



Finnair-konsernin osavuositiedot 1.1.–30.9.2020

28.10.2020

Finnair-konsernin osavuositiedot 1.1.–30.9.2020

COVID-19 vaikutti edelleen raskaasti – Finnair jatkoi uudelleenrakennussuunnitelmansa mukaisesti kustannussäästöjä sekä oman pääoman ja kassan vahvistamistoimia.

Heinä–syyskuu 2020

- Osakekohtainen tulos oli -0,15 euroa (0,08)*.
- Liikevaihto laski 88,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 97,4 miljoonaa euroa (865,4).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -167,0 miljoonaa euroa (100,7). Liiketulos oli -183,1 miljoonaa euroa (94,9).
- Rahoituserien nettokulut kasvoivat merkittävästi ollen 74,6 miljoonaa euroa (20,1) ja noin 54 miljoonaa euroa kasvusta liittyi polttoaine- ja valuuttasuojauksiin, jotka uudelleen luokiteltiin tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä.
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -267,3 miljoonaa euroa (119,3) ja investointien nettorahavirta 21,6 miljoonaa euroa (-110,3).**
- Matkustajamäärä laski 88,9 prosenttia 0,5 miljoonaan (4,1).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat 86,8 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 38,7 prosenttia (-47,5 prosenttiyksikköä).

Tammi–syyskuu 2020

- Osakekohtainen tulos oli -0,56 euroa (0,06).
- Liikevaihto laski 68,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 727,2 miljoonaa euroa (2 322,8).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -432,4 miljoonaa euroa (131,7). Liiketulos oli -449,9 miljoonaa euroa (125,3).
- Rahoituserien nettokulut kasvoivat merkittävästi ollen 200,3 miljoonaa euroa (60,4) ja noin 138 miljoonaa euroa niiden kasvusta liittyi polttoaine- ja valuuttasuojauksiin, jotka uudelleen luokiteltiin tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä.
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -864,5 miljoonaa euroa (444,4) ja investointien nettorahavirta 216,4 miljoonaa euroa (-327,5).**
- Matkustajamäärä laski 71,2 prosenttia 3,2 miljoonaan (11,1).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat 67,2 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 66,6 prosenttia (-15,9 prosenttiyksikköä).

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

** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden kolmannella neljänneksellä 11,3 miljoonaa euroa lunastuksia rahamarkkinarahastoista tai muista yli kolmen kuukauden päästä erääntyvistä rahoitusvaroista. Tammi–syyskuussa nämä sijoitukset pienenevät nettomääräisesti 382,6 miljoonalla eurolla. Nämä sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

Ohjeistus 24.7.2020:

Finnair kasvattaa kolmannella vuosineljänneksellä kapasiteettiaan portaittain siten, että se operoi heinäkuussa noin 25 % lennoista verrattuna edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon ja nostaa osuutta tämänhetkisen oletuksen mukaisesti noin 50 %:iin syyskuussa. COVID-19-pandemiatilanteen kehitykseen ja matkustusrajoitusten purkamisen aikatauluun liittyy kuitenkin epävarmuuksia, minkä vuoksi liiketoiminnan näkyvyys on heikko eikä yhtiö anna liikevaihtoa koskevaa ohjeistusta kolmannen vuosineljänneksen osalta.

Koska liikenteen uudelleenkäynnistäminen on investointi, johon liittyy kustannuksia, ja koska Finnair operoi edelleen huomattavasti normaalia alemmalla kapasiteetilla, vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan kolmannella vuosineljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin toisella vuosineljänneksellä.

Lisäksi yhtiö toistaa aiemmat ohjeistuksensa ja toteaa, että liikevaihto tulee vuonna 2020 laskemaan olennaisesti vuoteen 2019 verrattuna ja että vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan huomattava tilikaudella 2020. Samoin Finnairin kapasiteetti laskee olennaisesti kuluvana vuonna vuodesta 2019.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2020 kolmannen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.

Uusi 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 liikutulokseen. Niillä ei ole vaikutusta arvioituun vertailukelpoiseen liikutulokseen.

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.

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Pandemian vaikutukset jatkuivat raskaina kolmannella vuosineljänneksellä. Matkustusrajoitukset, jotka erityisesti Suomessa ovat poikkeuksellisen tiukat, johtivat siihen, että aiemmista suunnitelmistamme poiketen operoimme edelleen rajallista verkostoa koko vuosineljänneksen ajan. Tämä näkyi matkustajamäärissä, liikevaihdossa ja tuloksessa.

Rahdin kysyntä jatkui vahvana, ja pystyimme avaamaan Aasian-reittilentoja rahdin tukemana. Rahdin osuus liikevaihdostamme pysyi normaalia merkittävämpänä.

Jatkoimme katsauskauden aikana rahoitusasemamme ja oman pääomamme vahvistamistoimia. Uudelleenrahoitimme aiemman 200 miljoonan euron hybridilainamme, toteutimme yhden A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn sekä nostimme toisen 200 miljoonan euron erän 600 miljoonan euron TyEL-lainastamme. Kassamme onkin edelleen varsin vahva ja taseemme terve.

Olemme edistyneet pysyviä kustannussäästöjä koskevan ohjelmamme toteuttamisessa hyvin ja identifioineet uusia säästämismahdollisuuksia. Nostammekin nyt pysyvien, vuosittaisten kustannussäästöjen tavoitetta 140 miljoonaan euroon vuoden 2022 alusta alkaen verrattuna vuoteen 2019, kun aiempi säästötavoitteemme oli 100 miljoonaa euroa. Säästöjä haemme kaikista kulueristä. Varaudumme eri toimin siihen, että koronanjälkeisestä markkinasta tulee erittäin kilpailtu.

Saimme päätökseen yhteistoimintaneuvottelut ja vastaavat keskustelut Suomen ulkopuolella. Näitä seuraavat yhteensä noin 700 työpaikan vähennykset ovat erittäin valitettavia ja finnairilaisille raskaita. Vuoden alkuun verrattuna Finnairin henkilöstömäärä vähenee nämä toimet mukaan lähes 1 100:lla. Työpaikkansa menettäville olemme rakentaneet kumppaneidemme kanssa NEXT-ohjelman, jonka tavoitteena on auttaa uudelleentyöllistymistä.

Yhteistoimintaneuvotteluiden perusteella vähentyvien työpaikkojen määrä oli jonkin verran alustavaa arviota pienempi, mikä johtui osin henkilöstömme kanssa solmituista sopimuksista, joilla saavutamme osin pysyviä, osin väliaikaisia säästöjä. Haluan lämpimästi kiittää säästösopimuksiin osallistuneita työntekijäryhmiä joustavuudesta sekä yhteen hiileen puhaltamisesta Finnairin tulevaisuuden rakentamiseksi. Lokakuussa ilmoitimme kannustinohjelmasta, joka sen tavoitteiden toteutuessa palkitsee onnistuneesta uudelleenrakennuksesta ne henkilöstöryhmät, joiden kanssa sovittiin pysyvistä säästöistä.

Olemme maksaneet asiakkaillemme COVID-19-tilanteen takia peruista lennoista lippupalautuksia helmisyysskuussa yli 400 miljoonaa euroa. Palautushakemussuma on nyt purettu ja hakemusten käsittelyaika on palannut lähes normaaliksi. Jäljellä olevien palautusten arvioidaan olevan 40 miljoonaa euroa, joten ne eivät enää tulevaisuudessa kuormita liiketoiminnan rahavirtaamme merkittäväällä tavalla. Ilahduttavaa on myös se, että asiakastytytyvyyttä mittaava nettosuositeluindeksimme oli tällä poikkeuksellisella katsauskaudella ennätyskorkea 56. Asiakkaamme ovat saamamme palautteen perusteella olleet erityisen tyytyväisiä tarjoamaamme terveysturvalliseen matkustusympäristöön, johon olemme panostaneet.

Talvikaudella liikennöimme edelleen melko rajallista verkostoa, sillä tiukat matkustusrajoitukset ovat vaikuttaneet merkittävästi kysyntään. Lanseerasimme lokakuussa Suomessa vastuullisen matkustamisen kampanjan, jolla haluamme muistuttaa, että matkailutoimialalla on merkittävä kansantaloudellinen ja työllistävä vaikutus. Suomen matkailutoimiala työllistää yli 140 000 ihmistä ja kyse on heidän ja heidät työllistävien yritysten tulevaisuudesta.

Näkyvyys markkinaa on nyt poikkeuksellisen lyhyt. Finnair on kuitenkin osana uudelleenrakennussuunnitelmaansa kehittänyt ketteriä prosesseja, joiden avulla se sopeuttaa toimintaansa nopeasti muuttuvaan ympäristöön. Koko alamme tarvitsee yhtenäisiä ja selkeitä Euroopan-laajuisia matkustusrajoituksiin liittyviä linjauksia ja testauskäytäntöjä, jotta niin alan toimijat kuin matkustajatkin pystyvät paremmin suunnittelemaan toimintaansa.

Toimintaympäristö heinä–syyskuussa

Toisen vuosineljänneksen tapaan COVID-19-pandemia vaikutti merkittäväällä tavalla koko globaaliin lentotoimialaan ja näin ollen myös Finnairin kaikkeen toimintaan kolmannella vuosineljänneksellä. Lentoyhtiöt ympäri maailman olivat edelleen pakotettuja vähentämään kapasiteettiaan huomattavasti tiukoista matkustusrajoituksista ja kysynnän puutteesta johtuen. Tämä koski erityisesti Finnairia sen operoitua rajoitettua verkostoaan, jossa tuolikielometreillä mitattu kapasiteetti oli vain n. 13 prosenttia vertailukaudesta. Finnair ei näin ollen pystynyt lisäämään kapasiteettiaan samalla tavalla kuin se arvioi vielä toisen vuosineljänneksen päätteeksi. Yhtiö on jo tiedottanut, että se jatkaa rajoitetun verkostonsa operoimista myös vuoden viimeisellä neljänneksellä sekä vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä ennen kesällä 2021 alkavaksi arvioitua liikenteen lisäämistä.

Kapasiteetti laski merkittävästi Helsingin ja muiden Euroopan markkinoiden välillä. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikielometreillä mitattuna laski 81,2 prosenttia (+0,3). Kysyntä oli edelleen heikkoa koko kolmannen vuosineljänneksen COVID-19-liitännäisten reitti- ja vuoroperuutusten sekä tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla tuolikielometreillä mitattuna laski 85,7 prosenttia (+4,0). Kysyntä Euroopan- ja Finnairin Aasian-kohteiden välillä laski huomattavasti katsauskaudella samojen syitten takia kuin Euroopan-liikenteessäkin.¹

Finnair tekee tiiviimpää yhteistyötä muutamien oneworld-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Näiden poikkeuksellisten olosuhteiden vallitessa Finnair työskentelee yhdessä yhteishankkumppaneidensa kanssa varmistaakseen, että tehokkuutta tuottavat ja asiakkaita hyödyttävät yhteishankkeet jatkuvat normaalisti merkittävästi alentuneesta kapasiteetista ja liikevaihdosta huolimatta. Finnair jatkaa lisäksi valmistelujaan, jotta se voisi aloittaa yhteishankkeensa Juneyao Airlinesin kanssa vuoden 2021 ensimmäisellä puoliskolla.

Matkapakettien tarjonta on ollut matalalla tasolla koko kolmannen vuosineljänneksen ajan COVID-19-pandemian ja siihen liittyvien matkustusrajoitusten ja -suositusten vuoksi. Matkapaketteja on siksi tuotettu vain rajattuun määrään kohdemaita ja niiden kysyntä on pysynyt alhaisena ollen vuosineljänneksen aikana alle 5 % normaalitasosta. Toisaalta seuraavan kesän matkojen kysyntä on ollut korkeampaa kuin normaalisti kyseisenä ajankohtana. Vuosineljänneksen aikana Aurinkomatkat avasi myyntiin kotimaan matkapaketit ja niiden kysyntä on ollut odotuksia vahvempaa kohdistuen loppuvuoteen 2020 ja alkuvuoteen 2021. Tulevien kuukausien ulkomaan matkojen näkymä on edelleen epävarma ja riippuu pandemian kehityksestä,

¹ Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

matkustusrajoitusten voimassaolosta sekä asiakaskysynnän palautumisesta. Uskomme matkapakettien kysynnän ja tarjonnan palaavan vuoden 2019 tasolle epidemian jälkeen noin 2–4 vuoden kuluessa.

COVID-19 vaikutti merkittävästi myös globaaleihin rahtimarkkinoihin laskemalla selvästi lentorahdin määrää kolmannella vuosineljänneksellä, koska reittiliikenteen kapasiteetti väheni huomattavasti. Toisaalta poikkeuksellinen tilanne avasi markkinan pelkkää rahtia kuljettaville lennoille myös kolmannella vuosineljänneksellä (Finnair operoi 235 yhdensuuntaista pelkkää rahtia kuljettanutta lentoa) ja niiden avulla Finnair pystyi kasvattamaan Aasiaan lennettyjen, rahtia kuljettavien reittilentojen määrää alhaisesta matkustajakäyttöasteesta huolimatta, koska rahdin kysyntä oli vahvaa. Tämä puolestaan loivensi Finnairin rahtiliiketoiminnan laskua, joka aiheutui vertailukautta alemmista rahtivolyymeistä. Rahtiliikenteen kokonaiskäyttöaste parani merkittävästi vuoden takaisesta.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 5,0 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihintana oli vuoden kolmannella neljänneksellä 46,8 prosenttia alempi kuin vuotta aiemmin, mutta Finnairin suojauspolitiikan vuoksi tämä näkyi yhtiön tuloksessa viiveellä. Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan kulloisenkin vuosineljänneksen tulokseen. Vuoden kolmannella neljänneksellä Finnairin polttoainekulut laskivat kuitenkin merkittävästi vertailukaudesta kapasiteetin huomattavan vähenemisen takia.

Taloudellinen kehitys heinä–syyskuussa

Liikevaihto heinä–syyskuussa

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

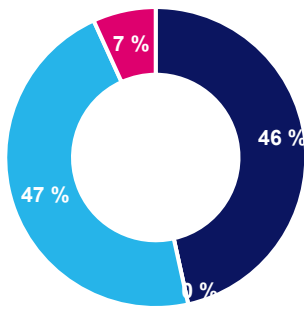
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	7–9/2020	7–9/2019	Muutos, %
Matkustajatuotot	54,7	709,9	-92,3
Lisämyynti	8,8	45,7	-80,8
Rahti	31,7	52,8	-40,0
Matkapalvelut	2,3	57,0	-96,0
Yhteensä	97,4	865,4	-88,7

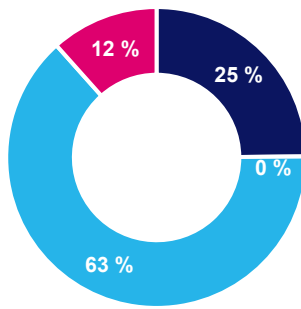
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 14,7 prosenttia ja oli 5,85 eurosenttiä (6,86). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 13,5 prosenttia ja oli 5,87 eurosenttiä (6,79).

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 7–9/2020

Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	10,5	19,2	-96,8	775,6	-87,3	160,4	-97,0	20,7	-66,5
Pohjois-Amerikka	-0,4	-0,8	-100,8	0,0	-100,0	0,0	-100,0	N/A	N/A
Eurooppa	35,0	63,9	-87,7	778,2	-84,5	409,4	-90,4	52,6	-32,4
Kotimaa	9,6	17,6	-70,6	112,8	-66,3	74,8	-67,6	66,3	-2,6
Reiteille kohdistumaton	0,0	0,0	-99,9						
Yhteensä	54,7	100,0	-92,3	1 666,6	-86,8	644,6	-94,1	38,7	-47,5

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)**Myydyt henkilökilometrit (RPK)**

- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus kolmannella vuosineljänneksellä johti liikennelukujen merkittävään laskuun. Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 86,8 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 88,9 prosenttia ollen 453 800 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 94,1 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 47,5 prosenttiyksikköä 38,7 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin vain rajallinen määrä reittilentoja. Näin ollen tarjotut henkilökilometrit laskivat 87,3 prosenttia. Samoin myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 97,0 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 66,5 prosenttiyksikköä 20,7 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäyttöastetta tukivat kuitenkin rahtioperaatiot ja niiden hyvin korkea käyttöaste.

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

Myös Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski COVID-19-pandemian takia 84,5 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 90,4 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 32,4 prosenttiyksikköä 52,6 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 66,3 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 67,6 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 2,6 prosenttiyksikköä 66,3 prosenttiin.

Lisämyynti laski 80,8 prosenttia COVID-19-vaikutusten vuoksi. Lentolippumaksut ja pluspisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19 näkyi selvästi Finnairin rahtivolyyymien kehityksessä myös kolmannella vuosineljänneksellä, koska reittilentoja operoitiin rajallisesti. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 87,4 prosenttia, ja myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 83,0 prosenttia. Tarjotut rahtitonnikilometrit laskivat kuitenkin 79,6 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 71,7 prosenttia, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot (235 yhdensuuntaista lentoa), joita lennettiin pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Pelkkää rahtia kuljettaneiden lentojen määrä väheni toiseen vuosineljännekseen verrattuna, koska niitä pystyttiin korvaamaan Aasian-matkustajareittilennoilla, joissa kuljetettiin erinomaisilla käyttöasteilla rahtia. Tämän vuoksi rahtiliikevaihto laski vain 40,0 prosenttia.

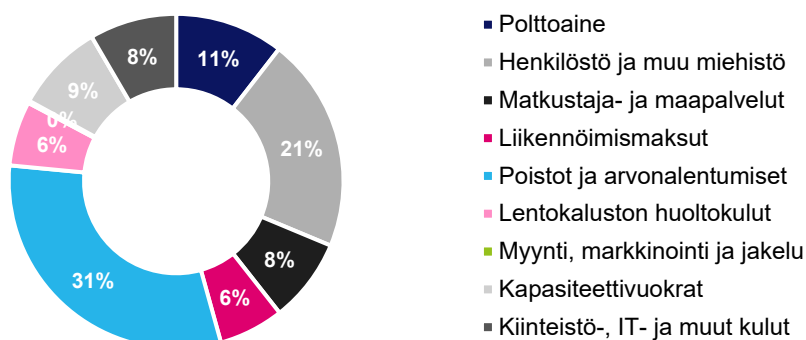
Matkapakettien taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Kolmannen vuosineljänneksen aikana matkapaketteja tuotettiin vain rajattuun määrään kohteita. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 96,3 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 88,0 prosenttia. Liikevaihto laski 96,0 prosenttia. Vertailuvuoden luvut sisältävät Aurinkomatkojen Viron-operaatiot, jotka suljettiin vuoden 2019 lopussa.

Kustannuskehitys heinä–syyskuussa

Finnairin toiminnalliset kulut laskivat 64,6 prosenttia vertailukaudesta, eli vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui erityisesti kiinteistä kulueristä. Esimerkiksi poistot ja arvonalentumiset jopa kasvoivat vertailukaudesta. Finnair jatkoi merkittäviä kustannussopeutustoimia kolmannella vuosineljänneksellä. Ne pitivät sisällään muun muassa henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi merkittävänä toiminnallisten kulujen alenemisena.

Yksikkökustannus (CASK) nousi 161,9 prosenttia ja oli 15,86 eurosenttiä (6,06). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi yli 200,0 prosenttia ja oli 14,12 eurosenttiä (4,55). Jyrkkä nousu johtui rajallisesta kapasiteetista ja tietyistä joustamattomista kulueristä.

Toiminnallisten kulujen (yht. 275,6 milj. euroa) jakauma heinä–syyskuussa



Milj. euroa	7–9/2020	7–9/2019	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	57,2	131,7	-56,6
Polttoainekulut	29,0	190,1	-84,7
Kapasiteettivuokrat	23,7	33,2	-28,6
Lentokaluston huoltokulut	17,2	50,7	-66,1
Liikennöimismaksut	17,3	93,3	-81,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	0,6	43,6	-98,7
Matkustaja- ja maapalvelut	22,4	122,9	-81,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	23,2	31,2	-25,7
Poistot ja arvonalentumiset	85,0	81,3	4,6
Yhteensä	275,6	778,0	-64,6

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 58,1 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppalut, laskivat kapasiteetin mukaisesti. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 25,7 prosenttia, koska pelkkää rahtia kuljettaneet lennot lasketaan mukaan polttoainekulutukseen, mutta ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 50,3 prosenttia alhaisten 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 kolmannella neljänneksellä. Toisaalta tietyt erät, kuten kesälomat lomautusjaksojen välissä sekä kiinteät eläkekulut, loivensivat henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen laskua.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) laskivat sekä matkustaja- että rahtiliikenteen alentuneiden volyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut olivat matalalla tasolla, koska markkinointikulut olivat hyvin vähäisiä ja toisaalta koska 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 lähempänä vertailukauden tasoa, koska muodostuvat pääosin kiinteistä kuluista, vaikka tiettyjä kustannussäästöjä saavutettiin.

Tulos heinä–syyskuussa

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

Milj. euroa	7–9/2020	7–9/2019	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-81,9	181,9	-145,0
Poistot ja arvonalentumiset	-85,0	-81,3	4,6
Vertailukelpoinen liike-tulos	-167,0	100,7	<-200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-16,1	-5,8	>200
Liike-tulos	-183,1	94,9	<-200
Rahoitustuotot	9,6	0,5	>200
Rahoituskulut	-84,2	-20,7	>200
Kurssivoitot ja -tappiot	8,3	-2,7	>200
Tulos ennen veroja	-249,4	72,0	<-200
Tuloverot	49,9	-14,4	>200
Kauden tulos	-199,5	57,6	<-200

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liike-tulos, eli liike-tulos ilman valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta, johdannaisten käyvän arvon muutosta, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja muita vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, laskivat huomattavasti liikevaihdon laskettua toiminnallisia kuluja enemmän johtuen ennen kaikkea kiinteistä kuluista.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat 6,4 miljoonaa euroa (-5,6), ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat 0,0 miljoonaa euroa (0,5). Kolmannella vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien (myyntivoitot/tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut) arvo oli yhteensä -22,6 miljoonaa euroa (-0,6) ja lähes kaikki olivat COVID-19-liitännäisiä, henkilöstösopeutukseen liittyviä uudelleenjärjestelykuluja. Merkittävien uudelleenjärjestelykulujen takia liike-tulos laski vertailukaudesta enemmän kuin vertailukelpoinen EBITDA ja vertailukelpoinen liike-tulos.

Rahoituskulut kasvoivat merkittävästi, ja noin 63 miljoonaa euroa kasvusta liittyi polttoaine- ja valuuttasuojauksiin, jotka uudelleen luokiteltiin IFRS 9:n nojalla tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä. Toisaalta rahoitustuotot kasvoivat noin 9 miljoonalla eurolla samasta syystä, joten negatiivinen nettovaikutus oli n. 54 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.

Taloudellinen kehitys tammi–syyskuussa

Liikevaihto tammi–syyskuussa

Finnairin liikevaihto laski merkittävästi tammi–syyskuun aikana vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten vuoksi.

Liikevaihto tuotteittain

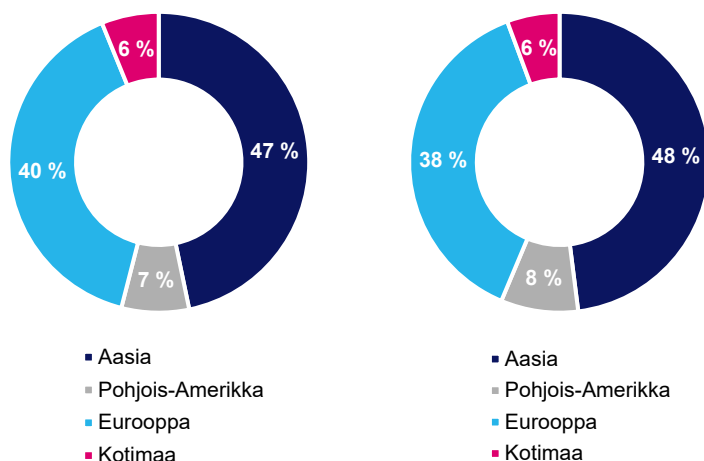
Milj. euroa	1–9/2020	1–9/2019	Muutos, %
Matkustajatuotot	491,7	1 863,9	-73,6
Lisämyynti	57,1	131,7	-56,6
Rahti	117,8	154,9	-23,9
Matkapalvelut	60,6	172,3	-64,8
Yhteensä	727,2	2 322,8	-68,7

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 4,6 prosenttia ja oli 6,23 eurosenttiä (6,52). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 4,4 prosenttia.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1–9/2020

Liikennealue	Milj. euroa	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
		Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	179,8	36,6	-78,3	5 460,4	-68,9	3 737,8	-74,7	68,5	-15,6
Pohjois-Amerikka	26,3	5,4	-80,8	848,9	-72,2	647,1	-75,7	76,2	-10,9
Eurooppa	221,0	44,9	-70,5	4 652,2	-65,7	2 957,6	-73,3	63,6	-17,8
Kotimaa	57,0	11,6	-55,7	720,5	-48,6	441,2	-51,6	61,2	-3,7
Reiteille kohdistumaton	7,6	1,5	-64,7						
Yhteensä	491,7	100,0	-73,6	11 681,9	-67,2	7 783,8	-73,5	66,6	-15,9

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 tammi–syyskuussa. Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 67,2 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 71,2 prosenttia ja oli 3 207 300 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 73,5 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 15,9 prosenttiyksikköä 66,6 prosenttiin.

Aasian-liikenteen tarjonta laski COVID-19-vaikutuksen myötä merkittävästi helmikuusta alkaen ja toisella vuosineljänneksellä Aasiaan oli vain muutama reittilento. Vuoden kolmannella neljänneksellä lentomäärä kasvoi jonkin verran, mutta siitä huolimatta tarjotut henkilökilometrit laskivat 68,9 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 74,7 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 15,6 prosenttiyksikköä 68,5 prosenttiin.

Koska Pohjois-Amerikkaan oli toisella vuosineljänneksellä vain yksi matkustajalento eikä yhtään kolmannella vuosineljänneksellä COVID-19-pandemian vuoksi, kapasiteetti laski 72,2 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 75,7 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 10,9 prosenttiyksikköä 76,2 prosenttiin.

Myös Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski toiseen ja kolmanteen vuosineljännekseen vaikuttaneen COVID-19-pandemian takia 65,7 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 73,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 17,8 prosenttiyksikköä 63,6 prosenttiin.

Samojen syiden takia kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 48,6 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 51,6 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 3,7 prosenttiyksikköä 61,2 prosenttiin.

Lisämyynti laski 56,6 prosenttia ennen kaikkea toisen ja kolmannen vuosineljänneksen alhaisten matkustajamäärien vuoksi. Palvelumaksujen lisäksi istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19:stä aiheutuneet rajalliset reittilentomäärät erityisesti toisella mutta myös kolmannella vuosineljänneksellä johtivat Finnarin rahtivolymien laskuun tammi–syyskuussa. Finnair aloitti pelkkää rahtia kuljettaneet lennot huhtikuussa niiden vahvan kysynnän vuoksi, koska markkinoilla ei ollut tarjolla kapasiteettia. Kolmannella vuosineljänneksellä Finnair pystyi kasvattamaan myös rahtia kuljettavien Aasian-matkustajareittilentojen määrää matalasta matkustajakäyttöasteesta huolimatta, koska rahdin kysyntä pysyi vahvana. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 69,6 prosenttia, ja myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 70,4 prosenttia. Toisaalta tarjotut rahtitonnikilometrit laskivat 60,4 % ja myydyt rahtitonnikilometrit 57,6 %, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita lennettiin pääasiassa Euroopan ja Aasian välillä, mutta myös Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Rahtiliikevaihto laski 23,9 prosenttia.

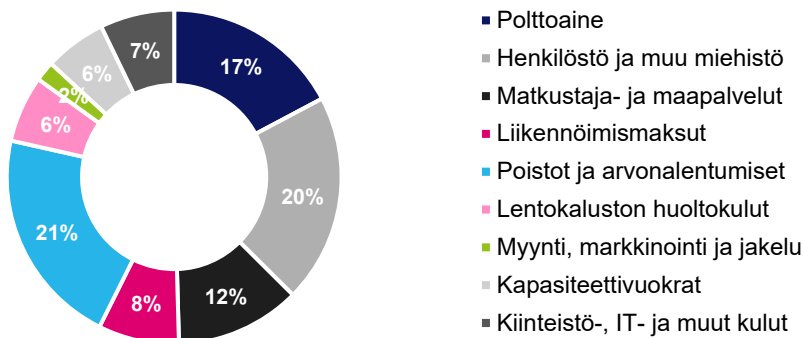
Matkapakettien parantunut asiakaskysyntä vaikutti positiivisesti vuoden 2020 ensimmäisen vuosipuoliskon alkupuolella. Matkapalveluiden kehitykseen vaikutti puolestaan heikentävästi vuoteen 2019 verrattuna alhaisempi sarjatuotantoon perustuvien matkapakettien kapasiteetti ja toisella vuosineljänneksellä 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. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 77,0 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 94,4 prosenttia. Matkapalveluiden liikevaihto laski 64,8 prosenttia.

Kustannuskehitys tammi–syyskuussa

Finnairin toiminnalliset kulut laskivat tammi–syyskuussa selvästi vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui tiettyjen kuluerien joustamattomuudesta. Finnair on tehnyt COVID-19-vaikutusten vuoksi merkittäviä kustannussopeutustoimia, jotka pitävät sisällään muun muassa henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi selvästi erityisesti toisella sekä kolmannella vuosineljänneksellä.

Yksikkökustannus (CASK) nousi 61,3 prosenttia ja oli 9,93 eurosenttiä (6,15). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi 73,5 prosenttia ja oli 8,16 eurosenttiä (4,71). Jyrkät nousut johtuivat siitä, että kulut eivät laskeneet toisella ja kolmannella vuosineljänneksellä rajallisen kapasiteetin tahdissa.

Toiminnallisten kulujen (yht. 1 195,7 milj. euroa) jakauma tammi–syyskuussa



Milj. euroa	1–9/2020	1–9/2019	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	241,4	398,3	-39,4
Polttoainekulut	206,2	515,9	-60,0
Kapasiteettivuokrat	71,4	98,1	-27,3
Lentokaluston huoltokulut	76,9	147,7	-48,0
Liikennöimismaksut	93,7	252,6	-62,9
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	23,1	127,6	-81,9
Matkustaja- ja maapalvelut	144,7	358,4	-59,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	85,7	97,4	-12,0
Poistot ja arvonalentumiset	252,7	235,9	7,1
Yhteensä	1 195,7	2 232,1	-46,4

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 42,3 prosenttia vertailukaudesta. Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat prosenttia vertailukaudesta pääosin johtuen COVID-19-liittännäisestä kapasiteetin alenemisesta, mikä korostui erityisesti toisella ja kolmannella vuosineljänneksellä. Toisaalta polttoaineen hinnan² kehitys kumosi tätä vaikutusta osittain. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 10,8 prosenttia, kun taas matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 20,3 prosenttia.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin merkittävästi ja Finnair aloitti sen vuoksi huhtikuussa 2020 valtaosan lomautuksista, joiden vaikutus näkyi erityisesti toisella ja kolmannella vuosineljänneksellä. 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 volyyymien vuoksi. Erään sisältävät myös valmismatkakulut.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut laskivat jopa liikevaihtoa enemmän johtuen myyntikomissioiden ja maksutapakulujen alenemisesta. Markkinointikulut laskivat myös merkittävästi. Lisäksi erityisesti ensimmäisellä vuosineljänneksellä yhtiöltä veloitetuista jakelukuluista hyvitettiin COVID-19-liittännäisten 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. Toisella ja kolmannella vuosineljänneksellä erityisesti 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 ja kolmannella vuosineljänneksellä. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut pysyivät suunnilleen vertailukauden tasolla, koska ne ovat pääasiassa kiinteitä, vaikka tiettyjä kustannussäästöjä on jo toteutettu.

Tulos tammi–syyskuussa

COVID-19-pandemialla oli merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen tammi–syyskuussa, sillä Finnair joutui perumaan useita kohteita ja vuoroja, koska lukuisissa maissa turvauduttiin tiukkoihin matkustusrajoituksiin ensimmäisen vuosineljänneksen puolivälistä alkaen. Nämä seikat heikensivät myös merkittäväällä tavalla kysyntää.

Milj. euroa	1–9/2020	1–9/2019	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-179,7	367,6	-148,9
Poistot ja arvonalentumiset	-252,7	-235,9	7,1
Vertailukelpoinen liike-tulos	-432,4	131,7	<-200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-17,5	-6,4	>200
Liike-tulos	-449,9	125,3	<-200
Rahoitustuotot	34,2	2,8	>200
Rahoituskulut	-234,5	-63,2	>200
Kurssivoitot ja -tappiot	7,5	-2,2	>200
Tulos ennen veroja	-642,7	62,6	<-200
Tuloverot	128,5	-12,5	>200
Kauden tulos	-514,2	50,1	<-200

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liike-tulos, eli liike-tulos ilman valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta, johdannaisten käyvän arvon muutosta, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja muita vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, laskivat huomattavasti liikevaihdon laskettua toiminnallisia kuluja selvästi enemmän.

² Polttoaineen hinta valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat 6,0 miljoonaa euroa (-5,7), ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat -0,2 miljoonaa euroa (0,5). Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien (myyntivoitot/tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut) arvo oli yhteensä -23,3 miljoonaa euroa (-1,2), josta lähes kaikki liittyi COVID-19-liitännäisiin uudelleenjärjestelykuluihin.

Rahoituskulut kasvoivat merkittävästi, ja noin 169 miljoonaa euroa kasvusta liittyi polttoaine- ja valuuttasuojauksiin, jotka uudelleen luokiteltiin IFRS 9:n nojalla tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä. Toisaalta rahoitustuotot kasvoivat noin 31 miljoonalla eurolla samasta syystä, joten negatiivinen nettovaikutus oli noin 138 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 syyskuun lopussa 3 629,0 miljoonaa euroa (31.12.2019: 3 877,9). Laivaston tasearvo kasvoi katsauskaudella 27,6 miljoonalla eurolla johtuen pääosin kahden A350-lentokoneen hankinnasta helmikuussa ja syyskuussa 2020. Käyttöoikeuslaivaston arvo puolestaan pieneni etenkin poistojen vaikutuksesta 13,3 miljoonalla eurolla huolimatta toteutetusta A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus -transaktiosta. Myyntiin liittyvät saamiset laskivat merkittävästi COVID-19-vaiikutusten myötä 56,3 miljoonaan euroon (31.12.2019: 160,6). Netotetut laskennalliset verosaamiset kasvoivat 84,1 miljoonaan euroon (31.12.2019: -64,3) COVID-19-vaiikutuksista aiheutuneiden arvioitujen verotappioiden vuoksi.

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot laskivat myös merkittävästi 176,3 miljoonaan euroon (31.12.2019: 552,7) pääosin johtuen laskeneista lentolippuveloista. Ennakkoon maksettuihin lentolippuihin liittyvä velka oli 101,8 miljoonaa euroa (31.12.2019: 451,2) ja se pitää sisällään noin 15 miljoonaa euroa käsittelemättömiä palautuksia sekä arviolta noin 25 miljoonaa euroa palautuksia liittyen jo peruutettuihin lentoihin, joista ei ole vielä tehty takaisinmaksuhakemuksia. Syyskuun loppuun mennessä Finnair on maksanut yli 400 miljoonaa euroa COVID-19-liitännäisiä palautuksia.

Tammi–syyskuun 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. Syyskuun 2020 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -52,9 miljoonaa euroa (31.12.2019: -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.

Syyskuun 2020 loppuun mennessä Finnair oli kirjannut omaan pääomaan 503,1 miljoonan euron tuotot liittyen heinäkuussa loppuun saatettuun osakeantiin. Finnair laski liikkeelle myös uuden 200 miljoonan euron hybridilainan syyskuussa, mutta osti kolmannella vuosineljänneksellä takaisin vain 157,8 miljoonaa euroa aiemmasta 200 miljoonan euron hybridilainasta. Näin ollen 42,2 miljoonan euron erä, joka maksetaan takaisin lokakuussa 2020, nosti omaa pääomaa. Oma pääoma oli 940,3 miljoonaa euroa (31.12.2019: 966,4) eli 0,67 euroa osakkeelta (31.12.2019: 1,39³).

Kassavirta ja rahoitusasema

Rahavirta		
Milj. euroa	1–9/2020	1–9/2019
Liiketoiminnan nettorahavirta	-864,5	444,4
Investointien nettorahavirta	216,4	-327,5
Rahoituksen nettorahavirta	802,2	-163,7

³ Yhtiö toteutti merkintäoikeusannin kesä–heinäkuussa 2020. Vertailukauden oma pääoma osakkeelta on tämän vuoksi oikaistu.

Tammi–syyskuussa yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta kääntyi negatiiviseksi johtuen erityisesti lentoperuutusten vaikutuksesta käyttöpääomaan (esim. yhteensä yli 400 miljoonan euron maksetut palautukset, joista 129 miljoonaa euroa kolmannella vuosineljänneksellä) ja tulokseen, joten COVID-19-vaikutus näkyi selvästi. Investointien nettorahavirta kääntyi positiiviseksi erityisesti yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutoksen, elokuussa tehdyn A350-lentokoneen myynnin ja takaisinvuokrauksen sekä vertailukautta jonkin verran pienempien laivastoinvestointien takia. Myös rahoituksen nettorahavirta muuttui katsauskaudella positiiviseksi ja siihen vaikuttivat nostettu 400 miljoonan euron osuus 600 miljoonan euron lakisääteisestä TyEL-takaisinlainasta sekä osakeannista kassaan saadut 501,1 miljoonaa euroa. Maaliskuussa käyttöön otettu 175 miljoonan euron vakuudeton, syndikoitu luottolimiitti⁴ maksettiin takaisin syyskuussa. Se erääntyy tammikuussa 2023 ja se sisältää yhden vuoden jatko-option.

Pääomarakenne

%	30.9.2020	31.12.2019
Omavaraisuusaste	25,9	24,9
Nettovelkaantumisaste (gearing)	125,7	64,3

Omavaraisuusaste oli syyskuun 2020 lopussa hieman vuoden 2019 loppua korkeampi huolimatta tappiollisesta kauden tuloksesta sekä käyvän arvon rahaston muutoksesta, koska yhtiö kirjasi omaan pääomaan 503,1 miljoonaa euroa liittyen osakeantituottoihin. Lisäksi jäljelle jäänyt, lokakuussa takaisin maksettava 42,2 miljoonan euron erä aiemmasta hybridilainasta kasvatti omaa pääomaa. Nettovelkaantumisaste (gearing) toisaalta nousi huomattavasti vuoden 2019 lopusta nousseen korollisen nettovelan vaikutuksesta.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	30.9.2020	31.12.2019
Kassavarat	725,3	952,7
Oikaistu korollinen velka	1 907,2	1 573,7
Korollinen nettovelka	1 182,0	621,0

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella edelleen vahva. Vaikka konsernin kassavaroja laskivat kahden A350-lentokoneen hankinta (ensimmäisellä ja kolmannella vuosineljänneksellä) sekä negatiivinen operatiivinen kassavirta, nostettu 400 miljoonan euron osuus 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainasta sekä elokuussa toteutettu yhden A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus -transaktio tasoittivat laskua. Lisäksi osakeannin 501,1 miljoonan euron nettokassatuotot sekä aiemman hybridilainan vasta lokakuussa takaisin maksettava 42,2 miljoonan euron osuus 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 yhtiöllä on tarvittaessa käytettävissään TyEL-takaisinlainan loppuosa, joka on suuruudeltaan 200 miljoonaa euroa.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2019 loppua korkeampi lähinnä elokuussa toteutetun A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus -transaktion sekä nostetun TyEL-takaisinlainaosuuden vuoksi. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista oli 1 018,3 miljoonaa euroa (31.12.2019: 1 054,0). Myös korollinen nettovelka kasvoi vuoden 2019 lopusta laskeneiden kassavarojen ja kasvaneiden korollisten velkojen takia.

Investoinnit

Tammi–syyskuun bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 424,4 miljoonaa euroa (363,1), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut sekä ennakkomaksut) oli -166,2 miljoonaa euroa (-333,8).

⁴ Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistun 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. Syyskuun 2020 lopussa tunnusluku on 125,7 prosenttia.

Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos oli 382,6 miljoonaa euroa (6,3) ja myös se on osa investointien nettorahavirtaa, joka oli 216,4 miljoonaa euroa (-327,5).

Vuoden 2020 investointien (sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut) rahavirran arvioidaan olevan noin -342 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 42 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 55 prosenttia koko laivaston 2 297,3 miljoonan euron tasearvosta.⁵

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Kolmannen vuosineljänneksen lopussa Finnair operoi itse 61 lentokonetta, joista 24 oli laajarunkokoneita ja 37 kapearunkokoneita. Koneista 33 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia ja 28 leasing-sopimuksilla vuokrattuja.

Kolmannen vuosineljänneksen lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,7 vuotta.

Finnairin operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2019 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2020	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	8		7	1	19,4	
Airbus A320	174	10		8	2	18,1	
Airbus A321	209	19		4	15	9,3	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	10,9	
Airbus A350	297/336	16	2	10	6	3,2	3
Yhteensä		61	2	33	28	10,7	3

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Laivastouudistus

Vuoden 2020 kolmannen vuosineljänneksen lopussa yhtiöllä oli kuusitoista vuosina 2015–2020 toimitettua Airbus A350-900 -lentokonetta. Nyt voimassa olevan toimitusaikataulun mukaisesti loput kolme A350-lentokonetta toimitetaan seuraavasti: kaksi vuonna 2021 ja yksi vuonna 2022. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 441 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa laivastonsa kokoa näkymien mukaisesti eri aikoihin päättyvien vuokrasopimusten avulla ja omistetun laivaston muutoksilla sekä neuvottelemalla uudelleen jo sovittujen lentokonehankintojen toimitusaikataulusta.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

⁵ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Norran operoima laivasto* 30.9.2020	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2019 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2020	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	11,2	
Embraer E190	100	12		9	3	12,3	
Yhteensä		24	0	15	9	11,7	

* 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 ja laadukas lentoyhtiö, vastuullisuus sekä yhteinen kulttuuri ja toimintatavat.

COVID-19-tilanteen vaikutusten vuoksi yhtiö on päättänyt tarkistaa strategiaansa, joka monelta osin on edelleen validi; Finnair on muun muassa edelleen täysin sitoutunut Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatkestukseen. Yhtiön kasvuun, reittiverkostoon sekä koneinvestointeihin ja niiden aikatauluun liittyvät strategiasiot kuitenkin arvioidaan uudelleen COVID-19-tilanteen takia.

Yhtiö arvioi, että se palaa kestävä, kannattavan kasvun uralle 2–3 vuotta kestävä siirtymäkauden jälkeen. Yhtiön pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet, yli 7,5 %:n vertailukelpoinen EBIT yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin) sekä yli 10 %:n sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin), säilyvät muuttumattomina, mutta siirtymäaika on aiemmin oletettua pidempi edellä mainitun siirtymäkauden vuoksi. Taloudelliset tavoitteet ja niiden toteutusaikataulu voivat vielä muuttua riippuen COVID-19-pandemian kestosta ja vaikutuksesta.

Reittiverkosto ja laivasto

COVID-19-vaikutukset pois lukien Finnair tavoittelee Aasian-markkinoiden tasoista kasvua keskittyen erityisesti kannattaviin Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatkestukseen. Finnairin kapasiteetin odotettiin strategiakaudesta kasvavan noin 3–5 % vuosittain, mikä vastaa Aasian-markkinoiden oletettua kasvua, mutta kasvuprosenttia tullaan tarkastelemaan.

Finnair hyödyntää edelleen kotikenttensä maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Lisäksi Finnair investoi uusiin lentokoneisiin nykyisten sitoumustensa mukaisesti. Investointisuunnitelman aikataulua tullaan kuitenkin tarkastelemaan osana strategian päivytystä. Yhtiö tulee erityisesti seuramaan nopeassa muutoksessa olevan lentokonemarkkinan kehitystä investointeja suunnitellessaan.

Operatiivinen laadukkuus

Finnair on maailman turvallisimpien lentoyhtiöiden kärkikastissa. Turvallisuuskulttuuri sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat kaiken tekemisen ytimessä. Jatkossa korostuvat yhä voimakkaammin niin teknologian, automaation kuin datankin hyödyntäminen sekä yhdessä tekeminen yli organisaatiorajojen. Erityistä huomiota strategiakaudesta kiinnitetään sen vuoksi polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastytytyvyyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair olisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla. Saapumistäsmällisyys oli kolmannella vuosineljänneksellä erinomaisella tasolla eli 96,0 %.

Elokuussa Finnair ilmoitti tavoittelevansa 100 miljoonan euron vuositason pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019, joten toukokuussa julkistettu tavoite nousi 20 miljoonalla eurolla. Säästöjä haetaan edelleen muun muassa kiinteistökuluista, lentokoneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista ja lisäksi yhtiö jatkaa toimintojen tehostamista, eri asiakasprosessien digitalisointia ja automatisointia sekä neuvottelee uudelleen sopimuksia toimittajiensa ja kumppaniensa kanssa. Tämän Finnair käynnisti COVID-19-tilanteen vuoksi yhteistoimintaneuvottelut, joiden tuloksena yhtiö arvioi työpaikkojen määrän vähenevän alustavan näkemyksen mukaan noin 1 000:lla. Samalla Finnair ilmoitti lomautusten jatkamisesta.

Moderni laatulentoyhtiö

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö. Tavoite saavutetaan tarjoamalla asiakkaille muun muassa entistä kattavammat valikoimat sekä mahdollistamalla sujuva matkustaminen, mikä kattaa erilaiset asiakastarpeet ja mahdollistaa matkan räätälöinnin henkilökohtaisten tarpeiden mukaisesti.

Menestyäkseen Finnairin täytyy onnistua myös hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Katsauskaudella asiakastytyytyväisyyttä mittaava nettosuositteluindeksi olikin loistavalla tasolla ollen 56 (38), joten Finnairin erinomainen turvallisuuskulttuuri on korostunut pandemia-aikana.

COVID-19-pandemian vuoksi Finnair jatkoi kolmannella vuosineljänneksellä Lennä levollisin mielin -toimenpiteitä, joilla tavoitellaan asiakkaiden luottamuksen palauttamista lentämiseen sekä asiakkaiden terveyden ja turvallisuuden varmistamista heidän lentäessään Finnairin lennoilla. Lisäksi Finnair ilmoitti syyskuussa COVID-19-testaukseen liittyvästä yhteistyöstään Terveystalon kanssa.

Finnair panostaa myös merkittävästi jakelukanaviensa - niin Finnair.comin kuin matkatoimistojen käytössä olevan kanavan - kehittämiseen. Finnairista tuli ensimmäinen eurooppalainen lentoyhtiö, joka on rakentanut NDC-yhteyden (New Distribution Capabilities) TravelSkyn järjestelmään, joka on Kiinan markkinajohtaja. Yhteys otettiin käyttöön johtavan kiinalaisen online-matkapalvelujen tarjoajan Tongcheng-Elong Holdings Limitedin kanssa.

Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli heinä–syyskuussa keskimäärin 2,0 miljoonaa eri kävijää (2,3) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä laski vertailukaudesta 59 prosenttia 147 000 käyttäjään COVID-19-vaikutusten vuoksi. Digitaalisen suoramyynnin osuus kaikesta lentolippumyynnistä nousi 46,0 prosenttiin (24,5).

Vastuullisuus

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairia, ja siksi se näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa. Painotus vastuullisuuteen ja yhtiön vastuullisuustavoitteet ovat muuttumattomia COVID-19-vaikutuksista 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 hiilidioksidinettopäästönsä vuoden 2025 loppuun mennessä vuoden 2019 tasosta. Finnair on lisäksi saavuttamassa 50 % vähennyksen kertakäyttömuovijätteissä vuoden 2022 loppuun mennessä ja ruokajätteissä vuoden 2020 loppuun mennessä.

Finnair on COVID-19-vaikutusten vuoksi panostanut erityisesti sosiaaliseen vastuullisuuteen aktiivisesti tukemalla lomautettuja sekä irtisanottavia työntekijöitään. Yhtiö on käynnistänyt ohjelman, joka koostuu muun muassa start-up-rahoituksesta ja yrittäjyyskoulutuksesta, muissa yhtiöissä olevista vapaista työpaikoista tiedottamisesta, uravalmennuksesta, jatkokoulutusmahdollisuuksista sekä hyvinvointiin tähtäävistä hankkeista.

Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

Strategian toteuttamiseen osallistetaan 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. Asiakkaat arvostavat Finnairin palvelu- ja turvallisuuskulttuuria erityisesti pandemian aikana, mikä on nähtävissä Net Promoter Score (NPS) -tuloksessa.

Finnairin palveluksessa oli heinä–syyskuussa keskimäärin 6 568 (6 902) henkilöä eli 4,8 prosenttia vähemmän kuin vertailukautena. Työsuhteessa olevien määrä laski heinä–syyskuussa 66 henkilöllä eli 1,0 prosentilla ja oli syyskuun lopussa 6 535 (6 823). Finnairiin palkattiin 21 uutta työntekijää, jotka olivat pääasiassa määräaikaista dokumentointi- ja kirjanpitoapulaisia Finnair Business Services -yhtiössä Virossa. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 9,2 prosenttia (3,8) ja nousi vertailukaudesta johtuen lomautuksista sekä aktiivisena olevien työntekijöiden alemmasta määrästä. Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli 2,60 prosenttia (4,49) heinä–syyskuussa.

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 lopussa. 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 osavuosikatsauksen 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 asiakaskokemuskysikkö jaettiin siten, että yksikön operatiivisemmat toiminnot siirtyivät osaksi yhtiön Operations-yksikköä, josta vastaa Jaakko Schildt, ja Aurinkomatkat, Contact center ja asiakaspalvelun 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. Sen aikana kuitenkin tiedotettiin, että Finnairin nykyinen viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtaja sekä johtoryhmän jäsen Arja Suominen jättää Finnairin johtoryhmän 31.10.2020 ja että hän jatkaa kuitenkin työtä yhtiössä vuoden 2020 loppuun viestinnän executive advisorina. Samalla tiedotettiin, että Päivyt Tallqvist on nimitetty Finnairin

viestintäjohtajaksi sekä Finnairin johtoryhmän jäseneksi 1.11.2020 alkaen. Tallqvist toimii nykyisin Finnairin ulkoisesta viestinnästä vastaavana johtajana, ja aiemmin hän on toiminut viestinnän esimiestehtävissä Nokiassa.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli syyskuun lopussa 541,3 miljoonaa euroa (31.12.2019: 753,4).

Päätöskurssi 30.9.2020 oli 0,38 euroa (31.12.2019: 1,08 euroa). Tammi–syyskuun aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 1,68 euroa, alin kurssi 0,37 euroa ja keskimurssi 0,69 euroa. Osakkeita vaihdettiin 377,2 miljoonaa kappaletta yhteensä 469,7 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin 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 syyskuun 2020 lopussa oli 7,6 prosenttia (31.12.2019: 13,9).

Omat osakkeet

Finnairin hallussa oli 31.12.2019 yhteensä 552 313 osaketta (31.12.2018: 649 008), mikä vastaa 0,43 prosenttia (0,51) 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.

Finnairin hallussa oli 30.9.2020 yhteensä 209 600 osaketta (30.9.2019: 558 653), mikä vastaa 0,01 prosenttia (0,44) yhtiön kaikista osakkeista.

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 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 suojaa ja kuluttajan suojaa 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 Finnairin ensimmäiseen, toiseen ja kolmanteen vuosineljännekseen merkittävästi ja sen negatiivinen vaikutus jatkuu viimeisellä vuosineljänneksellä. Pitkittyvä COVID-19-pandemia johtaa heikentyneeseen kassatilanteeseen, jota Finnair on jo ehkäissyt käyttöönotettujen luottolimiitin ja TyEL-takaisinlainan (on jo nostettu 400 miljoonan euron erä 600 miljoonasta eurosta) avulla sekä lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyitä sisältävällä rahoituspaketillaan. Pitkittyessään pandemia heikentää merkittävästi myös yhtiön omaa pääomaa heikentyneen tulostason takia, minkä vuoksi Finnair on aloittanut huomattavan säästöohjelman, johon sisältyy muun muassa koko henkilöstön lomautuksia. Toteutettujen toimenpiteiden lisäksi Finnair toteutti omaa pääomaansa vahvistaakseen 512 miljoonan euron suuruisen merkintäoikeusannin, jolla varmistetaan, että yhtiö selviytyy pitkittyneenkin pandemian vaikutuksista seuraavan 12 kuukauden aikana.

Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamiseen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Britannian ero Euroopan unionista ja vuoden 2020 loppuun saakka kestävä siirtymäaika EU:n ja Britannian välisille kauppaneuvotteluille sisältävät runsaasti epävarmuustekijöitä. Jos liikenneoikeuksista ei päästä sopuun vuoden loppuun mennessä on mahdollista, että UK:n ja EU:n lentoyhtiöiden liikenneoikeudet vähenisivät koskien lentoja UK:n ja EU:n välillä ja niiden kautta. Tällä voi olla huomattava vaikutus Finnairin ja muiden lentoyhtiöiden liiketoiminnalle. Vaikutukset voivat olla kielteisiä tai myönteisiä ja erilaisia eri lentoyhtiöille.

Työmarkkinatilanne on Suomessa kokonaisuudessaan haasteellinen ja se voi omalta osaltaan vaikuttaa myös Finnairin tulevaan toimintaan. Mitään Finnairiin liittyvää erityisongelmaa omien työehtosopimusten neuvotteluissa ei ole tunnistettu eikä Finnairilla ole tällä hetkellä keskeneräisiä neuvotteluita.

Helsinki-Vantaan lentoaseman vuoteen 2022 jatkuvan laajennuksen rakennustyöt saattavat aiheuttaa myöhästymisiä liikenteeseen ja tästä johtuvaa heikentymistä asiakkaan kokemassa palvelussa.

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 kuluerä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineistoista, lentokoneistoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarouksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikuluja 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 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. Tällä hetkellä Finnair on suojannut polttoainehankintojaan seuraavien 18 kuukauden osalta, mutta COVID-19-vaikutusten vuoksi suojausasteiden määrittäminen vaatisi parempaa näkyvyyttä kapasiteettikehityksen osalta.

COVID-19:stä aiheutuvan operatiivisen toiminnan huonon näkyvyyden takia luotettavaa ennustetta ei ole käytettävissä. Näin ollen normaalitilanteessa Finnairin raportoimia operatiivisen toiminnan herkkyyksiä ja polttoaineherkkyyksiä sekä niiden vaikutusta vertailukelpoiseen liiketulokseen eikä toisaalta myöskään valuutaherkkyyksiä ja niiden vaikutusta liiketoiminnan kassavirtaan ole käytettävissä.

Suojattu polttoaine ja suojien keskihinnat		
(rullaavasti seuraavat 15 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
Syyskuu 2020	13 000	652
Q4 2020	36 000	634
Q1 2021	34 000	606
Q2 2021	65 000	516
Q3 2021	99 000	510
Q4 2021 ja sen jälkeen	30 000	492
Yhteensä	277 000	549

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan.

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %	7-9 2020	7-9 2019	1-9 2020	1-9 2019	2019
Myyntivaluutat					
EUR	56	47	58	52	53
USD	2	6	4	5	5
JPY	4	14	7	12	11
CNY	6	9	5	7	7
KRW	4	3	3	3	3
SEK	3	2	3	3	3
Muut	26	19	21	18	19
Ostovaluutat					
EUR	62	56	58	57	57
USD	35	37	35	36	36
Muut	3	7	6	7	7

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 valuuttapositioista aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia käyttämällä suojauksia, ja samalla Finnair tutkii mahdollisia muita suojausratkaisuja. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten velkojen suojausaste oli noin 50 %.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair ilmoitti 6.10.2020 tiedotteessaan vähentävänsä tulevalle talvikaudelle suunnittelemiensa lentojen määrää noin 75 matkustajalentoon päivässä COVID-19-pandemian leviämisen ja siihen liittyvien matkustusrajoitusten seurauksena, mutta päivittävänsä liikenneohjelmaansa kysyntätilanteen eläessä. Samalla yhtiö ilmoitti myös aikovansa lisätä lentokohteidensa ja viikkovuorojensa määrää kesällä 2021.

Finnair on tiedottanut 9.10.2020, että sen hallitus on hyväksynyt uuden osakepalkkio-ohjelman ajalle 1.7.2020–30.6.2023. Ohjelma on suunnattu yhtiön johtoryhmän jäsenille, toimitusjohtaja mukaan lukien. Samalla hallitus on päättänyt peruuttaa yhtiön johtoryhmän osalta meneillään olevat 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 osakeohjelmat. Jos ohjelmalle asetetut tavoitteet ajanjaksolla 1.7.2020–30.6.2023 saavutetaan kokonaisuudessaan, sen perusteella toimitettavien osakkeiden kokonaisbruttomäärä on enintään noin 20 000 000 osaketta.

Lisäksi Finnair tiedotti 9.10.2020, että se on laatinut pitkän aikavälin kannustinohjelman niille henkilöstöryhmille, joiden kanssa se saa aikaan Finnairin elpymistä tukevia pysyviä kustannussäästöjä. Kannustinohjelma alkaa tänä vuonna ja päättyy vuoden 2023 kolmannella neljänneksellä.

Finnair on 20.10.2020 julkistanut päättäneensä syyskuussa aloittamansa yhteistoimintaneuvottelut, jotka koskivat suunnitelmaa vähentää noin 1 000 työpaikkaa, tehdä muita rakenteellisia muutoksia sekä toteuttaa lisälomautuksia COVID-19-pandemian vaikutusten vuoksi. Päätökseen saatujen yhteistoimintaneuvottelujen tuloksena Finnair tulee vähentämään yhteensä 600 työpaikkaa Suomessa. Vastaavia keskusteluja on käyty samanaikaisesti myös Finnairin toiminnoissa Suomen ulkopuolella, joista vähenee nyt noin 100 työpaikkaa.

Finnair tiedotti 28.10.2020, että se tavoittelee vuoden 2022 alusta alkaen verrattuna vuoteen 2019 vuosittaisia 140 miljoonan euron pysyviä kustannussäästöjä aiemman 100 miljoonan euron tavoitteen sijaan.

Finnair tiedotti 28.10.2020 lisäksi, että Finnairin eläkesäätiön ehtoihin liittyvät sääntömuutokset on hyväksytty ja näillä muutoksilla odotetaan olevan 85 miljoonan euron positiivinen kertaluonteinen vaikutus Finnairin viimeisen vuosineljänneksen liikutulokseen. Vaikutus raportoidaan vertailukelpoisuuteen vaikuttavissa erissä eikä sillä siten ole vaikutusta yhtiön vertailukelpoiseen liikutulokseen.

Taloudellinen raportointi vuonna 2021

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2021 on seuraava:

- Tilinpäätöstiedote vuodelta 2020 torstaina 18.2.2021
- 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 tulosjulkistukseen liittyvän lehdistötilaisuuden 28.10.2020 klo 11.00 webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2020-1028-press>

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 28.10.2020 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 78153995#. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2020-q3>

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	7-9/2020	7-9/2019	Muutos %	1-9/2020	1-9/2019	Muutos %	2019
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	97,4	865,4	-88,7	727,2	2 322,8	-68,7	3 097,7
Vertailukelpoinen liikeytulos	-167,0	100,7	<-200	-432,4	131,7	<-200	162,8
Vertailukelpoinen liikeytulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-167,4	114,8	<-200	-392,7	166,3	<-200	205,7
Vertailukelpoinen liikeytulos, % liikevaihdosta	-171,4	11,6	-183,0 %-yks.	-59,5	5,7	-65,1 %-yks.	5,3
Liiketytulos	-183,1	94,9	<-200	-449,9	125,3	<-200	160,0
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	-84,1	21,0	-105,1 %-yks.	-24,7	15,8	-40,5 %-yks.	15,8
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,15	0,08	<-200	-0,56	0,06	<-200	0,09
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,15	0,08	<-200	-0,56	0,06	<-200	0,09
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK	5,85	6,86	-14,7	6,23	6,52	-4,6	6,56
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	5,87	6,79	-13,5	6,21	6,50	-4,4	6,53
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield), senttiä/RPK	8,49	6,53	30,0	6,32	6,34	-0,4	6,44
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK	15,86	6,06	161,9	9,93	6,15	61,3	6,22
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	14,12	4,55	> 200	8,16	4,71	73,5	4,76
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	15,92	5,88	170,7	9,57	6,03	58,7	6,10
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %				25,9	22,8	3,1 %-yks.	24,9
Nettovelkaantumisaste, %				125,7	73,6	52,1 %-yks.	64,3
Korollinen nettovelka				1 182,0	677,9	74,4	621,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				-20,0	1,4	-21,5 %-yks.	1,3
Bruttoinvestoinnit	220,6	51,1	> 200	424,4	363,1	16,9	443,8
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				-13,9	7,4	-21,3 %-yks.	6,3
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %				48,3	34,0	14,3 %-yks.	30,8
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	454	4 088	-88,9	3 207	11 147	-71,2	14 650
Lentojen lukumäärä, kpl	8 589	33 881	-74,6	39 569	98 885	-60,0	131 186
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	1 667	12 624	-86,8	11 682	35 601	-67,2	47 188
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	645	10 877	-94,1	7 784	29 383	-73,5	38 534
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	38,7	86,2	-47,5 %-yks.	66,6	82,5	-15,9 %-yks.	81,7
Operatiivinen laadukkuus							
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	50 121	302 063	-83,4	311 459	856 895	-63,7	1 132 219
Saapumistäsmällisyys, %	96,0	80,2	15,8 %-yks.	89,9	78,0	11,9 %-yks.	79,3
Moderni laatulento-yhtiö							
Nettosuosittelutulos (NPS)	56	38	46,8	47	37	26,1	38
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, % finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	46,0	24,5	21,5 %-yks.	41,4	25,3	16,1 %-yks.	25,9
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	2,0	2,3	-11,5	2,1	2,0	6,6	2,0
Lisämyynti	147,0	355,0	-58,6	207,7	321,7	-35,4	332,6
	8,8	45,7	-80,8	57,1	131,7	-56,6	176,2
Vastuullisuus							
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	157 882	951 497	-83,4	981 096	2 699 220	-63,7	3 566 491
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/ASK	0,0947	0,0754	25,7	0,0840	0,0758	10,8	0,0756
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/RTK	1,1321	0,7530	50,3	0,9444	0,7847	20,3	0,7853
Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	6 568	6 902	-4,8	6 686	6 770	-1,2	6 771
Sairauspoissaolot, %	2,60	4,49	-1,89 %-yks.	4,14	4,63	-0,49 %-yks.	4,62
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				9,2	3,8	5,4 %-yks.	3,8

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 liikeluosto	Liikeluosto - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liikeluosto, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liikeluosto / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Liikevaihto kiintein valuuttakurssin	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeluoksen kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin ja RASK kiintein valuuttakurssin laskennassa. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Kulut kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Liiketoiminnan muut tuotot + Vertailukelpoisen liikeluokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut + Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssin ja hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeluoksen kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liikeluosto kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Liikevaihto kiintein valuuttakurssin + Kulut kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liikeluosto kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liikeluoksesta. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
RASK kiintein valuuttakurssin	Liikevaihto kiintein valuuttakurssin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
CASK kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Kulut kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liikeluosto + 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 nettovelkaantumistasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasteen 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 käyttöoikeusomaisuudessa	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 täsmäytyt

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa							
	7-9/2020	7-9/2019	Muutos %	1-9/2020	1-9/2019	Muutos %	2019
Liiketulos	-183,1	94,9	<-200	-449,9	125,3	<-200	160,0
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-6,4	5,6	<-200	-6,0	5,7	<-200	1,4
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,0	-0,5	100,4	0,2	-0,5	130,7	-1,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,1	0,0	<-200	0,0	-0,2	76,3	-0,2
Uudelleenjärjestelykulut	22,7	0,6	> 200	23,4	1,4	> 200	3,0
Vertailukelpoinen liiketulos	-167,0	100,7	<-200	-432,4	131,7	<-200	162,8
Vertailukelpoinen liiketulos, RASK ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin miljoonaa euroa							
	7-9/2020	7-9/2019	Muutos %	1-9/2020	1-9/2019	Muutos %	2019
Liikevaihto	97,4	865,4	-88,7	727,2	2 322,8	-68,7	3 097,7
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	0,4	-8,5	104,5	-2,0	-9,9	79,7	-14,8
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	97,8	856,9	-88,6	725,2	2 312,9	-68,6	3 082,9
Liiketoiminnan muut tuotot	11,2	13,3	-15,6	36,1	41,0	-12,0	56,4
Vertailukelpoiseen liikelukokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-275,6	-778,0	-64,6	-1 195,7	-2 232,1	-46,4	-2 991,3
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	-0,8	22,6	103,7	41,7	44,6	6,5	57,7
Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-265,2	-742,2	-64,3	-1 117,9	-2 146,5	-47,9	-2 877,2
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-167,4	114,8	<-200	-392,7	166,3	<-200	205,7
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	1 667	12 624	-86,8	11 682	35 601	-67,2	47 188
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	5,87	6,79	-13,5	6,21	6,50	-4,4	6,53
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	15,92	5,88	170,7	9,57	6,03	58,7	6,10

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2020	30.9.2019	Muutos %	31.12.2019
Oma pääoma yhteensä	940,3	921,0	2,1	966,4
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 629,0	4 037,2	-10,1	3 877,9
Omavaraisuusaste, %	25,9	22,8	3,1 %-yks.	24,9

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2020	30.9.2019	Muutos %	31.12.2019
Vuokrasopimusvelat	1 018,3	1 105,3	-7,9	1 054,0
Muut korolliset velat	879,7	601,5	46,2	520,8
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	9,2	-8,1	> 200	-1,1
Oikaistut korolliset velat	1 907,2	1 698,7	12,3	1 573,7
Muut rahoitusvarat	-311,0	-826,8	-62,4	-800,8
Rahat ja pankkisaamiset	-414,3	-194,1	113,5	-151,9
Kassavarat	-725,3	-1 020,9	-29,0	-952,7
Korollinen nettovelka	1 182,0	677,9	74,4	621,0
Oma pääoma yhteensä	940,3	921,0	2,1	966,4
Nettovelkaantumisaste, %	125,7	73,6	52,1 %-yks.	64,3
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-59,0	471,6	-112,5	488,3
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-20,0	1,4	-21,5 %-yks.	1,3

* Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaissopimuksiin perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitteessä 10, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	7-9/2020	7-9/2019	Muutos %	1-9/2020	1-9/2019	Muutos %	2019
Lisäykset käyttöomaisuudessa	165,3	35,1	> 200	332,1	350,7	-5,3	420,2
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	90,8	10,3	> 200	93,5	13,5	> 200	29,2
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	-7,6	5,7	<-200	-1,2	-1,1	-13,0	-5,6
Bruttoinvestoinnit	248,5	51,1	> 200	424,4	363,1	16,9	443,8

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2020	30.9.2019	Muutos %	31.12.2019
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-612,3	104,6	<-200	93,0
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	254,9	84,7	> 200	83,6
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-22,4	10,8	<-200	-12,7
Tuotto, edelliset 12 kk	-379,8	200,2	<-200	163,9
Oma pääoma yhteensä	940,3	921,0	2,1	966,4
Vuokrasopimusvelat	1 018,3	1 105,3	-7,9	1 054,0
Muut korolliset velat	879,7	601,5	46,2	520,8
Sijoitettu pääoma	2 838,3	2 627,8	8,0	2 541,1
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 733,1	2 699,8*	1,2	2 616,8*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-13,9	7,4	-21,3 %-yks.	6,3

* Sijoitettu pääoma oli 2 771,7 miljoonaa euroa 30.9.2018 ja 2 692,5 miljoonaa euroa 31.12.2018.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2020	30.9.2019	Muutos %	31.12.2019
Muut rahoitusvarat	311,0	826,8	-62,4	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	414,3	194,1	113,5	151,9
Kassavarat	725,3	1 020,9	-29,0	952,7
Liikevaihto, edelliset 12 kk	1 502,2	3 006,1	-50,0	3 097,7
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	48,3	34,0	14,3 %-yks.	30,8

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 myydyiltä 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 suosittelette Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suosittelevien osuudesta (vastaukset 9-10).
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omissa 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
Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
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

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus 1.1.-30.9.2020

Konsernin tuloslaskelma

miljoonaa euroa	Liite	7-9/2020	7-9/2019	1-9/2020	1-9/2019	2019
Liikevaihto	5	97,4	865,4	727,2	2 322,8	3 097,7
Liiketoiminnan muut tuotot		11,2	13,3	36,1	41,0	56,4
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-57,2	-131,7	-241,4	-398,3	-534,7
Polttoainekulut		-29,0	-190,1	-206,2	-515,9	-687,3
Kapasiteettivuokrat		-23,7	-33,2	-71,4	-98,1	-130,2
Lentokaluston huoltokulut		-17,2	-50,7	-76,9	-147,7	-201,2
Liikennöimismaksut		-17,3	-93,3	-93,7	-252,6	-331,3
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-0,6	-43,6	-23,1	-127,6	-172,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-22,4	-122,9	-144,7	-358,4	-476,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-23,2	-31,2	-85,7	-97,4	-132,4
Vertailukelpoinen EBITDA		-81,9	181,9	-179,7	367,6	488,3
Poistot ja arvonalentumiset	7	-85,0	-81,3	-252,7	-235,9	-325,4
Vertailukelpoinen liike-tulos		-167,0	100,7	-432,4	131,7	162,8
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	8	6,4	-5,6	6,0	-5,7	-1,4
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	8	0,0	0,5	-0,2	0,5	1,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	8	0,1	0,0	0,0	0,2	0,2
Uudelleenjärjestelykulut	8	-22,7	-0,6	-23,4	-1,4	-3,0
Liiketulos		-183,1	94,9	-449,9	125,3	160,0
Rahoitustuotot		9,6	0,5	34,2	2,8	4,8
Rahoituskulut		-84,2	-20,7	-234,5	-63,2	-83,6
Kurssivoitot ja -tappiot		8,3	-2,7	7,5	-2,2	12,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista						-0,9
Tulos ennen veroja		-249,4	72,0	-642,7	62,6	93,0
Tuloverot	13	49,9	-14,4	128,5	-12,5	-18,4
Kauden tulos		-199,5	57,6	-514,2	50,1	74,5
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		-199,5	57,6	-514,2	50,1	74,5
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos	9	-0,15	0,08	-0,56	0,06	0,09
Laimennettu osakekohtainen tulos	9	-0,15	0,08	-0,56	0,06	0,09

Konsernin laaja tuloslaskelma

miljoonaa euroa	7-9/2020	7-9/2019	1-9/2020	1-9/2019	2019
Kauden tulos	-199,5	57,6	-514,2	50,1	74,5
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	43,3	7,7	-48,8	58,9	75,8
Verovaikutus	-8,7	-1,5	9,8	-11,8	-15,2
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-1,2	-49,3	-9,0	-74,3	-50,2
Verovaikutus	0,2	9,9	1,8	14,9	10,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	33,7	-33,2	-46,2	-12,4	20,5
Kauden laaja tulos	-165,9	24,4	-560,4	37,7	95,0
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	-165,9	24,4	-560,4	37,7	95,0

Konsernin tase

miljoonaa euroa	Liite	30.9.2020	30.9.2019	31.12.2019
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	15, 17	1 574,3	1 494,7	1 533,3
Käyttöoikeuslaivasto	16, 17	723,1	767,8	736,4
Laivasto yhteensä		2 297,3	2 262,5	2 269,7
Muu käyttöomaisuus	15, 17	181,2	182,9	178,4
Muu käyttöoikeusomaisuus	16, 17	151,8	131,1	141,1
Muu käyttöomaisuus yhteensä		332,9	314,1	319,5
Muut pitkäaikaiset varat		28,8	44,6	39,5
Laskennalliset verosaamiset	13	84,1		
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 743,2	2 621,2	2 628,7
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		56,3	199,5	160,6
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		92,9	91,8	80,2
Johdannaisinstrumentit	10, 11	11,3	103,8	55,7
Muut rahoitusvarat	11	311,0	826,8	800,8
Rahat ja pankkisaamiset		414,3	194,1	151,9
Lyhytaikaiset varat yhteensä		885,8	1 416,0	1 249,2
Varat yhteensä		3 629,0	4 037,2	3 877,9
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		864,9	845,6	890,9
Oma pääoma yhteensä		940,3	921,0	966,4
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	20	878,3	965,5	913,6
Muut korolliset velat	20	835,8	498,3	477,3
Eläkevelvoitteet	19	97,8	101,0	77,1
Varaukset ja muut velat	21	161,1	150,0	156,9
Laskennalliset verovelat	13		33,2	64,3
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 973,0	1 748,1	1 689,1
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	20	140,1	139,8	140,4
Muut korolliset velat	20	43,8	103,2	43,5
Varaukset	21	37,7	19,2	17,2
Ostovelat		44,6	84,3	84,7
Johdannaisinstrumentit	10, 11	135,4	69,1	38,9
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	22	176,3	611,9	552,7
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		80,1	107,6	119,4
Muut velat		57,7	233,1	225,7
Lyhytaikaiset velat yhteensä		715,6	1 368,1	1 222,4
Velat yhteensä		2 688,6	3 116,1	2 911,5
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 629,0	4 037,2	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	Edellisten tilikausien voitto	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					-514,2		-514,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-39,0				-39,0
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-7,2				-7,2
Kauden laaja tulos			-46,2		-514,2		-560,4
Osakeanti				511,7			511,7
Osakeantikulut				-8,7			-8,7
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot						200,0	200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-157,8	-157,8
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-10,4	-0,6	-11,0
Osakeperusteiset maksut				0,0			0,0
Oma pääoma 30.9.2020	75,4	168,1	-52,9	759,2	-249,4	239,8	940,3

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 lunastetaan ja kertyneet korot maksetaan 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	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2019	75,4	168,1	-27,2	255,2	248,8	198,2	918,5
Kauden tulos					50,1		50,1
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			47,1				47,1
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-59,4				-59,4
Kauden laaja tulos			-12,4		50,1		37,7
Osingot					-35,0		-35,0
Omien osakkeiden hankinnat					-0,5		-0,5
Osakeperusteiset maksut				0,3			0,3
Oma pääoma 30.9.2019	75,4	168,1	-39,6	255,5	263,4	198,2	921,0

Konsernin rahavirtalaskelma

miljoonaa euroa	7-9/2020	7-9/2019	1-9/2020	1-9/2019	2019
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	-249,4	72,0	-642,7	62,6	93,0
Poistot ja arvonalentumiset	85,0	81,3	252,7	235,9	325,4
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	16,1	5,8	17,5	6,4	2,8
Rahoitustuotot ja -kulut	66,3	22,9	192,8	62,7	66,1
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista					0,9
Vertailukelpoinen EBITDA	-81,9	181,9	-179,7	367,6	488,3
Varausten muutos	-4,5	11,6	5,4	19,9	29,5
Työsuhde-etuudet	4,1	3,1	11,2	9,8	10,6
Muut oikaisut	0,6	0,5	0,5	1,1	1,5
Liiketahtumat, joihin ei sisälly maksua	0,2	15,2	17,2	30,7	41,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos	13,1	-2,8	94,5	-15,3	33,4
Vaihto-omaisuuden muutos	0,5	-1,2	0,5	-2,4	-2,2
Osto- ja muiden velkojen muutos	-106,2	-93,8	-618,9	87,7	46,9
Käyttöpääoman muutos	-92,6	-97,8	-523,9	69,9	78,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-92,9	19,8	-171,6	-12,9	-31,5
Maksetut tuloverot	0,0	0,2	-6,4	-11,0	-11,9
Liiketoiminnan nettorahavirta	-267,3	119,3	-864,5	444,4	564,5
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon	-105,0	-57,8	-274,7	-326,4	-453,1
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-2,9	-8,1	-19,9	-20,4	-25,2
Käyttöomaisuuden myynti	114,1	0,6	116,3	0,7	1,3
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	4,0	4,0	12,0	12,3	16,3
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	11,3	-49,2	382,6	6,3	-53,4
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,2	0,0	0,0	0,8
Investointien nettorahavirta	21,6	-110,3	216,4	-327,5	-513,2
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen nostot	200,0		575,0		
Lainojen takaisinmaksut	-185,1	-9,4	-206,9	-30,1	-42,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-32,5	-33,4	-95,5	-98,2	-132,2
Osakeanti	131,3		511,7		
Osakeantikulut	-10,6		-10,6		
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	-157,8		-157,8		
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot	200,0		200,0		
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-13,6		-13,6		-15,8
Omien osakkeiden hankinnat				-0,5	-0,5
Maksetut osingot				-35,0	-35,0
Rahoituksen nettorahavirta	131,6	-42,8	802,2	-163,7	-225,4
Rahavirtojen muutos	-114,1	-33,7	154,1	-46,8	-174,1
Rahavarat tilikauden alussa	750,0	642,7	481,7	655,8	655,8
Rahavirtojen muutos	-114,1	-33,7	154,1	-46,8	-174,1
Rahavarat kauden lopussa *	635,9	609,0	635,9	609,0	481,7
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	311,0	826,8	311,0	826,8	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	414,3	194,1	414,3	194,1	151,9
Kassavarat	725,3	1 020,9	725,3	1 020,9	952,7
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-89,4	-411,9	-89,4	-411,9	-470,9
Rahavarat	635,9	609,0	635,9	609,0	481,7

Konsernin taloudellisen osavuositarkastuksen liitetiedot 1.1.-30.9.2020

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 27.10.2020.

Tuloslaskelmassa esitetään liiketuloksen ohella vertailukelpoinen EBITDA ja liiketulos, 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 huoltovaroituksen 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 2019 konsernitilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Tiedotteen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja lukuja.

Finnair on tehnyt vähäisen muutoksen konsolidoidun tilinpäätöksensä esittämistapaan ja nimennyt tuloslaskelmalla esitetyn rivin 'Henkilöstökulut' kuvaukseksi 'Henkilöstö- ja muut miehistöön liittyvät kulut' tarkoituksena selkeämmin kuvata tilin luonnetta ja sisältöä. Tuloslaskelmarivin sisältö pysyy sekä kuluvalta että aiemmilta vertailukaudesta muuttumattomana, ja sen sisältöä kuvataan yksityiskohtaisemmin liitetiedossa 6. Muutos on esitetty ensimmäisen kerran Finnairin puolivuositarkastuksessa, joka julkaistiin 24.7.2020.

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 arvonalentumistestaus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaroukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä sekä laskennalliset verosaamiset.

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 JOHDON ARVIO YHTIÖN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Osavuositarkastus 30. syyskuuta 2020 päättyvältä ajalta on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen yhtiön kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen laatimisesta. Hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu hallituksen hyväksymään, COVID-tilanteen huomioivaan ennusteeseen sekä jäljempänä kuvattuun uudelleenrahoitus suunnitelmaan.

COVID-19-viruksen leviäminen ja sen aiheuttamat rajoitukset ja negatiiviset vaikutukset asiakaskysyntään ovat vaikuttaneet erittäin haitallisesti Finnairin taloudelliseen tulokseen ja liiketoimintaan. Sen lisäksi, että yhtiön myynti on laskenut matkustusrajoitusten astuttua voimaan ja matkustajakysynnän pienentyttyä, myös lentojen perumisen johdosta asiakkaille maksettavat lippujen hintojen palautukset ovat kasvaneet. Myynnin lasku on vaikuttanut pääasiassa liiketulokseen, ja palautettavat maksut ovat vaikuttaneet liiketoiminnan rahavirtaan.

Maailmanlaajuinen lentoliikenneala, mukaan lukien Finnair, on kärsinyt huomattavasti COVID-19 pandemiasta. Yhtiö on jo tiedottanut, että se jatkaa rajoitetun verkostonsa operoimista myös vuoden viimeisellä neljänneksellä sekä vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä COVID-10 tartuntatilanteen laajenemisen myötä. Liiketoiminnan kehityksen seuraavien kuukausien ennustettavuus sisältää edelleen epävarmuutta. Finnairin hallituksen hyväksymän viimeisimmän liiketoimintaennusteen mukaan lentoliikenteen odotetaan aloittavan toipumisensa kesällä 2021. Yhtiö uskoo toiminnan palaavan kestävä, kannattava kasvun uralle 2-3 vuotta kestävä siirtymäkauden jälkeen. Lisäksi yhtiö pyrkii aktiivisesti sopeuttamaan toimintojaan ja uudistamaan pääomarakennettaan vastatakseen COVID-19-pandemian aiheuttamaan haastavaan taloudelliseen tilanteeseen. Yhtiö on ryhtynyt toimenpiteisiin vähentääkseen COVID-tilanteeseen liittyviä vaikutuksia, epävarmuustekijöitä ja riskejä sekä turvaamaan yhtiön taloudellisen aseman, kilpailukykyyn ja riittävän rahoituksen. Finnair on sopeuttanut liiketoimintaansa muun muassa kiinteistökuluista, koneiden ja henkilöstöresurssien suhteen, ja ryhtynyt toimenpiteisiin säästöjen aikaansaamiseksi muun muassa kiinteistökuluista, koneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Lisäksi yhtiö neuvottelee myös toimittajiensa ja kumppaniensa kanssa olemassa olevien sopimusten ehtoista. Finnair on päättänyt kasvattaa kustannussäästötavoitettaan aiemmin kommunikoidusta 100 miljoonasta eurosta 140 miljoonaan euroon. Osana yhtiön säästötavoitteita, Finnair on 20.10.2020 tiedottanut päättäneensä merkittävät yhteistoimintaneuvottelut johtaen noin 700 työpaikan vähentämiseen sekä aikovansa samalla jatkaa henkilöstön lisälomautuksia.

Lisäksi riittävän rahoituksen turvaamiseksi yhtiö on ryhtynyt toteuttamaan uudelleenrahoitus suunnitelmaa, joka sisältää (i) jo sovitun muutoksia yhtiön valmiusluottoliimittisiin, (ii) jo sovitun 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainasopimuksen solmimisen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa, (iii) yhtiön ulkona olevien hybridijoukkovelkakirjojen uudelleenrahoituksen ja (iv) mahdollisia kiinnittämättömien lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyitä sekä muita rahoitusjärjestelyitä. Lisäksi konserni sai heinäkuussa päätökseen (v) noin 500 miljoonan euron osakeannin, jonka lopulliset tulokset Finnair on julkistanut 7. heinäkuuta 2020. Yhtiön osakeannista saama bruttotuotto oli noin 512 miljoonaa euroa ennen osakeantiin liittyviä transaktiokustannuksia. Finnair on päättäneellä kvartaalilla toteuttanut ensimmäisen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn koskien yhtä A350-lentokonetta.

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 osavuositarkastuksen julkistamispäivänä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon, joiden perusteella oletetaan, että yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan uudelleenrahoitus suunnitelmansa mukaisen rahoituksen.

Huolimatta yhtiön toteuttamista toimenpiteistä, vähentynyt lentomatkojen kysyntä tulee edelleen vaikuttamaan tuleviin kuukausiin merkittävästi, johtaen alhaisempaan liikevaihtoon ja heikompaan taloudelliseen tulokseen kuin aikaisemilla kausilla 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

7-9/2020, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	10,5	-0,4	35,0	9,6	0,0	54,7	56,1
Lisämyynti	2,6	-0,2	1,3	0,3	4,8	8,8	9,0
Rahti	25,2	3,1	3,5	0,1	-0,1	31,7	32,5
Matkapalvelut	0,0	0,0	2,2	0,0	0,0	2,3	2,3
Yhteensä	38,3	2,5	42,0	10,0	4,6	97,4	
Osuus %	39,3	2,6	43,1	10,3	4,7		

7-9/2019, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	324,8	58,5	284,6	32,8	9,3	709,9	82,0
Lisämyynti	14,0	3,3	12,2	1,4	14,7	45,7	5,3
Rahti	39,0	3,6	8,4	0,4	1,4	52,8	6,1
Matkapalvelut	0,2	0,3	56,3	0,2	0,0	57,0	6,6
Yhteensä	378,0	65,6	361,5	34,9	25,5	865,4	
Osuus %	43,7	7,6	41,8	4,0	2,9		

1-9/2020, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	179,8	26,3	221,0	57,0	7,6	491,7	67,6
Lisämyynti	16,5	1,8	9,1	2,0	27,7	57,1	7,8
Rahti	98,2	7,5	14,3	0,2	-2,4	117,8	16,2
Matkapalvelut	19,0	8,1	33,8	0,0	-0,2	60,6	8,3
Yhteensä	313,4	43,6	278,2	59,2	32,7	727,2	
Osuus %	43,1	6,0	38,3	8,1	4,5		

1-9/2019, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	828,2	136,8	748,8	128,5	21,6	1 863,9	80,2
Lisämyynti	40,9	8,4	33,1	4,0	45,2	131,7	5,7
Rahti	113,8	9,8	24,0	1,0	6,2	154,9	6,7
Matkapalvelut	24,6	10,4	134,6	0,7	1,9	172,3	7,4
Yhteensä	1 007,5	165,6	940,5	134,3	74,9	2 322,8	
Osuus %	43,4	7,1	40,5	5,8	3,2		

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	7-9/2020	4-6/2020	1-3/2020	10-12/2019	7-9/2019	4-6/2019	1-3/2019	10-12/2018
Liikevaihto	97,4	68,6	561,2	774,9	865,4	789,1	668,2	683,4
Matkustajatuotot	54,7	13,7	423,3	615,9	709,9	641,5	512,5	530,9
Lisämyynti	8,8	5,5	42,8	44,6	45,7	45,3	40,7	39,2
Rahti	31,7	49,5	36,7	57,2	52,8	54,7	47,4	60,0
Matkapalvelut	2,3	0,0	58,4	57,3	57,0	47,6	67,7	53,3
Vertailukelpoinen EBITDA	-81,9	-89,2	-8,6	120,7	181,9	125,9	59,7	104,1
Vertailukelpoinen liiketulos	-167,0	-174,3	-91,1	31,2	100,7	47,2	-16,2	26,5
Liiketulos	-183,1	-171,2	-95,6	34,7	94,9	47,9	-17,6	73,1

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	7-9/2020	7-9/2019	Muutos %	1-9/2020	1-9/2019	Muutos %	2019
Palkat ja palkkiot	-45,6	-89,2	-48,9	-182,7	-279,3	-34,6	-371,4
Maksupohjaiset järjestelyt	-6,7	-15,8	-57,8	-29,6	-48,0	-38,4	-63,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	-3,8	-3,1	20,8	-11,4	-9,4	20,8	-11,2
Eläkekulut yhteensä	-10,5	-18,9	-44,7	-41,0	-57,4	-28,7	-74,6
Muut sosiaalikulut	1,9	-6,3	-129,8	8,0	-7,9	<-200	-16,7
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-54,2	-114,4	-52,7	-215,7	-344,7	-37,4	-462,7
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-1,3	-10,7	-88,2	-14,2	-32,2	-56,0	-42,8
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-0,4	-4,1	-90,9	-5,7	-12,1	-53,2	-16,2
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-1,4	-2,5	-44,6	-5,9	-9,2	-36,6	-13,0
Yhteensä	-57,2	-131,7	-56,6	-241,4	-398,3	-39,4	-534,7

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

in mill. EUR	7-9/2020	7-9/2019	Muutos %	1-9/2020	1-9/2019	Muutos %	2019
Oman laivaston poistot	-47,9	-43,9	9,3	-139,3	-123,3	13,0	-171,2
Muun käyttöomaisuuden poistot	-5,5	-5,2	6,7	-18,3	-15,7	17,2	-24,7
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-26,6	-26,5	0,5	-79,4	-79,3	0,1	-106,1
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,0	-5,7	-13,5	-15,6	-17,6	-11,4	-23,3
Total	-85,0	-81,3	4,6	-252,7	-235,9	7,1	-325,4

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 osiassa 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 palautusvastuuseen 2019 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 2019 liitetiedossa 3.8 Johdannaiset.

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

miljoonaa euroa	7-9/2020			7-9/2019			Muutos %
	Liiketulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen liiketulos	Liiketulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen liiketulos	
Liikevaihto	97,4		97,4	865,4		865,4	-88,7
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,1	-0,1		-0,1	0,1		> 200
Liiketoiminnan muut tuotot	11,2		11,2	13,3		13,3	-15,6
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-75,9	18,7	-57,2	-132,3	0,6	-131,7	-42,6
Polttoainekulut	-29,1	0,0	-29,0	-189,6	-0,5	-190,1	-84,7
Kapasiteettivuokrat	-23,7		-23,7	-33,2		-33,2	-28,6
Lentokaluston huoltokulut	-10,8	-6,4	-17,2	-56,4	5,6	-50,7	-80,9
Liikennöimismaksut	-17,3		-17,3	-93,3		-93,3	-81,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-0,6		-0,6	-43,6		-43,6	-98,7
Matkustaja- ja maapalvelut	-22,4		-22,4	-122,9		-122,9	-81,8
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot	0,0	0,0		0,1	-0,1		100,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-27,2	3,9	-23,2	-31,3	0,0	-31,2	-13,1
EBITDA	-98,1	16,1	-81,9	176,2	5,7	181,9	-155,7
Poistot ja arvonalentumiset	-85,0		-85,0	-81,3		-81,3	4,6
Liiketulos	-183,1	16,1	-167,0	94,9	5,7	100,7	<-200

miljoonaa euroa	1-9/2020		1-9/2019		Muutos	%
	Liiketulos	Vertailukelpoinen poisuuteen vaikuttavat erät	Liiketulos	Vertailukelpoinen poisuuteen vaikuttavat erät		
Liikevaihto	727,2	727,2	2 322,8	2 322,8	-68,7	
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,1	-0,1	0,1	-0,1	37,9	
Liiketoiminnan muut tuotot	36,1	36,1	41,0	41,0	-12,0	
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-260,8	19,4	-241,4	-399,7	-34,7	
Polttoainekulut	-206,3	0,2	-206,2	-515,4	-60,0	
Kapasiteettivuokrat	-71,4		-71,4	-98,1	-27,3	
Lentokaluston huoltokulut	-70,9	-6,0	-76,9	-153,4	-53,8	
Liikennöimismaksut	-93,7		-93,7	-252,6	-62,9	
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-23,1		-23,1	-127,6	-81,9	
Matkustaja- ja maapalvelut	-144,7		-144,7	-358,4	-59,6	
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot	-0,1	0,1	0,1	-0,1	181,3	
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-89,7	4,0	-85,7	-97,4	-8,0	
EBITDA	-197,2	17,5	-179,7	361,2	6,4	-154,6
Poistot ja arvonalentumiset	-252,7		-252,7	-235,9	7,1	
Liiketulos	-449,9	17,5	-432,4	125,3	6,4	131,7
						<-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 maksuohjelmasta 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.

Finnair tarjosi merkintäoikeusannissa merkittäväksi 1 279 265 150 uutta osaketta 17.6.2020-1.7.2021. Kesäkuun 2020 lopussa yhtiö sai 380,4 miljoonaa euroa 29.6.2020 mennessä merkityistä 951 074 910 uudesta osakkeesta. Loput 131,3 miljoonaa euroa 328 190 240 uudesta osakkeesta saatiin heinäkuun 2020 alussa.

Merkintähinta osakeannissa oli vähemmän kuin osakkeiden käypä arvo välittömästi ennen merkintäoikeuksien irtoamista. Osakeantiin sisällyntynyt ilmaiselementti vaikutti ulkona olevien osakkeiden määrään ennen osakeantia 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	7-9/2020	7-9/2019	1-9/2020	1-9/2019	2019
Kauden tulos	-199,5	57,6	-514,2	50,1	74,5
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-7,2	-3,9	-15,1	-11,8	-15,8
Verovaikutus	1,4	0,8	3,0	2,4	3,2
Oikaistu kauden tulos	-205,3	54,5	-526,2	40,6	61,9
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä, milj. kpl	1 398,8	692,9	932,8	692,6	692,7
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,15	0,08	-0,56	0,06	0,09
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,15	0,08	-0,56	0,06	0,09

10. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Suojaustasojen lyhytaikaisesta vuoden 2020 loppuun asti. 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 50 %:iin. Koronaviruksesta johtuen Finnair on joutunut kääntämään merkittävän osan suojustaan pois. Käännettyt suojat näkyvät tuloslaskelmalla OCI:n sijasta. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2019 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.9.2020		30.9.2019		31.12.2019	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	299,4	-1,6	931,3	30,7	924,4	17,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	112,3	0,2	187,5	7,9	201,5	3,3
Myydyt optiot	103,6	-1,0	188,0	-1,6	201,8	-1,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	208,4	-7,5	358,2	31,1	336,5	18,6
Leasemaksujen valuuttasuojaukset			50,5	5,3	22,3	1,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	723,7	-9,9	1 715,6	73,5	1 686,5	40,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	358,8	0,6				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	45,2	0,0				
Myydyt optiot	45,2	0,1				
Taseen suojaus (termiinit)	506,4	-2,0	841,7	6,3	775,1	-9,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	955,6	-1,4	841,7	6,3	775,1	-9,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 679,3	-11,2	2 557,3	79,7	2 461,6	30,9
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	277 000	-41,1	896 000	-52,3	898 000	-15,3
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia			75 000	0,6	57 000	0,7
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia			75 000	-1,2	57 000	-0,5
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	277 000	-41,1	1 046 000	-53,0	1 012 000	-15,1
Lentopetrolitermiinit, tonnia	592 000	-62,6				
Optiot						
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia			75 000	-0,1	42 000	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	592 000	-62,6	75 000	-0,1	42 000	-0,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä	869 000	-103,7	1 121 000	-53,1	1 054 000	-15,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	194,7	-9,2	229,8	8,1	217,9	1,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	194,7	-9,2	229,8	8,1	217,9	1,1
Korkojohdannaiset yhteensä	194,7	-9,2	229,8	8,1	217,9	1,1
Johdannaiset yhteensä		-124,1		34,7		16,8

COVID-19 virus vaikutti merkittävästi öljyn hintaan vuoden 2020 aikana. Öljyn hinnan lasku näkyy myös lentopetrolijohdannaisten arvostuksissa vuoden 2019 lopun tilanteeseen verrattuna.

11. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.9.2020	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	311,0	308,0	3,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	7,5		7,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,3		0,3
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,8		3,8
Hyödykejohdannaiset	3,8		3,8
Yhteensä	322,3	308,0	14,3

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	9,2		9,2
Valuuttajohdannaiset	18,7		18,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	7,8		7,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,2		6,2
Hyödykejohdannaiset	107,4		107,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	41,1		41,1
Yhteensä	135,4		135,4

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 merkittävilä 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 kolmen ensimmäisen vuosineljänneksen aikana toteutuneita yrityshankintoja tai -myyntejä.

13. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta kaudella 1-9/2020 oli -20,0 % (20,0 %). Laskennallinen verovelka 64,3 miljoonaa euroa 31.12.2019 muuntui laskennalliseksi verosaamiseksi 84,1 miljoonaa euroa 30.9.2020 pääosin merkittävän verotettavan tappion johdosta COVID-19 viruksen seurauksena. Tilikaudelta 2020 verotuksessa vahvistettavat tappiot vanhenevat 10 vuoden kuluttua ja Finnair olettaa, että nämä voidaan hyödyntää sen tulevia verotettavia tuloksia vastaan perustuen hallituksen hyväksymään ennusteeseen. Finnairilla ei ollut verotuksessa vahvistettuja tappioita tilikauden 2019 lopussa.

14. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

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	30.9.2020	30.9.2019	31.12.2019
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 711,7	1 493,5	1 493,5
Lisäykset	332,1	350,7	420,2
Ennakoiden muutos	-40,6	-13,4	-2,8
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	26,0	-13,6	-1,1
Vähennykset ja siirrot	-116,3	-0,6	-2,0
Poistot	-157,6	-138,9	-195,9
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 755,4	1 677,7	1 711,7

Maailmanlaajuisesti vaikuttavan lentomatkustuksen kysynnän heikkenemisen vuoksi yhden A350-koneen toimitusta siirtyi vuoden 2020 ensimmäiseltä puoliskolta vuoden kolmannelle neljännekselle. Vähennykset ja siirrot sisältävät myynti- ja takaisinvuokraustapahtuman, joka oli suuruudeltaan 115,9 miljoonaa euroa. Samalla tuloslaskelmaan kirjattiin 2,3 miljoonaa euroa arvonalentumisena.

16. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.9.2020	30.9.2019	31.12.2019
Kirjanpitoarvo kauden alussa	877,5	998,6	998,6
Uudet sopimukset	93,5	13,5	29,2
Uudellenarvostukset ja modifikaatiot	-1,2	-1,1	-5,6
Vähennykset	0,0	-15,1	-15,1
Poistot	-95,1	-97,0	-129,5
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	874,7	898,9	877,5

Uudet sopimukset sisältää myynti- ja takaisinvuokraustapahtuman, jonka vaikutus käyttöoikeusomaisuushyödykkeisiin oli 86,7 miljoonaa euroa.

17. ARVONALENTUMISTESTAUS

Kalusto ja muu käyttöoikeusomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuun 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.

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 30.9.2020 ja 31.12.2019 oli 0,5 miljoonaa euroa ja muut aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, olivat 1,7 miljoonaa euroa.

Finnair on määritellyt rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä olevan rahamäärän käyttöarvoon perustuvien laskelmien perusteella ilman viitteitä arvonalentumisesta. Finnair on siirtynyt käyttämään käyttöarvoon perustuvaa menetelmää johtuen COVID-19 tilanteesta ja sen oletetuista vaikutuksista markkina-arvomenetelmän käytettävyyteen johtuen alhaisemmista transaktiovolyymeistä ja toimijoiden taloudellisen ahdingon vaikutuksista toteutuneisiin markkina-arvoihin. Käyttöarvon määrittäminen perustuu diskontattuun kassavirtalaskelmaan, joka pohjautuu hallituksen hyväksymään liiketoimintaennusteeseen. Viiden vuoden jakson jälkeisten kassavirtojen ennustetaan kasvavan johdon pitkän aikavälin kasvun oletusten mukaisesti. Mallissa käytetty diskonttokorko on johdettu konsernin pitkän aikavälin painotetusta keskimääräisestä pääomakustannuksesta, ottaen huomioon omaisuuserille ominaiset riskit.

Arvonalennustestauksessa käytetyt oletamat	30.9.2020
Diskonttokorko, %	8,4
Pitkän aikavälin kasvu-%	2,4
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	500-615

Kerrytettävissä olevan rahamäärän laskemiseen vaikuttavat pääasiassa ennakoidun EBITDA:n muutokset sekä muutokset diskonttokorossa ja liiketoiminnan kasvuprosenteissa. Liiketoiminnan kasvu ja EBITDA perustuvat johdon näkemykseen liiketoiminnan toipumisnopeudesta nykyisestä COVID-19-tilanteesta sekä tulevaisuuden markkinoiden kysynnästä ja ympäristöstä, joita on vertailtu ulkoisten tietolähteiden kanssa. Käytetty (verojen jälkeinen) diskonttokorko perustuu painotettuun keskimääräiseen pääomakustannukseen (WACC), joka heijastaa markkinoiden arviota rahan aika-arvosta ja Finnairin liiketoiminnan erityisistä riskeistä. Käyttöarvolaskelmat perustuvat johdon arvioihin ja ennusteisiin, jotka sisältävät luonnostaan jonkin verran epävarmuutta. Tärkeimmät epävarmuustekijät ennusteissa ovat pandemian lopullinen kesto ja liiketoiminnan toipumisen nopeus sekä yksikkötuottojen ja lentopetrolin kustannuskehitys. Arvonmäärittämisessä herkkyyksien analyysin perusteella suurin vaikutus arvonalentumistestin tulokseen on diskonttokorolla, EBITDA marginaalilla, polttoaineen hinnalla ja pitkän aikavälin kasvuprosentilla. 1 %-yksikön lasku EBITDA marginaalissa ei johtaisi arvonalentumiseen, kun taas vastaava nousu diskonttokorossa tai liiketoiminnan kasvuprosentissa mahdollisesti johtaisi varojen arvonalentumiseen. Jos EBITDA marginaali % laskisi 2,295 prosenttiyksiköllä yli koko tarkastelujakson, varojen kirjanpitoarvo laskisi nollaan. Varojen kirjanpitoarvo päättyisi nollaan myös, jos WACC kasvaisi 9,11 prosenttiin tai liiketoiminnan kasvuprosentti laskisi 1,425 prosenttiin. Samoin, mikäli hintasuojilla painotettu polttoaineen hinta perustuen syyskuun lopun termiinikäyrään nousisi 4,56 prosentilla yli koko tarkastelujakson, varojen kirjanpitoarvo laskisi nollaan. Yllä mainittujen parametrien päinvastainen muutos johtaisi vastaavaan toisensuuntaiseen muutokseen.

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 johtotasemissa toimivien ja vastaavia vastualueita omaavien johtohenkilöiden palkkiot Finnairissa 31.12.2019. Finnair ei maksa bonuksia ja muita muuttuvia tai vastaavia palkkioeria 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 ilmastoneutraalustavoite.

19. ELÄKEVELVOITTEET

Nettoeläkevelka kasvoi 26,9 % 97,8 miljoonaan euroon (31.12.2019: 77,1) johtuen pääosin 23,1 miljoonan euron lisäyksestä liittyen 0,58 %:n diskonttokorkoon (31.12.2019: 0,87 %), 14,4 miljoonan euron vähennyksestä järjestelyyn kuuluvien varojen markkina-arvossa sekä 11,4 miljoonan euron menoista liittyen kauden ja takautuvaan työsuoritukseen, joita netotti osittain 17,0 miljoonan euron vähennys liittyen 0,80 %:n inflaatioon (31.12.2019: 1,10 %) ja 7,7 miljoonan euron vähennys liittyen palkankorotusoletuksiin.

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 ja se sisältää kaksi jatko-optiovuotta, joista ensimmäinen on käytetty.

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 kaksi 200 miljoonan euron nostoa kesäkuussa 2020 ja syyskuussa 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 kolmannella neljännellä Finnair on tehnyt A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen, jonka vuoksi vuokrasopimusvelat kasvoivat 85,9 miljoonaa euroa.

Olemassa olevia lainoja lyhennettiin lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat

miljoonaa euroa	30.9.2020	30.9.2019	31.12.2019
Pitkäaikaiset korolliset velat			
Vuokrasopimusvelat	878,3	965,5	913,6
JOLCO-lainat* ja muut	237,2	298,7	277,6
Joukkovelkakirjalainat	199,8	199,6	199,6
Lainat rahoituslaitoksilta	398,9		
Yhteensä	1 714,1	1 463,8	1 390,8
Lyhytaikaiset korolliset velat			
Vuokrasopimusvelat	140,1	139,8	140,4
JOLCO-lainat* ja muut	43,8	103,2	43,5
Yhteensä	183,9	243,0	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 30.9.2020

miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset					29,6	14,8	44,4
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	43,8	39,4	27,9	28,8	77,1	23,0	240,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset		200,0					200,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	99,5	101,2	97,8	91,7	93,3	167,4	650,8
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	40,6	42,5	45,4	47,8	43,5	147,8	367,5
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset			400,0				400,0
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	183,9	383,0	571,0	168,3	243,4	353,0	1 902,7
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	1 310,8	80,3					1 391,1
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-1 291,4	-79,3					-1 370,6
Hyödykejohdannaiset	97,9	5,8					103,7
Ostovelat ja muut velat	102,3						102,3
Korkomaksut	64,5	55,6	52,1	31,2	29,6	63,5	296,3
Yhteensä	468,0	445,4	623,1	199,6	273,0	416,4	2 425,4

* 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 1,1 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	30.9.2020	30.9.2019	31.12.2019
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	166,3	132,2	132,2
Uudet varaukset	20,9	43,2	61,6
Käytetyt varaukset	-14,6	-22,1	-31,7
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	0,3	0,0	0,1
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	0,7	2,1	2,7
Kurssierot	-6,0	5,7	1,4
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	167,7	161,2	166,3
Joista pitkäaikaista	155,4	144,6	151,8
Joista lyhytaikaista	13,4	16,5	14,5
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	3,1	1,0	1,0
Uudet varaukset	25,5	4,9	6,6
Käytetyt varaukset	-3,2	-4,7	-5,7
Siirrot erien välillä		2,1	1,1
Muut varaukset yhteensä	25,5	3,4	3,1
Joista pitkäaikaista	1,2	0,7	0,4
Joista lyhytaikaista	24,3	2,7	2,7
Yhteensä	193,2	164,5	169,4
Joista pitkäaikaista	156,5	145,3	152,2
Joista lyhytaikaista	37,7	19,2	17,2

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarausten odotetaan purkautuvan vuoteen 2032 mennessä. Muut varaukset sisältää pääosin rakennejärjestelyihin liittyviä eriä, joiden odotetaan pääosin purkautuvan vuoteen 2022 mennessä.

Lisäksi pitkäaikaiset varaukset ja muut velat sisältää saatuja vuokravakuuksia 4,6 (30.9.2019 ja 31.12.2019: 4,7) miljoonaa euroa.

22. MYYNIN SIIRTOVELAT JA MYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.9.2020	30.9.2019	31.12.2019
Ennakkoon saadut lentolipputulot	101,8	502,7	451,2
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	47,1	50,9	43,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	3,6	40,1	45,4
Muut erät	23,7	18,1	12,7
Yhteensä	176,3	611,9	552,7

COVID-19 pandemialla oli merkittävä vaikutus ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin ja saatuihin ennakoihin valmismatkatuotannosta monissa maissa sovellettujen matkustusrajoitusten ja lentomatkustuksen alhaisemman kysynnän johdosta. Ennakkoon saadut lentolipputulot sisältää noin 40 miljoonaa euroa käsittelemättömiä palautuksia.

23. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	30.9.2020	30.9.2019	31.12.2019
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	41,2	83,2	79,6
Yhteensä	41,2	83,2	79,6

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.9.2020 olivat 441 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 30.9.2020 ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja vähäarvoisista IT-laitteiden vuokrista, jotka eivät kuulu IFRS 16 standardin piiriin, olivat 20,3 miljoonaa euroa (31.12.2019: 20,1).

24. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Finnairin lähipiiriin kuuluvat tytäryhtiöt, osakkuusyritykset, yhteisyritykset ja Finnairin eläkesäätiö sekä hallituksen ja johtoryhmän jäsenet ja heidän läheiset perheenjäsenensä ja määräysvalta-yhteisönsä.

Seuraavassa taulukossa esitetään Finnairin lähipiiriliiketoimet. Lähipiirin kanssa toteutetut transaktiot on tehty tavanomaisin markkinaehdoin. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

miljoonaa euroa	1-9/2020	1-9/2019	2019
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyritykset ja yhteisyritykset	21,4	19,9	27,0
Eläkesäätiö	0,4	0,4	0,7
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyritykset ja yhteisyritykset	68,4	79,9	107,8
Eläkesäätiö	11,9	10,7	12,8
Rahoitustuotot ja -kulut			
Osakkuusyritykset ja yhteisyritykset	2,2	2,9	5,7
Eläkesäätiö	-0,5	-0,2	-0,3
Saamiset			
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	23,2	37,1	33,7
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyrityksiltä ja yhteisyrityksiltä	22,5	22,3	23,4
Velat			
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	3,6	3,6	3,6
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	97,0	99,8	77,0
Lyhytaikaiset velat osakkuusyrityksille ja yhteisyrityksille	2,9	0,3	1,0

Toimitusjohtaja Topi Mannerin ja muiden johtoryhmän jäsenten palkat ja palkkiot olivat suoriteperusteisesti 30.9.2020 mennessä 2,8 miljoonaa euroa (31.12.2019: 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 muut johtoryhmän jäsenet ovat leikanneet kuukausittaisesta peruspalkastaan 15 % huhtikuusta 2020 alkaen toistaiseksi.

Hallituksen palkkiot olivat suoriteperusteisesti 30.9.2020 mennessä 311 tuhatta euroa (31.12.2019: 422). Hallituksen jäsenet ovat leikanneet kiinteästä palkkiostaan 15 % huhtikuusta 2020 alkaen toistaiseksi.

25. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair ilmoitti 6.10.2020 tiedotteessaan vähentävänsä tulevalle talvikaudelle suunnittelemiensa lentojen määrää noin 75 matkustajalentoon päivässä COVID-19-pandemian leviämisen ja siihen liittyvien matkustusrajoitusten seurauksena, mutta päivittävänsä liikenneohjelmaansa kysyntätilanteen eläessä. Samalla yhtiö ilmoitti myös aikovansa lisätä lentokohteidensa ja viikkovuorojensa määrää kesällä 2021.

Finnair on tiedottanut 9.10.2020, että sen hallitus on hyväksynyt uuden osakepalkkio-ohjelman ajalle 1.7.2020-30.6.2023. Ohjelma on suunnattu yhtiön johtoryhmän jäsenille, toimitusjohtaja mukaan lukien. Samalla hallitus on päättänyt peruuttaa yhtiön johtoryhmän osalta meneillään olevat 2018-2020, 2019-2021 ja 2020-2022 osakeohjelmat. Jos ohjelmalle asetetut tavoitteet ajanjaksolla 1.7.2020-30.6.2023 saavutetaan kokonaisuudessaan, sen perusteella toimitettavien osakkeiden kokonaisbruttomäärä on enintään noin 20 000 000 osaketta.

Lisäksi Finnair tiedotti 9.10.2020, että se on laatinut pitkän aikavälin kannustinohjelman niille henkilöstöryhmille, joiden kanssa se saa aikaan Finnairin elpymistä tukevia pysyviä kustannussäästöjä. Kannustinohjelma alkaa tänä vuonna ja päättyy vuoden 2023 kolmannella neljänneksellä.

Finnair on 20.10.2020 julkistanut päättäneensä syyskuussa aloittamansa yhteistoimintaneuvottelut, jotka koskivat suunnitelmaa vähentää noin 1 000 työpaikkaa, tehdä muita rakenteellisia muutoksia sekä toteuttaa lisälomautuksia COVID-19-pandemian vaikutusten vuoksi. Päättökseen saatujen yhteistoimintaneuvottelujen tuloksena Finnair tulee vähentämään yhteensä 600 työpaikkaa Suomessa. Vastaavia keskusteluja on käyty samanaikaisesti myös Finnairin toiminnoissa Suomen ulkopuolella, joista vähenee nyt noin 100 työpaikkaa.

Finnair tiedotti 28.10.2020, että verrattuna vuoteen 2019, se tavoittelee vuoden 2022 alusta alkaen vuosittaisia 140 miljoonan euron pysyviä kustannussäästöjä aiemmin julkistetun 100 miljoonan euron säästötavoitteen sijaan.

Finnair tiedotti 28.10.2020 lisäksi, että Finnairin eläkesäätiön ehtoihin liittyvät sääntömuutokset on hyväksytty ja näillä muutoksilla odotetaan olevan 85 miljoonan euron positiivinen kertaluonteinen vaikutus Finnairin viimeisen vuosineljänneksen liikelukemaan. Vaikutus raportoidaan vertailukelpoisuuteen vaikuttavissa erissä eikä sillä siten ole vaikutusta yhtiön vertailukelpoiseen liikelukemaan.