

Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 2014

Yksikkötuotot kääntyivät nousuun vuoden viimeisellä neljänneksellä - Koko vuoden toiminnallinen liiketulos oli -36,5 miljoonaa euroa (11,9).

Loka - joulukuu 2014

- Liikevaihto laski 1,4 % vertailukaudesta ja oli 552,7 miljoonaa euroa (560,6).
- Toiminnallinen liiketulos oli -9,3 miljoonaa euroa (-21,1).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -15,7 miljoonaa euroa (14,0) ja investointien nettorahavirta -111,9 miljoonaa euroa (121,7).
- Yksikkökustannus tarjottua tuolikilometriä kohti ilman polttoainetta (CASK excl. fuel) laski 1,1 % vertailukaudesta.
- Yksikkötuotto tarjotulta tuolikilometriltä (RASK) nousi 2,8 % vertailukaudesta.

Tammi - joulukuu 2014

- Liikevaihto laski 4,8 % vertailukaudesta ja oli 2 284,5 miljoonaa euroa (2 400,3).
- Toiminnallinen liiketulos oli -36,5 miljoonaa euroa (11,9).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 24,2 miljoonaa euroa (142,4) ja investointien nettorahavirta 14,4 miljoonaa euroa (-19,3).
- Yksikkökustannus tarjottua tuolikilometriä kohti ilman polttoainetta (CASK excl. fuel) laski 1,1 % vertailukaudesta.
- Yksikkötuotto tarjotulta tuolikilometriltä (RASK) laski 2,2 % vertailukaudesta.
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2014 ei makseta osinkoa.

Toimitusjohtaja Pekka Vauramo:

”Vuonna 2014 onnistuimme toimintamme kehittämisessä ja kustannuspohjamme tervehdyttämisessä, mutta voimakas tuottojen lasku vei tuloksemme tappiolle. Liikevaihtomme laski 4,8 prosenttia ja toiminnallinen liiketuloksemme oli -36,5 miljoonaa euroa. Liikevaihdon lasku johtui pääasiassa matkustaja- ja rahtiliikenteen yksikkötuottojen laskusta, Aurinkomatkojen supistuneesta myynnistä sekä lentotoimintapalveluiden rakennemuutoksesta johtuneesta ulkoisen liikevaihdon poistumisesta.

Yksikkötuotottomme kääntyi ilahduttavasti nousuun vuoden viimeisellä neljänneksellä ensimmäistä kertaa vuoden 2013 ensimmäisen neljänneksen jälkeen. Myös kustannuksemme laskivat loka–joulukuussa tuottojen laskua nopeammin. Viimeisen vuosineljänneksen toiminnallinen liiketulos koheni vertailukaudesta, mutta oli edelleen tappiolla 9,3 miljoonaa euroa.

Finnairin kannattavuuden parantamiseksi on välttämätöntä parantaa yksikkötuottoja ja ylläpitää tiukkaa kustannuskuria. Olen tyytyväinen vuonna 2014 ottamiimme merkittäviin edistysaskeliin. Emme vain saavuttaneet 200 miljoonan euron säästötavoitettamme, vaan ylitimme sen noin 17 miljoonalla eurolla vuodenvaihteeseen mennessä. Eri henkilöstöryhmiemme kanssa solmimamme säästösopimukset tuovat meille jatkossakin tärkeitä lisäsäästöjä vaiheittain vuoden 2015 ensimmäisestä neljänneksestä alkaen. Olen erityisen tyytyväinen siitä, että neuvottelutulokset mahdollistavat toimintamme jatkokehittämisen yhdessä henkilöstömme kanssa. Olemme tältä osin nyt hyvässä asemassa, kun haemme kasvua.

Vuosi 2015 on Finnairille uuden alku: haemme tuottojen kasvua viime kuukausina esittelemiemme tuoteuudistusten sekä lisämaksullisten palveluiden kautta, ja saamme ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä uudet Airbus A350 XWB -lentokoneet kaukoliikenteeseemme lokakuusta 2015 alkaen.”

Tulevaisuuden näkymät

Matkustaja- ja rahtiliikenteen kysyntänäkymiin liittyy Finnairin päämarkkina-alueilla edelleen epävarmuutta. Finnair arvioi, että sen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvaa vuonna 2015 noin 3 prosenttia ja liikevaihto pysyy vuoden 2014 tasolla. Finnair arvioi lisäksi, että vuonna 2015 sen yksikkökustannukset ilman polttoainetta laskevat vuoden 2014 tasosta.

Lentopetrolin alentunut hinta ja päätökseen viedyn kustannussäästöohjelman täysimääräinen vaikutus tukevat Finnairin taloudellista kehitystä vuonna 2015.

Markkinaympäristö

Kasvu Finnairin päämarkkina-alueilla pysyi vuonna 2014 maltillisella tasolla markkinaympäristön voimakkaista muutoksista huolimatta. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen markkina kasvoi tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna 6,7 prosenttia vuodesta 2013 ja Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välinen kapasiteetti kasvoi noin 1,7 prosenttia. Finnairin markkinaosuus Euroopan-liikenteessä (Helsingin ja Finnairin Euroopan-kohteiden välillä) nousi selvästi 54,4 prosenttiin (51,1) ja laski Aasian-liikenteessä hieman 5,0 prosenttiin (5,4).*

Suomen talouden heikko tilanne heijastui matkustajaliikenteen kotimarkkinakysyntään läpi vuoden. Rahtiliikenteen volyymit Finnairin päämarkkina-alueilla kasvoivat, vaikka euroalueen heikko taloustilanne heikensi rahtikysyntää Euroopasta.

Valuuttakurssikehitys vaikutti epäsuotuisasti Finnairin tuottokehitykseen koko vuoden, mikä näkyi sekä matkustaja- että rahtiliikenteen heikentyneessä tuottokehityksessä. Keskimääräisillä valuuttakursseilla tarkasteltuna euro vahvistui selvästi suhteessa jeniin vuonna 2014 vuoteen 2013 verrattuna. Euro vahvistui myös suhteessa Ruotsin kruunuun ja Kiinan yuaniin, kun taas Korean won vahvistui suhteessa euroon. Keskimääräisessä dollari-eurokurssissa ei tapahtunut merkittävää muutosta vuoteen 2013 verrattuna. Toisella vuosipuoliskolla alkanut dollarin vahvistuminen suhteessa euroon laimentaa kuitenkin hyötyä, jota lentopetrolin syksyllä 2014 alkanut voimakas hinnan lasku tuo lentoyhtiöille. Finnairin liiketoiminnassa Yhdysvaltain dollari on merkittävä kuluvaluutta ja Japanin jeni merkittävä tulovaluutta.

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

Strategian toteutus ja kumppanuushankkeet

Finnairin hallitus hyväksyi toukokuussa yhtiön strategiset tavoitteet osana Finnairin vuosittaista strategiatyötä. Finnairin strategisina tavoitteina on kaksinkertaistaa Aasian liikenteen tuotot vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasolta, kasvattaa Helsingin kautta kulkevaa lentoliikennettä Suomen maantieteellistä asemaa hyödyntäen sekä olla houkutteleva sijoituskohde ja tuottaa lisäarvoa omistajilleen. Finnairin hallituksen asettama pitkän aikavälin tuottotavoite yhtiölle on kuuden prosentin toiminnallinen liikevoitto, joka mahdollistaisi investoinnit kasvuun ja liiketoiminnan kehittämiseen.

Yhteishankkeet

Finnair ja sen oneworld-allianssikumppanit Japan Airlines ja British Airways aloittivat Euroopan ja Japanin välistä lentoliikennettä koskevan yhteishankkeen 1.4.2014. Finnair oli jo aikaisemmin heinäkuussa 2013 liittynyt American Airlinesin, British Airwaysin ja Iberian Pohjois-Atlantin liikenteen yhteishankkeeseen. Nämä yhteishankkeet ovat käynnistyneet hyvin ja vastanneet odotuksia.

Lähiliikenne

Finnair ja Flybe UK Ltd kertoivat marraskuussa, että Flybe Ltd:n omistamat Flybe Nordic AB:n osakkeet myydään uudelle enemmistöomistajalle tai Finnairille. Flybe Nordic on Flybe UK Ltd:n ja Finnairin omistama yhteisyritys, joka omistaa kokonaan suomalaisen tytäryhtiönsä, alueellisen lentämisen operoinnista vastaavan Flybe Finland Oy:n osakekannan. Flybe Finland operoi noin kolmannesta Finnairin kapearunkolaivastosta ostoliikenteenä.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi tammikuussa 2015 kaupan, jossa Flybe UK Ltd:n 60 prosentin osuus Flybe Nordic AB:n osakekannasta siirtyy StaffPoint Holding Oy:lle ja Oy G.W. Sohlberg Ab:lle. Kauppahinta oli yksi euro. Kaupan toteutumisen jälkeen StaffPointin omistusosuus yhteisyrityksestä on 45 prosenttia, GWS:n 15 prosenttia ja Finnairin 40 prosenttia. Flybe Finland ja sen hallitus kehittävät nyt yhdessä yhtiön liiketoimintamallia sekä alueellisen lentämisen tehokkuutta ja kannattavuutta.

Finnair kirjasi vuoden 2014 tilinpäätöksessään alas Flybe Finlandille myöntämänsä pääomallainan korkoineen, yhteensä 10,8 miljoonaa euroa, sekä yhteensä 11,3 miljoonaa euroa ennakkomaksusaatavia ja operatiivisia saatavia. Pääomallainan ja sen koron alaskirjaus näkyy rahoituskuluissa, ja ennakkomaksusaatavien ja operatiivisten saatavien alaskirjaus kertaluonteisissa erissä. Finnairilla on alaskirjausten jälkeen juoksevia ennakkomaksusaatavia ja operatiivisia saatavia Flybe Finlandilta, ja Finnair arvioi säännöllisesti Flybe-yhteistyöhön liittyvien erien arvostuksen oikeellisuutta.

Rakennemuutos- ja kustannussäästöohjelman eteneminen

Lokakuun alussa toteutui Finnairin tytäryhtiön Finnair Travel Retailin Helsinki-Vantaan lentoaseman myymälöiden myynti World Duty Free Groupin suomalaiselle tytäryhtiölle World Duty Free Helsinki Oy:lle. Kauppa ei koskenut lentokoneissa tapahtuvaa myyntiä. Kaupalla oli 12,7 miljoonan euron positiivinen vaikutus Finnairin vuoden 2014 viimeisen neljänneksen liiketulokseen.

Finnair saavutti vuoden 2014 loppuun mennessä noin 217 miljoonan euron pysyvät, vuosittaiset säästöt vuoden 2010 yksikkökustannustasoon verrattuna, kun tavoitteena oli 200 miljoonaa euroa. Säästöt näkyvät täysimääräisesti Finnairin vuoden 2015 tuloksessa, ja niiden positiivinen vaikutus vuoden 2014 tulokseen oli noin 180 miljoonaa euroa. Saavutettuihin noin 217 miljoonan euron säästöihin sisältyy noin 15 miljoonaa euroa vuonna 2014 eri henkilöstöryhmien kanssa neuvoteltuja työehtosopimuksiin perustuvia säästöjä.

Yksikkökustannukset ilman polttoainetta ovat laskeneet 13,4 prosenttia vuoden 2010 tasolta vuoden 2014 loppuun mennessä. Samanaikaisesti Finnair on pystynyt muuttamaan tuntuvan osan kiinteistä kustannuksista tuotantovolyymien mukaan joustaviksi muuttuviksi kustannuksiksi. Finnair noudattaa tiukkaa kustannuskuria kaikissa kulukategorioissaan myös jatkossa.

Finnair ja Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistys (SLSY) solmivat säästösopimuksen lokakuussa. Sopimuksen kokonaisarvo on 18 miljoonaa euroa pysyviä, vuosittaisia säästöjä. Säästöistä noin 75 % toteutuu 15.11.2016 päättyvällä työehtosopimuskaudella ja noin 25 % tulevaisuudessa uuden matkustamohenkilökunnan työehtomuutosten myötä. Vastineeksi säästöistä Finnair tarjosi matkustamohenkilökunnalle kahden vuoden irtisanomissuojan, ulkoistussuojan sekä määräaikaisen eläkekannustimen.

SLSY:n kanssa solmittu säästösopimus pitää sisällään Finnairin Hongkongin ja Singaporen reittien ulkoistusten riitauttamattomuuden ja arvioidun säästövaikutuksen. Finnair allekirjoitti syyskuussa sopimuksen norjalaisen miehistöpalveluyrityksen OSM Aviationin kanssa matkustamopalvelun ostosta alihankintana näille reiteille. Hongkongin ja Singaporen reiteillä työskentelevä henkilökunta palkataan OSM Aviationin Aasian toimipisteisiin. Alihankinta alkaa arviolta maaliskuussa 2015, mikäli OSM saa siihen mennessä henkilökunnalleen tarvittavat työluvut.

Tekniikan Teknisten (PRO) joulukuussa neuvottelema säästösopimus vahvistettiin katsauskauden jälkeen tammikuussa. Vastineeksi sopimuksesta Finnair antoi Teknisille 30.6.2016 jatkuvan irtisanomissuojan. Sopimus tuottaa toteutuessaan miljoonaluokan säästöt lisien poistamisen ja työajan pidentämisen kautta.

Merkittävä osa vuonna 2014 sovitusta säästöistä näkyy yhtiön tuloksessa vaiheittain vuoden 2015 ensimmäisestä neljänneksestä alkaen. Osan säästöistä toteutuminen on kytköksissä siihen, kuinka tehokkaasti Finnair pystyy hyödyntämään lisääntyneitä työaikoja toiminnassaan.

Taloudellinen kehitys loka - joulukuussa 2014

Finnairin vuoden 2014 viimeisen neljänneksen liikevaihto laski 1,4 prosenttia vuoden 2013 vastaavasta jaksosta ja oli 552,7 miljoonaa euroa (560,6). Kapasiteetti laski 0,5 prosenttia. Liikevaihdon laskuun vaikuttivat pääasiassa Aurinkomatkojen liikevaihdon supistuminen, lentotoimintapalveluiden rakennemuutoksesta johtunut ulkoisen liikevaihdon poistuminen sekä rahtiliikenteen voimakas supistuminen erillisten rahtilentojen osalta. Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 3,1 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 411,3 miljoonaa euroa (424,2). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaukset ja päästökaupasta aiheutuvat kulut, laskivat 4,7 prosenttia vertailukaudesta 156,1 miljoonaan euroon (163,9) polttoaineen markkinahinnan laskun ja lievän kapasiteetin laskun vuoksi. Henkilöstökulut laskivat 12,5 prosenttia 82,5 miljoonaan euroon (94,4). Euromääräiset toiminnalliset kulut olivat 567,4 miljoonaa euroa (588,1). Yhtiön toiminnallinen liiketulos, eli liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta, oli -9,3 miljoonaa euroa (-21,1).

Finnairin tuloslaskelmaan sisältyy katsauskaudella tapahtunut, mutta myöhemmin erääntyvien, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutos. Kyseessä on IFRS:n mukainen realisoimaton arvostustulos, jolla ei ole rahavirtavaikutusta ja jota ei lasketa mukaan toiminnalliseen liiketulokseen. Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -32,1 miljoonaa euroa (15,7). Loka–joulukuun kertaluonteiset erät olivat yhteensä 0,0 miljoonaa euroa (-2,5), ja niihin sisältyi Finnair Travel Retailin myymälöiden myyntiin, laivaston myynti- ja takaisinvuokraussopimuksiin sekä Flybe Finlandiin liittyvien ennakkomaksusaatavien ja operatiivisten saatavien alaskirjauksiin liittyviä eriä. Yhtiön liiketulos oli -41,4 miljoonaa euroa (-7,9). Finnairin loka–joulukuun tulos ennen veroja oli -55,4 miljoonaa euroa (-13,2) ja tulos verojen jälkeen oli -47,1 miljoonaa euroa (-6,5).

Lentoliikenteen yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 2,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 6,22 eurosenttiä (6,05). Kiinteillä valuuttakursseilla laskettu matkustajaliikenteen yksikkötuotto oli sama kuin vertailukaudella. Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK) laski 1,7 prosenttia ja oli 6,54 eurosenttiä (6,65). Yksikkökustannus ilman polttoainetta (CASK, excl.fuel) laski kustannussäästöohjelman ansiosta 1,1 prosenttia ja oli 4,49 eurosenttiä (4,54).

Taloudellinen kehitys tammi - joulukuussa 2014

Vuoden 2014 liikevaihto laski 4,8 prosenttia vuodesta 2013 ja oli 2 284,5 miljoonaa euroa (2 400,3). Kapasiteetti laski 0,9 prosenttia. Liikevaihdon laskuun vaikuttivat pääasiassa yksikkötuottojen voimakas lasku etenkin Aasian-liikenteessä, Aurinkomatkojen liikevaihdon supistuminen, lentotoimintapalveluiden rakennemuutoksesta johtunut ulkoisen liikevaihdon poistuminen, konsernin ulkopuolisten matkanjärjestäjien ostojen vähentyminen sekä rahdin heikko kehitys. Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 2,2 prosenttia vertailuvuodesta ja olivat 1 678,8 miljoonaa euroa (1 717,3). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaukset ja päästökaupasta aiheutuvat kulut, laskivat 4,3 prosenttia vertailuvuodesta 660,4 miljoonaan euroon (689,9) polttoaineen markkinahinnan ja kapasiteetin laskun vuoksi. Henkilöstökulut laskivat vuonna 2014 toteutettujen henkilöstövähennysten vuoksi 9,6 prosenttia 344,5 miljoonaan euroon (381,3). Euromääräiset toiminnalliset kulut laskivat 2,8 prosenttia 2 339,2 miljoonaan euroon (2 407,2). Yhtiön toiminnallinen liiketulos, eli liiketulos ilman kertaluonteisia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta, oli -36,5 miljoonaa euroa (11,9).

Johdannaisten käyvän arvon ja lentokaluston huoltovarausten valuuttamääräisen arvon muutos oli -43,7 miljoonaa euroa (21,7). Kertaluonteisiin eriin sisältyi Finncafe Oy:n myyntiin, Finnair Travel Retailin myymälöiden myyntiin, laivaston myynti- ja takaisinvuokraussopimuksiin, Flybe Finlandiin liittyvien ennakkomaksusaatavien ja operatiivisten saatavien alaskirjauksiin sekä yhtiön rakennejärjestelyihin liittyviä erä yhteensä 7,7 miljoonaa euroa (-25,7). Yhtiön liike-tulos oli -72,5 miljoonaa euroa (7,9). Finnairin vuoden 2014 tulos ennen veroja oli -99,1 miljoonaa euroa (26,8) ja tulos verojen jälkeen oli -82,5 miljoonaa euroa (22,9).

Lentoliikenteen yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 2,2 prosenttia vuodesta 2013 ja oli 6,10 eurosenttiä (6,24). Kiinteillä valuuttakursseilla laskettu matkustajaliikenteen yksikkötuotto laski 1,9 prosenttia vertailukaudesta. Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK) laski 1,6 prosenttia ja oli 6,37 eurosenttiä (6,47). Yksikkökustannus ilman polttoainetta (CASK, excl.fuel) laski kustannussäästöohjelman ansiosta 1,1 prosenttia ja oli 4,31 eurosenttiä (4,35).

Hallituksen esitys voitonjaosta

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitusilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon osingonjaossa. Vuonna 2014 kauden tulos osakkeelta (ennen hybridilainan korkoja) oli -0,65 (0,18) euroa ja osakekohtainen tulos oli -0,71 (0,11) euroa.

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 149 223 743,79 euroa 31.12.2014. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2014 ei makseta osinkoa.

Tase 31.12.2014

Konsernin taseen loppusumma oli katsauskauden lopussa 1 885,1 miljoonaa euroa (2 117,6 miljoonaa euroa 31.12.2013). Oma pääoma laski 514,3 miljoonaa euroon (678,0) eli 4,02 euroon osakkeelta (5,30). Oma pääoma laski tilikaudella tappiollisen tuloksen ja laajan tuloksen johdosta.

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennan piirissä olevat öljy- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Vuoden 2014 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -87,4 miljoonaa euroa (-15,0), ja siihen vaikuttivat erityisesti suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset.

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairilla on vahva rahoitusasema, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. Vuonna 2014 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 24,2 miljoonaa euroa (142,4). Muutos johtuu pääasiassa yhtiön tappiollisesta tuloksesta. Investointien nettorahavirta oli 14,4 miljoonaa euroa (-19,3).

Omavaraisuusaste oli 27,7 prosenttia (32,6) ja nettovelkaantumisaste (gearing) 0,3 prosenttia (19,9). Oikaistu nettovelkaantumisaste (adjusted gearing) oli 107,5 prosenttia (79,2). Vuoden päättyessä korollinen velka oli 427,6 miljoonaa euroa (593,0) ja korollinen nettovelka 1,4 miljoonaa euroa (134,2). Yhtiö maksoi vuoden ensimmäisellä neljänneksellä takaisin 107 miljoonan euron lentokonerahoituslainan, jolla oli rahoitettu neljää A330-lentokonetta. Näiden koneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimukset toteutuivat ensimmäisellä vuosipuoliskolla.

Yhtiön maksuvalmius säilyi katsauskaudella vahvana. Konsernin rahavarat olivat vuoden lopussa 426,1 miljoonaa euroa (458,8). Taseen rahavarojen lisäksi yhtiöllä on työeläkeyhtiöltään noin 430 miljoonan euron rahastoitujen eläkevarojen takaisinlainausmahdollisuus, jonka käyttäminen edellyttää pankkitakausta. Finnairilla

on reservirahoitukseksi tarkoitettu, kokonaan käyttämätön 180 miljoonan euron syndikoitu luottolimiitti, joka erääntyy heinäkuun 2016 lopussa.

Käyttöomaisuusinvestointeihin liittyvät ennakkomaksut olivat 66,4 miljoonaa euroa (66,0).

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen yrittödistusohjelma, josta oli joulukuun lopussa käytössä 28 miljoonaa euroa. Rahoituksen nettorahavirta oli -180,3 miljoonaa euroa (-47,4). Rahoituskulut olivat 26,9 miljoonaa euroa (19,7), ja niihin sisältyy Flybe Finlandille myönnetyn pääomallainan alaskirjaus korkoineen. Rahoitustuotot olivat 3,5 miljoonaa euroa (42,6). Vuoden 2013 rahoitustuottoihin sisältyy Norwegian Air Shuttle ASA:n osakkeiden myynnistä saatu voitto.

Investoinnit

Vuonna 2014 kokonaisinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 82,4 miljoonaa euroa (77,3), ja ne kohdistuivat kaukoliikennelaivaston business-luokan istuinten uudistukseen sekä muihin laivastoon ja moottoreihin tehtäviin perusparannuksiin. Vuoden 2015 investointien, ennakkomaksut mukaan lukien, arvioidaan olevan noin 480 miljoonaa euroa, ja ne kohdistuvat pääosin laivastoon.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen hyvä tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti mahdollistavat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoituksen kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 35 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka vastaavat noin 62 prosenttia koko laivaston 0,8 miljardin euron tasearvosta. Tasearvoon sisältyy kolme rahoitusleasing-konetta.

Lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokraussopimukset

Joulukuussa 2014 Finnair solmi aiesopimuksen kolmen Embraer 190 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co:n kanssa sekä aiesopimuksen kuuden ATR 72 -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta Doric Asset Finance GmbH & Co. KG:n kanssa. Järjestelyihin sisältyviä lentokoneita operoi Flybe Finland. Kaikkien yhdeksän lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimusten odotetaan toteutuvan maaliskuun 2015 loppuun mennessä, ja niiden toteuduttua Finnair jatkaa lentokoneiden edelleenvuokraamista Flybe Finlandille.

Lisäksi Finnair on solminut sopimuksen kahden ensimmäisen Airbus A350 XWB -lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta. Sopimuksen odotetaan toteutuvan ensimmäisten Airbus A350 XWB -lentokoneiden toimituksen yhteydessä syksyllä 2015.

Laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Joulukuun 2014 lopussa Finnair operoi itse 45 lentokonetta, joista 15 on laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Vuoden viimeisellä neljänneksellä laivaston kokoonpanossa ei tapahtunut muutoksia. Maaliskuusta 2014 lähtien yhtiö on operoinut kokonaisuudessaan Airbus-laivastolla.

Finnairin operoimien koneiden lisäksi sen taseessa on 22 muuta yhtiön omistamaa lentokonetta. Näitä koneita operoi Flybe Finland. Finnair myi joulukuussa kolme Embraer 170 -lentokonetta yhdysvaltalaiselle lentokoneiden leasing-yhtiö Infinity Aviation Capital LLC:lle toukokuussa 2014 solmitun aiesopimuksen mukaisesti. Finnairilla on myös kahdeksan vuokrattua lentokonetta, jotka se on edelleen vuokrannut muiden lentoyhtiöiden operoitaviksi.

Vuoden 2014 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,2 vuotta ja Flybe Finlandin operoiman Finnair-laivaston keski-ikä 6,2 vuotta.

Finnairin operoima laivasto 31.12.2014	Istuimia	Kpl	Omat	Vuokratut (käyttö-leasing)	(rahoitus-leasing)	Keski-ikä	Muutos 31.12.2013 verrattuna	Tilaukset	Lisä-optiot
Kapearunkolaivasto									
Airbus A319	138	9	7	2		13,4			
Airbus A320	165	10	6	4		12,4			
Airbus A321	209/196	11	4	7		8,1	+2		
Boeing B757	227	0	0	0			-2		
Laajarunkolaivasto									
Airbus A330	297/271/263	8	0	5	3	5,2			
Airbus A340	270/269	7	5	2		12,0			
Airbus A350	297							19	
Yhteensä		45	22	20	3	10,2	0	19	0

Finnairin omistama ja Flybe Finlandin operoima laivasto 31.12.2014	Istuimia	Kpl	Omat	Keski-ikä	Muutos 31.12.2013 verrattuna	Tilaukset	Lisä-optiot
ATR 72	68–72	12	12	5,4			
Embraer 170	76	2	2	8,8	-3		
Embraer 190	100	8	8	6,0			
Yhteensä		22	22	6,2	-3	0	0

Airbus A350 XWB -lentokoneet ja A340-koneista luopuminen

Finnair vahvisti joulukuussa 2014 Airbusille käyttävänsä kahdeksan Airbus A350 XWB -lentokoneoptiotaan, jotka sisältyivät alkuperäiseen vuonna 2006 allekirjoitettuun ja tämän jälkeen päivitettyyn A350-tilaukseen. Kaupan arvo on Airbusin listahinnoilla yhteensä noin 1,9 miljardia euroa. Optioiden vahvistamisen myötä Finnairin A350 XWB -lentokonetilausten määrä nousee 19:ään.

Airbus sai A350 XWB -lentokoneille tyyppihyväksynnän Euroopan lentoturvallisuusviranomaiselta EASA:lta syyskuussa 2014 ja USA:n ilmailuviranomaiselta FAA:lta marraskuussa 2014. Lentokonetyyppi otettiin onnistuneesti kaupalliseen käyttöön tammikuussa 2015 Finnairin **oneworld**-allianssikumppanin Qatar Airwaysin reittiliikenteessä. Nykyisen toimitusaikataulun mukaan Finnair saa käyttöönsä neljä A350 XWB -lentokonetta vuoden 2015 toisella puoliskolla, seitsemän vuosina 2016–2017 ja kahdeksan vuosina 2018–2023. Finnair luopuu kaikista operoimistaan A340-lentokoneista vuoden 2017 loppuun mennessä, kun niitä korvaavat A350 XWB -lentokoneet on toimitettu ja otettu käyttöön Finnairin reittiliikenteessä.

Finnair myy vuosina 2016 ja 2017 neljä omistamaansa Airbus A340-300-lentokonetta takaisin Airbusille. Finnairin ja Airbusin sopimus mahdollistaa sujuvan siirtymisen A340-laivastosta A350-laivastoon ja lieventää mahdollisia laivastouudistuksesta johtuvia toiminnan jatkuvuuteen liittyviä riskejä sekä A340-lentokoneisiin liittyvää jäännösarvoriskiä. Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa joustavasti laivastonsa kokoa kysyntätilanteen ja näkymien mukaisesti myös eripituisten vuokrasopimusten avulla.

Liiketoiminta-alueiden kehitys loka–joulukuussa 2014

Finnairin tilinpäätöksen segmenttiraportointi perustuu liiketoiminta-alueisiin. Raportoivat liiketoiminta-alueet ovat Lentoliikenne ja Matkapalvelut. Vuoden 2014 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien Lentotoimintapalvelut-segmenttiä ei raportoida erikseen, vaan siihen sisältyneet toiminnot on raportoitu osana Lentoliikenne-segmenttiä. Segmentti-informaatio tilikaudelta 2013 on oikaistu vastaamaan muuttunutta rakennetta.

Lentoliikenne

Liiketoiminta-alue vastaa reitti- ja tilauslentoliikenteen sekä rahdin myynnistä, asiakaspalvelusta ja palvelukonsepteista, operatiivisesta lentotoiminnasta sekä lentokaluston hankintaan ja rahoittamiseen liittyvistä toiminnoista. Lentoliikenne-segmenttiin kuuluvat yksiköt ovat Kaupalliset toiminnot, Operatiiviset toiminnot ja Resurssienhallinta sekä tytäryhtiöt Finnair Cargo Oy, Finnair Flight Academy Oy sekä Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2014 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien segmenttiin sisältyvät myös lentokonehuolto, Finnair Travel Retail Oy ja Finnairin kiinteistöomaisuuteen sekä operatiiviseen toimintaan liittyvien kiinteistöjen hallinnointi, ylläpito ja toimitilapalvelut.

Avainluvut	10-12 2014	10-12 2013	Muutos, %	1-12 2014	1-12 2013	Muutos %
Liikevaihto ja tulos						
Liikevaihto, milj. euroa	522,0	526,9	-0,9	2 167,7	2 271,9	-4,6
Toiminnallinen liiketulos, milj. euroa	-14,2	-21,9	35,2	-43,5	8,8	<-200
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	-46,1	-8,0	<-200	-78,4	6,3	<-200
Liiketulos liikevaihdosta, %	-8,8	-1,5	-7,3 %-yks.	-3,6	0,3	-3,9 %-yks.
Henkilöstö						
Henkilöstö, keskimäärin				4 232	4 834	-12,5

Lentoliikenteen liikevaihto laski loka-joulukuussa 0,9 prosenttia 522,0 miljoonaan euroon (526,9). Liikevaihto jakaantui seuraavasti: matkustajaliikenteen tuotot muodostivat noin 75 prosenttia Lentoliikenne-segmentin liikevaihdosta ja rahdin tuotot noin 11 prosenttia. Segmentin toiminnallinen liiketulos oli -14,2 miljoonaa euroa (-21,9).

Finnair muutti talviliikennekauden alusta liikennetietojen raportointikäytäntöä ja lakkasi raportoimasta lomaliikennettä erillisenä liikennealueena. Muutoksen taustalla on uudistunut toimintamalli, jossa Finnair on siirtynyt operoimaan aikaisempia lomalentoja reittilentoina. Muutoksen ansiosta asiakkailta on aikaisempaa paremmat mahdollisuudet räätälöidä matkojaan ja samalla lomakohteiden myyntikanavien määrä kasvaa. Lokakuusta 2014 alkaen liikennetietojen raportointi on jakautunut matkustajaliikenteeseen, josta raportoidaan erikseen Aasian-, Euroopan, Pohjois-Atlantin ja Kotimaan liikenne, sekä rahtiliikenteeseen. Vertailujakson tiedot on muutettu vastaamaan uutta raportointikäytäntöä.

Loka-joulukuussa Finnairin kokonaiskapasiteetti laski 0,5 prosenttia ja liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 2,5 prosenttia vertailukaudesta. Koko liikenteen matkustajakäyttöaste nousi 2,3 prosenttiyksikköä 77,7 prosenttiin. Aasian-liikenteen kapasiteetti laski 3,4 prosenttia ja liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 0,5 prosenttia vertailukaudesta. Aasian-liikenteen käyttöaste nousi 3,0 prosenttiyksikköä 79,4 prosenttiin. Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 2,8 prosenttia ja liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna 5,4 prosenttia. Euroopan-liikenteen käyttöaste nousi 1,9 prosenttiyksikköä 76,5 prosenttiin. Pohjois-Atlantin-liikenteen kapasiteetti kasvoi 0,9 prosenttia ja liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna laski 0,5 prosenttia. Pohjois-Atlantin-liikenteen käyttöaste laski 1,1 prosenttiyksikköä 79,6 prosenttiin. Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi 3,4 prosenttia ja liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna 7,1 prosenttia vertailukaudesta. Kotimaanliikenteen käyttöaste nousi 2,3 prosenttiyksikköä 66,4 prosenttiin.

Reittilennoilla mukana kuljetettava rahti (ns. belly-rahti) muodostaa merkittävän osan kaukoliikenteen tuotoista; viimeisellä vuosineljänneksellä tämän rahdin osuus kaukoliikenteen tuotoista oli noin 18 prosenttia. Kuljetetun rahdin määrä Finnairin reittiliikenteessä laski 3,3 prosenttia vertailukaudesta. Tarjotut tonnikilometrit laskivat 2,1 prosenttia ja myydyt tonnikilometrit kasvoivat 2,1 prosenttia. Finnairin kokonaiskäyttöaste nousi 2,8 prosenttiyksikköä vertailukaudesta ja oli 67,3 prosenttia. Finnair Cargo operoi vuokraamallaan rahtikapasiteetilla lisäksi erillisiä rahtilentoja neljännellä vuosineljänneksellä Hanoiin, Hongkongiin ja Brysseliin sekä lisäksi Tokioon kapasiteettiyhteistyönä JAL Cargon kanssa. Hongkongin erilliset rahtilennot lopetettiin joulukuussa ylikapasiteetin aiheuttaman heikon tuottokehityksen ja negatiivisen valuuttakurssikehityksen vuoksi. Erillisten rahtikapasiteettilentojen osuus kuljetetuista rahtitonneista oli noin 20 prosenttia neljännellä vuosineljänneksellä.

Lentoliikenteen yksikkötuotto tarjotulta tuolikilometritä (RASK) nousi loka–joulukuussa 2,8 prosenttia vertailukaudesta.

Vuoden 2014 viimeisellä neljänneksellä Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen markkina kasvoi tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna 9,4 prosenttia vertailukaudesta ja Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välinen markkina 3,5 prosenttia vertailukaudesta. Finnairin markkinaosuus Euroopan-liikenteessä (Helsingin ja Finnairin Euroopan-kohteiden välillä) nousi selvästi 54,0 prosenttiin (50,5) ja laski Aasian-liikenteessä hieman 4,8 prosenttiin (5,1).*

Finnairin lentojen saapumistämällisyys oli loka–joulukuussa hyvä. Lennoista 88,1 prosenttia (87,9) saapui aikataulussa.

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

Lentoliikenteen palvelut ja tuotteet

Reittiverkosto ja allianssit

Finnair tarjoaa yhteydet Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä yli 200 reittiparilla ja lentää lisäksi Helsingistä viikoittain yli 800 lentoa kotimaan kohteisiin ja muualle Eurooppaan. Kesäkaudella 2014 Finnair lensi Aasiaan enimmillään 78 kertaa viikossa. Myös talvikaudella 2014/2015 lentoja Aasiaan on enimmillään 78 viikossa.

Finnair avasi kesällä uudet reitit Nizhny Novgorodiin, Samaraan ja Kazaniin Venäjällä, mutta kaupallisista syistä reittien operointi on keskeytetty 1.2. ja 22.4.2015 välisenä aikana. Talvikaudella 2014–2015 Finnair avasi uudet reittilennot Miamiin, Phuketiin ja Krabiin.

Finnair julkisti lisäksi kesäkauden 2015 uudet reittikohteet (Dublin, Malta, Ateena, Split, Chicago ja Madeira) ja uudet reittikohteet talvikaudelle 2015/2016 (Ho Chi Minh City, Eilat, Lanzarote, Fuerteventura ja Madeira).

Muut uudistukset ja palvelut

Finnair esitteli elokuussa uusien A350-lentokoneidensa matkustamosuunnitelmat ja kertoi useista tuoteuudistuksista kaukolentoilla ja Euroopan-liikenteessä. Tuoteuudistukset pohjautuvat Finnairin asiakkailta keräämiin palautteisiin. Syksyn aikana uudistettiin kaikkien kaukoliikennekoneiden viihdejärjestelmä ja lanseerattiin uusi mobiilisovellus sujuvoittamaan matkan eri vaiheita. Euroopan-lentojen välipalatarjoilu vaihtui monipuoliseen, maksulliseen Sky Bistro -valikoimaan marraskuun alussa, ja kaukolentojen uusi Economy Comfort -tuote otettiin käyttöön joulukuun puolivälissä.

Joulukuun alussa **oneworld**-allianssin tasojäsenedut laajenivat, minkä seurauksena Finnair Plus -kanta-asiakasohjelman Platina ja Gold -tasojäsenet saavat matkatavaroita koskevia lisäetuja oneworld-yhtiöillä lentäessään.

Finnair kertoi lisäksi aloittavansa yhteistyön kotimaisten huippuravintoloiden kanssa. Finnairille suunnitellut Signature Menut ovat vuorotellen tarjolla Finnairin Helsingistä lähtevien kaukolentojen Business-luokassa tammikuun 2015 lopusta alkaen. Osana yhteistyötä Finnair saa ensi vuonna erikoismenun myös Airbus A350-koneiden tulon kunniaksi sekä jouluksi 2015.

Finnairin ja Marimekon designyhteistyö sai jatkoa joulukuussa, kun toisen Unikko-kuosisen Airbus 330 -lentokoneen lennot alkoivat.

Tunnustukset ja palkinnot

Finnair nimettiin lokakuun alussa toistamiseen parhaaksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi vuosittaisessa Aasian ja Tyynenmeren TTG Travel Awards -tilaisuudessa.

Matkapalvelut (matkanjärjestäjät ja matkatoimistot)

Liiketoiminta-alueen muodostavat Aurinkomatkat ja sen Virossa toimiva tytäryritys, liikematkatoimisto SMT ja sen Baltian maissa toimiva tytäryhtiö Estravel sekä Amadeus Finland, joka tuottaa matkailualan tietojärjestelmiä ja ratkaisuja. Aurinkomatkat palvelee vapaa-ajan matkustajia tarjoten valmismatkojen lisäksi asiakkaille muun muassa räätälöityjä matkoja, lento- ja hotellipaketteja, pelkkiä lentoja, laivamatkoja, golf-, purjehdus- ja laskettelulomia sekä ryhmämatkoja.

Avainluvut	10-12 2014	10-12 2013	Muutos, %	1-12 2014	1-12 2013	Muutos, %
Liikevaihto ja tulos						
Liikevaihto, milj. euroa	55,5	68,5	-19,0	216,7	251,7	-13,9
Toiminnallinen liike-tulos, milj. euroa	4,8	0,8	> 200	7,0	3,1	129,7
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	4,7	0,2	> 200	5,9	1,6	> 200
Liiketulos liikevaihdosta, %	8,4	0,2	8,2 %-yks.	2,7	0,6	2,1 %-yks.
Henkilöstö						
Henkilöstö, keskimäärin				645	751	-14,1

Matkapalveluiden loka–joulukuun liikevaihto laski 19,0 prosenttia edellisvuodesta pääasiassa Aurinkomatkojen liikevaihdon supistumisen vuoksi ja oli 55,5 miljoonaa euroa (68,5). Segmentin toiminnallinen liike-tulos parani 4,8 miljoonaan euroon (0,8) sekä Aurinkomatkoissa että liikematkatoimisto SMT:ssä vertailukauden jälkeen toteutettujen kustannussäästöjen ja toiminnan uudelleenjärjestelyjen seurauksena.

Muutokset yhtiön johdossa

Heinäkuun alussa Finnairin uudeksi henkilöstöjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi nimitettiin Eija Hakakari, 53. Hakakari siirtyi Finnairiin Stora Enson Printing and Living -divisioonan henkilöstöjohtajan tehtävästä ja aloitti Finnairissa 1.10.2014. Hakakarin edeltäjä Manne Tiensuu jätti Finnairin 31.8.2014.

Finnairin hallitus nimitti syyskuussa Juha Järvisen, 38, Finnairin kaupallisen yksikön johtajaksi ja Finnairin johtoryhmän jäseneksi 1.11.2014 alkaen. Järvinen siirtyi tehtävään Finnair Cargon toimitusjohtajan paikalta. Järvisen edeltäjä Allister Paterson jätti Finnairin 31.12.2014.

Gregory Kaldahl, Resource Management -yksikön vetäjä ja Finnairin johtoryhmän jäsen, jätti Finnairin vuoden 2014 lopussa nelivuotisen kautensa jälkeen. Jukka Lahtinen on nimetty Resource Managementin väliaikaiseksi vetäjäksi, kunnes Kaldahlin seuraaja on valittu, ja hän raportoi tehtävässään toimitusjohtaja Pekka Vauramolle.

Henkilöstö

Finnairin henkilöstömäärä laski vuonna 2014 yhtiön rakennemuutoksen vuoksi. Konsernin palveluksessa oli keskimäärin 5 172 (5 859) henkilöä eli 11,7 prosenttia edellisvuotta vähemmän. Lentoliikenne-segmentissä työskenteli vuoden aikana keskimäärin 4 232 (4 834) henkilöä. Matkapalveluissa työskenteli keskimäärin 645 (751) henkilöä ja muissa toiminnoissa 295 (274) henkilöä. Työsuhteessa olevien määrä 31.12.2014 oli 4 981 (5 803).

Omat osakkeet

Finnair ei hankkinut omia osakkeita vuonna 2014. Yhtiölle palautui vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 27 092 yhtiön osaketta ja vuoden kolmannella neljänneksellä 6 772 osaketta Finnairin vuosien 2010–2012 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti. Viimeisellä neljänneksellä omia osakkeita luovutettiin 940 kappaletta Finnairin henkilöstön osakesäästöohjelman FlySharen kannustinpalkkioina. Finnairin hallussa oli 31.12.2014 yhteensä 312 092 yhtiön osaketta (279 168), mikä vastaa 0,24 prosenttia yhtiön koko osakepääomasta.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli joulukuun 2014 lopussa 317,8 miljoonaa euroa (354,9) ja päätöskurssi 2,48 euroa (2,77). Vuonna 2014 Finnairin osakkeen ylin kurssi NASDAQ OMX Helsingin pörssissä oli 3,01 euroa (3,25), alin kurssi 2,30 euroa (2,40) ja keskimurssi 2,68 euroa (2,86). Osakkeita vaihdettiin 21,4 miljoonaa kappaletta (26,0) yhteensä 54,1 miljoonalla eurolla (74,2).

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 7,6 prosenttia (12,9).

Liputusilmoitukset

Skagen AS:n hallinnoimat rahastot antoivat liputusilmoituksen 26.11.2014, kun niiden osuus Finnair Oyj:n osakkeista ja äänistä oli tehtyjen osakekauppojen johdosta laskenut nolnaan (alle 5 prosenttia).

Yhteiskuntavastuu

Vuoden 2014 viimeisellä neljänneksellä

- Finnairin asiakastytyväisyyden kokonaisarvio oli lähellä edellisvuosien tasoa ja sille asetettua tavoitetasoa. Asiakkaiden painotettu yleisarvosana lentokokemukselle oli 8,0/10.
- Henkilöstön työhyvinvointi-indeksi nousi syksyllä lievästi edellisvuodesta ja oli 3,9/5,0 (3,8/5,0). (Skaala: 1=hyvin heikko – 5=erinomainen). Työhyvinvointitutkimuksen neljä osa-aluetta ovat Lähiesimieheni, Työyhteisöni, Minun näkökantani sekä Terveytteni ja turvallisuuteni. Henkilöstön yleistä työhyvinvointia mitataan Finnairissa kahdesti vuodessa.
- Finnairin polttoaineen kulutus ja CO₂-päästöt nousivat 0,06 prosenttia vuoden 2013 vertailukaudesta. Kulutus ja päästöt tarjottua istuinkilometriä kohden nousivat myös hieman eli 0,54 prosenttia vertailukaudesta.

Finnair tekee yhteistyötä alan toimijoiden ja viranomaisten kanssa lentämisen ilmastovaikutusten vähentämiseksi ja mm. biopolttoaineiden hankintaketjujen kehittämiseksi ja kustannusten laskemiseksi niin, että biopolttoaineet voitaisiin ottaa laajempaan käyttöön. Yhtiön tavoitteena on vähentää CO₂-päästöjensä 20 prosenttia lennettyä sataa tonnikilometriä kohden vuoden 2009 tasosta vuoteen 2017 mennessä.

Finnair valittiin lokakuussa ainoana lentoyhtiönä Carbon Disclosure Project (CDP) -järjestön Climate Performance Leadership Index (CPLI) 2014 -indeksin A-luokkaan niiden toimien perusteella, joilla Finnair pyrkii vähentämään hiilidioksidipäästöjä ja ilmastonmuutokseen liittyviä liiketoimintariskejä. Indeksissä on mukana 187 pörssi-yhtiötä, joiden katsotaan toimivan esimerkillisesti ilmastonmuutosta vastaan.

Osana ympäristöjärjestelmänsä IEnvA:n implementointia Finnair julkaisi lokakuussa päivitetyn Ympäristöpolitiikan.

Kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA kertoi syyskuussa, että Finnair Cargo saa vuoden 2015 alkupuolella PHARMA-sertifioinnin ensimmäisten lentoyhtiöiden joukossa. Lääketeollisuuden tuotteet, kuten rokotteet ja biotekniikkaan perustuvat lääkkeet, kuuluvat herkimmin pilaantuvien lentorahtina kuljettavien tuotteiden joukkoon, ja Finnair Cargo on toinen maailman kahdesta ensimmäisestä lentoyhtiöstä, jotka osallistuvat IATA:n PHARMA-sertifiointiohjelmaan.

Finnairin, YK:n lastenjärjestö UNICEF:n ja matkailupalveluiden tietojärjestelmätoimittaja Amadeuksen yhteistyön ansiosta lentomatikustajilla on lokakuusta alkaen ollut mahdollisuus tehdä Finnairin internet-sivuilla lahjoitus UNICEF:lle lipunoston yhteydessä. Varat ohjataan UNICEF:n Schools for Asia -kampanjaan, jolla tuetaan heikoimmassa asemassa olevien lasten koulunkäyntiä 11 Aasian maassa.

Finnair on raportoinut ympäristövastuusta vuodesta 1997, ja vuonna 2008 Finnair oli yksi ensimmäisistä lentoyhtiöistä, joka alkoi raportoida GRI-ohjeistuksen mukaisesti. YK:n ympäristöohjelman tuella muodostettu GRI on laajimmin tunnustettu kansainvälinen kestävä kehityksen raportointiohjeistus.

Finnairin vuoden 2014 vuosikertomus julkaistaan helmikuun 2015 lopussa, ja siinä raportoidaan GRI:n mukaisesti yhtiön taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset sekä kerrotaan niiden strategisesta merkityksestä yhtiön liiketoiminnalle. Osana ilmestyvää raporttia Finnair raportoi myös YK:n Global compactin mukaisista tavoitteistaan. Vuoden 2013 vuosikertomus julkaistiin maaliskuussa 2014.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

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

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

Polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut ja viimeaikaisen hinnanlaskun mahdollinen siirtyminen lentolippujen hintoihin tai johtaminen kapasiteetin kasvuun Finnairin päämarkkina-alueilla muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle samoin kuin hidastuvasta tai olemattomasta talouskasvusta johtuva lentomatkojen tai rahtikysynnän heikkeneminen Finnairin päämarkkina-alueilla.

Lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien, esimerkiksi yhteishankkeiden, merkityksen arvioidaan edelleen kasvavan, ja mahdollisten uusien yhteistyöhankkeiden ulkopuolelle jääminen saattaa vaikuttaa heikentävästi Finnairin kilpailuasemaan.

Finnairin kumppanuushankkeiden ja ulkoistushankkeiden kautta tavoiteltujen strategisten hyötyjen ja säästöjen saavuttamiseen liittyy riskejä. Esimerkiksi laatu- ja saatavuusongelmilla ja/tai kumppanuuksien ja toimittajien odottamattomilla lisäkustannuksilla voi olla haitallinen vaikutus Finnairin tuotteeseen, maineeseen ja kannattavuuteen tai toimittajat voivat myös saada neuvotteluvoimaa suhteessa Finnairiin.

Seuraavan sukupolven Airbus A350 XWB -lentokoneiden käyttöön liittyy uuteen teknologiaan ja käyttöönottoprosesseihin liittyviä riskejä.

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

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

Ehdotettu muutos kotimaiseen eläkejärjestelmään lakisääteisen eläkeiän osalta kasvattaisi toteutuessaan Finnairin eläkevastuita, mikäli yhtiön lisäeläkejärjestelmää ei pystytä muuttamaan eläkeuudistusta vastaavalla tavalla.

Finnair on tehnyt kuluneen vuoden aikana yksityiskohtaisempaa kartoitusta konfliktialueiden ilmatilan käytöstä ja täsmentänyt suunnitelmiaan mahdollisten liikennöintiin vaikuttavien häiriötilanteiden ja ilmatilankäyttörajoitusten varalta. Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön internet-sivuilla www.finnairgroup.com.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

Yhden prosenttiyksikön muutos matrustajakäyttöasteessa tai matrustajaliikenteen keskituotossa vaikuttaa konsernin liiketulokseen noin 15 miljoonaa euroa. Matrustajareittiliikenteen yksikkökustannusten yhden prosenttiyksikön muutos vaikuttaa liiketulokseen noin 17 miljoonaa euroa.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin kuluerä. Polttoaineen maailmanmarkkinahinnan 10 prosentin muutos vaikuttaa Finnairin liiketulokseen vuositasolla (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä) noin 16 miljoonaa euroa suojaukset huomioon ottaen. Ilman suojausta 10 prosentin muutos vaikuttaisi liiketulokseen vuositasolla noin 43 miljoonaa euroa.

Finnairin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaine- ja lentokoneostoista, lentokoneiden leasing-maksuista sekä valuuttamääräisistä myyntituotoista. Vuoden 2014 viimeisellä neljänneksellä konsernin liikevaihdosta noin 60 prosenttia kertyi euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset myyntivaluutat olivat Japanin jeni (noin 8 prosentin osuus liikevaihdosta), Kiinan yuan (noin 6 %) ja Ruotsin kruunu (noin 6 %). Konsernin operatiivisista kustannuksista maksettiin vieraissa valuutoissa noin 48 prosenttia. Tärkein ostovaluutta oli Yhdysvaltojen dollari, jonka osuus oli noin 41 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasing-maksut ja polttoainekulut sekä liikennöimismaksut. Suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Euro-dollarikurssin 10 prosentin muutos vaikuttaa suojaukset huomioon ottaen vuositasolla (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä) noin 12 miljoonaa euroa Finnairin liiketulokseen. Ilman suojausta 10 prosentin muutos vaikuttaisi liiketulokseen vuositasolla noin 66 miljoonaa euroa. Herkkyyyslaskelmassa oletetaan Kiinan yuanin ja Hongkongin dollarin korreloivan edelleen vahvasti Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa. Euro-jeni-kurssin 10 prosentin muutos vaikuttaa suojaukset huomioon ottaen vuositasolla (seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä) noin 6 miljoonaa euroa Finnairin liiketulokseen. Ilman suojausta 10 prosentin muutos vaikuttaisi liiketulokseen vuositasolla noin 17 miljoonaa euroa.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti, ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat ovat seuraaville kuudelle kuukaudelle 90 ja 60 prosenttia. Joulukuun lopussa polttoainehankintojen suojausaste vuoden 2015 ensimmäiselle vuosipuoliskolle oli 75 prosenttia ja koko vuodelle 64 prosenttia. Seuraavan 12 kuukauden suojausaste dollarikorille oli 82 prosenttia ja suojausaste jenille 73 prosenttia.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi tammikuussa 2015 kaupan, jossa Flybe UK Ltd:n 60 prosentin osuus Flybe Nordic AB:n osakekannasta siirtyy Staffpoint Holding Oy:lle ja Oy G. W. Sohlberg Ab:lle. Kauppahinta on yksi euro. Flybe Nordic omistaa kokonaan suomalaisen tytäryhtiönsä, alueellisen lentämisen operoinnista vastaavan Flybe Finland Oy:n osakekannan. Flybe Finland operoi noin kolmannesta Finnairin kapearunkolaivastosta ostoliikenteenä. Kaupan toteutumisen jälkeen Staffpointin omistusosuus Flybe Nordicista on 45 prosenttia, GWS:n 15 prosenttia ja Finnairin 40 prosenttia.

Finnairin osakkeenomistajien nimitystoimikunnan ehdotuksen Finnair Oyj:n vuoden 2015 varsinaiselle yhtiökokoukselle koskien yhtiön hallituksen kokoonpanoa ja hallituksen jäsenten palkitsemista julkaistiin pörssitiedotteella 29.1.2015.

Finnair sertifioitiin tammikuussa IATA (International Air Transport Association) Environmental Assessment (IEnVA) -ohjelman toiseen vaiheeseen Euroopan ensimmäisenä lentoyhtiönä. Kyseessä on järjestelmä, joka on suunniteltu lentoyhtiöiden ympäristöasioiden hallinnan riippumatonta arviointia ja parantamista varten. Finnair on toinen kahdesta ohjelman toiseen vaiheeseen sertifioidusta lentoyhtiöstä. Osana ohjelmaa Finnair on asettanut toiminnalleen seuraavat ympäristötavoitteet:

- Jäänestonesteiden käyttöä vähennetään 40 prosenttia vuosina 2006–2016.
- Hiilidioksidipäästöjä vähennetään 20 prosenttia vuosina 2009–2017.
- Energiankäyttöä vähennetään yhtiön tiloissa 10 prosenttia vuosina 2007–2016.
- EU-maiden ulkopuolella matkustajaa kohti syntyvää jätettä vähennetään 10 prosenttia vuosina 2014–2016.
- Melutasoa alennetaan 40 prosenttia vuosina 2005–2017.

Finnair uudisti Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaansa tammikuussa ja poisti Finnair Plus -jäseniltään polttoainelisämaksut Euroopan, Tel Avivin ja Dubain Classic -lentopalkinnoista. Matkustajat maksavat lennoistaan verot ja muut viranomaismaksut.

Tammikuussa 2015 FlightStats nimesi Finnair täsmällisimmäksi eurooppalaiseksi lentoyhtiöksi vuonna 2014. oneworld-allianssi oli samassa tutkimuksessa täsmällisin lentoyhtiöallianssi.

Tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen 2014 julkistaminen ja varsinainen yhtiökokous 2015

Finnair Oyj:n hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös vuodelta 2014 on julkaistaan kokonaisuudessaan 11.2.2015. Ne sisältyvät myös yhtiön helmikuun lopussa 2015 julkaistavaan vuosikertomukseen. Hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös kokonaisuudessaan ja sekä muut osakeyhtiölain tarkoittamat tilinpäätösasiakirjat ovat saatavilla yhtiön internetsivuilla viimeistään 4.3.2015.

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidetään 25.3.2015 kello 16.00 Helsingissä.

Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä

Selvitys Finnair Oyj:n hallinto- ja ohjausjärjestelmästä julkaistaan hallituksen toimintakertomuksesta erillisenä dokumenttina 11.2.2015, ja se on saatavilla myös yhtiön internet-sivuilla.

Taloudellinen raportointi

Finnairin osavuositiedot 1.1. - 31.3.2015 julkaistaan torstaina 7.5.2015.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 11.2.2015 lehdistötilaisuuden klo 11.00 ja analytikkotilaisuuden klo 12.30 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Englanninkielinen puhelinkonferenssi analytikoille pidetään klo 15.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 0800 770 306, PIN-koodi on: 255856#

Lisätietoja antavat:

Talusojohtaja **Erno Hilden**, puhelin (09) 818 8550, erno.hilden@finnair.com

Sijoittajasuhde- ja talousviestintäjohtaja **Mari Reponen**, puhelin (09) 818 4054, mari.reponen@finnair.com

IRO **Kati Kaksonen**, puhelin (09) 818 2780, kati.kaksonen@finnair.com

Avainluvut	10-12/2014	10-12/2013	Muutos %	2014	2013	Muutos %
Liikevaihto ja tulos						
Liikevaihto, milj. euroa	552,7	560,6	-1,4	2 284,5	2 400,3	-4,8
Toiminnallinen liike-tulos, milj. euroa *	-9,3	-21,1	55,7	-36,5	11,9	<-200 %
Toiminnallinen liike-tulos liikevaihdosta, %	-1,7	-3,8	2,1 %-yks.	-1,6	0,5	-2,1 %-yks.
Liike-tulos, milj. euroa	-41,4	-7,9	<-200 %	-72,5	7,9	<-200 %
Toiminnallinen EBITDAR, milj. euroa	43,5	28,0	55,5	176,6	210,1	-16,0
Tulos ennen veroja, milj. euroa	-55,4	-13,2	<-200 %	-99,1	26,8	<-200 %
Kauden tulos, milj. euroa	-47,1	-6,5	<-200 %	-82,5	22,9	<-200 %
Tase ja kassavirta						
Omavaraisuusaste, %				27,7	32,6	-4,9 %-yks.
Nettovelkaantumisaste, %				0,3	19,9	-19,6 %-yks.
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %				107,5	79,2	28,2 %-yks.
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	14,0	26,6	-47,4	82,4	77,3	6,5
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), 12 kk rullaava, %				-6,5	3,6	-10,1 %-yks.
Oman pääoman tuotto (ROE), 12 kk rullaava, %				-13,8	3,2	<-200 %
Liiketoiminnan nettorahavirta, milj. euroa	-15,7	14,0	<-200 %	24,2	142,4	-83,0
Osake						
Osakkeen hinta vuosineljänneksen lopussa, euroa				2,48	2,77	
Kauden tulos/osake, euroa **	-0,37	-0,05	<-200 %	-0,65	0,18	<-200 %
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	-0,38	-0,05	<-200 %	-0,71	0,11	<-200 %
Liikennesuorite, yksikkökustannukset ja -tuotot						
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 273	2 148	5,8	9 630	9 269	3,9
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	7 395	7 430	-0,5	30 889	31 162	-0,9
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	5 744	5 602	2,5	24 772	24 776	0,0
Matkustajakäyttöaste, %	77,7	75,4	2,3 %-yks.	80,2	79,5	0,7 %-yks.
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	6,22	6,05	2,8	6,10	6,24	-2,2
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä, yield, senttiä/RPK	6,77	6,88	-1,6	6,59	6,86	-4,0
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	6,54	6,65	-1,7	6,37	6,47	-1,6
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	4,49	4,54	-1,1	4,31	4,35	-1,1
Tarjotut tonnikipometrit (ATK), milj. km	1 107	1 131	-2,1	4 644	4 709	-1,4
Myydyt tonnikipometrit (RTK), milj. km	745	730	2,1	3 130	3 107	0,7
Kuljetetun rahdin ja postin määrä, tonnia	36 731	37 983	-3,3	149 141	146 654	1,7
Rahtiliikenteen yksikkötuotto myydyltä tonnikipometriltä, senttiä/RTK	23,89	27,29	-12,4	23,40	25,14	-6,9
Kokonaiskäyttöaste, %	67,3	64,5	2,8 %-yks.	67,4	66,0	1,4 %-yks.
Lentojen lukumäärä, kpl	24 310	23 648	2,8	99 056	97 360	1,7
Henkilöstö						
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä				5 172	5 859	-11,7

* Toiminnallinen liike-tulos: liike-tulos ennen johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä, jotka sisältävät käyttöomaisuuden myyntivoitot ja -tappiot.

** Ennen hybridilainan korkoja.

Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen. Lisäksi taseen vertailutietoihin on vaikuttanut laskennallisten verojen netotus. Katso lisätietoja liitteestä 2.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	10-12/2014	10-12/2013	Muutos %	2014	2013	Muutos %
Liikevaihto	552,7	560,6	-1,4	2 284,5	2 400,3	-4,8
Liiketoiminnan muut tuotot	5,3	6,4	-16,6	18,3	18,8	-2,7
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	-82,5	-94,4	-12,5	-344,5	-381,3	-9,6
Polttoainekulut	-156,1	-163,9	-4,7	-660,4	-689,9	-4,3
Lentokaluston leasemaksut	-21,2	-14,8	43,3	-78,8	-57,5	37,0
Muut vuokrat	-38,7	-39,9	-3,1	-159,7	-152,0	5,1
Lentokaluston huoltokulut	-31,0	-28,7	8,1	-119,4	-125,8	-5,1
Liikennöimismaksut	-58,8	-52,4	12,3	-230,9	-222,3	3,8
Maaselvitys- ja cateringkulut	-62,3	-62,7	-0,6	-251,8	-257,3	-2,1
Valmismatkatuotannon kulut	-18,2	-23,8	-23,5	-76,7	-89,4	-14,2
Myynti- ja markkinointikulut	-16,2	-18,1	-10,2	-65,3	-72,9	-10,4
Poistot ja arvonalentumiset	-31,7	-34,3	-7,6	-134,3	-140,7	-4,6
Muut kulut	-50,7	-55,3	-8,4	-217,4	-218,1	-0,3
Toiminnallinen liiketulos	-9,3	-21,1	55,7	-36,5	11,9	<-200 %
Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset	-32,1	15,7	<-200 %	-43,7	21,7	<-200 %
Kertaluonteiset erät	0,0	-2,5	101,8	7,7	-25,7	129,9
Liiketulos	-41,4	-7,9	<-200 %	-72,5	7,9	<-200 %
Rahoitustuotot	0,0	2,7	-100,8	3,5	42,6	-91,8
Rahoituskulut	-14,0	-5,9	-137,8	-26,9	-19,7	-36,2
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	0,1	-2,2	103,9	-3,2	-4,0	20,0
Tulos ennen veroja	-55,4	-13,2	<-200 %	-99,1	26,8	<-200 %
Tuloverot	8,3	6,7	22,4	16,5	-3,9	> 200 %
Kauden tulos	-47,1	-6,5	<-200 %	-82,5	22,9	<-200 %
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille	-47,0	-6,4		-82,7	22,6	
Määräysvallattomille omistajille	-0,1	-0,1		0,2	0,3	
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos						
Osakekohtainen tulos, euroa (laimennettu ja laimentamaton)	-0,38	-0,05		-0,71	0,11	
Kauden tulos/osake, euroa	-0,37	-0,05		-0,65	0,18	

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	10-12/2014	10-12/2013	Muutos %	2014	2013	Muutos %
Kauden tulos	-47,1	-6,5	<-200 %	-82,5	22,9	<-200 %
Muut laajan tuloksen erät						
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi						
Myytävissä olevien rahoitusvarojen käyvän arvon muutos	0,0	0,0	-	0,0	-13,8	100,0
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-106,7	12,5	<-200 %	-87,0	-5,3	<-200 %
Muuntoerot	0,3	0,0	> 200 %	0,4	0,0	-
Verovaikutus	21,3	-3,4	> 200 %	17,4	4,4	> 200 %
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi						
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1,1	0,8	40,4	-4,1	0,4	<-200 %
Verovaikutus	-0,2	-0,7	69,4	0,8	-0,6	> 200 %
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-84,2	9,2	<-200 %	-72,4	-15,0	<-200 %
Kauden laaja tulos	-131,4	2,8	<-200 %	-154,9	7,9	<-200 %
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille	-131,3	2,9	<-200 %	-155,1	7,7	<-200 %
Määräysvallattomille omistajille	-0,1	-0,1	8,0	0,2	0,3	-24,3

Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen. Katso lisätietoja liitteestä 2.

KONSERNIN TASE

Milj. euroa	31.12.2014	31.12.2013
VARAT		
Pitkäaikaiset varat		
Aineettomat hyödykkeet	18,4	19,3
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	897,8	1 292,6
Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4,9	8,2
Laina- ja muut saamiset	9,2	20,5
Laskennalliset verosaamiset	33,8	0,0
Pitkäaikaiset varat yhteensä	964,1	1 340,6
Lyhytaikaiset varat		
Vaihto-omaisuus	14,7	19,9
Myyntisaamiset ja muut saamiset	194,0	237,1
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	163,7	43,6
Muut rahoitusvarat	332,8	335,9
Rahavarat	93,4	122,9
Lyhytaikaiset varat yhteensä	798,6	759,4
Myytäväinä olevat omaisuuserät	122,4	17,7
Varat yhteensä	1 885,1	2 117,6
OMA PÄÄOMA JA VELAT		
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma		
Osakepääoma	75,4	75,4
Muu oma pääoma	438,3	601,9
Yhteensä	513,7	677,3
Määräysvallattomien omistajien osuus	0,6	0,7
Oma pääoma yhteensä	514,3	678,0
Pitkäaikaiset velat		
Laskennalliset verovelat	0,0	3,4
Korolliset velat	337,7	385,5
Eläkevelvoitteet	25,3	10,6
Varaukset	52,1	69,3
Muut velat	22,1	25,4
Pitkäaikaiset velat yhteensä	437,3	494,1
Lyhytaikaiset velat		
Varaukset	44,2	40,5
Korolliset velat	89,9	207,5
Ostovelat ja muut velat	600,8	666,1
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	198,5	29,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä	933,4	943,2
Myytäväinä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	0,0	2,3
Velat yhteensä	1 370,7	1 439,6
Oma pääoma ja velat yhteensä	1 885,1	2 117,6

Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen. Lisäksi taseen vertailutietoihin on vaikuttanut laskennallisten verojen netotus. Katso lisätietoja liitteestä 2.

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräys- vallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2014	75,4	168,1	-15,0	247,3	82,5	118,9	677,3	0,7	678,0
Kauden tulos					-82,7		-82,7	0,2	-82,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-69,6				-69,6		-69,6
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-3,3				-3,3		-3,3
Muuntoerot			0,4				0,4		0,4
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	-72,4	0,0	-82,7	0,0	-155,1	0,2	-154,9
Osingot							0,0	-0,2	-0,2
Osakeperusteiset maksut				0,1			0,1		0,1
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-8,6		-8,6		-8,6
Oma pääoma 31.12.2014	75,4	168,1	-87,4	247,4	-8,8	118,9	513,7	0,6	514,3

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma	Määräys- vallattomien omistajien osuus	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2012	75,4	168,1	0,0	247,1	112,6	171,1	774,3	0,9	775,2
Laadintaperiaatteen muutos					-25,6		-25,6		-25,6
Oma pääoma 1.1.2013	75,4	168,1	0,0	247,1	87,0	171,1	748,7	0,9	749,6
Kauden tulos					22,6		22,6	0,3	22,9
Myytavissä olevien rahoitusvarojen käyvän arvon muutos			-10,4				-10,4		-10,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-4,2				-4,2		-4,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-0,2				-0,2		-0,2
Kauden laaja tulos	0,0	0,0	-15,0	0,0	22,6	0,0	7,7	0,3	7,9
Osingot					-12,7		-12,7	-0,5	-13,2
Omien osakkeiden ostot				-1,7			-1,7		-1,7
Osakeperusteiset maksut				1,9	-0,3		1,5		1,5
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-52,1	-52,1		-52,1
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-14,1		-14,1		-14,1
Oma pääoma 31.12.2013	75,4	168,1	-15,0	247,3	82,5	118,9	677,3	0,7	678,0

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	2014	2013
Liiketoiminnan rahavirta		
Kauden tulos	-82,5	22,9
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	141,9	115,9
Muut oikaisut tilikauden tuloksesta		
Rahoitustuotot	-3,5	-42,6
Rahoituskulut	26,9	19,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	3,2	4,0
Tuloverot	-16,5	3,9
Käyttöpääoman muutos	-33,2	35,8
Maksetut korkokulut	-14,1	-12,1
Maksetut muut rahoituskulut	-4,5	-3,8
Saadut korkotuotot	6,7	1,4
Maksetut tuloverot	-0,2	-2,7
Liiketoiminnan nettorahavirta	24,2	142,4
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-4,3	-2,3
Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-142,1	-96,4
Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos **	-109,5	14,6
Myytavissä olevien osakkeiden nettomuutos	0,0	53,7
Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	267,6	8,9
Saadut osingot	0,0	1,2
Pitkäaikaisten saamisten muutos	2,6	1,0
Investointien nettorahavirta	14,4	-19,3
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	0,0	150,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-169,4	-115,0
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	0,0	-52,4
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-10,7	-15,4
Omien osakkeiden osto	0,0	-1,7
Maksetut osingot	-0,2	-13,0
Rahoituksen nettorahavirta	-180,3	-47,4
Rahavirtojen muutos	-141,8	75,7
Rahavarat tilikauden alussa	331,8	256,1
Rahavirtojen muutos	-141,8	75,7
Rahavarat kauden lopussa ***	190,1	331,8
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot		
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua		
Poistot	135,7	140,7
Työsuhde-etuudet	11,4	7,3
Johdannaisten käyvän arvon muutokset	34,9	-21,7
Muut oikaisut	-40,1	-10,5
Yhteensä	141,9	115,9
** Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien kaupankäyntitarkoituksessa pidettävien korkosijoitusten nettomuutos		
*** Rahavarat		
Muut rahoitusvarat	332,8	335,9
Rahavarat	93,4	122,9
Lyhytaikaiset rahavarat taseessa	426,1	458,8
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-236,0	-126,5
Myytavissä olevat osakkeet	0,0	-0,4
Yhteensä	190,1	331,8

Vertailutiedot vuodelta 2013 on oikaistu huoltokulujen käsittelyyn liittyvän laskentaperiaatteen muutoksesta johtuen. Katso lisätietoja liitteestä 2.

KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTTEEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu IAS 34 Osavuosikatsaukset -standardia noudattaen.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Noudatetut laadintaperiaatteet on kerrottu 2014 tilinpäätöksessä. Tilikauden 2014 aikana muutetuista laadintaperiaatteista on kerrottu alla, sekä tarkemmin 2014 tilinpäätöksessä. Tiedotteen luvut ovat pyöristämättömiä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua. Tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

Finnair on muuttanut lentokoneidensa moottoreiden huoltokustannusten laskentakäytäntöä. Vuoden 2014 alusta lähtien Finnair aktivoi moottoreiden huoltokustannukset taseeseen ja tekee huoltokuluista poistot moottoreiden huoltojakson aikana. Aikaisemmin huoltokustannukset on kirjattu kuluksi niiden syntymishetkellä.

Laskentakäytännön muutos pienentää huoltokustannuksiin liittyvää volatiliteettia, mikä parantaa tuloksen ennustettavuutta ja vertailukelpoisuutta eri kausien välillä. Muutos myös parantaa vertailukelpoisuutta muihin lentoyhtiöihin nähden, koska muutettu laskentakäytäntö vastaa kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n tekemän tutkimuksen perusteella alan yleistä käytäntöä. Laskentakäytännön muutos pienensi Finnairin omaa pääomaa 31.12.2013 noin 13,8 miljoonaa euroa ja paransi Finnairin vuoden 2013 liike tulosta 16,7 miljoonaa euroa. Lisäksi muutos kasvatti vuoden 2013 bruttoinvestointeja ja paransi liiketoiminnan rahavirtaa sekä vastaavasti heikensi investointien rahavirtaa. Muutos vaikutti myös tunnuslukuihin.

Laskentakäytännön muutos kohdistuu kokonaisuudessaan Lentoliikenne-segmenttiin. Vertailukaudet on oikaistu vastaamaan muutunutta käytäntöä, ja vertailu raportoitujen ja oikaistujen lukujen osalta on julkaistu erillisellä pörssitiedotteella 27.3.2014.

Lisäksi konserni on arvioinut laskennallisten verosaamisten ja -velkojen luonnetta ja luokittelua, ja todennut niiden täyttävän IAS 12 mukaiset netottamisen kriteerit niiltä osin kuin kyse on verosaamisista ja -veloista samalle veronsaajalle. Näiden osalta taseen laskennalliset verosaamiset ja -velat on netotettu, ja vertailukaudet on oikaistu vastaavasti.

Konsernin vuonna 2014 käyttöönottamista IFRS-standardeista ja tulkinnoista on selostettu tilinpäätöksen 2014 laadintaperiaatteissa.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Tilinpäätöstiedotteen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen arvoihin. Toteutuneet tulokset saattavat olla erilaisia näihin arvioihin verrattuna. Keskeisimmät arviot ovat samoja, joita sovelletaan vuositilinpäätöksessä 2014.

4. SEGMENTTIKOHTAISET TIEDOT

Segmentti-informaatio esitetään konsernin liiketoiminnallisen segmenttijaon mukaisesti. Liiketoimintasegmentit perustuvat konsernin sisäiseen organisaatorakenteeseen ja johdon taloudelliseen raportointiin. Konsernissa viime vuosina tehtyjen rakennemuutosten seurauksena Lentotoimintapalveluiden toiminnan luonne ja laajuus ovat muuttuneet, minkä seurauksena hallitus on päättänyt liiketoimintasegmenttijaon muutoksesta. Vuoden 2014 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien Lentotoimintapalvelut-segmenttiä ei raportoida erikseen, vaan siihen sisältyneet toiminnot raportoidaan osana Lentoliikenne-segmenttiä. Vuonna 2012 toteutuneiden tekniikan ja cateringin rakennejärjestelyjen jälkeen Lentotoimintapalvelut on koostunut lentokonehuollosta, Finncatering Oy:n ja Finnair Travel Retail Oy:n toiminnoista, Finnairin kiinteistöomaisuudesta sekä operatiiviseen toimintaan liittyneiden kiinteistöjen hallinnoinnista, ylläpidosta ja toimitilapalveluista. Finncatering myytiin 28.2.2014 LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH:lle.

Muutoksen jälkeen Finnairin raportoivat segmentit ovat Lentoliikenne ja Matkapalvelut. Segmentti-informaatio tilikaudelta 2013 on oikaistu vastaamaan muutunutta rakennetta.

Liiketoimintasegmenttitiedot

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

Liiketoimintasegmenttitiedot

2013				Konserni yhteensä
Milj. euroa	Lentoliikenne	Matkapalvelut	Eliminoinnit	Muut toiminnot
Ulkoisen liikevaihto	2 149,4	251,0		2 400,3
Sisäinen liikevaihto	122,5	0,7	-123,2	0,0
Liikevaihto	2 271,9	251,7	-123,2	2 400,3
Toiminnallinen liiketulos	8,8	3,1		11,9
Liiketulos	6,3	1,6		7,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista				-4,0
Rahoitustuotot				42,6
Rahoituskulut				-19,7
Tuloverot				-3,9
Määräysvallattomien omistajien osuus				-0,3
Kauden tulos				22,6
Poistot ja arvonalentumiset	139,3	1,5		140,7

Liikevaihto

Milj. euroa	10-12/2014	10-12/2013	Muutos %	2014	2013	Muutos %
Lentoliikenne	522,0	526,9	-0,9	2 167,7	2 271,9	-4,6
Matkapalvelut	55,5	68,5	-19,0	216,7	251,7	-13,9
Eliminoinnit	-24,9	-34,8	28,6	-100,0	-123,2	18,9
Yhteensä	552,7	560,6	-1,4	2 284,5	2 400,3	-4,8

Toiminnallinen liiketulos

Milj. euroa	10-12/2014	10-12/2013	Muutos %	2014	2013	Muutos %
Lentoliikenne	-14,2	-21,9	35,2	-43,5	8,8	<-200 %
Matkapalvelut	4,8	0,8	> 200 %	7,0	3,1	129,7
Yhteensä	-9,3	-21,1	55,7	-36,5	11,9	<-200 %

Liiketulos

Milj. euroa	10-12/2014	10-12/2013	Muutos %	2014	2013	Muutos %
Lentoliikenne	-46,1	-8,0	<-200 %	-78,4	6,3	<-200 %
Matkapalvelut	4,7	0,2	> 200 %	5,9	1,6	> 200 %
Yhteensä	-41,4	-7,9	<-200 %	-72,5	7,9	<-200 %

Henkilöstö keskimäärin

	2014	2013	Muutos %
Lentoliikenne	4 232	4 834	-12,5
Matkapalvelut	645	751	-14,1
Muut toiminnot	295	274	7,7
Yhteensä	5 172	5 859	-11,7

5. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

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

Johdannaiset, Milj. euroa	2014		2013	
	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät (termiinit):				
Polttoaineen valuuttasuojaus	385,4	35,9	370,5	-17,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	657,6	66,3	244,1	2,2
Leasemaksujen valuuttasuojaus	146,6	15,0	58,3	-1,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 189,6	117,1	672,9	-16,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	370,4	29,5	407,9	2,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Osto-optiot	110,2	7,1	149,8	16,1
Myyntioptiot	178,0	-3,0	169,5	-0,8
Taseen suojaus (termiinit)	13,7	0,9	20,4	-1,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	672,2	34,5	747,5	16,5
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 861,8	151,6	1 420,4	0,1
Hyödykejohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	534 700	-142,3	563 550	11,8
Sähköjohdannaiset, MWh	30 220	0,0	17 568	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		-142,3		11,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	33 500	-8,6	18 000	0,8
Optiot				
Osto-optiot, lentopetroli, tonnia	162 500	0,1	201 000	3,4
Myyntioptiot, lentopetroli, tonnia	171 500	-39,3	201 000	-1,1
Sähköjohdannaiset, MWh	46 904	-0,3	71 100	-0,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-48,1		2,6
Hyödykejohdannaiset yhteensä		-190,4		14,4
Korkojohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Koronvaihtosopimukset	150,0	5,8	150,0	1,2
Korko-optiot				
Osto-optiot	123,5	2,3	0,0	0,0
Myyntioptiot	123,5	-4,8	0,0	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	397,1	3,4	150,0	1,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät:				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	11,6	-0,6	17,3	0,2
Koronvaihtosopimukset	25,0	-0,1	25,0	-0,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	36,6	-0,7	42,3	-0,3
Korkojohdannaiset yhteensä	433,7	2,7	192,3	0,9
Osakejohdannaiset				
Suojauslaskennassa olevat erät:				
Osakeoptiot				
Osto-optiot	3,0	0,7	0,0	0,0
Myyntioptiot	3,0	-0,1	0,0	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	6,0	0,6	0,0	0,0
Osakejohdannaiset yhteensä	6,0	0,6	0,0	0,0
Johdannaiset yhteensä		-35,4		15,4

6. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	31.12.2014	Taso 1	Taso 2	Taso 3
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat				
Kaupankäyntiarvopaperit	323,4	35,5	287,9	
Kaupankäyntijohdannaiset				
Korkejohtannaiset	8,2		8,2	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	5,9		5,9	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	2,3		2,3	
Valuuttajohdannaiset	154,6		154,6	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	66,3		66,3	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	50,9		50,9	
Hyödykejohdannaiset	0,2		0,2	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,0		0,0	
Osakejohdannaiset	0,7		0,7	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,7		0,7	
Yhteensä	487,1	35,5	451,6	0,0

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset				
Korkejohtannaiset	5,5		5,5	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,8		4,8	
Valuuttajohdannaiset	3,0		3,0	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,0		0,0	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,0		0,0	
Hyödykejohdannaiset	190,5		190,5	
- joista rahavirran suojauslaskennassa	142,3		142,3	
Osakejohdannaiset	0,1		0,1	
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1	
Yhteensä	199,1	0,0	199,1	0,0

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

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

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

Täsmäytyslaskelma tason 3 mukaan käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	Kaupankäyntiarvopaperit	Kaupankäyntijohdannaiset	Myyntissä olevat osakesijoitukset	Yhteensä
Alkusaldo		-6,1		-6,1
Voitot ja tappiot yhteensä tuloslaskelmassa				
Laajassa tuloksessa				
Ostot (ja myynnit)				
Toteutukset (ja liikellelaskut)				
Siirrot tasolle 3 ja pois sieltä		6,1		6,1
Loppusaldo	0,0	0,0	0,0	0,0

Raportointikauden lopussa hallussa olevista varoista kaudelle kirjatut voitot ja tappiot yhteensä

Liiketoiminnan muissa kuluissa		0,0		0,0
--------------------------------	--	-----	--	-----

Tilikauden aikana kaikki tason 3 rahoitusvarat tai -velat siirrettiin tasolle 2. Siirron syynä on johdannaisten todettavissa olevien arvostusmenetelmien markkinapohjaisen tiedon täsmäytyminen.

7. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

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

8. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta tilikaudella oli -16,7 % (14,5 %).

9. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2014 ei makseta osinkoa.

Yhtiökokous päätti 27.3.2014, että vuodelta 2013 ei maksettu osinkoa.

Yhtiökokous päätti 27.3.2013 jakaa osinkoa 0,10 euroa osaketta kohti. Kokonaisosion määrä oli 12,7 miljoonaa euroa ja se perustui rekisteröityjen osakkeiden määrään 3.4.2013. Osingot maksettiin 10.4.2013.

10. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	2014	2013
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 311,9	1 354,2
Käyttöomaisuusinvestoinnit	82,4	77,3
Ennakoiden muutos	64,4	22,1
Lentokonehankintojen valuuttasuojauksen muutos	-64,1	11,2
Vähennykset ja siirrot	-342,7	-11,0
Poistot	-134,3	-140,7
Kertaluonteisiin eriin sisältyvät poistot	-1,4	-1,2
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	916,2	1 311,9
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	9,8	16,7
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa	119,8	9,8

11. MYYTÄVÄNÄ OLEVAT OMAISUUSERÄT

Myytävänä olevat omaisuuserät koostuvat pääasiassa kolmesta E190 ja kuudesta ATR 72 lentokoneista sekä tekniikan varastoista. Myynnin odotetaan tapahtuvan tilikauden 2015 ensimmäisellä neljänneksellä. Lisäksi myytävissä oleviin eriin sisältyy tekniikan käyttö- ja vaihto-omaisuutta. Vertailukaudella myytäviin eriin sisältyi Finncatering Oy, joka myytiin 2014 ensimmäisellä neljänneksellä.

Myytävänä oleviksi luokitellut omaisuuserät	2014	2013
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	119,8	9,8
Vaihto-omaisuus	2,6	5,4
Myyntisaamiset ja muut saamiset	0,0	2,5
Yhteensä	122,4	17,7

Myytävänä oleviksi luokiteltuihin varoihin liittyvät velat	2014	2013
Ostovelat ja muut velat	0,0	2,3
Yhteensä	0,0	2,3

12. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2014 viimeisellä neljänneksellä lainoja lyhennettiin lyhennysohjelman mukaisesti. Tilikauden ensimmäisellä neljänneksellä myytiin A330 lentokoneisiin liittyneet lainat maksettiin takaisin.

13. VASTUUSITOUKSET

Milj. euroa	2014	2013
Muut omasta puolesta annetut vakuudet, pantit	181,1	503,7
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	72,8	67,6
Muiden puolesta annetut takuut	2,2	2,3
Yhteensä	256,1	573,5

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2014 olivat 1 950 miljoonaa euroa (974).

14. VUOKRAVASTUUT MUISTA VUOKRASOPIMUKSISTA

Milj. euroa	2014	2013
Lentokaluston vuokravastuut	635,8	259,2
Muut vuokravastuut	246,4	244,8
Yhteensä	882,2	504,0

Lentokaluston vuokravastuiden kasvu johtuu pääosin uusista Airbus A321 Sharklet -lentokoneista ja A330-lentokoneiden myynnistä ja takaisinvuokrauksesta.

15. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	2014	2013
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt	1,4	4,7
Yhteisyritykset	59,9	60,8
Eläkesäätiö	0,1	0,0
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt	20,8	20,3
Yhteisyritykset	228,3	85,5
Eläkesäätiö	4,6	0,0
Rahoituskulut		
Yhteisyritykset	10,8	0,0
Saamiset		
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	0,0	9,9
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä	1,5	3,1
Lyhytaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	7,3	32,9
Velat		
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	8,2	9,7
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	25,3	10,5
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille	4,7	3,5
Lyhytaikaiset velat yhteisyrityksille	3,4	0,0
Vastuusitoumukset		
Yhteisyritysten puolesta annetut takaukset	2,0	2,0

Tilikauden 2014 viimeisellä neljänneksellä Finnair on kirjannut alas 10,8 miljoonaa euroa (pääomalaina ja korko) ja 11,3 miljoonaa euroa (ennakkomaksu- ja muut operatiiviset saamiset) liittyen yhteisyritys Flybe Nordic -konserniin.

16. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Tilikauden 2015 alussa Finnair solmi StaffPoint Holding Oy:n ja Oy G.W. Sohlberg Ab:n kanssa aiesopimuksen, jonka mukaan Flybe UK Ltd:n 60 %:n osuus Flybe Nordicin osakekannasta siirtyisi StaffPointille ja GWS:lle. Suomen Kilpailu- ja kuluttajavirasto hyväksyi kaupan tammikuussa 2015.

17. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

Toiminnallinen liiketulos:

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

Kertaluonteiset erät:

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

Toiminnallinen EBITDAR:

Toiminnallinen liiketulos + poistot + lentokaluston leasemaksut

Oma pääoma:

Emoyhtiön osakkeenomistajille kuuluva osuus

Bruttoinvestoinnit:

Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja

Sijoitettu pääoma keskimäärin:

Taseen loppusumma - korottomat velat (keskimäärin)

Korollinen nettovelka:

Korolliset velat - muut lyhytaikaiset rahoitusvarat - rahavarat

Osakekohtainen tulos:

Kauden tulos - oman pääoman ehtoisen
lainan korkokulut verojen jälkeen

Kauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Kauden tulos/osake:

Kauden tulos

Kauden keskimääräinen osakeantioikaistu osakemäärä

Oma pääoma/osake:

Oma pääoma

Osakeantioikaistu osakemäärä kauden lopussa

Omavaraisuusaste, %:

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

Nettovelkaantumisaste, %:

Korollinen nettovelka

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

Oikaistu nettovelkaantumisaste, %:

Korollinen nettovelka +

7 x lentokaluston leasemaksut

$\frac{\text{Korollinen nettovelka} + 7 \times \text{lentokaluston leasemaksut}}{\text{Oma pääoma} + \text{määräysvallattomien omistajien osuus}} \times 100$

Oman pääoman tuotto (ROE), %:

Kauden tulos

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

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %:

Tulos ennen veroja + rahoituskulut

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

Tarjotut henkilökilometrit (ASK):

Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit

Myydyt henkilökilometrit (RPK):

Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit

Matkustajakäyttöaste, %:

Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Tarjotut tonnikilometrit (ATK):

Matkustajien, rahdin ja postin kuljetukseen tarjottujen tonnien määrä x lennetyt kilometrit

Myydyt tonnikilometrit (RTK):

Kuljetettujen matkustajien, rahdin ja postin muodostama kuorma tonneissa x lennetyt kilometrit

Kokonaiskäyttöaste, %:

Myytyjen tonnikilometrien osuus tarjotuista tonnikilometreistä

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK):

Lentoliikenteen tuotot + rahtitilaveloitus + belly-rahtitoiminnan toiminnallinen tulos

$\frac{\text{Lentoliikenteen tuotot} + \text{rahtitilaveloitus} + \text{belly-rahtitoiminnan toiminnallinen tulos}}{\text{Tarjotut henkilökilometrit}}$

Yksikkökustannukset tarjotulta henkilökilometriltä (CASK):

Lentoliikenteen kulut - muut lentotoiminnan tuotot - lentotoiminnan tukipalveluiden toiminnallinen tulos

$\frac{\text{Lentoliikenteen kulut} - \text{muut lentotoiminnan tuotot} - \text{lentotoiminnan tukipalveluiden toiminnallinen tulos}}{\text{Tarjotut henkilökilometrit}}$

Yksikkökustannukset ilman polttoainetta tarjotulta henkilökilometriltä (CASK excl. fuel):

Lentoliikenteen kulut - muut lentotoiminnan tuotot - lentotoiminnan tukipalveluiden toiminnallinen tulos - polttoainekulut

$\frac{\text{Lentoliikenteen kulut} - \text{muut lentotoiminnan tuotot} - \text{lentotoiminnan tukipalveluiden toiminnallinen tulos} - \text{polttoainekulut}}{\text{Tarjotut henkilökilometrit}}$

Tilinpäätöstiedotteen luvut ovat tarkastettuja.