



Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 1.1.–31.12.2020

18.2.2021

Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 1.1.–31.12.2020

Kattavat rahoitustoimet ja kulusopeutukset turvasivat terveen taloudellisen aseman

Loka–joulukuu 2020

- Osakekohtainen tulos oli -0,01 euroa (0,03)*.
- Liikevaihto laski 86,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 102,0 miljoonaa euroa (774,9).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -162,9 miljoonaa euroa (31,2). Liiketulos oli -14,6 miljoonaa euroa (34,7). Niiden välinen ero liittyy pääosin 132,8 miljoonan euron Finnairin eläkesäätiön etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin liittyvällä kertakirjauksella.
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -178,6 miljoonaa euroa (120,1) ja investointien nettorahavirta 135,3 miljoonaa euroa (-185,7).**
- Matkustajamäärä laski 92,1 prosenttia 0,3 miljoonaan (3,5).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat 89,2 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 29,2 prosenttia (79,0).

Tammi–joulukuu 2020

- Osakekohtainen tulos oli -0,51 euroa (0,09).
- Liikevaihto laski 73,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 829,2 miljoonaa euroa (3 097,7).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -595,3 miljoonaa euroa (162,8). Liiketulos oli -464,5 miljoonaa euroa (160,0). Ero selittyy pääosin edellä mainitulla etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin liittyvällä kertakirjauksella.
- Kassavarat olivat 823,7 miljoonaa euroa (952,7) ja omavaraisuusaste oli 24,6 prosenttia (24,9).
- Rahoitusnettokulut kasvoivat merkittävästi ollen 216,5 miljoonaa euroa (78,8) ja noin 136 miljoonaa euroa niiden kasvusta liittyi polttoaine- ja valuuttasuojauksiin, jotka uudelleen luokiteltiin tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä.
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -1 043,1 miljoonaa euroa (564,5) ja investointien nettorahavirta 351,6 miljoonaa euroa (-513,2).**
- Matkustajamäärä laski 76,2 prosenttia 3,5 miljoonaan (14,7).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat 72,6 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 63,0 prosenttia (81,7).
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, ettei vuodelta 2020 jaeta osinkoa.

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

** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden viimeisellä neljänneksellä 57,3 miljoonaa euroa lunastuksia rahamarkkinarahastoista tai muista lyhytaikaisista rahoitusvaroista (maturiteetti yli kolme kuukautta). Vuonna 2020 nämä sijoitukset pienenevät nettomääräisesti 439,9 miljoonalla eurolla. Ne muodostavat osan konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

Ohjeistus 28.10.2020:

Jatkuneiden tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan neljännellä vuosineljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin toisella ja kolmannella vuosineljänneksellä.

Kuten Finnair on tänään tiedottanut, Finnairin eläkesäätiön ehtoihin liittyvät sääntömuutokset on hyväksytty ja näillä sekä muilla mahdollisilla vastaavilla muutoksilla odotetaan olevan merkittävä positiivinen kertaluonteinen vaikutus Finnairin neljännen vuosineljänneksen liiketulokseen. Niillä ei ole vaikutusta arvioituun vertailukelpoiseen liiketulokseen.

Yhtiön tämänhetkisten arvioiden mukaan liikevaihto sekä kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna laskevat vuonna 2020 yli 70 % vuoteen 2019 verrattuna.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2020 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

Uusi ohjeistus 18.2.2021:

Jatkuneiden tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin vuoden 2020 toisella, kolmannella ja neljännellä neljännekselläkin.

Vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä Finnair jatkaa rajallisen verkoston operoimista, mutta sen jälkeen näkyvyys on edelleen heikko ja kysynnän elpymisen ajoituksesta on useampia skenaarioita, minkä vuoksi yhtiö ei anna ohjeistusta koko vuoden 2021 liikevaihdosta.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen osavuositiedotuksen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Vuosi 2020 jää historiaan kaupallisen lentoliikenteen satavuotisen historian vaikeimpana vuotena rauhan aikana. Koronapandemia on ollut ennen kaikkea inhimillinen kriisi ja terveyskriisi, joka on koskettanut satoja miljoonia ihmisiä. Se on myös ollut vakava lentoliikenteen kriisi ja vaikuttanut niihin kymmeniin miljooniin ihmisiin globaalisti, jotka saavat elantonsa kansainvälisestä matkustuksesta, myös meihin Finnairissa. Olemme kuitenkin tässä kartoittamattomassa maastossa pystyneet rakentamaan itsellemme polun pandemian yli. Olen siitä syvästi kiitollinen koko Finnairin tiimille. Väkemme poikkeuksellinen sitoutuminen ja sitkeys tämän vaikeuksien vuoden aikana antaa toivoa ja on innoituksen lähde meille kaikille.

Eristystoimenpiteiden ja ennennäkemättömien matkustusrajoitusten keskellä lentoyhtiöt kärsivät massiivisia tappioita matkustajavirtojen kutistuessa. Vuoden 2020 matkustajamäärämme jäi 3,5 miljoonaan (14,7) ja liikevaihto kutistui 829,2 miljoonaan euroon (3 097,7). Molemmissa luvuissa oli yli 70 prosentin pudotus. Tilikauden tulos oli -523,2 miljoonaa euroa (74,5). Lähes samansuuruisen osakeannin ansiosta tase ja kassavarat säilyivät terveellä tasolla. Omavaraisuusaste oli 24,6 % (24,9) ja kassavarat vuoden lopussa 823,7 miljoonaa euroa (952,7).

Finnair keskittyi vuoden aikana turvaamaan toimintaedellytyksensä ja pitkän tähtäimen kilpailukykyä markkinalla, joka tulee olemaan pandemian jälkeen erilainen kuin ennen sitä. Rahoitustoimemme olivat nopeita ja kattavia. Hankimme noin 1,8 miljardia euroa uutta rahoitusta, johon sisältyi yli 500 miljoonan euron ylimerkitty osakeanti. Lisäksi olemme valmistelemassa Suomen valtion kanssa enintään 400 miljoonan euron hybridilainaa, joka odottaa EU:n hyväksyntää. Valtio-omistajan ja muiden omistajiemme tuki oli pandemiavuonna kriittisen tärkeää.

Pandemiatilanteen jatkuessa vaikeana operoimme loppuvuonna rajoitettua noin 50 kohteen ja 75 päivittäisen lennon verkostoa. Rahdilla, jota tukivat puute kapasiteetista ja nousseet markkinahinnat, oli merkittävä rooli liikevaihdossamme. Koko vuoden aikana lensimme yli 1 300 pelkkää rahtia kuljettanutta lentoa.

Maksoimme vuonna 2020 yli 460 miljoonaa euroa lippujen takaisinmaksuja asiakkaille. Terveysturvallisuustoimilla ja joustavilla lippukäytännöillä mahdollistimme matkustuksen niille, joilla oli tarve matkustaa. Asiakkaat arvostivat toimiamme ja nettosuositeluindeksimme nousi vuoden aikana ennätyslukemiin ollen 52 vuoden viimeisellä neljänneksellä. Olemme kiitollisia asiakkaiden tuesta ja luottamuksesta Finnairiin.

Sopeutimme toimintaamme ja kustannuksiamme voimakkaasti, yhteensä yli 1,5 miljardia euroa vuoden 2019 kustannustasoon verrattuna. Tästä noin 30 prosenttia tuli polttoainekustannuksista, kun lentoja oli vähemmän. Lähes koko henkilöstömme oli lomautettuna osan vuodesta, ja lomautukset valitettavasti jatkuvat suurella osalla vielä toistaiseksi. Pysyviin 140 miljoonan euron vuosisäästöihin vuoden 2022 alusta alkaen tähtäävä kustannusohjelmamme edistyi hyvin ja haimme säästöjä kaikesta toiminnastamme. Finnairin työntekijöiden määrä väheni noin 1 100 henkilöllä irtisanomisten, määräaikaisten työsopimusten päättymisen, eläköitymisen ja luonnollisen poistuman kautta. Menetetty työpaikat ovat erittäin valitettavia, mutta tässä tilanteessa tarpeellisia. Tuemme irtisanottujen uudelleentyöllistymistä laajalla NEXT-ohjelmalla, joka on rakennettu yhteistyössä keskeisten työllisyystoimijoiden kanssa. Ohjelman ensimmäiset tulokset ovat rohkaisevia.

Pandemiavuonna sosiaalisen ja taloudellisen vastuun näkökulmat ovat korostuneet, mutta emme unohtaneet myöskään ympäristötavoitteitamme. Päästövähennystavoitteemme ovat ennallaan, ja kiinnitämme erityistä huomioita päästöjen pienentämiseen, erityisesti polttoainetehokkuuteen, liikenteen taas kasvaessa vähitellen.

Arvioimme, että matkustus alkaa vuoden 2021 kesästä lähtien palautua, kun eri maat purkavat matkustusrajoituksiaan rokotekattavuuden kasvaessa. Aiomme olla entistä vahvempia ja palvella asiakkaitamme yhä paremmin, kun markkina lähtee jälleen liikkeelle. Me olemme rakentaneet toimintaamme ketteryyttä, jotta olemme valmiita liikkumaan nopeasti, kun asiakkaat alkavat taas matkustaa.

Toimintaympäristö loka–joulukuussa

Toisen ja kolmannen vuosineljänneksen tapaan COVID-19-pandemia vaikutti merkittäväällä tavalla koko globaaliin lentotoimialaan ja näin ollen myös Finnairin kaikkien toimintaan viimeisellä vuosineljänneksellä. Lentoyhtiöt ympäri maailman olivat edelleen pakotettuja vähentämään kapasiteettiaan huomattavasti valtioiden asettamista tiukoista matkustusrajoituksista ja kysynnän puutteesta johtuen. Tämä koski erityisesti Finnairia sen operoitua rajoitettua verkostoaan, jossa tuolikielometreillä mitattu kapasiteetti oli vain n. 11 prosenttia vertailukaudesta, kuten yhtiö aiemmin kertoi. Yhtiö on jo tiedottanut, että se jatkaa rajoitetun verkostonsa operoimista myös vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä. Koska pandemia vallitsee edelleen maailmanlaajuisesti ja koska koronavirusrokotukset on aloitettu vasta muutamia viikkoja sitten, Finnair arvioi pääsevänsä lisäämään liikennettään merkittävämmän vasta kesästä 2021 lähtien. Yhtiö arvioi, että vuoden 2019 liikennetaso tarjotuilla henkilökielometreillä mitattuna saavutetaan vuonna 2023.

Kapasiteetti laski merkittävästi Helsingin ja muiden Euroopan markkinoiden välillä. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikielometreillä mitattuna laski 86,8 prosenttia (-2,1). Kysyntä oli edelleen heikkoa koko neljänneksen vuosineljänneksen COVID-19-liitännäisten reitti- ja vuoroperuutusten sekä tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla tuolikielometreillä mitattuna laski 82,6 prosenttia (+1,6). Kysyntä Euroopan- ja Finnairin Aasian-kohteiden välillä laski huomattavasti katsauskaudella samojen syitten takia kuin Euroopan-liikenteessäkin. Finnair kuitenkin jatkaa valmistelujaan, jotta se voisi aloittaa yhteishankkeensa Juneyao Airlinesin kanssa vuoden 2021 ensimmäisellä puoliskolla.

Aurinkomatkojen ulkomaan matkapakettien tarjonta on ollut keskeytyneenä koko neljänneksen vuosineljänneksen ajan COVID-19-pandemian ja siihen liittyvien matkustusrajoitusten ja -suositusten vuoksi. Matkapaketteja on siksi järjestetty vain kotimaankohteisiin, joita alettiin tarjota uutuutena syksyllä 2020 ja niiden kysyntä on ollut oletettua korkeampi. Vaikka matkapakettien kysyntä on ollut huomattavasti heikompaa kuin vertailukaudesta, kysyntä vahvistui vuosineljänneksen loppua kohti viikkotason kysynnän noustua 50 prosenttiin vertailukaudesta. Se kohdistui erityisesti kesäkauden 2021 sekä talvikauden 2021–2022 ulkomaanmatkoihin. Kyseisen talvikauden matkapakettien kokonaiskysyntä on edellä vertailukautta, mikä viittaa patoutuneeseen kysyntään. Tulevan kesäkauden ulkomaanmatkojen näkymä on edelleen epävarma ja riippuu pandemian kehityksestä, matkustusrajoitusten voimassaolosta sekä asiakaskysynnän palautumisesta.

COVID-19 vaikutti merkittävästi myös globaaleihin rahtimarkkinoihin laskemalla selvästi lentorahdin määrää neljänneksellä vuosineljänneksellä, koska matkustajareittiliikenteen kapasiteetti ja sitä myöden myös näillä lennoilla kuljetettavan rahdin kapasiteetti vähenivät huomattavasti. Toisaalta rahdin jatkunut vahva kysyntä ylläpiti markkinaa rahtia kuljettaville lennoille myös viimeisellä vuosineljänneksellä. Finnair pystyi siksi kasvattamaan myös Aasiaan lennettyjen, rahtia kuljettavien reittilentojen määrää alhaisesta matkustajakäyttöasteesta huolimatta. Tämä puolestaan johti vertailukaudesta jopa kasvaneeseen rahtiliiketoimintaan pandemiasta huolimatta. Rahtiliikenteen kokonaiskäyttöaste parani merkittävästi vuoden takaisesta. Finnair arvioi, että samanlainen trendi jatkuu rahdin kysynnän osalta ainakin vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 7,2 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta oli vuoden viimeisellä neljänneksellä 40,2 prosenttia alempi kuin vuotta aiemmin, mutta Finnairin suojauspolitiikan vuoksi tämä näkyy yhtiön tuloksessa viiveellä. Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eria, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan kulloisenkin vuosineljänneksen tulokseen. Vuoden viimeisellä neljänneksellä Finnairin polttoainekulut laskivat kuitenkin merkittävästi vertailukaudesta kapasiteetin huomattavan vähenemisen takia.

Taloudellinen kehitys loka–joulukuussa

Liikevaihto loka–joulukuussa

Finnairin liikevaihto laski merkittävästi vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten vuoksi.

Liikevaihto tuotteittain

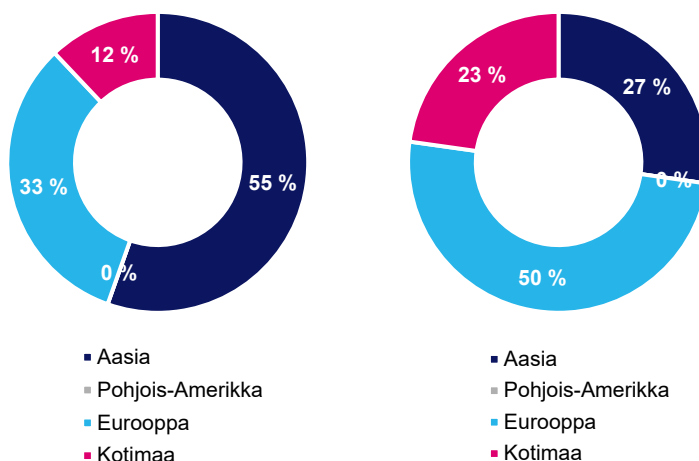
Milj. euroa	10–12/2020	10–12/2019	Muutos, %
Matkustajatuotot	36,4	615,9	-94,1
Lisämyynti	5,2	44,6	-88,2
Rahti	59,9	57,2	4,6
Matkapalvelut	0,5	57,3	-99,1
Yhteensä	102,0	774,9	-86,8

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 21,5 prosenttia ja oli 8,12 senttiä (6,69). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein nousi 23,7 prosenttia. Positiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti COVID-19-liitännäinen tarjottujen henkilökilometrien lasku. Samanaikaisesti erinomaisesti suoriutunut rahti, joka ei kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, korostui nostaen yksikkötuottoa.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 10-12/2020

Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	6,2	17,1	-97,6	695,5	-87,9	99,9	-97,8	14,4	-65,3
Pohjois-Amerikka	0,1	0,3	-99,8	0,0	-100,0	0,0	-100,0	N/A	N/A
Eurooppa	23,6	64,9	-90,5	408,9	-90,5	182,9	-94,6	44,7	-34,5
Kotimaa	12,2	33,4	-77,0	151,1	-70,9	83,5	-76,2	55,3	-12,1
Reiteille kohdistumaton	-5,7	-15,7	-135,2						
Yhteensä	36,4	100,0	-94,1	1 255,5	-89,2	366,2	-96,0	29,2	-49,8

Tarjotut henkilökilometrit (ASK) Myydyt henkilökilometrit (RPK)



COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus neljännellä vuosineljänneksellä johti liikennelukujen merkittävään laskuun. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 94,1 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 89,2 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 92,1 prosenttia ollen 278 300 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 96,0 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 49,8 prosenttiyksikköä 29,2 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin vain rajallinen määrä matkustajareittilentoja. Näin ollen tarjotut henkilökilometrit laskivat 87,9 prosenttia. Samoin myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 97,8 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 65,3 prosenttiyksikköä 14,4 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäyttöastetta ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot ja niiden hyvin korkea käyttöaste.

Koko Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti laski 100,0 prosenttia vertailukaudesta, koska sinne ei operoitu matkustajareittilentoja. Tämän vuoksi myydyt henkilökilometrit laskivat 100,0 prosenttia ja toisaalta matkustajakäyttöastetta ei muodostunut.

Myös Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski COVID-19-pandemian takia 90,5 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 94,6 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 34,5 prosenttiyksikköä 44,7 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 70,9 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 76,2 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 12,1 prosenttiyksikköä 55,3 prosenttiin.

Lisämyynti laski 88,2 prosenttia COVID-19-vaikutusten vuoksi. Lentolippumaksut ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19 näkyi selvästi Finnairin rahtivolyymin kehityksessä myös viimeisellä vuosineljänneksellä, koska reittilentoja operoitiin rajallisesti. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 86,8 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 81,1 prosenttia. Tarjotut rahtitonnikilometrit laskivat kuitenkin 65,4 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 49,7 prosenttia, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita lennettiin pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Finnair pystyi lisäämään myös Aasian-matkustajareittilentoja, joissa kuljetettiin erinomaisilla käyttöasteilla rahtia, vaikka niiden matkustajakäyttöaste oli matala. Muun muassa tämän vuoksi rahtiliikevaihto nousi 4,6 prosenttia.

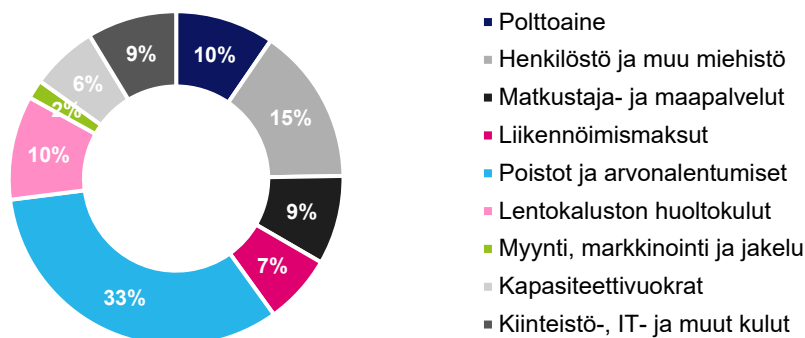
Matkapakettien taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Neljännen vuosineljänneksen aikana matkapaketteja tuotettiin vain rajattuun määrään kohteita. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 98,4 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 98,8 prosenttia. Liikevaihto laski 99,1 prosenttia. Vertailuvuoden luvut sisältävät Aurinkomatkojen Viron-operaatiot, jotka suljettiin vuoden 2019 lopussa.

Kustannuskehitys loka–joulukuussa

Finnairin toiminnalliset kulut laskivat 63,5 prosenttia vertailukaudesta, eli vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui erityisesti kiinteistä kulueristä. Esimerkiksi poistot ja arvonalentumiset jopa kasvoivat vertailukaudesta. Finnair jatkoi merkittäviä kustannuspeutustoimia neljännellä vuosineljänneksellä. Ne pitivät sisällään henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi merkittävänä toiminnallisten kulujen alenemisena.

Yksikkökustannus (CASK) nousi yli 200 prosenttia ja oli 21,10 senttiä (6,42). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi samoin yli 200 prosenttia. Jyrkät nousut johtuivat siitä, että kulut eivät laskeneet kapasiteetin tahdissa.

Vertailukelpoiseen liikutulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 277,1 milj. euroa)



Milj. euroa	10-12/2020	10-12/2019	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	42,1	136,3	-69,1
Polttoainekulut	26,5	171,4	-84,6
Kapasiteettivuokrat	17,9	32,1	-44,1
Lentokaluston huoltokulut	27,9	53,4	-47,9
Liikennöimismaksut	18,7	78,7	-76,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	5,1	44,5	-88,6
Matkustaja- ja maapalvelut	23,8	118,3	-79,9
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	24,0	35,0	-31,3
Poistot ja arvonalentumiset	91,2	89,5	1,8
Yhteensä	277,1	759,2	-63,5

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 57,4 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat kapasiteetin mukaisesti. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 82,2 prosenttia, koska pelkkää rahtia kuljettaneet lennot lasketaan mukaan polttoainekulutukseen, mutta ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 24,5 prosenttia matalien matkustajakäyttöasteiden vuoksi.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin COVID-19-pandemian vuoksi merkittävästi ja sen takia Finnair jatkoi lomautuksia myös vuoden viimeisellä neljänneksellä.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) laskivat sekä matkustaja- että rahtiliikenteen alentuneiden volyyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut olivat matalalla tasolla, koska markkinointikulut olivat vähäisiä ja toisaalta myynti oli rajallista.

Lentokaluston huoltokulut laskivat vertailukaudesta ja niitä alensi erityisesti kapasiteetin aleneminen. Toisaalta tietyt kulut olivat kiinteitä. Laivaston kasvu vertailukaudesta lisäsi poistoja ja arvonalentumisia. Liikenteen väheneminen laski liikennöimismaksuja, vaikka liikennöidyt lennot painoutuivat tavallista enemmän maksuja nostaviin laajarunkolentoihin johtuen pelkkää rahtia kuljettaneista lennoista.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, wet leaset ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) olivat lähempänä vertailukauden tasoa Norran merkittävien lentomäärien takia. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut olivat samoin lähempänä vertailukauden tasoa, koska ne muodostuvat pääosin kiinteistä kuluista, vaikka tiettyjä kustannussäästöjä saavutettiin.

Tulos loka-joulukuussa

COVID-19-pandemialla oli merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen loka-joulukuussa, sillä Finnair joutui perumaan lukuisia kohteita ja vuoroja, koska monissa maissa turvauduttiin tiukkoihin matkustusrajoituksiin.

Milj. euroa	10-12/2020	10-12/2019	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-71,7	120,6	-159,4
Poistot ja arvonalentumiset	-91,2	-89,5	1,8
Vertailukelpoinen liike-tulos	-162,9	31,2	<-200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	148,3	3,6	>200
Liike-tulos	-14,6	34,7	-142,1
Rahoitustuotot	4,5	2,1	119,9
Rahoituskulut	-20,7	-20,4	-1,4
Kurssivoitot ja -tappiot	19,1	14,9	28,2
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	-	-0,9	100,0
Tulos ennen veroja	-11,7	30,4	-138,4
Tuloverot	2,6	-5,9	143,9
Kauden tulos	-9,1	24,5	-137,0

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liike-tulos laskivat huomattavasti liikevaihdon laskettua toiminnallisia kuluja enemmän johtuen ennen kaikkea kiinteistä kuluista.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat 6,3 miljoonaa euroa (4,3), ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat 0,0 miljoonaa euroa (0,8). Viimeisellä vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 142,0 miljoonaa euroa (-1.5). Siitä 132,8 miljoonaa euroa liittyi etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksiin, jotka muodostuivat Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspoistoista aiheutuneiden säästöjen sekä lentäjien aiemmasta eläköitymisestä aiheutuneiden kulujen nettovaikutuksesta. Lisäksi 8,4 miljoonaa euroa liittyi uudelleenjärjestelykuluihin, jotka toteutuivat ennustettua pienempinä, koska työntekijöitä irtisanottiin ennakoitua vähemmän. Merkittävien eläkejärjestelysäästöjen takia liike-tulos laski vertailukaudesta huomattavasti vähemmän kuin vertailukelpoinen liike-tulos.

Rahoitustuotot ja -kulut sekä kurssivoitot (liittyivät pääosin dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin) pysyivät suunnilleen vertailukauden tasolla. Sen vuoksi tulos ennen veroja ja tulos verojen jälkeen laskivat samalla tapaa kuin liike-tulos.

Taloudellinen kehitys vuonna 2020

Liikevaihto

Finnairin liikevaihto laski merkittävästi vuoden 2020 aikana vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten vuoksi.

Liikevaihto tuotteittain

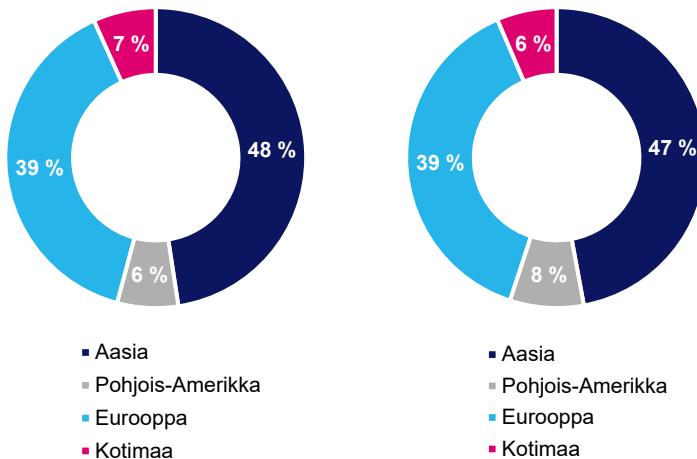
Milj. euroa	2020	2019	Muutos, %
Matkustajatuotot	528.1	2 479,8	-78.7
Lisämyynti	62.3	176,2	-64.6
Rahti	177.7	212,1	-16.2
Matkapalvelut	61.1	229,5	-73.4
Yhteensä	829,2	3 097,7	-73.2

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 2,4 prosenttia ja oli 6,41 senttiä (6,56). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,0 prosenttia.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2020

Liikennealue	Milj. euroa	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
		Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	186,0	35,2	-82,8	6 155,9	-73,6	3 837,7	-80,1	62,3	-20,6
Pohjois-Amerikka	26,4	5,0	-85,3	848,9	-79,1	647,1	-81,4	76,2	-9,1
Eurooppa	244,6	46,3	-75,5	5 061,1	-71,7	3 140,5	-78,3	62,1	-18,8
Kotimaa	69,1	13,1	-61,9	871,5	-54,7	524,7	-58,4	60,2	-5,4
Reiteille kohdistumaton	1,9	0,4	-95,0						
Yhteensä	528,1	100,0	-78,7	12 937,5	-72,6	8 150,0	-78,8	63,0	-18,7

Tarjotut henkilökilometrit (ASK) Myydyt henkilökilometrit (RPK)



COVID-19-pandemian vaikutus näkyi jo helmikuun liikenneluvuissa erityisesti Aasian osalta ja sen vaikutus oli huomattava kaikilla liikennealueilla maaliskuusta alkaen, mikä johti liikennelukujen merkittävään laskuun vuonna 2020. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 78,7 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 72,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 76,2 prosenttia ja oli 3 485 600 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 78,8 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 18,7 prosenttiyksikköä 63,0 prosenttiin.

Aasian-liikenteen tarjonta laski COVID-19-vaikutuksen myötä merkittävästi helmikuusta alkaen ja toisella vuosineljänneksellä Aasiaan oli vain muutama reittilento. Vuoden kolmannella sekä viimeisellä neljänneksellä lentomäärä kasvoi jonkin verran, mutta siitä huolimatta tarjotut henkilökilometrit laskivat koko vuonna 73,6 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 80,1 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 20,6 prosenttiyksikköä 62,3 prosenttiin. Vaikka matkustajakäyttöaste oli matala toisen ja viimeisen vuosineljänneksen välillä ja siksi lentojen matkustajatuotot olivat vähäisiä, niiden kannattavuutta tukivat kuitenkin Aasian-rahtioperaatiot ja niiden hyvin korkea käyttöaste.

Koska Pohjois-Amerikkaan oli toisella vuosineljänneksellä vain yksi matkustajalento eikä yhtään kolmannella tai neljännellä vuosineljänneksellä COVID-19-pandemian vuoksi, kapasiteetti laski 79,1 prosenttia vertailukaudesta, vaikka ensimmäisen vuosineljänneksen aikana kapasiteetti vielä kasvoi ja kohdistui etenkin maaliskuun 2019 lopussa avatulle uudelle Los Angelesin -reitille sekä helmikuisista Aasian-vuoroperuutuksista juontuneista vuorolisäyksistä Pohjois-Amerikkaan. Kokonaisuutena liikennealueen myydyt henkilökilometrit laskivat 81,4 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 9,1 prosenttiyksikköä 76,2 prosenttiin.

Myös Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski COVID-19-pandemian takia 71,7 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 78,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 18,8 prosenttiyksikköä 62,1 prosenttiin.

Samojen syiden takia kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 54,7 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 58,4 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 5,4 prosenttiyksikköä 60,2 prosenttiin.

Lisämyynti laski 64,6 prosenttia ennen kaikkea toisesta vuosineljänneksestä alkaneiden alhaisten matkustajamäärien vuoksi. Palvelumaksujen lisäksi istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19:stä aiheutuneet rajalliset reittilentomäärät erityisesti toisella mutta myös kolmannella ja neljännellä vuosineljänneksellä johtivat Finnairin rahtivolyymin laskuun vuonna 2020. Finnair aloitti pelkkää rahtia kuljettaneet lennot huhtikuussa niiden vahvan kysynnän vuoksi. Kolmannella vuosineljänneksellä Finnair pystyi kasvattamaan myös rahtia kuljettavien Aasian-matkustajareittilentojen määrää matalasta matkustajakäyttöasteesta huolimatta ja sama trendi jatkui viimeisellä vuosineljänneksellä. Vuonna 2020 tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 73,9 prosenttia, ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 73,2 prosenttia. Toisaalta tarjotut rahtitonnikilometrit laskivat 61,6 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 55,6 prosenttia, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita lennettiin Euroopan ja Aasian välillä, mutta myös Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Rahtiliikenvaihto laski 16,2 prosenttia.

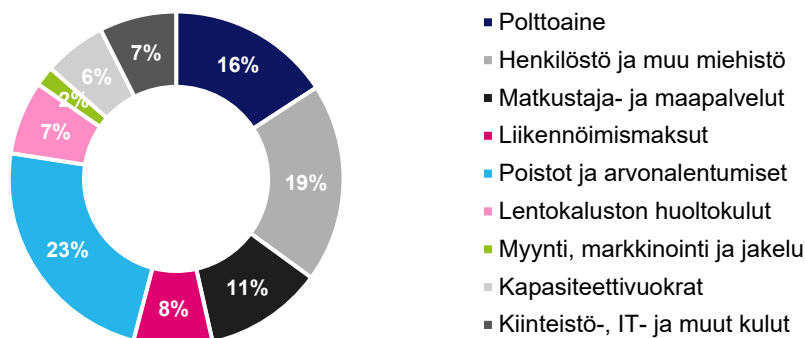
Matkapakettien parantunut asiakaskysyntä vaikutti positiivisesti vuoden 2020 ensimmäisen vuosipuoliskon alkupuolella. Matkapalveluiden kehitykseen vaikutti puolestaan heikentävästi vuoteen 2019 verrattuna alhaisempi sarjatuotantoon perustuvien matkapakettien kapasiteetti ja toisella vuosineljänneksellä niiden sekä dynaamisten tuotteiden tarjoamisen väliaikainen lopettaminen COVID-19:n takia. Näiden lisäksi matkapalveluiden toiminta loppui Virossa vuoden 2019 päätteeksi. Tämän vuoksi toisella vuosineljänneksellä ei kertynyt liikevaihtoa lainkaan ja kolmannellakin vuosineljänneksellä liikevaihto oli pientä. Toisaalta Aurinkomatkat alkoi tarjota kotimaisia matkapaketteja kolmannen vuosineljänneksen aikana ja niiden kysyntä on ollut arvioitua vahvempaa. Viimeisellä vuosineljänneksellä Aurinkomatkat tarjosi vain kotimaisia matkapaketteja. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 81,7 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 94,5 prosenttia. Matkapalveluiden liikevaihto laski 73,4 prosenttia.

Kustannuskehitys

Finnairin toiminnalliset kulut laskivat vuonna 2020 selvästi vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui tiettyjen kuluerien joustamattomuudesta. Finnair on tehnyt COVID-19-vaikutusten vuoksi merkittäviä kustannussopeutustoimia, jotka pitävät sisällään henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi selvästi toisesta vuosineljänneksestä alkaen.

Yksikkökustannus (CASK) nousi 77,0 prosenttia ja oli 11,01 senttiä (6,22). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi 93,4 prosenttia ja oli 9,21 senttiä (4,76). Jyrkät nousut johtuivat siitä, että kulut eivät laskeneet toisesta vuosineljänneksestä alkaen operoidun rajallisen kapasiteetin tahdissa.

Vertailukelpoiseen liikeluokkaan sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 1 472,9 milj. euroa)



Milj. euroa	2020	2019	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	283,5	534,7	-47,0
Polttoainekulut	232,7	687,3	-66,2
Kapasiteettivuokrat	89,3	130,2	-31,4
Lentokaluston huoltokulut	104,7	201,2	-47,9
Liikennöimismaksut	112,4	331,3	-66,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	28,2	172,1	-83,6
Matkustaja- ja maapalvelut	168,6	476,7	-64,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	109,7	132,4	-17,1
Poistot ja arvonalentumiset	343,8	325,4	5,6
Yhteensä	1 472,9	2 991,3	-50,8

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 46,2 prosenttia vertailukaudesta. Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat prosenttia vertailukaudesta pääosin johtuen COVID-19-liitännäisestä kapasiteetin alenemisesta, mikä korostui erityisesti toisesta vuosineljänneksestä alkaen. Toisaalta polttoaineen hinnan¹ kehitys kumosi tätä vaikutusta osittain. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 17,7 prosenttia, kun taas matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 20,8 prosenttia.

¹ Polttoaineen hinta valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin merkittävästi ja Finnair aloitti sen vuoksi huhtikuussa 2020 valtaosan lomautuksista, joiden vaikutus näkyi toisesta vuosineljänneksestä alkaen. Toisaalta kulujen laskua loivensivat lomautusjaksojen välissä pidetyt kesälomat, kiinteät eläkekulut, työnantajan sairausvakuutusmaksun nousu vuodelle 2020 sekä tuoreisiin työehtosopimuksiin perustuneet palkankorotukset.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) laskivat sekä matkustaja- että rahtiliikenteen alentuneiden volyymien vuoksi.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut laskivat jopa liikevaihtoa enemmän johtuen myyntikomissioiden ja maksutapakulujen alenemisesta. Markkinointikulut laskivat myös merkittävästi. Lisäksi erityisesti ensimmäisellä vuosineljänneksellä yhtiöltä veloitettuja jakelukuluja hyvitetiin COVID-19-liitännäisten lentoperuutusten takia.

Lentokaluston huoltokulut laskivat myös vertailukaudesta ja niitä alensi ensimmäisellä vuosineljänneksellä erityisesti uusi moottoreiden huoltosopimus ja siihen liittyvä uudelleenarvostus. Toisaalta huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron lasku lisäsi kuluja. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen alentunut kapasiteetti laski kuluja.

Laivaston kasvu sekä tekninen huolto lisäsivät myös poistoja ja arvonalentumisia. Liikenteen väheneminen laski lähes samassa tahdissa liikennöimismaksuja. Kapasiteettivuokrat sisältävät ostoliikenteen Norralta, wet leaset ja rahtikapasiteetin vuokrat, ja ne laskivat vertailukaudesta kapasiteettileikkausten takia huolimatta tietyistä kiinteistä kuluista sekä Norran suhteellisesti merkittävistä lentomääristä toisella, kolmannella ja neljännellä vuosineljänneksellä. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut pysyivät suunnilleen vertailukauden tasolla, koska ne ovat pääasiassa kiinteitä, vaikka tiettyjä kustannussäästöjä on jo toteutettu.

Tulos

COVID-19-pandemialla oli huomattava vaikutus Finnairin vuoden 2020 tulokseen, sillä yhtiö joutui perumaan kymmeniätuhansia lentoja ja pystyi operoimaan vain osaan kohteistaan, koska lukuisissa maissa turvaututtiin tiukkoihin matkustusrajoituksiin ensimmäisen vuosineljänneksen puolivälistä alkaen. Nämä seikat heikensivät myös merkittäväällä tavalla kysyntää.

Milj. euroa	2020	2019	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-251,5	488,3	-151,5
Poistot ja arvonalentumiset	-343,8	-325,4	5,6
Vertailukelpoinen liike-tulos	-595,3	162,8	<-200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	130,8	-2,8	>200
Liike-tulos	-464,5	160,0	<-200
Rahoitustuotot	38,7	4,8	>200
Rahoituskulut	-255,2	-83,6	>200
Kurssivoitot ja -tappiot	26,6	12,7	109,5
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	-	-0,9	100,0
Tulos ennen veroja	-654,4	93,0	<-200
Tuloverot	131,1	-18,4	>200
Kauden tulos	-523,2	74,5	<-200

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liike-tulos laskivat huomattavasti liikevaihdon laskettua toiminnallisia kuluja selvästi enemmän.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat 12,2 miljoonaa euroa (-1,4), ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat -0,2 miljoonaa euroa (1,3). Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 118,7 miljoonaa euroa (-2,8). Siitä 132,8 miljoonaa euroa liittyi etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksiin, jotka muodostuivat Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspistoista aiheutuneiden säästöjen sekä lentäjien aiemmasta eläköitymisestä aiheutuneiden kulujen nettovaikutuksesta. Lisäksi -14,9 miljoonaa euroa liittyi COVID-19-pandemian aiheuttamiin uudelleenjärjestelykuluihin. Merkittävien eläkejärjestelysäästöjen ansiosta liike-tulos laski vertailukaudesta huomattavasti vähemmän kuin vertailukelpoinen liike-tulos.

Rahoituskulut kasvoivat merkittävästi liittyen pääasiassa polttoaine- ja valuutta-suojauksiin. COVID-19:n vuoksi Finnair operoi vähäistä kapasiteettia ja siksi suojattava riski poistui polttoaineen ja valuuttakurssien osalta. Koska suojattavaa riskiä ei ollut, Finnair lopetti suojauslaskennan soveltamisen valtaosaan polttoaine- ja

valuuttasuojistaan, jolloin niiden markkina-arvo uudelleenluokiteltiin IFRS 9:n nojalla tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä. Vaikutus näkyi erityisesti ensimmäisen ja kolmannen vuosineljänneksen välillä. Rahoitustuotot kasvoivat samasta syystä, mutta nettokuluvaikutus oli yhteensä 136 miljoonaa euroa. Kurssivoitot liittyivät pääosin dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin.

Tulos ennen veroja ja tulos verojen jälkeen laskivat muita tulostunnuslukuja enemmän ennen kaikkea kasvaneiden rahoituskulujen vuoksi.

Rahoitusasema ja investoinnit

Tase

Konsernin taseen loppusumma oli vuoden lopussa 3 646,5 miljoonaa euroa (3 877,9). Laivaston tasearvo laski katsauskaudella 93,1 miljoonalla eurolla poistojen ja kahden A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus - transaktion vuoksi huolimatta kahden A350-lentokoneen hankinnasta helmikuussa ja syyskuussa 2020. Käyttöoikeuslaivaston arvo puolestaan nousi poistoista huolimatta 36,1 miljoonalla eurolla johtuen edellä mainituista A350-lentokoneiden myynti ja takaisinvuokraus -transaktioista. Myyntiin liittyvät saamiset laskivat merkittävästi COVID-19-vaikutusten myötä 57,5 miljoonaan euroon (160,6). Netotetut laskennalliset verosaamiset kasvoivat 84,8 miljoonaan euroon (-64,3) COVID-19-vaikutuksista aiheutuneiden arvioitujen verotappioiden vuoksi. Eläkesaamiset, joita ei ollut vertailukaudella, olivat 31,8 miljoonaa euroa ja ne liittyvät pääosin etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin tehtyihin muutoksiin (Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspoistoista aiheutuvan säästön sekä lentäjien aiemmasta eläköitymisestä aiheutuneiden kulujen nettovaikutus). Toisaalta eläkevelvoitteet laskivat 1,5 miljoonaan euroon (77,1) pääosin saman syyn vuoksi.

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot laskivat myös merkittävästi 133,6 miljoonaan euroon (552,7) pääosin johtuen laskeneista lentolippuveloista. Ennakoon maksettuihin lentolippuihin liittyvä velka laski 55,7 miljoonaan euroon (451,2) johtuen pääasiassa 464 miljoonan euron maksetuista, lentojen peruutuksista aiheutuneista lippupalautuksista.

Vuoden 2020 tappiollinen tulos heikensi omaa pääomaa. Omaan pääomaan sisältyy myös 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 2020 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -41,8 miljoonaa euroa (-6,7), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot laskivat erityisesti polttoaineen hinnan laskun vuoksi alentaen samalla omaa pääomaa. Lisäksi lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset tappiot lisäsivät oman pääoman laskua.

Finnair kirjasi vuonna 2020 omaan pääomaan 502,9 miljoonan euron tuotot heinäkuussa loppuun saatetusta osakeannista. Finnair laski liikkeelle myös uuden 200 miljoonan euron hybridilainan syyskuussa, jolla uudelleen rahoitettiin aiempi 200 miljoonan euron hybridilaina. Oma pääoma oli vuoden lopussa 896,6 miljoonaa euroa (966,4) eli 0,64 euroa osakkeelta (1,39²).

Kassavirta ja rahoitusasema

Rahavirta		
Milj. euroa	2020	2019
Liiketoiminnan nettorahavirta	-1 043,1	564,5
Investointien nettorahavirta	351,6	-513,2
Rahoituksen nettorahavirta	1 001,9	-225,4

Vuonna 2020 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta kääntyi huomattavan negatiiviseksi johtuen erityisesti lentoperuutusten vaikutuksesta käyttöpääomaan (esim. yhteensä 464 miljoonan euron maksetut lippupalautukset) ja tulokseen, joten COVID-19-vaikutus näkyi erittäin selvästi. Investointien nettorahavirta kääntyi positiiviseksi erityisesti muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen (maturiteetti yli kolme kuukautta) muutoksen, elokuussa sekä joulukuussa tehtyjen A350-lentokoneiden myynnin ja takaisinvuokrauksen sekä vertailukautta jonkin verran pienempien laivastoinvestointien takia. Myös rahoituksen nettorahavirta muuttui katsauskaudella positiiviseksi ja siihen vaikuttivat nostettu kokonaisuudessaan 600 miljoonan euron

² Yhtiö toteutti merkintäoikeusannin kesä–heinäkuussa 2020. Vertailukauden oma pääoma osakkeelta on tämän vuoksi oikaistu.

lakisääteinen TyEL-takaisinlaina, osakeannista kassaan saadut nettotuotot 500,6 miljoonaa euroa sekä joulukuussa toteutettu A350-lentokoneen vientiluottorahoitus. Maaliskuussa käyttöön otettu 175 miljoonan euron vakuudeton, syndikoitu luottolimiitti³ maksettiin takaisin syyskuussa. Se erääntyy tammikuussa 2023.

Pääomarakenne

%	31.12.2020	31.12.2019
Omavaraisuusaste	24,6	24,9
Nettovelkaantumisaste (gearing)	153,2	64,3

Omavaraisuusaste oli vuoden 2020 lopussa suunnilleen samalla tasolla kuin vuoden 2019 lopussa huolimatta tappiollisesta kauden tuloksesta sekä käyvän arvon rahaston muutoksesta, koska yhtiö kirjasi omaan pääomaan 502,9 miljoonaa euroa osakeantituottoja. Nettovelkaantumisaste (gearing) toisaalta nousi huomattavasti vuoden 2019 lopusta nousseen korollisen nettovelan vaikutuksesta.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.12.2020	31.12.2019
Kassavarat	823,7	952,7
Oikaistu korollinen velka	2 197,5	1 573,7
Korollinen nettovelka	1 373,8	621,0

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella edelleen vahva. Vaikka konsernin kassavaroja laskivat kahden A350-lentokoneen hankinta (ensimmäisellä ja kolmannella vuosineljänneksellä) sekä negatiivinen operatiivinen kassavirta, kokonaan nostettu 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlaina, elokuussa ja joulukuussa toteutetut A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus -transaktiot ja joulukuussa toteutettu A350-lentokoneen vientiluottorahoitus tasoittivat laskua. Lisäksi osakeannin 500,6 miljoonan euron nettokassatuotot lisäsivät kassavaroja.

Tällä hetkellä kokonaisuudessaan käyttämättömän 175 miljoonan euron luottolimitin lisäksi Finnairilla on edelleen 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Lisäksi yhtiö julkisti joulukuussa, että Suomen valtio valmistelee Finnairin kanssa rahoitusjärjestelyä, jossa valtio myöntäisi Finnairille vakuudettoman, enintään 400 miljoonan euron hybridilainan yhtiön arvion mukaan vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen aikana. Lopullisen päätöksen mahdollisesta rahoitusjärjestelystä tekee valtioneuvosto. Hybridilainan myöntäminen edellyttää myös EU-komission hyväksyntää. Lisäksi Finnair suunnittelee uudelleenrahoittavansa olemassa olevan 200 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainansa, joka erääntyy vuoden 2022 maaliskuussa.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2019 loppua korkeampi lähinnä elokuussa ja joulukuussa toteutettujen A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus -transaktioiden, A350-lentokoneen vientiluottorahoituksen sekä nostetun TyEL-takaisinlainan vuoksi. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista oli 1 016,2 miljoonaa euroa (1 054,0). Myös korollinen nettovelka kasvoi vuoden 2019 lopusta laskeneiden kassavarojen ja kasvaneiden korollisten velkojen takia.

Investoinnit

Vuoden 2020 bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 515,9 miljoonaa euroa (443,8), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut sekä ennakkomaksut) oli -88,3 miljoonaa euroa (-460,6).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli 439,9 miljoonaa euroa (-53,4) ja myös se on osa investointien nettorahavirtaa, joka oli 351,6 miljoonaa euroa (-513,2).

Vuoden 2021 investointien (sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut) rahavirran arvioidaan olevan noin -119 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

³ Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasteen kovenantitasosta oli vapautus vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen aikana, jonka jälkeen se nousi 225 prosenttiin 30.6.2021 saakka, laskee 200 prosenttiin 30.6.2022 saakka ja sen jälkeen palaa 175 prosenttiin. Joulukuun 2020 lopussa tunnusluku on 153,2 prosenttia.

Yhtiöllä on 38 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 46 prosenttia koko laivaston 2 212,7 miljoonan euron tasearvosta.⁴

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 2020 osakekohtainen tulos oli -0,51 euroa (0,09). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 361 672 701,47 euroa 31.12.2020. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2020 ei jaeta osinkoa.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden lopussa Finnairilla oli 59 lentokonetta, joista 24 oli laajarunkokoneita ja 35 kapearunkokoneita. Koneista 30 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia ja 29 leasing-sopimuksilla vuokrattuja.

Vuoden lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,6 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 31.12.2020	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2019 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2020	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	6	-2	5	1	19,1	
Airbus A320	174	10		8	2	18,4	
Airbus A321	209	19		4	15	9,6	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	11,2	
Airbus A350	297/336	16	2	9	7	3,4	3
Yhteensä		59	0	30	29	10,6	3

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Laivastouudistus

Vuoden 2020 lopussa yhtiöllä oli kuusitoista vuosina 2015–2020 toimitettua Airbus A350-900 -lentokonetta ja kolme A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Näiden lentokoneiden alkuperäinen toimitusaikataulu oli vuoden 2021 toisesta neljänneksestä vuoden 2022 toiseen neljännekseen. Uuden sovitun aikataulun mukaan jäljellä olevat kolme lentokonetta kuitenkin toimitettaisiin Finnairille vuoden 2022 toisella neljänneksellä, vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

Neljänneksellä vuosineljänneksellä Finnair poisti laivastostaan purkua varten kaksi vanhinta Airbus A319-lentokonetta, jotka olivat yli 21 vuotta vanhoja.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 429 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

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

Finnair etenee Premium Economy -matkustusluokan toteuttamisessa. COVID-19-vaikutusten vuoksi toteuttamisen aikataulu siirtyy vuodelta 2021 vuodelle 2022.

⁴ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Norran operoima laivasto* 31.12.2020	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2019 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2020	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	11,4	
Embraer E190	100	12		9	3	12,5	
Yhteensä		24	0	15	9	12,0	

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

Strategian toteutus

Finnairin tavoitteena on kestävä, kannattava kasvu. Vuodet 2020–2025 kattavan strategian mukaisesti Finnair toteuttaa strategiaansa viidellä painopistealueella, jotka ovat reittiverkosto ja laivasto, operatiivinen laadukkuus, moderni laatulentoyhtiö, vastuullisuus sekä yhteinen kulttuuri ja toimintatavat.

COVID-19-vaikutusten vuoksi yhtiö on päättänyt tarkistaa strategiaansa, vaikka se monelta osin on edelleen validi: Finnair on esimerkiksi täysin sitoutunut Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatrustukseen. Yhtiön kasvuun, reittiverkoston sekä koneinvestointeihin ja niiden aikatauluun liittyvät strategiaosiot sekä yhtiön pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet kuitenkin arvioidaan uudelleen COVID-19-tilanteen takia vuoden 2021 syksyllä. Yhtiö arvioi edelleen, että se palaa kestävä, kannattava kasvun uralle noin kaksi vuotta kestävä siirtymäkauden jälkeen.

Reittiverkosto ja laivasto

COVID-19-vaikutukset pois lukien Finnair tavoittelee Aasian-markkinoiden tasoista kasvua keskittyen erityisesti kannattavimpiin Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatrustukseen. Finnairin kapasiteetin odotettiin strategiakaudella kasvavan noin 3–5 % vuosittain, mikä vastaa Aasian-markkinoiden oletettua kasvua, mutta kasvuprosenttia tullaan tarkastelemaan COVID-19-pandemian aiheuttaman kysynnän laskun vuoksi.

Finnair hyödyntää edelleen kotikenttäänsä maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Lisäksi Finnair investoi uusiin lentokoneisiin nykyisten sitoumustensa mukaisesti. Finnair on kuitenkin siirtänyt loppuja A350-toimituksiaan keskimäärin 24 kuukaudella. Jäljellä olevan laivastoinvestointisuunnitelman aikataulua, mukaan lukien kapearunkolaivastouudistus, tullaan tarkastelemaan osana strategian päivitystä. Yhtiö tulee erityisesti seuraamaan nopeassa muutoksessa olevan lentokonemarkkinan kehitystä investointeja suunnitellessaan.

Operatiivinen laadukkuus

Finnair on maailman turvallisimpien lentoyhtiöiden kärkikastissa. Vahva turvallisuuskulttuuri (mukaan lukien terveysturvallisuus) sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat kaiken tekemisen ytimessä. Jatkossa korostuvat yhä voimakkaammin teknologian, automaation ja datan hyödyntäminen tilannekuvan muodostuksessa ja päätöksenteossa, sekä yhdessä tekeminen yli organisaatiorajojen.

Erityistä huomiota strategiakaudella kiinnitetään polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastytyväisyyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair olisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla. Saapumistäsmällisyys oli neljännellä vuosineljänneksellä erinomaisella tasolla eli 91,8 %.

Lokakuussa Finnair ilmoitti tavoittelevansa 140 miljoonan euron vuositason pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019, joten elokuussa julkistettu tavoite nousi 40 miljoonalla eurolla. Säästöjä haetaan edelleen muun muassa kiinteistökuluista, lentokoneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Lisäksi yhtiö jatkaa toimintojen tehostamista, eri asiakasprosessien digitalisointia ja automatisointia sekä neuvottelee uudelleen sopimuksia toimittajiensa ja

kumppaniensa kanssa. Tämän lisäksi Finnair käynnisti COVID-19-tilanteen vuoksi yhteistoimintaneuvottelut, joiden tuloksena yhtiö lopulta irtisanoi noin 600 työntekijää maailmanlaajuisesti. Samalla Finnair ilmoitti lomautusten jatkamisesta.

Yhtiö on valmistautunut erilaisin skenaarioin liikenteen ja kysynnän elpymiseen ja ilmoittanut muun muassa lentäjiensä kelpoisuusvaatimuskoulutusten aloittamisesta, jotta liikenteen vaiheittainen lisääminen sujuu jouhevasti, kun kysyntä alkaa palautua.

Moderni laatulentoyhtiö

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö. Tavoite saavutetaan tarjoamalla asiakkaille esimerkiksi entistä enemmän mahdollisuuksia räätälöidä matkustuskokemuksensa sekä tukemalla sujuvaa asiakaskokemusta helppokäyttöisillä digitaalisilla palveluilla.

Menestyäkseen Finnairin täytyy onnistua hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Katsauskaudella asiakastytyytyväisyyttä mittaava nettosuositteluindeksi olikin loistavalla tasolla ollen 52 (41). Asiakkaat arvostivat erityisesti Finnairin asiakaspalvelua sekä kattavia terveysturvallisuustoimia pandemian aikana. Tästä osoituksena asiakkaat myös palkitsivat joulukuussa Finnairin viiden tähden lentoyhtiönä APEXin (Airline Passenger Experience Association) lentoyhtiöarvioinnissa.

COVID-19-pandemian vuoksi Finnair jatkoi neljännellä vuosineljänneksellä pandemiaan liittyviä toimenpiteitään esimerkiksi lisäämällä Suomesta ulkomaille lähteviin lentomatkoihin ja Aurinkomatkojen sekä Finnair Holidaysin ulkomaanmatkoihin maksuttoman, matkailijan matkavakuutusta täydentävän Koronaturvan matkan ollessa marras–maaliskuun aikana. Koronaturva kattaa laajasti mahdollisesta COVID-19-tartunnasta asiakkaalle matkan aikana aiheutuvia kuluja.

Finnair teki viimeisellä vuosineljänneksellä myös uusia liiketoiminta-avauksia tuomalla käsin valmistetut Finnairin Taste of Finnair -valmisateriat K-ryhmän kauppoihin pääkaupunkiseudulle ja myöhemmin myös sen ulkopuolelle, millä oli erityisesti Finnair Kitchenin osalta työllistävä vaikutus. Samoihin myymälöihin tuli myyntiin myös Finnairin mustikkamehua, jota sai aiemmin vain Finnairin lennoilta. Lisäksi yhtiö teki joulukuussa myös kahdeksan virtuaalilentoa Joulupukin luo Rovaniemelle. Lentojen 90 000 euron tuotot menivät lyhentämättöminä Unicefille, joka käyttää ne pandemian hillitsemiseen ja siitä kärsineiden lasten auttamiseen.

Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli loka–joulukuussa COVID-19-vaikutusten vuoksi keskimäärin 0,6 miljoonaa eri kävijää (2,3) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä laski samoin vertailukaudesta 66 prosenttia 126 000:een. Digitaalisen suoramyyntin osuus kaikesta lentolippumyynnistä nousi 49,0 prosenttiin (27,6).

Vastuullisuus

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin toimintaa, ja yhtiön vastuullisuustavoitteet pysyivät ennallaan pandemiasta huolimatta. Finnair kuitenkin arvioi, miten sen konkreettista toimintasuunnitelmaa tavoitteisiin pääsemiseksi muokataan COVID-19:n vuoksi.

Finnairin vastuullisuussuunnitelman mukaan yhtiön tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidinnettopäästönsä vuoden 2025 loppuun mennessä vuoden 2019 tasosta. Finnair on lisäksi saavuttamassa 50 % vähennyksen kertakäyttömuovijätteissä vuoden 2022 loppuun mennessä ja saavutti jo syntyvän ruokajätteen 50 % vähennyksen tavoitteensa vuoden 2020 loppuun mennessä.

Finnair on COVID-19-vaikutusten vuoksi panostanut erityisesti sosiaaliseen vastuullisuuteen aktiivisesti tukemalla lomautettuja sekä irtisanottavia työntekijöitään. Yhtiöllä käynnissä oleva NEXT-muutosturvaohjelma tukee yksilöllisesti jokaisen työnsä menettäneen uudelleentyöllistymistä. Ohjelma koostuu muun muassa henkilökohtaisesta suunnitelmasta työelämässä eteenpäin siirtymiseksi, laajasta koulutustarjonnasta, uravalmennuksesta, muutostilanteen hallintaa ja hyvinvointia tukevista palveluista, TE-toimiston Finnairin tilanteeseen kohdennetusta tuesta sekä tuesta yrittäjyydestä kiinnostuneille.

Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

Finnairin strategian toteuttaa koko Finnairin henkilöstö, ja strategia onkin kiinteä osa työntekijöiden päivittäisiä työtehtäviä ja tavoitteita. Strategian toteuttamiseksi tärkeitä ovat aito yhdessä tekeminen, tavoitteellinen johtaminen ja uusien, tehokkaiden toimintatapojen, kuten agile ja lean, hyödyntäminen. Nämä korostuvat erityisesti pandemian aikana mutta toisaalta myös kaikessa toiminnassa tulevien vuosien aikana. Henkilöstömäärä on vähentynyt merkittävästi pandemian liiketoiminnallisten vaikutusten seurauksena ja uusien, tehokkaampien toimintatapojen käyttöönotto sekä toisaalta kattava yhteistyö ovat siksi välttämättömiä.

Finnair on laatinut pitkän aikavälin kannustinohjelman niille henkilöstöryhmille, joiden kanssa se sopi uudelleenrakennusjaksonsa ajaksi yhtiön elpymistä tukevia pysyviä kustannussäästöjä. Kannustinohjelma alkoi vuonna 2020 ja päättyy vuoden 2023 kolmannella neljänneksellä. Eräiden henkilöstöryhmien osalta päästiin myös sopimukseen Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspoistoista, jolla oli yli 151 miljoonan euron positiivinen vaikutus vuoden 2020 tulokseen. Nämä ovat erinomaisia esimerkkejä yhdessä tekemisen kulttuurista pandemian aikana.

Finnairin palveluksessa oli loka–joulukuussa keskimäärin 6 234 (6 772) henkilöä eli 7,9 prosenttia vähemmän kuin vertailuvuonna. Työsuhteessa olevien määrä laski loka–joulukuussa 257 henkilöllä eli 4,0 prosentilla ja oli joulukuun lopussa 6 105 (6 788). Finnairiin palkattiin vain yksi uusi työntekijä viimeisellä vuosineljänneksellä. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 7,4 prosenttia (3,8) ja nousi vertailukaudesta lomautusten ja näin ollen aktiivisena olevien työntekijöiden alemman määrän takia. Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli 2,3 prosenttia (4,6) loka–joulukuussa.

Kestävä kehitys ja yritysvastuu

Taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristönäkökohdat ovat pitkään olleet olennainen osa Finnairin kokonaisstrategiaa ja toimintaa. Finnair on vastuullinen maailmankansalainen ja se vastaa sidosryhmiensä, mukaan lukien yritys vastuusta kiinnostuneiden, tarpeisiin. Vastuullinen toiminta on tärkeää, mikäli yritys haluaa säilyttää merkityksellisyytensä ja harjoittaa menestyksellistä liiketoimintaa. Kun tietyt maailmanlaajuiset haasteet kasvavat, yritysten on reagoitava niihin ja toimittava aktiivisesti YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden (SDG) toteuttamiseksi.

Maaliskuussa 2020 Finnair julkisti uuden vastuullisuusstrategiansa ja ilmastonmuutokseen liittyvät tavoitteensa.

Finnair on valinnut kuusi YK:n kestävän kehityksen tavoitealuetta, joihin se keskittää vastuullisuustoimensa ja joissa se pyrkii saavuttamaan tuntuja vaikutuksia. Nämä alueet ovat:

SDG5:	Sukupuolten tasa-arvo
SDG 9:	Kestävää teollisuutta, innovaatioita ja infrastruktuuria
SDG 12:	Vastuullista kuluttamista
SDG 13:	Ilmastotekoja
SDG 16:	Rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto
SDG 17:	Yhteistyö ja kumppanuus

Isoimmat odotukset Finnairiin kohdistuu lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja Finnair on sitoutunut alan yleiseen hiilineutraalin kasvun tavoitteeseen vuodesta 2020 eteenpäin. Se kuitenkin näkee tämän tavoitteen vain päästöjen vähentämisen ensiaskelena. Uuden strategiansa mukaan Finnair pyrkii hiilineutraaliuteen vuoden 2045 loppuun mennessä ja sen tavoitteena on puolittaa nettopäästönsä jo vuoden 2025 loppussa. Tavoite on haastava, mutta tärkeä yhtiön tulevaisuuden ja koko toimialan kehityksen kannalta.

Finnairin vastuullisuus heijastuu niin sen strategiassa, visiossa kuin arvoissakin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaisuus, rohkeus ja yhdessä tekeminen. Uusi vastuullisuusstrategia on entistä keskeisemmässä roolissa niin yhtiön koko strategiassa kuin brändin ja palveluiden kehittämisessä. Strategian toimenpiteet tukevat niin kulujen kuin riskien hallintaa sekä lisäarvon tuottamista.

Finnairin eettiset liiketoimintaperiaatteet on linjattu sen eettisissä säännöissä. Ne koskevat Finnairin koko henkilöstöä sen kaikissa toimipisteissä. Finnair edellyttää alihankkijoiltaan sitoutumista olennaisin osin vastaaviin eettisiin periaatteisiin, joita se itse noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin kumppaneita koskeva eettinen koodisto määrittelee selkeät periaatteet, jotka varmistavat eettisen ostotoiminnan, mukaan lukien korruption nollatoleranssin.

Turvallisuus on Finnairin toiminnassa aina ensisijaista. Finnair on sitoutunut toteuttamaan, ylläpitämään ja edelleen kehittämään strategioita ja prosesseja, joiden avulla varmistetaan, että kaikissa sen lentoliikennetoiminnoissa on aina riittävästi asianmukaisia resursseja. Näin varmistetaan turvallisuustoiminnan huipputaso ja säännöstenmukaisuus palveluja tuottaessa.

Vastuullisuustyön keskeiset mittarit on esitetty tämän tilinpäätöstiedotteen Keskeiset tunnusluvut -taulukossa.

Muutokset yhtiön johdossa

Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

Finnairin johtoryhmän jäsen, asiakaskokemuksesta vastaava johtaja Piia Karhu jätti yhtiön 30.6.2020. Tämän vuoksi Finnairin asiakaskokemusyksikkö jaettiin siten, että yksikön operatiivisemmat toiminnot siirtyivät osaksi yhtiön Operations-yksikköä, josta vastaa Jaakko Schildt, ja Aurinkomatkat, Contact center ja asiakaskokemuksen ja -palvelun kehitykseen liittyvät tehtävät siirtyivät osaksi Ole Orvärin vetämää kaupallista yksikköä, jonka nimeksi tuli Commercial and Customer experience (CX) -yksikkö.

Vuoden kolmannella neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

Finnairin viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtaja sekä johtoryhmän jäsen Arja Suominen jätti Finnairin johtoryhmän 31.10.2020, mutta hän jatkoi kuitenkin työtä yhtiössä vuoden 2020 loppuun viestinnän executive advisorina. Päivyt Tallqvist nimitettiin Finnairin viestintäjohtajaksi sekä Finnairin johtoryhmän jäseneksi 1.11.2020 alkaen. Aiemmin Tallqvist toimi Finnairin ulkoisesta viestinnästä vastaavana johtajana ja ennen Finnair-uraansa hän on toiminut viestinnän esimiestehtävissä Nokiassa.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2020 lopussa 1 069,6 miljoonaa euroa (753,4) ja päätöskurssi 31.12.2020 oli 0,76 (1,08 euroa). Vuoden aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 1,68 euroa, alin kurssi 0,36 euroa ja keskimurssi 0,63 euroa. Osakkeita vaihdettiin 939,4 miljoonaa kappaletta yhteensä 780,1 miljoonalla eurolla.

Finnairin kauppakameriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 1 407 401 265 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,9 prosenttia (55,8). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus vuoden 2020 lopussa oli 7,4 prosenttia (13,9).

Omat osakkeet

Finnairin hallussa oli 31.12.2019 yhteensä 552 313 osaketta, mikä vastaa 0,43 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista.

Ensimmäisellä vuosineljänneksellä Finnair luovutti vuoden 2019 yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 72 939 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Lisäksi Finnair luovutti yhtiön vuosien 2017–2019 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 269 774 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille.

Finnair ei käyttänyt vuoden toisella tai kolmannella neljänneksellä vuosien 2019 tai 2020 yhtiökokousten antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseksi tai luovuttamiseksi.

Neljänneksellä vuosineljänneksellä Finnair luovutti vuoden 2020 yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 38 940 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille.

Finnairin hallussa oli 31.12.2020 yhteensä 170 660 osaketta, mikä vastaa 0,01 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista.

Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

Finnairin hallitus päätti joulukuussa 2020 henkilöstön FlyShare-osakeohjelman uudesta 12 kuukauden säästökaudesta. Vuonna 2013 perustetun ohjelman tarkoituksena on kannustaa henkilöstöä yhtiön osakkeenomistajiksi ja palkita heitä pitkällä aikavälillä osakkeen mahdollisella arvonnousulla, mikä vahvistaa henkilöstön sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin 16.12.2020 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2020 ja yhtiön internet-sivuilla.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 29.5.2020 poikkeusjärjestelyin.

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 0,4 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-2020>.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin, kuten globaalisti laajentunut, ensimmäisellä vuosineljänneksellä alkanut COVID-19-pandemia on osoittanut. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle.

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

Lentoliikenteen elpymiseen liittyvät epävarmuustekijät muodostavat riskin Finnairin liikevaihdon kehitykselle. Liikevaihtoon ja liiketappioon vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi vaikuttaa, ovat operatiivisten kustannusten sopeuttaminen ja kyky vastata kysynnän muutoksiin. Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät pääasiassa COVID-19-pandemian ja sen rajoittamiseen tähtäävien toimenpiteiden kestoon sekä lentoliikenteen ja kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu, kysynnän vaihtelu, valuuttakurssien muutokset sekä sääntelyn ja verotuksen muutokset ovat tekijöitä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa.

Lentopetrolin hinnan poikkeukselliset vaihtelut (valuutta ja suojaukset mukaan lukien) ja niiden vaikutukset kapasiteettiin Finnairin päämarkkina-alueilla sekä lentolippujen hintamuutokset muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle. Myös valuuttakurssien äkilliset muutokset ja heikentyvä kysyntä voivat vaikuttaa liikevaihdon kehitykseen. Yleisesti polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut pyritään siirtämään lentolippujen hintoihin, mutta kulloinkin vallitsevat markkinatilanteet eivät välttämättä salli tätä.

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 jakelustrategiaan kuuluvien uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä, sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuuksia.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suoja ja kuluttajan suoja koskeva sääntely. COVID-19-pandemian aiheuttamissa poikkeuksellisissa olosuhteissa erilaiset sopimuksiin ja viranomaiskäytäntöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi valtiontukien sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien uhalla, terrorismin, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten COVID-19) uhalla sekä mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatkustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. COVID-19-pandemia vaikutti merkittävästi Finnairin liiketoimintaan vuoden 2020 kaikilla vuosineljänneksillä ja sen negatiivinen vaikutus jatkuu vuonna 2021. Pitkittyvä COVID-19-pandemia johtaa heikentyneeseen kassatilanteeseen, jota Finnair on jo ehkäissyt käyttöön otetun 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan avulla sekä muun muassa lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyitä sekä vientiluottotakaustransaktion sisältävällä rahoituspaketillaan. Pitkittyessään pandemia heikentää merkittävästi myös yhtiön omaa pääomaa heikentyneen tulostason takia. Pidempään jatkuva heikentynyt kannattavuus toisaalta kasvattaa riskiä laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumisille. Siksi Finnair on aloittanut huomattavan säästöohjelman (140 miljoonan euron vuositasen pysyvät kustannussäästöt vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019), johon sisältyy esimerkiksi toimittajasopimusten uudelleenneuvotteluja. Lisäksi yhtiö joutui irtisanomaan 600 työntekijää maailmanlaajuisesti. Toteutettujen toimenpiteiden lisäksi Finnair toteutti omaa pääomaansa vahvistaakseen 512 miljoonan euron suuruisen merkintäoikeusannin ja on tällä hetkellä valmistelemassa Suomen valtion kanssa enintään 400 miljoonan euron hybridilainaa varmistaakseen, että se selviytyy pitkittyneenkin pandemian vaikutuksista seuraavan 12 kuukauden aikana.

Lentoliikenteen muuttuvassa liiketoimintaympäristössä on vaikea ennakoida COVID-19-pandemian vaikutuksia lentoyhtiöiden markkinoille pääsyn ja liikenneoikeuksien mahdollisuuksiin yleisellä tasolla. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Samalla on mahdollista, että matkustusyhteyksien tarve saattaa kasvaa joissakin maissa johtaen markkinoille pääsyn ja liikenneoikeuksien kasvaviin mahdollisuuksiin.

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön internet-sivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/risk-management>.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja liiketulos ovat normaalitilanteessa 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 muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarouksista, 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, Yhdysvaltain dollari, Etelä-Korean won ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Normaalitilanteessa polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat olisivat seuraaville kuudelle kuukaudelle tavallisesti 90 ja 60 prosenttia, mutta COVID-19:stä johtuvan epävarmuuden vuoksi Finnair on väliaikaisesti muuttanut suojausasteitaan siten, että alarajaa laskettiin 60 prosentista 0 prosenttiin koko suojausjaksolla. Tällä hetkellä Finnair on suojannut polttoainehankintojaan seuraavien 12 kuukauden osalta.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)		11 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)		7 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		11 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	14 milj. euroa	7 milj. euroa

Polttoaineen suojausasteet ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
Joulukuu 2020	12 000	634
Q1 2021	34 000	609
Q2 2021	65 000	521
Q3 2021	99 000	510
Q4 2021	30 000	491
Yhteensä	240 000	531

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %	10-12 2020	10-12 2019	2020	2019	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)	Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur.12 kk)
Myyntivaluutat					10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
EUR	35	55	55	53	-	-
USD*	2	5	4	5	ks. alla	ks. alla
JPY	13	9	7	11	11 milj. euroa	5 milj. euroa
CNY	12	6	6	7	-	-
KRW	8	2	3	3	-	-
SEK	3	3	3	3	-	-
Muut	27	19	21	19	-	-
Ostovaluutat						
EUR	64	57	59	57	-	-
USD*	32	36	35	36	27 milj. euroa	8 milj. euroa
Muut	4	8	6	7	-	-

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

Taseeseen liittyvän valuuttamääräisen erän suojaaminen

IFRS 16 otettiin käyttöön vuonna 2019 ja sen myötä Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Vuoden 2019 alusta lähtien Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposiitiosta aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia käyttämällä suojauksia, ja samalla Finnair tutkii mahdollisia muita ratkaisuja vähentääkseen volatiliin tuloksen vaikutuksia. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin

kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määraisten velkojen suojausaste oli noin 50 %.

Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Finnair tiedotti 26.1.2021, että sen hallitus päätti uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2021–2023. 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 2024. Ohjelma koskee noin 70 henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2020 ja yhtiön internet-sivuilla.

Finnair tiedotti 17.2.2021 tehneensä vuokrasopimusjärjestelyn seuraavaksi yhtiölle toimitettavasta A350-lentokoneesta. Järjestelyssä Finnair siirtää Airbus A350 -lentokoneen osto-oikeuden kolmannelle osapuolelle ja takaisinvuokraa lentokoneen käyttöönsä. Lentokone on tarkoitus toimittaa yhtiölle vuoden 2022 toisella neljänneksellä. Vuokrankausi on vähintään 12 vuotta, ja siihen sisältyy varastointijakso, jonka on tarkoitus alkaa myyntihetkellä vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä. Järjestelyllä on vuosina 2021–2022 Finnairille yhteensä yli 100 miljoonan Yhdysvaltain dollarin positiivinen kassavaikutus verrattuna tilanteeseen, jossa Finnair olisi ostanut lentokoneen omakseen.

Taloudellinen raportointi vuonna 2021

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2021 on seuraava:

- Osavuositarkastus tammi–maaliskuulta 2021 tiistaina 27.4.2021
- Puolivuositarkastus tammi–kesäkuulta 2021 torstaina 15.7.2021
- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2021 tiistaina 26.10.2021

FINNAIR OYJ

Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 18.2.2021 tulospöytätyöhön liittyvän lehdistötilaisuuden klo 11.00 webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2021-0218-press>

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analyytikoille pidetään 18.2.2021 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 8171 0310 (Suomi), 08 5664 2651 (Ruotsi), 033 3300 0804 (Iso-Britannia) tai +44 (0)33 3300 0804 (muut maat). Vahvistuskoodi on 26638231#. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2020-q4>

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Mika Stirkkinen**, puhelin (09) 818 4960, mika.stirkkinen@finnair.com

Sijoittajasuhdejohtaja **Erkka Salonen**, puhelin (09) 818 5101, erkka.salonen@finnair.com

Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	10- 12/2020	10- 12/2019	Muutos %	2020	2019	Muutos %
Liikevaihto ja kannattavuus						
Liikevaihto	102,0	774,9	-86,8	829,2	3 097,7	-73,2
Vertailukelpoinen liiketulos	-162,9	31,2	<-200	-595,3	162,8	<-200
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-166,2	39,4	<-200	-558,9	205,7	<-200
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	-159,7	4,0	163,7 %-yks.	-71,8	5,3	-77,0 %-yks.
Liiketulos	-14,6	34,7	-142,1	-464,5	160,0	<-200
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	-70,3	15,6	-85,9 %-yks.	-30,3	15,8	-46,1 %-yks.
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,01	0,03	-133,4	-0,51	0,09	<-200
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,01	0,03	-133,4	-0,51	0,09	<-200
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK	8,12	6,69	21,5	6,41	6,56	-2,4
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	8,22	6,65	23,7	6,40	6,53	-2,0
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield), senttiä/RPK	9,94	6,73	47,6	6,48	6,44	0,7
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK	21,10	6,42	> 200	11,01	6,22	77,0
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	18,99	4,94	> 200	9,21	4,76	93,4
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	21,45	6,31	> 200	10,72	6,10	75,9
Pääomarakenne						
Omavaraisuusaste, %				24,6	24,9	-0,3 %-yks.
Nettovelkaantumisaste, %				153,2	64,3	89,0 %-yks.
Korollinen nettovelka				1 373,8	621,0	121,2
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				-5,5	1,3	-6,7 %-yks.
Bruttoinvestoinnit	91,5	80,7	13,4	515,9	443,8	16,2
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				-15,2	6,3	-21,4 %-yks.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %				99,3	30,8	68,6 %-yks.
Liikenne						
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	278	3 504	-92,1	3 486	14 650	-76,2
Lentojen lukumäärä, kpl	6 525	32 301	-79,8	46 094	131 186	-64,9
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	1 256	11 587	-89,2	12 937	47 188	-72,6
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	366	9 151	-96,0	8 150	38 534	-78,8
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	29,2	79,0	-49,8 %-yks.	63,0	81,7	-18,7 %-yks.
Operatiivinen laadukkuus						
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	54 362	275 324	-80,3	365 492	1 132 219	-67,7
Saapumistäsmällisyys, %	91,8	83,2	8,6 %-yks.	90,2	79,3	10,9 %-yks.
Moderni laatulentoyhtiö						
Nettosuosittelutulos (NPS)	52	41	27,9	48	38	25,7
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, %	49,0	27,6	21,4 %-yks.	40,7	25,9	14,8 %-yks.
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	0,6	2,3	-73,7	1,1	2,0	-48,7
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	126,0	365,3	-65,5	187,3	332,6	-43,7
Lisämyynti	5,2	44,6	-88,2	62,3	176,2	-64,6
Vastuullisuus						
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	171 241	867 271	-80,3	1 151 299	3 566 491	-67,7
Lentoihin liittymättömät CO ₂ päästöt, tonnia				8 917	11 853	-24,8
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/ASK	0,1364	0,0748	82,2	0,0890	0,0756	17,7
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/RTK	0,9801	0,7872	24,5	0,9486	0,7853	20,8
Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat						
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	6 234	6 772	-7,9	6 573	6 771	-2,9
Työntekijöiden nettosuosittelutulos (eNPS)				-1	17	<-200 %
Sairauspoissaolot, %	2,31	4,58	-2,27 %-yks.	3,81	4,62	-0,81 %-yks.
Tapaturmataajuus (LTIF)	4,3	6,2	-30,4	4,4	9,6	-53,8
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				7,4	3,8	3,7 %-yks.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

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.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeluoksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liikelulos	Liikelulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liikelulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liikelulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeluoksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja RASK kiintein valuuttakurssein laskennassa. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liiketoiminnan muut tuotot + Vertailukelpoiseen liikeluokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut + Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeluoksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liikelulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liikevaihto kiintein valuuttakurssein + Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liikelulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liikeluoksesta. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
RASK kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto kiintein valuuttakurssein / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liikelulos + Poistot ja arvonalentumiset	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluoksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluoksen kehitystä ilman pääomakuluja.

Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja, poistoja ja arvonalentumisia.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatusta investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa Konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.

Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	10-12/2020	10-12/2019	Muutos %	2020	2019	Muutos %
Liiketulos	-14,6	34,7	-142,1	-464,5	160,0	<-200
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-6,3	-4,3	-44,1	-12,2	1,4	<-200
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,0	-0,8	99,1	0,2	-1,3	111,8
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,8	0,0	<-200	-0,8	-0,2	<-200
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	-132,8	-	-	-132,8	-	-
Uudelleenjärjestelykulut	-8,4	1,6	<-200	14,9	3,0	> 200
Vertailukelpoinen liike-tulos	-162,9	31,2	<-200	-595,3	162,8	<-200

Vertailukelpoinen liike-tulos, RASK ja CASK kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin, ellei toisin ilmoitettu	10-12/2020	10-12/2019	Muutos %	2020	2019	Muutos %
Liikevaihto	102,0	774,9	-86,8	829,2	3 097,7	-73,2
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssin	1,2	-4,9	124,2	-0,8	-14,8	94,4
Liikevaihto kiintein valuuttakurssin	103,2	770,0	-86,6	828,4	3 082,9	-73,1
Liiketoiminnan muut tuotot	12,3	15,4	-20,4	48,4	56,4	-14,3
Vertailukelpoiseen liike-tulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-277,1	-759,2	-63,5	-1 472,9	-2 991,3	-50,8
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssin ja hinnan	-4,5	13,1	134,2	37,2	57,7	35,5
Kulut kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	-269,4	-730,7	-63,1	-1 387,3	-2 877,2	-51,8
Vertailukelpoinen liike-tulos kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	-166,2	39,4	<-200	-558,9	205,7	<-200
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	1 256	11 587	-89,2	12 937	47 188	-72,6
RASK kiintein valuuttakurssin, senttiä/ASK	8,22	6,65	23,7	6,40	6,53	-2,0
CASK kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	21,45	6,31	> 200	10,72	6,10	75,9

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	2020	2019	Muutos %
Oma pääoma yhteensä	896,6	966,4	-7,2
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 646,5	3 877,9	-6,0
Omavaraisuusaste, %	24,6	24,9	-0,3 %-yks.

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2020	31.12.2019	Muutos %
Vuokrasopimusvelat	1 016,2	1 054,0	-3,6
Muut korolliset velat	1 162,6	520,8	123,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	18,8	-1,1	> 200
Oikaistut korolliset velat	2 197,5	1 573,7	39,6
Muut rahoitusvarat	-358,3	-800,8	-55,2
Rahat ja pankkisaamiset	-465,3	-151,9	> 200
Kassavarat	-823,7	-952,7	-13,5
Korollinen nettovelka	1 373,8	621,0	121,2
Oma pääoma yhteensä	896,6	966,4	-7,2
Nettovelkaantumisaste, %	153,2	64,3	89,0 %-yks.
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-251,5	488,3	-151,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-5,5	1,3	-6,7 %-yks.

* 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 saamiin/velkoihin ja raportoidaan liitteessä 10, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	10-12/2020	10-12/2019	Muutos %	2020	2019	Muutos %
Lisäykset käyttöomaisuudessa	16,1	69,6	-76,8	348,3	420,2	-17,1
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	79,9	15,7	> 200	173,3	29,2	> 200
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	-4,5	-4,6	2,6	-5,7	-5,6	-0,3
Bruttoinvestoinnit	91,5	80,7	13,4	515,9	443,8	16,2

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2020	31.12.2019	Muutos %
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-654,4	93,0	<-200
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	255,2	83,6	> 200
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-26,6	-12,7	-109,5
Tuotto, edelliset 12 kk	-425,8	163,9	<-200
Oma pääoma yhteensä	896,6	966,4	-7,2
Vuokrasopimusvelat	1 016,2	1 054,0	-3,6
Muut korolliset velat	1 162,6	520,8	123,2
Sijoitettu pääoma	3 075,4	2 541,1	21,0
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 808,3	2 616,8*	7,3
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-15,2	6,3	-21,4 %-yks.

* Sijoitettu pääoma oli 2 692,5 miljoonaa euroa 31.12.2018.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2020	31.12.2019	Muutos %
Muut rahoitusvarat	358,3	800,8	-55,2
Rahat ja pankkisaamiset	465,3	151,9	> 200
Kassavarat	823,7	952,7	-13,5
Liikevaihto, edelliset 12 kk	829,2	3 097,7	-73,2
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	99,3	30,8	68,6 %-yks.

Muut tunnusluvut

Liikevaihto ja kannattavuus	
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä kun otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometrilta (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - Polttoainekulut) / ASK x 100
Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä
Operatiivinen laadukkuus	
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Moderni laatulentoyhtiö	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suositteisitte Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suosittelevien osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omista suorakanavissa tapahtuvan lippumyynnin osuus kauden kokonaislippumyynnistä. Suorakanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut ja Finnair Holidays.
Vastuullisuus	
Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
Lentoihin liittymättömät CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt kiinteistöjen sähkön ja lämmityksen kulutuksesta ja maataluston polttoaineen kulutuksesta
Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat	
Työntekijöiden nettosuosittelutulos (eNPS)	Työntekijöiden nettosuosittelutulos (eNPS) perustuu kysymykseen: "Miten todennäköisesti suositteisitte Finnairia työnantajana sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suosittelevien osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät

Tilinpäätöstiedote - Konsernin taloudellinen vuosikatsaus 1.1.-31.12.2020

Konsernin tuloslaskelma

miljoonaa euroa	Liite	10-12/2020	10-12/2019	2020	2019
Liikevaihto	5	102,0	774,9	829,2	3 097,7
Liiketoiminnan muut tuotot		12,3	15,4	48,4	56,4
Liiketoiminnan kulut					
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-42,1	-136,3	-283,5	-534,7
Polttoainekulut		-26,5	-171,4	-232,7	-687,3
Kapasiteettivuokrat		-17,9	-32,1	-89,3	-130,2
Lentokaluston huoltokulut		-27,9	-53,4	-104,7	-201,2
Liikennöimismaksut		-18,7	-78,7	-112,4	-331,3
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-5,1	-44,5	-28,2	-172,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-23,8	-118,3	-168,6	-476,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-24,0	-35,0	-109,7	-132,4
Vertailukelpoinen EBITDA		-71,7	120,7	-251,5	488,3
Poistot ja arvonalentumiset	7	-91,2	-89,5	-343,8	-325,4
Vertailukelpoinen liiketulos		-162,9	31,2	-595,3	162,8
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	8	6,3	4,3	12,2	-1,4
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	8	0,0	0,8	-0,2	1,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	8	0,8	0,0	0,8	0,2
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	8	132,8		132,8	
Uudelleenjärjestelykulut	8	8,4	-1,6	-14,9	-3,0
Liiketulos		-14,6	34,7	-464,5	160,0
Rahoitustuotot		4,5	2,1	38,7	4,8
Rahoituskulut		-20,7	-20,4	-255,2	-83,6
Kurssivoitot ja -tappiot		19,1	14,9	26,6	12,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista			-0,9		-0,9
Tulos ennen veroja		-11,7	30,4	-654,4	93,0
Tuloverot	13	2,6	-5,9	131,1	-18,4
Kauden tulos		-9,1	24,5	-523,2	74,5
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille		-9,1	24,5	-523,2	74,5
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa					
Laimentamaton osakekohtainen tulos	9	-0,01	0,03	-0,51	0,09
Laimennettu osakekohtainen tulos	9	-0,01	0,03	-0,51	0,09

Konsernin laaja tuloslaskelma

miljoonaa euroa	10-12/2020	10-12/2019	2020	2019
Kauden tulos	-9,1	24,5	-523,2	74,5
Muut laajan tuloksen erät				
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi				
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	18,9	17,0	-29,9	75,8
Muuntoerot	-0,7		-0,7	
Verovaikutus	-3,8	-3,4	6,0	-15,2
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi				
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-4,1	24,1	-13,1	-50,2
Verovaikutus	0,8	-4,8	2,6	10,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	11,1	32,9	-35,1	20,5
Kauden laaja tulos	2,0	57,3	-558,4	95,0
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille	2,0	57,3	-558,4	95,0

Konsernin tase

miljoonaa euroa	Liite	2020	2019
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Laivasto	15, 17	1 440,3	1 533,3
Käyttöoikeuslaivasto	16, 17	772,5	736,4
Laivasto yhteensä		2 212,7	2 269,7
Muu käyttöomaisuus	15, 17	185,3	178,4
Muu käyttöoikeusomaisuus	16, 17	145,0	141,1
Muu käyttöomaisuus yhteensä		330,2	319,5
Eläkesaamiset		31,8	
Muut pitkäaikaiset varat		25,1	39,5
Laskennalliset verosaamiset	13	84,8	
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 684,7	2 628,7
Lyhytaikaiset varat			
Myyntiin liittyvät saamiset		57,5	160,6
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		68,1	80,2
Johdannaisinstrumentit	10, 11	12,4	55,7
Muut rahoitusvarat	11	358,3	800,8
Rahat ja pankkisaamiset		465,3	151,9
Lyhytaikaiset varat yhteensä		961,8	1 249,2
Varat yhteensä		3 646,5	3 877,9
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		821,2	890,9
Oma pääoma yhteensä		896,6	966,4
Pitkäaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	20	880,6	913,6
Muut korolliset velat	20	1 111,0	477,3
Eläkevelvoitteet	19	1,5	77,1
Varaukset ja muut velat	21	161,1	156,9
Laskennalliset verovelat	13		64,3
Pitkäaikaiset velat yhteensä		2 154,2	1 689,1
Lyhytaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	20	135,6	140,4
Muut korolliset velat	20	51,5	43,5
Varaukset	21	20,0	17,2
Ostovelat		24,8	84,7
Johdannaisinstrumentit	10, 11	99,7	38,9
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	22	133,6	552,7
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		70,7	119,4
Muut velat		59,8	225,7
Lyhytaikaiset velat yhteensä		595,7	1 222,4
Velat yhteensä		2 749,9	2 911,5
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 646,5	3 877,9

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2020	75,4	168,1	-6,7	256,1	275,2	198,2	966,4
Kauden tulos					-523,2		-523,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-23,9				-23,9
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-10,5				-10,5
Muuntoerot			-0,7				-0,7
Kauden laaja tulos			-35,1		-523,2		-558,4
Osakeanti				511,7			511,7
Osakeantikulut				-8,8			-8,8
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot						200,0	200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-200,0	-200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-14,6	-0,2	-14,8
Osakeperusteiset maksut				0,6			0,6
Oma pääoma 31.12.2020	75,4	168,1	-41,8	759,5	-262,6	198,0	896,6

Finnair Oyj:n merkintäoikeusannin lopullisen tuloksen mukaan osakeannissa merkittiin yhteensä 1 416 635 293 uutta osaketta, joka vastaa noin 110,7 prosenttia tarjottavista osakkeista, ja siten osakeanti oli ylimerkitty. Yhteensä 1 253 946 070 tarjottavaa osaketta merkittiin käyttäen merkintäoikeuksia. Jäljelle jääneet 25 319 080 tarjottavaa osaketta, jotka merkittiin ilman merkintäoikeuksia, on allokoitu osakeannin ehtojen mukaan toissijaisessa merkinnässä. Merkintähinta oli 0,40 euroa tarjottavalta osakkeelta. Finnair sai osakeannista 511,7 miljoonan euron bruttotuotot.

Vuoden 2020 kolmannella neljänneksellä Finnair uudelleenrahoitti onnistuneesti 200 miljoonan euron hybridilainan ja teki takaisinostotarjouksen vuonna 2015 liikkeeseenlasketusta hybridilainasta. Uuden hybridilainan liikkeeseenlaskun ja takaisinostotarjouksen lopulliset tulokset on julkaistu elokuussa 2020. Finnair lunasti ostettavaksi tarjotut lainaosuudet 157,8 miljoonaa euroa ja maksoi kertyneet korot 11,1 miljoonaa euroa syyskuussa 2020. Loput 42,2 miljoonaa euroa jäljellä olevasta hybridilainasta lunastettiin ja kertyneet korot maksettiin hybridilainan ehtojen mukaisesti lokakuussa 2020.

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2019	75,4	168,1	-27,2	255,2	248,7	198,2	918,5
Kauden tulos					74,5		74,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			60,7				60,7
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-40,2				-40,2
Kauden laaja tulos			20,5		74,5		95,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-12,6		-12,6
Osingot					-35,0		-35,0
Omien osakkeiden hankinnat					-0,5		-0,5
Osakeperusteiset maksut				0,9			0,9
Oma pääoma 31.12.2019	75,4	168,1	-6,7	256,1	275,2	198,2	966,4

Konsernin rahavirtalaskelma

miljoonaa euroa	10-12/2020	10-12/2019	2020	2019
Liiketoiminnan rahavirta				
Tulos ennen veroja	-11,7	30,4	-654,4	93,0
Poistot ja arvonalentumiset	91,2	89,5	343,8	325,4
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-148,3	-3,6	-130,8	2,8
Rahoitustuotot ja -kulut	-2,9	3,4	189,9	66,1
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista		0,9		0,9
Vertailukelpoinen EBITDA	-71,7	120,7	-251,5	488,3
Varausten muutos	-4,6	9,6	0,8	29,5
Työsuhde-etuudet	0,8	0,8	12,0	10,6
Muut oikaisut	0,1	0,4	0,6	1,5
Liiketahtumat, joihin ei sisälly maksua	-3,8	10,8	13,4	41,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos	17,8	48,8	112,3	33,4
Vaihto-omaisuuden muutos	4,0	0,2	4,6	-2,2
Osto- ja muiden velkojen muutos	-53,1	-40,8	-672,0	46,9
Käyttöpääoman muutos	-31,3	8,1	-555,2	78,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-71,9	-18,6	-243,4	-31,5
Maksetut tuloverot		-0,9	-6,4	-11,9
Liiketoiminnan nettorahavirta	-178,6	120,1	-1 043,1	564,5
Investointien rahavirta				
Investoinnit laivastoon	-26,0	-126,7	-300,7	-453,1
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-4,9	-4,8	-24,7	-25,2
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden myynti	104,9	0,6	221,1	1,3
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	4,0	4,0	16,1	16,3
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	57,3	-59,7	439,9	-53,4
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,8	0,0	0,8
Investointien nettorahavirta	135,3	-185,7	351,6	-513,2
Rahoituksen rahavirta				
Lainojen nostot	297,8		872,8	
Lainojen takaisinmaksut	-11,1	-12,0	-218,0	-42,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-39,4	-34,0	-134,9	-132,2
Osakeanti			511,7	
Osakeantikulut	-0,4		-11,1	
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	-42,2		-200,0	
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot			200,0	
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-4,9	-15,8	-18,5	-15,8
Omien osakkeiden hankinnat				-0,5
Maksetut osingot				-35,0
Rahoituksen nettorahavirta	199,7	-61,7	1 001,9	-225,4
Rahavirtojen muutos	156,4	-127,3	310,5	-174,1
Rahavarat tilikauden alussa	635,9	609,0	481,7	655,8
Rahavirtojen muutos	156,4	-127,3	310,5	-174,1
Rahavarat kauden lopussa *	792,2	481,7	792,2	481,7
* Rahavarat				
Muut rahoitusvarat	358,3	800,8	358,3	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	465,3	151,9	465,3	151,9
Kassavarat	823,7	952,7	823,7	952,7
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-31,5	-470,9	-31,5	-470,9
Rahavarat	792,2	481,7	792,2	481,7

Tilinpäätöstiedote - Konsernin taloudellisen vuosikatsauksen liitetiedot 1.1.-31.12.2020

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 17.2.2021.

Tuloslaskelmassa esitetään liiketuloksen ohella vertailukelpoinen liiketulos ja vertailukelpoinen EBITDA, joiden katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei lasketa mukaan omaisuuden myyntivoittoja tai -tappioita, järjestelykuluja eikä johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia tai huoltovarojen valuuttakurssimuutoksista johtuvia realisoitumattomia vaikutuksia. Sen peruste on selitetty tarkemmin liitteessä 8. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja, eikä siihen tämän vuoksi sisällytetä poistoja.

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 EBITDA. Vertailukelpoinen liiketulos on eritelty liitteessä 8. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Finnair noudattaa johdonmukaisuutta jättäessään vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät vertailukelpoisen liiketuloksen ulkopuolelle. Pääperiaatteet on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 8. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2020 konserniliiketoimintatiedossa julkaistuja periaatteita. Tiedotteen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

Finnair on tehnyt muutoksen tuloslaskelmalla esitettyjen henkilöstökulujen esittämistapaan ja muuttanut rivin 'Henkilöstökulut' kuvaukseksi 'Henkilöstö- ja muut miehistöön liittyvät kulut' tarkoituksenaan selkeämmin kuvata tilin luonnetta ja sisältöä. Muutos esittämistavassa on otettu ensimmäisen kerran käyttöön konsernin 24.7.2020 julkistetussa puolivuositarkastuksessa. Finnair on lisäksi vuoden 2020 tilinpäätöksensä yhteydessä uudelleen nimennyt kaksi konsernin kassavirtalaskelmalla esitettyä riviä paremmin vastaamaan rivin sisällön luonnetta. Rivin 'Käyttöomaisuuden myynti' kuvaukseksi on muutettu 'Laivaston ja muun käyttöomaisuuden myynti' ja rivin 'Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos' on nimetty 'Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3kk)'. Tilinpäätöserien sisältö pysyy sekä kuluvalta että aiemmilta vertailukautilta muuttumattomana eikä muutoksilla ole vaikutusta tilikausien väliseen vertailukelpoisuuteen.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Konsernin taloudellisen osavuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen arvoihin. Toteutuneet taloudelliset luvut saattavat poiketa aiemmista arvioista ja oletuksista. Tunnistetut erät jotka sisältävät kriittisiä tilinpäätösarvioita ja epävarmuustekijöitä ovat laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaroukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä, johdannaissopimukset ja suojauslaskenta ja laskennalliset verot. Lisäksi liiketoiminnan jatkuvuuden arviointi pohjautuu pitkälti johdon ennusteisiin tulevista tapahtumista sekä muihin johdon käytettävissä oleviin tietoihin arviointihetkellä. Hallituksen arviota konsernin toiminnan jatkuvuudesta on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 4.

Maailmanlaajuinen taloudellinen tilanne on heikentynyt merkittävästi vuoden 2019 vuosikertomuksen julkaisun jälkeen, johtuen COVID-19 viruksen aiheuttamasta globaalista pandemiasta. Samalla globaalin talouden sekä myös lentoliikenteen lähi- ja pitkän aikavälin toimintaympäristön kehitykseen liittyvä epävarmuus on lisääntynyt. Meneillään olevan pandemian lopullista kestoja ja vaikutuksia on vaikea ennustaa, mistä johtuen sen vaikutukset Finnairin tulevaisuudessa toteutuvaan tulokseen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin saattavat poiketa johdon tekemistä tämänhetkisistä arvioista ja oletuksista.

4. COVID-19 JA HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Konsernin tilinpäätös on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta. Hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu hallituksen hyväksymään viimeisimpään kolmen vuoden liiketoimintasuunnitelmaan. Johtuen taloudellisesta toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19-pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut vaihtoehtoisia johdon laatimia ennusteskenaarioita, jotka kattavat 36 kuukauden ajanjakson tammikuusta 2021 joulukuuhun 2023 asti. Ennusteskenaariot eroavat toisistaan heijastelemalla erilaisia arvioita liiketoiminnan elpymisen alkamisajankohdasta. Finnair kykenee täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kk ajan tilinpäätöksen julkistamisesta kaikissa kolmessa skenaariossa.

Skenaariot eroavat toisistaan pääasiassa kysynnän elpymisajankohdan sekä yksikkötuottojen ja asiakaskysynnän kehityksen suhteen. Optimistisessa skenaariossa kysynnän elpymisen odotetaan alkavan merkittävässä määrin kesäkuussa 2021 ja heinäkuussa 2021 Finnairin odotetaan operoivan noin 60% kapasiteetilla (tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna) vuoteen 2019 verrattuna. Peruskenaariossa, jota pidetään kolmesta skenaariosta kaikkein todennäköisimpänä, lentojen kysynnän odotetaan alkavan elpyä merkittävässä määrin elokuussa 2021 ja kapasiteetin olevan syyskuussa 2021 noin 70% vuoden 2019 tasosta. Viimeisimmässä, pessimistisessä skenaariossa kysynnän elpymisen uskotaan alkavan merkittävässä määrin lokakuussa 2021 ja kapasiteetin jäävän jonkin verran alle 80% vuoden 2019 tasosta marraskuussa 2021. Kaikissa skenaarioissa, liiketoiminnan odotetaan palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle operatiiviselle tasolle (tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna) vuoden 2023 aikana. Johdon laatimat ennusteskenaariot perustuvat arvioituun matkustajakysynnän ja kapasiteetin kehitykseen, jotka riippuvat rokotusohjelmien toteutumisesta, matkustusrajoitusten poistamisesta sekä rokotuspassin maailmanlaajuisesta hyväksynnästä. Kaikissa skenaarioissa arvioidaan, että yksikkötuotto (RASK) pysyy vuoden 2019 tason alapuolella koko liiketoimintasuunnitelman kattaman kauden ajan matalampien matkustajamäärien ja pienemmän liikematkustusosuuden vuoksi. Perusskenaariossa matkustajakäyttöasteen ja siten myöskin yksikkötuoton odotetaan kehittyvän hitaammin kuin optimistisessä skenaariossa, mutta pessimististä skenaariota nopeammin. Samanaikaisesti ennusteskenaariossa mukana oleva kustannussäästöohjelma johtaa alhaisempiin yksikkökustannuksiin. Lentotoiminnan muuttuvat kulut vaihtelevat arvioidun kapasiteetin mukaan, kun taas lentokoneiden huoltoinvestointien odotetaan pysyvän melko vakiona kaikkien skenaarioiden välillä.

Finnair ryhtyi välittömästi toimiin vuoden 2020 aikana COVID-19-pandemiaan liittyvien vaikutusten lieventämiseksi sopeuttamalla toimintojaan ja tavoittelemalla sekä väliaikaisia että pysyviä kustannussäästöjä. Väliaikaisiin toimenpiteisiin sisältyy työntekijöiden lomauttaminen, menojen rajoittaminen vain pakollisiin ja lakisäästeiden vaatimusten noudattamiseen perustuviin eriin sekä laivaston väliaikainen parkkeeraaminen. Tarkoituksena on voida sopeuttaa kustannuksia alempaan toimintatasoon siihen asti, kunnes lentojen kysyntä jälleen käynnistyy. Finnair ilmoitti lisäksi 28. lokakuuta 2020 tavoittelevansa 140 miljoonan euron pysyviä kustannussäästöjä (vuoden 2019 tasoon verrattuna) vuoteen 2022 mennessä. Osana mainittua säästöohjelmaa Finnair saattoi tilikauden aikana päätökseen merkittävät yhteistoimintaneuvottelut johtaan noin 600 työpaikan vähentämiseen.

Liiketoiminnan operatiivisten toimenpiteiden lisäksi Finnair ryhtyi heti pandemian puhjettua toimiin riittävän rahoituksen hankkimiseksi ja maksuvalmiutensa turvaamiseksi. Yhtiön toteuttamaan uudelleenrahoitussuunnitelmaan sisältyi mm. 500 miljoonan euron suuruinen osakeanti, 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlaina, aiemman ulkona olevan 200 miljoonan euron arvoisen hybridijoukkovelkakirjan uudelleenrahoitus, kolme A350-lentokoneisiin liittyvää rahoitusjärjestelyä sekä tulevien lentokonetoimitusten aikataulun siirtäminen myöhemmäksi.

Edellä mainituista toiminnoista johtuen, Finnairin rahavarat pysyivät korkealla tasolla ja olivat vuoden 2020 lopussa 792,2 miljoonaa euroa (481,7). Konsernin kassavarat sisältäen myös muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk) olivat kauden lopussa yhteensä 823,7 miljoonaa euroa (952,7). Konsernin johto ja hallitus seuraavat tarkasti konsernin kassatilannetta huomioiden erityisesti nykyisen toimintaympäristön haastavan dynamiikan, joka vaikuttaa negatiivisesti konsernin kassavirtoihin. Finnairin tämän hetkisen arvion (perusskenaario) perusteella nostamattomaan 175 miljoonan euron valmiusluottolimiittiin liittyvien kovenanttien ennustetaan mahdollisesti rikkoutuvan vuoden 2021 toisen neljänneksen aikana. Valmiusluottolimiitti ei ole tilinpäätöksen laatimishetkellä käytössä eikä Finnairin rahoitus toiminnan jatkuvuuden arviointijakson aikana ole riippuvainen valmiusluottolimiitin olemassaolosta. Finnair suunnittelee aloittavansa neuvottelut syndikaattipankkien kanssa finanssikovenantin lievennyksistä. Konsernin velkojen maturiteettirakenne on esitetty vuoden 2020 konsernitiilinpäätöksen liitetiedossa 3.3 ja lisätietoa kovenantista, suojauspolitiikan muutoksista ja likviditeettiriskien hallinnasta konsernitiilinpäätöksen liitetiedoissa 3.4, 3.5 ja 3.8.

Merkittävimmät tunnistetut epävarmuudet johdon ennusteissa liittyvät COVID-19-pandemian keston ja asiakaskysynnän palautumisen ajoittumiseen, joiden kulkua ei voida tietää varmuudella vielä tilinpäätöshetkellä ja jotka riippuvat rokotushelmien ajoittumisesta ja tehokkuudesta, hyväksyttävästä rokotuspassista, matkustusrajoitusten poistoista sekä kiristyvistä kilpailusta. Nämä seikat eivät ole Finnairin johdon vaikutusvallassa. Finnairin johto on joutunut käyttämään ennusteita laatiessaan erityistä harkintaa liittyen COVID-19-pandemian keston sekä tekemään arvioita rokoteohjelmien tehokkuudesta ja toteutusaikataulusta sekä lentomatkustuskysynnän elpymisen ajoittumisesta ja nopeudesta. Näihin tekijöihin taas vaikuttavat voimakkaasti eri maiden hallitusten toimet ja aika, joka kuluu pandemian hallintaan saamiseen.

Finnairin johdolla on kuitenkin käytettävissään muita vaikutusvallassaan olevia mitoittoimenpiteitä, joiden avulla se uskoo kykenevänsä suoriutumaan velvoitteistaan vähintään seuraavan 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta edellä mainituista epävarmuustekijöistä huolimatta. Näitä ovat, edellä mainitun 140 miljoonan euron vuosittaisen säästöohjelman lisäksi, Finnairin johdon suunnitelmat jatkaa aktiivista lisärahoitus- ja kustannussopeutusmahdollisuuksien tavoittelemista, käyttöpääoma- ja huoltoinvestointien lykkäämistä sekä rakenteellisten uudistusten ja tilapäisten kustannussäästöjen jatkamista sisältäen muun muassa henkilöstön lomautuksia.

Lisäksi riittävän rahoituksen ja maksuvalmiuden turvaamiseksi sekä rahoitusasemansa vahvistamiseksi Finnair on 16. joulukuuta 2020 ilmoittanut valmistelevalsa yhdessä Suomen valtion kanssa rahoitusjärjestelyä, jossa valtio myöntäisi Finnairille vakuudettoman, enintään 400 miljoonan euron hybridilainan. Finnair odottaa rahoitusjärjestelyn toteutuvan vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen aikana. Lopullisen päätöksen mahdollisesta rahoitusjärjestelystä tekee valtioneuvoston yleisistunto. Hybridilainan myöntäminen edellyttää vielä EU-komission hyväksyntää. Tämän lisäksi Finnair suunnittelee maaliskuussa 2022 erääntyvän 200 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjan uudelleenrahoitusta.

Huomioiden edellä mainitut olosuhteet ja epävarmuustekijät sekä yhtiön toimesta toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet COVID-19-tilanteen lieventämiseksi, yhtiön hallitus on tullut siihen johtopäätökseen, ettei arvio anna merkittävää aihetta epäillä yhtiön toiminnan jatkuvuutta, eikä näin ollen ole perusteltua poiketa sen aikaisemmasta arviosta, jonka mukaan tilinpäätökset laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu konsernitiilinpäätöksen julkistamispäivänä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon, joiden perusteella oletetaan, että yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan rahoituksen riittävyyden vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta. Finnairin johto ja hallitus ovat tarkastelleet myös tilinpäätöspäivän jälkeisiä tapahtumia ja tulleet siihen johtopäätökseen, ettei näillä ole olennaista vaikutusta hallituksen hyväksymiin ennusteskennäriöihin tai konsernin liiketoiminnan jatkuvuuden arviointiin.

Huolimatta yhtiön toteuttamista toimenpiteistä, vähentynyt lentomatkojen kysyntä tulee edelleen vaikuttamaan tuleviin kuukausiin merkittävästi, johtaan alhaiseen liikevaihtoon ja heikompaan taloudelliseen tulokseen ja jatkuen ajanjakson ajan, jonka kesto ei voida tällä hetkellä varmuudella arvioida. Mikäli tulevaisuuden tapahtumat tai olosuhteet johtaisivat siihen, että konserni ei pysty jatkamaan toimintaansa johdon nykyisen arvion mukaisesti, jatkuvuuden periaatteen käyttäminen voi osoittautua perusteettomaksi ja konsernin kirjanpitoarvot sekä varojen ja velkojen luokittelu olisi mukautettava vastaavasti.

5. SEGMENTTITIEDOT JA LIIKEVAIHTO

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.

COVID-19 pandemialla oli merkittävä vaikutus liikevaihtoon lukuisien kohde- ja vuoroperumisten sekä tiukkojen matkustusrajoitusten johdosta.

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

10-12/2020, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	6,2	0,1	23,6	12,2	-5,7	36,4	35,7
Lisämyynti	2,0	-0,4	0,3	0,5	2,9	5,2	5,1
Rahti	47,6	3,6	7,7	0,0	0,9	59,9	58,7
Matkapalvelut	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5	0,5
Yhteensä	55,9	3,3	31,6	13,2	-2,0	102,0	
Osuus %	54,8	3,2	31,0	12,9	-1,9		

10-12/2019, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	255,4	42,3	249,1	52,8	16,2	615,9	79,5
Lisämyynti	13,9	2,7	12,0	1,2	14,8	44,6	5,7
Rahti	43,0	4,0	8,9	0,3	1,1	57,2	7,4
Matkapalvelut	8,3	2,6	49,0	-0,7	-2,0	57,3	7,4
Yhteensä	320,6	51,6	319,0	53,6	30,1	774,9	
Osuus %	41,4	6,7	41,2	6,9	3,9		

2020, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	186,0	26,4	244,6	69,1	1,9	528,1	63,7
Lisämyynti	18,5	1,4	9,4	2,4	30,6	62,3	7,5
Rahti	145,8	11,1	22,0	0,3	-1,5	177,7	21,4
Matkapalvelut	19,0	8,1	33,8	0,5	-0,2	61,1	7,4
Yhteensä	369,3	47,0	309,8	72,4	30,8	829,2	
Osuus %	44,5	5,7	37,4	8,7	3,7		

2019, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	1 083,6	179,1	997,9	181,4	37,8	2 479,8	80,1
Lisämyynti	54,8	11,1	45,1	5,2	60,0	176,2	5,7
Rahti	156,8	13,8	32,9	1,3	7,3	212,1	6,8
Matkapalvelut	32,9	13,0	183,6	0,0	-0,1	229,5	7,4
Yhteensä	1 328,2	217,1	1 259,5	187,9	105,0	3 097,7	
Osuus %	42,9	7,0	40,7	6,1	3,4		

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	10-12/2020	7-9/2020	4-6/2020	1-3/2020	10-12/2019	7-9/2019	4-6/2019	1-3/2019
Liikevaihto	102,0	97,4	68,6	561,2	774,9	865,4	789,1	668,2
Matkustajatuotot	36,4	54,7	13,7	423,3	615,9	709,9	641,5	512,5
Lisämyynti	5,2	8,8	5,5	42,8	44,6	45,7	45,3	40,7
Rahti	59,9	31,7	49,5	36,7	57,2	52,8	54,7	47,4
Matkapalvelut	0,5	2,3	0,0	58,4	57,3	57,0	47,6	67,7
Vertailukelpoinen EBITDA	-71,7	-81,9	-89,2	-8,6	120,7	181,9	125,9	59,7
Vertailukelpoinen liike-tulos	-162,9	-167,0	-174,3	-91,1	31,2	100,7	47,2	-16,2
Liike-tulos	-14,6	-183,1	-171,2	-95,6	34,7	94,9	47,9	-17,6

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	10-12/2020	10-12/2019	Muutos %	2020	2019	Muutos %
Palkat ja palkkiot	-39,7	-92,1	-56,9	-222,4	-371,4	-40,1
Maksupohjaiset järjestelyt	-4,4	-15,4	-71,4	-33,9	-63,4	-46,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	-1,1	-1,8	-38,1	-12,5	-11,2	11,4
Eläkekulut yhteensä	-5,5	-17,2	-67,9	-46,5	-74,6	-37,7
Muut sosiaalikulut	7,2	-8,7	-181,8	15,1	-16,7	-190,7
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-38,1	-118,0	-67,7	-253,8	-462,7	-45,2
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-1,6	-10,6	-85,0	-15,8	-42,8	-63,1
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-1,0	-4,0	-76,4	-6,6	-16,2	-59,0
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-1,5	-3,7	-60,2	-7,3	-13,0	-43,3
Yhteensä	-42,1	-136,3	-69,1	-283,5	-534,7	-47,0
Henkilöstökuluihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	139,0	-0,6	<-200	119,7	-1,9	<-200
Tuloslaskelman henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut yhteensä	96,9	-136,9	-170,8	-163,9	-536,6	-69,5

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

in mill. EUR	10-12/2020	10-12/2019	Muutos %	2020	2019	Muutos %
Oman laivaston poistot	-47,2	-47,9	-1,6	-184,1	-171,2	7,5
Muun käyttöomaisuuden poistot	-5,5	-9,1	-39,5	-23,8	-24,7	-3,6
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-27,7	-26,8	3,5	-107,2	-106,1	1,0
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-4,9	-5,7	-14,0	-20,5	-23,3	-12,0
Poistot	-85,3	-89,5	-4,7	-335,6	-325,4	3,1
Arvonalentumiset laivastosta	-5,9	-	-	-8,2	-	-
Total	-91,2	-89,5	1,8	-343,8	-325,4	5,6
Arvonalentumiset liikearvosta, sisältyy vertailukelpoiisiin eriin		-0,8	-100,0		-0,8	-100,0
Tuloslaskelman poistot ja arvonalentumiset yhteensä	-91,2	-90,3	0,9	-343,8	-326,2	5,4

8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT 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 kohdassa Laadintaperusta. Vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat on myös määritelty osiossa Vaihtoehtoiset tunnusluvut. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien tarkka sisältö ja syyt, miksi ne on jätetty vertailukelpoisen liiketuloksen ulkopuolelle, on kuvattu alla.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei sisällytetä pääsääntöisesti 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 huoltovelvoitteiden täyttämiseen 2020 konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.6 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 konsernin tilinpäätöksen 2020 liitetiedossa 3.8 Johdannaiset.

Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liiketuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, tiettyjen etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia ja uudelleenjärjestelykuluja. Transaktioiden voitot ja tappiot sisältävät myyntivoitot ja -tappiot sekä muut erät, joiden voidaan katsoa liittyvän suoraan omaisuuden myyntiin. Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset sisältävät Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehdyt eläkkeiden indeksikorotuksen poistoon liittyvät sääntömuutokset ja lentäjien tavallista aiempaa eläköitymistä koskevat ilmoitukset. Uudelleenjärjestelykulut sisältävät irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet ja muut kulut, jotka liittyvät suoraan toimintojen uudelleenjärjestelyihin.

miljoonaa euroa	10-12/2020			10-12/2019			Muutos %
	Liiketulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen liike-tulos	Liiketulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen liike-tulos	
Liikevaihto	102,0		102,0	774,9		774,9	-86,8
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,8	-0,8		0,1	-0,1		> 200
Liiketoiminnan muut tuotot	12,3		12,3	15,4		15,4	-20,4
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	96,9	-139,0	-42,1	-136,9	0,6	-136,3	-170,8
Polttoainekulut	-26,5	0,0	-26,5	-170,6	-0,8	-171,4	-84,5
Kapasiteettivuokrat	-17,9		-17,9	-32,1		-32,1	-44,1
Lentokaluston huoltokulut	-21,6	-6,3	-27,9	-49,1	-4,3	-53,4	-56,0
Liikennöimismaksut	-18,7		-18,7	-78,7		-78,7	-76,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-5,1		-5,1	-44,5		-44,5	-88,6
Matkustaja- ja maapalvelut	-23,8		-23,8	-118,3		-118,3	-79,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot				-0,1	0,1		-100,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-21,9	-2,2	-24,0	-35,2	0,3	-35,0	-38,0
EBITDA	76,5	-148,3	-71,7	125,0	-4,3	120,7	-38,8
Poistot ja arvonalentumiset	-91,2		-91,2	-90,3	0,8	-89,5	0,9
Liiketulos	-14,6	-148,3	-162,9	34,7	-3,6	31,2	-142,1

miljoonaa euroa	2020			2019			Muutos %
	Liiketulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen liike-tulos	Liiketulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen liike-tulos	
Liikevaihto	829,2		829,2	3 097,7		3 097,7	-73,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,9	-0,9		0,2	-0,2		> 200
Liiketoiminnan muut tuotot	48,4		48,4	56,4		56,4	-14,3
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-163,9	-119,7	-283,5	-536,6	1,9	-534,7	-69,5
Polttoainekulut	-232,8	0,2	-232,7	-686,0	-1,3	-687,3	-66,1
Kapasiteettivuokrat	-89,3		-89,3	-130,2		-130,2	-31,4
Lentokaluston huoltokulut	-92,5	-12,2	-104,7	-202,5	1,4	-201,2	-54,3
Liikennöimismaksut	-112,4		-112,4	-331,3		-331,3	-66,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-28,2		-28,2	-172,1		-172,1	-83,6
Matkustaja- ja maapalvelut	-168,6		-168,6	-476,7		-476,7	-64,6
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot	-0,1	0,1					-
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-111,5	1,8	-109,7	-132,7	0,3	-132,4	-16,0
EBITDA	-120,7	-130,8	-251,5	486,2	2,1	488,3	-124,8
Poistot ja arvonalentumiset	-343,8		-343,8	-326,2	0,8	-325,4	5,4
Liiketulos	-464,5	-130,8	-595,3	160,0	2,8	162,8	<-200

9. 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. Finnair ei ole myöntänyt optio-oikeuksia.

Merkintähinta vuoden 2020 merkintäoikeusannissa oli vähemmän kuin osakkeiden käypä arvo välittömästi ennen merkintäoikeuksien irtaamista. Merkintäoikeusantiin sisältynyt ilmaiselementti vaikutti ulkona olevien osakkeiden määrään ennen merkintäoikeusantia laimentamattoman ja laimennetun osakekohtaisen tuloksen laskennassa. Osakkeen käypä arvo oli 3,90 euroa ja teoreettinen arvo oikeuksien käyttämisen jälkeen 0,72 euroa. Osakkeen käypä arvo jaettuna teoreettisella arvolla oikeuksien käyttämisen jälkeen johti ilmaiselementtikertoimeen 5,43.

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	10-12/2020	10-12/2019	2020	2019
Kauden tulos	-9,1	24,5	-523,2	74,5
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-7,2	-3,9	-21,8	-15,8
Verovaikutus	1,4	0,8	4,4	3,2
Oikaistu kauden tulos	-14,8	21,3	-540,7	61,9
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä, milj. kpl	1 407,2	692,8	1 052,0	692,6
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,01	0,03	-0,51	0,09
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,01	0,03	-0,51	0,09

10. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Suojaustasojen lyhytaikaisesti kunnes rahoituspolitiikka uudelleen arvioidaan vuoden 2021 aikana. Lentopetrolin ja valuutan suojausten alaraja laskettiin nolnaan. Suojaustasojen lyhytaikainen lasku tehtiin koronaviruksesta johtuvasta epävarmuudesta liiketoimintaan. Tällä toimella Finnairin on mahdollista välttää ylisuojaus tulevaisuudessa. Lisäksi tasesuojauksen alaraja laskettiin 0 %:iin pitäen kuitenkin tavoitetaso 50 %:ssa. Koronaviruksesta johtuen Finnair on joutunut kääntämään merkittävän osan suojustaan pois. Käännetty suojat näkyvät tuloslaskelmalla OCI:n sijasta. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2020 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaisopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	2020		2019	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	268,4	-8,8	924,4	17,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot	80,5	0,0	201,5	3,3
Myydyt optiot	74,3	-1,9	201,8	-1,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	180,4	-13,8	336,5	18,6
Leasemaksujen valuuttasuojaukset			22,3	1,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	603,7	-24,5	1 686,5	40,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	173,9	1,0		
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot	20,3	0,1		
Myydyt optiot	20,3	0,0		
Taseen suojaus (termiinit)	267,1	-0,4	775,1	-9,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	481,6	0,7	775,1	-9,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 085,3	-23,8	2 461,6	30,9
Hyödykejohdannaiset				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	240 000	-14,2	898 000	-15,3
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia			57 000	0,7
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia			57 000	-0,5
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	240 000	-14,2	1 012 000	-15,1
Lentopetrolitermiinit, tonnia	336 000	-30,5		
Optiot				
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia			42 000	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	336 000	-30,5	42 000	-0,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä	576 000	-44,6	1 054 000	-15,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	286,0	-18,8	217,9	1,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	286,0	-18,8	217,9	1,1
Korkojohdannaiset yhteensä	286,0	-18,8	217,9	1,1
Johdannaiset yhteensä		-87,2		16,8

COVID-19 virus vaikutti merkittävästi öljyn hintaan vuoden 2020 aikana. Öljyn hinnan lasku näkyy myös lentopetrolijohdannaisten arvostuksissa vuoden 2019 lopun tilanteeseen verrattuna. Lentopetroli- ja valuuttasuojien nominaalimäärään vaikutti merkittävästi COVID-19 viruksesta aiheutunut epävarmuus vuoteen 2019 verrattuna.

11. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	2020	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	358,3	358,3	
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	8,6		8,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,3		4,3
Hyödykejohdannaiset	3,8		3,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,2		3,2
Yhteensä	370,8	358,3	12,4

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	18,8		18,8
Valuuttajohdannaiset	32,5		32,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	13,8		13,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	15,0		15,0
Hyödykejohdannaiset	48,4		48,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	17,3		17,3
Yhteensä	99,7		99,7

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

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

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

12. YRITYSHANKINNAT JA -MYNNIT

Konsernilla ei ollut tilikauden aikana toteutuneita yrityshankintoja tai -myyntejä.

13. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta kaudella 2020 oli -20,0 % (19,8 %). Finnairin verotettava tulos vuonna 2020 oli vahvasti tappiollinen johtuen COVID-19-pandemian vaikutuksesta sen toimintaan ja kannattavuuteen, minkä seurauksena konserni on kirjannut taseeseensa 84,8 miljoonan euron suuruisen laskennallisen verosaamisen. Vahvistettavien verotappioiden arvioitu määrä vuoden 2020 verotettavan tuloksen jälkeen on yhteensä noin 707 miljoonaa euroa. Verotuksessa vuodelta 2020 vahvistettavat tappiot vanhenevat 10 vuoden kuluttua ja Finnair arvioi, että nämä voidaan hyödyntää sen tulevia verotettavia tuloksia vastaan. Arviointi perustuu viimeisimpiin Finnairin johdon ennusteisiin, joissa tarkastellaan erilaisia skenaarioita liittyen elpymisen alkamisajankohtaan. Finnair pystyisi käyttämään verotappiot hyvissä ajoin ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa kaikissa eri skenaarioissa. Tämä perustuu sekä oletettuihin tuleviin voittoihin että verosuunnittelumenetelmiin liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä. Tilikaudella 2019 Finnair kirjasi taseeseensa 64,3 miljoonaa euroa laskennallista verovelkaa.

14. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa ei makseta vuodelta 2020.

Yhtiökokous päätti 29.5.2020 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2019 vahvistetun taseen perusteella ei jaeta osinkoa.

Yhtiökokous päätti 20.3.2019, että vuodelta 2018 maksetaan 0,274 euron osinko osakkeelta, yhteensä 35,0 miljoonaa euroa. Osinko maksettiin 2.4.2019.

15. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	2020	2019
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 711,7	1 493,5
Lisäykset	348,3	420,2
Ennakoiden muutos	-30,4	-2,8
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	32,4	-1,1
Vähennykset ja siirrot	-220,3	-2,0
Poistot	-216,1	-195,9
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 625,5	1 711,7

Lisäykset sisältää kahden uuden A350-lentokoneen toimituksen. Vähennykset ja siirrot sisältävät kaksi 350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyä. Samalla tuloslaskelmaan kirjattiin 4,4 miljoonaa euroa arvonalentumisena.

16. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	2020	2019
Kirjanpitoarvo kauden alussa	877,5	998,6
Uudet sopimukset	173,3	29,2
Uudellenarvostukset ja modifikaatiot	-5,7	-5,6
Vähennykset		-15,1
Poistot	-127,7	-129,5
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	917,5	877,5

Uudet sopimukset sisältää kaksi A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyä.

17. ARVONALENTUMISTESTAUS

Kalusto ja muu käyttöoikeusomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenoa vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että jonkin käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Liikearvosta ja aineettomista hyödykkeistä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, ei kirjata poistoja, vaan ne testataan arvonalentumisen varalta jokaisena tilinpäätöspäivänä. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Tilikauden 2020 aikana Finnair siirtyi määrittämään kerrytettävissä olevan rahamäärän ensisijaisesti perustuen käyttöarvoon johtuen COVID-19-pandemian mahdollisista vaikutuksista markkinahintojen luotettavuuteen johtuen vähäisemmistä transaktiomääristä sekä toimijoiden taloudellisen ahdingon vaikutuksista markkinahintoihin.

Finnair pitää useita COVID-19-pandemian johdosta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viitteitä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on suorittanut arvonalentumistestauksen tilinpäätöspäivänä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö sekä myöskin pandemian kielteiset vaikutukset konsernin omaan toimintaympäristöön ja tällä hetkellä erittäin alhaisen matkustajakysynnän vaikutukset konsernin taloudelliseen tulokseen ja matalaan kapasiteetin käyttöasteeseen. Arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU). Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvan yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, mukaan lukien liikearvo, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Liikearvon määrä Finnairin taseessa 31.12.2020 oli 0,5 miljoonaa euroa (0,5) ja muut aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, olivat 1,7 miljoonaa euroa (1,7). Omaisuuserät, jotka on tarkoitettu myydä, on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu erikseen.

Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon. Testauksen perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Tilinpäätöspäivänä rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä oli 2 897,3 miljoonaa euroa ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 2 498,3 miljoonaa euroa.

Käyttöarvo määritetään käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat yhtiön johdon viimeisimpään ennusteeseen seuraavalle viidelle vuodelle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuo-dotukseen. Ottaakseen huomioon epävarmuutta, joka liittyy COVID-19-pandemiaan sekä tulevaisuuden näkymiin Finnair käyttää rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon kolme vaihtoehtoista rahavirtaskenaariota painotetaan niiden arvioiduilla todennäköisyyksillä. Keskeisimmät erot skenaarioiden välillä liittyvät elpymisen alkamisajankohtaan.

Arvonalennustestauksessa käytetyt oletamat	31.12.2020
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	8,2
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	9,3
Pitkän aikavälin kasvu-%	2,4
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	540-610

Arvonalentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa sekä johdon arvioiden käyttöä. Nämä arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta, joka on kasvanut vallitsevasta COVID-19-pandemiasta. Merkittävää johdon harkintaa sisältyy erityisesti pandemian keston ja kysynnän elpymisnopeuden arviointiin, yksikkökohtaisen liikevaihdon kehittymiseen ja sekä polttoaineen hinnoitteluun. Lisäksi käyttöarvolaskelma reagoi herkästi EBITDA-marginaalin, pitkän aikavälin kasvuprosentin sekä diskonttokoron muutoksiin.

EBITDA ja pitkän aikavälin kasvuolettaman on määritetty perustuen yhtiön johdon parhaaseen arvioon koronaviruspandemiasta toipumisesta sekä tulevasta markkinakysynnästä- ja ympäristöstä. Arvioita on verrattu ulkoisiin tietolähteisiin, kuten toimialan pitkän aikavälin keskimääräiseen kasvuo-dotukseen. Käytetty diskonttokorko perustuu yhtiön painotettuun keskimääräiseen pääoman kustannukseen, joka heijastaa markkinoiden arviota rahan aika-arvosta sekä Finnairin liiketoiminnalle ominaista riskiä. Liiketoiminnan lisääntynyttä epävarmuutta ei ole huomioitu erikseen diskonttokoron määrittelyssä, vaan se huomioidaan arvonalentumistestauksessa käyttämällä vaihtoehtoisia skenaarioita ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa. Polttoaineen hinta on määritetty perustuen hintasuojilla painotettuun polttoaineen hintaan, joka perustuu termiiniikäyrään, suunniteltujen lentojen arvioituun polttoaineen kulutukseen sekä historiaan perustuvaan tietoon kunkin konetyypin polttoaineen kulutuksesta.

Johtuen käytettyihin oletuksiin sekä johdon arvioihin liittyvästä kasvaneesta epävarmuudesta Finnair on laatinut herkkyyssanalyysin, jonka tarkoituksena on heijastella, miten arvonalentumistestauksen tulos reagoi eri olettamien ja johdon arvioiden muuttuessa. Herkkyyssanalyysi huomioi yhden olettamien muutoksen kerrallaan muiden olettamien pysyessä ennallaan. Herkkyyssanalyysin tulokset heijastelevat rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin pohjalta määritetyn kerrytettävissä olevan rahamäärän herkkyyttä. Mikäli EBITDA-marginaali-% laskisi 1,0 prosenttiyksikköä tai pitkän aikavälin kasvuprosentti 1,0 prosenttiyksikköä, käyttöarvon ja omaisuuserien kirjanpitoarvon välinen ylijäämä katoaisi. Käyttöarvon ja omaisuuserien kirjanpitoarvon välinen ero laskisi nollaan myös, jos diskonttokorko kasvaisi 0,9 prosenttiyksiköllä tai polttoaineen hinta 15 prosentilla.

18. VALTIONTUKI FINNAIRIN RAHOITUSJÄRJESTELYSÄ

Euroopan komissio päätyi ratkaisuun, jonka mukaan Suomen valtion 540 miljoonan euron takaus Finnairin TyEL-takaisinlainassa, jonka Euroopan komissio hyväksyi 18.5.2020, ja Suomen valtion osallistuminen osakeantiin ovat niin läheisesti sidoksissa toisiinsa, että niiden voidaan yhdessä katsoa muodostavan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107(1) artiklan mukaisen valtiontuen. Komission päätöksen nojalla yhtiö on sitoutunut osakennin jälkeen tiettyihin ehtoihin, jotka koskevat muun muassa yritysostokieltoa, jonka mukaan yhtiö ei saa kolmen vuoden kuluessa osakeannista hankkia yli 10 prosentin osuutta kilpailijoissa tai muissa saman alan toimijoissa, tuotantoketjun alku- ja loppupään toimijat mukaan luettuina.

Komission päätökseen perustuvien rajoitusten seurauksena yhtiön johtoon kuuluville henkilöille ei makseta suurempaa palkkiota kuin kyseisen henkilön kiinteä palkkio oli 31.12.2019. Jos henkilöstä tulee yhtiön johdon jäsen osakeannin yhteydessä tai sen jälkeen, hänen suurin sallittu palkkionsa on samantasoinen kuin vastaavissa johtoasemissa toimivien ja vastaavia vastuualueita omaavien johtohenkilöiden palkkiot Finnairissa 31.12.2019. Finnair ei maksa bonuksia ja muita muuttuvia tai vastaavia palkkioeriä kolmen tilikauden 2020-2022 aikana johtoon kuuluville henkilöille.

Lisäksi Finnair on sitoutunut julkaisemaan tiedot saadun tuen käytöstä 12 kuukauden kuluessa osakeannista ja sen jälkeen säännöllisesti 12 kuukauden välein kolmen vuoden ajan. Kyseisiin tietoihin on erityisesti sisällyttävä tiedot siitä, miten yhtiö edistää saamallaan tuella toimintaansa vihreään ja digitaaliseen siirtymään liittyvien EU:n tavoitteiden ja kansallisten velvoitteiden mukaisesti, mukaan lukien vuotta 2050 koskeva EU:n ilmastoneutraaliustavoite.

Suomen valtio ja Finnair ovat valmistelleet rahoitusjärjestelyä, jossa valtio myöntäisi Finnairille vakuudettoman, enintään 400 miljoonan euron hybridilainan. Lopullisen päätöksen mahdollisesta rahoitusjärjestelystä tekee valtioneuvoston yleisistunto, jolloin myös hybridilainan lopulliset ehdot vahvistetaan. Hybridilainan myöntäminen edellyttää EU-komission hyväksyntää.

19. ELÄKEVELVOITTEET

Eläkesaamiset olivat 31,8 miljoonaa euroa tilikauden 2020 lopussa. Muutos verrattuna 77,1 miljoonan euron eläkevelvoitteisiin tilikauden 2019 lopussa johtuu pääosin Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehdyistä eläkkeiden indeksikorotuksen poistoon liittyvistä sääntömuutoksista ja lentäjien ilmoituksista tavallista aiemmasta eläköitymisestä. Tällä oli kertaluonteinen positiivinen 132,8 miljoonan euron vaikutus tuloslaskelman vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin tilikauden 2020 viimeisellä vuosineljänneksellä.

20. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä Finnair otti käyttöön reservirahoitukseksi tarkoitetun 175 miljoonan euron vakuudettoman syndikoidun luottolimiitin, joka maksettiin kokonaisuudessaan takaisin tilikauden 2020 kolmannen neljänneksen aikana. Luottolimiittijärjestely on voimassa tammikuuhun 2023 saakka.

Tilikauden 2020 toisella neljänneksellä, ja osana rahoitusjärjestelysuunnitelmaa, Finnair neuvotteli kovenantin lievennyksen syndikaattipankkien kanssa ja se nostaa nettovelkaantumistasoa väliaikaisesti seuraavan taulukon mukaisesti.

Kovenanttiarvo	Ennen lievennystä	30.6.2021 asti	1.7.2021- 30.6.2022	30.6.2022 jälkeen
Nettovelkaantumisaste, %	175	225	200	175

600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainajärjestely neuvoteltiin tilikauden 2020 toisen neljänneksen aikana ja siitä on tehty kolme 200 miljoonan euron nostoa kesäkuussa 2020, syyskuussa 2020 ja joulukuussa 2020. Järjestely edellyttää, että Finnair toimittaa takaukset koko summalle. Tällä hetkellä Suomen valtio takaa 90 % järjestelystä ja liikepankki loput 10 % mukaan lukien kaikki muut lainaan liittyvät kulut.

Tilikauden 2020 viimeisellä neljänneksellä Finnair on tehnyt A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen, jonka vuoksi vuokrasopimusvelat kasvoivat 79,3 miljoonaa euroa. Viimeisen neljänneksen aikana Finnair sai vientiluottolaitoksilta yli 100 miljoonan euron vientiluottotakauksen A350-lentokoneeseen.

Olemassa olevia lainoja lyhennettiin lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat

miljoonaa euroa	2020	2019
Pitkäaikaiset korolliset velat		
Vuokrasopimusvelat	880,6	913,6
JOLCO-lainat* ja muut	312,2	277,6
Joukkovelkakirjalainat	199,8	199,6
Lainat rahoituslaitoksilta	599,0	
Yhteensä	1 991,6	1 390,8
Lyhytaikaiset korolliset velat		
Vuokrasopimusvelat	135,6	140,4
JOLCO-lainat* ja muut	51,5	43,5
Yhteensä	187,2	183,9

* JOLCO-lainat sisältävät kolmen A350-lentokoneen hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating Lease with Call Option). Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja lentokoneet omistettuina.

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2020

miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	96,4	102,3	95,0	92,9	137,3	147,1	671,1
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	39,2	41,5	43,8	46,0	35,3	139,3	345,1
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset		300,0	300,0				600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset		200,0					200,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset					28,9	14,5	43,4
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	51,5	40,9	35,3	36,4	77,4	82,2	323,7
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	187,2	684,7	474,1	175,2	278,9	383,1	2 183,3
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	865,9	36,3					902,2
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-826,3	-33,2					-859,5
Hyödykejohdannaiset	44,4	0,2					44,6
Ostovelat ja muut velat	84,6						84,6
Korkomaksut	65,3	63,5	50,1	32,3	41,8	61,2	314,3
Yhteensä	421,0	751,6	524,2	207,5	320,8	444,3	2 669,4

* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 0,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2017 ja erääntyy vuonna 2022. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,3 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Lainat rahoituslaitoksilta eivät sisällä 1,0 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2020 ja erääntyy vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

21. VARAUKSET

miljoonaa euroa	2020	2019
Lentokaluston huoltovaraus		
Varaus kauden alussa	166,3	132,2
Uudet varaukset	25,4	61,6
Käytetyt varaukset	-18,3	-31,7
Puretut varaukset	-1,3	
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	2,1	0,1
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	0,9	2,7
Kurssierot	-12,2	1,4
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	162,8	166,3
Joista pitkäaikaista	153,6	151,8
Joista lyhytaikaista	9,2	14,5
Muut varaukset		
Varaus kauden alussa	3,1	1,0
Uudet varaukset	27,2	6,6
Käytetyt varaukset	-6,7	-5,7
Puretut varaukset	-10,6	
Siirrot erien välillä		1,1
Muut varaukset yhteensä	13,0	3,1
Joista pitkäaikaista	2,2	0,4
Joista lyhytaikaista	10,8	2,7
Yhteensä	175,8	169,4
Joista pitkäaikaista	155,8	152,2
Joista lyhytaikaista	20,0	17,2

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarausten odotetaan purkautuvan vuoteen 2032 mennessä. Muut varaukset sisältää pääosin COVID-19-pandemian seurauksena tehtyihin rakennejärjestelyihin liittyviä eriä, joiden odotetaan pääosin purkautuvan vuoden 2021 loppuun mennessä. Lentokaluston huoltovarausten liittyvät uudet varaukset ja käytetyt varaukset olivat merkittävästi pienemmät COVID-19-pandemian aikana vähentyneen lentotoiminnan vuoksi. Puretut varaukset muissa varauksissa liittyy pääosin rakennejärjestelyihin, joiden alun perin arvioitiin olevan suuremmat kuin toteutui YT-neuvotteluiden tuloksena.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 161,1 (156,9) miljoonaa euroa sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 5,2 (4,7) miljoonaa euroa, joka pääosin koostuu saaduista vuokravakuuksista.

22. MYYNIN SIIRTOVELAT JA MYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	2020	2019
Ennakkoon saadut lentolipputulot	55,7	451,2
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	51,9	43,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	3,4	45,4
Muut erät	22,5	12,7
Yhteensä	133,6	552,7

Ennakkoon saadut lentolipputulot ja saadut ennakot valmismatkatuotannosta vähentyivät merkittävästi pandemiasta aiheutuneiden matkustusrajoitusten, kysynnän vähenemisen ja lentojen peruutusten vuoksi. Kaiken kaikkiaan, Finnair palautti asiakkailleen etukäteen saamiaan lentolipputuloloja 464 miljoonaa euroa peruutettujen lentojen johdosta. Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaan liittyvät siirtovelat kasvoivat, koska pisteiden vanhentumisaikaa pidennettiin poikkeusajana asiakkaiden hyväksi, jotka eivät ole pystyneet hyödyntämään ansaitsemaansa pisteitään normaaliin tapaan COVID-19-pandemian aikana. Muiden erien määrä vastaavasti kasvoi, kun asiakkaille tarjottiin lahjakortteja peruutettujen lentojen korvaukseksi.

23. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	2020	2019
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	32,1	79,6
Yhteensä	32,1	79,6

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2020 olivat 429 miljoonaa euroa (31.12.2019: 730). Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet laskivat Suomen kilpailu- ja kuluttajaviraston alennettua takuun määrää COVID-19 pandemian aiheuttamien ryhmämatkavarausten laskemisen seurauksena. Vuokravastuut 31.12.2020 ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja vähäarvoisista IT-laitteiden vuokrista, jotka eivät kuulu IFRS 16 standardin piiriin, olivat 19,1 miljoonaa euroa (31.12.2019: 20,1).

24. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

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

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,9 % (55,8 %) Finnairin osakkeista. Suomen valtio osallistui tilikaudella 2020 toteutettuun merkintäoikeusantiin omistusosuutensa suhteessa 286,1 miljoonalla eurolla ja antoi 540 miljoonan euron takauksen Finnairin TyEL-takaisineläinlainassa. Euroopan komissio tulkitsi näiden liiketoimien yhdessä muodostavan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107(1) artiklan mukaisen valtiontuen, johon liittyvistä ehdoista kerrotaan liitetiedossa 18. Valtiontuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiiriin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia.

miljoonaa euroa	2020	2019
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	28,4	27,0
Eläkesäätiö	0,4	0,7
Työsuhde-etuudet		
Eläkesäätiö	-121,5	10,3
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	88,2	107,8
Eläkesäätiö	1,9	2,5
Rahoitustuotot ja -kulut		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	2,8	5,7
Eläkesäätiö	-0,6	-0,3
Saamiset		
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	19,6	33,7
Pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä	31,0	
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	15,9	23,4
Velat		
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	3,6	3,6
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle		77,0
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	2,1	1,0

Tilikaudella 2020 toimitusjohtaja Topi Mannerin ja muiden johtoryhmän jäsenten palkat ja palkkiot olivat suoriteperusteisesti 3,9 miljoonaa euroa (5,6). Osakeannin ja siihen liittyvien EU:n valtiontukisääntöjen johdosta yhtiö on sopinut rajoituksista johdon palkitsemiseen, joista kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 18. Valtiontuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä. Lisäksi toimitusjohtaja ja johtoryhmän jäsenet toteuttivat vapaaehtoisesti tilapäisen palkanalennuksen vuoden 2020 aikana.

Hallituksen palkkiot olivat tilikaudella 2020 suoriteperusteisesti 406 tuhatta euroa (422). Vuoden 2020 aikana Finnairin hallitus toteutti vapaaehtoisesti tilapäisen palkkioalennuksen koskien vuosipalkkiota.

25. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair tiedotti 26.1.2021, että sen hallitus päätti uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2021-2023. 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 2024. Ohjelma koskee noin 70 henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2020 ja yhtiön internet-sivuilla.

Finnair tiedotti 17.2.2021 tehneensä vuokrasopimusjärjestelyn seuraavaksi yhtiölle toimitettavasta A350-lentokoneesta. Järjestelyssä Finnair siirtää Airbus A350 -lentokoneen osto-oikeuden kolmannelle osapuolelle ja takaisinvuokraa lentokoneen käyttöönsä. Lentokone on tarkoitus toimittaa yhtiölle vuoden 2022 toisella neljänneksellä. Vuokrakausi on vähintään 12 vuotta, ja siihen sisältyy varastointijakso, jonka on tarkoitus alkaa myyntihetkellä vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä. Järjestelyllä on vuosina 2021-2022 Finnairille yhteensä yli 100 miljoonan Yhdysvaltain dollarin positiivinen kassavaikutus verrattuna tilanteeseen, jossa Finnair olisi ostanut lentokoneen omakseen.