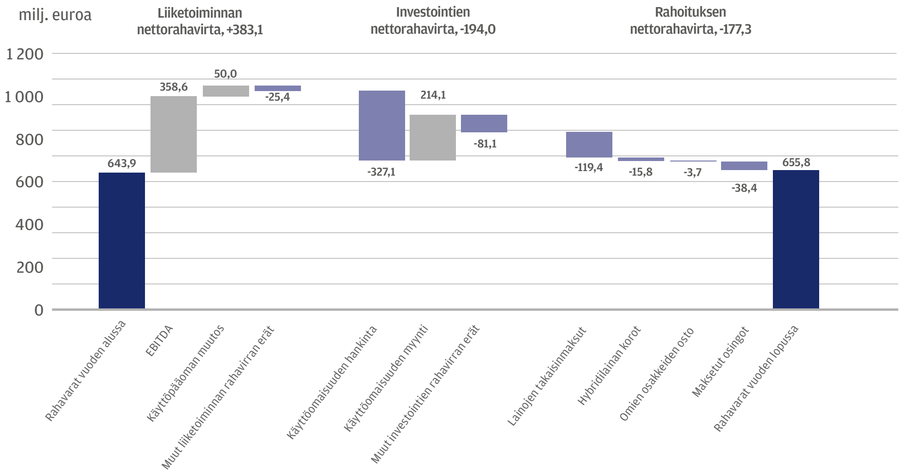
Muut oikaisut sisältävät lähinnä huoltovarausten ja muiden varausten muutokset.

**** Rahavarat**

Milj. euroa	2018	2017
Muut rahoitusvarat	892,2	833,0
Rahat ja pankkisaamiset	180,9	150,2
Kassavarat	**1 073,1**	**983,2**
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-417,3	-339,2
Rahavarat	**655,8**	**643,9**

Rahoituksen rahavirroiksi luokiteltavien rahoitusvelkojen muutokset sisältäen rahavirrat ja muutokset, joihin ei liity maksua, on esitetty liitetiedossa 3.3 Rahoitusvelat.

Rahavirran muutos 2018, 11,8 milj. euroa



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Milj. euroa	Osakepääoma	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 (IFRS 2 ja IFRS 15)				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**
Tilikauden tulos					150,7		150,7
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-90,8				-90,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			0,6				0,6
Tilikauden laaja tulos	**0,0**	**0,0**	**-90,2**	**0,0**	**150,7**	**0,0**	**60,5**
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-12,6		-12,6
Osingot					-38,4		-38,4
Omien osakkeiden osto					-3,7		-3,7
Osakeperusteiset maksut				1,1			1,1
Oma pääoma 31.12.2018	**75,4**	**168,1**	**-27,2**	**255,2**	**351,9**	**198,2**	**1 021,7**

Voitonjakokelpoisia varoja oikaistiin -4,7 miljoonalla eurolla IFRS 15 Myyntituotot 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 4.7 Muutokset laadintaperiaatteissa.

Milj. euroa	Osakepääoma	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 (IFRS 9)			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**
Tilikauden tulos					169,4		169,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-14,8				-14,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			28,7				28,7
Tilikauden laaja tulos	**0,0**	**0,0**	**14,0**	**0,0**	**169,4**	**0,0**	**183,4**
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-12,6		-12,6
Osingot					-12,8		-12,8
Osakeperusteiset maksut				1,6			1,6
Oma pääoma 31.12.2017	**75,4**	**168,1**	**63,0**	**250,3**	**260,7**	**198,2**	**1 015,7**

Oma pääoma säilyi viime vuoden tasolla: tilikauden tuloksen vaikutus kumoutui osittain realisoitumattoman polttoainesuojauksen negatiivisella vaikutuksella. Omavaraisuusaste 34,7 % (35,2 %).
Finnairin oma pääoma oli 1 021,7 miljoonaa euroa ja se säilyi viime vuoden tasolla (1 015,7). Tilikauden tulos oli 150,7 miljoonaa euroa, mutta sen positiivinen vaikutus kumoutui pääasiassa polttoainesuojauksen sekä muiden suojausinstrumenttien käyvän arvon negatiivisen muutoksen (-90,8 miljoonaa euroa) ja maksettujen osinkojen (-38,4 miljoonaa euroa) johdosta. Tuloslaskelmalla realisoituneet suojaustuotot sekä äkillinen lentopetrolin hinnanlasku viimeisellä kvartaalilla johtivat käyvän arvon rahaston negatiiviseen muutokseen. Finnair suojautuu lentopetrolin hinnanvaihteluita vastaan lentopetrolitermiineillä ja optioilla rahoituspolitiikkansa mukaisesti. Rahoituspolitiikkaa kuvataan tarkemmin liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Miten Finnairin laadintaperiaatteita tulisi lukea?
Laskentaperiaatteiden paremman ymmärryksen saavuttamiseksi Finnair kuvaa laadintaperiaatteet siihen liittyvän liitetiedon yhteydessä. Yleinen laadintaperusta on kerrottu osana tätä tilinpäätöksen laadintaperiaatteita koskevaa liitetietoa, kun taas sellaiset laadintaperiaatteet, jotka liittyvät läheisesti johonkin tiettyyn liitetietoon, on esitetty osana tätä kyseistä liitetietoa. Laadintaperiaatteissa keskitytään kuvaamaan konsernin vallitsevasta laadintaperustasta muodostamat ja soveltamat laadintaperiaatteet, eikä standardin tekstiä ole toistettu, ellei Finnair ole katsonut sitä liitetiedon sisällön ymmärtämisen kannalta tärkeäksi. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin laadintaperiaate on esitetty ja mihin IFRS-standardiin periaate ensisijaisesti perustuu.

Laadintaperiaate	Liitetieto	Nro	IFRS
Segmenttiraportointi	Segmentti-informaatio	1.1	IFRS 8
Tuloutus, liiketoiminnan muut tuotot ja myyntisaamiset	Liiketoiminnan tuotot	1.2	IFRS 15, IFRS 9, IFRS 7
Varaukset ja ehdolliset velat	Varaukset	1.3.5	IAS 37
Työsuhde-etuudet ja osakeperusteiset maksut	Palkitseminen	1.3.7	IAS 19, IFRS 2
Eläkkeet	Eläkkeet	1.3.7.2	IAS 19
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	Aineelliset hyödykkeet	2.1	IAS 16, IAS 36
Rahoitusleasing- ja muut vuokrasopimukset	Vuokrasopimukset	2.2	IAS 17
Aineettomat hyödykkeet	Aineettomat hyödykkeet	2.3	IAS 38
Korkotuotot ja -kulut	Rahoitustuotot ja -kulut	3.1	IFRS 7, IAS 18, IAS 32
Rahoitusvarat ja rahoitusvarojen arvonalentuminen	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahavarat	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahoitusvelat	Rahoitusvelat	3.3	IFRS 9, IFRS 7
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	Johdannaiset	3.8	IFRS 9, IFRS 7
Oma pääoma, osinko ja omat osakkeet	Omaa pääomaa koskevat tiedot	3.9	IAS 32, IAS 33
Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Osakkuus- ja yhteisyritykset	Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4.4	IFRS 11
Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat	Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat	4.5	IFRS 5
Tuloverot ja laskennalliset verot	Tuloverot	5.1	IAS 12

Liiketoiminnan kuvaus

Finnair-konserni harjoittaa maailmanlaajuisesti lentoliikennettä ja sitä tukevia palveluja. Konsernin emoyritys on Finnair Oyj, jonka kotipaikka on Helsinki ja pääkonttorin rekisteröity osoite on Tietotie 9, Vantaa. Emoyritys on listattuna NASDAQ OMX Helsingin pörssissä. Finnair Oyj:n hallitus on kokouksessaan 14.2.2019 hyväksynyt tämän tilinpäätöksen julkistettavaksi. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen. Yhtiökokouksella on myös mahdollisuus muuttaa tilinpäätöstä.

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös vuodelta 2018 on laadittu kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2018 voimassaolevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisölainsäädännön mukaiset. Tilikaudella ja tulevilla kausilla käyttöön otettavien standardien ja ohjeistusten vaikutuksia on kuvattu liitetiedossa 4.7 Muutokset laadintaperiaatteissa.

Vuoden 2018 konsernitilinpäätös on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavia rahoitusvaroja, myytävissä olevia rahoitusvaroja ja johdannaissopimuksia, jotka on arvostettu käypään arvoon. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina pyöristettynä lähimpään sataantuhanteen euroon. Tämän vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua.

Tuloslaskelman ja taseen esittäminen

IAS 1 Tilinpäätöksen esittäminen -standardi ei määrittele liiketuloksen käsitettä. Konserni on määrittänyt sen seuraavasti: liiketulos on nettosumma, joka muodostuu, kun liikevaihtoon lisätään liiketoiminnan muut tuotot ja vähennetään liiketoiminnasta aiheutuvat kulut, kuten palkat, polttoainekulut, huoltokulut ja lentokaluston vuokrakulut ja poistot. Kurssierot ja johdannaisten realisoituneet käypien arvojen muutokset sisältyvät liiketulokseen, mikäli ne syntyvät liiketoimintaan liittyvistä eristä. Muuten ne on kirjattu rahoituseriin. Liiketulokseen ei sisällytetä rahoituseriin liittyviä tuottoja ja kuluja, osuutta osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista ja tuloveroihin liittyviä eriä.

Tuloslaskelmassa esitetään liiketuloksen ohella vertailukelpoinen EBITDAR ja liiketulos, joiden katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei lasketa mukaan omaisuuden myyntivoittoja tai -tappioita, huoltovarauksen valuuttakurssimuutoksista johtuvia realisoitumattomia vaikutuksia, johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja. Sen peruste on selitetty tarkemmin liitteessä 1.3.6 Vertailukelpoisesta tuloksesta oikaistut erät. Vertailukelpoinen EBITDAR on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja riippumatta siitä, ovatko lentokoneet omistettuja vai vuokrattuja, eikä siihen tämän vuoksi sisällytetä poistoja ja lentokaluston leasemaksuja.

Taseen varat ja velat luokitellaan lyhytaikaisiksi, mikäli niiden odotetaan realisoituvan 12 kuukauden kuluessa tai mikäli ne luokitellaan likvideiksi varoiksi tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattaviksi eriksi. Muut varat ja velat luokitellaan pitkäaikaisiksi varoiksi tai veloiksi. Taseen korollisiksi veloiksi luetaan joukkovelkakirjalainat, lentokonerahoitusta varten otetut lainat (JOLCO-lainat), pankkilainat, rahoitusleasing-velat, yritystodistukset sekä lainat huoltokonttorilta. Korollisiksi varoiksi luetaan korolliset talletukset sekä sijoitukset yritys- ja sijoitustodistuksiin, joukkovelkakirjalainoihin ja lyhyen koron rahastoihin. Korollisten varojen ja velkojen erotuksena laskettavaan korolliseen nettovelkaan luetaan näiden lisäksi valuutan- ja koronvaihtosopimukset, joita käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen.

Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä antaakseen vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnastaan sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja. Finnairin pääasialliset vaihtoehtoiset tunnusluvut ovat vertailukelpoinen liiketulos ja EBITDAR (määritelty edellä) ja oikaistu korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste. Vertailukelpoinen liiketulos on eritelty liitteessä 1.3.6 Vertailukelpoisesta liiketuloksesta oikaistut erät. Finnair noudattaa johdonmukaisuutta jättäessään vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät vertailukelpoisen liiketuloksen ulkopuolelle. Pääperiaatteet on kuvattu yllä kohdassa Tuloslaskelman esittäminen ja tarkemmin liitetiedossa 1.3.6. Vertailukelpoisesta liiketuloksesta oikaistut erät.

Oikaistua nettovelkaantumisastetta käytetään Finnairin velkaantuneisuuden mittaamiseen. Korollisten lainojen lisäksi oikaistu nettovelkaantumisaste huomioi myös taseen ulkopuoliset vuokrasitoumukset, jotta se antaisi paremman kuvan Finnairin rahoitusasemasta. Finnair erittelee laskelman oikaistusta korollisesta nettovelasta ja oikaistun nettovelkaantumisasteen taseen lisätiedoissa. Tunnuslukujen laskentakaavat on myös määritelty Hallituksen

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

toimintakertomuksessa, kohdassa Tunnuslukujen laskentakaavat. Tilinpäätöksen laadintaperiaatteiden muutoksilla (ks. liite 4.7.) ei ollut vaikutusta vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentatapaan.

Arvioiden käyttö

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää konsernin johdolta tiettyjen arvioiden tekemistä ja harkintaa laadintaperiaatteiden soveltamisessa. Tietoa harkinnasta, jota johto on käyttänyt konsernin noudattamia tilinpäätöksen laadintaperiaatteita soveltaessaan ja jolla on eniten vaikutusta tilinpäätöksessä esitettäviin lukuihin, on esitetty seuraavassa kohdassa Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät.

Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

Tilinpäätöstä laadittaessa joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdyistä arvioista ja oletuksista. Lisäksi joudutaan käyttämään harkintaa tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden soveltamisessa. Arviot pohjautuvat johdon parhaaseen näkemykseen tilinpäätöshetkellä. Mahdolliset arvioiden ja olettamusten muutokset merkitään kirjanpitoon sillä tilikaudella, jonka aikana arvioita tai olettamuksia korjataan, ja kaikilla tämän jälkeisillä tilikausilla.

! Tunnistetut kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty sen liitetiedon ja erän yhteydessä, johon se lähinnä liittyy. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin epävarmuustekijä on esitetty. !

Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät	Liitetiedon numero	Liitetiedon nimi
Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä	1.2	Liiketoiminnan tuotot
Lentokaluston huoltovaraukset	1.3.5	Varaukset
Eläkevelvoitteet	1.3.7.2	Eläkkeet
Arvonalentumistestaus	2.1	Aineelliset hyödykkeet
Vuokrasopimusten luokittelu	2.2	Vuokrasopimukset

1 Liiketulos

i Liiketulos-liitetietoon on koottu liikevaihtoon ja liiketulokseen liittyviä liitetietoja sekä tuloksen että taseen näkökulmasta. i

1.1 Segmentti-informaatio

L Segmenttiraportointi
Toimintosegmentit raportoidaan tavalla, joka on yhdenmukainen ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle toimitettavan sisäisen raportoinnin kanssa. Ylimmäksi operatiiviseksi päätöksentekijäksi, joka vastaa resurssien kohdistamisesta toimintasegmenteille ja niiden tuloksen arvioinnista, on nimetty konsernin johtoryhmä. Raportoitavat segmentit perustuvat konsernin liiketoiminnalliseen segmenttijakoon. Konsernilla on yksi toimintosegmentti ja siten raportoitava segmentti: lentoliikenne. L

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.

Liikevaihdon tuotekohtainen ja maantieteellinen jakauma on esitetty liitetiedossa 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain. Jaottelu on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella. Finnair lentää sekä kansainvälisiin että kotimaan kohteisiin, mutta sen omaisuus on lähes kokonaisuudessaan omistettu Suomessa. Finnairin laivasto muodostaa olennaisimman osan Finnairin pysyvistä vastaavista (ks. liite 2.1 Aineelliset hyödykkeet). Finnairin operoiman laivaston omistaa tai vuokraa Finnairin suomalainen tytäryhtiö, ja sitä operoidaan joustavasti eri maantieteellisillä alueilla. Laivaston omistuksesta ja hallinnoinnista on kerrottu toimintakertomuksen Laivasto-osiossa.

Finnair kuljetti 13,3 miljoonaa matkustajaa tilikaudella 2018. Asiakkaiden suuren määrän ja liiketoiminnan luonteen vuoksi ei myynti millekään yksittäiselle asiakkaalle ole Finnairin liikevaihtoon suhteutettuna merkittävää.

1.2 Liiketoiminnan tuotot

i Liiketoiminnan tuottojen liitetietoon on koottu liikevaihtoon liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta tuottojen kokonaiskuva sekä niiden vaikutus Finnairin tulokseen ja taseeseen olisi paremmin hahmotettavissa. Myyntisaamiset sekä lähinnä ennakkoon maksetuista lentolipuista ja matkapaketeista kertyneet siirtovelat on esitetty tuottojen yhteydessä, sillä ne ovat olennainen osa myynnin tuloutukseen liittyvää kokonaisuutta. i

L Tuloutus
Liikevaihtona esitetään myytyjen tuotteiden tai palveluiden saadun tai saatavan vastikkeen perusteella määritetty käypä arvo, josta on vähennetty annetut alennukset ja välilliset verot.

Matkustajatuotot koostuvat lentolippujen myynnistä, ja ne tuloutetaan sillä hetkellä, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu odotusarvoon tuotoista, joita vastaan ei tarvitse luovuttaa suoritetta, samassa suhteessa kuin asiakkaat käyttävät lentolippuja.

Matkustajatuottoja vähennetään Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmästä aiheutuvilla kustannuksilla. Finnairin kanta-asiakkaat voivat kerryttää Finnairilta ostetuista lennoista ja palveluista Finnair Plus -pisteitä, joilla asiakas voi ostaa Finnairin tai yhteistyökumppaneiden palveluja tai tuotteita. Asiakkaan kerryttämät pisteet arvostetaan IFRS 15:n mukaisesti käypään arvoon, ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman (esimerkiksi lento on lennetty) tuloutushetkellä. Käyvän arvon määrityksessä otetaan huomioon pisteillä hankittavien palveluiden ja tuotteiden käypä arvo sekä pisteillä tehtyjen hankintojen kohdistuminen eri palvelu- ja tuoteryhmille. Lisäksi käyvän arvon määrityksessä huomioidaan pisteiden vanhentuminen. Velkaa puretaan, kun pisteitä käytetään tai ne vanhentuvat.

Lisämyyntituotot koostuvat lentolippuun liitännäisten palveluiden, kuten lisämatkatavaramaksuista ja istumapaikkojen ennakkovarauksista kertyvistä tuotoista sekä erilaisista palvelumaksuista ja lennolla tapahtuvasta tuotemyynnistä. Palvelu tuloutetaan, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta. Tuotemyynti tuloutetaan, kun tuote on siirtynyt asiakkaalle.

Rahtituotot tuloutetaan silloin, kun rahti on sopimuksen mukaisesti kuljetettu perille ja luovutettu asiakkaalle.

Matkapalveluiden myynti koostuu erillisiksi suoritevelvoitteiksi katsottavasta lennosta ja hotellista, jotka tuloutetaan palveluita luovutettaessa.

i = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Myyntisaamiset
Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisella ikäluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin. L

! Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä
Finnair Plus -velan arvostus ja tuloutusajankohta edellyttävät johdon arviota erityisesti pisteiden käyvän arvon ja pisteiden vanhenemisen määrittelyn osalta. Pisteen markkina-arvo määritellään jakamalla piste ensin mahdollisille käyttökohteille historiallisen asiakaskäyttäytymisen mukaisesti, eli samassa suhteessa kuin pisteitä on käytetty kuhunkin käyttökohteeseen. Kullekin käyttökohteelle on pyritty arvioimaan markkina-arvoa parhaiten vastaava hinta. Finnair Plus -velka muodostuu kanta-asiakkaiden jäsentileillä olevasta pistemäärästä vähennettynä pisteiden arvioidulla vanhenemisolettamalla. Näin saatu kokonaispistemäärä kerrotaan yllä kuvatun mukaisesti lasketulla pistekohtaisella arvolla, jolloin saadaan tilinpäätöksessä esitettävä Finnair Plus -velka. !

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

2018

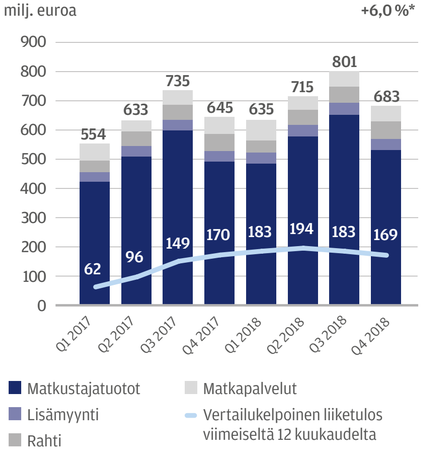
Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdista-maton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	999,3	137,5	898,1	178,0	31,4	**2 244,3**	79,2
Lisämyynti	45,3	7,5	40,7	4,4	62,9	**160,8**	5,7
Rahti	155,7	12,0	32,4	0,6	6,2	**206,9**	7,3
Matkapalvelut	35,9	13,3	165,2	1,3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

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella. Tilikaudella 2018 liikevaihto oli 5.4 miljoonaa euroa pienempi IFRS 15 -standardin vaikutuksesta (matkustajatuotot +3.0, lisämyynti -2.3 ja matkapalvelut -6.1 miljoonaa euroa). Vastaavasti valmismatkatuotannon kulut olivat 2.8 miljoonaa euroa pienemmät. Nettovaikutus ennen tuloveroja oli -2.6 miljoonaa euroa ja -2.1 miljoonaa euroa verojen jälkeen. IFRS 15 -standardin vaikutuksia on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 4.7 Muutokset laadintaperiaatteissa.

2017

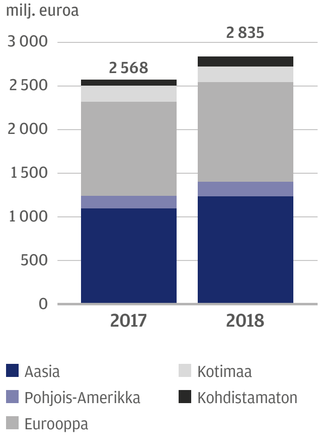
Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdista-maton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	881,7	118,8	839,0	174,1	7,2	**2 020,8**	78,7
Lisämyynti	34,9	5,6	41,4	4,4	58,3	**144,6**	5,6
Rahti	147,1	10,9	31,0	1,8	6,5	**197,4**	7,7
Matkapalvelut	34,7	13,0	159,3	0,5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

Liikevaihdon ja vertailukelpoisen liiketuloksen kehitys (tilintarkastamaton)

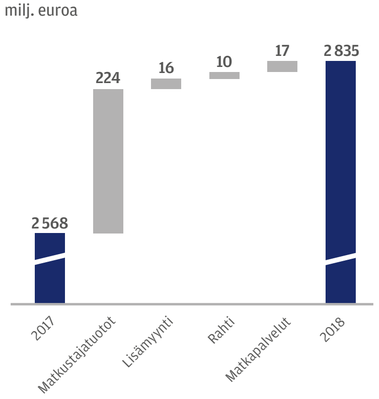


* Vertailukelpoinen liiketulos-%

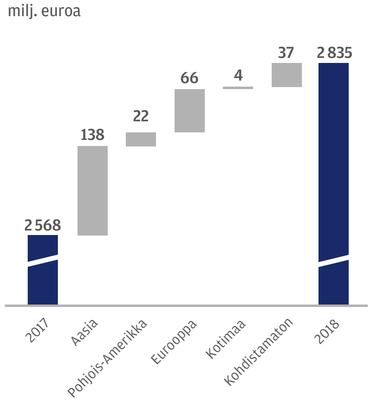
Liikevaihto liikennealueittain



Liikevaihdon kehitys tuotteittain



Liikevaihdon kehitys liikennealueittain



L = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2018	2017
EUR	1 551,2	1 404,8
JPY	296,8	245,5
CNY	199,3	181,9
USD	113,9	105,3
SEK	98,7	104,8
KRW	84,1	80,7
Muut valuutat	490,7	445,4
Yhteensä	**2 834,6**	**2 568,4**

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.2.3 Myynti- ja muut saamiset

Milj. euroa	2018	2017
Myyntisaamiset	116,8	225,0
Siirto- ja muut saamiset yhteensä	125,4	94,8
Lentokaluston huollon ennakkomaksut	45,5	28,1
Myynnin siirto- ja muut saamiset	35,6	43,6
Arvonlisäverosaamiset	7,6	3,2
Ennakkoon maksetut lentokaluston vuokrat	6,3	5,8
Työsuhde-etuuksiin liittyvät saamiset	1,6	7,5
Muut erät	28,8	6,5
Yhteensä	**242,2**	**319,8**

Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta. Myyntisaamisten lasku johtuu pääosin neljästä Airbus A340 -lentokoneesta, jotka palautettiin vuoden 2017 aikana Airbusille aikaisemman sopimuksen mukaisesti. Loput kauppasummasta, noin 100 miljoonaa euroa, saatiin vuoden 2018 aikana.

	2018			2017		
Myyntisaamisten ikäjakauma	Myynti-saamiset, milj. euroa	Luotto-tappion toden-näköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa	Myynti-saamiset, milj. euroa	Luotto-tappion toden-näköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa
Erääntymättömät	107,9	0,7 %	0,8	215,1	0,4 %	0,8
Erääntynyt alle 60 pv	5,0	0,5 %	0,0	5,5	1,4 %	0,1
Erääntynyt yli 60 pv	4,0	1,1 %	0,0	4,5	2,5 %	0,1
Yhteensä	**116,8**	**0,7 %**	**0,8**	**225,0**	**0,4 %**	**1,0**

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita myyntisaamisista yhteensä 0,5 miljoonaa euroa (1,2). Myyntisaamisiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittymiä asiakaskannan hajautumisen vuoksi. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut myyntisaamisiin kohdistuvia vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2018	2017
EUR	55,1	74,1
USD	11,5	107,7
JPY	10,7	6,2
CNY	5,8	5,3
SEK	5,2	4,2
GBP	5,1	4,7
HKD	5,1	4,9
KRW	3,3	2,8
Muut valuutat	15,1	15,0
Yhteensä	**116,8**	**225,0**

1.2.4 Myynnin siirtovelat

Milj. euroa	2018	2017
Ennakkoon saadut lentolipputulot	444,8	385,2
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	45,4	40,6
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	44,9	36,0
Muut erät	13,8	13,5
Yhteensä	**548,9**	**475,3**

Myynnistä saatuihin ennakkomaksuihin sisältyy ennakkoon maksettuja lentolippuja ja valmismatkoja, joiden lähtöpäivä on tulevaisuudessa. Finnair Plus -velka liittyy Finnairin kanta-asiakasohjelmaan, ja se vastaa kerrytettyjen käyttämättömien Finnair Plus -pisteiden käypää arvoa.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

1.3 Liiketoiminnan kulut

i Liiketoiminnan kuluja käsittelevään liitetietoon on koottu liiketoiminnan kuluihin liittyvien tulos- ja taserien liitetiedot, jotta sekä liiketoiminnan luonne että kulujen kokonaiskuva olisivat paremmin hahmotettavissa. Huoltokuluihin olennaisesti liittyvät leasing-kaluston huoltovaraukset on esitetty liiketoiminnan kulujen yhteydessä. Samoin olennaisesti kuluihin liittyvät siirtovelat, kuten polttoainehankintoihin ja liikennöimismaksuihin liittyvät velat, on esitetty tämän liitetiedon yhteydessä. Palkitseminen on käsitelty omana kokonaisuutenaan liitteen lopussa. Sen yhteydessä on käsitelty palkitsemisen erilaiset muodot, kuten osakeperusteiset maksut ja eläkkeet, näiden vaikutukset henkilöstökuluihin ja taseeseen, sekä johdon palkitseminen. i

1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa

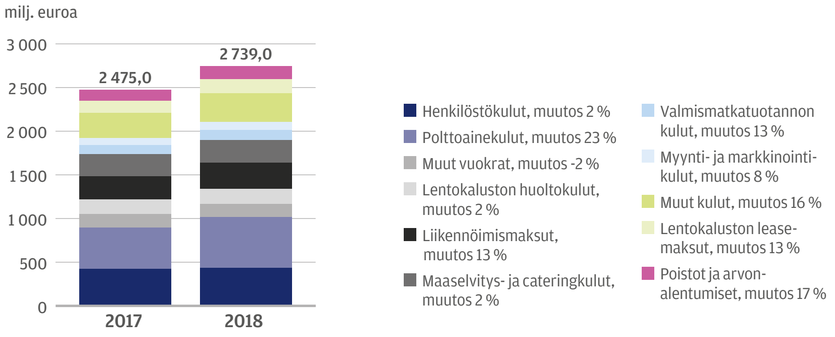
Milj. euroa	2018	2017
EUR	1 530,7	1 414,0
USD	1 009,9	878,1
Muut valuutat	198,4	183,0
Yhteensä	**2 739,0**	**2 475,0**

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.3.2 Vuokrakulut

Milj. euroa	2018	2017
Ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin veloitukset ja lentokonevuokrat miehistöineen (wet leases)	122,7	122,9
Toimitila- ja muut vuokrat	32,2	35,0
Muut vuokrat yhteensä (sisältyy toiminnalliseen EBITDAR:iin)	**154,9**	**157,9**
Lentokaluston leasemaksut (dry leases)	155,0	136,6
Yhteensä	**309,9**	**294,6**

Toiminnalliset kulut



1.3.3 Muut kulut

Milj. euroa	2018	2017
IT- ja lipunkirjoituskulut	128,0	112,7
Muut erät	202,9	172,4
Yhteensä	**330,9**	**285,1**

Tilintarkastuspalkkiot muissa kuluissa

Milj. euroa	2018	2017
PricewaterhouseCoopers		
Tilintarkastuspalkkiot	0,3	0,3
Veroneuvonta	0,1	0,1
Muut palkkiot	0,2	0,3
Yhteensä	**0,5**	**0,7**

PricewaterhouseCoopers Oy:n suorittamat muut kuin tilintarkastuspalvelut Finnair-konsernin yhtiöille tilikaudella 2018 olivat yhteensä 194 000 euroa (380 000). Palvelut koostuivat tilintarkastajan lausunnoista 85 000 euroa (62 000) ja muista palveluista 109 000 euroa (318 000).

1.3.4 Muut velat

Milj. euroa	2018	2017
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	89,5	74,7
Lentokaluston huolto	11,8	8,2
Valmismatkatuotannon velat	11,7	13,2
Tuloverovelat	11,1	
Korot ja muut rahoituserät	8,0	8,2
Muut erät	82,2	69,2
Yhteensä	**214,2**	**173,4**

Muut erät koostuvat useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

1.3.5 Varaukset

L Varaukset ja ehdolliset velat

Varaus kirjataan, kun konsernilla on aikaisemman tapahtuman vuoksi oikeudellinen tai tosiasiallinen velvoite, maksuvelvoitteen toteutuminen on todennäköistä ja velvoitteen suuruus on arvioitavissa luotettavasti. Varauksena kirjattava määrä vastaa johdon parasta arviota menoista, joita velvoitteen täyttäminen edellyttää raportointikauden päättymispäivänä.

Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovittua kuntoa, tai korvata kunnon ja palatusvelvoitteen erotus vuokranantajalle rahassa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin ja moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin liittyviä varauksia. Varaus määräytyy edellä mainituille huoltokomponenteille sopimuksessa määritellyn palautusvelvoitteen ja huoltokomponenttien tämänhetkisen kunnon erotuksena. Varausta kerrytetään lennettyjen lentotuntien suhteessa joko palautushetkeen tai seuraavaan huoltotapahtumaan ja vaikutus kirjataan lentokaluston huoltokuluihin. Varaus purkautuu, kun huolto tehdään tai kone palautetaan. Lentotunnille määritetty hinta riippuu arvioidusta huoltokustannustason kehityksestä. Arvioidut tulevat kassavirrat diskontataan nykyarvoonsa. Huoltojen markkinahinnat määräytyvät pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa, minkä vuoksi varauksen määrä vaihtelee dollarin kurssimuutosten tähden. Realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset kirjataan tuloslaskelman erään lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset.

Uudelleenjärjestelyvaraus kirjataan, kun konserni on laatinut yksityiskohtaisen uudelleenjärjestelysuunnitelman ja aloittanut suunnitelman toimeenpanon tai tiedottanut asiasta. L

i = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

! Lentokaluston huoltovaraus
Lentokaluston huoltovarauksen arvostus edellyttää johdon arviota erityisesti huoltotapahtumien ajoittumisen ja tulevaisuudessa toteutuvien huoltokustannusten arvostuksen osalta. Huoltokustannusten tulevaisuudessa toteutuva määrä ja ajoitus ovat riippuvaisia muun muassa tulevaisuuden lentosuunnitelmien toteutumisesta, huoltokustannustason markkinakehityksestä ja lentokoneen kunnosta huoltohetkellä. !

Milj. euroa	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2018	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2017
Varaus kauden alussa	97,3	2,7	100,0	81,6	4,2	85,8
Uudet varaukset	39,9	0,5	40,4	45,8	0,8	46,6
Käytetyt varaukset	-33,2	-2,2	-35,4	-20,8	-2,3	-23,2
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	2,7		2,7	1,7		1,7
Kurssierot	4,7		4,7	-10,9		-10,9
Yhteensä	**111,4**	**1,0**	**112,5**	**97,3**	**2,7**	**100,0**
Joista pitkäaikaista	91,0	0,3	91,3	78,0	1,0	79,0
Joista lyhytaikaista	20,4	0,8	21,2	19,4	1,7	21,1
Yhteensä	**111,4**	**1,0**	**112,5**	**97,3**	**2,7**	**100,0**

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2030 mennessä. Muut varaukset sisältää rakennejärjestelyihin liittyviä eriä.

1.3.6 Vertailukelpoisesta liiketuloksesta oikaistut erät

Vertailukelpoinen liiketulos pyrkii antamaan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan kehityksestä eri kausien välillä. Vertailukelpoisesta liiketuloksesta on siksi jätetty pois vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Tuloslaskelman esitystavan ja vaihtoehtoisten tunnuslukujen käytön periaatteet on kuvattu osiossa Konsernitilinpäätöksen liitetiedot. Vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat on myös määritelty Hallituksen toimintakertomuksessa, kohdassa Tunnuslukujen laskentakaavat. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien tarkka sisältö ja syyt, miksi ne on jätetty vertailukelpoisen liiketuloksen ulkopuolelle, on kuvattu alla.

Vertailukelpoiseeen liiketulokseen ei sisällytetä Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia. Näitä muutoksia ei huomioida vertailukelpoisessa liiketuloksessa ennen kuin huolto tai koneen palautus tapahtuu pitkän ajan kuluessa tulevaisuudessa ja valuuttakurssimuutokset realisoituvat. Finnair varautuu vuokralentokoneiden palautusvastuuseen liitetiedossa 1.3.5 Varaukset kuvattujen periaatteiden mukaisesti.

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

Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liiketuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita ja uudelleenjärjestelykuluja. Transaktioiden voitot ja tappiot sisältävät myyntivoitot ja -tappiot sekä muut erät, joiden voidaan katsoa liittyvän suoraan omaisuuden myyntiin. Esimerkiksi alaskirjaus, joka voi tapahtua, kun erä on luokiteltu myytävissä olevaksi omaisuuseräksi IFRS 5:n mukaisesti, raportoidaan transaktioiden voittoina ja tappioina. Uudelleenjärjestelykulut sisältävät irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet ja muut kulut, jotka liittyvät suoraan toimintojen uudelleenjärjestelyihin.

Alla oleva taulukko kertoo, mihin tuloslaskelman liiketuloksen eriin vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät ovat vaikuttaneet.

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

! = Kriittiset tilinpäätösarviot

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet

1.3.7 Palkitseminen

1.3.7.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

L Osakeperusteiset maksut
Konsernilla on useita osakkeen arvona maksettavaksi luokiteltavia osakeperusteisia palkitsemisjärjestelmiä, joiden perusteella työntekijät suorittavat työtä konsernin osakkeita tai siitä johdettua palkkiota vastaan. Avainhenkilöille suunnatuista osakeperusteisista järjestelmistä aiheutuu kustannuksia vain, mikäli hallituksen palkkioiden maksamiselle asettamat tavoitteet saavutetaan. Työntekijöille suunnatussa osakesäästöjärjestelmässä palkkioiden maksamisen edellytyksenä on ainoastaan työsuhteen voimassaolo määrättynä aikana.

Ansaitut, tavoitteiden täyttymistä ja voimassaolevaa työsuhdetta edellyttävät osakeperusteiset palkkiot, jotka sitouttavat työntekijän useammaksi vuodeksi konserniin, jaksotetaan koko oikeuden syntymisjaksolle. Palkkiot kirjataan kokonaisuudessaan omana pääomana maksettavaksi osakeperusteiseksi liiketoimeksi, kun osakkeina tilitettävästä määrästä on vähennetty verot. Palkkiot perustuvat Finnairin osakkeen markkinahintaan niiden myöntämispäivänä ja kirjataan henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille ja vastaavasti omaan pääomaan. Veroviranomaiselle työntekijän puolesta tilitettävä vero perustuu Finnairin osakkeen luovutushetken markkinahintaan ja se kirjataan oman pääoman vähennyksenä.

Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet
Irtisanomisetuuksia maksetaan, kun konserni lopettaa henkilön työsuhteen ennen normaalia eläkkeelle jäämisaikaa tai kun henkilö suostuu irtisanoutumaan vapaaehtoisesti näitä etuuksia vastaan. Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet kirjataan, kun konserni on todistettavasti sitoutunut lopettamaan nykyisten työntekijöiden työsuhteen yksityiskohtaisen, asianmukaisen suunnitelman mukaisesti ilman peräytymismahdollisuutta. Jos kyseessä on vapaaehtoisen irtisanoutumisen edistämiseksi tehty tarjous, irtisanomisetuus määritetään perustuen niiden henkilöiden lukumäärään, joiden odotetaan hyväksyvän tarjouksen.

Ks. eläkkeisiin liittyvät laadintaperiaatteet liitetiedosta 1.3.7.2 Eläkkeet. L

Henkilöstökulut

Milj. euroa	2018	2017
Palkat ja palkkiot	339,2	331,0
Eläkekulut	76,4	70,1
Maksupohjaiset järjestelyt	63,2	59,2
Eläkekulut, etuuspohjaiset järjestelyt	13,2	10,9
Muut sosiaali- ja henkilöstökulut	17,8	22,2
Yhteensä	**433,4**	**423,3**
Henkilöstökuluihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	0,1	0,8
Tuloslaskelman henkilöstökulut yhteensä	**433,5**	**424,2**

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lisistä, lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontois- ja muista työsuhde-eduista. Konsernin lyhyen aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä ilman sosiaalikuluja vuonna 2018 oli 6,8 miljoonaa euroa (12,1). Vuoden 2017 palkkioihin sisältyi edeltävien vuosien käänteen johdosta henkilöstölle maksettu erikoispalkkio, yhteensä 9,9 miljoonaa euroa (sosiaalikulut huomioiden 13 miljoonaa euroa).

Henkilöstökulujen lisäksi tuloslaskelman vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältyi henkilöstöön liittyviä uudelleenjärjestelykuluja yhteensä 0,1 miljoonaa euroa (0,8), jotka liittyvät konsernin YT-neuvotteluissa sovittujen ratkaisujen toteuttamiseen. Tuloslaskelman henkilöstökulut mukaan lukien vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 433,5 miljoonaa euroa (424,2).

Henkilöstörahastosiirto

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahasto, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin osakepalkkiojärjestelmään (LTI) osallistuvat työntekijät eivät kuulu henkilöstörahastoon. Henkilöstörahasto on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Tilikauden 2018 vertailukelpoinen tulos ylitti hallituksen voittopalkkiolle asettamat tavoitteet, minkä johdosta henkilöstökuluihin ja velaksi on kirjattu 6,8 miljoonan euron suuruinen voittopalkkioerä henkilöstörahastoon siirrettäväksi. Tilikauden 2017 tilinpäätöksen perusteella henkilöstörahastolle maksettiin 6,7 miljoonan euron suuruinen voittopalkkio.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat

Milj. euroa	2018	2017
Lomapalkat	75,8	70,0
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	29,9	69,2
Työsuhde-etuuksiin liittyvät siirto- ja muut velat yhteensä	**105,6**	**139,2**

Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin ja henkilöstön palkitsemiseen liittyviä velkoja. Laskua selittävät lähinnä palkitsemiseen liittyvät velat, kuten vuoden 2018 aikana purkautunut lentäjien osakesidonnainen kannustinohjelma ja henkilöstölle maksettu erityispalkkio. Lisäksi tilinpäätöksen varauksiin (ks. 1.3.5 Varaukset) sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 0,9 miljoonaa euroa (2,0).

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Väliaikainen toimitusjohtaja Pekka Vähähyyppä, 4.9.2018 alkaen*	Toimitusjohtaja Pekka Vauramo, 31.10.2018 asti**	Johto-ryhmä*	Yhteensä 2018	Toimitusjohtaja Pekka Vauramo	Johto-ryhmä	Yhteensä 2017
Kiinteä palkka	119	682	1 743	**2 544**	649	1 677	**2 326**
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot***	23	77	261	**361**	294	809	**1 103**
Luontoisedut	5	2	73	**80**	3	73	**76**
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	35	-89	508	**455**	358	988	**1 347**
Lakisääteinen eläke****	23	154	410	**586**	160	444	**604**
Maksupohjainen lisäeläke		104	51	**155**	124	57	**180**
Yhteensä	**204**	**931**	**3 047**	**4 182**	**1 588**	**4 048**	**5 636**

* Pekka Vähähyypän palkat ja palkkiot sisältyvät johtoryhmään 3.9.2018 asti.
** Pekka Vauramo oli Finnairin toimitusjohtaja 4.9.2018 asti, mutta työsuhde päättyi 31.10.2018. Hän ei ollut enää oikeutettu pitkän aikavälin kannustimiin 2016–2018, 2017–2019 ja 2018–2020 ohjelmista, joihin liittyvät kulut purettiin tilikaudella 2018.
*** Tilikauden 2018 lyhytaikaisten kannustimien määrät perustuvat arvioihin, sillä tavoitteiden lopullista arviointia ei vielä tilinpäätöspäivänä ole tehty. Tilikauden 2017 lopulliset palkkiot toteutuivat 11 tuhatta euroa arviota suurempina. Erotus on raportoitu suoriteperusteen mukaisesti osana tilikauden 2018 palkkioita.
**** Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän Tyeliin liittyvät työnantajamaksut.

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Osakepalkkiot liittyvät johdon LTI-ohjelmiin ja osakesäästöohjelmiin, ja niiden kuluvaikutus jaksottuu IFRS 2:n mukaisesti oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutuskiellon päättymiseen asti. Tämän vuoksi suoriteperusteisesti esitetty osakepalkkio sisältää tilikaudelle kohdistuvan kuluvaikutuksen useista eri ohjelmista, riippumatta osakkeiden luovutushetkestä. Johdolle ei ole tarjottu muita pitkän aikavälin kannustimia kuin osakeperusteisia palkkioita.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän kahden jäsenen lisäeläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Toimitusjohtajan eläkeikä vastaa aikaisinta mahdollista lakisääteistä eläkeikää, ja kahden johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta. Eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia.

Konsernin johdon osakeperusteisista palkkioista on kerrottu tarkemmin myöhemmin tässä liitteessä ja erillisessä Palkka- ja palkkioselvityksessä. Palkka- ja palkkioselvityksessä on lisäksi kerrottu myös palkitsemisen perusteista sekä johdolle maksetut palkkiot.

Hallituspalkkiot

Hallitustyöskentelystä maksetut korvaukset, euroa	Yhteensä 2018	Vuosipalkkiot	Kokous-palkkiot	Luontoisedut	Yhteensä 2017
Hallitus	469 577	275 100	171 000	23 477	375 497
Barrington Colm	70 500	35 700	34 800	0	
Brewer Montie, 20.03.2018 alkaen	41 700	22 500	19 200	0	
Du Mengmeng	57 908	30 000	25 200	2 708	
Friman Maija-Liisa	51 200	32 850	11 400	6 950	
Itävuori Jussi, 20.03.2018 asti	13 771	8 550	4 800	421	
Karvinen Jouko	89 308	61 200	19 800	8 308	
Kjellberg Henrik, 20.03.2018 alkaen	45 713	22 500	22 800	413	
Mårtensson Jonas	52 200	30 000	22 200	0	
Tuominen Jaana	47 276	31 800	10 800	4 676	

Hallitukselle maksetaan vuosipalkkion lisäksi kokouspalkkioita. Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on rajoitettu oikeus lentolippuetuun Finnairin henkilöstölippuohjesäännön hallituksen jäseniä koskevan ohjeistuksen mukaisesti. Ohjeistuksen mukaan hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on kalenterivuoden aikana oikeus neljään edestakaiseen tai kahdeksaan yhdensuuntaiseen Economy- tai Business-luokan lentomatkaan Finnairilla. Lentolippujen hinta on nolla euroa, mutta hallituksen jäseniltä ja heidän puolisoiltaan veloitetaan niistä kaikki maakohtaiset verot ja matkustajamaksut. Lentoliput ovat hallituksen jäsenille Suomessa verotettavaa tuloa (ks. ylläolevasta taulukosta luontoisedut).

Osakeperusteiset maksut

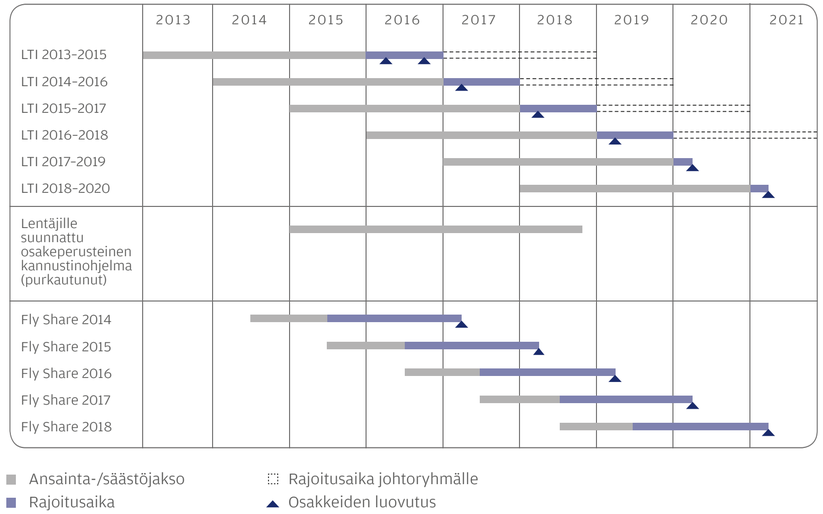
Konsernilla on osakeperusteisia henkilöstön kannustinjärjestelmiä, joiden luonnetta ja vaikutuksia on kuvattu alla. Tarkemmat kuvaukset järjestelmistä on annettu Palkka- ja palkkioselvityksessä.

Finnair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmät 2013 alkaen

Finnairin osakepalkkiojärjestelmä (LTI) on suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä, jossa vuosittain käynnistyy uusi ohjelma hallituksen niin päättäessä. Osakeohjelmien tarkoituksena on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Ohjelmien suunnittelussa on huomioitu valtion palkitsemisohjeet.

Vuosien 2013–2016 aikana käynnistetyt osakepalkkiojärjestelmät ovat neljä-kuusivuotisia osakeohjelmia. Näistä ohjelmista käynnissä on neljä ohjelmaa (2013–2015, 2014–2016, 2015–2017 ja 2016–2018). Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraavana rajoitusaikana osallistuja ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamiaan osakkeita. Rajoitusaika on Finnairin johtoryhmän jäsenillä kolme vuotta ja muilla osallistujilla yksi vuosi. Lisäksi toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten on kerrytettävä osakeohjelmasta saaduilla osakepalkkioilla – ja sen saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä – yhtiössä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaava osakeomistus niin kauan kuin osakeohjelmaan kuuluva on johtoryhmän jäsen.

Finnairin pitkän aikavälin osakeperusteiset kannustinohjelmat



Vuonna 2017 käynnistettiin rakenteeltaan uusi osakepalkkiojärjestelmä, joista on käynnissä kaksi ohjelmaa (2017–2019 ja 2018–2020). Uudistetun rakenteen mukaan vuosittain alkavat, rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson kuten aikaisemminkin. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen. Johtoryhmän jäsenen on kerrytettävä ja saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin hän on johtoryhmän jäsen.

Mahdollinen kannustinpalkkio myönnetään Finnairin osakkeina. Ansaitut osakkeet maksetaan ansaintajaksoa seuraavana vuonna. Ohjelmien palkkiomahdollisuudet määritetään suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan kunkin ohjelman alussa. 2013–2016 käynnistetyissä ohjelmissa palkkiomahdollisuus on määritetty euromääräisenä. 2017 ja 2018 käynnistetyissä ohjelmissa palkkiomahdollisuus on määritetty osakemääräisesti, jolloin suoritusjakson aikaiset muutokset osakekurssissa vaikuttavat palkkiomahdollisuuden euromääräiseen arvoon. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 2013–2016 käynnistyneissä ohjelmissa 30 % ja 2017–2018 käynnistyneissä ohjelmissa 20 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden enimmäistaso vastaa 25–50 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

2017–2019 ja 2018–2020 ohjelmien sääntöjen mukaan yksittäiselle osallistujalle maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa.

Vuosia 2014–2016, 2015–2017 ja 2016–2018 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) sekä osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR). Kummankin mittarin painoarvo on 50 prosenttia.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Vuosia 2017–2019 ja 2018–2020 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat osakekohtainen tulos (EPS) ja liikevaihdon kasvu. Kummankin mittarin painoarvo on 50 prosenttia. Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategisiin tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin. Tilikaudella ohjelman 2015-2017 tavoitteet toteutuivat 192-prosenttisesti, tavoitetason ollessa 100 prosenttia ja maksimin 200 prosenttia. Vertailukaudella, vuosia 2014–2016 koskevan ohjelman suoritusmittarit toteutuivat 118-prosenttisesti.

Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka 2013–2016 käynnistetyissä ohjelmissa on 4–6 vuotta, kun taas 2017–2018 käynnistetyissä ohjelmissa se on 3 vuotta. 2013–2016 käynnistettyjen ohjelmien palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana rahassa, ja ansaintajakson jälkeen myöntämispäivänä euromääräinen palkkio muunnetaan osakkeiksi. 2017–2018 käynnistettyjen ohjelmien myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina. Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle kulua yhteensä 1,1 miljoonaa euroa (3,1). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 3,7 miljoonaa euroa. Osakepalkkioista aiheutuva kulu kirjataan muuttuneen IFRS 2 -standardin mukaisesti omaan pääomaan. Muuttuneen standardin vaikutuksista on kerrottu liitetiedossa 4.7 Muutokset laadintaperiaatteissa.

	2013–2015 ohjelma	2014–2016 ohjelma	2015–2017 ohjelma	2016–2018 ohjelma	2017–2019 ohjelma	2018–2020 ohjelma	Yhteensä
Maksimiansainta, miljoonaa euroa	3,4	2,5	2,8	2,3	4,1*	1,9*	16,9
Maksimiansainta, miljoonaa osaketta	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6*	0,3*	2,4
Tavoitetason ansainta, miljoonaa euroa	1,7	1,2	1,4	1,2	1,4	0,6	7,5
Tavoitetason ansainta, miljoonaa osaketta	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	1,1
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	0,0	0,1	0,3	0,1	0,3	0,3	1,1
Myönnetyt osakkeet, miljoonaa osaketta**			0,2		0,6	0,3	1,1

* 2017-2019 ja 2018-2020 ohjelmien maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.
** 2015-2017 ohjelman ansaintajakson päätteeksi ansaitut eurot muunnettin osakkeiksi ja luovutettiin. 2017-2019 ja 2018-2020 ohjelmissa ansaintakaudella ansaitaan osakkeita, jolloin osakkeiden myöntäminen tapahtuu ohjelman alussa.

Henkilöstön FlyShare -osakesäästöohjelma vuodesta 2013

Finnairin henkilöstölle tarkoitettu osakesäästöohjelma FlyShare käynnistyy vuosittain hallituksen niin päättäessä. Ensimmäinen ohjelma käynnistyi tilikaudella 2013, ja voimassa on tällä hetkellä kolme ohjelmaa. Ohjelman tarkoituksena on kannustaa työntekijöitä ryhtymään yhtiön osakkeenomistajiksi ja siten vahvistaa Finnairin työntekijöiden sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen sekä palkita heitä pitkällä aikavälillä.

Ohjelmassa työntekijälle tarjotaan mahdollisuus säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Enimmäissäästön määrä on 8 % ja vähimmäissäästön 2 % kunkin osallistujan kunkin kuukauden bruttopalkasta. Osakkeita ostetaan kertyneillä säästöillä markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuosikatsausten julkistamispäivien jälkeen.

Finnair antaa 20 bonusosaketta jokaiselle työntekijälle, joka osallistuu ohjelmaan ensimmäistä kertaa ja osallistuu säästämiseen vähintään sen ensimmäisen kolmen kuukauden aikana. Bonusosakkeet luovutetaan vuosittain lokakuussa, ja vaikutus kirjataan tilikauden kuluksi. Ohjelma kestää kolme vuotta, ja Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta säästökaudella ostettua ja pidettyä osaketta kohden ohjelman päätyttyä. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Lisäosakkeiden vaikutus jaksotetaan kuluksi oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutukseen asti.

FlyShare-osakesäästöohjelmista kirjattiin tilikaudelle kulua yhteensä 0,8 miljoonaa euroa (1,6). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 1,1 miljoonaa euroa.

Lentäjille suunnattu osakeperusteinen kannustinohjelma

Lentäjien pitkän aikavälin käteisvaroina maksettava osakeperusteinen kannustinohjelma purkautui, koska kannustinohjelman toteutumisen edellytyksenä määriteltyihin säästötavoitteisiin ei päästy ohjelman voimassaoloaikana. Kannustinohjelman purkauduttua myös ohjelman aikana tehdyt varaukset purettiin. Tämä purkautuminen vaikutti positiivisesti Finnairin vuoden 2018 vertailukelpoiseen liiketulokseen suojausvaikutusten jälkeen 9,2 miljoonaa euroa.

Finnairin hallitus hyväksyi tilikaudella 2014 osana Suomen Lentäjäliiton (SLL) kanssa solmittua säästösopimusta lentäjille suunnatun kannustinjärjestelmän. Ohjelma kattoi vuodet 2015–2018. Palkkion toteutumisen edellytyksenä oli Finnairin ja SLL:n välisessä säästösopimuksessa määriteltyjen säästöjen toteutuminen sovitun aikataulun mukaisesti vuosina 2015–2018. Lisäksi yhtiön osakekurssin tuli olla ohjelman päättyessä vähintään 4 euroa. Jos nämä edellytykset olisivat täyttyneet, lentäjillä olisi ollut oikeus rahapalkkioon, joka perustui osakkeen kurssiin. Palkkion arvo 4 euron osakekurssitasolla olisi ollut yhteensä 12 miljoonaa euroa. Vastaavasti 8 euron osakekurssia vastaava ansainta olisi ollut 24 miljoonaa euroa, mikä oli myös ohjelman maksimiansaintataso. Finnair oli suojautunut 4 euron osakekurssitason ylittävältä kustannusvaikutukselta markkinaehtoisella osto-optiolla. Suojausjärjestelyt on purettu. Ohjelman kuluvaikutus jaksotettiin oikeuden syntymisjaksolle myöntämispäivästä lähtien (2014–2018), ja sitä vastaava velka arvostettiin käypään arvoon jokaisena raportointipäivänä. Ohjelmasta kertynyt velka tilinpäätöksessä 2017 oli 17,5 miljoonaa euroa, joka purettiin tilikaudella 2018. Lisäksi johdannaissaamisia purettiin 26,0 miljoonaa euroa ja johdannaisvelkoja 14,7 miljoonaa euroa.

1.3.7.2 Eläkkeet

L Etuus- ja maksupohjaiset järjestelyt
Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä määritellään eläke-etuus, jonka työntekijä saa eläkkeelle jäädessään. Etuuden määrä riippuu muun muassa iästä, palvelusvuosista ja palkkatasosta. Työsuoritukseen perustuvana menona henkilöstökuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi velvoitteen raportointikauden päättymispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan velvoitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuusoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Velvoitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskemien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja eräänyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite. Kokemusperusteisista tarkistuksista ja vakuutusmatemaattisten oletusten muutoksista johtuvat vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan muiden laajan tuloksen erien kautta oman pääoman hyvitykseksi tai veloitukseksi sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. L

! Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät
Eläkevelvoitteiden nykyarvo riippuu lukuisista tekijöistä, jotka perustuvat vakuutusmatemaattisiin oletuksiin. Mikä tahansa muutos näissä oletuksissa vaikuttaa eläkevelvoitteiden tasearvoon. Alla olevassa liitetiedossa on esitetty kuvaus olennaisimmista riskeistä ja herkkyysanalyysi vakuutusmatemaattisten olettamien muutosten vaikutuksista. !

Kuvaus konsernin eläkejärjestelyistä

Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Lakisääteinen työeläketurva on maksupohjainen järjestely. Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia, lähinnä maksupohjaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Finnairin edellisellä toimitusjohtajalla Pekka Vauramolla ja kahdella johtoryhmän jäsenellä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Toimitusjohtaja Pekka Vauramon irtisanouduttua Finnair ei enää maksa hänen maksupohjaista lisäeläkettään vuoden 2018 jälkeen. Toimitusjohtajan eläkeikä on aikaisin mahdollinen lakisääteinen eläkeikä, ja kahden johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta. Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu lisäeläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty pääsääntöisesti Finnair Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat etuuspohjaisia. Lisäeläketurva kattaa sekä vanhuusajan lisäeläkkeen että

L = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

ammatilliset työkyvyttömyyskorvaukset ja lesken eläkkeen. Eläkesäätiö on suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. 700:lla Finnairin liikennelentäjällä on eläkesäätiössä järjestetyn lisäeläkkeen lisäksi erityinen, eläkevakuutusyhtiössä järjestetty etuusperusteinen lisäeläke, joka koskee ainoastaan yli 58-vuotiaiksi työskenteleviä liikennelentäjiä. Finnairiin vuonna 2015 tai sen jälkeen palkattujen liikennelentäjien lisäeläketurva on maksuperusteinen lukuun ottamatta ammatillista työkyvyttömyyttä, jonka varalta lentäjät on vakuutettu eläkesäätiössä.

Kuvaus olennaisimmista riskeistä

Varojen volatiilisuus: Järjestelyyn kuuluvista varoista osa on sijoitettu osakemarkkinoille, joihin lyhyen aikavälin tarkastelussa liittyy tuotto- ja volatiliteettiriski, mutta joiden odotetaan pitkällä aikavälillä tarjoavan yritysten liikkeeseen laskemia joukkovelkakirjalainoja paremman tuoton. Eläkevelvoitteiden diskonttokorko perustuu kyseisten joukkovelkakirjalainojen korkoihin.

Muutokset joukkovelkakirjalainojen koroissa: Yritysten liikkeelle laskemien joukkovelkakirjalainojen korkojen lasku kasvattaa eläkevelvoitteen määrää sen vuoksi, että eläkevelvoitteet diskontataan nykyarvoonsa korolla, joka perustuu joukkovelkakirjalainojen korkoihin. Velvoitteen nousua netottaa osittain joukkovelkakirjoihin tehtyjen sijoitusten arvonnousu eläkevaroissa.

Eliniän odote: Merkittävin osa tarjotusta lisäeläketurvasta liittyy vanhuusiän eläkkeisiin, mistä johtuen eliniän odotuksen nousu johtaa eläkevelvoitteen kasvuun.

Inflaatioriski: Eläkevelvoitteiden määrä on sidottu inflaatioon, minkä vuoksi korkeampi inflaatio johtaa velvoitteen määrän kasvuun. Koska kaikkien järjestelyyn kuuluvien varojen arvo ei nouse inflaation myötä, inflaatio todennäköisesti alentaa järjestelyn vakavaraisuutta.

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2018	2017
Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	10,8	9,9
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	2,4	1,0
Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä	**13,2**	**10,9**
Tytäryhtiön myynnin tai hankinnan yhteydessä kasvaneet tai poistuneet vastuut, netto*		0,2
Nettokorkomenot (korkokulut)	0,1	0,5
Tulosvaikutteiset kulut yhteensä	**13,2**	**11,6**
Laajaan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä		
Kokemusperäiset oikaisut	4,0	-2,9
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-12,1	6,8
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	7,2	-39,8
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	**-0,8**	**-35,9**
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	4 894	4 689
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, muut etuuspohjaiset järjestelyt	175	175

*Tilikaudella 2017 hankittiin tytäryhtiö Finnair Kitchen. Sen eläkevelvoitteisiin liittyvien varojen ja velkojen erotus on kirjattu osaksi hankinnasta aiheutunutta voittoa vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin.

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2018	2017
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	435,1	442,0
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	-418,1	-435,6
Nettovelka	**17,0**	**6,4**

Vuoden 2018 nettovelasta 16,5 miljoonaa euroa (4,1) liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,5 miljoonaa euroa (2,3) muihin lisäeläkejärjestelyihin. Tilikaudella 2018 nettovelka kasvu johtui pääasiassa työsuoritukseen perustuvista menoista. Laajan tuloksen kautta kirjatut vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot netottivat toistensa vaikutuksen.

Eläkevelvoitteiden muutokset

Milj. euroa	2018	2017
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet kauden alussa	442,0	438,9
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	10,8	9,9
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	2,4	1,0
Korkokulu	6,8	6,5
Yrityshankinnat- ja myynnit*		0,8
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset	**20,0**	**18,2**
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-12,1	6,8
Kokemusperäiset tarkistukset	4,0	-2,9
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	**-8,0**	**3,9**
Maksetut etuudet	-18,9	-18,9
Järjestelyyn kuuluvien velvotteiden nykyarvo	**435,1**	**442,0**

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2018	2017
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	435,6	407,0
Korkotuotto	6,7	6,0
Yrityshankinnat- ja myynnit*		0,6
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	**6,7**	**6,6**
Varojen tuotto	-7,2	39,8
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	**-7,2**	**39,8**
Kannatusmaksut	1,9	1,0
Maksetut etuudet	-18,9	-18,9
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	**418,1**	**435,6**

*Tilikaudella 2017 hankittiin tytäryhtiö Finnair Kitchen. Sen eläkevelvoitteisiin liittyvien varojen ja velkojen erotus on kirjattu osaksi hankinnasta aiheutunutta voittoa vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2018	2017
Pörssiosakkeet	22,0	22,2
Velkakirjat	52,7	53,3
Kiinteistöt	19,0	17,8
Muut	6,3	6,7
Yhteensä	**100,0**	**100,0**

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältä arvoltaan 1,0 miljoonaa euroa (1,8) sekä konsernin käytössä olevat rakennukset käyvältä arvoltaan 19,7 miljoonaa euroa (19,7).

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

	2018	2017
Diskonttokorko %	1,66 %	1,53 %
Inflaatio %	1,08 %	1,32 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	1,56 %	1,47 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	1,38 %	1,62 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	10	10

Herkkyysanalyysi
Herkkyysanalyysi kuvaa, kuinka paljon muutos vakuutusmatemaattisissa oletuksissa vaikuttaisi nettovelkaan. Herkkyysanalyysi kuvaa tietyn olettaman muutoksen vaikutusta silloin, kun muissa olettamissa ei tapahdu muutosta. Vaikutukset on laskettu käyttäen samoja laskentametodeita kuin taseen nettomääräisen eläkevastuun laskennassa on käytetty.

Herkkyysanalyysi tärkeimpien vakuutusmatemaattisten oletusten muutosten vaikutuksista

Vakuutusmatemaattinen oletus	Muutos olettamassa	Vaikutuksen määrä olettaman kasvaessa, Milj. euroa	%	Vaikutuksen määrä olettaman pienentyessä, Milj. euroa	%
Diskonttokorko %	0,25 %	-14,4	-3,4 %	15,3	3,6 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	4,6	1,1 %	-4,5	-1,1 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	0,25 %	10,5	2,5 %	-10,1	-2,4 %
Elinikäolettaman muutos	1 vuosi	12,5	3,0 %	-12,4	-2,9 %

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Ennustetut maksut ohjelmasta tuleville viidelle vuodelle ovat n. 46 miljoonaa euroa. Tulevien maksujen määrän ennustamista vaikeuttaa se, että ne riippuvat voimakkaasti sijoitustoiminnan tuottojen kehityksestä.

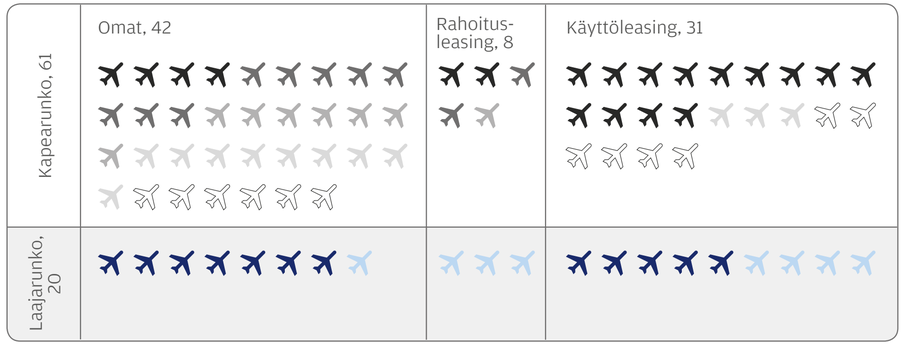
Eläkevelvoitteen duraatio on 14 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 1,66 %.

2 Lentokalusto ja muut aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä leasing-järjestelyt

Lentokalusto ja muut aineettomat ja aineelliset hyödykkeet sekä leasing-järjestelyt -ryhmään on koottu erityisesti lentokalustoon liittyvät liitetiedot. Konsernin operoimaan lentokalustoon liittyvät liitetiedot koskien omistettuja sekä erilaisin vuokrajärjestelyin vuokrattuja koneita sekä myytäväksi määriteltyjä lentokoneita on yhdistetty samaan ryhmään, jotta kokonaiskuva lentokalustosta olisi paremmin hahmotettavissa.

Finnairin omistama ja vuokraama käyttöomaisuus koostuu pääosin Finnairin ja Norran operoimista lentokoneista. Finnairin laivastosta noin puolet on omassa omistuksessa. Liitetiedossa 2.1 on esitetty tarkemmat tiedot Finnairin omistamien ja liitetiedossa 2.2 Finnairin vuokraamien koneiden osalta.

Laivasto



Finnairin laivasto

Laivasto omassa taseessa

Milj. euroa	2018	2017	Muutos
Maksetut ennakot tulevasta laivastosta	120,4	96,0	24,4
Omistetut, käytössä olevat lentokoneet	1 096,9	1 002,5	94,4
Rahoitusleasing-laivasto	143,7	152,9	-9,2
Kirjanpitoarvo yhteensä	**1 361,1**	**1 251,4**	**109,6**
Tilikauden poistot	**129,8**	**110,2**	**19,6**
Operatiivisilla vuokrasopimuksilla vuokrattu laivasto			
Vuokravastuut operatiivisista vuokrasopimuksista (nimellisarvoonsa)	1 213,8	1 163,6	50,2
Tilikauden leasekulut (lentokaluston leasemaksut)	155,0	136,6	18,3

= Osion sisältö

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

2.1. Aineelliset hyödykkeet

L Aineelliset hyödykkeet on merkitty taseeseen alkuperäiseen hankintamenoonsa poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettynä. Aineelliset hyödykkeet sisältävät pääasiallisesti lentokoneita. Lentokoneiden hankintameno kohdistetaan koneen ja moottoreiden rungolle ja huoltokomponenteille. Huoltokomponentteina käsitellään rungon raskashuollot, moottorin performanssihuollot ja moottorin käyttöaikarajoitteiset osat. Lentokoneen ja moottorin runko poistetaan niille määritellyn taloudellisen vaikutusajan aikana. Huoltokomponentit poistetaan huoltojakson aikana. Sekä omille että vuokratuille koneille tehdyt merkittävät uudistus- ja perusparannusinvestoinnit (modifikaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana, joka vuokrakoneilla voi olla korkeintaan vuokrakauden loppuun. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta. Lentokoneen korjauskiertoiset varaosat aktivoidaan ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan kuluessa.

Lentokoneiden ennakkomaksut kirjataan aineellisiin hyödykkeisiin. Ennakkomaksuihin liittyvät korkomenot aktivoidaan osaksi hankintamenoa siltä ajalta, kun Finnair rahoittaa niillä lentokoneen valmistusta. Lentokoneiden sitovien, valuuttamääräisten ostosopimusten valuuttakurssiriskiltä suojaavien johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan ennakkomaksuihin. Ennakkomaksut, realisoituneet valuuttasuojat ja aktivoidut korot siirretään osaksi lentokoneen hankintahintaa, kun lentokone toimitetaan ja se otetaan kaupalliseen käyttöön.

Aineellisten hyödykkeiden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

- Lentokoneet ja moottorit (lentokalusto) sekä lentokonesimulaattorit (muu kalusto) tasapoistoina:
  - Airbus A350-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Airbus A320 ja Embraer-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Airbus A330-laivasto 18 vuodessa 10 % jäännösarvoon
  - Potkuriturpiinikoneet (ATR-laivasto) 12 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Lentokoneiden raskashuollot, moottoreiden performanssihuollot ja käyttöaikarajoitteiset osat tasapoistoina huoltojakson aikana.
- Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat 15–20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon.
- Rakennukset 10–50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon.
- Muut aineelliset hyödykkeet 3–15 vuodessa.

Hyödykkeiden jäännösarvot ja arvioidut taloudelliset pitoajat tarkistetaan jokaisena tilinpäätöspäivänä, ja jos ne eroavat merkittävästi aikaisemmista arvioista, poistoaikoja ja jäännösarvoja muutetaan vastaavasti.

Aineellisten hyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot ja tappiot sisältyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin.

Arvonalentuminen
Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että jonkin omaisuuserän arvo on alentunut. Arvonalentumistappio kirjataan tulosvaikutteisesti siltä osin, kuin omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää siitä kerrytettävissä olevan rahamäärän.

Kerrytettävissä oleva määrä lasketaan rahavirtaa tuottaville yksiköille ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksikköjen tasolla. Kerrytettävissä oleva rahamäärä on omaisuuserän käypä arvo vähennettynä myynnistä aiheutuvilla menoilla tai sitä korkeampi käyttöarvo. Käyttöarvo perustuu kyseisestä omaisuuserästä tai rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa oleviin arvioituihin tuleviin diskontattuihin nettorahavirtoihin. L

! **Arvonalentumistestaus**
Rahavirtaa tuottavien yksiköiden kerrytettävissä olevat rahamäärät on määritetty käyttöarvoon perustuvina laskelmina tai myyntihintoina myynnin kuluilla vähennettyinä. Käyttöarvolaskelmien laatiminen edellyttää arvioiden käyttämistä. Arviot perustuvat budjetteihin ja ennusteisiin, joiden toteutumiseen saattaa liittyä epävarmuutta. Keskeiset epävarmuustekijät laskelmissa ovat USD/Euro sekä JPY/Euro –valuuttakurssit, yksikkötuotto, ennakoidut myyntivolyymit ja lentopetrolin hinta. !

Aineelliset hyödykkeet 2018

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2018	1 973,0	89,2	67,6	124,1	2 253,9
Lisäykset	248,7	0,3	10,9	105,5	365,3
Vähennykset	-85,5		-2,7		-88,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus				-34,9	-34,9
Siirrot erien välillä	35,0		17,6	-64,7	-12,2
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä	0,1				0,1
Hankintameno 31.12.2018	**2 171,0**	**89,5**	**93,4**	**130,0**	**2 483,8**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2018	-798,6	-5,9	-24,2	-3,1	-831,8
Vähennykset	15,5		2,6		18,1
Tilikauden poistot	-132,9	-2,7	-7,8		-143,4
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2018	**-916,0**	**-8,6**	**-29,5**	**-3,1**	**-957,2**
Kirjanpitoarvo 31.12.2018	**1 255,0**	**80,9**	**63,9**	**126,9**	**1 526,6**

Lentokalustoon sisältyvien korjauskiertoisten varaosien kirjanpitoarvo on 14,4 miljoonaa euroa (19,0). Lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 20,4 miljoonan euron arvosta (13,3). Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset.

Aineelliset hyödykkeet 2017

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2017	1 648,8	29,4	48,9	167,3	1 894,5
Lisäykset yritysostoista			0,4		0,4
Lisäykset	294,5	21,8	14,7	45,8	376,8
Vähennykset	-103,9		-3,0		-106,9
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus				92,0	92,0
Siirrot erien välillä	127,1	38,0	6,7	-181,0	-9,2
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä	6,3				6,3
Hankintameno 31.12.2017	**1 973,0**	**89,2**	**67,6**	**124,1**	**2 253,9**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2017	-699,8	-4,2	-20,8	-3,1	-728,0
Vähennykset	16,4		1,9		18,3
Tilikauden poistot	-115,2	-1,6	-5,2		-122,1
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2017	**-798,6**	**-5,9**	**-24,2**	**-3,1**	**-831,8**
Kirjanpitoarvo 31.12.2017	**1 174,4**	**83,3**	**43,4**	**121,0**	**1 422,1**

L = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
Milj. euroa	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
Kirjanpitoarvo 1.1.	14,6	5,4	4,0	7,3	18,7	12,7
Lisäykset			2,2	9,5	2,2	9,5
Vähennykset	-1,3			-3,0	-1,3	-3,0
Siirrot erien välillä	2,6	9,7	-2,6	-9,7		
Poistot	-0,7	-0,4			-0,7	-0,4
Kirjanpitoarvo 31.12.	**15,3**	**14,6**	**3,6**	**4,0**	**18,8**	**18,7**

Tilikaudella 2018 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 2,2 miljoonaa euroa (9,5) liittyen Airbus A350 -investointiohjelmaan. Vähennys liittyy A350-lentokoneen myyntiin ja takaisinvuokraukseen. Finnair käyttää korkokustannuksen aktivoinnissa neljännesvuosittaista efektiivistä korkokantaa, joka vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Vuonna 2018 korkokannan keskiarvo oli 2,64 % (9,63 %). Vuoden 2017 korkeampi korko johtui pääosin ylimääräisistä rahoituskuluista, jotka liittyivät joukkovelkakirjan uudelleenrahoittamiseen.

Pantattu omaisuus ja muut aineellisiin hyödykkeisiin liittyvät rajoitukset

Finnairilla ei ole pantattua omaisuutta pankkilainojen vakuutena. Finnair on rahoittanut kolmen A350-lentokoneen hankinnan JOLCO-lainoilla (ks. 3.3 Rahoitusvelat) ja kolmen A330-lentokoneen rahoitusleasing-järjestelyillä, joissa juridinen omistusoikeus siirtyy Finnairille kun lainat on maksettu. Lisäksi lentokalustoon sisältyy viisi rahoitusleasing-lentokonetta, joissa sopimusten perusteella omistusoikeus ei siirry Finnairille vuokrasopimuksen päätyttyä (ks. 2.2 Vuokrasopimukset). Yhteensä näiden koneiden arvo tilinpäätöshetkellä oli 359,8 miljoonaa euroa (377,1).

Arvonalentumistestaus

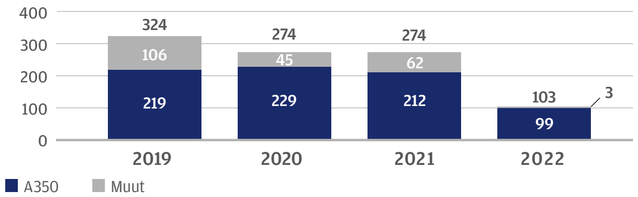
Lentokalustoon on tilinpäätöshetkellä tehty markkina-arvoon pohjautuva arvonalentumistestaus, jonka perusteella ei havaittu arvonalentumistarvetta. Markkina-arvoon perustuva testaus on herkkä EUR/USD-valuuttakurssin liikkeille ja dollarin heikentyessä lentokaluston markkina-arvo pienenee. Lentokaluston markkina-arvo olisi tasearvoa suurempi, vaikka dollari heikentyisi 10 prosenttia.

Investointisitoumukset

Tilikauden lopussa investointisitoumukset olivat yhteensä 975 miljoonaa euroa (1 013), ja luku sisältää lentokonetilaukset. Kokonaisvastuun määrä vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa EUR/USD-valuuttakurssin ja lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatioehtojen takia. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen suhteen vasta toimitushetkellä.

Investointisitoumukset

milj. euroa



2.2 Vuokrasopimukset

L Konserni vuokralleottajana
Aineellisia hyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa konsernille siirtyy olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista, luokitellaan rahoitusleasing-sopimuksiksi. Ne aktivoidaan taseeseen sopimuksen alkaessa varoiksi määrään, joka vastaa vuokrakohteen käypää arvoa tai tätä alempaa vähimmäisvuokrien nykyarvoa. Vastaava määrä kirjataan rahoitusvelaksi taseen korollisiin velkoihin. Maksettavat leasing-vuokrat jaetaan korkokuluihin ja velan vähennykseen. Rahoitusleasing-sopimuksella vuokratut omaisuuserät poistetaan joko taloudellisena vaikutusaikana tai sitä lyhyemmän vuokra-ajan kuluessa. Vuokrasopimukset, joissa olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista jää vuokranantajalle, luokitellaan operatiivisiksi vuokrasopimuksiksi. Niiden vuokrat kirjataan tuloslaskelmaan kuluksi vuokra-ajan kuluessa lentokaluston lease-maksuihin (ei sisälly vertailukelpoiseen EBITDAR:iin) tai toimitilojen, ostoliikenteen, lentokonevuokrien miehistöineen ja tilapäisten lentokonevuokrien osalta muihin vuokriin.

Konserni vuokralleantajana
Konsernin ulkopuolelle vuokratut hyödykkeet käsitellään operatiivisina vuokrasopimuksina, kun omistukselle ominaiset riskit ja edut eivät ole olennaisilta osin siirtyneet vuokralleottajalle. Vuokralle annetut hyödykkeet sisältyvät taseen aineellisiin hyödykkeisiin ja niistä tehdään poistot taloudellisena vaikutusaikana. Poistoajat vastaavat omassa käytössä olevia hyödykkeitä. Erät lentokoneiden vuokrasopimukset velvoittavat vuokralleottajaa maksamaan tietyin väliajoin huoltoreservejä kerryttämään varoja lentokoneiden huoltoja varten. Huoltoja varten saadut ennakkomaksut kirjataan velaksi, joka purkautuu, kun huollot toteutuvat. Tilavuokrat ja lentokoneiden vuokratuotot kirjataan tulosvaikutteisesti tasaerinä vuokra-ajan kuluessa liiketoiminnan muihin tuottoihin.

Myynti ja takaisinvuokraus
Jos myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen tuloksena syntyy rahoitusleasing-sopimus, kirjanpitoarvon ja myyntihinnan välinen erotus kirjataan taseeseen ja tuloutetaan vuokra-ajan kuluessa. Jos myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen tuloksena syntyy operatiivinen vuokrasopimus, kirjanpitoarvon ja myyntihinnan välinen erotus tuloutetaan välittömästi, kun myyntihinta perustuu käypään arvoon. Muussa tapauksessa myyntivoitto tai -tappio kirjataan taseeseen ja tuloutetaan vuokra-ajan kuluessa. L

! Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät
Konsernin vuokrasopimusten luokitteleminen rahoitusleasing-sopimuksiin ja operatiivisiin vuokrasopimuksiin edellyttää johdolta harkintaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa. Ne tapaukset, joissa yhtiön johdon mukaan olennaiset riskit ja edut ovat yhtiöllä, käsitellään rahoitusleasing-sopimuksina, muutoin operatiivisina vuokrasopimuksina. !

Rahoitusleasing-järjestelyt

Milj. euroa	**Rakennukset**	**Lentokalusto**	**Muu kalusto**	**Yhteensä**
Hankintameno	13,5	247,8	3,5	264,8
Lisäykset		6,7		6,7
Vähennykset			-0,7	-0,7
Kertyneet poistot	-1,8	-110,9	-1,8	-114,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2018	**11,7**	**143,7**	**1,0**	**156,4**
Hankintameno		247,8	4,5	252,3
Lisäykset	13,5		1,1	14,6
Vähennykset			-2,0	-2,0
Kertyneet poistot	-0,7	-94,9	-1,6	-97,2
Kirjanpitoarvo 31.12.2017	**12,8**	**152,9**	**2,0**	**167,6**

Lisäys lentokaluston rahoitusleasing-järjestelyiden arvossa johtuu yhden A319 -lentokoneen vuokrakauden jatkamisesta 2018, mikä johti tämän uudelleenluokitteluun rahoitusleasingsopimukseksi.

L = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Rahoitusleasing-velat

	Vähimmäisvuokrien kokonaismäärä		Tulevat rahoituskulut		Vähimmäisvuokrien nykyarvo	
Milj. euroa	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
alle vuoden	27,4	25,8	3,3	3,4	24,1	22,4
1–5 vuotta	80,6	92,0	8,2	9,1	72,5	82,9
yli 5 vuotta	18,4	24,7	3,3	4,4	15,1	20,4
Yhteensä	**126,5**	**142,4**	**14,8**	**16,8**	**111,6**	**125,6**

Rahoitusleasing-velat koostuvat pääosin yhdestä Airbus A319-, kahdesta Airbus A320-, kahdesta Airbus A321- ja kolmesta Airbus A330 -lentokoneesta, joiden vähimmäisvuokrien kokonaismäärä on 104,1 miljoonaa euroa (117,7), tulevat rahoituskulut 5,8 miljoonaa euroa (6,8) ja vähimmäisvuokrien nykyarvo 98,2 miljoonaa euroa (110,9). Lisäksi velkaan sisältyy rakennusten ja maakaluston rahoitusleasing-sopimuksia.

Muut vuokrajärjestelyt

Vähimmäisvuokrat ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista, konserni vuokralleottajana

	Lentokoneet		Toimitilat ja maa-alueet		Muu kalusto	
Milj. euroa	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
alle vuoden	158,7	146,6	21,5	23,0	9,4	6,8
1–5 vuotta	617,8	551,2	73,2	78,3	6,6	8,4
yli 5 vuotta	437,3	465,9	132,6	149,4		
Yhteensä	**1 213,8**	**1 163,6**	**227,3**	**250,7**	**16,0**	**15,1**

Konserni on vuokrannut lentokoneita, toimitiloja ja muuta käyttöomaisuutta ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja. Yhtiö on vuokrannut 31 lentokonetta erimittaisilla vuokrasopimuksilla.

Vähimmäisvuokrat ei-purettavissa olevista vuokrasopimuksista, konserni vuokralleantajana

	Lentokoneet		Toimitilat	
Milj. euroa	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
alle vuoden	43,1		2,1	3,0
1–5 vuotta	116,3		8,3	11,4
yli 5 vuotta			14,0	15,6
Yhteensä	**159,4**		**24,4**	**30,1**

Konserni on vuokrannut toimitiloja ei-purettavissa olevilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja. Vuokrasopimukset Norran operoimista 24 lentokoneesta tulivat konsernin sisäisiksi vuokrasopimuksiksi, kun Norra tuli kokonaan osaksi konsernia marraskuussa 2017, mutta palautuivat lokakuussa 2018 takaisin konsernin ulkoisiksi vuokrasopimuksiksi, kun 60 % omistusosuus Norrasta myytiin.

2.3 Aineettomat hyödykkeet

L Aineettomien hyödykkeiden kirjanpitoarvo perustuu poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettyyn hankintamenoon. L

Finnairin aineettoman omaisuuden arvo tilinpäätöshetkellä on 20,4 miljoonaa euroa (15,5), ja siitä kirjattiin poistoja ja arvonalentumisia tilikaudella 2018 yhteensä 7,6 miljoonaa euroa (7,1). Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista 17,4 miljoonaa euroa (12,5), ja ne poistetaan tasapoistoina 3–8 vuoden pitoaikana. Muu aineeton omaisuus sisältää lähinnä liittymismaksuja, eikä niistä tehdä poistoja. Aineettomaan omaisuuteen sisältyvän liikearvon määrä on 1,3 miljoonaa euroa (1,3), eikä siihen arvonalentumistestauksen perusteella kohdistu tilinpäätöshetkellä arvonalentamistarvetta.

3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

3.1 Rahoitustuotot ja -kulut

i Pääomarakenne ja rahoituskulut -ryhmään on koottu rahoitusvaroihin ja –velkoihin, sekä omaan pääomaan liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta kokonaiskuva konsernin rahoituksellisesta asemasta olisi paremmin hahmotettavissa. Liitetieto osakekohtaisesta tuloksesta on liitetty osaksi oman pääoman tietoja. i

L Korkotuotot ja -kulut
Korkotuotot ja -kulut kirjataan ajan kulumisen perusteella efektiivisen koron menetelmää käyttäen. Merkittävien investointien rahoittamisesta aiheutuvat korkokulut aktivoidaan osaksi omaisuuden hankintamenoa ja poistetaan taloudellisena pitoaikana. Rahoitusvaroista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.2 ja korollisista veloista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.3. L

Milj. euroa	**2018**	**2017**
Nettotuotot tulosvaikutteisesti kirjattavista sijoitusinstrumenteista	-3,6	-0,7
Korkotuotot jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista rahoitusvaroista	0,1	0,0
Muut korkotuotot	0,5	0,3
Muut rahoitustuotot	0,2	0,1
Rahoitustuotot yhteensä	**-2,9**	**-0,3**
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista rahoitusveloista	-9,8	-6,6
Rahoitusleasing-korot	-3,6	-3,3
Kurssivoitot ja tappiot	2,0	0,1
Muut rahoituskulut	-4,7	-3,5
Koronvaihtosopimukset käyvän arvon suojaukset	-0,7	-3,0
Suojatusta korkoriskistä johtuva käypää arvoa koskeva oikaisu joukkovelkakirjan kirjanpitoarvoon	0,7	3,0
Rahoituskulut yhteensä	**-16,0**	**-13,4**
Rahoituskulut, netto	**-18,9**	**-13,6**

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran, että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta 2018 eikä myöskään vertailuvuonna 2017. Rahoitustuottoihin ja -kuluihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteistä ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita. Vuosien 2017 ja 2018 muut rahoituskulut sisältävät takaisin perityt 1.8 miljoonan euron korkotuotot, jotka liittyvät vuonna 2014 alaskirjattuun lainaan Nordic Regional Airlines -yhtiölle.

Vuoden 2018 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja tappiot koostuvat 8.2 miljoonan euron realisoituneista nettokurssivoitoista ja 6.2 miljoonan euron realisoitumattoimista nettokurssitappiosta. Tilikaudella 2018 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 2.2 miljoonaa euroa korkokuluja (9.5) Korkojen aktivoinnista on kerrottu liitetiedossa 2.1 Aineelliset hyödykkeet.

Muut rahoituskulut sisältävät muun muassa syndikoituun luottolimiittiin ja takauksiin liittyviä kuluja sekä veroihin liittyvät viivästysseuraamukset ja veronkorotukset.

i = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

3.2 Rahoitusvarat

L Rahoitusvarat
Konsernissa rahoitusvarat on luokiteltu IFRS 9 ”Rahoitusinstrumentit” – standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: jaksotettu hankintameno ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella tai soveltamalla käyvän arvon vaihtoehtoa alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä.

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat sisältävät varat kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäviksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät, sekä 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältyvät lyhytaikaisiin varoihin.

Noteeraamattomat osakkeet arvostetaan Finnair-konsernissa hankintahintaan luotettavan käyvän arvon puuttuessa.

Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenoon, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myös myyntisaamisia, siirtosaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo.

Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittäviltä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Rahoitusvarojen arvonalentuminen
Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikääntymisluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Myyntisaamisten odotetuista luottotappiosta on kerrottu liitetiedossa 1.2.3. Myynti- ja muut saamiset.

Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenoon arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Rahavarat
Taseen rahavarat koostuvat käteisvaroista ja lyhytaikaisista pankkitalletuksista, joiden maturiteetti on alle kolme kuukautta. Ulkomaanrahan määräiset erät on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskikursseja. L

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2018	2017
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	55,5	98,0
Lyhyen koron rahastot	836,6	735,0
Yhteensä	**892,2**	**833,0**
Vastapuolien luottoluokittelu		
A		23,0
BBB	23,0	24,5
B	2,0	2,0
Luottoluokittelemattomat	867,1	783,5
Yhteensä	**892,2**	**833,0**

Tilinpäätöshetkellä sijoitukset luottoluokittelemattomiin instrumentteihin sisälsivät pääosin sijoitukset rahamarkkinarahastoihin (EUR 836.6 milj.).

Konsernin rahavarojen sijoittamisesta ja rahoituspolitiikasta kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta. Rahavarojen käyvät arvot ja IFRS-luokittelu on esitetty liitetiedossa 3.6 Rahavarojen- ja velkojen luokittelu.

3.2.2 Rahavarat

Milj. euroa	2018	2017
Käteinen raha ja pankkitalletukset	180,9	150,2
Yhteensä	**180,9**	**150,2**

Rahavarat sisältävät käteisvarat ja vaadittaessa nostettavia pankkitalletuksia. Valuuttamääräiset erät ja pankkitalletukset on arvostettu tilinpäätöspäivän keskikurssiin. Rahavirtalaskelman liitetiedoissa on esitetty rahavarojen täsmäytys taseen lukuihin.

3.3 Rahoitusvelat

L Rahoitusvelat
Konsernin rahoitusvelat luokitellaan kahteen eri luokkaan: jaksotettuun hankintamenoon ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon saadun vastikkeen perusteella käypään arvoon. Transaktiokulut on sisällytetty rahoitusvelkojen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. Myöhemmin kaikki rahoitusvelat, lukuun ottamatta johdannaisvelkoja, arvostetaan efektiivisen koron menetelmällä jaksotettuun hankintamenoon. Rahoitusvelkoja sisältyy pitkä- ja lyhytaikaisiin velkoihin ja ne voivat olla korollisia tai korottomia. Lainoista esitetään lyhytaikaisissa veloissa alle 12 kuukauden päästä maksettavaksi erääntyvät lainat. Valuuttamääräiset lainat arvostetaan tilinpäätöspäivän keskikurssiin ja kurssierot kirjataan rahoituseriin.

Rahoitusvelat kirjataan pois taseesta kun yhtiö on täyttänyt sopimusperusteisen velvoitteensa. L

L = Laadintaperiaatteet

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2018	2017
JOLCO-lainat	274,0	283,6
Joukkovelkakirjalainat	199,5	199,3
Rahoitusleasing-velat	87,5	103,3
Korolliset velat yhteensä	**561,0**	**586,2**
Korottomat velat	**4,8**	**1,1**
Yhteensä	**565,8**	**587,3**

Korottomat velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovarauksia liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2018	2017
JOLCO-lainat	84,6	36,4
Joukkovelkakirjalainat	0,0	65,6
Rahoitusleasing-velat	24,1	22,4
Muut lainat	-0,3	8,0
Yhteensä	**108,4**	**132,4**

JOLCO-lainat sisältävät kolmen A350 koneiden hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating lease with call option) ja käytetyn osto-option muodostaman velvoitteen A330 koneesta. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna.

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset rahoitusleasing-velat	Pitkäaikaiset rahoitusleasing-velat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat 1.1.2018	**110,0**	**482,9**	**22,4**	**103,3**	**718,6**
Rahavirrat	-9,3	-87,7	-0,5	-21,9	-119,4
Hankinnat	-55,4	0,0	0,0	6,7	-48,7
Luovutukset	45,9	0,0	0,0	0,0	45,9
Valuuttakurssioikaisut	1,2	15,0	0,0	1,7	17,9
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	-62,9	62,9	2,2	-2,2	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua	54,7	0,6	0,0	0,0	55,3
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat 31.12.2018	**84,3**	**473,5**	**24,1**	**87,5**	**669,4**
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat 1.1.2017	**78,5**	**499,6**	**22,0**	**117,6**	**717,7**
Rahavirrat	0,3	90,6	-0,5	-21,2	69,3
Hankinnat	15,9	0,0	1,6	13,0	30,4
Luovutukset	-44,0	0,0	-0,9	0,0	-44,9
Valuuttakurssioikaisut	-4,1	-41,5	0,0	-5,6	-51,3
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	62,8	-62,8	0,2	-0,2	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua	0,7	-3,0	0,0	-0,3	-2,7
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat 31.12.2017	**110,0**	**482,9**	**22,4**	**103,3**	**718,6**

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2018 milj. euroa	2019	2020	2021	2022	2023	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat, kiinteäkorkoiset	55,7	0,0	0,0	0,0	0,0	43,6	102,9
JOLCO-lainat, vaihtuvakorkoiset	28,9	26,1	27,0	27,9	28,7	124,5	259,5
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0
Rahoitusleasing-velat, kiinteäkorkoiset	6,4	6,6	6,9	7,1	7,4	6,7	41,2
Rahoitusleasing-velat, vaihtuvakorkoiset	16,2	16,9	17,7	6,1	0,0	0,0	57,0
Muut lainat	-0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	**107,0**	**49,7**	**51,6**	**241,2**	**36,1**	**174,8**	**660,3**
Maksut valuuttajohdannaisista	954,3	375,2	0,0	0,0	0,0	0,0	1 329,5
Saamiset valuuttajohdannaisista	-981,4	-385,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-1 366,7
Hyödykejohdannaiset	38,6	35,9	0,3	0,0	0,0	0,0	74,8
Ostovelat ja muut velat	938,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	938,2
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	21,3	16,0	14,5	12,9	7,0	17,9	89,5
Yhteensä	**1 078,0**	**91,4**	**66,3**	**254,1**	**43,0**	**192,7**	**1 725,6**

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2017 milj. euroa	2018	2019	2020	2021	2022	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat, kiinteäkorkoiset	13,2	0,0	0,0	0,0	0,0	40,7	53,9
JOLCO-lainat, vaihtuvakorkoiset	23,2	24,0	24,8	25,6	26,5	146,3	270,3
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	64,9	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	264,9
Rahoitusleasing-velat, kiinteäkorkoiset	6,8	6,4	6,3	6,4	6,7	20,4	53,1
Rahoitusleasing-velat, vaihtuvakorkoiset	15,5	16,2	16,9	17,7	6,1	0,0	72,6
Muut lainat	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	**131,7**	**46,6**	**48,0**	**49,7**	**239,3**	**207,3**	**722,8**
Maksut valuuttajohdannaisista	717,9	340,9	0,0	0,0	0,0	0,0	1 058,9
Saamiset valuuttajohdannaisista	-695,7	-330,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-1 026,0
Hyödykejohdannaiset	-51.0	-11.7	0.0	0.0	0,0	0,0	-62.7
Maksut korkojohdannaisista	18.8	95.5	13.3	130.5	0,0	0,0	258.1
Saamiset korkojohdannaisista	-18.0	-87.2	-12.5	-122.5	0,0	0,0	-240.2
Osakejohdannaiset	0,0	-11,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-11,3
Ostovelat ja muut velat	878,7	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	879,8
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	20,0	15,4	14,2	13,0	11,7	24,1	98,4
Yhteensä	**1 002,4**	**59,2**	**63,1**	**70,7**	**251,0**	**231,4**	**1 677,7**

Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu 3 kuukauden viitekorkoihin, ja vaihtuvakorkoiset rahoitusleasing-sopimukset on sidottu 6 kuukauden viitekorkoihin. Lisäksi vuonna 2022 erääntyvä joukkovelkakirjalaina ei sisällä 0.5 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2017. Näin ollen, korolliset rahoitusvelat poikkeavat tasearvosta yhteensä kulujaksotuksen verran.

Rahoitusleasingvelkojen vähimmäisvuokrien kokonaismäärät, nykyarvot ja diskonttomäärät on esitetty liitetiedossa 2.2 Vuokrasopimukset.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

Milj. euroa	2018	2017
EUR	264,0	356,7
USD	333,2	290,5
JPY	70,4	71,4
Yhteensä	**667,6**	**718,6**

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 2,4 % (2,0 %).

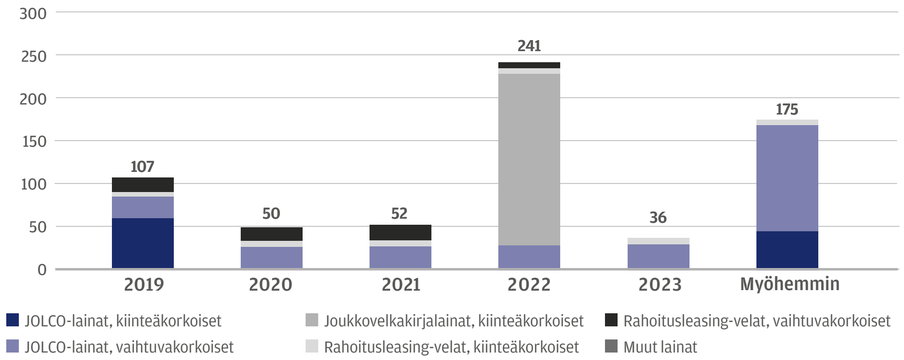
Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2018	2017
Enintään 6 kuukautta	47,0 %	50,0 %
6–12 kuukautta	9,0 %	9,0 %
1–5 vuotta	30,0 %	28,0 %
Yli 5 vuotta	14,0 %	13,0 %
Yhteensä	**100,0 %**	**100,0 %**

Koronmääräänytymisjakson omaavien lainojen jakauma on pysynyt samalla tasolla kuin vertailuvuonna 2017.

Rahoitusvelkojen erääntymisajat

milj. euroa



3.4 Vastuusitoumukset

Milj. euroa	2018	2017
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	82,6	71,0
Yhteensä	**82,6**	**71,0**

3.5 Rahoitusriskien hallinta

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminnan luonne altistaa yhtiön useille rahoitusriskeille: valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä hyödykkeiden hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien aiheuttamaa epävarmuutta kassavirtaan, tulokseen, taseeseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta perustuu rahoitusriskien ohjausryhmän valmistamaan ja hallituksen hyväksymään rahoituspolitiikkaan, jossa määritellään kullekin eri riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot. Rahoituspolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle.

Valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden hallinnassa yhtiö käyttää rahoituspolitiikan määrittelemissä rajoissa seuraavia johdannaisinstrumenttejä: termiinejä, swappeja ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohetkellä erittäin todennäköisten kassavirtojen suojauksiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojauksiksi (kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai taloudellisiksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojauksena (rahavirtasuojaus) erittäin todennäköisten ennustettujen valuuttamääräisien myyntien ja kulujen valuuttasuojausta, leasemaksujen valuuttasuojausta ja lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojausta IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Käyvän arvon suojauksena on toteutettu korkosuojausta liikkeelle lasketulle joukkovelkakirjalainalle, sekä kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojauksena lentokoneinvestointien valuuttasuojausta.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Polttoaineen hintariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu polttoaineen hintavaihtelusta.

Lentopetrolin hintariskin hallinnassa Finnair käyttää lentopetrolitermiinejä ja optioita. Lentopetrolijohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, sillä yli 60 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu kyseiseen hintaindeksiin.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on kaksi vuotta. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on lähimmältä puolelta vuodelta yli 60 prosenttia ja laskee tästä eteenpäin periodikohtaisesti. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauksena IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. IFRS 9 mukaan rahavirran suojaukseksi määriteltyjen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisältyvään käyvän arvon rahastoon. Omaan pääomaan kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Vuoden 2018 aikana Finnair on suojannut polttoaineriskin kokonaan erottamatta sen riskikomponentteja, kuten raakaöljyn hintariskiä.

Suojatessaan polttoainehinnan riskiä, Finnair määrittää polttoainekulutuksen suojatuiksi eriksi kerroksittain. Kerroksilla tarkoitetaan eri vertailuhintojen mukaan laskettua polttoainekulutusta. Ensimmäinen kerros sisältää Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettuja polttoaineostoja, ja muut kerrokset sisältävät muiden indeksien mukaan (etenkin Cargoes FOB Singapore) laskettuja polttoainekuluja. Kaikkien polttoainejohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksiä, ja nämä määritellään korrelaatiosuojiksi, kun suojaudutaan

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

eri indeksien mukaan määräytyvien polttoaineostojen hinnanheilahtelulta. Näin ollen tämä voi aiheuttaa suojauksen tehottomuutta, jos Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin ja alla olevan polttoainekulutuksen vertailuhinnan välinen korrelaatio ei riitä suojausinstrumentin ja suojauskohteen käypien arvojen muutosten toistensa kumoutumiseen. Ylisuojauksen tai riittämättömän korrelaation aiheuttama tehottomuus kirjataan Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset-erään.

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta	Suojattu hinta $/tonni	Nimellis-määrä (tonnit)	Erääntymisaika Vuoden aikana	1–2 vuotta
31.12.2018				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	667,6	1 275 246	948 246	327 000
Cargoes FOB Singapore -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	636,8	134 754	134 754	
31.12.2017				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	535,9	962 407	736 407	226 000
Cargoes FOB Singapore -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	535,8	64 593	64 593	

Erittäin todennäköisia polttoaineostoja suojaavien instrumenttien suojattu keski-hinta lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteista. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu hinta, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 654.9 Yhdysvaltain dollaria tonnilta NWE-kulutuksen puolelta ja 614.9 dollaria SING-kulutuksen puolelta. Suojauslaskennan ulkopuoliset optiot eivät ole mukana kummassakaan laskelmassa.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 75 prosenttia polttoaineostoistaan vuoden 2019 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 58 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2018, lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli noin viidennes. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2019 on noin viidennes. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettua – vuosittaista petrolikulua arviolta 59 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 25 miljoonaa euroa. Vuodenvaihteen positio kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta vallitsevassa hintaympäristössä.

Valuuttariski

Valuuttariski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista.

Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja myynneistä, lentokoneiden leasingmaksuista, lentokoneiden huoltomaksuista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Konsernin liikevaihdosta noin 55 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Japanin jeni (10 prosenttia, prosenttiosuus liikevaihdosta), Kiinan yuan (7 prosenttia), Yhdysvaltain dollari (4 prosenttia) ja Ruotsin kruunu (3 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin puolet. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on vajaa 40 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasingmaksut ja polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kolmeen osaan; ennustettuun kassavirtaan, tase- ja investointipositioon.

Kassavirtapositio muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä kuluista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. Ennustetut polttoaineostot, lentokaluston huoltokulut ja liikennöimismaksut muodostavat samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän, joka suojataan samalla suojausinstrumentilla. Kassavirran suojaamisen tarkoitus on vähentää kurssivaihteluiden aiheuttamaa volatiliteettia kassavirrassa ja operatiivisessa tuloksessa. Tämä toteutetaan suojaamalla porrastetusti kahta suurinta valuuttaa sekä hyödyntämällä monien valuuttojen portfolion hajautushyötyä. Suojaussopimukset ajoitetaan erääntymään samaan ajankohtaan operatiivisten kulujen rahavirtojen toteutumisen kanssa. Suojauslimiitit on asetettu vain kahdelle suurimmalle valuuttariskilähteelle, eli Japanin jenille (JPY) ja Yhdysvaltain dollarin korille (USD-kori, joka sisältää Yhdysvaltain ja Hong Kongin dollarit). Näiden kahden suojaushorisontti on kaksi vuotta, joka on jaettu neljään kuuden kuukauden periodiin. Aikahajauttamisen hyödyntämiseksi lähimmän kuuden kuukauden minimisuojausaste on 60 prosenttia laskien aina viimeisen neljännen kuuden kuukauden periodin nollaan prosenttiin. Myös pienempiä valuuttavirtoja voidaan suojata vaikka politiikka ei sitä vaadi. Tässä tapauksessa sovelletaan myös osittain porrastettua suojausstrategiaa mutta suojilla ei ole minimi suojausastetta.

Investointipositioon kuuluvat seuraavien neljän vuoden aikana toteutettavat valuuttamääräiset lentokoneinvestoinnit, joiden osalta on allekirjoitettu sitova hankintasopimus, sekä sovitut myynti ja takaisinvuokraus-transaktiot. Rahoituspolitiikan mukaan Finnair suojaa 50–100 % nettoinvestoinneista. Tulevat lentokoneinvestoinnin suojaukset toteutetaan IFRS 9 sitovan ostosopimuksen käyvän arvon suojauksena.

Tasepositio muodostuu valuuttamääräisistä rahoitusvaroista ja -veloista sekä muista valuuttamääräisistä tase-eristä kuten varaukset, myyntisaamiset, ostovelat ja myytävänä olevista omaisuuseristä. Finnair-konserni suojaa 75–100 % 10 miljoonaa euroa ylittävistä valuuttamääräisistä rahoitusvarojen ja rahoitusvelkojen nettopositioista.

Ennustettujen liiketoiminnan nettokassavirtojen osalta, Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 65 prosenttia USD-korista ja 64 prosenttia Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle, sekä 23 prosenttia USD-korista ja 26 prosenttia Japanin jenistä vuodelle 2020. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 12 kuukauden tulokseen noin 85 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 32 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 31 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta noin 16 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dollaririskiin on sisällytetty myyntivaluuttana Hongkongin dollari, jonka historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on erittäin korkea. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2018	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika Vuoden aikana	1–2 vuotta	2–4 vuotta
USD	1 646,7	1 063,1	455,3	128,3
JPY	442,4	329,8	112,6	

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Tuloksen valuuttariski Milj. euroa 31.12.2018	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 24kk	662,9	-1 801,5
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 24kk	-284,9	781,7
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	132,4	1,20
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 24KK	**378,0**	**-1 019,8**

Erittäin todennäköisiä ennustettuja myyntejä ja ostoja suojaavien instrumenttien suojattu keski-kurssi lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteesta. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu kurssi, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 1,22 Yhdysvaltain dollarin puolelta ja 126,5 Japanin jenin puolelta.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Taseen valuuttariski Milj. euroa 31.12.2018	JPY	USD
Nettotasepositio	-70,6	-326,5
Nettotaseposition suojat	70,7	280,7
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	128,2	1,12
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**0,1**	**-45,8**

Investointiposition valuuttariski Milj. euroa 31.12.2018	USD
Nettoinvestointipositio	-1 015,9
Nettoinvestointiposition suojat	510,0
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	1,22
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-505,9**

Tuloksen valuuttariski Milj. euroa 31.12.2017	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 24kk	386,6	-1 245,6
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 24kk	-161,1	535,0
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	129,3	1,14
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 24KK	**225,5**	**-710,6**

Taseen valuuttariski Milj. euroa 31.12.2017	JPY	USD
Nettotasepositio	-65,7	-318,3
Nettotaseposition suojat	71,8	170,5
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	134,4	1,13
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**6,1**	**-147,8**

Investointiposition valuuttariski Milj. euroa 31.12.2017	USD
Nettoinvestointipositio	-625,8
Nettoinvestointiposition suojat	316,2
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	1,17
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-309,6**

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta.

Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusaikaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0–12 kuukautta ja korollisten velkojen 0–24 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli noin 3 kuukautta ja korollisten velkojen ja korkojohdannaisten noin 22 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 7,7 miljoona euroa ja lainasalkun korkokulua noin 2,4 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

Kiinteäkorkoiset lainat altistavat konsernin käyvän arvon korkoriskille. Konsernissa sovelletaan käyvän arvon suojauslaskentaa elokuussa 2013 liikkeeseen lasketun 150 miljoonan euron kiinteäkorkoisen joukkovelkakirjalainan käyvän arvon korkoriskiltä suojautumiseen.

Tulevaisuudessa alkavat lentokoneiden leasingsopimukset altistavat yhtiön korkoriskille. Leasinghinnan yhtenä komponenttina on korkoelementti. Korko lukitaan leasingmaksujen alkaessa. Yhtiö voi tarvittaessa suojautua tätä vastaan rahavirran suojilla.

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2018	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika Vuoden aikana	1–2 vuotta	2–4 vuotta
Koronvaihtosopimukset	232,7	91,4	13,0	128,3

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan. Finnair ei ole tehnyt koronvaihtosopimuksia, joiden mukaan konserni maksaa kiinteää korkoa.

Luottoriski

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä sopimuksia vakavaraisten koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa, rahoituspolitiikan sallimien vastapuoliriskirajojen puitteissa. Rahavaroja sijoitetaan myös rahamarkkinarahastoihin ja konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin, yrityskohtaisten limiittien puitteissa. Riskit yksittäisten vastapuolien kohdalla eivät näin ollen ole merkittäviä. Konsernin käypään arvoon arvostettujen lainojen arvostus johtuu täysin valuutan ja koron, ei luottoriskin, muutoksista. Konsernin luottoriski aiheutuu liitteessä 3.2.1 eritellyistä lyhytaikaisista muista rahoitusvaroista, liitteessä 3.2.2 esitetyistä rahavaroista, liitteessä 1.2.3 eritellyistä myyntisaamisista sekä liitteessä 3.8 eritellyistä johdannaisista.

Likviditeettiriski

Finnair-konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Konsernin pitkäaikaisten velkojen vastapuolet ovat vakavaraisia hyvämaineisia rahoituslaitoksia.

Konsernin likvidit rahoitusvarat olivat tilikauden 2018 päättyessä 1073 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä. Lisäksi Finnairilla on käyttämätön 175 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasteen kovenanttitaso on 175 prosenttia, tilinpäätöshetkellä tunnusluku on 67,2 prosenttia. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 175 prosenttia.

Pääomarakenteen hallinta

Konsernin pääoman hallinnan tavoitteena on turvata pääsy pääomamarkkinoille kaikkina aikoina huolimatta epävarmasta liiketoimintaympäristöstä ja lisäksi tukea tulevaisuuden liiketoiminnan kehitystä. Optimaalisen pääomarakenteen avulla pyritään myös pääomakustannuksen minimoimiseen ja sijoitetun pääoman tuoton maksimoimiseen. Pääomarakenteeseen vaikutetaan muun muassa osingonjaon ja osakeantien kautta. Konserni voi vaihdella ja mukauttaa osakkeenomistajille maksettujen osinkojen, näille palautettavan pääoman määrää, tai uusien liikkeeseen laskettavien osakkeiden lukumäärää. Konserni voi myös päättää omaisuuserien myynneistä velkojen vähentämiseksi. Finnairin osingonjakopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkona.

Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasteella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2018 lopussa 67,2 prosenttia (69,9).

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Käyvän arvon rahaston herkkyysanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE- hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 48,5 miljoonaa euroa (41,2) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE-hinta olisi pienentänyt rahastoa 48,5 miljoonaa euroa (41,2). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 49,7 miljoonaa euroa (51,1) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 54,2 miljoonaa euroa (49,3). Japanin jenin osalta 10 prosenttia vahvempi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 19,0 miljoonaa euroa (10,0) ja 10 prosenttia heikompi JPY olisi vaikuttanut positiivisesti 15,6 miljoonaa euroa (15,1). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyysluvuissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verovelan (verosaamisen) muutosta.

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojaus-laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2018				
Rahoitusvarat				
Saamiset	0,0	0,0	4,3	4,3
Muut rahoitusvarat	0,0	892,2	0,0	892,2
Myyntisaamiset ja muut saamiset	0,0	0,0	242,2	242,2
Johdannaiset	50,3	1,8	0,0	52,1
Rahavarat	0,0	0,0	180,9	180,9
Kirjanpitoarvo yhteensä	**50,3**	**893,9**	**427,4**	**1 371,7**
Käypä arvo yhteensä	**50,3**	**893,9**	**427,4**	**1 371.7**
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat	0,0	0,0	557,8	557,8
Rahoitusleasing-velat	0,0	0,0	111,6	111,6
Johdannaiset	100,1	7,0	0,0	107,1
Ostovelat ja muut velat	0,0	0,0	935,0	935,0
Kirjanpitoarvo yhteensä	**100,1**	**7,0**	**1 604,4**	**1 711,5**
Käypä arvo yhteensä	**100,1**	**7,0**	**1 610,4**	**1 717,4**

Milj. euroa	Suojaus-laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2017				
Rahoitusvarat				
Saamiset			5,6	5,6
Muut rahoitusvarat		833,0		833,0
Myyntisaamiset ja muut saamiset			319,8	319,8
Johdannaiset	100,8	3,7		104,5
Rahavarat			150,2	150,2
Kirjanpitoarvo yhteensä	**100,8**	**836,7**	**475,6**	**1 413,0**
Käypä arvo yhteensä	**100,8**	**836,7**	**475,6**	**1 413,0**
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			592,9	592,9
Rahoitusleasing-velat			125,6	125,6
Johdannaiset	61,3	20,0		81,3
Ostovelat ja muut velat			879,8	879,8
Kirjanpitoarvo yhteensä	**61,3**	**20,0**	**1 598,4**	**1 679,7**
Käypä arvo yhteensä	**61,3**	**20,0**	**1 607,7**	**1 688,9**

Johdannaiset sisältävät valuutta- ja hyödykejohdannaisten lisäksi myös korkojohdannaiset (valuutan- ja koronvaihtosopimukset). Saamiset-erä sisältää pääasiassa vuokratun lentokaluston USD-määräisiä takuutalletuksia. Ostovelat ja muut velat sisältää ostovelat, siirtovelat, eläkevelvoitteet sekä muut korolliset ja korottomat velat.

Johdannaiset arvostetaan käypään arvoon, josta tarkemmin käyvän arvon hierarkia taulukossa. Käypään arvoon arvostettavat rahoitusvarat ovat joko rahastoja (käypien arvojen hierarkiataso 1) tai joukkovelkakirjoja-, tai yritystodistuksia (käypien arvojen hierarkiataso 2). Lainat ja saamiset ovat pääosin lyhytaikaisia ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Lyhytaikaisten jaksotettuun hankintamenoon arvostettavien lainojen osuus ilman joukkovelkakirjalainoja on 107.0 miljoonaa euroa ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Merkittävimmän erän jaksotettuun hankintamenoon arvostettavien pitkäaikaisten lainojen osalta muodostavaa liikkeelle laskettu joukkovelkakirjalaina. Joukkovelkakirjalaina, joka erääntyy vuonna 2022, noteerattiin arvolla 102,5 prosenttia, mikä selittää käyvän arvon ja kirjanpitoarvon eron. Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	31.12.2018	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	892,2	836,6	55,5
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	47,7		47,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	18,1		18,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	27,8		27,8
Hyödykejohdannaiset	4,0		4,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,0		4,0
Yhteensä	**943,8**	**836,6**	**107,2**
Velat			
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	5,8		5,8
Valuuttajohdannaiset	10,5		10,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,6		0,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,7		9,7
Hyödykejohdannaiset	90,9		90,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	89,7		89,7
Yhteensä	**107,1**		**107,1**

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

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

Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittäviltä osin muihin syöttötietoihin kuin tasoon 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina).

Tason 3 instrumenttien käyvät arvot puolestaan perustuvat omaisuuserää tai velkaa koskeviin syöttötietoihin, jotka eivät perustu todettavissa olevaan markkinatietoon (ei todettavissa olevat syöttötiedot), vaan merkittäviltä osin vastapuolten toimittamiin vahvistuksiin, jotka perustuvat yleisesti hyväksyttyihin arvostusmalleihin.

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2018	2017
Johdannaisvarat bruttomäärä	52,1	104,5
Taseessa netotetut rahoitusvelat	0,0	0,0
Taseessa esitetty rahoitusvarojen nettomäärä	**52,1**	**104,5**
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-132,2	-63,8
Johdannaisvarat netto	**-71,1**	**40,7**

Milj. euroa	2018	2017
Johdannaisvelat bruttomäärä	-107,1	-81,3
Taseessa netotetut rahoitusvarat	0,0	0,0
Taseessa esitetetyt rahoitusvelkojen nettomäärä	**-107,1**	**-81,3**
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	123,2	63,8
Johdannaisvelat netto	**16,2**	**-17,5**

Yllä oleville rahoitusvaroille ja -veloille, jotka ovat toimeenpantavissa olevan yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan järjestelyn piirissä, jokainen sopimus konsernin ja vastapuolen välillä sallii rahoitusvarojen ja -velkojen netotuksen, kun molemmat osapuolet päättävät yhteisesti netotuksesta. Mikäli yhteistä päätöstä ei ole tehty, rahoitusvarat ja -velat toteutetaan bruttomääräisinä, mutta jokaisella yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan osapuolella on oikeus toteuttaa suoritukset nettomääräisinä, mikäli vastapuoli on ajautunut maksukyvyttömäksi. Riippuen jokaisesta sopimuksesta, osapuoli on maksukyvytön, mikäli se ei toteuta maksujaan eräpäivään mennessä, osapuoli ei kykene suoriutumaan sopimuksen velvoitteista (muista kuin maksuista), jos sopimusrikkomusta ei ole oikaistu 30 tai 60 päivään mennessä siitä kun huomautus rikkomuksesta on annettu osapuolelle tai osapuolen konkurssi.

3.8 Johdannaiset

L Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair-konserni käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoiduista valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetroliostoista. Konserni ei tee johdannaissopimuksia keinottelutarkoituksiin.

Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuosikatsauksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään seuraavasti:

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Koron - ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Valuutan- ja koronvaihtosopimusten osalta yhtiö tekee luottoriskin oikaisun, sillä näiden instrumenttien maturiteetti on pitkä. Muiden johdannaisten osalta luottoriskin oikaisua ei tehdä, sillä lyhyistä maturiteeteista johtuen oikaisu ei olisi materiaalinen. Luottoriskien hallinnasta on kerrottu tarkemmin liitteessä 3.5.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määräämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti

L = Laadintaperiaatteet

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

suojatun riskin luonteen kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, taseeseen merkittyjen varojen ja velkojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Konsernilla ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaisia.

Finnair-konserni dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen taloudellisen suhteen ja suojausasteen, sekä konsernin riskinhallintatavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Konserni dokumentoi ja arvioi suojausta aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojaussuhteiden tehokkuutta tarkastelemalla suojaavan instrumentin historiallista ja tulevaa kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa ja -veloissa.

Finnair-konserni soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Tätä periaatetta sovelletaan polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin, sähkön hintariskin, leasingmaksujen sekä erittäin todennäköisten valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskin suojauksessa. IFRS-suojauslaskennan käyvän arvon suojausta sovelletaan lentokoneostojen valuutta- ja korkosuojauksessa, sekä lentäjien kanssa sovitun kannustinohjelman suojaamiseen.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien ja suojauksiksi määriteltyjen johdannaisinstrumenttien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet ja suojaus on tehokas. Käyvän arvon rahastoon kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään, tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, muuta suojattu ennakoitu tapahtuma odotetaan toteutuvan, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Jos ennakoidun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan kuitenkin välittömästi tuloslaskelmaan.

Suojauksen tehokkuutta testataan vuosineljänneksittäin. Suojausten tehokas osa kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon, josta se puretaan kohde-etuuden realisoituessa tuloslaskelmaan tai investointien osalta hankintamenoon.

Käyvän arvon suojausta toteutetaan Finnairissa lentokoneiden sitovien ostosopimusten ja kiinteäkorkoisen joukkovelkakirjalainan suojaamiseen. Sitovat ostosopimukset käsitellään IFRS:n mukaan kiinteäehtoisena sitoumuksena, joiden valuuttakurssimuutos suojattavan riskin osalta kirjataan taseeseen omaisuuseräksi ja vastaava voitto tai tappio tulosvaikutteisesti. Samoin näitä ostoja suojaavien instrumenttien käypä arvo esitetään taseessa velkana tai saamisena ja käyvän arvon muutos kirjataan tulosvaikutteisesti.

Kiinteäkorkoista lainaa suojaavien koronvaihtosopimusten tehokkaaseen osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelmassa rahoituskuluihin. Tehottomaan osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelman muihin rahoitustuottoihin tai kuluihin. Suojattujen kiinteäkorkoisten lainojen korkoriskistä johtuvat käyvän arvon muutokset sisältyvät tuloslaskelmassa rahoituskuluihin.

Jos suojaus ei enää täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, efektiivisen koron menetelmällä kirjattavan suojauskohteen kirjanpitoarvoon tehtävä oikaisu jaksotetaan tulosvaikutteisesti jäljellä olevalle juoksuajalle.

Valuuttamääräisten lainojen korko- ja valuuttariskin suojaamisessa Finnair-konserni käyttää valuutan- ja koronvaihtosopimuksia. Valuutan- ja koronvaihtosopimukset ovat suojauslaskennan ulkopuolella ja näin ollen käyvän arvon muutokset kirjataan taseen johdannaissaamisiin ja -velkoihin, sekä rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Lainan käyvän arvon muutokset kirjautuvat yhtäaikaisesti rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Valuutan- ja koronvaihtosopimusten realisoituneet valuuttakurssierot, sekä korkotuotot ja -kulut kirjataan yhtäaikaisesti lainasta syntyvää kurssieroa, korkotuottoja ja -kuluja vastaan rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Finnair-konserni käyttää lentopetroliswappeja (termiinejä) ja -optioita lentopetrolin hintariskin suojaamisessa. Lentopetrolin suojausinstrumenttien realisoitumattomat käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltyjen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Omaan pääomaan kirjattujen johdannaisten kertyneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sen tilikauden tuotoksi tai kuluksi, jolla suojauksen kohde kirjataan tuloslaskelmaan. Jos ennakoidun kassavirran ei enää odoteta toteutuvan ja IFRS-suojauslaskennan kriteerit eivät täyty, esitetään omassa pääomassa raportoidut kertyneet voitot ja tappiot ja käyvän arvon muutokset vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erissä. Suojauslaskennan ulkopuolisten lentopetroliswappien (termiinien) ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset -erään; realisoitu tulos esitetään polttoainekulut -erässä.

Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen allaolevan tai suojatun riskin vuoksi. Tämä koskee kaikkia suojaussuhteita paitsi Cargoes FOB Singapore-kulusta, joka suojataan Jet Fuel CIF Cargoes NWE-perustuvien instrumenttien avulla (kuten esitetään liitetiedossa 3.5). Tässä tilanteessa kohde-etuutena oleva indeksi on erilainen, mutta suojauskohteen (SING) ja suojausinstrumentin (NWE) välinen historiallinen korrelaatio on 0.99. Näin ollen, tämä suojaussuhde määritellään suojausuhteeksi, jossa suojausinstrumentti taloudellisesti liittyy läheisesti kohde-etuutena olevaan instrumenttiin. Myös seuraavat tekijät voivat aiheuttaa polttoainejohdannaisten tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva polttoainekulutuksen ennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100% polttoainekulutusta, ylisuojauksen riski on vähäinen. Finnair on soveltanut 1:1 suojausaste suojauskohteille.

Finnair käyttää termiinejä ja optioita suojautuessaan valuuttamääräisten kassavirtojen aiheuttamilta riskeiltä. Valuuttamääräisten kassavirtojen suojat käsitellään kirjanpidossa IFRS 9-standardin mukaisesti rahavirtasuojauksina. Ennakoitujen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltyjen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Suojauslaskennan ulkopuolisten termiinien ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset -erään. Suojausrahastoon kirjattu käyvän arvon muutos siirretään tulosvaikutteisiksi sillä kaudella, kun suojattu tapahtuma vaikuttaa voittoon tai tappioon. Korkopisteet otetaan mukaan suojausinstrumentissa sekä suojaussuhteessa. Seuraavat tekijät voivat aiheuttaa tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva kassavirtaennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100% kassavirtoja, ylisuojauksen riski on vähäinen. Realisoituneiden JPY-määräisten myyntien suojien voitto tai tappio kirjataan liikevaihtoon, ja realisoituneiden USD-määräisten kulujen suojien voitto tai tappio kohdistetaan kuluihin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Muiden valuuttamääräisten rahavirtojen voitto tai tappio kirjataan muihin kuluihin.

Suojaussuhteen suojausaste määritellään sekä suojausinstrumentin että suojattavan kohteen suhteellisen määrän mukaan. Suojautuessaan valuuttariskiltä Finnair yleensä soveltaa 1:1 suojausastetta suojauskohteille. Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen alla olevan tai suojatun riskin vuoksi.

Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien korkojohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Finnair-konsernin valuuttamääräisiä tase-eriä suojaavien termiinien käyvän arvon muutokset sekä realisoidut voitot ja tappiot kirjataan rahoituskuluihin. Myytävänä olevien omaisuuserien suojien käyvän arvon muutokset kirjataan Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat eriin.

Suojauksen kustannus

Konsernissa optiosopimuksen perusarvo ja aika-arvo erotetaan, ja vain option perusarvo määritetään suojausinstrumentiksi. Aika-arvo käsitellään suojauksen kustannuksena. Alkuperäisenä kirjaamisajankohtana optioiden preemiot kirjataan omaan pääomaan sisältyvään suojauskustannuksen rahastoon. Aika-arvon käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen suojauskustannuksen rahastoon. Preemiot siirretään tuloslaskelmaan samanaikaisesti suojattavan kohteen realisoitumisen kanssa. Tilinpäätöshetkellä Finnairilla oli vain suojattuihin transaktioihin liittyviä preemioita suojauskustannusrahastossa. L

L = Laadintaperiaatteet

KONSERNIN TULOSLASKELMA
KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA
KONSERNIN TASE
KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA
LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA
KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS
HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA
TILINTARKASTUSKERTOMUS

	2018				2017			
Milj. euroa	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo
Valuuttajohdannaiset								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	700,1	17,0	-6,9	10,1	385,2	5,8	-16,3	-10,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	242,6	5,6	0,0	5,6	195,1	5,1		5,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	242,0		-2,8	-2,8	200,1		-4,0	-4,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	445,4	18,1	-0,6	17,5	316,2	0,1	-17,5	-17,4
Leasemaksujen suojaus	107,4	5,2		5,2	131,7	0,1	-8,7	-8,6
Suojauslaskennassa olevat erät	**1 737,6**	**45,9**	**-10,3**	**35,5**	**1 228,4**	**11,0**	**-46,5**	**-35,5**
Myytyjen lentokoneiden suojaus					101,3	3,7	-0,1	3,6
Taseen suojaus, termiinit	131,8	1,8	-0,1	1,7	101,0		-0,9	-0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät	**131,8**	**1,8**	**-0,1**	**1,7**	**101,0**	**3,7**	**-1,0**	**2,6**
Valuuttajohdannaiset yhteensä	**1 869,4**	**47,7**	**-10,5**	**37,2**	**1 430,7**	**14,7**	**-47,6**	**-32,8**
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	924 500	3,8	-78,1	-74,3	808 000	58,3		58,3
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	169 500	0,7	0,0	0,7	91 000	4,8		4,8
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	169 500		-11,6	-11,6	91 000		-0,1	-0,1
Suojauslaskennassa olevat erät		**4,5**	**-89,7**	**-85,2**		**63,1**	**-0,1**	**63,0**
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	146 500		-1,1	-1,1	37 000		-0,4	-0,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät		**0,0**	**-1,1**	**-1,1**		**0,0**	**-0,4**	**-0,4**
Hyödykejohdannaiset yhteensä		**4,5**	**-90,8**	**-86,4**		**63,1**	**-0,5**	**62,7**
Korkojohdannaiset								
Koronvaihtosopimukset	0,0	0,0	0,0	0,0	64,9	0,7	0,0	0,7
Suojauslaskennassa olevat erät	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**64,9**	**0,7**	**0,0**	**0,7**
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	232,7		-5,8	-5,8	239,6		-18,5	-18,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät	**232,7**	**0,0**	**-5,8**	**-5,8**	**239,6**	**0,0**	**-18,5**	**-18,5**
Korkojohdannaiset yhteensä	**232,7**	**0,0**	**-5,8**	**-5,8**	**304,5**	**0,7**	**-18,5**	**-17,9**
Osakejohdannaiset								
Ostetut osakeoptiot	0,0	0,0		0,0	3,0	26,0		26,0
Myydyt osakeoptiot	0,0		0,0	0,0	3,0		-14,7	-14,7
Suojauslaskennassa olevat erät	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**6,0**	**26,0**	**-14,7**	**11,3**
Osakejohdannaiset yhteensä	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**6,0**	**26,0**	**-14,7**	**11,3**
Johdannaiset yhteensä*		**52,1**	**-107,1**	**-54,9**		**104,5**	**-81,3**	**23,2**

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2018 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat -erässä).

Suojauskohteet suojaussuhteissa

	Suojaus-kohteiden kirjanpitoarvo		Suojauskohteiden kirjanpitoarvoon sisältyvät kertyneet käyvän arvon oikaisut			Tehottomuuden testauksessa käytetty suojaus-kohteen käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojaus-instrumentin käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta
31.12.2018	Varat	Velat	Varat	Velat			
Rahavirtasuojaukset							
Polttoaineen hintariski							
- Ennustetut polttoaineostot						-57,5	-138,3
Valuuttariski							
- Ennustetut myynnit ja ostot						24,9	22,4
- Leasemaksut						60,2	13,8
Käyvän arvon suojaukset							
Valuuttariski							
- Lentokoneiden hankinnat	-17,5		-17,5		Pitkäaikaiset varat	-34,9	34,9

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2018	2017
Parempi kuin A	-16,5	2,3
A	-13,1	10,2
BBB	-25,4	10,7
Yhteensä	**-55,9**	**23,2**

Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa		2018	2017
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	89,9	2,1
Leasemaksujen suojaus	Lentokaluston leasemaksut	5,3	1,9
Koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut		3,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Polttoainekulut	-5,7	0,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Lentokaluston huoltokulut	-0,2	0,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikennöimismaksut	-1,7	0,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	3,7	4,1
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		**91,4**	**13,0**
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	2,0	0,1
Lentokonemyyntien suojaus	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	0,6	1,4
Taseen suojaus	Rahoituskulut	5,2	-10,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	5,8	4,3
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		**7,7**	**-4,7**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

L Oma pääoma

Osakepääomaan on kirjattu osakkeiden nimellisarvo ennen 22.3.2007 rekisteröityä yhtiöjärjestyksen muutosta. Muihin sidotun oman pääoman rahastoihin on kirjattu emissiovoitot ja omien osakkeiden myyntivoitot ennen osakeyhtiölain muutosta vuonna 2006.

Sijoitetun vapaan pääoman rahastoon on kirjattu osakeannista 2007 saadut varat transaktiokuluilla ja veroilla vähennettynä, sekä osakeperusteiset maksut IFRS 2:n mukaisesti.

Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät sisältävät rahavirran suojauksena käytettävien johdannaisinstrumenttien käyvän arvon muutokset, etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot, myytävissä olevien rahoitusvarojen käyvän arvon muutokset ja muuntoerot.

Lunastettujen omien osakkeiden hankintameno ja transaktiomenot verojen jälkeen on vähennetty omasta pääomasta, kunnes ne mitätöidään ja lasketaan uudelleen liikkeelle. Omien osakkeiden myynnistä tai liikkeeseenlaskusta saatu vastike sisällytetään omaan pääomaan.

Hallituksen yhtiökokoukselle ehdottamaa osinkoa ei vähennetä jakokelpoisista veroista ennen yhtiökokouksen päätöstä.

Omaan pääomaan kirjataan oman pääoman ehtoinen laina, joka on vakuudeton ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Lainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajille kuuluvia oikeuksia, eikä se laimenna yhtiön osakkeenomistajien omistusta. Korkokulut kirjataan maksuperusteisesti edellisten tilikausien tulokseen verovaikutuksella oikaistuna. Osakekohtaisen tuloksen laskennassa oman pääoman ehtoisen lainan korkokulut sisällytetään tilikauden tulokseen. L

Osakkeiden lukumäärä	2018	2017
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	127 702 748	127 347 151
Omien osakkeiden osto	-452 000	
Osakepalkkiojärjestelmästä 2015–2017 myönnetyt osakkeet	123 430	
Osakepalkkiojärjestelmästä 2014–2016 myönnetyt osakkeet		180 904
Flyshare henkilöstön osakesäästöohjelmasta myönnetyt osakkeet	112 929	174 693
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	**127 487 107**	**127 702 748**
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	649 008	433 367
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	**128 136 115**	**128 136 115**

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2017 ja 2018 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2018 aikana yhtiö myönsi 112,929 osaketta FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille, sekä 123,430 osaketta yhtiön 2015–2017 osakepalkkiojärjestelmän osallistujille.

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2018	Siirretty tulos-vaikutteisiksi	Realisoitumattomat voitot ja tappiot muun laajan tuloksen kautta	2017	Laajan tuloslaskelman erä, johon luokittelun muutoksesta johtuva oikaisu sisältyy
Polttoaineen hintasuojaus	-89,2	-89,9	-63,0	63,7	Polttoainekulut
Leasemaksujen suojaus	5,2	5,3	8,5	-8,6	Lentokaluston leasemaksut
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	12,5	-3.9	11,2	-9,8	Liikevaihto ja kuluerät*
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-6,4	0,7	0,0	-7,1	Lentokaluston leasemaksut
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	40,8	0,0	0,7	40,1	
Muuntoerot	0,7	0,0	0,0	0,7	
Suojauskustannusten rahasto	2,1	0,0	2,5	-0,5	
Verovaikutus	7,0	0,0	22,5	-15,6	
Yhteensä	**-27,2**	**-87,8**	**-2,4**	**63,0**	

* Ennustettujen valuutamääräisten myyntien ja kulujen suojaukset (termiinit ja optiot) määritellään samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän suojaksisi. Realisoituneet voitot tai tappiot siirretään tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulu-eriin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulu-eriin siirretyt määrät esitellään "Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset"-taulukossa liitetiedossa 3.8.

Käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat

Milj. euroa	2019	2020	2021	2022	2023	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	-53,0	-35,9	-0,3				-89,2
Leasemaksujen suojaus	4,5	0,7					5,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	9,9	2,6					12,5
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-3,0	-6,4
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	40,8						40,8
Muuntoerot						0,7	0,7
Suojauskustannusten rahasto	2,1						2,1
Verovaikutus	-0,7	6,6	0,2	0,1	0,1	0,6	7,0
Yhteensä	**2,9**	**-26,6**	**-0,8**	**-0,5**	**-0,5**	**-1,6**	**-27,2**

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

Omaan pääomaan (omistajille kuuluvan pääoman jälkeen) sisältyy vuonna 2015 nostettua hybridilainaa 200 miljoonaa euroa. Lainan korko on kiinteä 7,875 prosenttia vuodessa ensimmäiset viisi vuotta ja sen jälkeen vaihtuva, vähintään 12,875 prosenttia vuodessa. Finnairilla on oikeus viivästyttää hybridilainan koronmaksu, mikäli se ei maksa osinkoa tai muuta hyvitystä osakepääomalle. Lainalla ei ole eräpäivää, mutta yhtiöllä on oikeus lunastaa se viiden vuoden kuluttua liikkeelle laskusta, ja sen jälkeen jokaisena koronmaksupäivänä. Omaan pääomaan kirjattu hybridilainojen pääoma on 198,2 miljoonaa euroa kulujen jälkeen. Hybridilainat ovat vakuudettomia ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Hybridilainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia.

L = Laadintaperiaatteet

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Osakekohtainen tulos

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva tilikauden tulos kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla. Tilikauden tuloksesta oikaistaan tilikaudelle kohdistuvat oman pääoman ehtoisen lainan korot maksuhetkestä riippumatta, uuden lainan liikkeeseenlaskuun liittyvät transaktiokulut ja lainan takaisinmaksun yhteydessä maksettava preemio verovaikutukset huomioon otettuna. Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärän painotetussa keskiarvossa otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus.

Milj. euroa	2018	2017
Tilikauden tulos, milj. euroa	150,7	169,4
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot, milj. euroa	-15,8	-15,8
Verovaikutus	3,2	3,2
Oikaistu tilikauden tulos	**138,1**	**156,8**
Keskimääräinen painotettu osakemäärä, milj.,kpl	127,9	127,3
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	1,08	1,23
Omien osakkeiden vaikutus	0,00	0,00

Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2018 maksetaan 0,274 euroa osinkoa osakkeelta. Yhtiökokous päätti 20.3.2018, että vuodelta 2017 maksetaan 0,30 euron osinko osakkeelta, yhteensä 38,4 miljoonaa euroa. Osinko maksettiin 4.4.2018.

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat

Milj. euroa	31.12.2018
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	126,2
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	256,5
Käyvän arvon rahasto	-59,6
Tilikauden tulos	69,7
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	**392,9**

4 Konsolidointi

Konsolidointi-otsikon alle on koottu yleinen laadintaperusta sekä konsernin yhdistelyyn liittyvät periaatteet ja niihin liittyvät liitetiedot. Konsolidointikokonaisuuteen sisältyy konsernirakenteen ja siihen liittyvän laskentaympäristön kokonaiskuvan hahmottamista helpottavat liitetiedot. Liitteissä annetaan tietoa omistusten luokittelusta ja yhdistelyperiaatteista samoin kuin olemassa olevista, hankituista ja myydyistä tytäryhtiöistä, osakkuusyhtiöistä ja yhteisyrityksistä.

4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet

Yhdistely konsernitilinpäätökseen

Konsernitilinpäätökseen yhdistely ja yhdistelyssä käytetty menetelmä sekä omistuksen luokittelu taseessa riippuvat siitä, onko konsernilla yhtiössä määräysvalta, yhteinen määräysvalta, huomattava vaikutusvalta vai muu omistussuhde. Kun konsernilla on yhtiössä määräysvalta, yhdistellään tämä tytäryrityksenä konsernitilinpäätökseen liitetiedossa 4.2 Tytäryhtiöt kerrottujen periaatteiden mukaisesti. Kun konsernilla on yhtiössä yhteinen määräysvalta tai huomattava vaikutusvalta, mutta ei määräysvaltaa, yhdistellään yhtiö pääomaosuusmenetelmää käyttäen konsernitilinpäätökseen. Tähän liittyvästä laadintaperiaatteesta on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 4.6 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä. Mikäli konsernilla ei ole omistamassaan yhtiössä määräys- tai huomattavaa vaikutusvaltaa, käsitellään omistusta myytävissä olevana rahoitusvarana liitetiedossa 3.2 Rahoitusvarat kerrottujen periaatteiden mukaisesti.

Ulkomaanrahan määräisten erien muuntaminen

Kunkin tytäryhtiön tilinpäätökseen sisältyvät erät on arvostettu siihen valuuttaan, joka on tytäryhtiön pääasiallisen toimintaympäristön valuutta (toimintavaluutta). Konsernitilinpäätös on esitetty euroissa. Euro on konsernin emoyhtiön toiminta- ja esittämisvaluutta. Ulkomaanrahan määräiset liiketapahtumat kirjataan kussakin konserniyhtiössä tapahtumahetken kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat ulkomaanrahan määräiset saatavat ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan.

Ulkomaisten tytäryhtiöiden, joiden toimintavaluutta on muu kuin euro, tuloslaskelmat muunnetaan euroiksi käyttämällä tilikauden keskimääräistä kurssia. Taseet muunnetaan euroiksi käyttämällä tilikauden päätöskurssia. Ulkomaisten tytäryhtiöiden hankintamenon eliminoinnista syntyvät oman pääoman erien muuntoerot kirjataan laajaan tulokseen. Kun ulkomainen tytäryhtiö myydään, nämä kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan osana myynnistä aiheutuvaa kokonaisvoittoa tai -tappiota.

= Osion sisältö

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

4.2 Tytäryhtiöt

L Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet
Finnair Oyj:n konsernitilinpäätökseen sisältyvät emoyhtiö Finnair Oyj ja kaikki sen tytäryhtiöt. Tytäryhtiöitä ovat ne yhtiöt, joissa Finnairilla on määräysvalta. Finnair katsoo sillä olevan määräysvalta, kun se on oikeutettu sijoituskohteen muuttuvaan tuottoon ja pystyy määräysvallallaan vaikuttamaan sen määrään. Pääsääntöisesti määräysvaltasuhde syntyy, kun Finnairilla on yli puolet yhtiön äänivallasta tai kun sillä muutoin on valta määrätä yhtiön liiketoiminnasta ja talouden periaatteista. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan, ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa.

Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä, jonka mukaisesti hankitun yhtiön varat ja velat arvostetaan hankintahetkellä käypään arvoon. Se määrä, jolla hankintahinta ylittää hankitun, käypään arvoon arvostetun nettovarallisuuden, kirjataan liikearvoksi.

Kaikki konsernin sisäiset liiketapahtumat, saamiset ja velat sekä realisoitumattomat voitot eliminoidaan konsernitilinpäätöksessä. Realisoitumattomia tappioita ei eliminoida siinä tapauksessa, että tappio johtuu arvonalentumisesta. Tytäryhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa
Määräysvallattomien omistajien osuus on esitetty taseessa osana omaa pääomaa erillään emoyhtiön omistajille kuuluvasta osuudesta. Jokaisen hankinnan määräysvallattomien omistajien osuus voidaan kirjata joko käypään arvoon tai suhteellisena osuutena hankitun kohteen nettovarallisuudesta. Hankinnan jälkeen määräysvallattomien omistajien osuus on hankinnassa määritetty osuus lisättynä kyseisille omistajille kuuluvalla osuudella oman pääoman muutoksista. L

Tytäryritykset

Yrityksen nimi	Konsernin omistus %	Yrityksen nimi	Konsernin omistus %
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,0	Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,0
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,0	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,0
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,0	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,0
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,0	Aurinko Oü, Viro	100,0
Finnair Travel Retail Oy, Suomi	100,0	Matkayhtymä Oy, Suomi	100,0
Finnair Flight Academy Oy, Suomi	100,0	OOO Aurinko, Venäjä	100,0
Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,0	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,0
Northport Oy, Suomi	100,0	Finnair Business Services Oü, Viro	100,0
Balticport Oü, Viro	100,0		

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot

Yrityshankintoja tai -myyntejä ei ollut tilikauden 2018 kolmen ensimmäisen vuosineljänneksen aikana. Elokuun lopussa Finnair ilmoitti, että se aikoo myydä 60 prosentin osuuden Nordic Regional Airlines AB:sta (Norra) Danish Air Transportille. Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi kaupan syyskuun lopussa ja kauppa toteutui lokakuussa. Kaupan jälkeen Finnair omistaa 40 prosenttia yhtiöstä. Kaupalla ei ollut vaikutusta Norran toimintaan eikä henkilöstöön, eikä sillä ollut myöskään merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan. Vuonna 2018 Norra on luokiteltu Finnairin taseessa yhteisyritykseksi.

Vuonna 2017 tilikauden loppupuolella Finnair ilmoitti ostavansa StaffPoint Holding Oy:ltä ja Kilco Oy:ltä 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:n osakkeista. Finnair omisti Norrasta ennen kauppaa 40 prosenttia. Kauppa toteutui marraskuussa ja sen seurauksena Norra siirtyi väliaikaisesti kokonaan Finnairin omistukseen. Kaupalla ei ollut vaikutusta Norran toimintaan eikä henkilöstöön, eikä sillä ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan. Vuonna 2017 Norra on luokiteltu Finnairin taseessa myytävissä olevaksi omaisuuseräksi.

Lisätietoja kaupoista ja yhteistyöstä Norran kanssa löytyy liitetiedoissa 4.4, 4.5 ja 4.6.

Tilikauden 2017 alkupuolella Finnair allekirjoitti ateriapalvelutoimittajansa LSG Sky Chefsin kanssa sopimuksen, jonka myötä Helsinki-Vantaan lentoasemalla toimiva catering-yhtiö LSG Sky Chefs Finland Oy palasi Finnairin hallintaan. Järjestely tuli voimaan 21.4.2017, jolloin lentojen aterioiden valmistuksesta ja kehittämistä tuli jälleen osa Finnairin toimintaa. Yhtiön palveluksessa on noin 500 henkilöä. Järjestelyllä ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan.

4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä

L Osakkuusyhtiöt ovat yrityksiä, joissa konsernilla on yleensä 20–50 prosenttia äänimäärästä tai joissa konsernilla on muutoin huomattava vaikutusvalta mutta joissa sillä ei ole määräysvaltaa. Yritykset, joissa konsernilla on yhteinen määräysvalta toisen osapuolen kanssa ja merkittävät päätökset vaativat molempien osapuolien hyväksynnän, käsitellään luonteensa mukaisesti yhteisyrityksinä. Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernilla ei ole yhteisiksi toiminnoiksi luokiteltuja yhteisjärjestelyjä, joissa konsernilla olisi oikeuksia osuuksiin yhteisyritysten omaisuudesta tai veloista ja jotka sen tulisi yhdistellä taseeseensa.

Konsernin osuus osakkuus- ja yhteisyrityksestä sisältää sen hankinnassa syntyneen liikearvon. Konsernin osuus hankintahetken jälkeisistä tuloksista on kirjattu tuloslaskelmaan. Jos konsernin osuus osakkuusyrityksen tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon, ellei konserni ole sitoutunut osakkuusyrityksen velvoitteiden täyttämiseen.

Konsernin ja sen osakkuus- ja yhteisyritysten välisistä liiketoimista merkitään konsernitilinpäätökseen vain konsernin ulkopuolisille omistajille kuuluva osuus. Jokaisen raportointikauden lopussa tarkistetaan, onko objektiivista näyttöä siitä, että osakkuusyritykseen tehdyn sijoituksen arvo on alentunut. Jos tällaista näyttöä on, arvonalentumistappio määritetään osakkuusyrityksestä kerrytettävissä olevan rahamäärän ja sen kirjanpitoarvon välisenä erotuksena ja se merkitään tuloslaskelman erään osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista. Osakkuusyhtiöiden ja yhteisyritysten tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita. Jos osakkuus- tai yhteisyrityksestä ei ole ollut käytössä vahvistettua tilinpäätöstä, on yhdistelyssä käytetty alustavia tilinpäätöslukuja tai viimeisintä saatua tietoa. L

Konsernin osuus osakkuusyritysten ja yhteisyritysten tuloksesta, omaisuuseristä ja veloista on esitetty seuraavassa taulukossa.

Milj. euroa	2018	2017
Tilikauden alussa	2,5	2,5
Lisäykset	0,9	
Tilikauden lopussa	**3,3**	**2,5**

60 % Nordic Regional Airlines AB:sta myytiin vuonna 2018 tanskalaiselle Danish Air Transport -lentoliikenneyhtiölle. Myynnin yhteydessä Finnairin jäljellejäävä omistus Nordic Regional Airlinesin taseesta (40 %) uudelleenarvostettiin, mikä johti lisäykseen osuudessa yhteisyritysten omaisuuseristä ja veloista. Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa tehdyistä liiketoimista on kerrottu lisäksi liitetiedossa 4.6 Lähipiiritapahtumat.

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2018

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus-osuus %
Nordic Regional Airlines AB	Ruotsi	35,8	31,9	105,0	1,3	40,00
Suomen Ilmailuopisto Oy*	Suomi	20,0	1,8	10,2	0,1	49,50

*Esitetyt tiedot perustuvat alustaviin, tilintarkastamattomiin lukuihin hetkeltä 31.12.2018.

L = Laadintaperiaatteet

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2017

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus-osuus %
Suomen Ilmailuopisto Oy*	Suomi	19,0	1,0	9,5	0,4	49,50

Finnair-konsernin omistama osakkuusyhtiö, Suomen Ilmailuopisto Oy, on noteeraamaton yhtiö, joka ei ole Finnairin kokonaisuuteen nähden olennainen. Konsernin osakkuus- ja yhteisyritysten jatkuvien toimintojen laajan tuloksen mukainen tulos oli 1,4 (0,4) miljoonaa euroa, josta Finnairin osuus on 0,0 (0,0) miljoonaa euroa.

Suomen Ilmailuopisto Oy

Suomen Ilmailuopisto on Finnair Oyj:n (49,5 %), Suomen Valtion (49,5 %) ja Porin kaupungin (1 %) omistama, liikennelentäjiä kouluttava ammatillinen erikoisoppilaitos. Finnairilla ei ole oikeutta yhtiön tulokseen ja nettovarallisuuteen, vaan ne tulee käyttää oppilaitoksen toiminnan kehittämiseen.

Nordic Regional Airlines AB

Nordic Regional Airlines AB (Norra) on tilikaudella 2018 ja 2017 operoinut pääsääntöisesti Finnairin ostoliikennettä. Norra oli tilikauden 2017 loppupuolelle asti Finnairin, StaffPoint Oy:n ja Kilco Oy:n yhteisyritys, jossa omistajilla oli yhteinen määräysvalta. Marraskuussa 2017 Norra siirtyi väliaikaisesti Finnair-konsernin 100 %:n omistukseen ja lokakuussa 2018 60 % omistuksesta myytiin Danish Air Transportille. Omistajilla (Finnair ja Danish Air Transport) on yhteinen määräysvalta Norraan. Kaupoilla ei ollut merkittävää vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan. Norra on luokiteltu Finnairin taseessa myytävissä olevaksi omaisuuseräksi vuonna 2017 ja vuonna 2018 se on luokiteltu yhteisyritykseksi. Lisätietoja on kerrottu liitteissä 4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot, 4.5 Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat sekä liitetiedossa 4.6 Lähipiiritapahtumat.

4.5 Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat

L Myytävänä oleviksi varoiksi luokitellaan sellaiset pitkäaikaiset omaisuuserät tai sellaisten varojen ja niihin liittyvien velkojen ryhmät (luovutettavien erien ryhmät), joiden kirjanpitoarvoa vastaava määrä tulee kertymään pääasiassa niiden myynnistä, myynti on erittäin todennäköinen ja sen odotetaan toteutuvan seuraavan 12 kuukauden kuluessa.

Välittömästi ennen luokittelua myytävänä olevat omaisuuserät tai luovutettavien erien ryhmän varat ja velat arvostetaan kirjanpitoarvoon tai sitä alempaan myynnistä aiheutuvilla menoilla vähennettyyn käypään arvoon. Poistot näistä omaisuuseristä lopetetaan luokitteluhetkellä. L

Myytävänä oleviin omaisuuseriin sisältyi Finnairin omistus Nordic Regional Airlines AB -konsernissa, joka siirtyi kokonaan Finnairin väliaikaiseen omistukseen vuonna 2017. Aikaisemmin Finnair omisti konsernista 40 % ja se oli luokiteltu yhteisyritykseksi. Finnair tiedotti elokuussa 2018 myyvänsä 60 prosenttia Norran osakkeista tanskalaiselle lentoyhtiölle Danish Air Transportille. Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi kaupan syyskuun 2018 lopussa, ja kauppa toteutui lokakuussa 2018.

Myytävänä olevien omaisuuserien kirjanpitoarvot

Milj. euroa	2018	2017
Aineellinen käyttöomaisuus	0,1	0,1
Myytävänä olevan tytäryhtiön varat		16,6
Varat yhteensä	**0,1**	**16,7**
Myytävänä olevan tytäryhtiön velat		**11,2**

L = Laadintaperiaatteet

4.6 Lähipiiritapahtumat

Finnair-konsernin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, johto, osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset sekä Finnairin eläkesäätiö. Tytäryhtiöt on esitelty liitteessä 4.2 ja osakkuus- ja yhteisyritykset liitteessä 4.4. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

Suomen valtio omistaa 55,8 % (55,8 %) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin ja muiden suomalaisten valtionyhtiöiden välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti.

Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:

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

Lähipiirin kanssa toteutetut transaktiot tehdään markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 1.3.7. Johdolle ei ole myönnetty lainoja eikä johdon kanssa ole tehty muita liiketoimia.

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

Lisätietoa osakkuus- ja yhteisyriyrityksistä löytyy liitetiedosta 4.4.

Finnairin eläkesäätiö

Finnairin eläkesäätiö on erillinen juridinen yksikkönsä, joka tarjoaa lähinnä etuuspohjaista lisäeläketurvaa Finnairin henkilöstölle ja hallinnoi säätiön varallisuutta. Säätiö omistaa Finnairin ulkona olevista osakkeista 0,1 % (0,1 %). Säätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille. Vuonna 2018 ja 2017 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkevastuu tilikauden lopussa oli 16,5 miljoonaa euroa (4,1).

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

4.7 Muutokset laadintaperiaatteissa

IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista

Finnair otti käyttöön uuden tulouttamista koskevan IFRS 15-standardin vuoden 2018 alusta. Uuden standardin perusperiaatteena 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 muutti Finnairin tuloutuksen ajoitusta matkustajatuotoissa, lisämyyntituotoissa ja matkapalveluiden tuotoissa. Muutokset on kuvattu tarkemmin alla, ja muutosten vaikutukset jäivät vähäisiksi. Finnair noudattaa tulkinnoissaan lentoyhtiöiden toimialan kirjanpidollisen työryhmän (International Air Transport Association, Industry Accounting Working Group) julkaisempia tuloutus- ja laskentaperiaatteita.

Matkustajatuotoissa asiakkaat yleensä maksavat lentolippunsa etukäteen, mutta eivät aina käytä niihin liittyviä oikeuksia vaan liput jäävät käyttämättä (breakage). Mikäli lentoyhtiö odottaa olevansa oikeutettu tuottoihin, joita vastaan sen ei tarvitse luovuttaa suoritetta, tulisi yhtiön tulouttaa tähän odotusarvoon perustuva tuotto (expected breakage) samassa suhteessa kuin asiakkaat käyttävät lentolippuja. Aiemmin lentoliput tuloutettiin, kun ne käytettin tai kun lippu oli vanhentunut, eikä Finnairilla ollut enää velvollisuutta palauttaa lipusta saatua vastiketta asiakkaalle. Käytännössä muutos aikaisti tuloutusta nykyisestä, mutta vaikutus ei ollut 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 suoritevelvoitetta, vaan olevan osa lentomatkaa. Matkapalveluiden osalta lento- ja hotellituote katsotaan erillisiksi suoritevelvoitteiksi ja tuloutetaan palveluita luovutettaessa. Aiemmin matkapaketti on katsottu yhdeksi suoritteeksi. Muutokset eivät ole merkittäviä.

Tilikauden 2018 avaavaan omaan pääomaan voittovaroihin on tehty käyttöönoton seurauksena yhteensä -4,7 miljoonan euron laskentaperiaatteen muutoksesta johtuva oikaisu. Oikaisusta -8,7 miljoonaa euroa kohdistuu liikevaihtoon, 2,8 miljoonaa euroa valmismatkatuotannon 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**
Valmismatkatuotannon 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-osakesäästöohjelmissa. Vuoden 2018 alussa toteuttamattomien, käteisvaroina maksettavien osakeperusteisten maksujen kirjanpitoarvo oli 3,8 miljoonaa euroa. Tämä luokiteltiin omana pääomana maksettaviksi ja siirrettiin työsuhde-etuuksiin liittyvistä veloista omaan pääomaan. Aiempia kausia ei oikaistu.

IFRS 16 Vuokrasopimukset

Uusi vuokrasopimusstandardi IFRS 16 tulee voimaan tilikaudesta 2019 alkaen. Se korvaa aikaisemman IAS 17 Vuokrasopimukset -standardin. Finnair ottaa standardin käyttöön tilikauden 2019 alusta soveltaen takautuvaa menetelmää jokaiseen aiempaan raportoituun kauteen.

Finnair on saanut laajan standardin käyttöönottoprojektin päätökseen. Uudella standardilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia yhtiön tilinpäätökseen ja tunnuslukuihin. Lentokoneiden, kiinteistöjen ja muiden standardin piiriin kuuluvien vuokrasopimusten tulevien vuokramaksujen nykyarvo kirjataan taseeseen omaisuuseräksi (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää) ja korolliseksi vuokravelaksi. Nykyisin tulevat vuokramaksut ei-purettavissa olevista operatiivisista vuokrasopimuksista esitetään liitetiedoissa vuokravastuina nimellisarvoonsa. Nämä vuokravastuut olivat tilikauden 2018 päättyessä 1 457 miljoonaa euroa (ks. liite 2.2. Vuokrasopimukset).

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

Vaikka operatiivisilla vuokrasopimuksilla vuokratuista hyödykkeistä tulee euromääräisiä sillä hetkellä kun ne muunnetaan omaisuuseriksi (oikeus käyttää vuokralle otettua omaisuuserää), valtaosa Finnairin lentokoneiden vuokrasopimuksista on US-dollarimääräisiä. Vuoden 2019 alusta alkaen Finnair aikoo vähentää taseen valuuttapositiosta aiheutuvaa tuloslaskelman volatiliteettia muuttamalla suojauspolitiikkaansa.

Vaikutukset Finnairin 31.12.2018 tilinpäätökseen

Korolliset nettovelat kasvavat standardin piiriin kuuluvien vuokrasopimusten tulevien operatiivisten vuokramaksujen nykyarvolla, noin 1,1 miljardilla eurolla. Velan kasvu heijastuu nettovelkaantumisasteen tunnuslukuun, joka tulee kasvamaan voimakkaasti (yli 100 prosenttiyksikköä) noin 70 %:iin. Finnairin julkaisema tunnusluku ”Oikaistu nettovelkaantumisaste” ottaa jo nykyisin tulevat vuokramaksut huomioon laskennassa seuraavasti: viimeisen kahdentoista kuukauden lentokaluston leasemaksut kerrotaan seitsemällä ja lisätään korollisiin nettovelkoihin (ks. konsernin tase ”taseen lisätietoja”: korollinen nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste). Finnairin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2018 lopussa 67 %. Uuden standardin voimaantullessa lentokaluston leasemaksuja ei enää esitetä operatiivisissa kuluissa, vaan sen sijaan tulevien leasemaksujen nykyarvosta tunnistetaan korollinen velka. Koska korolliset velat sisältyvät jo nykyään nettovelkaantumisasteen tunnusluvun laskentakaavaan, tunnusluku ”Oikaistu nettovelkaantumisaste” tullaan korvaamaan tunnusluvulla ”Nettovelkaantumisaste.

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

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

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

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

Vaikutukset Finnairin tilinpäätösperiaatteisiin

Analyysin perusteella tunnistetut IFRS 16 -omaisuuserät koostuvat vuokratuista lentokoneista ja niiden varamoottoreista, kiinteistöistä, autoista ja maakalustosta. Lentokoneet muodostavat valtaosan (~80 %) omaisuuserästä (oikeus käyttää vuokralle otettua hyödykettä) ja vuokravelasta taseella. Suurin osa lopuista (~20 %) on kiinteistösopimuksia.

Finnair 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 kirjata taseeseen. Finnair ei tunnista taseeseen velkaa myöskään vuokrasopimuksista, joissa vuokrakohteena olevan hyödykkeen arvo ei ole Finnairin kannalta olennainen. Arvio siitä, onko vuokrakohteena oleva hyödyke olennainen ja siten IFRS 16 -standardin mukaan tunnistettava taseella, perustuu IFRS:n käsitteelliseen viitekehykseen (Conceptual Framework) ja IAS 1 -standardiin. Näiden lyhytaikaisten ja ei-oleellisten lease-sopimusten maksut jaksotetaan liiketulokseen lease-maksuiksi ja muiksi vuokriksi lineaarisesti vuokra-ajan kuluessa, samalla tavoin kuin nykyisin kirjataan operatiiviset vuokrasopimukset.

Lentokalusto

Vuokrakausi: Operatiivisen lentokaluston vuokrasopimusten vuokrakauden pituus vastaa ei-peruutettavissa olevaa vuokrasopimuksen kestoa. Poikkeuksena tähän sääntöön ovat sellaiset tapaukset, joissa Finnair lähes varmasti tulee käyttämään vuokrasopimukseen kuuluvan option pidentää vuokrasopimusta tai vuokrasopimukseen kuuluvan option keskeyttää vuokrasopimus ennen sen päättymisaikaa. Operatiivisen lentokaluston vuokrasopimusten alkuhetkenä on kuitenkin lähes aina erittäin epävarmaa, käytetäänkö tällaisia optioita vai ei, vaikka vuokrasopimukset sallisivatkin vuokrasopimuksen pidennyksen. Neuvottelut mahdollisen pidennysoption käytöstä alkavat tyypillisesti 12-18 kuukautta ennen alkuperäisen vuokrasopimuksen päättymisaikaa. Mikäli Finnair päättää käyttää option pidentää vuokrakautta tai jos on nähtävissä jokin muu merkittävä indikaatio siitä, että vuokrakautta tullaan pidentämään, arvioidaan vuokravelan määrä tällöin aina uudelleen. Esimerkiksi merkittäviä uudistus- ja perusparannusinvestointeja (modifikaatioita) vuokrattuun lentokoneeseen voidaan pitää tällaisena indikaationa etenkin, jos modifikaatio tehdään lähellä vuokra-ajan päättymistä.

Diskonttokorko: Lentokaluston vuokrasopimuksissa ei ole määritelty selvästi sopimuksen sisäistä korkokantaa johtuen osittain siitä, että sisäinen korkokanta on olennainen osa vuokranantajan liiketoimintamallia ja liikesalaisuus. Koska lentokaluston käyvät arvot saadaan julkisena tietona kolmansien osapuolien toimesta, Finnair pystyy laskemaan sisäisen korkokannan jokaiselle standardin piiriin kuuluvalle operatiiviselle lentokaluston vuokrasopimukselle. Sopimuksen sisäinen korkokanta on määritelty olemaan se korkokanta, jolla diskontatut lease-maksujen nykyarvot ja omaisuuserän jäännösarvo vastaavat omaisuuserän käypää arvoa.

Huoltokustannukset: Finnair kirjaa huolloista varauksia vuokratuille lentokoneille vuokrakauden aikana tehtäviä huoltoja varten. Omille koneille varauksia ei kirjata, sillä kustannus on vältettävissä, esimerkiksi myymällä kone. IFRS 16 vaatii, että omaisuuserän arvossa huomioidaan palautushuoltokustannukset vuokranantajalle. Finnair käyttää kriteeriä, onko palautushuoltokustannus vältettävissä oleva, määritellessään kirjataanko huoltokustannus osaksi omaisuuserän arvoa vai ei.

Finnairilla on velvoite palauttaa lentokone vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovittua kuntoa, tai korvata kunnon ja palautusvelvoitteen erotus vuokranantajalle rahassa. Huoltokustannukset voidaan jakaa kahteen eri ryhmään:

1) kustannukset, jotka aiheutuvat riippumatta lentokoneen käytöstä / vuokra-ajasta ja
2) kustannukset, jotka aiheutuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajasta

Lopputarkastusta ja -maalausta, jotka vaaditaan palautushetkellä, pidetään ei-vältettävissä olevina huoltokustannuksina. Ne toteutuvat, kun lentokone palautetaan vuokranantajalle riippumatta kuluneesta ajasta tai lentotunneista. Huoltovaraus kirjataan omaisuuserän arvoon vuokrasopimuksen alkuhetkellä IFRS 16:n mukaisesti (IFRS 16:25). Vastaavasti huoltokustannuksia, jotka riippuvat lentokoneen käytöstä, ei katsota kuuluvaksi mukaan omaisuuserän arvoon.

Standardin vaikutusten ulkopuolelle jäävät sopimukset: Lentokonevuokrasopimukset miehistöineen ja varamoottorivuokrasopimukset jäävät enimmäkseen IFRS 16 -standardikäsittelyn ulkopuolelle sopimusten lyhytaikaisuutta koskevan poikkeussäännön perusteella. Finnair analysoi jokaisen sopimuksen keston erikseen sopimusajan ja mahdollisten sopimusaikaa koskevien optioiden (optio pidentää sopimusta tai keskeyttää sopimus ennen sopimusajan päättymistä) perusteella. Jos vuokrakausi on 12 kuukautta tai vähemmän ja Finnair ei aio jatkaa sopimusta pidempään, vuokrasopimus jätetään vuokravelan ulkopuolelle.

Lentokonevuokrasopimukset miehistöineen (wet lease) tehdään lentoliikennekapasiteetin lisäämiseksi yleensä lyhyeksi aikaa esimerkiksi jos resursseista on tilapäisesti pulaa. Tavallisesti wet lease -sopimuksen kesto vaihtelee yhdestä päivästä vuoteen.

Lentokoneiden varamoottorit, jotka on vuokrattu lyhyeksi aikaa yleensä poikkeustilanteesta johtuen, on jätetty vuokravelan ulkopuolelle. Vuokra-aika on yleensä muutamasta päivästä muutamaan kuukauteen, eikä Finnair aio vuokrata näitä moottoreita tarvetta pidemmäksi aikaa.

Kiinteistöt

Vuokrakausi: Vuokrakauden pituus vastaa ei-peruutettavissa olevaa vuokrasopimuksen kestoa. Poikkeuksena tähän sääntöön ovat sellaiset tapaukset, joissa Finnair lähes varmasti tulee käyttämään vuokrasopimukseen kuuluvan option pidentää vuokrasopimusta tai option keskeyttää vuokrasopimus ennen sen päättymisaikaa.

Diskonttokorko: Koska kiinteistövuokrasopimuksissa ei ole selkeästi määritelty sopimuksen sisäistä korkokantaa, käyttää Finnair korkokantana arviota siitä, mikä yhtiön lisäluoton korko kiinteistövuokrasopimuksille olisi. Lisäluoton korko määritetään koko kiinteistövuokrakannalle (portfolio) tarkoittaen sitä, että kaikki kiinteistöjen (maa-alueet, rakennukset) vuokrasopimukset diskontataan käyttäen samaa korkokantaa. Lisäluoton koron määrityksessä käytetään johdon arviota.

Standardin vaikutusten ulkopuolelle jäävät sopimukset: Lentokentän ja terminaalien palvelusopimukset eivät Finnairin arvion perusteella täytä IFRS 16 -lease-sopimuksen määritelmää. Näissä sopimuksissa vuokranantajalla on oikeus korvata vuokrattu alue toisella alueella, mikä johtaa näiden sopimusten käsittelyyn IFRS 16 -standardin ulkopuolella. Poikkeuksena tästä ovat tietyt lounge-alueet Helsingin lentokentällä, jotka on tarkoitettu pelkästään Finnairin käyttöön ja siksi luokitellaan IFRS 16 -lease-sopimuksiksi.

Finnair on analysoinut kiinteistövuokrasopimukset, joissa vuokra-aika on toistaiseksi voimassa oleva, mutta joissa sekä vuokranantajalla että Finnairilla vuokraajana on oikeus irtisanoa sopimus 1-12 kuukauden irtisanomisajalla. Finnair on todennut analyysissään, että nämä sopimukset eivät ole olennaisia ja sopimusten irtisanominen on käytännössä realistista irtisanomisajan puitteissa (esimerkiksi pienet varastoalueet). Nämä sopimukset on siksi pääsääntöisesti jätetty vuokravelan ulkopuolelle.

Muut vuokrasopimukset (autot ja maakalusto)

Finnairin analyysin perusteella muut vuokrasopimukset koostuvat lähinnä työsuhdeautoista ja maakalustosta, joissa vuokrakausi on pitkäaikainen ja siksi ne ovat IFRS 16 -vuokrakäsittelyn piirissä.

Käytännön helpotuksena IFRS 16 sallii, että ei-lease- ja lease-komponentteja ei ole pakko erottaa, vaan vuokrasopimuksen voi käsitellä kokonaisuudessaan IFRS 16 -lease-sopimuksena. Finnair käyttää tätä helpotusta koskien työsuhdeautoja ja maakalustoa, joiden vuokrasopimuksissa on mukana palvelukomponentteja.

Vuokrakauden pituus vastaa ei-peruutettavissa olevaa vuokrasopimuksen kestoa. Poikkeuksena tähän sääntöön ovat sellaiset tapaukset, joissa Finnair lähes varmasti tulee käyttämään vuokrasopimukseen kuuluvan option pidentää vuokrasopimusta tai option keskeyttää vuokrasopimus ennen sen päättymisaikaa. Analyysin perusteella tämänhetkiset

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

lease-sopimukset eivät sisällä sellaisia optioita, joita Finnair lähes varmasti tulisi käyttämään, joten vuokra-aika vastaa vuokrasopimuksella määritettyä kestoa.

Finnair käyttää arviota lisäluoton korosta koko työsuhdeautokannalle (portfolio) ja koko maakalustokannalle (portfolio) tarkoittaen sitä, että kaikki nämä lease-sopimukset diskontataan käyttäen samaa korkokantaa. Yhtiön johto määrittää lisäluoton koron. Lease-sopimukset, jotka yksittäisinä tai käyttöomaisuusluokkana eivät ole olennaisia Finnairille, on jätetty IFRS 16 -lease-sopimusten ulkopuolelle. Nämä sopimukset sisältävät pieniä IT-laitteita ja toimistokalustoa.

Edelleenvuokraussopimukset

IFRS 16 ei muuttanut olennaisesti sitä, miten vuokranantaja kirjaa lease-sopimukset. IFRS 16:n voimaantullessa vuokranantaja jatkaa lease-sopimusten luokittelua rahoituslease-sopimuksiksi ja operatiivisiksi lease-sopimuksiksi ja kirjaukset riippuvat siitä, kumpaan ryhmään sopimus kuuluu. IFRS 16 -standardin voimaantullessa edelleenvuokraajan pitää kuitenkin luokitella edelleenvuokratut sopimukset rahoituslease-sopimuksiksi ja operatiivisiksi lease-sopimuksiksi vertaamalla edelleenvuokraussopimuksen kohteena olevaa omaisuuserää päävuokrasopimuksen kohteena olevaan omaisuuserään. Aiemmin (IAS 17) edelleenvuokraussopimuksen kohteena olevaa omaisuuserää verrattiin koko omaisuuserään. Finnair on siksi uudelleenluokitellut tietyt edelleenvuokraussopimukset operatiivisista lease-sopimuksista rahoituslease-sopimuksiksi 1.1.2019.

Finnair edelleenvuokraa yhdeksää lentokonetta ja pientä määrää maakalustoa, joissa päävuokrasopimukseen verrattuna edelleenvuokraussopimuksen vuokrakausi käsittää suurimman osan jäljellä olevasta omaisuuserän käyttöajasta ja siksi nämä on luokiteltu rahoituslease-sopimuksiksi IFRS 16:n mukaisesti. Päävuokrasopimuksesta syntynyt omaisuuserä on kirjattu näiden osalta alas ja nettoinvestointi, joka vastaa diskontattuja saatavia lease-maksuja, on tunnistettu lease-saamisena Finnairin taseella.

IFRS 16:n mukaan niiden edelleenvuokraussopimusten osalta, joissa Finnair toimii vuokranantajana ja jotka ovat IFRS 16 -standardin myötä luokiteltu uudelleen operatiivisista vuokrasopimuksista rahoituslease-sopimuksiksi, 1.1.2019 voimassaolevat sopimukset kirjataan uusina rahoituslease-sopimuksina ja tunnistushetkellä syntyvä voitto oikaistaan kumulatiivisesti kertyneiden voittovarojen oikaisuun 1.1.2019.

5 Muut liitetiedot

i Muihin liitetietoihin on koottu kaikki liitetiedot, jotka eivät liity erityisesti mihinkään aikaisemmissa liitteissä käsiteltyihin asiakokonaisuuksiin. i

5.1 Tuloverot

L Tilikauden tulokseen sisältyvä tulovero koostuu konsernin kauden verotettavaan tuloon perustuvasta verosta, aikaisempien tilikausien tuloverosta ja laskennallisesta verosta. Verot merkitään tuloslaskelmaan, paitsi milloin ne liittyvät muihin laajan tuloksen eriin tai suoraan omaan pääomaan kirjattuihin eriin.

Laskennalliset verot kirjataan kirjanpidon ja verotuksen välisistä väliaikaisista eroista tilinpäätöshetkellä vahvistettua tulevien vuosien verokantaa käyttäen. Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti kuin on todennäköistä, että niitä voidaan käyttää tulevia verotettavia tuloja vastaan. Suurimmat väliaikaiset erot syntyvät aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynnistä, poistoista ja verotappioista. Ulkomaisten tytäryhtiöiden jakamattomista voittovaroista kirjataan veroa vain, mikäli niistä tiedetään aiheutuvan veroseuraamuksia.

Laskennalliset verosaamiset- ja velat vähennetään toisistaan (netotetaan), kun ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään. L

Tuloverot

Milj. euroa	2018	2017
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	-11,1	-0,6
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	0,0	0,0
Laskennalliset verot	-26,8	-41,1
Yhteensä	**-37,9**	**-41,7**

Konsernin tuloslaskelmaan sisältyvä verokulu poikkeaa Suomen nimellisen 20,0 prosentin verokannan (20,0) mukaan lasketusta verosta seuraavasti:

Milj. euroa	2018	2017
Tulos ennen veroja	188,6	211,1
Verot laskettuna kotimaan verokannalla	-37,7	-42,2
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	-0,1	0,1
Verovapaat tulot	0,6	0,7
Vähennyskelvottomat kulut	-0,6	-0,4
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	0,0	0,0
Tuloverot yhteensä	**-37,9**	**-41,7**
Efektiivinen verokanta	20,1 %	19,8 %

Tuloslaskelman mukainen verokanta oli 20,1 prosenttia (19,8). Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero liittyy Finnair Oyj:öön sekä Finnair ATR Finance Oy:öön, joka sulautui tilikauden aikana emoyhtiöönsä Finnair Aircraft Finance Oy:öön.

i = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Laskennalliset verosaamiset ja -velat

Konserni on arvioinut laskennallisten verosaamisten luonnetta ja luokittelua ja todennut niiden täyttävän IAS12:n mukaiset netottamisen kriteerit niiltä osin, kuin on kyse verosaamisista ja -veloista samalle veronsaajalle. Näiden osalta taseen laskennalliset verosaamiset ja -velat on netotettu.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2018 aikana:

Milj. euroa	2017	Laadinta-periaatteen muutos (IFRS 15, Myyntituotot asiakas-sopimuksista)	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2018
Laskennalliset verosaamiset ja -velat					
Vahvistetut tappiot	13,7	1,2	-17,9	3,2	0,1
Työsuhde-etuudet	0,9		2,6	-0,1	3,3
Käyttöomaisuus	-69,7		-9,3		-79,0
Rahoitusleasing	-7,2		-1,0		-8,2
Muut väliaikaiset erot	-4,2		-1,1	0,4	-4.9
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	-7,6			22,7	15,1
Yhteensä	**-73,9**	**1,2**	**-26,8**	**26,1**	**-73,5**
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	0,5				0,5
Laskennalliset verovelat, jotka odotetaan realisoituvan yli 12 kk:n kuluttua	-70,4				-79,7

Vuoden 2018 tuloksen jälkeen vahvistettavien tappioiden arvioitu määrä on 0,3 miljoonaa. Vahvistetut tappiot vanhenevat 10 vuoden kuluttua.

Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaransa, aiheutuisi tästä 0,3 miljoonan euron (0,4) verovaikutus.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2017 aikana:

Milj. euroa	2016	Laadinta-periaatteen muutos (IFRS 9, Rahoitus-instrumentit)	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2017
Laskennalliset verosaamiset ja -velat					
Vahvistetut tappiot	29,3	3,8	-22,6	3,2	13,7
Työsuhde-etuudet	6,0		2,1	-7,2	0,9
Käyttöomaisuus	-53,4		-16,3		-69,7
Rahoitusleasing	-4,7		-2,6		-7,2
Muut väliaikaiset erot	-2,5		-1,7		-4,2
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	-7,5	-3,8		3,7	-7,6
Yhteensä	**-32,7**	**0,0**	**-41,1**	**-0,3**	**-73,9**
Laskennalliset verosaamiset, jotka ovat hyödynnettävissä yli 12 kk:n kuluttua	0,6				0,5
Laskennalliset verovelat, jotka odotetaan realisoituvan yli 12 kk:n kuluttua	-54,4				-70,4

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain olennaisista riidoista ja oikeudenkäynneistä, tai sellaisista joihin se ei varautunut vakuutuksella. Tilinpäätöshetkellä 31.12.2018 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

5.3 Tilinpäätöksen jälkeiset tapahtumat

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut merkittäviä tapahtumia.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2018	2017
Liikevaihto	6.2	**2 676,8**	**2 419,4**
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	84,3	78,0
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		**2 761,1**	**2 497,5**
Materiaalit ja palvelut	6.4	1 295,7	1 128,5
Henkilöstökulut	6.5	320,6	327,7
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	11,4	9,1
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	1 074,5	950,9
Liiketoiminnan kulut yhteensä		**2 702,2**	**2 416,3**
Liikevoitto/-tappio		**58,8**	**81,2**
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	-18,4	-25,9
Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		**40,5**	**55,3**
Tilinpäätössiirrot	6.9	46,4	29,9
Tuloverot	6.10	-17,1	-16,5
Tilikauden voitto/tappio		**69,7**	**68,6**

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2018	2017
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.11	32,3	24,0
Aineelliset hyödykkeet	6.12	61,7	63,4
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä		447,3	447,6
Osuudet omistusyhteysyrityksissä		2,5	2,5
Muut osakkeet ja osuudet		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.14	18,2	21,1
Sijoitukset yhteensä	6.13	468,4	471,6
Pysyvät vastaavat yhteensä		**562,3**	**559,0**
Vaihtuvat vastaavat			
Laskennalliset verosaamiset	6.15	15,5	0,0
Lyhytaikaiset saamiset	6.16	664,6	787,3
Rahoitusarvopaperit	6.17	892,2	833,0
Rahat ja pankkisaamiset	6.18	178,5	146,4
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		**1750,8**	**1 766,6**
VASTAAVAA YHTEENSÄ		**2 313,1**	**2 325,6**
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Muut rahastot			
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		256,5	253,7
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		-59,6	42,8
Edellisten tilikausien voitto (tappio)		126,2	101,7
Tilikauden voitto (tappio)		69,7	68,6
Oma pääoma yhteensä	6.19	**640,7**	**714,7**
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.20	22,4	20,5
Pakolliset varaukset	6.21	112,1	98,4
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.22	400,9	406,4
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.23	1 137,1	1 085,8
Vieras pääoma yhteensä		**1 538,0**	**1 492,1**
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		**2 313,1**	**2 325,6**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2018	2017
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen tilinpäätössiirtoja	40,5	55,3
Poistot ja arvonalentumiset	11,4	9,1
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	4,0	21,9
Rahoitustuotot ja -kulut	18,6	28,6
Käyttöpääoman muutos	67,0	82,3
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-22,3	-30,6
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	7,3	2,2
Liiketoiminnan nettorahavirta	**126,4**	**168,6**
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-16,8	-32,6
Luovutustulot aineellisista hyödykkeistä	0,0	0,4
Laina- ja muiden saamisten muutos	74,3	-195,0
Sijoitukset tytäryrityksiin	0,1	2,4
Luovutustulot tytäryrityksien myynnistä	0,4	0,0
Investointien nettorahavirta	**58,0**	**-224,7**
Rahoituksen rahavirta		
Omien osakkeiden osto	-3,7	0,0
Lainojen nostot	0,0	200,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-81,1	-74,9
Maksetut osingot	-38,4	-12,8
Saadut ja maksetut konserniavustukset	30,0	128,7
Rahoituksen nettorahavirta	**-93,2**	**241,0**
Rahavirtojen muutos	**91,3**	**184,9**
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	979,4	794,4
Rahavirtojen muutos	91,3	184,9
Rahavarat tilikauden lopussa	**1 070,6**	**979,4**

Finnair Oyj:n tilinpäätöksen liitetiedot

6.1 Laadintaperiaatteet

Ulkomaanrahan määräiset erät

Valuuttamääräiset liiketapahtumat kirjataan tapahtumapäivän kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat saamiset ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Maksetut ja saadut ennakot ovat taseessa maksupäivän kurssiin. Myyntisaamisten ja ostovelkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on käsitelty liikevaihdon ja liiketoiminnan muiden kulujen oikaisuerinä. Muiden saamisten ja velkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on esitetty rahoituksen kurssieroissa.

Johdannaissopimukset

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoidusta valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetroliostoista. Tasepositio suojataan konsernitasolla. Konserniyhtiöiden yhteenlaskettu tasepositio eroaa konsernin raportoidusta tasepositiosta sisäisten erien määrän verran. Näin ollen tasepositio ja sen suojaukset esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Myös valuuttamääräistä kassavirtapositiota suojataan konsernitasolla, jotta voidaan hyötyä netotusvaikutuksesta. Se esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Johdannaissopimukset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin kirjanpitolain 5:2 a §:n mukaisesti.

Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuosikatsauksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään alla esitetyllä tavalla. Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koron- ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määräämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Yhtiöllä ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaisia.

Finnair dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen taloudellisen suhteen ja suojausasteen, sekä konsernin riskinhallintatavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Yhtiö dokumentoi ja arvioi suojausta aloittaessaan sekä vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojaussuhteiden tehokkuutta tarkastelemalla suojaavan instrumentin historiallista ja tulevaa kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa varoissa ja veloissa.

Finnair soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Tätä periaatetta sovelletaan valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskiin, polttoaineiden hintariskiin sekä sähkön hintariskiin.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien johdannaisinstrumenttien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet. Käyvän arvon rahastoon kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella,

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään, tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Jos ennakoidun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan kuitenkin välittömästi tuloslaskelmaan.

Rahoitusvarat ja -velat

Finnairin rahoitusvarat jaotellaan seuraaviin ryhmiin: käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat (kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät) rahoitusvarat ja -velat, eräpäivään asti pidettävät sijoitukset, lainat ja muut saamiset. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä. Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon nimellisarvoon. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät rahoitusvarat ja 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat ja -velat esitetään lyhytaikaisissa saamisissa tai veloissa. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenoon, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittäviltä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Yhtiön luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9 -standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksamattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikääntymisluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoituksiin ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenoon arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Pysyvät vastaavat ja poistot

Rakennukset 10–50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon.

Muut aineelliset hyödykkeet 3–15 vuodessa.

Menojäännöspoistomenetelmä, jota on käytetty aiemmin joidenkin rakennusten ja muiden aineellisten hyödykkeiden osalta, on muutettu vuoden 2017 aikana tasapoistomenetelmään. Muutoksella ei ollut tilikauden poistojen määrään merkittävää vaikutusta.

Tutkimus- ja kehitysmenot

Tietokoneohjelmiin liittyviä merkittäviä kehittämishankkeita lukuun ottamatta tutkimus- ja kehittämismenot kirjataan pääsääntöisesti kuluksi. Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta.

Leasing

Lentokaluston leasing-maksut ovat merkittävät. Vuosittaiset leasing-maksut on käsitelty vuokrakuluina. Sopimusten mukaiset, tulevina vuosina erääntyvät lentokaluston leasing-maksut on esitetty taseen ulkopuolisina erinä liitetiedoissa.

Tilinpäätössiirrot

Tilinpäätöksissä tehtyjen ja suunnitelman mukaisten poistojen kertynyt erotus, poistoero, esitetään taseen erässä tilinpäätössiirtojen kertymä ja sen muutos tuloslaskelmassa erässä tilinpäätössiirrot. Tilinpäätössiirrot sisältävät myös annetut ja saadut konserniavustukset.

Tuloverot

Tuloslaskelmaan on tuloveroina kirjattu tilikauden tuloksesta Suomen verosäännösten perusteella lasketut verot, aikaisempien tilikausien verojen oikaisut ja laskennallisten verojen muutos.

Eläkejärjestelyt

Henkilöstön lakisääteinen eläketurva on järjestetty pääosin Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisessa ja lisäeläketurva Finnairin eläkesäätiössä ja osittain kotimaisissa eläkevakuutusyhtiöissä. Eläkesäätiö on lisäeläketurvan osalta suljettu vuonna 1992 lukuun ottamatta liikennelentäjiä. Finnairin eläkesäätiön eläkevastuu on katettu lisäeläketurvan osalta täysin. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa.

Pakolliset varaukset

Taseen pakollisissa varauksissa ja tuloslaskelman kuluissa esitetään vastaisuudessa toteutuvia sopimusperusteisia tai muuten sitovia velvoitteita, jotka eivät enää kerrytä vastaavaa tuloa ja joiden rahallinen arvo voidaan kohtuullisesti arvioida.

Yhtiöllä on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tietyssä huoltotasossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi yhtiö on kirjannut varauksia perustuen huoltojakson lennettyihin tunteihin.

6.2 Liikevaihto liiketoiminta-alueittain

Milj. euroa	2018	2017
Liikevaihto toimialoittain		
	2 676,8	**2 419,4**
Matkustajatuotot	2 343,8	2 109,0
Lisäpalvelut	121,1	108,5
Muut	212,0	201,9
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	7 %	7 %
Eurooppa	38 %	39 %
Muut	55 %	53 %
Yhteensä	**100 %**	**100 %**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2018	2017
Lentokoneiden lease-tuotot	28,0	26,0
Muut vuokratuotot	26,5	27,3
Muut tuotot	29,8	24,8
Yhteensä	**84,3**	**78,0**

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2018	2017
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja catering-kulut	306,7	283,8
Polttoainekulut	581,0	472,2
Lentokaluston huoltokulut	253,6	235,5
Tietohallintokulut	80,7	72,8
Muut erät	73,7	64,3
Yhteensä	**1 295,7**	**1 128,5**

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2018	2017
Palkat ja palkkiot	253,5	254,4
Eläkekulut	48,6	48,4
Muut henkilösivukulut	18,5	25,0
Yhteensä	**320,6**	**327,7**
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	1,1	1,6
Hallitus	0,5	0,4
Henkilöstö keskimäärin	4 291	3 761

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2018	2017
Muista pitkävaikutteisista menoista	9,8	8,4
Rakennuksista	1,0	0,3
Muusta kalustosta	0,7	0,5
Yhteensä	**11,4**	**9,1**

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2018	2017
Lentokaluston lease-maksut	366,0	306,9
Lentokapasiteetin muut vuokrat	117,5	117,1
Toimitila- ja muut vuokrat	32,9	35,6
Liikennöimismaksut	300,8	266,5
Myynti- ja markkinointikulut	81,9	76,4
Muut kulut	175,4	148,6
Yhteensä	**1 074,5**	**950,9**

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2018	2017
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	6,6	5,5
Muilta		
Nettotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	-3,6	-0,7
Muut korkotuotot	0,5	0,3
Yhteensä	**3,5**	**5,1**
Myyntivoitot osakkeista	0,2	2,8
Korkokulut		
Muille	-25,2	-28,5
Yhteensä	**-25,2**	**-28,6**
Muut rahoituskulut		
Saman konsernin yrityksille	0,0	-0,1
Muille	-0,5	0,0
Yhteensä	**-0,5**	**-0,1**
Kurssierot	3,6	-5,1
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	**-18,4**	**-25,9**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.9 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2018	2017
Poistoeron muutos	-1,9	-0,1
Saadut konserniavustukset	48,3	30,0
Yhteensä	**46,4**	**29,9**

6.10 Tuloverot

Milj. euroa	2018	2017
Tilikauden verot	-10,6	0,0
Laskennallisten verojen muutos	-6,5	-16,5
Yhteensä	**-17,1**	**-16,5**

6.11 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2018	2017
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	52,9	41,8
Lisäykset	18,0	14,1
Vähennykset	-4,7	-3,0
Hankintameno 31.12.	**66,2**	**52,9**
Kertyneet poistot 1.1.	-28,9	-23,6
Vähennykset	4,7	1,7
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-9,8	-7,0
Kertyneet poistot 31.12.	**-34,0**	**-28,9**
Kirjanpitoarvo 31.12.	**32,3**	**24,0**

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 2018

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2018	0,7	54,4	7,9	7,7	70,8
Lisäykset	0,0	0,3	1,4	5,0	6,6
Vähennykset	0,0	0,0	-0,2	-6,7	-6,9
Hankintameno 31.12.2018	**0,7**	**54,7**	**9,1**	**6,0**	**70,6**
Kertyneet poistot 1.1.2018	0,0	-3,4	-3,9	0,0	-7,4
Vähennykset	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	0,0	-1,0	-0,6	0,0	-1,6
Kertyneet poistot 31.12.2018	**0,0**	**-4,4**	**-4,4**	**0,0**	**-8,8**
Kirjanpitoarvo 31.12.2018	**0,7**	**50,3**	**4,7**	**6,0**	**61,7**
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2018			1,1 %		

Aineelliset hyödykkeet 2017

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2017	0,7	8,4	6,4	47,4	63,0
Lisäykset	0,0	46,0	1,8	4,7	52,5
Vähennykset	0,0	0,0	-0,3	-44,3	-44,6
Hankintameno 31.12.2017	**0,7**	**54,4**	**7,9**	**7,7**	**70,8**
Kertyneet poistot 1.1.2017	0,0	-3,1	-3,7	0,0	-6,8
Vähennykset	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	0,0	-0,3	-0,5	0,0	-0,8
Kertyneet poistot 31.12.2017	**0,0**	**-3,4**	**-3,9**	**0,0**	**-7,4**
Kirjanpitoarvo 31.12.2017	**0,7**	**51,0**	**4,0**	**7,7**	**63,4**
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2017			1,3 %		

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.13 Sijoitukset

Milj. euroa	2018	2017
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	447,6	448,6
Lisäykset	0,0	0,3
Vähennykset	-0,3	-1,3
Kirjanpitoarvo 31.12.	**447,3**	**447,6**
Osakkuus- ja yhteisyritykset		
Hankintameno 1.1.	2,5	2,5
Kirjanpitoarvo 31.12.	**2,5**	**2,5**
Osuudet muissa yrityksissä		
Hankintameno 1.1.	0,4	0,4
Kirjanpitoarvo 31.12.	**0,4**	**0,4**

Osakkuus- ja yhteisyritykset	Emoyhtiön omistus-%
Suomen Ilmailuopisto Oy, Suomi	49,50
Nordic Regional Airlines AB, Ruotsi*	40,00

Konserniyritykset	Emoyhtiön omistus-%		Emoyhtiön omistus-%
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,00	Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,00	Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,00
Northport Oy, Suomi	100,00	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,00
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,00	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,00
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,00	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,00
Finnair Flight Academy Oy, Suomi	100,00	Finnair Business Services OÜ, Viro	100,00
Finnair Travel Retail Oy, Suomi	100,00		

* Finnair omisti Nordic Regional Airlines AB:stä ennen kauppaa 100 prosenttia. Kauppa toteutui lokakuussa, kun 60 % osakkeista myytiin Danish Air Transport Holding A/S:lle.

6.14 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2018	2017
Konserniyrityksiltä	16,7	19,6
Muilta yrityksiltä	1,5	1,5
Yhteensä	**18,2**	**21,1**

6.15 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2018	2017
Laadintaperiaatteen muutos	0,5	3,8
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	0,0	12,3
Tilikauden tuloksesta	-6,2	-16,5
Jaksotuseroista	-0,4	0,0
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	25,6	-3,6
Netotettu laskennallisiin verovelkoihin	-4,0	4,0
Laskennalliset verosaamiset 31.12.	**15,5**	**0,0**

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2018	2017
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	19,1	27,4
Konserniavustus	48,3	30,0
Siirtosaamiset	0,7	2,6
Muut saamiset	351,1	426,2
Yhteensä	**419,3**	**486,2**
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	0,1	0,0
Siirtosaamiset	9,1	0,0
Yhteensä	**9,2**	**0,0**
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	109,5	123,5
Siirtosaamiset	84,4	68,8
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	27,0	100,7
Muut saamiset	15,2	8,1
Yhteensä	**236,1**	**301,1**
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	**664,6**	**787,3**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.17 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2018	2017
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	892,2	833,0

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2018	2017
Pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	178,5	146,4

6.19 Oma pääoma

Milj. euroa	Osake-pääoma	Ylikurssi-rahasto	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahastot	Edellisten tilikausien tulos	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2017	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**42,8**	**253,7**	**170,3**	**714,7**
Laadintaperiaatteen muutos						-2,0	-2,0
Oma pääoma 1.1.2018	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**42,8**	**253,7**	**168,3**	**712,7**
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				-102,4			-102,4
Osakeperusteiset maksut					2,8		2,8
Omien osakkeiden osto						-3,7	-3,7
Osingonjako						-38,4	-38,4
Tilikauden tulos						69,7	69,7
Oma pääoma 31.12.2018	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-59,6**	**256,5**	**196,0**	**640,7**

Milj. euroa	Osake-pääoma	Ylikurssi-rahasto	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahastot	Edellisten tilikausien tulos	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2017	75,4	24,7	147,7	43,5	252,2	114,5	658,0
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				-0,7			-0,7
Osakeperusteiset maksut					1,6		1,6
Osingonjako						-12,8	-12,8
Tilikauden tulos						68,6	68,6
Oma pääoma 31.12.2017	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**42,8**	**253,7**	**170,3**	**714,7**

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2018	2017
Käyvän arvon rahasto	-59,6	0,0
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	256,5	253,7
Edellisten tilikausien voitto	126,2	101,7
Tilikauden voitto/tappio	69,7	68,6
Yhteensä	**392,9**	**424,0**

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2018	2017
Kertynyt poistoero 1.1.	20,5	0,3
Poistoeron muutos	1,9	20,1
Kertynyt poistoero 31.12.	**22,4**	**20,5**
Kertynyt jälleenhankintavaraus 1.1.	0,0	20,0
Jälleenhankintavarauksen muutos	0,0	-20,0
Kertynyt jälleenhankintavaraus 31.12	**0,0**	**0,0**
Tilinpäätössiirrot yhteensä	**22,4**	**20,5**

6.21 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2018	2017
Varaukset 1.1.	98,4	83,5
Uudet varaukset	43,2	42,6
Varausten purku	-34,1	-16,0
Kurssierot	4,7	-11,8
Varaukset 31.12.	**112,1**	**98,4**
Joista pitkäaikaisia	91,1	78,3
Joista lyhytaikaisia	21,0	20,1
Yhteensä	**112,1**	**98,4**

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2030 mennessä.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2018	2017
Joukkovelkakirjalainat	200,0	200,0
Hybridilaina	200,0	200,0
Laskennallinen verovelka	0,0	4,0
Muut velat	0,9	2,4
Yhteensä	**400,9**	**406,4**
Korollisten velkojen erääntymisajat		
1–5 vuotta	200,0	200,0
Myöhemmin	200,0	200,0
Yhteensä	**400,0**	**400,0**

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2018	2017
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	47,5	40,5
Siirtovelat	23,7	20,6
Konsernipankkitilivelat	122,7	130,6
Yhteensä	**194,0**	**191,7**
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Saadut ennakot	2,1	0,0
Yhteensä	**2,1**	**0,0**
Lyhytaikaiset velat muille		
Lainat rahoituslaitoksilta	0,0	65,6
Saadut ennakot	0,1	0,1
Ostovelat	60,7	73,5
Siirtovelat	861,6	739,3
Muut velat	18,7	15,7
Yhteensä	**941,0**	**894,1**
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	**1 137,1**	**1 085,8**

Siirtovelat	2018	2017
Ennakkoon saadut lentolipputulot	444,4	384,9
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	89,5	74,7
Lomapalkkavelka	61,0	56,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	45,8	40,9
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	100,5	35,5
Muut erät	122,6	146,6
Yhteensä	**863,7**	**739,3**

6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2018	2017
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	82,0	71,0
Muiden yritysten puolesta	0,6	0,0
Yhteensä	**82,6**	**71,0**
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	338,8	364,2
1–5 vuoden kuluessa	1 207,6	1 618,7
Myöhemmin	657,7	420,9
Yhteensä	**2 204,1**	**2 403,8**

Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston 100 %:sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.

Milj. euroa	2018	2017
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	29,3	27,9
1–5 vuoden kuluessa	91,4	55,4
Myöhemmin	140,6	180,9
Yhteensä	**261,3**	**264,3**
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	339,8	334,1
Lisäetuusosuutta katettu	-339,8	-334,1
Yhteensä	**0,0**	**0,0**

KONSERNIN TULOSLASKELMA
KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA
KONSERNIN TASE
KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA
LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA
KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS
HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA
TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.25 Johdannaissopimukset

	2018				2017			
Milj. euroa	Nimellisarvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo	Nimellisarvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	700,1	17,0	-6,9	10,1	385,2	5,8	-16,3	-10,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot		5,6		5,6	195,1	5,1		5,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot			-2,8	-2,8	200,1		-4,0	-4,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**700,1**	**22,6**	**-9,7**	**12,8**	**780,4**	**10,9**	**-20,3**	**-9,4**
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot								
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä								
Valuuttajohdannaiset yhteensä	**700,1**	**22,6**	**-9,7**	**12,8**	**780,4**	**10,9**	**-20,3**	**-9,4**
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	924 500	3,8	-78,1	-74,3	808 000	58,3		58,3
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	169 500	0,7		0,7	91 000	4,8		4,8
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	169 500		-11,6	-11,6	91 000		-0,1	-0,1
Sähköjohdannaiset, MWh								
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		**4,5**	**-89,7**	**-85,2**		**63,1**	**-0,1**	**63,0**
Lentopetrolitermiinit, tonnia								
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia								
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	0,1		-1,1	-1,1	37 000		-0,4	-0,4
Sähköjohdannaiset, MWh								
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä			**-1,1**	**-1,1**		**0,0**	**-0,4**	**-0,4**
Hyödykejohdannaiset yhteensä		**4,5**	**-90,8**	**-86,4**		**63,1**	**-0,5**	**62,7**
Korkojohdannaiset								
Koronvaihtosopimukset					64,9	0,7	0,0	0,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä					**64,9**	**0,7**	**0,0**	**0,7**
Korkojohdannaiset yhteensä					**64,9**	**0,7**	**0,0**	**0,7**
Osakejohdannaiset								
Ostetut osakeoptiot					3,0	26,0		26,0
Myydyt osakeoptiot					3,0		-14,7	-14,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä					**6,0**	**26,0**	**-14,7**	**11,3**
Osakejohdannaiset yhteensä					**6,0**	**26,0**	**-14,7**	**11,3**
Johdannaiset yhteensä*		**27,0**	**-100,5**	**-73,5**		**100,7**	**-35,5**	**65,2**

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2018 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat -erässä).

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.26 Käypään arvoon arvostettavat varat ja velat

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista
Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	31.12.2018	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	892,2	836,6	55,5
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	22,6		22,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	22,6		22,6
Hyödykejohdannaiset	4,5		4,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,5		4,5
Yhteensä	**919,2**	**836,6**	**82,5**
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	9,7		9,7
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,7		9,7
Hyödykejohdannaiset	90,8		90,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	89,7		89,7
Yhteensä	**100,5**		**100,5**

6.27 Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

31.12.2018	Suojattu hinta $/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Erääntymisaika Vuoden aikana	Erääntymisaika 1–2 vuotta
Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	667,6	1 275 246	948 246	327 000
Cargoes FOB Singapore -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	636,8	134 754	134 754	

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2018	Suojaus-instrumenttien painotettu keski-kurssi suhteessa euroon	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika Vuoden aikana	Erääntymisaika 1–2 vuotta
USD	1,21	826,2	573,4	252,8
JPY	129,44	371,6	259,0	112,6

Korkoriski

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2018	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika Vuoden aikana
Koronvaihtosopimukset	0,0	0,0

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat 31.12.2018 olivat 392 868 533,76 euroa, josta tilikauden 2018 tulos on 69 742 747,00 euroa. Yhtiön taloudellisessa tilanteessa ei ole tilikauden päättymisen jälkeen tapahtunut olennaisia muutoksia.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiökokouksen vahvistaman taseen 31.12.2018 perusteella jaetaan osinkoa 0,274 euroa osakkeelta ja että jäljellä oleva osuus tilikauden tuloksesta jätetään omaan pääomaan. Osingon määrä olisi 14.2.2019 ulkona olevien osakkeiden perusteella yhteensä 34 890 915,32 euroa.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 14. päivänä helmikuuta 2019
Finnair Oyj:n hallitus

Jouko Karvinen
Colm Barrington
Montie Brewer
Mengmeng Du
Maija-Liisa Friman
Henrik Kjellberg
Jonas Mårtensson
Jaana Tuominen

Topi Manner
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 14. päivänä helmikuuta 2019

PricewaterhouseCoopers Oy
Tilintarkastusyhteisö

Mikko Nieminen
KHT

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Lausuntonamme esitämme, että

- konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan konsernin taloudellisesta asemasta sekä sen toiminnan tuloksesta ja rahavirroista EU:ssa käyttöön hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti
- tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Lausuntomme on ristiriidaton tarkastusvaliokunnalle annetun lisäraportin kanssa.

Tilintarkastuksen kohde

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2018. Tilinpäätös sisältää:

- konsernin taseen, tuloslaskelman, laajan tuloslaskelman, laskelman oman pääoman muutoksista, rahavirtalaskelman ja liitetiedot, mukaan lukien yhteenveto merkittävistä tilinpäätöksen laatimisperiaatteista
- emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvän tilintarkastustavan mukaisia velvollisuuksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa.

Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

Riippumattomuus

Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrityksistä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme tilintarkastusta ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme.

Emoyhtiölle ja konserniyrityksille suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut ovat parhaan tietomme ja käsityksemme mukaan olleet Suomessa noudatettavien, näitä palveluja koskevien säännösten mukaisia, emmekä ole suorittaneet EU-asetuksen 537/2014 5. artiklan 1-kohdassa tarkoitettuja kiellettyjä palveluja. Suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.3.

Tarkastuksen yleinen lähestymistapa

Yhteenveto

- Konsernitilinpäätökselle määritetty olennaisuus: € 14 000 000, joka on 0,5 % konsernin liikevaihdosta

- Tarkastuksen laajuus: Olemme tarkastaneet konsernin emoyhtiön ja kolme merkittävimpää tytäryhtiötä. Näiden lisäksi olemme suorittaneet yksittäisiä tarkastustoimenpiteitä ja analyyttisia tarkastustoimenpiteitä konsernin tasolla arvioidaksemme mahdollisia epätavallisia muutoksia liittyen muihin tytäryhtiöihin.

- Ennakkoon saadut lentolipputulot
- Lentokaluston huoltovaraus
- Etuuspohjaiset eläkkeet

Osana tilintarkastuksen suunnittelua olemme määrittäneet olennaisuuden ja arvioineet riskiä siitä, että tilinpäätöksessä on olennainen virheellisyys. Erityisesti olemme arvioineet alueita, joiden osalta johto on tehnyt subjektiivisia arvioita. Tällaisia ovat esimerkiksi merkittävät kirjanpidolliset arviot, joihin liittyy oletuksia ja tulevien tapahtumien arviointia.

Olennaisuus

Tarkastuksemme suunnitteluun ja suorittamiseen on vaikuttanut soveltamamme olennaisuus. Tilintarkastuksen tavoitteena on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena olennaista virheellisyyttä. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä. Niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voitaisiin kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Perustuen ammatilliseen harkintaamme määritimme olennaisuuteen liittyen tiettyjä kvantitatiivisia raja-arvoja, kuten alla olevassa taulukossa kuvatun konsernitilinpäätökselle määritetyn olennaisuuden. Nämä raja-arvot yhdessä kvalitatiivisten tekijöiden kanssa auttoivat meitä määrittämään tarkastuksen kokonaislaajuuden ja yksittäisten tilintarkastustoimenpiteiden luonteen, ajoituksen ja laajuuden sekä arvioimaan virheellisyyksien vaikutusta tilinpäätökseen kokonaisuutena.

Konsernitilinpäätökselle määritetty olennaisuus	€ 14 000 000 (edellinen vuosi € 12 000 000)
Olennaisuuden määrittämisessä käytetty vertailukohde	0,5 % konsernin liikevaihdosta
Perustelut vertailukohteen valinnalle	Konsernin tulos on ollut vaihteleva viimeisten vuosien ajan ja tulokseen ovat olennaisesti vaikuttaneet vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Näin ollen valitsimme olennaisuuden määrittämisen vertailukohteeksi liikevaihdon, koska käsityksemme mukaan tämä muodostaa vakaan vertailukohdan vuodesta toiseen ottaen huomioon konsernin kasvu- ja investointisuunnitelmat ja koska tilinpäätöksen lukijat käyttävät yleisimmin sitä arvioidessaan konsernin suoriutumista. Lisäksi liikevaihto on yleisesti hyväksytty vertailukohde. Valitsimme sovellettavaksi prosenttiosuudeksi 0,5 %, joka on tilintarkastus-standardeissa yleisesti hyväksyttyjen määrällisten rajojen puitteissa.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Konsernitilinpäätöksen tarkastuksen laajuuden määrittäminen

Tilintarkastuksemme laajuutta määrittäessämme olemme ottaneet huomioon Finnair-konsernin rakenteen, toimialan sekä taloudelliseen raportointiin liittyvät prosessit ja kontrollit.

Konserni toimii kotimaassa usean juridisen yhtiön kautta. Lisäksi konsernilla on pieniä juridisia yhtiöitä Suomen ulkopuolella. Konsernin liikevaihto kertyy suurimmaksi osin emoyhtiön myynnin perusteella ja olemme tarkastaneet emoyhtiön osana konsernin tarkastusta. Tämän lisäksi olemme suorittaneet tarkastustoimenpiteitä kolmen merkittävimmän tytäryhtiön osalta. Muihin tytäryrityksiin ei katsota liittyvän olennaisen virheen riskiä konsernitilinpäätöksen kannalta ja täten näiden osalta tarkastustoimenpiteet ovat rajoittuneet konsernitasolla tehtäviin analyyttisiin tarkastustoimenpiteisiin.

Näiden toimenpiteiden perusteella olemme hankkineet tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitilinpäätöksestä.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat ovat seikkoja, jotka ammatillisen harkintamme mukaan ovat olleet merkittävimpiä tarkastuksen kohteena olevan tilikauden tilintarkastuksessa. Nämä seikat on otettu huomioon tilinpäätökseen kokonaisuutena kohdistuneessa tilintarkastuksessamme sekä laatiessamme siitä annettavaa lausuntoa, emmekä anna näistä seikoista erillistä lausuntoa.

Otamme kaikissa tilintarkastuksissamme huomioon riskin siitä, että johto sivuuttaa kontrolleja. Tähän sisältyy arviointi siitä, onko viitteitä sellaisesta johdon tarkoitushakuisesta suhtautumisesta, josta aiheutuu väärinkäytöksestä johtuvan olennaisen virheellisyyden riski.

Konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka	Miten seikkaa on käsitelty tilintarkastuksessa
Ennakkoon saadut lentolipputulot	
Asiaa koskevia tietoja on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedoissa 1.2.4. Lentoliput myydään tyypillisesti etukäteen, jolloin saadut ennakkomaksut kirjataan velaksi taseeseen. Velka liittyen ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin oli 444,8 miljoonaa euroa vuoden 2018 lopussa. Lentolipputulot kirjataan liikevaihdoksi kun lento on lennetty. Osa lentolipuista jää käyttämättä. Käyttämättä jääneet lentoliput tuloutetaan perustuen odostusarvoon käyttämättä jäämistä lipuista, joista ei tarvitse luovuttaa suoritetta. Liikevaihdon kirjaaminen liittyen odotettuihin käyttämättä jäävin lentolippuihin tehdään manuaalisesti. Johtuen erän olennaisuudesta ja siihen liittyvästä manuaalisesta oikaisusta ennakkoon saadut lentolipputulot on katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.	Olemme arvioineet liikevaihtoprosessiin liittyvien kontrollien asianmukaisuutta ja lisäksi olemme testanneet tiettyjen tuloutukseen liittyvien avain-kontrollien tehokkuuden. Olemme tarkastaneet lentolippuihin liittyvän liike-vaihdon otantaperusteisesti. Olemme tarkastaneet ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin liittyvän velan otantaperusteisesti. Olemme tarkastaneet odotettujen käyttämättä jäävien lentolippujen tuloutuksessa käytetyn laskelman matemaattisen oikeellisuuden sekä laskelman syöttötiedot. Olemme suorittaneet tietokoneavusteisia tilintarkas-tustoimenpiteitä ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin liittyvään velkaan.

Konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka	Miten seikkaa on käsitelty tilintarkastuksessa
Lentokaluston huoltovaraus	
Asiaa koskevia tietoja on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedoissa 1.3.5. Konsernin lentokonelaivasto koostuu itse omistetuista sekä vuokratuista lentokoneista. Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tietyn huoltotason mukaisessa kunnossa vuokralle antajalle. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin ja moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin liittyviä varauksia. Nämä varaukset olivat 111,4 miljoonaa euroa vuoden 2018 lopussa. Huoltovelvoite kertyy vuokra-ajan kuluessa liittyen operatiivisiin vuokrasopimuksiin. Huoltovelvoitteeseen liittyvä varaus perustuu sopimukselliseen velvoitteeseen vuokralle antajaa kohtaan. Huoltovaraus arvioidaan käyttämällä arviointimallia, joka sisältää useita muuttujia ja arvioita. Näitä arvioita ovat esimerkiksi: kuinka monta lentotuntia voidaan lentää kunkin huoltojakson aikana, milloin kukin huolto arvioidaan tehtävän ja kuinka paljon kukin huolto maksaa tulevaisuudessa.	Arvioimme lentokaluston huoltovarauksen laskenta-mallin asianmukaisuuden ja testasimme laskelman matemaattisen oikeellisuuden. Arvioimme johdon käyttämän prosessin asianmukaisuuden liittyen varauksen määrittämiseen ja käytettyjen arvioiden järkevyyteen. Lisäksi testasimme laskelman syöttötietojen oikeellisuuden. Haastoimme johtoa käytettyjen arvioiden asianmu-kaisuuteen osalta esimerkiksi liittyen arvioitujen huoltojen ajankohtaan ja arvioituihin kustannuksiin. Arvioimme varauksen asianmukaisuutta myös vertaa-malla aikaisempia arvioita toteutuneisiin huoltokus-tannuksiin.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka	Miten seikkaa on käsitelty tilintarkastuksessa
Etuuspohjaiset eläkkeet	
Asiaa koskevia tietoja on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedoissa 1.3.7.2. Konsernilla on etuuspohjaisia eläkejärjestelyjä, joissa työntekijöiden tulevaisuudessa saamat eläke-etuudet on arvoitu ja arvio riippuu useasta eri tekijästä kuten työntekijän iästä, palveluvuosista ja palkkatasosta. Taseeseen kirjattu velvoite etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyen on esitetty arvioitujen tulevaisuuden eläke-etuuksien nykyarvon ja eläkejärjestelyyn kuuluvien varojen erotuksena. Etuuspohjaisten eläkkeiden nettovelka oli 17,0 miljoonaa euroa vuoden 2018 lopussa. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan velvoitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuusoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää. Velvoitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskemien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja erääntyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite. Eläkejärjestelyihin kuuluvat varat kirjataan käypään arvoon ja arvonmääritys sisältää arvioita erityisesti liittyen listaamattomiin sijoituksiin. Johtuen erän olennaisuudesta ja siihen liittyvistä arvioista etuuspohjaiset eläkkeet on katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.	Olemme käyttäneet omaa vakuutusmatemaatikkoa arvioidessamme yhtiön käyttämien riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen eläkelaskelmien asianmukaisuutta. Tämä on sisältänyt eläkelaskelmissa käytettyjen vakuutusmatemaattisten oletusten asianmukaisuuden arvioimisen. Olemme testanneet eläkejärjestelyihin kuuluvien varojen arvostuksen otantaperusteisesti vertaamalla yhtiön käyttämää arvostusta kyseisten sijoitusten markkina-arvoihin vuoden lopussa. Listaamattomien sijoitusten osalta olemme arvioineet yhtiön arvostuksen asianmukaisuutta vertaamalla sitä meidän omaan arvostukseen, joka perustuu sijoituksen luonteeseen, hankintahintaan, aiemmin tarkastettuun arvostukseen sekä julkisesti saatavaan informaatioon vastaavanlaisista sijoituksista.
Emoyhtiön tilinpäätöksen osalta ei ole sellaisia tilintarkastuksen kannalta keskeisiä seikkoja, joista olisi viestittävä kertomuksessamme.	
Emoyhtiön tilinpäätöksen osalta ei ole EU-asetuksen 537/2014 10. artiklan 2 c -kohdassa tarkoitettuja merkittäviä olennaisen virheellisyyden riskejä.	

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan EU:ssa käyttöön hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti ja siten, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat myös sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan emoyhtiön ja konsernin kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuvissa tapauksissa esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Tilinpäätös laaditaan toiminnan jatkuvuuteen perustuen, paitsi jos emoyhtiö tai konserni aiotaan purkaa tai toiminta lakkauttaa tai ei ole muuta realistista vaihtoehtoa kuin tehdä niin.

Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa

Tavoitteenamme on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä, sekä antaa tilintarkastuskertomus, joka sisältää lausuntomme. Kohtuullinen varmuus on korkea varmuustaso, mutta se ei ole tae siitä, että olennainen virheellisyys aina havaitaan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti suoritettavassa tilintarkastuksessa. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voitaisiin kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Hyvän tilintarkastustavan mukaiseen tilintarkastukseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko tilintarkastuksen ajan. Lisäksi:

- tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat tilinpäätöksen olennaisen virheellisyyden riskit, suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia tilintarkastustoimenpiteitä ja hankimme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäytökseen voi liittyä yhteistoimintaa, väärentämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista.
- muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta.
- arvioimme sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuutta sekä johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden ja niistä esitettävien tietojen kohtuullisuutta.
- teemme johtopäätöksen siitä, onko hallituksen ja toimitusjohtajan ollut asianmukaista laatia tilinpäätös perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta, ja teemme hankkimamme tilintarkastusevidenssin perusteella johtopäätöksen siitä, esiintyykö sellaista tapahtumiin tai olosuhteisiin liittyvää olennaista epävarmuutta, joka voi antaa merkittävää aihetta epäillä emoyhtiön tai konsernin kykyä jatkaa toimintaansa. Jos johtopäätöksemme on, että olennaista epävarmuutta esiintyy, meidän täytyy kiinnittää tilintarkastuskertomuksessamme lukijan huomiota epävarmuutta koskeviin tilinpäätöksessä esitettäviin tietoihin tai, jos epävarmuutta koskevat tiedot eivät ole riittäviä, mukauttaa lausuntomme. Johtopäätöksemme perustuvat tilintarkastuskertomuksen antamispäivään mennessä hankittuun tilintarkastusevidenssiin. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei emoyhtiö tai konserni pysty jatkamaan toimintaansa.
- arvioimme tilinpäätöksen, kaikki tilinpäätöksessä esitettävät tiedot mukaan lukien, yleistä esittämistapaa, rakennetta ja sisältöä ja sitä, kuvastaako tilinpäätös sen perustana olevia liiketoimia ja tapahtumia siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan.
- hankimme tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitilinpäätöksestä. Vastaamme konsernin tilintarkastuksen ohjauksesta, valvonnasta ja suorittamisesta. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.

Kommunikoimme hallintoelinten kanssa muun muassa tilintarkastuksen suunnitellusta laajuudesta ja ajoituksesta sekä merkittävistä tilintarkastushavainnoista, mukaan lukien mahdolliset sisäisen valvonnan merkittävät puutteellisuudet, jotka tunnistamme tilintarkastuksen aikana.

Lisäksi annamme hallintoelimille vahvistuksen siitä, että olemme noudattaneet riippumattomuutta koskevia relevantteja eettisiä vaatimuksia, ja kommunikoimme niiden kanssa kaikista suhteista ja muista seikoista, joiden voi kohtuudella ajatella vaikuttavan riippumattomuuteemme, ja soveltuvissa tapauksissa niihin liittyvistä varotoimista.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LENTOKALUSTO JA MUUT AINEETTOMAT JA AINEELLISET HYÖDYKKEET SEKÄ LEASING-JÄRJESTELYT
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Päätämme, mitkä hallintoelinten kanssa kommunikoiduista seikoista olivat merkittävimpiä tarkasteltavana olevan tilikauden tilintarkastuksessa ja näin ollen ovat tilintarkastuksen kannalta keskeisiä. Kuvaamme kyseiset seikat tilintarkastuskertomuksessa, paitsi jos säädös tai määräys estää kyseisen seikan julkistamisen tai kun äärimmäisen harvinaisissa tapauksissa toteamme, ettei kyseisestä seikasta viestitä tilintarkastuskertomuksessa, koska siitä aiheutuvien epäedullisten vaikutusten voitaisiin kohtuudella odottaa olevan suuremmat kuin tällaisesta viestinnästä koituva yleinen etu.

Muut raportointivelvoitteet

Tilintarkastustoimeksiantoa koskevat tiedot

PricewaterhouseCoopers Oy on toiminut Finnair Oyj:n yhtiökokouksen valitsemana tilintarkastajana 14.8.1964 alkaen yhtäjaksoisesti 54 vuotta. Tuolloin vuonna 1964 tilintarkastajaksi valittiin yhtiössämme toiminut KHT -tilintarkastaja.

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio käsittää toimintakertomuksen ja 2018 taloudelliseen tietoon sisältyvän informaation, mutta se ei sisällä tilinpäätöstä eikä sitä koskevaa tilintarkastuskertomustamme.

Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota.

Velvollisuutenamme on lukea muu informaatio tilinpäätöksen tilintarkastuksen yhteydessä ja tätä tehdessämme arvioida, onko muu informaatio olennaisesti ristiriidassa tilinpäätöksen tai tilintarkastusta suoritettaessa hankkimamme tietämyksen kanssa tai vaikuttaako se muutoin olevan olennaisesti virheellistä. Velvollisuutenamme on lisäksi arvioida, onko toimintakertomus laadittu sen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Lausuntonamme esitämme, että
- toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia
- toimintakertomus on laadittu toimintakertomuksen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Jos teemme suorittamamme työn perusteella johtopäätöksen, että muussa informaatiossa on olennainen virheellisyys, meidän on raportoitava tästä seikasta. Meillä ei ole tämän asian suhteen raportoitavaa.

Muut lausumat

Puollamme tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen vahvistamista. Hallituksen esitys taseen osoittaman voiton käyttämisestä on osakeyhtiölain mukainen. Puollamme vastuuvapauden myöntämistä emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsingissä 14.2.2019

PricewaterhouseCoopers Oy
Tilintarkastusyhteisö

Mikko Nieminen
KHT

YHTEYSTIEDOT

House of Travel and Transportation
Finnair Oyj
Tietotie 9 A (Helsinki Airport)
01053 FINNAIR

Puh. +358 600 0 81881 (1,25 €/vastattu puhelu + pcm/mpm)

www.company.finnair.com
www.investors.finnair.com

www.facebook.com/finnair
www.facebook.com/finnairsuomi

www.twitter.com/Finnair
www.twitter.com/FinnairSuomi

https://blog.finnair.com/en/
https://blog.finnair.com/

www.instagram.com/feelfinnair/