



Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 1.1.–31.12.2019

7.2.2019

Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 1.1.–31.12.2019*

Vuosi 2019 päättyi vahvaan neljännekseen. Koko vuoden vertailukelpoinen liiketulos oli 162,8 miljoonaa euroa.

Loka–joulukuu 2019

- Osakekohtainen tulos oli 0,17 euroa (0,24).
- Liikevaihto kasvoi 13,4 prosenttia vertailukaudesta ja oli 774,9 miljoonaa euroa (683,4).**
- Yksikkötuotto (RASK) nousi 2,5 prosenttia. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein nousi 1,8 prosenttia.
- Yksikkökustannus (CASK) nousi 2,3 prosenttia, ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) nousi 1,3 prosenttia.
- Polttoainekustannukset kasvoivat 26,0 miljoonaa euroa (+17,9 %), josta polttoaineen hinnan nousun*** vaikutus oli 12 miljoonaa euroa.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 31,2 miljoonaa euroa (26,5). Liiketulos oli 34,7 miljoonaa euroa (73,1).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 120,1 miljoonaa euroa (68,3) ja investointien nettorahavirta -185,7 miljoonaa euroa (-51,5).****
- Matkustajamäärä nousi 11,0 prosenttia 3,5 miljoonaan (3,2).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 10,6 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 79,0 prosenttia (+2,1 prosenttiyksikköä).

Tammi–joulukuu 2019

- Osakekohtainen tulos oli 0,49 euroa (0,70).
- Liikevaihto kasvoi 9,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 3 097,7 miljoonaa euroa (2 836,1).**
- Yksikkötuotto (RASK) laski 1,9 prosenttia. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,4 prosenttia.
- Yksikkökustannus (CASK) nousi 0,7 prosenttia, ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) laski 1,2 prosenttia.
- Polttoainekustannukset kasvoivat 106,3 miljoonaa euroa (+18,3 %), josta polttoaineen hinnan nousun*** vaikutus oli 42 miljoonaa euroa.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 162,8 miljoonaa euroa (218,4). Liiketulos oli 160,0 miljoonaa euroa (256,3).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 564,5 miljoonaa euroa (503,6) ja investointien nettorahavirta -513,2 miljoonaa euroa (-202,6).****
- Matkustajamäärä nousi 10,3 prosenttia 14,7 miljoonaan (13,3).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 11,3 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 81,7 prosenttia (-0,1 prosenttiyksikköä).
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2019 jaetaan osinkoa 0,20 euroa osaketta kohden.

* Vuoden 2018 luvut sekä koko vuodelta että neljänneksiltä on oikaistu vastaamaan IFRS 16 -standardin käyttöönottoa sekä muutoksia lentokonekomponenttien laskentaperiaatteissa ja pääälaskelmien esitystavassa. Oikaistut luvut julkistettiin 21.3.2019. Lisäksi IFRS-tulkintakomitea (IFRIC) päätti syyskuussa 2019, että viivästyksistä tai peruutuksista johtuvia korvauksia tulee käsitellä liikevaihdon oikaisueränä matkustaja- ja maapalvelukulujen sijaan. IFRIC-päätöksen mukaisesti Finnair oikaisi taannehtivasti vuoden 2018 ja 2019 luvut sekä koko vuodelta että neljänneksiltä vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi. Nämä oikaistut luvut julkistetaan tilinpäätöksellä. Lisätietoja oikaisuista on liitetiedossa 20.

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

*** Polttoaineen hinta valuutta ja suojaukset mukaan lukien.

**** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden viimeisellä neljänneksellä 59,7 miljoonaa euroa sijoituksia rahamarkkinarahastoihin tai muihin yli kolmen kuukauden päästä erääntyviin rahoitusvaroihin. Vuonna 2019 nämä sijoitukset kasvoivat nettomääräisesti 53,4 miljoonalla eurolla. Sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

Ohjeistus 7.2.2020:

Tämänhetkisen näkemyksemme mukaan vahva vireemme jatkuu Euroopassa. Kuten aiemmin todettu, koronaviruksen suora taloudellinen vaikutus on vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä suhteellisen rajallinen myös siinä tapauksessa, että Manner-Kiinan lentoperuutukset jatkuisivat vuoden 2020 ensimmäisen neljänneksen loppuun asti.

Ennakoimme kapasiteettimme kasvavan noin 4 prosenttia vuonna 2020. Koronaviruksesta johtuen emme anna koko vuoden liikevaihtoennustetta tässä vaiheessa. Päivitämme ohjeistusta vuoden 2020 ensimmäisen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Vuosi 2019 oli nopean kasvun vuosi. Tämän lisäksi se jäi mieleeni merkityksellisenä upean ja sitoutuneen henkilöstömme johdosta. Nyt olemme siirtyneet uuteen, vuodet 2020–2025 kattavaan strategiakautteen, jolloin tähtäämme kestävään, kannattavaan kasvuun.

Koko vuotta 2019 leimasi epävakaa toimintaympäristö, mikä johtui taloudellisen kasvun hidastumisesta päämarkkinoillamme sekä maailmankaupan epävarmuudesta. Tämän vuoksi vuosi oli meille vaihteleva, mutta se päättyi vahvaan neljännekseen parantuneen markkinatilanteen ansiosta: olin erityisen tyytyväinen Euroopan-liikenteen vahvaan kehitykseen ja yksikkötuottojen kasvuun.

Matkustajaliikenteen 11,3 prosentin kapasiteetin kasvu ja matkustajamäärän nousu 10,3 prosentilla uuteen 14,7 miljoonan vuosittaisen matkustajan ennätykseen johtivat liikevaihdon 9,2 prosentin kasvuun. Liikevaihtomme oli viime vuonna 3,1 miljardia euroa. Koko vuoden vertailukelpoinen liiketuloksemme oli 162,8 miljoonaa, mikä jäi edellisvuoden 218,4 miljoonasta eurosta ennen kaikkea polttoaineen hinnanmuutoksen vuoksi.

Uuden strategiamme keskeisenä tavoitteena on kasvaa kustannustehokkaasti, jotta pystymme ylläpitämään tervettä tasettamme ja kassavirtaamme sekä toteuttamaan päästöjäimme merkittävästi vähentävät ja kasvumme mahdollistavat noin 3,5 – 4,0 miljardin euron investoinnit. Niiden tarkoituksena on ennen kaikkea uusia kapearunkolaivastoamme polttoainetehokkaammaksi ja ympäristöystävällisemmäksi, mikä on merkittävä askel kohti pitkän aikavälin hiilineutraalisuustavoitettamme.

Ensimmäisen toimitusjohtajavuoden aikana on ollut ilo huomata, miten intohimoisesti sekä asiakkaamme että työntekijämme suhtautuvat Finnairiin. Tämä luo oivallisen pohjan uuden strategiamme toteuttamiselle. Haluan kiittää niin osakkeenomistajiamme kuin asiakkaitammekin heidän luottamuksestaan Finnairiin sekä kaikkia finnairilaisia sitoutuneisuudesta sekä vahvasta panoksesta vuonna 2019.

Toimintaympäristö loka–joulukuussa

Liikenne kasvoi Finnairin päämarkkinalla Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä. Globaalit epävarmuustekijät, kuten Brexit sekä USA:n ja Kiinan välinen kauppasota heijastuivat lähinnä rahtilukuihin neljännellä vuosineljänneksellä.

Euroopan-liikenteessä kilpailutilanne tervehtyi, kun kilpailijat vähensivät lentämistä erityisesti joillakin pohjoismaisilla reiteillä sekä Suomesta Etelä-Eurooppaan. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikiilometreillä mitattuna laski 2,1 prosenttia (17,3). Kysyntä kehittyi hyvin

Euroopan sisäisessä liikenteessä sekä Aasiasta Eurooppaan suuntautuvassa vaihtomatkuksessa. Finnairin markkinaosuus nousi Euroopan-liikenteessä 60,8 prosenttiin (56,1).¹

Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi 1,6 prosenttia (7,4). Markkinatarjonta kasvoi erityisesti Euroopan ja Manner-Kiinan kohteiden välillä, kun taas Finnairin kasvu kohdistui lähinnä Kiinaan ja Bangkokiin. Kysyntä Euroopasta tiettyihin Aasian-kohteisiin, erityisesti Hongkongiin, heikkeni katsauskaudella. Finnairin markkinaosuus Eurooppa-Aasia-liikenteessä nousi 6,1 prosenttiin (5,8).²

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. Yhteishankkeet vahvistavat Finnairin markkina-asemaa, vähentävät kasvuun liittyviä riskejä ja tuottavat merkittävän osan Finnairin liikevaihdosta. Asiakkaille ne tarjoavat entistä paremman reittivalikoiman sekä enemmän hintavaihtoehtoja, kun taas lentoyhtiöt saavat niistä tavallisesti vain konsolidaation miellettyjä etuja. Molemmista yhteishankkeista Finnairin myynti kehittyi kapasiteetin kasvua vastaavasti, minkä ansiosta yhteishankkeet kehittyivät hyvin.

Matkapakettien asiakaskysyntä palasi neljännellä vuosineljänneksellä normaalille tasolle edellisvuoden alhaiseen kysyntään verrattuna. Edellisvuodesta laskenut sarjatuotantoon perustuvien matkapakettien tarjonta markkinalla ja kasvanut kysyntä vaikuttivat positiivisesti matkapalvelujen tulokseen. Dynaamisten matkapakettien sekä pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulevan kysynnän arvioidaan edelleen jatkavan kasvuaan.

Jo aiemmin alkanut maailmanlaajuinen lentorahdin määrän ja hintojen lasku jatkui viimeisellä neljänneksellä. Heikentynyt lentorahdin kysyntä painoi selvästi Finnairin rahtituottoja. Markkinan pehmeneminen oli havaittavissa erityisesti Finnairin keskeisillä rahtimarkkinoilla Aasiassa. Finnairin rahtivolyymit nousivat edellisvuodesta kapasiteetin kasvun vuoksi, mutta täyttöasteet jäivät markkinapaineen johdosta aiempaa alhaisemmiksi. Lisäksi Suomen marraskuiset posti- ja tukilakko vaikuttivat merkittävästi rahdin lukuihin viimeisellä neljänneksellä.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 3,0 prosenttia vertailujaksosta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli euroon nähden 6,5 prosenttia vahvempi kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan vahvistui euroon nähden 1,2 prosenttia vertailujaksosta. Lentopetrolin dollarihintana oli vuoden viimeisellä neljänneksellä 7,2 prosenttia alempi kuin vuotta aiemmin, mutta Finnairin suojauspolitiikan vuoksi tämä näkyy yhtiön tuloksessa viiveellä. Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan kulloisenkin vuosineljänneksen tulokseen. Vuoden viimeisellä neljänneksellä Finnairin polttoainekulut olivat noin 18 % vertailukautta korkeammat. Kasvusta noin puolet selittyy kapasiteetin kasvulla.

Taloudellinen kehitys loka–joulukuussa

Liikevaihto loka–joulukuussa

Finnairin liikevaihto kasvoi 13,4 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 774,9 miljoonaa euroa (683,4). Matkustajatuotot kasvoivat 16,0 prosenttia, lisämyynti 13,6 prosenttia ja matkapalvelujen liikevaihto 7,5 prosenttia. Rahtiliikevaihto laski 4,6 prosenttia

¹ Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarvioihin loka- ja marraskuulta 2019). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

² Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarvioihin loka- ja marraskuulta 2019). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) kasvoi 2,5 prosenttia ja oli 6,69 eurosenttiä (6,53). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein kasvoi 1,8 prosenttia. RASK-kehitykseen vaikuttivat Euroopan- ja kotimaanliikenteen erinomainen kehitys sekä matkapalveluiden parannus pääasiassa kapasiteettivähennysten johdosta. Toisaalta rahdin yksikkötuotot olivat edelleen pehmeitä.

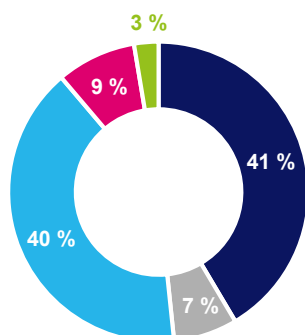
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	10-12/2019	10-12/2018	Muutos, %
Matkustajatuotot	615,9	530,9	16,0
Lisämyynti	44,6	39,2	13,6
Rahti	57,2	60,0	-4,6
Matkapalvelut	57,3	53,3	7,5
Yhteensä	774,9	683,4	13,4

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 10-12/2019

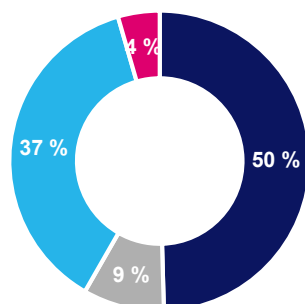
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	255,4	12,0	5 742,4	11,4	4 576,1	12,5	79,7	0,8
Pohjois-Amerikka	42,3	38,5	1 012,0	32,8	808,3	34,9	79,9	1,2
Eurooppa	249,1	17,3	4 313,1	6,9	3 415,7	11,7	79,2	3,4
Kotimaa	52,8	8,6	520,0	0,3	350,5	5,7	67,4	3,5
Reiteille kohdistumaton	16,2	43,8						
Yhteensä	615,9	16,0	11 587,4	10,6	9 150,6	13,6	79,0	2,1

Matkustajatuotot (M€)



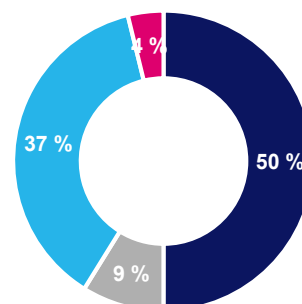
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa
- Kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 10,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 11,0 prosenttia uudelle ennätystasolle 3 503 700 matkustajaan. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 13,6 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 2,1 prosenttiyksikköä 79,0 prosenttiin.

Kaukoliikenteen tarjonta kasvoi joulukuussa 2018, helmikuussa 2019 ja huhtikuussa 2019 käyttöön otettujen uusien A350-lentokoneiden myötä. Lentoja Aasiaan oli enimmillään 104 (101) viikossa. Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 11,4 prosenttia. Kasvu kohdistui etenkin Hongkongin, Guangzhoun ja Bangkokin reiteille sekä marraskuussa avatulle reitille Daxingin lentokentälle Pekingiin ja joulukuussa avatulle

Sapporon-reitille. Myydyt henkilökilometrit nousivat Aasian-liikenteessä 12,5 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 0,8 prosenttiyksikköä 79,7 prosenttiin.

Koko Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 32,8 prosenttia vertailukaudesta, ja kasvu kohdistui etenkin maaliskuun lopussa avatulle uudelle Los Angelesin -reitille sekä Chicagon-lisävuoroille. Kokonaisuutena liikennealueen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 34,9 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 1,2 prosenttiyksikköä 79,9 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteettia kasvattivat lisäistuimet osassa nykyistä Airbus-kapearunkolaivastoa sekä muutokset reittiverkostossa. Tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 6,9 prosenttia, ja kasvu kohdistui useille eri reiteille, mutta erityisesti Lontoon-reitille. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 11,7 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 3,4 prosenttiyksikköä 79,2 prosenttiin. Kotimaan liikenteen kapasiteetti nousi 0,3 prosenttia. Kotimaan liikenteen myydyt henkilökilometrit nousivat 5,7 prosenttia ja matkustajakäyttöaste parani 3,5 prosenttiyksikköä 67,4 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 13,6 prosenttia ja oli 44,6 miljoonaa euroa (39,2) eli 12,72 euroa (12,42) matkustajaa kohti. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, palvelumaksut, myynti lennoilla ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

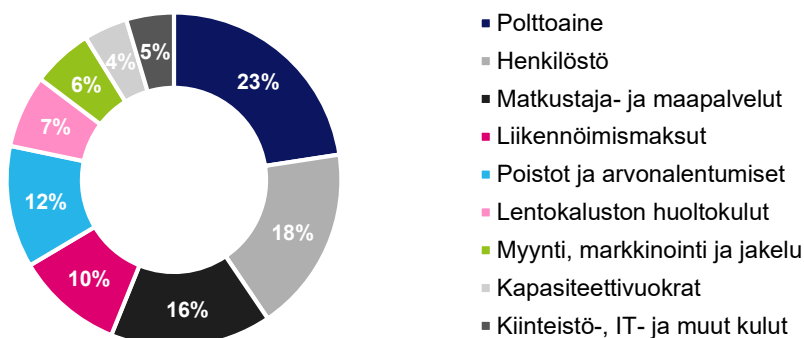
Kansainvälisen lentorahtikysynnän hidastuminen näkyi myös Finnairin rahtivolyyymien kehityksessä viimeisellä vuosineljänneksellä. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kasvoivat 9,3 prosenttia, kun taas myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kasvoivat 1,1 prosenttia. Rahtiliikevaihto laski 4,6 prosenttia ja oli 57,2 miljoonaa euroa (60,0).

Matkapalveluiden myynti kehittyi odotettua paremmin markkinoiden ylikapasiteetista ja kireästä kilpailuympäristöstä huolimatta. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 6,2 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 95,9 prosenttia. Liikevaihto nousi 7,5 prosenttia 57,3 miljoonaan euroon (53,3). Matkapalveluiden matkustajamäärän ja liikevaihdon positiivista kehitystä ajoi sekä sarjatuotantoon perustuvien pakettimatkojen positiivinen kehitys että dynaamisten tuotteiden Finnair Holidaysin ja Aurinkomatkojen kaupunkilomien kasvu.

Kustannuskehitys loka–joulukuussa

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 12,4 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 759,2 miljoonaa euroa (675,5). Yksikkökustannus (CASK) nousi 2,3 prosenttia ja oli 6,42 eurosenttiä (6,27). Ilman polttoainekustannuksia laskettu, valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus kasvoi 1,3 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 759,2 milj. euroa) jakauma



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 10,9 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 587,8 miljoonaa euroa (530,1). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat 17,9 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 171,4 miljoonaa euroa (145,4). Polttoaineen hinnan nousu selittää noususta noin 12 miljoonaa euroa³ ja kapasiteetin kasvu loput. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,1 prosenttia, kun taas matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 1,5 prosenttia.

Vuoden 2019 alusta henkilöstökuluihin sisältyvät kaikki henkilöstösidonnaiset kulut, kun aikaisemmin muun muassa matkakorvaukset ja koulutuskulut esitettiin muissa kuluissa. Henkilöstökulut nousivat 14,4 prosenttia 136,3 miljoonaan euroon (119,2). Henkilöstökuluja nostivat henkilöstömäärän kasvu ja volyymsidonnaisten henkilöstökulujen, kuten matkakorvausten, nousu. Lisäksi lentäjien pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän purusta aiheutui noin 11 miljoonan euron positiivinen vaikutus vertailukaudelle.

Matkustaja- ja maapalvelukulut nousivat 6,8 prosenttia 118,3 miljoonaan euroon (110,7) sekä matkustaja- että rahtiliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi. Erään sisältyvät myös valmismatkakulut. IFRS-tulkintakomitea (IFRIC) päätti syyskuussa 2019, että viivästyksistä tai peruutuksista johtuvia korvauksia tulee käsitellä liikevaihdon oikaisueränä matkustaja- ja maapalvelukulujen sijaan. IFRIC-päätöksen mukaisesti Finnair oikaisi taannehtivasti vuoden 2018 ja 2019 luvut sekä koko vuodelta että neljänneksiltä vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi.

Laivaston kasvu ja hintojen nousu kasvattivat lentokaluston huoltokuluja 24,5 prosenttia vertailukaudesta 53,4 miljoonaan euroon (42,9), mutta tärkein kertaluonteinen kuluja nostanut erä liittyi A350-lentokonemoottorien huoltovarausmuutoksiin. Toisaalta huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron nousu laskee kuluja. Laivaston kasvu lisäsi myös poistoja ja arvonalentumisia. Pääasiassa liikenteen kasvu nosti liikennöimismaksuja. Kapasiteettivuokrat sisältävät ostoliikenteen Norralta, wet leaset ja rahtikapasiteetin vuokrat, ja ne olivat vertailukauden tasolla, kuten olivat myös kiinteistö-, IT- ja muut kulut.

Tulos loka–joulukuussa

Vertailukelpoinen EBITDA oli 120,7 miljoonaa euroa (104,1). Vertailukelpoinen liiketulos, eli liiketulos ilman valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta, johdannaisten käyvän arvon muutosta, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja muita vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, nousi vertailukaudesta ja oli 31,2 miljoonaa euroa (26,5).

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat 4,3 miljoonaa euroa (-1,1), ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat 0,8 miljoonaa euroa (4,1). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien (myyntivoitot/tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut) arvo oli yhteensä -1,5 miljoonaa euroa (43,7) viimeisellä vuosineljänneksellä. Liiketulos oli 34,7 miljoonaa euroa (73,1).

Rahoituskulut olivat -20,4 miljoonaa euroa (-21,5), ja niihin sisältyvät myös vuokrasopimusvelkojen korkokulut. Katsauskaudella kurssivoitot olivat yhteensä 14,9 miljoonaa euroa ja ne liittyivät pääasiassa dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin. Vertailukaudella kurssitappiot olivat -8,6 miljoonaa euroa ja ne liittyivät lähes kokonaan lentokoneiden suojaamattomiin vuokravastuksiin.

Tulos ennen veroja oli 30,4 miljoonaa euroa (42,0) ja tulos verojen jälkeen 24,5 miljoonaa euroa (33,4).

Taloudellinen kehitys vuonna 2019

Liikevaihto

Liikevaihto kasvoi 9,2 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 3 097,7 miljoonaa euroa (2 836,1). Matkustajatuotot kasvoivat 10,4 prosenttia ja lisämyynti 9,5 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 2,4 prosenttia ja matkapalvelut 3,1 prosenttia.

³ Polttoaineen hinta valuutta ja suojaukset mukaan lukien.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) laski 1,9 prosenttia ja oli 6,56 eurosenttiä (6,69). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,4 prosenttia.

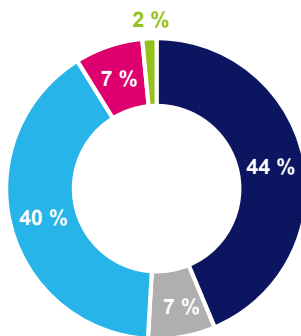
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2019	2018	Muutos, %
Matkustajatuotot	2 479,8	2 245,4	10,4
Lisämyynti	176,2	160,8	9,5
Rahti	212,1	207,2	2,4
Matkapalvelut	229,5	222,6	3,1
Yhteensä	3 097,7	2 836,1	9,2

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2019

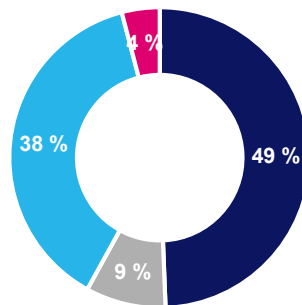
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	1 083,6	8,4	23 303,6	10,7	19 329,0	7,4	82,9	-2,6
Pohjois-Amerikka	179,1	30,3	4 068,4	29,7	3 470,4	32,1	85,3	1,5
Eurooppa	997,9	11,1	17 893,4	9,8	14 472,4	13,0	80,9	2,3
Kotimaa	181,4	1,9	1 922,8	1,2	1 261,8	2,6	65,6	0,9
Reiteille kohdistumaton	37,8	16,6						
Yhteensä	2 479,8	10,4	47 188,1	11,3	38 533,6	11,2	81,7	-0,1

Matkustajatuotot (M€)



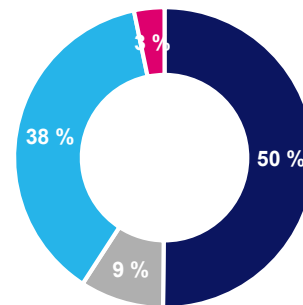
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa
- Kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 11,3 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 10,3 prosenttia kauden uuteen ennätykseen ja oli 14 650 400 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 11,2 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 0,1 prosenttiyksikköä 81,7 prosenttiin.

Kaukoliikenteen tarjonta kasvoi vertailukaudesta sen jälkeen käyttöön otettujen kolmen uuden A350-lentokoneen myötä. Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 10,7 prosenttia. Lisäkapasiteetti kohdistui pääasiassa lisävuoroille Hongkongiin ja Japanin-kohteisiin sekä uuteen, ympärivuotiseen kohteeseen Nanjingiin. Myydyt henkilökilometrit nousivat Aasian-liikenteessä 7,4 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 2,6 prosenttiyksikköä 82,9 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 29,7 prosenttia vertailukaudesta. Kasvu kohdistui etenkin maaliskuun lopussa avatulle uudelle Los Angelesin -reitille sekä San Franciscon ja Chicagon lisävuoroille. Kokonaisuutena liikennealueen myydyt henkilökilometrit nousivat 32,1 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 1,5 prosenttiyksikköä 85,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteettia kasvattivat erityisesti lisäistuimet osassa nykyistä Airbus-kapearunkolaivastoa. Tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 9,8 prosenttia, ja kasvu kohdistui pidemmille Etelä-Euroopan reiteille, Keski-Euroopan kohteiden lisävuoroihin ja uusiin kohteisiin, kuten Bordeaux ja Bologna. Kapasiteettia kasvattivat myös wet lease -vuokrasopimukset ja laajarunkokoneiden lisääntynyt käyttö tietyillä, rahdin kannalta keskeisillä reiteillä. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 13,0 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 2,3 prosenttiyksikköä 80,9 prosenttiin. Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi 1,2 prosenttia. Kotimaan liikenteen myydyt henkilökilometrit nousivat 2,6 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 0,9 prosenttiyksikköä 65,6 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 9,5 prosenttia ja oli 176,2 miljoonaa euroa (160,8). Lisämyyntiä syntyi 12,03 euroa (12,11) matkustajaa kohti. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, palvelumaksut, myynti lennoilla ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

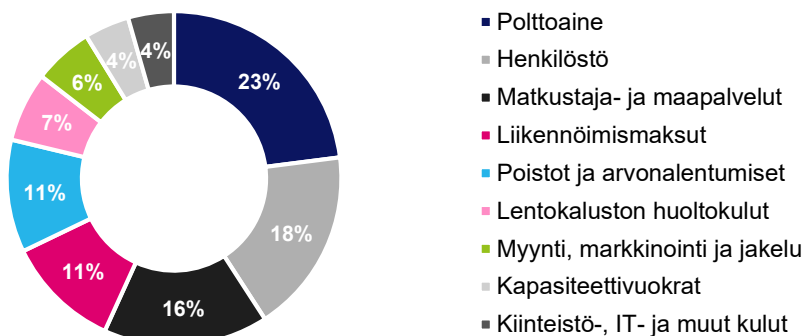
Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kasvoivat 15,0 prosenttia, kun taas myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kasvoivat 10,6 prosenttia. Rahtiliikenvaihto kasvoi 2,4 prosenttia ja oli 212,1 miljoonaa euroa (207,2).

Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 8,1 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 94,3 prosenttia (93,6). Nopeinta oli Finnair Holidays -tuotteen ja Aurinkomatkojen kaupunkilomien matkustajakasvu. Ensimmäisen vuosipuoliskon heikko kehitys näkyi koko kauden kehityksessä, ja matkapalvelujen liikevaihto nousi vain 3,1 prosenttia 229,5 miljoonaan euroon (222,6). Aurinkomatkat oli edelleen Suomen suurin matkanjärjestäjä asiakasmäärällä ja liikevaihdolla mitattuna.

Kustannuskehitys

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 11,1 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 2 991,3 miljoonaa euroa (2 691,4). Yksikkökustannus (CASK) nousi 0,7 prosenttia ja oli 6,22 eurosenttiä (6,18). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus laski 1,2 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 2 991,3 milj. euroa) jakauma



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 9,2 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 2 304,0 miljoonaa euroa (2 110,4). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppaluut, nousivat 18,3 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 687,3 miljoonaa euroa (581,0). Polttoaineen hinnan nousu selittää noususta noin 42 miljoonaa euroa⁴ ja kapasiteetin kasvu loput. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 1,4 prosenttia, kun taas matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 0,8 prosenttia.

Vuoden 2019 alusta henkilöstökuluihin sisältyvät kaikki henkilöstösidonnaiset kulut, kun aikaisemmin muun muassa matkakorvaukset ja koulutuskulut esitettiin muissa kuluissa. Henkilöstökulut nousivat 7,0 prosenttia 534,7 miljoonaan euroon (499,6). Henkilöstökuluja nostivat keskimääräisen henkilöstömäärän kasvu 6,5 prosentilla ja volyymsidonnaisten henkilöstökulujen, kuten matkakorvausten, nousu. Eroa vertailukauteen kasvatti lisäksi lentäjien pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän purku vuoden 2018 viimeisellä neljänneksellä. Toisaalta koulutuskulut olivat pienemmät, koska palvelukseen tuli vertailukautta vähemmän uutta lentohenkilökuntaa.

Matkustaja- ja maapalvelukulut nousivat 8,3 prosenttia 476,7 miljoonaan euroon (440,3) sekä matkustaja- että rahtiliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi. Erään sisältyvät myös valmismatkakulut. IFRS-tulkintakomitea (IFRIC) päätti syyskuussa 2019, että viivästyksistä tai peruutuksista johtuvia korvauksia tulee käsitellä liikevaihdon oikaisueränä matkustaja- ja maapalvelukulujen sijaan. IFRIC-päätöksen mukaisesti Finnair oikaisi taannehtivasti vuoden 2018 ja 2019 luvut sekä koko vuodelta että neljänneksiltä vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi.

Lentokaluston huoltokulut nousivat 23,5 prosenttia 201,2 miljoonaan euroon (162,9) laivaston kasvun, hintojen nousun sekä poikkeuksellisten huoltokulujen vuoksi. Laivaston kasvu lisäsi myös poistoja ja arvonalentumisia. Liikenteen kasvu ja hintojen korotukset puolestaan kasvattivat liikenneöimismaksuja. Kapasiteettivuokrat sisältävät ostoliikenteen Norralta, wet leaset ja rahtikapasiteetin vuokrat. Ne kasvoivat pääasiassa siksi, että Norran operoimaa laivastoa oli huollossa ja niitä korvaamaan hankittiin wet lease -vuokrakoneita. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut olivat vertailukauden tasolla.

Tulos

Vertailukelpoinen EBITDA oli 488,3 miljoonaa euroa (512,6). Vertailukelpoinen liiketulos laski 162,8 miljoonaan euroon (218,4).

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat -1,4 miljoonaa euroa (-4,9) ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat 1,3 miljoonaa euroa (0,2). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien (myyntivoitot/tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut) arvo oli yhteensä -2,8 miljoonaa euroa (42,6). Liiketulos oli 160,0 miljoonaa euroa (256,3).

Rahoituskulut olivat -83,6 miljoonaa euroa (-84,6), ja niihin sisältyvät myös vuokrasopimusvelkojen korkokulut. Valuuttakurssista muodostui 12,7 miljoonaa euroa kurssivoittoa ja se liittyi pääasiassa dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin, kun taas vertailukaudella valuuttakurssista muodostui -42,3 miljoonaa euroa kurssitappiota, joka liittyi lähes kokonaan lentokoneiden suojaamattomiin vuokravastuisiin.

Tulos ennen veroja oli 93,0 miljoonaa euroa (127,2) ja tulos verojen jälkeen 74,5 miljoonaa euroa (101,6).

Rahoitusasema ja investoinnit

Tase

Konsernin taseen loppusumma oli joulukuun lopussa 3 877,9 miljoonaa euroa (31.12.2018: 3 943,6). A350-koneiden ennakkomaksut ja kahden A350-lentokoneen hankinta kasvattivat laivaston tasearvoa katsauskaudella 213,1 miljoonalla eurolla. Käyttöoikeuslaivaston arvo puolestaan pieneni 97,9 miljoonalla

⁴ Polttoaineen hinta valuutta ja suojaukset mukaan lukien.

euolla, ja sitä pienensivät etenkin poistot. Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat normaalin kausivaihtelun myötä 160,6 miljoonaan euroon (31.12.2018: 152,4).

Koko vuoden voitollinen tulos vahvisti omaa pääomaa, kun taas osingonjako huhtikuun alussa pienensi sitä. Suojauslaskennan alaisten polttoainejohdannaisten käyvät arvot nousivat polttoaineen hinnan nousun vuoksi, mikä puolestaan kasvatti omaa pääomaa. Oma pääoma oli 966,4 miljoonaa euroa (31.12.2018: 918,5) eli 7,57 euroa osakkeelta (31.12.2018: 7,20).

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrol- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2019 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -6,7 miljoonaa euroa (31.12.2018: -27,2).

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairin rahoitusasema on vahva, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. IFRS 16 -käyttöönoton vuoksi kassavirrassa vuokravelan maksut siirrettiin liiketoiminnan rahavirrasta rahoituksen rahavirtaan vuoden 2019 alusta. Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 564,5 miljoonaa euroa (503,6). Investointien nettorahavirta oli -513,2 miljoonaa euroa (-202,6).

Omavaraisuusaste 31.12.2019 oli 24,9 prosenttia (31.12.2018: 23,3) ja velkaantumisaste (gearing) 64,3 prosenttia (31.12.2018: 76,9). Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli 1 573,7 miljoonaa euroa (31.12.2018: 1 779,8), josta vuokrasopimusvelkojen osuus oli 1 054,0 miljoonaa euroa (31.12.2018: 1 159,3). Korollinen nettovelka oli 621,0 miljoonaa euroa (706,7).

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat kauden lopussa 952,7 miljoonaa euroa (31.12.2018: 1 073,1). Finnair uusi katsauskaudella reservirahoitukseksi tarkoitetun, kokonaan käyttämättä olleen 175 miljoonan euron vakuudettoman syndikoidun luottolimitin samansuuruisena ja pääosin samoin ehdoin kuin aiemmassa järjestelyssä. Uusi järjestely on voimassa tammikuuhun 2022 saakka ja se sisältää kaksi jatko-optiovuotta.

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli katsauskaudella yhteensä -225,4 miljoonaa euroa (-289,2). Rahoitustuotot olivat 4,8 miljoonaa euroa (-2,2) ja rahoituskulut olivat -83,6 miljoonaa euroa (-84,6).

Investoinnit

Bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 443,8 miljoonaa euroa (474,0), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien rahavirta oli -478,2 miljoonaa euroa (-335,7) mukaan lukien ennakkomaksut. Käyttöomaisuuden myyntien kassavirta oli 1,3 miljoonaa euroa (213,8). Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos oli -53,4 miljoonaa euroa (-81,8). Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) nettorahavirta oli -513,2 miljoonaa euroa (-202,6).

Vuoden 2020 investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirran arvioidaan olevan noin 432 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuisa tilanne ja Finnairin hyvä velkakapasiteetti tukevat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoitusta kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 41 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 52 prosenttia koko laivaston 2 269,7 miljoonan euron tasearvosta.⁵

Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

⁵ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon osingonjaossa.

Vuonna 2019 osakekohtainen tulos oli 0,49 euroa (0,70). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 434 179 503,56 euroa 31.12.2019. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2019 jaetaan osinkoa 0,20 euroa osaketta kohden.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2019 lopussa Finnair operoi itse 59 lentokonetta, joista 22 oli laajarunkokoneita ja 37 kapearunkokoneita. Koneista 32 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia ja 27 leasing-sopimuksilla vuokrattuja.

Viimeisen vuosineljänneksen lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,3 vuotta.

Finnairin operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2018 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2019	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	8		7	1	18,6	
Airbus A320	174	10		8	2	17,4	
Airbus A321	209	19		4	15	8,6	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	10,2	
Airbus A350	297/336	14	2	9	5	2,8	5
Yhteensä		59	2	32	27	10,3	5

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Laivastouudistus

Vuoden 2019 lopussa Finnair operoi neljäätoista vuosina 2015–2019 toimitettua A350 XWB -lentokonetta. Nyt voimassa olevan toimitusaikataulun mukaisesti loput viisi A350-lentokonetta toimitetaan seuraavasti: kaksi vuoden 2020 ensimmäisellä puoliskolla, kaksi vuonna 2021 ja yksi vuonna 2022. Finnairin investointisitoumukset käyttömaisuushyödykkeisiin, yhteensä 730 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair aloittaa kapearunkolaivaston uusimisen strategiakaudella, joka ulottuu vuoteen 2025.

Syksyllä 2018 Finnair lisäksi tiedotti, että lentokoneiden suunniteltujen huoltotapahtumien yhteydessä se valmistautuu vaiheittaiseen laajarunkokoneiden matkustamon uusimiseen. Uusimisen arvioidaan maksavan noin 200 miljoonaa euroa, ja se keskittyy vuosiin 2020 ja 2021. Finnair on tällöin tiedottanut myös lisäävänsä uuden Premium Economy -matkustusluokan laajarunkolaivastoonsa.

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

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Norran operoima laivasto* 31.12.2019	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2018 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- leasing)	Keski-ikä 31.12.2019	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	10,4	
Embraer E190	100	12		9	3	11,5	
Yhteensä		24	0	15	9	11,0	

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

Strategia

Kiihdytetyn kasvun jakson jälkeen Finnairin nykyisenä tavoitteena on kestävä, kannattava kasvu. Marraskuussa 2019 julkaistun päivitetyn, 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.

Perustan strategian toteuttamiselle muodostavat operatiivisen toiminnan korkea laatu sekä turvallisuus, Helsingin ihanteellinen maantieteellinen sijainti, kasvavat päämarkkina-alueet, selkeät tavoitteet tuottojen kasvattamiseksi, moderni polttoainetehokas laivasto sekä vahva tase.

Finnairin hallitus on vahvistanut seuraavat tavoitteet strategiakaudelle 2020–2025:

- yli 7,5 %:n vertailukelpoinen EBIT yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin) 12–18 kuukauden siirtymäkauden jälkeen
- yli 10 %:n sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin) 12–18 kuukauden siirtymäajan jälkeen
- yli 85 %:n täsmällisyys
- parantunut asiakkaiden nettosuosittelemiseksi ja henkilöstön nettosuosittelemiseksi

Finnair aikoo toteuttaa nämä tavoitteet kohdennetulla strategialla, joka hyödyntää Finnairin kotikentän, Helsingin, maantieteellistä etua Euroopan ja Aasian välisissä yhteyksissä.

Strategiakaudelle annettiin myös seuraava indikaatiivinen lisäohjeistus:

- 3–5 %:n vuosittainen kapasiteetin kasvu (CAGR) tarjotuilla tuolikielometreillä mitattuna (ASK)
- likviditeetin optimointi, kuitenkin siten että kassavarat olisivat vähintään 15 % liikevaihdosta (31 % 31.12.2019)
- velkaantuneisuusaste (gearing) olisi enintään 175 % (64 % 31.12.2019)
- arvioidaan hybridilainan uusiminen nykyistä pienempänä
- arvioidaan omistettujen lentokoneiden osuuden lisäämistä lentokonerahoituksessa (suhteessa vuokrattuihin lentokoneisiin)
- Finnairin osinkopolitiikka pysyisi ennallaan.

Reittiverkosto ja laivasto

Kiihdytetyn kasvun jälkeen Finnair tavoittelee Aasian-markkinoiden tasoista kasvua keskittyen erityisesti kannattavimpiin Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatrustukseen. Finnairin kapasiteetin odotetaan kasvavan noin 3–5 % vuosittain, mikä vastaa Aasian-markkinoiden oletettua kasvua.

Vaihtomatkustus tuo Finnairin liikevaihdosta puolet ja lippumyynnistä jopa kaksi kolmannesta. Vaihtomatkuksesta kolme neljänestä tulee Aasian ja Euroopan välisestä liikenteestä. Kasvun nähdään jatkossakin tulevan erityisesti vaihtomatkuksesta, minkä vuoksi Finnair panostaa siihen myös vastaisuudessa.

Finnair hyödyntää edelleen kotikenttensä maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Tavoitteena onkin rakentaa Helsinki-Vantaan lennoille neljäs aalto, joka mahdollistaa sekä lentokoneiden että lentokenttäkapasiteetin paremman hyödyntämisen. Liikenteen kasvu sijoittuu lähinnä iltapäivän pääaallon ulkopuolelle. Lisäksi Finnair investoi uusiin lentokoneisiin, minkä johdosta kapea- ja laajarunkokoneiden suhdeluku paranee ja koko laivaston hyödyntäminen tehostuu.

Suuntaa antava investointisumma on 3,5–4,0 miljardia euroa, josta kaksi kolmannesta suunnataan korvausinvestointeihin ja kolmannes kasvuun. Summa sisältää myös nykyiset 730 miljoonan euron investointisitoumukset.

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 organisaatorajojen.

Finnair on saavuttanut aiemmat kasvutavoitteensa, mutta sen on edelleen mahdollista parantaa tuottavuuttaan. Erityistä huomiota kiinnitetään sen vuoksi polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastyytyvyyteenkin.

Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair olisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla.

Moderni laatulentoyhtiö

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö. Tavoite saavutetaan tarjoamalla asiakkaille entistä kattavampi kohde- ja tuotevalikoima, lisäämällä vuoroja sekä mahdollistamalla sujuva matkustaminen. Laaja kohde- ja tuotevalikoima yhdessä lisävurojen kanssa kattaa erilaiset asiakastarpeet, ja lisätuotteet mahdollistavat matkan räätälöinnin henkilökohtaisten tarpeiden mukaisesti. Finnairin tavoitteena on myös jatkossa panostaa jakelukanaviensa - niin Finnair.comin kuin matkatoimistojen käytössä olevan kanavan - kehittämiseen.

Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli loka–joulukuussa keskimäärin 2,3 miljoonaa eri kävijää (1,5) kuukaudessa⁶. Katsauskaudella uusittu, asiakkaan ostopolkua helpottava Finnair.com-verkkosivusto on avattu jo yli 30 markkinalla. Aktiivisten Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi 28,4 prosenttia 365 000 käyttäjään. Digitaalisen suoramyyntin osuus lentolippumyynnistä oli 27,6 prosenttia (25,0) ja digitaalisen suoramyyntin osuus lisämyynnistä oli 47,8 prosenttia (56,2).

Noin 3,5–4,0 miljardin euron suuruiset investoinnit pitävät sisällään myös uuden matkustamoluokan, Premium Economyn. Laajarunkolaivastoon vuoden 2020 viimeisestä neljänneksestä alkaen. Premium Economy -luokka tulee olemaan muusta matkustamosta erotettu osasto, jossa asiakkaille tarjotaan lisää tilaa ja matkustusmukavuutta sekä laadukasta palvelua. Uusi matkustusluokka lisätään kaikkiin kaukoliikennekoneisiin vuoden 2022 loppuun mennessä. Matkustamon suunnittelusta, palvelukonseptista ja kaupallisista näkökohdista kerrotaan enemmän vuoden 2020 aikana.

Vastuullisuus

⁶ Kävijämäärien mittaustapa on muuttunut vertailukaudesta toukokuussa 2018 voimaan astuneen EU GDPR-direktiivin vuoksi.

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairia ja siksi se näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa.

Finnairin pitkän aikavälin tavoitteena on olla hiilineutraali. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Finnair jatkaa muun muassa vuonna 2011 aloitettuja biopolttoainelentoja sekä kestävien polttoaineiden hyödyntämisen tutkimista, hyödyntää kierrätystä ja vähentää kertakäyttömuovijätettä, osallistuu vapaaehtoiisiin ja pakollisiin päästöhyvitysjärjestelmiin sekä tavoittelee merkittäviä operatiivisia parannuksia, jotka johtavat polttoainetehokkaampaan lentämiseen.

Laivastoinvestointi ei vaikuta pelkästään asiakastytyväisyyteen vaan on merkittävä panostus vastuullisempaan lentämiseen.

Finnairin tavoitteena on olla yksi vastuullisen lentämisen edelläkävijöistä, minkä vuoksi työstössä on parhaillaan vastuullisuussuunnitelma, joka esitellään yksityiskohtaisemmin vuoden 2020 ensimmäisellä puoliskolla.

Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

Päivitetyn 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 palvelukulttuuria, mikä on nähtävissä Net Promoter Score (NPS) -tuloksessa. Finnair haluaa kuitenkin parantaa asiakastytyväisyyttä edelleen myös nykyisellä strategiakaudella.

Finnairin palveluksessa oli loka–joulukuussa keskimäärin 6 772 (6 422) henkilöä eli 5,4 prosenttia enemmän kuin vertailuvuonna. Työsuhteessa olevien määrä nousi loka–joulukuussa 31 henkilöllä eli 0,5 prosentilla ja oli joulukuun lopussa 6 788 (6 462). Finnairiin palkattiin 153 uutta työntekijää, jotka olivat pääasiassa matkustamohenkilöstöä sekä Aurinkomatkojen matkaoppaita. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 3,8 prosenttia (3,3). Finnairin konsernitason tapaturmataajuus LTIF (Lost Time Injury Frequency) oli 6,2 (10,6) ja sairauspoissaolojen määrä oli 4,58 prosenttia (3,89) loka–joulukuussa.

Yhteiskuntavastuu

Taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristövastuu ovat olennainen osa Finnairin strategiaa ja liiketoimintaa. Finnair haluaa olla vastuullinen maailmankansalainen sekä vastata sidosryhmiensä tarpeisiin myös vastuullisuuden näkökulmasta. Finnair tekee yhteistyötä alan toimijoiden ja viranomaisten kanssa muun muassa lentämisen ilmastovaikutusten vähentämiseksi, yhdenvertaisuuden ja esteettömyyden lisäämiseksi ja vastuullisuuden huomioimiseksi hankintaketjussa. Parhaillaan yhtiössä on menossa uuden vastuullisuusstrategian laadinta, ja Finnairin tavoitteena on julkistaa uusi strategiansa vuoden 2020 alkupuoliskolla.

Finnairin yhteiskuntavastuu heijastuu niin sen strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen, rohkeus ja yhdessä työskentely. Yhtiön nykyisessä vastuullisuusstrategiassa kestävä kehitys sulautetaan entistä syvemmin osaksi koko strategiaa, brändiä ja tuotekehitystä. Strategian toimenpiteillä pyritään osaltaan edistämään vastuullisuuden lisäksi kustannusten ja riskien hallintaa sekä tuottamaan lisäarvoa.

Yhtiön eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) koskevat Finnairin kaikkia työntekijöitä kaikissa toimipaikoissa. Finnair edellyttää alihankkijoilta olennaisilta osiltaan samanlaisten eettisten normien noudattamista, kuin se noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin hankinnan eettiset ohjeet (Supplier Code of Conduct) muodostavat selkeät periaatteet, joilla varmistetaan hankintojen eettisyys, mukaan lukien korruption nollatoleranssi.

Finnairin toiminnan tärkein prioriteetti on turvallisuus. Yhtiö on sitoutunut turvallisuusstrategioiden ja -prosessien toteuttamiseen, ylläpitoon ja jatkuvaan kehittämiseen. Näin varmistetaan se, että kaikki lentämiseen liittyvä toiminta tapahtuu asianmukaisesti kohdennetuin resurssein. Tavoitteena on varmistaa lentotoiminnan korkein mahdollinen turvallisuustaso ja sääntöjenmukainen toiminta.

Finnair on sitoutunut alan yhteisiin tavoitteisiin hiilineutraalista kasvusta vuodesta 2020 eteenpäin ja sen pitkän aikavälin tavoitteena on hiilineutraalius. Tämän lisäksi Finnair on asettanut oman, kunnianhimoisen tavoitteen vähentää hiilidioksidipäästöjään 17 prosenttia vuosina 2013–2020 suhteessa myytyihin tonnikilometreihin (RTK, Revenue Tonne Kilometre). Finnair arvioi, että se ei saavuta tavoitetta täysimääräisesti, vaan että sen hiilidioksidipäästöt/RTK laskevat 12–13 prosenttia vuosina 2013–2020.

Finnair tarjosi tammikuussa 2019 asiakkailleen uuden Push for Change -palvelun, jossa asiakkaat voivat hyvittää lentonsa hiilidioksidipäästöt tukemalla hiilinieluhanketta tai vähentää niitä ostamalla biopolttoainetta Finnair Shopin kautta lentoa varatessaan, matkan aikana tai sen jälkeen. Maksamiseen voi käyttää myös Finnair Plus -pisteitä. Joulukuun loppuun mennessä myytyjä tuotteita (joko hiilinieluhanke tai biopolttoaine) oli yhteensä 14 000. Yhteensä varoja päästöjen hyvitykseen oli kertynyt 91 172 euroa. Finnair lensi vuoden 2019 aikana kolme asiakkaiden biopolttoaineostoilla toteutettua biopolttoainelentoa San Franciscosta Helsinkiin. Kahdella lennoista käytettiin 12 prosentin biopolttoainesekoitusta ja yhdellä 36 prosentin biopolttoainesekoitusta, mikä vähensi lentojen hiilidioksidipäästöjä yhteensä 82 tonnia.

Vastuullisuuden tunnusluvut on esitetty tämän tilinpäätöstiedotteen taulukko-osan taulukossa ”Avainluvut”.

Muutokset yhtiön johdossa

Finnairin toimitusjohtaja Topi Manner aloitti tehtävässään 1.1.2019. Manner siirtyi Finnairille Nordeasta, jossa hän on toiminut johtoryhmän jäsenenä ja vastannut Personal Banking -liiketoiminta-alueesta.

Finnairin hinnoittelusta ja tuottojen optimoinnista vastaava johtaja Mika Stirkinen nimitettiin kaupallisen yksikön väliaikaiseksi vetäjäksi ja johtoryhmän väliaikaiseksi jäseneksi 1.1.2019, koska entinen kaupallisen yksikön vetäjä ja Finnairin johtoryhmän jäsen Juha Järvinen jätti yhtiön vuoden 2018 lopussa.

Finnair nimitti 16.4.2019 johtoryhmäänsä kaksi uutta jäsentä: yhtiön kaupalliseksi johtajaksi nimitettiin Ole Orvér ja yhtiön strategiajohtajaksi Nicklas Ilebrand. Molemmat aloittivat uusissa tehtävissään 1.5.2019. Ole Orvér on tehnyt pitkän, kansainvälisen uran eri lentoyhtiöissä, pääasiassa strategia- ja verkostosuunnittelun sekä myynnin johtotehtävissä. Nicklas Ilebrand on aiemmin toiminut Nordeassa pääasiassa strategia- sekä tuote- ja liiketoiminnan kehitystehtävissä sekä kansainvälisissä konsultointitehtävissä McKinseyllä. Hän on ollut myös useiden yhtiöiden hallituksissa.

Vuoden kolmannella neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä vaihtui kolme jäsentä. Finnairin talousjohtaja Pekka Vähähyyppä jätti tehtävänsä 1.7.2019, ja hänen seuraajansa Mika Stirkinen aloitti talousjohtajana samana päivänä. Stirkinen on lisäksi aiemmin toiminut useissa taloushallinnon johtotehtävissä Finnairilla. Finnairin henkilöstöjohtaja Eija Hakakari sekä Finnairin Chief Digital Officer Katri Harra-Salonen jättivät tehtävänsä 30.9.2019. Hakakarin seuraajaksi nimetty Johanna Karppi ja Harra-Salosen seuraajaksi nimetty Tomi Pienimäki aloittivat tehtävissään 1.10.2019. Karppi siirtyi tehtäväänsä Terveystalon henkilöstöjohtajan paikalta ja hän on aiemmin toiminut henkilöstöhallinnon johtotehtävissä muun muassa Rautaruukissa sekä Orionilla. Pienimäki on aikaisemmin toiminut muun muassa Vincitin ja Jollan toimitusjohtajana sekä Itellan ja Hackmanin chief information officerina.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2019 lopussa 753,4 miljoonaa euroa (907,8) ja päätöskurssi 31.12.2019 oli 5,88 (7,09 euroa). Vuoden aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 8,56 euroa, alin kurssi 5,50 euroa ja keskimurssi 7,02 euroa. Osakkeita vaihdettiin 36,8 miljoonaa kappaletta yhteensä 257,7 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus vuoden 2019 lopussa oli 13,9 prosenttia (18,4).

Omat osakkeet

Finnair sai 10.1.2019 päätökseen omien osakkeidensa hankinnan, joka alkoi 5.12.2018. Hankinnan jälkeen Finnair Oyj:llä oli yhteensä 797 008 omaa osaketta, jotka vastaavat 0,62 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista.

Finnair ei vuonna 2019 käyttänyt yhtiökokouksen 2019 antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseksi tai luovuttamiseksi. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä se luovutti yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 105 112 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille sekä yhteensä 149 894 osaketta yhtiön vuosien 2015–2017 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti.

Finnair Oyj:n varsinaisen yhtiökokouksen 2019 päätettyä yhteistilille jääneiden, arvo-osuusjärjestelmään kuuluneiden osakkeiden ja niihin perustuvien oikeuksien menettämisestä yhteistilille jääneet osakkeet, yhteensä 16 651, siirrettiin 9.4.2019 Finnairin arvo-osuustilille. Siirron jälkeen Finnair Oyj:n omistamien osakkeiden kokonaismäärä ja vastaava äänimäärä on 558 653 osaketta ja ääntä, mikä vastaa 0,44 prosenttia kaikista osakkeista ja niihin liittyvistä äänistä.

Lokakuussa Finnair luovutti yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 6 340 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Finnairin hallussa oli 31.12.2019 yhteensä 552 313 osaketta (649 008), mikä vastaa 0,43 prosenttia (0,51) yhtiön kaikista osakkeista.

Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

Finnairin hallitus päätti joulukuussa 2019 henkilöstön FlyShare-osakeohjelman uudesta 12 kuukauden säästökaudesta. Vuonna 2013 perustetun ohjelman tarkoituksena on kannustaa henkilöstöä yhtiön osakkeenomistajiksi ja palkita heitä pitkällä aikavälillä osakkeen mahdollisella arvonnousulla, mikä vahvistaa henkilöstön sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin 18.12.2019 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2019 ja yhtiön internet-sivuilla.

Avainhenkilöiden osakeperusteinen kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus päätti joulukuussa uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2020–2022. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritusavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan sen osallistujille keväällä 2023. Ohjelma koskee noin 70 henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin 18.12.2019 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2019 ja yhtiön internet-sivuilla.

Varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin 20.3.2019 pidetty varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään yhtiön omien osakkeiden luovuttamisesta. Molemmat valtuutukset koskevat enintään 5 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,9 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/previous-agms/agm-2019>.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin. 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.

Polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut ja niiden vaikutukset kapasiteetin kasvuun Finnairin päämarkkina-alueilla sekä lentolippujen hintamuutokset muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle. Myös valuuttakurssien äkilliset epäedulliset muutokset ja heikentyvä kysyntä voivat vaikuttaa liikevaihdon kehitykseen. Yleisesti polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut pyritään siirtämään lentolippujen hintoihin, mutta kulloinkin vallitsevat markkinatilanteet eivät välttämättä salli tätä.

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään ja tuottoon. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän. Toimialan mahdollisella konsolidaatiolla saattaa olla merkittäviä seurauksia kilpailuympäristöön. Finnairin jakelustrategiaan kuuluvien uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä, sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuuksia.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suoja ja kuluttajan suoja koskeva sääntely.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien uhalla, terrorismin, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten koronavirus) uhalla sekä mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatrustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn.

Britannian erolla Euroopan unionista tammikuun lopussa ei ole välittömiä vaikutuksia lentoliikenteeseen. Sen sijaan Brexitin vuoden 2020 loppuun saakka kestävä siirtymäaika EU:n ja Britannian välisille kauppaneuvotteluille sisältää runsaasti epävarmuustekijöitä. Jos liikenneoikeuksista ei päästä sopuun vuoden loppuun mennessä on mahdollista, että UK:n ja EU:n lentoyhtiöiden liikenneoikeudet vähenevät koskien lentoja UK:n ja EU:n välillä ja niiden kautta. Tällä voi olla huomattava vaikutus Finnairin ja muiden lentoyhtiöiden liiketoiminnalle. Vaikutukset voivat olla kielteisiä tai myönteisiä ja erilaisia eri lentoyhtiöille.

Työmarkkinatilanne on Suomessa kokonaisuudessaan haasteellinen ja se voi omalta osaltaan vaikuttaa myös Finnairin neuvotteluihin. Mitään Finnairiin liittyvää erityisongelmaa omien työehtosopimusten jo käynnistyneissä neuvotteluissa ei ole tunnistettu.

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 herkkydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin kuluerä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan, 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. Polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti, ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat ovat seuraaville kuudelle kuukaudelle 90 ja 60 prosenttia.

Operatiivisen toiminnan herkkydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	32 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	25 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	23 milj. euroa

Polttoaineherkkydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	65 milj. euroa	32 milj. euroa

Polttoaineen suojausasteet ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojausaste	Suojien keskihinta, USD/tonnia*
Q1 2020	69 %	686
Q2 2020	67 %	681
Q3 2020	57 %	665
Q4 2020	46 %	640

* Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %	10-12 2019	10-12 2018	2019	2018	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)	Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur.12 kk)

Myyntivaluutat					10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
EUR	55	56	53	55	-	-	
USD*	5	4	5	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	9	10	11	10	36 milj. euroa	16 milj. euroa	65 %
CNY	6	6	7	7	-	-	
KRW	2	3	3	3	-	-	
SEK	3	4	3	3	-	-	
Muut	19	18	19	17	-	-	
Ostovaluutat							
EUR	57	59	57	60	-	-	
USD*	36	33	36	32	84 milj. euroa	26 milj. euroa	66 %
Muut	8	7	7	7			

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

Taseeseen liittyvän valuuttamääräisen erän suojaaminen

Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. Vuokrasopimusvelkojen korkokulut ja USD-määräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin liittyvät kurssitappiot/-voitot eivät sisälly yllä olevan taulukon herkkyyslaskelmiin, jotka on laskettu vertailukelpoisen liiketuloksen tasolla. 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 vähentää taseen valuuttapositiona 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 80 %.

Muutokset laskentaperiaatteissa

Viivästyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset

Finnair on päättänyt muuttaa asiakkailleen viivästyksistä ja peruutuksista johtuvien korvausten kirjaustapaa IFRS-tulkintakomitean (IFRIC) syyskuisen päätöksen mukaisesti. Määrä ei ole Finnairin tilinpäätöksen kannalta olennainen, mutta koska erän siirtyminen operatiivisista kuluista liikevaihdon vähennykseksi vaikuttaa muutamiin Finnairin käyttämiin desimaaliherkkiin avainmittareihin, Finnair on päättänyt tehdä oikaisun takautuvasti myös vuodelle 2018. Yhteenveto muutoksen vaikutuksesta vuoden 2018 avainlukuihin on esitelty toimintakertomuksen sivulla 42 kohdassa "Oikaistut 2018-avainluvut".

Katsauskauden muut tapahtumat

Finnair aloittaa kesäkaudella 2020 lennot Tokion Hanedan lentoasemalle. Lennot operoidaan päivittäin, mikäli yhtiö saa neuvoteltua toivomansa lentoajat. Finnair jatkaa myös lentoja Naritan lentoasemalle, jonne Finnair lentää tällä hetkellä päivittäin. Uudet lennot lennetään codeshare-yhteistyössä Finnairin pitkäaikaisen yhteistyökumppanin Japan Airlinesin kanssa, mikä tarjoaa erinomaiset jatkoyhteydet Hanedasta muualle Japaniin.

Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Koronavirusliitännäisten vaikutusten vuoksi Finnair on päättänyt sopeuttaa Manner-Kiinan-liikenneohjelmaansa perumalla kaikki lentonsa Manner-Kiinaan aikavälillä 6.–29.2.2020, kaksi viikoittaista lentoaan Guangzhouhun aikavälillä 5.2.–29.3.2020, lennot Pekingin Daxing-lentoasemalle aikavälillä 5.2.–29.3.2020 ja lennot Nanjingiin aikavälillä 8.2.–29.3.2020. Finnair myöskään ei ota vastaan uusia varauksia Manner-Kiinan-lennoilleen 31.1.–29.2.2020 välisenä aikana.

Koska vuoden ensimmäinen neljännes ja erityisesti kiinalaisen uudenvuoden jälkeiset viikot ovat tyypillisesti kausiluonteisesti kannattavuudeltaan heikkoja Finnairin Manner-Kiinan-reiteillä, Finnair arvioi, että ryhmämatkojen perumisten, lippujen takaisinmaksujen ja lentojen perumisen suora taloudellinen vaikutus on vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä suhteellisen rajallinen myös siinä tapauksessa, että Manner-Kiinan lentoperuutukset jatkuisivat maaliskuun 2020 loppuun asti.

Taloudellinen raportointi

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2020 on seuraava:

- osavuosikatsaus kaudelta 1.1.–31.3.2020 julkaistaan 29.4.2020
- puolivuosikatsaus kaudelta 1.1.–30.6.2020 julkaistaan 17.7.2020
- osavuosikatsaus kaudelta 1.1.–30.9.2020 julkaistaan 28.10.2020.

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 7.2.2020 tulosjulkistukseen liittyvän lehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 7479 0361 (Suomi), 0200 880 389 (Ruotsi), 0800 358 6377 (Iso-Britannia) tai +44 (0)330 336 9105 (muut maat). Vahvistuskoodi on 8099758. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://slideassist.webcasts.com/starthere.jsp?ei=1280834>

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Mika Stirkkinen**, puhelin (09) 818 4960, mika.stirkkinen@finnair.com
Sijoittajasuhdejohtaja **Erkka Salonen**, puhelin (09) 818 5101, erkka.salonen@finnair.com

	Oikaistu			Oikaistu		
	10-12/2019	10-12/2018	Muutos %	2019	2018	Muutos %
Liikevaihto ja kannattavuus						
Liikevaihto, milj. euroa	774,9	683,4	13,4	3 097,7	2 836,1	9,2
Vertailukelpoinen liiketulos, milj. euroa	31,2	26,5	17,5	162,8	218,4	-25,4
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, %	4,0	3,9	0,1 %-yks.	5,3	7,7	-2,4 %-yks.
Liiketulos, milj. euroa	34,7	73,1	-52,5	160,0	256,3	-37,6
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %	15,6	15,2	0,3 %-yks.	15,8	18,1	-2,3 %-yks.
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	0,17	0,24	-29,5	0,49	0,70	-30,3
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	6,69	6,53	2,5	6,56	6,69	-1,9
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,65	6,53	1,8	6,53	6,69	-2,4
Yksikkötuotto myydyttä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	6,73	6,59	2,1	6,44	6,48	-0,7
senttiä/ASK	6,42	6,27	2,3	6,22	6,18	0,7
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	4,94	4,88	1,1	4,76	4,81	-0,9
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	4,95	4,88	1,3	4,75	4,81	-1,2
Pääomarakenne						
Omavaraisuusaste, %				24,9	23,3	1,6 %-yks.
Nettovelkaantumisaste, %				64,3	76,9	-12,7 %-yks.
Korollinen nettovelka, milj. euroa				621,0	706,7	-12,1
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				1,3	1,4	-0,1 %-yks.
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	80,7	252,4	-68,0	443,8	474,0	-6,4
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				6,3	9,3	-3,1 %-yks.
Kasvu ja liikenne						
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	3 504	3 155	11,0	14 650	13 281	10,3
Lisämyynti, milj. euroa	44,6	39,2	13,6	176,2	160,8	9,5
Matkustajakohtainen lisämyynti	12,72	12,42	2,3	12,03	12,11	-0,7
Lentojen lukumäärä, kpl	32 301	31 089	3,9	131 186	125 848	4,2
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	11 587	10 473	10,6	47 188	42 386	11,3
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	9 151	8 055	13,6	38 534	34 660	11,2
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	79,0	76,9	2,1 %-yks.	81,7	81,8	-0,1 %-yks.
Polttoaineen kulutus, tonnia	275 324	254 193	8,3	1 132 219	1 031 125	9,8
CO ₂ päästöt, tonnia/ASK	0,0748	0,0765	-2,1	0,0756	0,0766	-1,4
CO ₂ päästöt, tonnia/RTK	0,7872	0,7991	-1,5	0,7853	0,7917	-0,8
Asiakaskokemus						
Nettosuosittelutulos (NPS) *	41	45	-9,8	38	47	-17,7
Saapumistämällisyys, %	83,2	78,9	4,4 %-yks.	79,3	79,7	-0,4 %-yks.
Henkilöstökokemus						
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	6 772	6 422	5,4	6 771	6 360	6,5
WeTogether@Finnair-henkilöstökokemuksen kokonaisarvosana	3,66	3,77	-2,9	3,66	3,77	-2,9
Sairauspoissaolot, %	4,58	3,89	0,69 %-yks.	4,62	4,24	0,38 %-yks.
Tapaturmataajuus (LTIF)	6,2	10,6	-41,5	9,6	11,7	-17,9
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				3,8	3,3	0,5 %-yks.
Uusiutuminen						
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, % **	27,6	25,0	2,6 %-yks.	25,9	23,9	2,0 %-yks.
Digitaalisen suoran lisämyynnin osuus, % **	47,8	56,2	-8,4 %-yks.	50,1	55,1	-5,0 %-yks.
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa ***	2,3	1,5	49,4	2,0	1,9	6,6
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	365,3	284,5	28,4	332,6	265,5	25,3

* Asiakastytyväisyyystutkimus uudistettiin vuoden 2019 alusta lähtien. Tutkimustavan muutoksesta johtuen LTM lukua ei toistaiseksi voida laskea, koska vuoden 2018 aineisto ei ole täysin vertailukelpoinen 2019 aineiston kanssa. Vuoden 2019 alusta uudistetussa tutkimuksessa NPS lasketaan kaikkien asiakkaiden vastauksista, mukaan lukien Finnair Plus -asiakkaat ja ei-jäsenet. Vuonna 2018 NPS perustui ainoastaan Finnair Plus asiakkaiden vastauksiin ja tästä syystä tulokset vuosien 2018 ja 2019 välillä eivät ole vertailukelpoisia keskenään.

** Finnairin omista digitaalisista kanavissa.

*** Mittaustapa muuttunut EU GDPR -tietosuojasäännösten vuoksi vuoden 2018 toisella neljänneksellä.

AVAINLUKUJEN OIKAISUT
KUMULATIIVISET AVAINLUVUT 2018 VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN, RAPORTOIDUT JA OIKAISTUT

	Raportoitu				Oikaistu			
	Q1 2018	Q1-Q2 2018	Q1-Q3 2018	Q1-Q4 2018	Q1 2018	Q1-Q2 2018	Q1-Q3 2018	Q1-Q4 2018
Liikevaihto, milj. euroa	635,3	1 350,4	2 151,5	2 834,6	641,1	1 359,3	2 166,2	2 849,7
Toiminnalliset kulut, milj. euroa	651,2	1 336,2	2 046,4	2 739,0	646,3	1 323,2	2 029,4	2 705,1
Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta, milj. euroa	523,8	1 063,3	1 610,8	2 158,0	518,9	1 050,4	1 593,8	2 124,0
Vertailukelpoinen liikevaihto, milj. euroa	3,9	51,8	160,2	169,4	14,6	73,7	191,9	218,4
Vertailukelpoinen liikevaihto liikevaihdosta, %	0,6	3,8	7,4	6,0	2,3	5,4	8,9	7,7
Liikevaihto, milj. euroa	6,0	45,9	151,7	207,5	16,9	67,7	183,1	256,3
POIS Vertailukelpoinen EBITDAR liikevaihdosta, %	12,3	14,9	17,9	16,8				
UUSI Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %					13,5	16,0	18,9	18,0
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	-0,01	0,18	0,79	1,08	0,08	-0,07	0,46	0,70
Oma pääoma, euroa	7,60	8,21	9,02	8,01	7,26	7,53	8,26	7,20
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	6,57	6,62	6,74	6,69	6,63	6,67	6,79	6,72
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,71	6,73	6,85	6,78	6,77	6,78	6,90	6,81
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	6,05	6,30	6,44	6,48	6,12	6,35	6,49	6,52
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	6,53	6,37	6,24	6,29	6,48	6,31	6,19	6,21
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,21	5,03	4,88	4,92	5,16	4,97	4,82	4,84
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	5,31	5,03	4,86	4,89	5,26	4,96	4,81	4,81
Omavaraisuusaste, %	32,6	33,9	37,5	34,7	23,4	23,7	26,3	23,3
Nettovelkaantumisaste, %	-28,0	-39,1	-37,4	-38,9	80,4	65,6	57,3	76,9
POIS Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	76,7	60,7	55,2	67,2				
Korollinen nettovelka, milj. euroa	-272,1	-410,5	-431,4	-397,9	746,8	631,7	605,6	706,7
POIS Oikaistu nettovelka, milj. euroa	746,0	637,3	636,7	686,8	746,8	631,7	605,6	706,7
POIS Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR, edelliset 12 kk	-	-	-	1,4				
UUSI Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk *					-	-	-	1,4
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	55,8	85,5	168,5	331,0	64,2	108,0	221,6	474,0
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, % *	-	-	-	11,9	-	-	-	9,3

AVAINLUVUT 2018 VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN, RAPORTOIDUT JA OIKAISTUT

	Raportoitu				Oikaistu			
	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018
Liikevaihto, milj. euroa	635,3	715,0	801,2	683,1	641,1	718,2	806,9	683,5
Toiminnalliset kulut, milj. euroa	651,2	685,0	710,3	692,5	646,3	676,9	706,2	675,7
Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta, milj. euroa	523,8	539,6	547,5	547,1	518,9	531,5	543,4	530,2
Vertailukelpoinen liikevaihto, milj. euroa	3,9	47,9	108,4	9,2	14,6	59,1	118,2	26,5
Vertailukelpoinen liikevaihto liikevaihdosta, %	0,6	6,7	13,5	1,3	2,3	8,2	14,6	3,9
Liikevaihto, milj. euroa	6,0	39,9	105,7	55,9	16,9	50,8	115,5	73,1
POIS Vertailukelpoinen EBITDAR liikevaihdosta, %	12,3	17,2	23,0	13,2				
UUSI Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %					13,5	18,2	23,7	15,2
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	-0,01	0,19	0,60	0,29	0,08	-0,15	0,52	0,24
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	6,57	6,67	6,95	6,52	6,63	6,70	7,00	6,53
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,71	6,75	7,06	6,56	6,77	6,78	7,11	6,56
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	6,05	6,52	6,69	6,59	6,12	6,56	6,75	6,59
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	6,53	6,22	6,01	6,43	6,48	6,15	5,97	6,27
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,21	4,87	4,60	5,05	5,16	4,79	4,56	4,88
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	5,31	4,77	4,57	4,98	5,26	4,70	4,53	4,82
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	55,8	29,7	83,0	162,5	64,2	43,8	113,6	252,4

* Finnair oikaisi tunnusluvut, jotka käyttävät edellisen 12 kk tuloslaskelmalukuja 31.12.2018 alkaen. Aiempien kausien tunnuslukuja ei oikaistu, sillä tuloslaskelma on oikaistu vasta 1.1.2018 alkaen.

KUMULATIIVISET AVAINLUVUT VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN, ASIAKKAILLE MAKSETTAVIEN KORVAUSTEN OIKAISU KAUDELLA Q4 2019

		Q1 2018	Q1-Q2 2018	Q1-Q3 2018	Q1-Q4 2018	Q1 2019	Q1-Q2 2019	Q1-Q3 2019
Liikevaihto	Raportoitu *	641,1	1 359,3	2 166,2	2 849,7	672,9	1 466,0	2 336,2
	Oikaisun vaikutus	-5,6	-8,4	-13,5	-13,6	-4,7	-8,6	-13,5
	Oikaistu 31.12.2019	635,5	1 350,9	2 152,7	2 836,1	668,2	1 457,3	2 322,8
Vertailukelpoinen liikevaihdosta, %	Raportoitu *	2,3	5,4	8,9	7,7	-2,4	2,1	5,6
	Oikaisun vaikutus	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	Oikaistu 31.12.2019	2,3	5,5	8,9	7,7	-2,4	2,1	5,7
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %	Raportoitu *	13,5	16,0	18,9	18,0	8,9	12,7	15,7
	Oikaisun vaikutus	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	Oikaistu 31.12.2019	13,6	16,1	19,0	18,1	8,9	12,7	15,8
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	Raportoitu *	6,63	6,67	6,79	6,72	6,31	6,38	6,56
	Oikaisun vaikutus	-0,06	-0,04	-0,04	-0,03	-0,04	-0,04	-0,04
	Oikaistu 31.12.2019	6,58	6,63	6,75	6,69	6,26	6,34	6,52
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	Raportoitu *	6,63	6,67	6,79	6,72	6,28	6,37	6,53
	Oikaisun vaikutus	-0,06	-0,04	-0,04	-0,03	-0,04	-0,04	-0,04
	Oikaistu 31.12.2019	6,58	6,63	6,75	6,69	6,24	6,34	6,50
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	Raportoitu *	6,12	6,35	6,49	6,52	6,19	6,28	6,39
	Oikaisun vaikutus	-0,07	-0,05	-0,05	-0,04	-0,06	-0,05	-0,05
	Oikaistu 31.12.2019	6,05	6,30	6,44	6,48	6,13	6,24	6,34
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	Raportoitu *	6,48	6,31	6,19	6,21	6,46	6,25	6,19
	Oikaisun vaikutus	-0,06	-0,04	-0,04	-0,03	-0,04	-0,04	-0,04
	Oikaistu 31.12.2019	6,42	6,27	6,14	6,18	6,41	6,21	6,15
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	Raportoitu *	5,16	4,97	4,82	4,84	5,10	4,83	4,74
	Oikaisun vaikutus	-0,06	-0,04	-0,04	-0,03	-0,04	-0,04	-0,04
	Oikaistu 31.12.2019	5,11	4,93	4,78	4,81	5,05	4,79	4,71
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	Raportoitu *	5,16	4,97	4,82	4,84	5,02	4,82	4,72
	Oikaisun vaikutus	-0,06	-0,04	-0,04	-0,03	-0,04	-0,04	-0,04
	Oikaistu 31.12.2019	5,11	4,93	4,78	4,81	4,98	4,79	4,68

AVAINLUVUT VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN, ASIAKKAILLE MAKSETTAVIEN KORVAUSTEN OIKAISU KAUDELLA Q4 2019

		Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019
Liikevaihto	Raportoitu *	641,1	718,2	806,9	683,5	672,9	793,0	870,3
	Oikaisun vaikutus	-5,6	-2,8	-5,1	-0,1	-4,7	-3,9	-4,8
	Oikaistu 31.12.2019	635,5	715,4	801,8	683,4	668,2	789,1	865,4
Vertailukelpoinen liikevaihdosta, %	Raportoitu *	2,3	8,2	14,6	3,9	-2,4	6,0	11,6
	Oikaisun vaikutus	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
	Oikaistu 31.12.2019	2,3	8,3	14,7	3,9	-2,4	6,0	11,6
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %	Raportoitu *	13,5	18,2	23,7	15,2	8,9	15,9	20,9
	Oikaisun vaikutus	0,1	0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1
	Oikaistu 31.12.2019	13,6	18,3	23,9	15,2	8,9	16,0	21,0
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	Raportoitu *	6,63	6,70	7,00	6,53	6,31	6,44	6,89
	Oikaisun vaikutus	-0,06	-0,03	-0,04	0,00	-0,04	-0,03	-0,04
	Oikaistu 31.12.2019	6,58	6,67	6,96	6,53	6,26	6,41	6,86
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	Raportoitu *	6,63	6,70	7,00	6,53	6,28	6,46	6,83
	Oikaisun vaikutus	-0,06	-0,03	-0,04	0,00	-0,04	-0,03	-0,04
	Oikaistu 31.12.2019	6,58	6,67	6,96	6,53	6,24	6,42	6,79
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	Raportoitu *	6,12	6,56	6,75	6,59	6,19	6,36	6,57
	Oikaisun vaikutus	-0,07	-0,03	-0,05	0,00	-0,06	-0,04	-0,04
	Oikaistu 31.12.2019	6,05	6,53	6,70	6,59	6,13	6,32	6,53
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	Raportoitu *	6,48	6,15	5,97	6,27	6,46	6,06	6,10
	Oikaisun vaikutus	-0,06	-0,03	-0,04	0,00	-0,04	-0,03	-0,04
	Oikaistu 31.12.2019	6,42	6,12	5,93	6,27	6,41	6,03	6,06
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	Raportoitu *	5,16	4,79	4,56	4,88	5,10	4,59	4,59
	Oikaisun vaikutus	-0,06	-0,03	-0,04	0,00	-0,04	-0,03	-0,04
	Oikaistu 31.12.2019	5,11	4,77	4,52	4,88	5,05	4,56	4,55
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	Raportoitu *	5,16	4,79	4,56	4,88	5,02	4,66	4,52
	Oikaisun vaikutus	-0,06	-0,03	-0,04	0,00	-0,04	-0,03	-0,04
	Oikaistu 31.12.2019	5,11	4,77	4,52	4,88	4,98	4,62	4,49

* Raportoidut luvut tilikauden 2018 osalta viittaavat 21.3.2019 julkaistuihin Finnairin oikaistuihin taloudellisiin tietoihin vuodelta 2018. Viivytyksistä tai peruutuksista johtuvien korvausten oikaisusta kerrotaan liitetiedossa 20. Muutokset laadintaperiaatteissa ja oikaistut taloudelliset tiedot vuodelta 2018.

Finnair-konsernin tilinpäätös 1.1.-31.12.2019

KONSERNIN TULOSLASKELMA

Milj. euroa	Oikaistu			2019	Oikaistu	
	10-12/2019	10-12/2018	Muutos %		2018	Muutos %
Liikevaihto	774,9	683,4	13,4	3 097,7	2 836,1	9,2
Liiketoiminnan muut tuotot	15,4	18,6	-17,3	56,4	73,7	-23,5
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	-136,3	-119,2	14,4	-534,7	-499,6	7,0
Polttoainekulut	-171,4	-145,4	17,9	-687,3	-581,0	18,3
Kapasiteettivuokrat	-32,1	-30,9	3,9	-130,2	-122,4	6,4
Lentokaluston huoltokulut	-53,4	-42,9	24,5	-201,2	-162,9	23,5
Liikennöimismaksut	-78,7	-74,4	5,7	-331,3	-300,8	10,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-44,5	-40,9	8,9	-172,1	-159,0	8,2
Matkustaja- ja maapalvelut	-118,3	-110,7	6,8	-476,7	-440,3	8,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-35,0	-33,6	4,1	-132,4	-131,3	0,9
Vertailukelpoinen EBITDA	120,7	104,1	16,0	488,3	512,6	-4,7
Poistot ja arvonalentumiset	-89,5	-77,5	15,5	-325,4	-294,2	10,6
Vertailukelpoinen liiketulos	31,2	26,5	17,5	162,8	218,4	-25,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	4,3	-1,1	> 200 %	-1,4	-4,9	72,5
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,8	4,1	-81,1	1,3	0,2	> 200 %
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,0	43,2	-99,9	0,2	42,7	-99,5
Uudelleenjärjestelykulut	-1,6	0,4	<-200 %	-3,0	-0,1	<-200 %
Liiketulos	34,7	73,1	-52,5	160,0	256,3	-37,6
Rahoitustuotot	2,1	-1,0	> 200 %	4,8	-2,2	> 200 %
Rahoituskulut	-20,4	-21,5	5,3	-83,6	-84,6	1,1
Kurssivoitot ja -tappiot	14,9	-8,6	> 200 %	12,7	-42,3	> 200 %
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	-0,9	-	-	-0,9	-	-
Tulos ennen veroja	30,4	42,0	-27,7	93,0	127,2	-26,9
Tuloverot	-5,9	-8,6	31,1	-18,4	-25,6	27,8
Kauden tulos	24,5	33,4	-26,8	74,5	101,6	-26,7
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille	24,5	33,4	-26,8	74,5	101,6	-26,7
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos	0,17	0,24	-29,5	0,49	0,70	-30,3
Laimennettu osakekohtainen tulos	0,17	0,24	-29,5	0,49	0,70	-30,3

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

Milj. euroa	Oikaistu			2019	Oikaistu	
	10-12/2019	10-12/2018	Muutos %		2018	Muutos %
Kauden tulos	24,5	33,4	-26,8	74,5	101,6	-26,7
Muut laajan tuloksen erät						
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi						
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset	17,0	-194,8	> 200 %	75,8	-113,5	> 200 %
Verovaikutus	-3,4	39,0	<-200 %	-15,2	22,7	<-200 %
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi						
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	24,1	-2,9	> 200 %	-50,2	0,7	<-200 %
Verovaikutus	-4,8	0,6	<-200 %	10,0	-0,1	> 200 %
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	32,9	-158,1	> 200 %	20,5	-90,2	> 200 %
Kauden laaja tulos	57,3	-124,7	> 200 %	95,0	11,4	> 200 %

KONSERNIN TASE

Milj. euroa		31.12.2019	Oikaistu 31.12.2018	Oikaistu 1.1.2018
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	O	1 533,3	1 320,2	1 218,2
Käyttöoikeuslaivasto	O	736,4	834,3	881,8
Laivasto yhteensä	O	2 269,7	2 154,5	2 100,1
Muu käyttöomaisuus	O	178,4	173,2	171,5
Muu käyttöoikeusomaisuus	O	141,1	164,3	186,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä	O	319,5	337,5	357,9
Muut pitkäaikaiset varat	O	39,5	53,3	8,1
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 628,7	2 545,3	2 466,0
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset	O	160,6	152,4	268,6
Vaihto-omaisuus ja ennakoon maksetut kulut	O	80,2	120,7	61,9
Johdannaisinstrumentit	O/I*	55,7	52,1	104,5
Muut rahoitusvarat	I	800,8	892,2	833,0
Rahat ja pankkisaamiset	I	151,9	180,9	150,2
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 249,2	1 398,3	1 418,2
Myytävänä olevat omaisuuserät	O		0,1	16,7
Varat yhteensä		3 877,9	3 943,6	3 900,9
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	O	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	O	890,9	843,0	884,5
Oma pääoma yhteensä		966,4	918,5	960,0
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	I	913,6	1 034,3	1 048,5
Muut korolliset velat	I	477,3	514,2	539,9
Eläkeveloitteet	O	77,1	17,0	6,4
Varaukset ja muut velat	O	156,9	107,1	94,7
Laskennalliset verovelat	O	64,3	47,6	60,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 689,1	1 720,2	1 749,6
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	I	140,4	125,1	68,7
Muut korolliset velat	I	43,5	100,5	125,6
Varaukset	O	17,2	30,9	25,8
Ostovelat	O	84,7	72,6	90,7
Johdannaisinstrumentit	O/I*	38,9	107,1	81,3
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	552,7	548,9	475,3
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	119,4	105,6	139,2
Muut velat	O	225,7	214,2	173,4
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 222,4	1 304,9	1 180,1
Myytävänä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	O			11,2
Velat yhteensä		2 911,5	3 025,1	2 940,9
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 877,9	3 943,6	3 900,9
Finnair raportoi korollisen velan, nettovelan ja nettovelkaantumisasteen antaakseen yleiskuvan Finnairin taloudellisesta asemasta. Niillä tase-erillä, jotka sisältyvät korolliseen nettovelkaan, on merkintä "I". Muilla erillä on merkintä "O".				
Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste				
Vuokrasopimusvelat		1 054,0	1 159,3	1 117,2
Muut korolliset velat		520,8	614,7	665,5
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset *		-1,1	5,8	18,5
Oikaistut korolliset velat		1 573,7	1 779,8	1 801,2
Muut rahoitusvarat		-800,8	-892,2	-833,0
Rahat ja pankkisaamiset		-151,9	-180,9	-150,2
Korollinen nettovelka		621,0	706,7	818,1
Oma pääoma yhteensä		966,4	918,5	960,0
Nettovelkaantumisaste, %		64,3 %	76,9 %	85,2 %

* Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkorisikin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaissopimuksiin perustuviin saamiin/velkoihin ja raportoidaan liitteessä 8, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

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

Milj. euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2017	75,4	168,1	63,0	250,3	205,0	198,2	960,0
Laadintaperiaatteen muutos				3,8	-4,7		-1,0
Oma pääoma 1.1.2018	75,4	168,1	63,0	254,0	200,2	198,2	959,0
Kauden tulos					101,6		101,6
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-90,8				-90,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			0,6				0,6
Kauden laaja tulos			-90,2		101,6		11,4
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-12,6		-12,6
Osingot					-38,4		-38,4
Omien osakkeiden hankinnat					-3,7		-3,7
Osakeperusteiset maksut				1,1			1,1
Edelleenvuokraussopimusten oikaisu					1,6		1,6
Oma pääoma 31.12.2018	75,4	168,1	-27,2	255,2	248,7	198,2	918,5

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

Milj. euroa	10-12/2019	Oikaistu 10-12/2018	2019	Oikaistu 2018
Liiketoiminnan rahavirta				
Tulos ennen veroja	30,4	42,0	93,0	127,2
Poistot ja arvonalentumiset	89,5	77,5	325,4	294,2
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-3,6	-46,6	2,8	-37,9
Rahoitustuotot ja -kulut	3,4	31,1	66,1	129,0
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	0,9		0,9	
Vertailukelpoinen EBITDA	120,7	104,1	488,3	512,6
Varausten muutokset	9,6	4,6	29,5	20,6
Työsuhde-etuuDET	0,8	-7,9	10,6	3,0
Muut oikaisut	0,4	-1,2	1,5	-3,1
Liiketahtumat, joihin ei sisälly maksua	10,8	-4,5	41,5	20,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos	48,8	-8,5	33,4	-18,4
Vaihto-omaisuuden muutos	0,2	-0,6	-2,2	-1,8
Osto- ja muiden velkojen muutos	-40,8	-7,0	46,9	70,6
Käyttöpääoman muutos	8,1	-16,1	78,1	50,4
Maksetut rahoituskulut, netto	-18,6	-15,2	-31,5	-79,9
Maksetut tuloverot	-0,9		-11,9	
Liiketoiminnan nettorahavirta	120,1	68,3	564,5	503,6
Investointien rahavirta				
Investoinnit laivastoon	-126,7	-156,3	-453,1	-309,7
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-4,8	-7,0	-25,2	-26,0
Käyttöomaisuuden myynti	0,6	113,8	1,3	213,8
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	4,0		16,3	
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-59,7	-2,3	-53,4	-81,8
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,8	0,4	0,8	1,2
Investointien nettorahavirta	-185,7	-51,5	-513,2	-202,6
Rahoituksen rahavirta				
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-12,0	-13,1	-42,0	-112,5
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-34,0	-30,7	-132,2	-118,9
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-15,8	-15,8	-15,8	-15,8
Omien osakkeiden hankinnat		-3,7	-0,5	-3,7
Maksetut osingot			-35,0	-38,4
Rahoituksen nettorahavirta	-61,7	-63,2	-225,4	-289,2
Rahavirtojen muutos	-127,3	-46,4	-174,1	11,8
Rahavarat tilikauden alussa	609,0	702,2	655,8	643,9
Rahavirtojen muutos	-127,3	-46,4	-174,1	11,8
Rahavarat kauden lopussa *	481,7	655,8	481,7	655,8
* Rahavarat				
Muut rahoitusvarat	800,8	892,2	800,8	892,2
Rahat ja pankkisaamiset	151,9	180,9	151,9	180,9
Kassavarat	952,7	1 073,1	952,7	1 073,1
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-470,9	-417,3	-470,9	-417,3
Rahavarat	481,7	655,8	481,7	655,8

KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTTEEN LIITETIEDOT

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen. Tuloslaskelmassa esitetään liikelukoksen ohella vertailukelpoinen EBITDA ja liikelulos, joiden katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoiseen liikelukseen ei lasketa mukaan omaisuuden myyntivoittoja tai -tappioita, järjestelykuluja eikä johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia tai huoltovaruuden valuuttakurssimuutoksista johtuvia realisoitumattomia vaikutuksia. Sen peruste on selitetty tarkemmin liitteessä 7. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikelukoksen 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 liikelulos ja EBITDA. Vertailukelpoinen liikelulos on eritelty liitteessä 7. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Finnair noudattaa johdonmukaisuutta jättäessään vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät vertailukelpoisen liikelukoksen ulkopuolelle. Pääperiaatteet on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 7. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät.

Tunnuslukujen laskentakaavat on määritelty liitetiedossa 21. Tunnuslukujen laskentakaavat. Tilinpäätöksen laadintaperiaatteiden muutoksilla ei ollut merkittävää vaikutusta tunnuslukujen laskentatapaan, mutta IFRS 16 standardin käyttöönoton myötä tunnuslukuja oikaistu nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste ei enää esitetä. Lisätietoja IFRS 16 vaikutuksista tunnuslukuihin on esitetty liitetiedossa 20. Muutokset laadintaperiaatteissa ja oikaistut taloudelliset tiedot 2018.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Finnair otti käyttöön uuden IFRS 16 Vuokrasopimukset -standardin 1.1.2019. Noudatetut laadintaperiaatteet standardin käyttöönotossa vastaavat konsernin tilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Finnair on lisäksi muuttanut lentokoneen runkokomponenttien, kuten matkustamon osien ja rungon huoltojen laskentaperiaatteita sekä muuttanut tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esitystapaa 1.1.2019 alkaen. Muutoksissa on käytetty takautuvaa menettelyä standardin IAS 8 Tilinpäätöksen laatimisperiaatteet, kirjanpidollisten arvioiden muutokset ja virheet -mukaisesti ja jokaisen vertailukauden luvut on oikaistu vastaamaan uusia laadintaperiaatteita.

Laadintaperiaatteiden muutokset ja oikaistujen vaikutukset vuoden 2018 taloudelliseen tietoon on kerrottu liitteessä 20. Muutokset laadintaperiaatteissa ja oikaistut taloudelliset tiedot 2018.

Tiedotteen luvut ovat pyöristämättömiä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua. Tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Tilinpäätöstiedotteen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen arvoihin. Toteutuneet tulokset saattavat olla erilaisia näihin arvioihin verrattuna. Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty vuositilinpäätöksessä 2019.

4. 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.

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

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

10-12/2018, Milj. euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	228,1	30,5	212,3	48,7	11,3	530,9	77,7
Lisämyynti	11,5	1,8	10,2	2,0	13,7	39,2	5,7
Rahti	47,7	3,5	10,0	0,2	-1,3	60,0	8,8
Matkapalvelut	7,9	3,0	39,8	0,4	2,1	53,3	7,8
Yhteensä	295,1	38,9	272,4	51,2	25,8	683,4	
Osuus %	43,2	5,7	39,9	7,5	3,8		

2019, Milj. euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
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		

2018, Milj. euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	999,3	137,5	898,1	178,0	32,4	2 245,4	79,2
Lisämyynti	45,3	7,5	40,7	4,4	62,9	160,8	5,7
Rahti	155,7	12,0	32,4	0,6	6,5	207,2	7,3
Matkapalvelut	35,9	13,3	165,2	1,3	7,0	222,6	7,8
Yhteensä	1 236,2	170,3	1 136,4	184,4	108,8	2 836,1	
Osuus %	43,6	6,0	40,1	6,5	3,8		

PLF, %	10-12/2019	10-12/2018	Muutos %	2019	2018	Muutos %	
Aasia		79,7	78,9	0,8 %-yks.	82,9	85,5	-2,6 %-yks.
Pohjois-Amerikka		79,9	78,6	1,2 %-yks.	85,3	83,8	1,5 %-yks.
Eurooppa		79,2	75,7	3,4 %-yks.	80,9	78,6	2,3 %-yks.
Kotimaa		67,4	63,9	3,5 %-yks.	65,6	64,7	0,9 %-yks.
Yhteensä		79,0	76,9	2,1 %-yks.	81,7	81,8	-0,1 %-yks.

ASK, milj. km	10-12/2019	10-12/2018	Muutos %	2019	2018	Muutos %
Aasia	5 742,4	5 156,4	11,4	23 303,6	21 052,1	10,7
Pohjois-Amerikka	1 012,0	762,1	32,8	4 068,4	3 135,6	29,7
Eurooppa	4 313,1	4 036,4	6,9	17 893,4	16 297,8	9,8
Kotimaa	520,0	518,4	0,3	1 922,8	1 900,2	1,2
Yhteensä	11 587,4	10 473,3	10,6	47 188,1	42 385,8	11,3

RPK, milj. km	10-12/2019	10-12/2018	Muutos %	2019	2018	Muutos %
Aasia	4 576,1	4 067,2	12,5	19 329,0	17 999,6	7,4
Pohjois-Amerikka	808,3	599,2	34,9	3 470,4	2 626,3	32,1
Eurooppa	3 415,7	3 057,5	11,7	14 472,4	12 804,9	13,0
Kotimaa	350,5	331,5	5,7	1 261,8	1 229,5	2,6
Yhteensä	9 150,6	8 055,4	13,6	38 533,6	34 660,4	11,2

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	10-12/2019	7-9/2019	4-6/2019	1-3/2019	10-12/2018	7-9/2018	4-6/2018	1-3/2018
Liikevaihto	774,9	865,4	789,1	668,2	683,4	801,8	715,4	635,5
Matkustajatuotot	615,9	709,9	641,5	512,5	530,9	652,3	577,5	484,7
Lisämyynti	44,6	45,7	45,3	40,7	39,2	42,0	40,5	39,1
Rahti	57,2	52,8	54,7	47,4	60,0	55,0	51,7	40,5
Matkapalvelut	57,3	57,0	47,6	67,7	53,3	52,5	45,7	71,2
Vertailukelpoinen liiketulos	31,2	100,7	47,2	-16,2	26,5	118,2	59,1	14,6
Liiketulos	34,7	94,9	47,9	-17,6	73,1	115,5	50,8	16,9
ASK, milj. km	11 587,4	12 623,6	12 307,3	10 669,8	10 473,3	11 528,0	10 718,7	9 665,7
RPK, milj. km	9 150,6	10 877,0	10 150,2	8 355,8	8 055,4	9 742,7	8 846,5	8 015,8
PLF, %	79,0	86,2	82,5	78,3	76,9	84,5	82,5	82,9

5. HENKILÖSTÖKULUT

Milj. euroa	10-12/2019	10-12/2018	Muutos %	2019	2018	Muutos %
Palkat ja palkkiot	-92,1	-76,0	21,1	-371,4	-339,2	9,5
Maksupohjaiset järjestelyt	-15,4	-13,9	10,2	-63,4	-63,2	0,2
Etuuspohjaiset järjestelyt	-1,8	-4,0	-55,3	-11,2	-13,2	-14,8
Eläkekulut yhteensä	-17,2	-18,0	-4,5	-74,6	-76,4	-2,4
Muut sosiaalikulut	-8,7	-8,3	5,9	-16,7	-17,8	-6,5
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-118,0	-102,3	15,4	-462,7	-433,4	6,8
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-10,6	-9,5	11,7	-42,8	-34,6	23,7
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-4,0	-3,9	2,9	-16,2	-17,3	-6,4
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-3,7	-3,6	4,5	-13,0	-14,3	-9,4
Yhteensä	-136,3	-119,2	14,4	-534,7	-499,6	7,0

6. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

in mill. EUR	10-12/2019	10-12/2018	Muutos %	2019	2018	Muutos %
Oman laivaston poistot	-47,9	-37,8	26,8	-171,2	-136,5	25,4
Muun käyttöomaisuuden poistot	-9,1	-5,5	66,6	-24,7	-19,3	28,0
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-26,8	-28,0	-4,2	-106,1	-112,9	-6,0
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,7	-6,3	-9,8	-23,3	-25,4	-8,2
Total	-89,5	-77,5	15,5	-325,4	-294,2	10,6

7. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

Vertailukelpoinen liikeulos pyrkii antamaan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan kehityksestä eri kausien välillä. Vertailukelpoisesta liikeuloksesta on siksi jätetty pois vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Tuloslaskelman esitystavan ja vaihtoehtoisten tunnuslukujen käytön periaatteet on kuvattu kohdassa Laadintaperusta. Vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat on myös määritelty liitetiedossa 21. Tunnuslukujen laskentakaavat. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien tarkka sisältö ja syyt, miksi ne on jätetty vertailukelpoisen liikeuloksen ulkopuolelle, on kuvattu alla.

Vertailukelpoiseen liikeulokseen ei sisällytetä pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia. Näitä muutoksia ei huomioida vertailukelpoisessa liikeuloksessa ennen kuin huolto tai koneen palautus tapahtuu pitkän ajan kuluessa tulevaisuudessa ja valuuttakurssimuutokset realisoituvat. Finnair varautuu vuokralentokoneiden palautusvastuuseen 2019 konsernitiilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.6 Varaukset kuvattujen periaatteiden mukaisesti.

Vertailukelpoiseen liikeulokseen ei myöskään sisällytetä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia, koska myös liiketapahtumat, joiden arvon muutoksia vastaan johdannaisilla pyritään suojaautumaan, 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 liikeuloksessa 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.

Milj. euroa	10-12/2019		10-12/2018		Muutos %
	Liikeulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Liikeulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	
Liikevaihto	774,9	774,9	683,4	683,4	13,4
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,1	-0,1	43,8	-43,8	-99,7
Liiketoiminnan muut tuotot	15,4	15,4	18,6	18,6	-17,3
Liiketoiminnan kulut					
Henkilöstökulut	-136,9	0,6	-136,3	-118,8	15,2
Polttoainekulut	-170,6	-0,8	-171,4	-145,4	17,3
Kapasiteettivuokrat	-32,1		-32,1	-30,9	3,9
Lentokaluston huoltokulut	-49,1	-4,3	-53,4	-44,0	11,5
Liikennöimismaksut	-78,7		-78,7	-74,4	5,7
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-44,5		-44,5	-40,9	8,9
Matkustaja- ja maapalvelut	-118,3		-118,3	-110,7	6,8
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot	-0,1	0,1	-0,6	0,6	-83,9
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-36,0	1,0	-35,0	-29,5	22,0
EBITDA	124,2	-3,6	120,7	-46,6	-17,5
Poistot ja arvonalentumiset	-89,5		-89,5	-77,5	15,5
Liikeulos	34,7	-3,6	31,2	-46,6	-52,5

Milj. euroa	2019			2018			Muutos %
	Liiketulos	Vertailu- kelpoisuu- teen vaikut- tavat erät	Vertailu- kelpoinen liiketulos	Liiketulos	Vertailu- kelpoisuu- teen vaikut- tavat erät	Vertailu- kelpoinen liiketulos	
Liikevaihto	3 097,7		3 097,7	2 836,1		2 836,1	9,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,2	-0,2		44,1	-44,1		-99,5
Liiketoiminnan muut tuotot	56,4		56,4	73,7		73,7	-23,5
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstökulut	-536,6	1,9	-534,7	-499,7	0,1	-499,6	7,4
Polttoainekulut	-686,0	-1,3	-687,3	-581,0		-581,0	18,1
Kapasiteettivuokrat	-130,2		-130,2	-122,4		-122,4	6,4
Lentokaluston huoltokulut	-202,5	1,4	-201,2	-167,8	4,9	-162,9	20,7
Liikennöimismaksut	-331,3		-331,3	-300,8		-300,8	10,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-172,1		-172,1	-159,0		-159,0	8,2
Matkustaja- ja maapalvelut	-476,7		-476,7	-440,3		-440,3	8,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot				-1,3	1,3		-100,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-133,5	1,0	-132,4	-131,1	-0,1	-131,3	1,8
EBITDA	485,4	2,8	488,3	550,4	-37,9	512,6	-11,8
Poistot ja arvonalentumiset	-325,4		-325,4	-294,2		-294,2	10,6
Liiketulos	160,0	2,8	162,8	256,3	-37,9	218,4	-37,6

8. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. 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, Milj. euroa	31.12.2019		31.12.2018	
	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis- arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	924,4	17,6	700,1	10,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot	201,5	3,3	242,6	5,6
Myydyt optiot	201,8	-1,0	242,0	-2,8
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	336,5	18,6	445,4	17,5
Leasemaksujen valuuttasuojaukset	22,3	1,7	107,4	5,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 686,5	40,2	1 737,6	35,5
Taseen suojaus (termiinit)	775,1	-9,3	131,8	1,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	775,1	-9,3	131,8	1,7
Valuuttajohdannaiset yhteensä	2 461,6	30,9	1 869,4	37,2
Hyödykejohdannaiset				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	898 000	-15,3	924 500	-74,3
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	57 000	0,7	169 500	0,7
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	57 000	-0,5	169 500	-11,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		-15,1		-85,2
Optiot				
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	42 000	-0,1	146 500	-1,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		-0,1		-1,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä		-15,2		-86,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	217,9	1,1	232,7	-5,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	217,9	1,1	232,7	-5,8
Korkojohdannaiset yhteensä	217,9	1,1	232,7	-5,8
Johdannaiset yhteensä		16,8		-54,9

9. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	31.12.2019	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	800,8	762,3	38,5
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	1,1		1,1
Valuuttajohdannaiset	47,7		47,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	19,0		19,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	28,6		28,6
Hyödykejohdannaiset	6,9		6,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,9		6,9
Yhteensä	856,4	762,3	94,2

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	16,8		16,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,9		6,9
Hyödykejohdannaiset	22,1		22,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	22,0		22,0
Yhteensä	38,9		38,9

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

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

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

10. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Tilikauden 2019 aikana ei ollut yrityshankintoja tai -myyntejä.

11. TULOVEROT

Efektiiivinen verokanta kaudella 2019 oli 19,8 % (20,1 %).

12. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2019 jaetaan osinkoa 0,20 euroa osakkeelta.

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

Yhtiökokous päätti 20.3.2018, että vuodelta 2017 maksetaan 0,30 euron osinko osakkeelta, yhteensä 38,4 miljoonaa euroa. Osinko maksettiin 4.4.2018.

13. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	31.12.2019	31.12.2018
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 493,5	1 389,7
Lisäykset	420,2	339,6
Ennakoiden muutos	-2,8	40,7
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-1,1	-34,9
Vähennykset ja siirrot	-2,0	-85,9
Poistot	-195,9	-155,8
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 711,7	1 493,5
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden alussa	0,1	0,1
Myytävänä olevien hyödykkeiden osuus kauden lopussa		0,1

14. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	31.12.2019	31.12.2018
Kirjanpitoarvo kauden alussa	998,6	1 068,3
Uudet sopimukset	29,2	122,7
Uudellenarvostukset ja modifikaatiot	-5,6	11,8
Vähennykset	-15,1	-65,8
Poistot	-129,5	-138,4
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	877,5	998,6

15. MYYTÄVÄNÄ OLEVAT OMAISUUSERÄT

Myytäväinä oleviksi luokitellut omaisuuserät	31.12.2019	31.12.2018
Aineettomat ja aineelliset hyödykkeet		0,1
Yhteensä	0,0	0,1

16. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikaudella 2019 Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti.

17. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	31.12.2019	31.12.2018
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	79,6	82,0
Muiden puolesta annetut takuut		0,6
Yhteensä	79,6	82,6

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2019 olivat 730 miljoonaa euroa (31.12.2018: 975). Vuokravastuut 31.12.2019 ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja vähäarvoisista IT-laitteiden vuokrista, jotka eivät kuulu IFRS 16 standardin piiriin, olivat 20,1 miljoonaa euroa (31.12.2018: 27).

18. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	2019	2018
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	27,0	44,1
Eläkesäätiö	0,7	0,2
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	107,8	105,4
Eläkesäätiö	12,8	15,1
Rahoitustuotot ja -kulut		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	5,7	2,0
Eläkesäätiö	-0,3	-0,1
Saamiset		
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	33,7	
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	23,4	9,2
Velat		
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	3,6	3,6
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	77,0	16,5
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	1,0	2,1

19. TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair on alkuvuodesta 2020 päättänyt perua kaikki Mannerkiinaan suuntautuvat lentonsa koronavirusliitännäisten vaikutusten takia aikavälillä 6. – 29.2.2020 sekä osan helmi- ja maaliskuun lennoistaan Guangzhouhun, Pekingin Daxing-lentoasemalle sekä Nanjingiin.

Koska vuoden ensimmäinen neljännes ja erityisesti kiinalaisen uudenvuoden jälkeiset viikot ovat tyypillisesti kausiluonteisesti kannattavuudelta heikkoja Finnairin Manner-Kiinan-reiteillä, arvioi Finnair 31.1.2020 julkaistussa pörssitiedotteessaan, että ryhmämatkojen perumisten, lippujen takaisinmaksujen ja lentojen perumisen suoran taloudellisen vaikutuksen vuoden 2020 ensimmäisen neljänneksen lukuihin jäävän suhteellisen rajalliseksi.

20. MUUTOKSET LAADINTAPERIAATTEISSA JA OIKAISTUT TALOUDELLISET TIEDOT VUODELTA 2018

Finnair on 1.1.2019 alkaen soveltanut uutta IFRS 16 Vuokrasopimukset standardia käyttäen täysin takautuvaa menettelyä. Finnair on lisäksi muuttanut lentokoneen runkokomponenttien, kuten matkustamon osien ja rungon huoltojen laskentaperiaatteita sekä muuttanut tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esitystapaa. Vertailukauden 2018 taloudellinen raportointi on oikaistu vastaamaan uusia raportointiperiaatteita.

Finnair on julkaissut muutoksiin liittyen erillisen Pörsstitiedotteen 21. maaliskuuta 2019, jonka liitteenä ovat oikaistut luvut, mukaan lukien erittelyt jokaisen oikaisun vaikutuksista erikseen vuoden 2018 lukuihin. Taulukot ovat saatavilla myös Excel-muodossa Finnairin sijoittajasivustolla: <https://investors.finnair.com/fi>

Lisäksi Finnair muutti vuoden 2019 lopulla laskentaperiaatettaan IFRIC:n syyskuisen päätöksen mukaisesti, jossa se kirjaa lentomatkustajilleen maksetut lentojen myöhästymis- ja peruuntumiskorvaukset liikevaihdon vähennykseksi. Aikaisemmin maksut tunnistettiin osana liiketoiminnan kuluja.

Alla on esitetty yhteenveto vaikutuksista lukuihin ja tilinpäätösperiaatteisiin sekä oikaistut luvut jokaiselle vuoden 2018 kvartaalille.

IFRS 16 Vuokrasopimukset

Uusi vuokrasopimusstandardi IFRS 16 tuli voimaan tilikaudesta 2019 alkaen. Se korvaa aikaisemman IAS 17 Vuokrasopimukset -standardin. Finnair otti standardin käyttöön tilikauden 2019 alusta, soveltaen takautuvaa menetelmää jokaiseen aiempaan raportoituuun kauteen.

Uudella standardilla on merkittäviä vaikutuksia yhtiön tilinpäätökseen ja tunnuslukuihin. Lentokoneiden, kiinteistöjen ja muiden standardin piiriin kuuluvien vuokrasopimusten tulevien vuokramaksujen nykyarvo kirjataan taseeseen käyttöoikeuteen perustuvaksi omaisuuseräksi (Finnairin taseessa nimellä "käyttöoikeuslaivasto" ja "muu käyttöoikeusomaisuus") ja korolliseksi vuokravelaksi. Aiemmin, tulevat vuokramaksut ei-purettavissa olevista operatiivisista vuokrasopimuksista esitettiin liitetiedoissa taseen ulkopuolisina vuokravastuina aiemman IAS 17 -standardin mukaisesti.

Taseen varat 31.12.2018 nousivat 992,3 miljoonalla eurolla uuden käyttöoikeusomaisuuserän kirjauksen myötä. Uuden omaisuuserän tasearvosta noin 80 % on lentokoneita. Taseen velat kasvoivat 1091,6 miljoonalla eurolla, kun standardin piiriin kuuluvien vuokrasopimusten vuokramaksujen nykyarvo kirjattiin vuokravelkoihin. Vertailukauden tiedot oikaistiin ja IFRS 16 -standardin kumulatiivinen vaikutus kirjattiin takautuvasti oikaisuna oman pääoman avaavaan saldoon 1.1.2018. Muutoksen seurauksena oma pääoma 31.12.2018 laski 99,3 miljoonaa euroa.

Muutos vaikutti selvästi Finnairin julkaisemiin avainlukuihin 2018. Vuokravelan kasvu heijastui nettovelkaantumisasasteen tunnuslukuun, joka nousi IFRS 16 käyttöön oton seurauksena 115,6 prosenttiyksikköä. Omavaraisuusaste laski IFRS 16 käyttöön oton seurauksena 11,3 prosenttiyksikköä. IFRS 16 käyttöön oton myötä Finnair luopui myös kahden vaihtoehdoisen tunnusluvun raportoinnista 1.1.2019 alkaen. Oikaistua nettovelkaantumisasastetta ja oikaistua nettovelkaa, joissa aiemmin oikaistiin tulevat vuokramaksut lentokalustosta, ei enää esitetä, sillä korollinen vuokravelka tunnistetaan nyt taseella ja on siksi mukana nettovelassa ja nettovelkaantumisasasteen laskennassa, eikä erillistä oikaisua tarvita.

Vuokrasopimukset-standardi vaikuttaa myös Finnairin tuloslaskelmaan. Vuodesta 2019 alkaen operatiivisia lease-maksuja ei enää esitetä, vaan käyttöoikeusomaisuudesta kirjataan tuloslaskelmaan poistot ja vuokravelan kertyneet korkokulut. Korkokulut ovat korkeimmillaan vuokratuotteen alussa ja laskevat kohti vuokratuotteen loppua, kun lease-velkaa lyhennetään. Aiemmin vuokratuotteen operatiivisista vuokrasopimuksista jaksotettiin lineaarisesti liiketuloslaskentaan lentokaluston lease-maksuiksi ja muiksi vuokriksi vuokra-ajan kuluessa, vuokrasopimuksen mukaisesti.

Finnairin 2018 vertailukelpoinen liiketulos parani 54,7 miljoonaa euroa ja liiketulos 54,8 miljoonaa euroa uuden standardin käyttöön oton seurauksena. Finnairin nettotulos vuonna 2018 kuitenkin heikkeni korkokulujen ja USD-määräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin liittyvien kurssitappioiden seurauksena 44,3 miljoonaa euroa. Suurin osa tulosheikennyksestä johtuu USD-määräisen vuokravelan muuntamisesta euroiksi ja siitä aiheutuvista realisoitumattomista kurssitappioista.

Valtaosa Finnairin lentokoneita koskevista vuokrasopimuksista ja -maksuista on USD-määräisiä. Tulevaisuudessa valuuttakurssien muutoksista johtuva kurssivaikutus taseen käyttöoikeusomaisuuserien ja vuokravelan arvoon voi olla joko positiivinen tai negatiivinen, riippuen tilinpäätöshetken USD-kurssista. Valuuttariskipositioon ja tulosvaikutukseen vaikuttaa myös standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koko ja vuokra-aika. Finnairin tavoitteena on vähentää taseen valuuttaposition aiheuttavaa tuloslaskelman volatiliiteettia käyttämällä suojauksia.

Kassavirrassa, vuokravelan maksut siirretään liiketoiminnan rahavirrasta rahoituksen kassavirtaan IFRS 16 -standardin mukaisesti. Liiketoiminnan rahavirta kasvoi 111,9 miljoonaa euroa ja pienensi vastaavasti rahoituksen rahavirtaa.

IFRS 16 vaikutukset Finnairin tilinpäätösperiaatteissa

Finnairin IFRS 16 -omaisuuserät koostuvat vuokratuista lentokoneista ja niiden varamoottoreista, kiinteistöistä, autoista ja maakalustosta. Lentokoneet muodostavat valtaosan (~80%) käyttöoikeusomaisuuserästä ja vuokravelasta taseella. Suurin osa muusta käyttöoikeusomaisuudesta (~20 %) on kiinteistösopimuksia.

Finnair soveltaa IFRS 16 -standardin sisältämää poikkeussääntöä, jonka mukaan lyhytaikaisia vuokrasopimuksia, joiden vuokra-aika on 12 kuukautta tai lyhyempi ja jotka eivät sisällä optiota vuokratioiteena olevan hyödykkeen ostamisesta, ei kirjata taseeseen. Finnair ei tunnista taseeseen velkaa myöskään vuokrasopimuksista, joissa vuokratioiteena olevan hyödykkeen arvo ei ole Finnairin kannalta olennainen. Arvio siitä, onko vuokratioiteena oleva hyödyke olennainen ja siten IFRS 16 -standardin mukaan tunnistettava taseella, perustuu IFRS:n käsitteelliseen viitekehikseen (Conceptual Framework) ja IAS 1 -standardiin. Näiden lyhytaikaisten ja ei-oleellisten vuokrasopimusten maksut jaksotetaan liiketuloslaskentaan vuokramaksuiksi ja muiksi vuokriksi lineaarisesti vuokra-ajan kuluessa.

Lentokalusto

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

Diskonttokorko: Lentokaluston vuokrasopimuksissa ei ole määritelty selvästi sopimuksen sisäistä korkokantaa. Koska lentokaluston käyvät arvot saadaan julkisena tietona kolmansien osapuolien toimesta, Finnair pystyy laskemaan sisäisen korkokannan jokaiselle standardin piiriin kuuluvalla operatiivisella lentokaluston vuokrasopimukselle. Sopimuksen sisäinen korkokanta on määritelty olemaan se korkokanta, jolla diskontatut lease-maksujen nykyarvot ja omaisuuserän jäännösarvo vastaavat omaisuuserän käypää arvoa.

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

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

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

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

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

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

Lentokoneiden varamoottorit, jotka on vuokrattu lyhyeksi aikaa poikkeustilanteesta johtuen (esimerkiksi jos oma moottori on mennyt rikki), on jätetty vuokravelan ulkopuolelle. Vuokra-aika on yleensä muutamasta päivästä muutama kuukautteen, eikä Finnair aio vuokrata näitä moottoreita tarvetta pidemmäksi aikaa.

Kiinteistöt

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

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

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

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

Muut vuokrasopimukset (autot ja maakalusto)

Muut vuokrasopimukset koostuvat lähinnä työsuhdeautoista ja maakalustosta, joissa vuokrakausi on pitkäaikainen ja siksi ne ovat IFRS 16 vuokrakäsittelyn piirissä.

Käytännön helpotuksena IFRS 16 sallii, että vuokrasopimukseen kuulumattomia komponentteja (palvelut) ei ole pakko erottaa vuokrasopimuskomponenteista, vaan vuokrasopimuksen voi käsitellä kokonaisuudessaan IFRS 16 -standardin mukaisena vuokrasopimuksena. Finnair käyttää tätä helpotusta koskien työsuhdeautoja ja maakalustoa, joiden vuokrasopimuksissa on mukana palvelukomponentteja.

Vuokrakauden pituus vastaa ei-peruutettavissa olevaa vuokrasopimuksen kesto. Poikkeuksena tähän sääntöön ovat sellaiset tapaukset, joissa Finnair lähes varmasti tulee käyttämään vuokrasopimukseen kuuluvan option pidentää vuokrasopimusta tai option keskeyttää vuokrasopimus ennen sen päättymisaikaa. Tämänhetkiset vuokrasopimukset eivät sisällä sellaisia optioita, joita Finnair lähes varmasti käyttäisi, joten vuokra-aika vastaa vuokrasopimuksella määritettyä kesto.

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

Edelleenvuokraussopimukset

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

Finnair edelleenvuokraa yhdeksää lentokonetta ja pientä määrää maakalustoa, joissa verrattuna päävuokrasopimukseen, edelleenvuokrasopimuksen vuokrauskausi käsittää suurimman osan jäljellä olevasta omaisuuserän käyttöajasta ja siksi nämä on luokiteltu rahoitusleasing-sopimuksiksi IFRS 16 mukaisesti. Päävuokrasopimuksesta syntynyt omaisuuserä on kirjattu näiden osalta alas ja nettoinvestointi, joka vastaa diskontattuja saatavia vuokramaksuja on tunnistettu vuokrasaamisena Finnairin taseella.

IFRS 16 mukaan, niiden edelleenvuokrasopimusten osalta, joissa Finnair toimii vuokranantajana ja jotka on IFRS 16 -standardin myötä luokiteltu uudelleen operatiivisista vuokrasopimuksista rahoitusleasing-sopimuksiksi, 1.1.2019 voimassaolevat sopimukset kirjattiin uusina rahoitusleasing-sopimuksina ja tunnistushetkellä syntyvä voitto oikaistiin kumulatiivisesti kertyneiden voittovarojen oikaisuun 1.1.2019.

Lentokonekomponenttien laskentaperiaatteiden muutos

Finnair on muuttanut lentokoneiden runkokomponenttien sekä huoltojen kirjanpitoikäsiitä vuodesta 2019 lähtien ja myös vuoden 2018 taloudellinen raportointi on oikaistu vastaamaan uusia raportointiperiaatteita. Aikaisemmin vain runkojen raskashuollot oli erotettu omaksi huoltokomponenttikseen, mutta erottelua tarkennettiin kattamaan myös muut olennaiset huoltokokonaisuudet ja matkustamokomponentit, kuten laskutelineet ja business-luokan istuimet. Vuoden 2019 alusta lähtien eri komponentit poistetaan niiden taloudellisen käyttöiän tai huoltojakson aikana. Aikaisemmin huoltokustannukset on kirjattu kuluksi niiden syntymishetkellä.

Finnair on muuttanut lisäksi vuokrattujen lentokoneiden huoltojen varauskäytäntöä ja kirjaa niistä jatkossa varauksen uudistettua komponenttijakoa mukailleen.

Taseen vastaavat 31.12.2018 kasvoivat 4,0 miljoonalla eurolla. Taseeseen aktivoitujen korjausten hankintameno kasvatti varoja, kun taas matkustamon eri osien aikaisempaa käytäntöä lyhyempi poisto-aika laskee varoja. Velat kasvoivat 7,9 miljoonalla eurolla huoltovarausten kirjauksen seurauksena. Vertailukauden tiedot oikaistiin ja uuden laskentaperiaatteen kumulatiivinen vaikutus kirjattiin takautuvasti oikaisuun oman pääoman avaavaan saldoon 1.1.2018. Oikaisuun vaikutus omaan pääomaan 31.12.2018 oli 3,9 miljoonaa euroa.

Muutoksella oli myös vaikutusta raportoituun tuloslaskelmaan ja avainlukuihin. Vuoden 2018 vertailukelpoinen liiketulos laski muutoksen vaikutuksesta 5,7 miljoonaa euroa, liiketulos laski 6,0 miljoonaa euroa ja nettotulos heikentyi muutoksen vaikutuksesta 4,7 miljoonaa euroa. Omavaraisuusaste laski 0,2 prosenttiyksikköä ja velkaantuneisuusaste laski 0,1 prosenttiyksikköä. Rahavirtalaskelmassa omistettujen lentokoneiden huoltotapahtumat esitetään nyt investointien rahavirrassa liiketoiminnan rahavirran sijaan.

Muutokset tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esittämisessä

Finnair on uudistanut tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esitystapaa ryhmittelemällä tuloslaskelmassa kustannukset liiketoimintalähtöisemmiksi kokonaisuuksiksi ja lisäämällä kaikkiin laskelmiin IFRS 16:n mukaiset rivit. Kaikissa laskelmissa rivien nimet on muutettu niiden sisältöä paremmin kuvaaviksi. Taloudellisen raportoinnin rakenteelliset muutokset vaikuttivat tuloslaskelman, taseen ja kassavirtalaskelman riveihin, mutta eivät lukuihin.

Uudessa tuloslaskelmarakenteessa korvaukset asiakkaille on siirretty liikevaihdosta matkustaja- ja maapalveluihin. Volyymisidonnaiset toiminnalliset kulut on siirretty muista kuluista omille olennaisille riveilleen:

- Henkilöstöön liittyvät kustannukset sekä vuokrattu ja alihankittu miehistö on siirretty henkilöstökuluihin.
- Varausmaksut ja luottokorttikomissiot on siirretty myynti-, markkinointi- ja jakeluluihin.
- Loungekustannukset, peruutuskulut, kompensatiot uudelleenreityksestä, wifi-kustannukset ja matkustajamääriin perustuvat IT-maksut on siirretty matkustaja- ja maapalveluihin.

Ryhmittelyjä ja nimeämisiä on muutettu asianmukaisemmiksi:

- Muut vuokrat tilin nimi on muutettu kapasiteettivuokriksi. Kiinteistöihin liittyvät kustannukset on siirretty tilille kiinteistö-, IT- ja muut kulut.
- Maaselvitys- ja cateringkulut sekä valmistamatkatuotannon kulut on yhdistetty tilille matkustaja- ja maapalvelut.

IFRS 16 käyttöönoton myötä operatiivisia vuokrakustannuksia ei enää esitetä vuokrakustannuksissa, joten lentokaluston vuokramaksut -tili on poistettu.

Pitkäaikaisissa varoissa käyttöomaisuus on jaettu laivastoon ja muuhun käyttöomaisuuteen, joka sisältää sekä aineellisia että aineettomia käyttöomaisuushyödykkeitä. IFRS 16 käyttöönoton takia on lisätty erilliset tilit käyttöoikeuslaivastolle ja muulle käyttöoikeusomaisuudelle.

Vastaavasti pitkä- ja lyhytaikaisiin velkoihin on lisätty tilit vuokrasopimusveloille.

Pitkäaikaisissa varoissa osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä ja laina- ja muut saamiset on yhdistetty riville muut pitkäaikaiset varat.

Lyhytaikaisissa varoissa vaihto-omaisuus on yhdistetty uudelle tilille vaihto-omaisuus ja ennakoon maksetut kulut. Uusi tili myyntiin liittyvät saamiset sisältävät myyntisaamiset ja myyntiin liittyvät jaksotukset. Pitkäaikaisissa veloissa varaukset ja muut velat on yhdistetty uudelle tilille varaukset ja muut velat.

Kassavirrassa on rakennetta muutettu siten, että kassavirta alkaa tuloksesta ennen veroja, joten rivi tuloverot on poistettu. Vertailukelpoinen EBITDA, joka esitetään Finnairin tuloslaskelmassa, on lisätty ja EBITDA, jota ei esitetä tuloslaskelmassa, on poistettu rakenteesta.

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät, jotka eritellään erillisessä liitetiedossa osavuositarkastuksissa ja tilinpäätöksessä on lisätty uutena rivinä kassavirtaan ja lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot, jotka sisältyvät tähän erään on siirretty tälle riville. Investointien nettorahavirrassa rakennetta on muutettu vastaamaan uutta taserakennetta, jossa laivasto ja muut käyttöomaisuushyödykkeet on esitetty erillisinä. Käyttöomaisuuden myynnin rahavirrat esitetään uudessa rakenteessa erillisenä käyttöomaisuusosakkeiden myynnin rahavirrasta. Käyttöomaisuusosakkeiden investoinnit ja myynnit on siirretty erään muiden pitkäaikaisten varojen muutos.

IFRS 16 käyttöönoton takia on rahoituksen nettorahavirtaan lisätty uusi rivi vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksuille.

Viivytyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset

IFRS tulkintakomitea (IFRIC) päätti syyskuun 2019 kokouksessaan, esityslistan kohdassa "Compensations for Delays or Cancellations (IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers)", että viivästyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset ovat muuttuvaa kauppahintaa ja ne tulee siksi käsitellä liikevaihdon oikaisuena.

Finnair on aiemmin pitänyt asiakkaille suoritettuja korvauksia sakkomaksuina, minkä vuoksi ne on kirjattu matkustaja- ja maapalvelukuluihin. IFRIC-päätöksen mukaisesti Finnair muuttaa Q4 2019 aikana kirjaustapaa ja uudelleenluokittelee asiakkaille viivytyksistä ja peruutuksista johtuvat korvaukset liikevaihdon oikaisuksi. Määrä ei ole Finnairin tilinpäätöksen kannalta olennainen, mutta koska erän siirtyminen operatiivisista kuluista liikevaihdon vähennykseksi vaikuttaa hienoisesti muutamiin Finnairin käyttämiin liiketoiminnan avainmittareihin, on Finnair päättänyt tehdä oikaisuun takautuvasti myös vuodelle 2018. Muutoksen vaikutus Finnairin tilinpäätökseen on eritelty tämän kappaleen lopussa olevassa taulukossa.

TULOSLASKELMAN, TASEEN JA RAHAVIRTUALASKELMAN OIKAISUT

KUMULATIIVINEN KONSERNIN TULOSLASKELMA 2018 VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN, RAPORTOITU JA OIKAISTU

Milj. euroa	Raportoitu				Oikaistu			
	Q1 2018	Q1-Q2 2018	Q1-Q3 2018	Q1-Q4 2018	Q1 2018	Q1-Q2 2018	Q1-Q3 2018	Q1-Q4 2018
Liikevaihto	635,3	1 350,4	2 151,5	2 834,6	641,1	1 359,3	2 166,2	2 849,7
Liiketoiminnan muut tuotot	19,8	37,6	55,1	73,7	19,8	37,6	55,1	73,7
Liiketoiminnan kulut								
Henkilöstökulut	-106,3	-222,1	-331,1	-433,4	-123,3	-256,1	-380,4	-499,6
Polttoainekulut	-127,4	-272,8	-435,6	-581,0	-127,4	-272,8	-435,6	-581,0
POIS Muut vuokrat	-36,5	-74,8	-114,0	-154,9				
UUSI Kapasiteettivuokrat					-28,2	-58,3	-91,5	-122,4
Lentokaluston huoltokulut	-38,8	-75,1	-122,0	-169,1	-38,2	-74,8	-120,0	-162,9
Liikennöimismaksut	-65,1	-143,2	-226,5	-300,8	-65,1	-143,2	-226,5	-300,8
POIS Myynti- ja markkinointikulut	-22,7	-45,2	-67,2	-92,4				
UUSI Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut					-40,8	-80,9	-118,1	-159,0
POIS Maaselvitys- ja cateringkulut	-63,7	-127,0	-191,5	-256,9				
POIS Valmismatkatuotannon kulut	-33,1	-55,8	-85,6	-113,4				
UUSI Matkustaja- ja maapalvelut					-119,7	-225,6	-343,1	-453,9
POIS Muut kulut	-83,1	-170,5	-247,8	-330,9				
UUSI Kiinteistö-, IT- ja muut kulut					-31,6	-68,1	-97,6	-131,3
POIS Vertailukelpoinen EBITDAR	78,3	201,3	385,4	475,4				
UUSI Vertailukelpoinen EBITDA					86,5	217,1	408,5	512,6
POIS Lentokaluston leasemaksut	-38,8	-78,3	-116,5	-155,0				
Poistot ja arvonalentumiset	-35,6	-71,2	-108,7	-151,1	-72,0	-143,4	-216,6	-294,2
Vertailukelpoinen liiketulos	3,9	51,8	160,2	169,4	14,6	73,7	191,9	218,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	2,4	-2,9	-3,6	-4,7	2,6	-3,0	-3,8	-4,9
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,4	-2,7	-3,9	0,2	-0,4	-2,7	-3,9	0,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,2	0,1	-0,5	42,7	0,2	0,1	-0,5	42,7
Uudelleenjärjestelykulut	-0,1	-0,3	-0,5	-0,1	-0,1	-0,3	-0,5	-0,1
Liiketulos	6,0	45,9	151,7	207,5	16,9	67,7	183,1	256,3
Rahoitustuotot	-0,7	-1,4	-1,7	-2,9	-0,6	-1,1	-1,2	-2,2
Rahoituskulut	-4,5	-9,3	-13,5	-18,0	-20,7	-42,0	-63,0	-84,6
Kurssivoitot ja -tappiot	1,1	1,4	0,8	2,0	21,2	-27,2	-33,7	-42,3
Tulos ennen veroja	2,0	36,7	137,3	188,6	16,8	-2,6	85,2	127,2
Tuloverot	-0,4	-7,3	-27,5	-37,9	-3,3	0,6	-17,0	-25,6
Kauden tulos	1,6	29,3	109,8	150,7	13,4	-2,0	68,2	101,6
Jakautuminen								
Emoyhtiön omistajille	1,6	29,3	109,8	150,7	13,4	-2,0	68,2	101,6
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa								
Laimentamaton osakekohtainen tulos	-0,01	0,18	0,79	1,08	0,08	-0,07	0,46	0,70
Laimennettu osakekohtainen tulos	-0,01	0,18	0,79	1,08	0,08	-0,07	0,46	0,70

KONSERNIN TULOSLASKELMA 2018 VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN, RAPORTOITU JA OIKAISTU

Milj. euroa	Raportoitu				Oikaistu			
	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018
Liikevaihto	635,3	715,0	801,2	683,1	641,1	718,2	806,9	683,5
Liiketoiminnan muut tuotot	19,8	17,9	17,5	18,6	19,8	17,9	17,5	18,6
Liiketoiminnan kulut								
Henkilöstökulut	-106,3	-115,7	-109,1	-102,3	-123,3	-132,8	-124,3	-119,2
Polttoainekulut	-127,4	-145,4	-162,7	-145,4	-127,4	-145,4	-162,7	-145,4
POIS Muut vuokrat	-36,5	-38,3	-39,2	-40,9				
UUSI Kapasiteettivuokrat					-28,2	-30,1	-33,2	-30,9
Lentokaluston huoltokulut	-38,8	-36,4	-46,9	-47,1	-38,2	-36,5	-45,2	-42,9
Liikennöimismaksut	-65,1	-78,1	-83,3	-74,4	-65,1	-78,1	-83,3	-74,4
POIS Myynti- ja markkinointikulut	-22,7	-22,5	-22,0	-25,2				
UUSI Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut					-40,8	-40,1	-37,3	-40,9
POIS Maaselvitys- ja cateringkulut	-63,7	-63,3	-64,5	-65,4				
POIS Valmismatkatuotannon kulut	-33,1	-22,7	-29,8	-27,8				
UUSI Matkustaja- ja maapalvelut					-119,7	-105,9	-117,5	-110,8
POIS Muut kulut	-83,1	-87,3	-77,3	-83,1				
UUSI Kiinteistö-, IT- ja muut kulut					-31,6	-36,6	-29,5	-33,6
POIS Vertailukelpoinen EBITDAR	78,3	123,0	184,0	90,0				
UUSI Vertailukelpoinen EBITDA					86,5	130,6	191,4	104,1
POIS Lentokaluston leasemaksut	-38,8	-39,5	-38,1	-38,5				
Poistot ja arvonalentumiset	-35,6	-35,6	-37,5	-42,4	-72,0	-71,5	-73,2	-77,5
Vertailukelpoinen liiketulos	3,9	47,9	108,4	9,2	14,6	59,1	118,2	26,5
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	2,4	-5,3	-0,7	-1,1	2,6	-5,6	-0,8	-1,1
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,4	-2,3	-1,2	4,1	-0,4	-2,3	-1,2	4,1
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,2	-0,2	-0,6	43,2	0,2	-0,2	-0,6	43,2
Uudelleenjärjestelykulut	-0,1	-0,2	-0,2	0,4	-0,1	-0,2	-0,2	0,4
Liiketulos	6,0	39,9	105,7	55,9	16,9	50,8	115,5	73,1
Rahoitustuotot	-0,7	-0,7	-0,3	-1,1	-0,6	-0,5	-0,2	-1,0
Rahoituskulut	-4,5	-4,8	-4,2	-4,6	-20,7	-21,2	-21,0	-21,5
Kurssivoitot ja -tappiot	1,1	0,3	-0,5	1,2	21,2	-48,4	-6,5	-8,6
Tulos ennen veroja	2,0	34,7	100,6	51,3	16,8	-19,4	87,7	42,0
Tuloverot	-0,4	-6,9	-20,1	-10,5	-3,3	3,9	-17,5	-8,6
Kauden tulos	1,6	27,8	80,5	40,8	13,4	-15,5	70,2	33,4
Jakautuminen								
Emoyhtiön omistajille	1,6	27,8	80,5	40,8	13,4	-15,5	70,2	33,4
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa								
Laimentamaton osakekohtainen tulos	-0,01	0,19	0,60	0,29	0,08	-0,15	0,52	0,24
Laimennettu osakekohtainen tulos	-0,01	0,19	0,60	0,29	0,08	-0,15	0,52	0,24

KONSERNIN TASE VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN, RAPORTOITU JA OIKAISTU

Milj. euroa	Raportoitu					Oikaistu				
	Q4 2017	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q4 2017	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018
VARAT										
Pitkäaikaiset varat										
POIS		15,5	17,3	19,2	20,8	20,4				
POIS	Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1 422,1	1 444,9	1 450,1	1 485,8	1 526,6				
UUSI	Laivasto						1 218,2	1 246,4	1 244,3	1 280,4
UUSI	Käyttöoikeuslaivasto						881,8	856,6	839,9	832,0
	Laivasto yhteensä						2 100,1	2 103,0	2 084,2	2 112,4
UUSI	Muu käyttöomaisuus						171,5	169,2	172,0	171,4
UUSI	Muu käyttöoikeusomaisuus						186,4	181,4	175,9	169,2
	Muu käyttöomaisuus yhteensä						357,9	350,5	347,9	340,6
POIS	Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	2,5	2,5	2,5	2,5	3,3				
POIS	Laina- ja muut saamiset	5,6	4,9	4,6	4,3	4,3				
UUSI	Muut pitkäaikaiset varat						8,1	7,4	7,1	6,8
	Pitkäaikaiset varat yhteensä	1 445,7	1 469,6	1 476,3	1 513,3	1 554,7	2 466,0	2 460,9	2 439,2	2 459,8
Lyhytaikaiset varat										
POIS	Vaihto-omaisuus	17,2	23,1	24,7	24,6	25,1				
POIS	Myyntisaamiset ja muut saamiset	319,8	381,3	318,1	248,8	242,2				
UUSI	Myyntiin liittyvät saamiset						268,6	285,6	243,1	195,5
UUSI	Vaihto-omaisuus ja ennakoon maksetut kulut						61,9	112,4	93,2	69,9
	Johdannaisinstrumentit	104,5	102,3	149,3	155,0	52,1	104,5	102,3	149,3	155,0
	Muut rahoitusvarat	833,0	822,7	907,4	921,2	892,2	833,0	822,7	907,4	921,2
	Rahat ja pankkisaamiset	150,2	163,8	211,9	197,5	180,9	150,2	163,8	211,9	197,5
	Lyhytaikaiset varat yhteensä	1 424,6	1 493,2	1 611,4	1 547,1	1 392,5	1 418,2	1 487,0	1 604,9	1 539,2
	Myyttävänä olevat omaisuuserät	16,7	16,7	15,3	15,4	0,1	16,7	16,7	15,3	15,4
	Varat yhteensä	2 887,1	2 979,5	3 103,1	3 075,8	2 947,3	3 900,9	3 964,6	4 059,5	4 014,4
OMA PÄÄOMA JA VELAT										
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma										
	Osakepääoma	75,4	75,4	75,4	75,4	75,4	75,4	75,4	75,4	75,4
	Muu oma pääoma	940,3	897,1	975,2	1 078,2	946,2	884,5	853,3	888,1	980,8
	Oma pääoma yhteensä	1 015,7	972,6	1 050,6	1 153,7	1 021,7	960,0	928,7	963,5	1 056,3
Pitkäaikaiset velat										
UUSI	Vuokrasopimusvelat						1 048,5	1 023,9	993,6	987,9
	Muut korolliset velat	586,2	571,4	579,2	624,8	561,0	539,9	527,5	529,3	576,4
	Eläkeveloitteet	6,4	14,0	23,1	12,1	17,0	6,4	14,0	23,1	12,1
POIS	Varaukset	79,0	75,1	95,7	87,3	91,3				
POIS	Muut velat	1,1	1,1	1,1	1,3	4,8				
UUSI	Varaukset ja muut velat						94,7	89,9	109,0	100,6
	Laskennalliset verovelat	73,9	71,9	91,2	116,7	73,5	60,1	61,0	69,4	92,3
	Pitkäaikaiset velat yhteensä	746,7	733,5	790,3	842,0	747,6	1 749,6	1 716,4	1 724,3	1 769,3
Lyhytaikaiset velat										
UUSI	Vuokrasopimusvelat						68,7	45,3	106,2	105,3
	Muut korolliset velat	132,4	118,6	119,3	53,6	108,4	125,6	112,1	111,6	45,8
	Varaukset	21,1	21,0	15,6	16,5	21,2	25,8	28,2	26,5	27,7
	Ostovelat	90,7	91,7	113,2	108,4	72,6	90,7	91,7	113,2	108,4
	Johdannaisinstrumentit	81,3	94,4	40,1	25,3	107,1	81,3	94,4	40,1	25,3
	Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	475,3	613,4	679,8	565,4	548,9	475,3	613,4	679,8	565,4
	Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	139,2	129,1	116,4	116,1	105,6	139,2	129,1	116,4	116,1
	Muut velat	173,4	194,4	167,0	184,2	214,2	173,4	194,4	167,0	184,2
	Lyhytaikaiset velat yhteensä	1 113,4	1 262,5	1 251,4	1 069,6	1 178,0	1 180,1	1 308,6	1 360,7	1 178,3
	Myyttävänä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	11,2	10,9	10,8	10,5		11,2	10,9	10,8	10,5
	Velat yhteensä	1 871,4	2 007,0	2 052,5	1 922,1	1 925,6	2 940,9	3 035,9	3 095,9	2 958,1
	Oma pääoma ja velat yhteensä	2 887,1	2 979,5	3 103,1	3 075,8	2 947,3	3 900,9	3 964,6	4 059,5	4 014,4

		Raportoitu					Oikaistu				
Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste		Q4 2017	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q4 2017	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018
UUSI	Vuokrasopimusvelat						1 117,2	1 069,2	1 099,8	1 093,2	1 159,3
	Muut korolliset velat	718,6	690,0	698,4	678,4	669,4	665,5	639,6	640,9	622,2	614,7
	Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	18,5	24,5	10,3	8,9	5,8	18,5	24,5	10,3	8,9	5,8
	Oikaistut korolliset velat	737,1	714,5	708,8	687,3	675,2	1 801,2	1 733,4	1 751,0	1 724,3	1 779,8
	Muut rahoitusvarat	-833,0	-822,7	-907,4	-921,2	-892,2	-833,0	-822,7	-907,4	-921,2	-892,2
	Rahat ja pankkisaamiset	-150,2	-163,8	-211,9	-197,5	-180,9	-150,2	-163,8	-211,9	-197,5	-180,9
	Korollinen nettovelka	-246,0	-272,1	-410,5	-431,4	-397,9	818,1	746,8	631,7	605,6	706,7
	7 x Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta	956,4	1 018,1	1 047,8	1 068,2	1 084,7					
POIS	Oikaistu korollinen nettovelka	710,3	746,0	637,3	636,7	686,8	818,1	746,8	631,7	605,6	706,7
	Oma pääoma yhteensä	1 015,7	972,6	1 050,6	1 153,7	1 021,7	960,0	928,7	963,5	1 056,3	918,5
POIS	Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	69,9 %	76,7 %	60,7 %	55,2 %	67,2 %					
UUSI	Nettovelkaantumisaste, %	-24,2 %	-28,0 %	-39,1 %	-37,4 %	-38,9 %	85,2 %	80,4 %	65,6 %	57,3 %	76,9 %

KUMULATIIVINEN KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA 2018 VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN, RAPORTOITU JA OIKAISTU

		Raportoitu				Oikaistu			
		Q1 2018	Q1-Q2 2018	Q1-Q3 2018	Q1-Q4 2018	Q1 2018	Q1-Q2 2018	Q1-Q3 2018	Q1-Q4 2018
Milj. euroa									
Liiketoiminnan rahavirta									
POIS	Kauden tulos	1,6	29,3	109,8	150,7				
UUSI	Tulos ennen veroja					16,8	-2,6	85,2	127,2
	Poistot ja arvonalentumiset	35,6	71,2	108,7	151,1	72,0	143,4	216,6	294,2
POIS	Muut oikaisut kauden tuloksesta								
UUSI	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät					-2,3	6,0	8,7	-37,9
	Rahoitustuotot ja -kulut	4,1	9,3	14,4	18,9	0,1	70,2	98,0	129,0
POIS	Tuloverot	0,4	7,3	27,5	37,9				
POIS	EBITDA (Käyttökate)	41,6	117,1	260,4	358,6				
UUSI	Vertailukelpoinen EBITDA					86,5	217,1	408,5	512,6
POIS	Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,2	-0,1	0,5	-42,7				
	Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	-0,1	18,9	30,2	25,7	3,5	16,2	25,0	20,5
	Käyttöpääoman muutos	40,5	149,1	65,1	50,0	40,3	149,2	66,5	50,4
	Maksetut rahoituskulut, netto	-3,8	-4,0	-10,6	-8,4	-22,3	-41,4	-64,7	-79,9
	Liiketoiminnan nettorahavirta	78,0	281,2	345,6	383,1	108,0	341,1	435,3	503,6
Investointien rahavirta									
POIS	Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-2,4	-4,7	-7,2	-9,8				
POIS	Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-63,3	-119,9	-158,5	-317,3				
UUSI	Investoinnit laivastoon					-60,8	-115,0	-153,3	-309,7
UUSI	Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen					-7,5	-14,0	-19,0	-26,0
POIS	Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin	0,1	0,1	0,1	0,1				
POIS	Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	1,9	43,6	100,0	214,1				
UUSI	Käyttöomaisuuden myynti					1,9	43,6	100,0	213,8
	Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	9,9	-6,1	-79,6	-81,8	9,9	-6,1	-79,6	-81,8
POIS	Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,0	0,3	0,8	0,8				
UUSI	Muiden pitkäaikaisten varojen muutos					0,1	0,4	0,8	1,2
	Investointien nettorahavirta	-53,9	-86,7	-144,5	-194,0	-56,5	-91,1	-151,1	-202,6
Rahoituksen rahavirta									
	Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-10,0	-24,3	-104,5	-119,4	-8,2	-21,1	-99,4	-112,5
UUSI	Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut					-29,1	-58,7	-88,2	-118,9
	Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut				-15,8				-15,8
	Omien osakkeiden hankinnat				-3,7				-3,7
	Maksetut osingot		-38,4	-38,4	-38,4		-38,4	-38,4	-38,4
	Rahoituksen nettorahavirta	-10,0	-62,7	-142,9	-177,3	-37,3	-118,2	-226,0	-289,2
Rahavirtojen muutos		14,1	131,8	58,2	11,8	14,1	131,8	58,2	11,8
	Rahavarat tilikauden alussa	643,9	643,9	643,9	643,9	643,9	643,9	643,9	643,9
	Rahavirtojen muutos	14,1	131,8	58,2	11,8	14,1	131,8	58,2	11,8
	Rahavarat kauden lopussa **	658,1	775,7	702,2	655,8	658,1	775,7	702,2	655,8
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot									
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua									
	Työsuhde-etuudet	3,6	7,2	10,9	3,0	3,6	7,2	10,9	3,0
	Varausten muutos	-3,9	10,7	16,9	24,9	0,0	10,8	16,0	20,6
	Muut oikaisut	0,3	1,0	2,4	-2,1	-0,1	-1,7	-1,9	-3,1
	Yhteensä	-0,1	18,9	30,2	25,7	3,5	16,2	25,0	20,5
** Rahavarat									
	Muut rahoitusvarat	822,7	907,4	921,2	892,2	822,7	907,4	921,2	892,2
	Rahat ja pankkisaamiset	163,8	211,9	197,5	180,9	163,8	211,9	197,5	180,9
	Kassavarat	986,5	1 119,3	1 118,7	1 073,1	986,5	1 119,3	1 118,7	1 073,1
	Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-328,5	-343,6	-416,5	-417,3	-328,5	-343,6	-416,5	-417,3
	Rahavarat	658,1	775,7	702,2	655,8	658,1	775,7	702,2	655,8

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA 2018 VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN, RAPORTOITU JA OIKAISTU

		Raportoitu				Oikaistu			
		Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018
Milj. euroa									
Liiketoiminnan rahavirta									
POIS	Kauden tulos	1,6	27,8	80,5	40,8				
UUSI	Tulos ennen veroja					16,8	-19,4	87,7	42,0
	Poistot ja arvonalentumiset	35,6	35,6	37,5	42,4	72,0	71,5	73,2	77,5
POIS	Muut oikaisut kauden tuloksesta								
UUSI	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät					-2,3	8,3	2,7	-46,6
	Rahoitustuotot ja -kulut	4,1	5,2	5,1	4,5	0,1	70,1	27,7	31,1
POIS	Tuloverot	0,4	6,9	20,1	10,5				
POIS	EBITDA (Käyttökate)	41,6	75,5	143,2	98,2				
UUSI	Vertailukelpoinen EBITDA					86,5	130,6	191,4	104,1
POIS	Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,2	0,2	0,6	-43,2				
	Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua *	-0,1	19,0	11,3	-4,5	3,5	12,8	8,8	-4,5
	Käyttöpääoman muutos	40,5	108,7	-84,0	-15,1	40,3	108,9	-82,7	-16,1
	Maksetut rahoituskulut, netto	-3,8	-0,2	-6,6	2,2	-22,3	-19,1	-23,2	-15,2
	Liiketoiminnan nettorahavirta	78,0	203,2	64,4	37,5	108,0	233,1	94,3	68,3
Investointien rahavirta									
POIS	Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-2,4	-2,3	-2,5	-2,7				
POIS	Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-63,3	-56,6	-38,6	-158,8				
UUSI	Investoinnit laivastoon					-60,8	-54,2	-38,3	-156,3
UUSI	Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen					-7,5	-6,5	-5,0	-7,0
POIS	Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin	0,1							
POIS	Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	1,9	41,7	56,4	114,2				
UUSI	Käyttöomaisuuden myynti					1,9	41,7	56,4	113,8
	Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	9,9	-16,0	-73,4	-2,3	9,9	-16,0	-73,4	-2,3
POIS	Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,0	0,3	0,4	0,0				
UUSI	Muiden pitkäaikaisten varojen muutos					0,1	0,3	0,4	0,4
	Investointien nettorahavirta	-53,9	-32,8	-57,8	-49,5	-56,5	-34,6	-60,0	-51,5
Rahoituksen rahavirta									
	Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-10,0	-14,3	-80,1	-14,9	-8,2	-12,9	-78,3	-13,1
UUSI	Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut					-29,1	-29,6	-29,5	-30,7
	Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut								-15,8
	Omien osakkeiden hankinnat								-3,7
	Maksetut osingot		-38,4				-38,4		
	Rahoituksen nettorahavirta	-10,0	-52,7	-80,1	-34,4	-37,3	-80,8	-107,8	-63,2
Rahavirtojen muutos		14,1	117,7	-73,5	-46,4	14,1	117,7	-73,5	-46,4
	Rahavarat tilikauden alussa	643,9	658,1	775,7	702,2	643,9	658,1	775,7	702,2
	Rahavirtojen muutos	14,1	117,7	-73,5	-46,4	14,1	117,7	-73,5	-46,4
	Rahavarat kauden lopussa **	658,1	775,7	702,2	655,8	658,1	775,7	702,2	655,8
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot									
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua									
	Työsuhde-etuudet	3,6	3,6	3,7	-7,9	3,6	3,6	3,7	-7,9
	Varausten muutos	-3,9	14,6	6,2	7,9	0,0	10,7	5,3	4,6
	Muut oikaisut	0,3	0,8	1,3	-4,5	-0,1	-1,6	-0,2	-1,2
	Yhteensä	-0,1	19,0	11,3	-4,5	3,5	12,8	8,8	-4,5
** Rahavarat									
	Muut rahoitusvarat	822,7	907,4	921,2	892,2	822,7	907,4	921,2	892,2
	Rahat ja pankkisaamiset	163,8	211,9	197,5	180,9	163,8	211,9	197,5	180,9
	Kassavarat	986,5	1 119,3	1 118,7	1 073,1	986,5	1 119,3	1 118,7	1 073,1
	Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-328,5	-343,6	-416,5	-417,3	-328,5	-343,6	-416,5	-417,3
	Rahavarat	658,1	775,7	702,2	655,8	658,1	775,7	702,2	655,8

KUMULATIIVINEN KONSERNIN TULOSLASKELMA, ASIAKKAILLE MAKSETTAVIEN KORVAUSTEN OIKAISU KAUDELLA Q4 2019

Milj. euroa		Q1 2018	Q1-Q2 2018	Q1-Q3 2018	Q1-Q4 2018	Q1 2019	Q1-Q2 2019	Q1-Q3 2019
Liikevaihto	Raportoitu *	641,1	1 359,3	2 166,2	2 849,7	672,9	1 466,0	2 336,2
	Oikaisun vaikutus	-5,6	-8,4	-13,5	-13,6	-4,7	-8,6	-13,5
	Oikaistu 31.12.2019	635,5	1 350,9	2 152,7	2 836,1	668,2	1 457,3	2 322,8
Matkustaja- ja maapalvelut	Raportoitu *	-119,7	-225,6	-343,1	-453,9	-127,5	-244,1	-371,9
	Oikaisun vaikutus	5,6	8,4	13,5	13,6	4,7	8,6	13,5
	Oikaistu 31.12.2019	-114,1	-217,2	-329,6	-440,3	-122,8	-235,5	-358,4

KONSERNIN TULOSLASKELMA VUOSINELJÄNNEKSITTÄIN, ASIAKKAILLE MAKSETTAVIEN KORVAUSTEN OIKAISU KAUDELLA Q4 2019

Milj. euroa		Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019
Liikevaihto	Raportoitu *	641,1	718,2	806,9	683,5	672,9	793,0	870,3
	Oikaisun vaikutus	-5,6	-2,8	-5,1	-0,1	-4,7	-3,9	-4,8
	Oikaistu 31.12.2019	635,5	715,4	801,8	683,4	668,2	789,1	865,4
Matkustaja- ja maapalvelut	Raportoitu *	-119,7	-105,9	-117,5	-110,8	-127,5	-116,7	-127,7
	Oikaisun vaikutus	5,6	2,8	5,1	0,1	4,7	3,9	4,8
	Oikaistu 31.12.2019	-114,1	-103,1	-112,4	-110,7	-122,8	-112,8	-122,9

* Raportoidut luvut tilikauden 2018 osalta viittaavat 21.3.2019 julkaistuihin Finnairin oikaistuihin taloudellisiin tietoihin vuodelta 2018.

21. TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Viittaus tunnusluvun käyttämisen syyhyn	Viittaus täsmäytykseen
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja - tappiot + Uudelleenjärjestelykulut	Liitetieto 1. Laadintaperusta, Liitetieto 7. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Liitetieto 7. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät
Vertailukelpoinen liiketulos	Liiketulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Tuloslaskelma, Liitetieto 7. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liiketulos + Poistot ja arvonalentumiset	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Tuloslaskelma
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihotosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasasteen laskennassa	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste, Rahavarat
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma x 100	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste

Muut tunnusluvut - Liikevaihto ja kannattavuus

Osakekohtainen tulos (EPS)	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä		
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK). Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista. Valuuttakurssimuutosten ja valuuttasuojauksen vaikutukset on laskennassa eliminoitu.		
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).		
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista. Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Valuuttakurssimuutosten ja valuuttasuojauksen vaikutukset on laskennassa eliminoitu.		

Muut tunnusluvut - Pääomarakenne

Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100		
Bruttoinvestoinnit	Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja		
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot) / (Oma pääoma + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)		

Muut tunnusluvut - Kasvu ja 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		

Tilinpäätöstiedotteen luvut ovat tilintarkastamattomia.