



Finnair-konsernin osavuositiedot 1.1.–31.3.2020

29.4.2020

Finnair-konsernin osavuositiedot 1.1.–31.3.2020

Liikevaihto, matkustajamäärä ja vertailukelpoinen liiketulos laskivat merkittävästi koronaviruksen vaikutuksen takia

Tammi–maaliskuu 2020

- Osakekohtainen tulos oli -1,14 euroa (-0,33).
- Liikevaihto laski 16,0 prosenttia vertailukaudesta ja oli 561,2 miljoonaa euroa (668,2).*
- Yksikkötuotto (RASK) laski 7,3 prosenttia. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 7,5 prosenttia.
- Yksikkökustannus (CASK) nousi 5,1 prosenttia, ja yksikkökustannus ilman polttoainetta (CASK ex fuel) nousi 4,0 prosenttia.
- Polttoainekustannukset laskivat vain 1,3 miljoonaa euroa (-0,9 %). Vaikka kapasiteettia leikattiin koronavirusvaikutusten vuoksi, polttoaineen hinnan** vaikutus kumosi lähes kokonaan polttoaineen kulutuksen vähenemisen vaikutuksen.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -91,1 miljoonaa euroa (-16,2). Liiketulos oli -95,6 miljoonaa euroa (-17,6).
- Rahoituserien nettokulut kasvoivat merkittävästi ja 55 miljoonaa euroa niiden kasvusta liittyi polttoaine- ja valuuttasuojauksiin, jotka uudelleen luokiteltiin tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä.
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -133,5 miljoonaa euroa (148,3) ja investointien nettorahavirta -67,3 miljoonaa euroa (-70,2).***
- Matkustajamäärä laski 15,6 prosenttia 2,7 miljoonaan (3,1).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat 9,4 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 72,6 prosenttia (-5,7 prosenttiyksikköä).

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

** *Polttoaineen hinta valuutta ja suojaukset mukaan lukien.*

*** *Investointien nettorahavirta sisältää vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 49,2 miljoonaa euroa lunastuksia rahamarkkinarahastoista tai muista yli kolmen kuukauden päästä erääntyvistä rahoitusvaroista. Nämä sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.*

Tulevaisuuden näkymät

29.4.2020 annettu ohjeistus:

Finnairin tämänhetkinen oletus on, että se operoi koronavirustilanteen vuoksi nykyistä minimiverkostoaan koko toisen vuosineljänneksen ajan. Samalla yhtiö arvioi, että lentoliikenteen elpyminen alkaa vaiheittain heinäkuun 2020 alusta. Elpymisen nopeutta ei kuitenkaan tässä vaiheessa voi arvioida, minkä vuoksi vuoden 2020 toisen puoliskon näkyvyys on edelleen heikko. Finnair varautuukin erilaisiin skenaarioihin siihen, että sillä on kyky nopeasti sopeuttaa kapasiteettiaan muuttuvan kysynnän mukaiseksi.

Finnair arvioi, että nykyisellä minimiverkostolla sen vertailukelpoinen liiketulos on kustannussopeutuksista huolimatta pävatasolla noin 2 miljoonaa euroa tappiollinen koko toisen vuosineljänneksen ajan.

Vallitsevan tilanteen vuoksi Finnairin liikevaihto tulee vuonna 2020 laskemaan olennaisesti vuoteen 2019 verrattuna. Kuten yhtiö tiedotti tulosvaroituksessaan 16.3.2020, vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan huomattava tilikaudella 2020. Lisäksi Finnairin kapasiteetti laskee olennaisesti kuluvana vuonna vuodesta 2019. Näiden seikkojen takia Finnair tulee myös päivittämään strategiakauttaan koskevia taloudellisia tavoitteita.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2020 toisen neljänneksen osavuositiedot yhteydessä.

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Vuoden 2020 ensimmäinen vuosineljännes tullaan muistamaan maailmanlaajuisen koronaviruspandemian alkamisesta. Finnairin vuosi alkoi vahvasti, tammikuu sujui odotuksia selvästi paremmin, mutta helmikuusta alkaen koronavirus käänsi liikevaihdon suunnan dramaattisella tavalla, jolle ei löydy vertailukohtaa koko kaupallisen lentoliikenteen satavuotisesta historiasta. Liikevaihtomme laski katsauskaudella 16 prosenttia 561 miljoonaan euroon.

Vaikutukset näkyivät kaikilla liikennealueillamme ja matkustajamäärä laski 15,6 prosenttia. Määrätietoisesta kustannusten vähentämisestä huolimatta vertailukelpoinen liiketuloksemme laski merkittävästi vertailukaudesta ja oli 91,1 miljoonaa euroa tappiollinen.

Annoimme tulosvaroitukset 28.2. ja 16.3. ja niiden yhteydessä kerroimme säästötoimista, joihin ryhdyimme alentaaksemme kustannuksiamme. Olemme edenneet näiden säästöjen saavuttamisessa hyvin. Nämä tässä tilanteessa välttämättömät toimet pitävät sisällään koko henkilöstöä koskevan määräaikaisen lomautuksen. Muita toimia ovat muun muassa verkoston voimakas sopeuttaminen, myynti- ja markkinointikulujen, toimittajasopimusten, IT-kulujen sekä investointien leikkaaminen. Samassa yhteydessä johdon palkkoja leikataan 15 % ja hallitus luopuu palkkioistaan samassa suhteessa. Tiukan kulukarsinnan ansiosta kulumme ovat laskeneet toisen vuosineljänneksen alkaessa noin 70 % koronakautta edeltäneestä kuukausitasosta. Poistot pois lukien kulut ovat pienentyneet noin 80 %. Sopeuttamistoimien vaikutus näkyy kustannuksissa selvemmin vasta toisella neljänneksellä, jolloin lennämme minimiverkostoa, joka vastaa noin 5 % kapasiteetin käyttöä.

Koronavirus on valtava isku koko globaalille lentoliikenteelle ja myös Finnairille. Kuluvalle vuosineljänneksellä valtaosa laivastostamme on maassa, ja siksi neljänneksen tappio tulee olemaan kulusopeutuksen jälkeenkkin huomattavan suuri, noin 2 miljoonaa euroa päivässä.

Ensimmäisen neljänneksen lopussa likvidit kassavaramme olivat 833 miljoonaa euroa, mukaan lukien nostettu 175 miljoonan euron valmiusluottolimiitti. Poikkeustilanteen pitkittymisen varalta olemme tehneet lisärahoitussuunnitelman, joka sisältää tarvittaessa käyttöön otettavan 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan sekä lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyjä. Vaikka koronatilanne pitkittyisikin, Finnairin kassatilanne on turvattu yli vuoden 2021 ensimmäisen puoliskon.

Poikkeustilanteen vuoksi 2019 osinkoa ei jaeta. Olemme myös julkistaneet, että suunnitteleme arviolta 500 miljoonan euron suuruista osakeantia oman pääomamme vahvistamiseksi. Haluamme varmistaa, että koronaviruksen aiheuttamasta iskusta huolimatta olemme kilpailukykyinen lentoyhtiö myös tulevaisuudessa.

Akuutin kriisin hellitettyä edessämme on tuon 2–3 vuoden pituinen siirtymäaika uuteen normaaliin. Ennakoimme lentoliikenteen toipuvan hitaasti heinäkuusta lähtien ja matkustajamäärien palaavan vuoden 2019 tasolle 2–3 vuodessa. Onkin todennäköistä, että joudumme jatkamaan lomautuksia myös kesän jälkeen ja sopeuttamaan siten resurssejamme pienempään lentämisen määrään.

Hoitamalla siirtymäajan hyvin saamme eväät pidemmän aikavälin kasvuun ja uusien työpaikkojen luomiseen. Valmistaudumme siksi erilaisiin vaihtoehtoihin. Olemme rakentaneet skenaarioita sekä pyrkiin joustavoittamaan toimintaamme, jotta voimme tehdä tulevat valintamme mahdollisimman oikea-aikaisesti.

Parhailaan tarkastelemme myös koronajakson vaikutusta pitkän aikavälin strategiaamme, mukaan lukien taloudelliset tavoitteet ja laivastoinvestoinnit. Uskomme edelleen, että siirtymäkauden jälkeen lentoliikenne on kasvua, ja silloin Finnairina tavoittelemme kestävä, kannattavaa kasvua. Sen saavuttamisessa meitä auttavat Finnairin tärkeimmät vahvuudet: sitoutunut henkilöstö, uskolliset asiakkaat, vahva brändi, yhteiset arvot, kestäväan maantieteelliseen kilpailuun perustuva strategiaamme ja vahva omistajarakenne.

Tahdon lopuksi osoittaa sydämelliset kiitokseni koko henkilöstöllemme siitä loistavasta yhteistyöstä ja -hengestä sekä rohkeudesta, jota finnairilaiset ovat osoittaneet tässä vaikeassa tilanteessa. Vaikka raskas matka on vasta alussa ja paluu kasvu-uralle vaatii määrätietoisia toimia, olen varma, että me tulemme tilanteesta ulos vahvoina. Kiitän lämpimästi myös asiakkaitamme kärsivällisyydestä sekä saamistamme kannustavista viesteistä. Ne merkitsevät tällaisina aikoina paljon finnairilaisille.

Toimintaympäristö tammi–maaliskuussa

Koronaviruksen globaalit vaikutukset heijastuivat koko lentotoimialaan ja näin ollen myös Finnairin kaikkeen toimintaan ensimmäisellä vuosineljänneksellä ja erityisesti maaliskuussa, vaikka Aasian-reittien helmikuiset perumiset vaikuttivat liikennelukuihin jo tuolloin.

Kapasiteetti laski Helsingin ja muiden Euroopan markkinoiden välillä, mikä näkyi erityisesti Espanjan- ja Italian-reiteillä sekä Suomen sisäisessä liikenteessä. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna laski 8,3 prosenttia (+10,5). Kysyntä kehittyi hyvin vuoden ensimmäisen neljänneksen alussa Euroopan sisäisessä liikenteessä sekä kotimaassa, mutta koronavirusliitännäiset reitti- ja vuoroperuutukset sekä matkustusrajoitukset vaikuttivat neljänneksen loppupuolen kysyntään merkittäväällä tavalla. Finnairin markkinaosuus nousi Euroopan-liikenteessä 66,6 prosenttiin (57,8).¹

Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna laski 16,6 prosenttia (+6,7). Markkinatarjonta laski erityisesti Euroopan ja Manner-Kiinan kohteiden välillä. Kysyntä Euroopan- ja Finnairin Aasian-kohteiden välillä laski huomattavasti katsauskaudella. Finnairin markkinaosuus Eurooppa-Aasia-liikenteessä nousi 6,5 prosenttiin (6,2).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 mielletäviä etuja. Molemmissa yhteishankkeissa myynti laski ensimmäisellä vuosineljänneksellä enemmän kuin kapasiteetti, koska koronavirus alensi matkustajakäyttöasteita ja näin ollen myös yhteishankkeiden kehitys oli tavallista heikompa.

Matkapakettien asiakaskysyntä oli ensimmäisen vuosineljänneksen alkupuolella vuotta 2019 parempi ja samanaikaisesti matkapalveluiden sarjatuotantoon perustuvien matkapakettien kapasiteetti oli vertailukautta alhaisempi. Koronavirus alkoi kuitenkin vaikuttaa kysyntään negatiivisesti helmikuun aikana, ja maaliskuun keskivaiheilla matkojen tuotanto keskeytyi seuraten Suomen ja kohdemaiden viranomaisten asettamia matkustusrajoituksia. Tulevien kuukausien näkymä on epävarma ja riippuu matkustusrajoituksista sekä asiakaskysynnän palautumisesta.

Koronavirus vaikutti merkittävästi myös globaaleihin rahtimarkkinoihin laskemalla selvästi lentorahdin määrää ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Heikentynyt lentorahdin kysyntä painoi selvästi Finnairin rahtituottoja. Koronavirusliitännäinen markkinan pehmeneminen oli havaittavissa erityisesti Finnairin keskeisillä rahtimarkkinoilla Aasiassa, mutta myös muilla liikennealueilla. Finnairin rahtivolyymit laskivatkin edellisvuodesta kapasiteetin laskun vuoksi. Lisäksi täyttöasteet jäivät vertailujaksoa alhaisemmiksi.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 3,0 prosenttia vertailujaksosta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli euroon nähden 4,2 prosenttia vahvempi kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan heikkeni euroon nähden 0,4 prosenttia vertailujaksosta. Lentopetrolin dollarihintana oli vuoden viimeisellä neljänneksellä 22,0 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 ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin polttoainekulut olivat suunnilleen vertailukauden tasolla. Vaikka kapasiteettia vähennettiin merkittävästi, polttoaineen hinnan vaikutus kumosi sen vaikutuksen lähes kokonaan.

¹ Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarvioihin tammi–helmikuulta 2020). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

² Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarvioihin tammi–helmikuulta 2020). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

Taloudellinen kehitys tammi–maaliskuussa

Liikevaihto tammi–maaliskuussa

Finnairin liikevaihto laski 16,0 prosenttia vuotta aiemmasta koronavaikutusten vuoksi. Matkustajatuotot laskivat 17,4 prosenttia, mutta toisaalta lisämyynti nousi 5,4 prosenttia. Matkapalvelujen liikevaihto laski 13,8 prosenttia. Rahtiliikevaihto laski 22,6 prosenttia.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 7,3 prosenttia ja oli 5,80 eurosenttiä (6,26). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 7,5 prosenttia. RASK-kehitykseen vaikuttivat koronavirusliitännäiset reitti- ja vuoroperumiset. Laskua tasoitti hieman suotuisa lisämyyntikehitys, joka johtui peruutus- ja muista vastaavista palvelumaksuista.

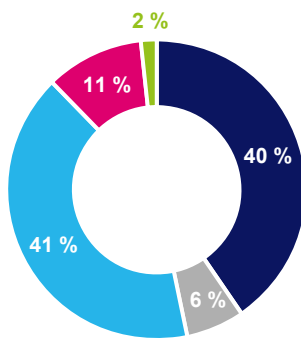
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1-3/2020	1-3/2019	Muutos, %
Matkustajatuotot	423,3	512,5	-17,4
Lisämyynti	42,8	40,7	5,4
Rahti	36,7	47,4	-22,6
Matkapalvelut	58,4	67,7	-13,8
Yhteensä	561,2	668,2	-16,0

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1-3/2020

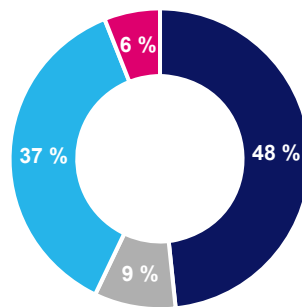
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	171,2	-25,5	4 673,8	-14,2	3 568,4	-20,7	76,3	-6,2
Pohjois-Amerikka	26,6	-3,0	847,0	16,3	647,0	10,1	76,4	-4,3
Eurooppa	173,5	-10,1	3 569,3	-6,7	2 457,1	-14,1	68,8	-5,9
Kotimaa	44,8	-16,9	580,7	-12,9	352,8	-13,9	60,8	-0,7
Reiteille kohdistumaton	7,2	-13,6						
Yhteensä	423,3	-17,4	9 670,8	-9,4	7 025,3	-15,9	72,6	-5,7

Matkustajatuotot (M€)



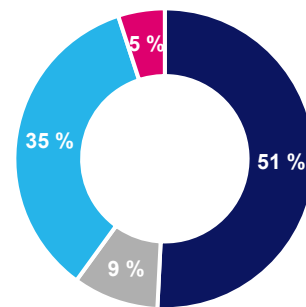
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa
- Kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Vaikka koronavirusvaikutus näkyi jo helmikuun liikenneluvuissa erityisesti Aasian osalta, sen vaikutus oli huomattava kaikilla liikennealueilla maaliskuussa, mikä johti liikennelukujen merkittävään laskuun ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 9,4 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 15,6 prosenttia ja oli 2 655 500 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 15,9 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 5,7 prosenttiyksikköä 72,6 prosenttiin.

Aasian-liikenteen tarjonta laski koronaviruksen vaikutuksen myötä merkittävästi, sillä tarjotut henkilökilometrit laskivat 14,2 prosenttia jo helmikuussa alkaneiden perumisten vuoksi. Myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 20,7 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 6,2 prosenttiyksikköä 76,3 prosenttiin.

Koko Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 16,3 prosenttia vertailukaudesta koronaviruksesta huolimatta, ja kasvu kohdistui etenkin maaliskuun 2019 lopussa avatulle uudelle Los Angelesin-reitille sekä helmikuisista Aasian vuoroperuutuksista juontuneista vuorolisäyksistä Pohjois-Amerikkaan. Kokonaisuutena liikennealueen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 10,1 prosenttia, mutta matkustajakäyttöaste laski 4,3 prosenttiyksikköä 76,4 prosenttiin.

Myös Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski koronaviruksen takia. Tarjotut henkilökilometrit laskivat 6,7 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 14,1 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 5,9 prosenttiyksikköä 68,8 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 12,9 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 13,9 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 0,7 prosenttiyksikköä 60,8 prosenttiin.

Lisämyynti nousi ennen kaikkea palvelumaksujen takia. Palvelumaksujen lisäksi istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

Kansainvälisen lentorahtikysynnän heikkeneminen koronaviruksen vuoksi näkyi myös Finnairin rahtivolyymin kehityksessä ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 10,8 prosenttia, ja myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 20,6 prosenttia.

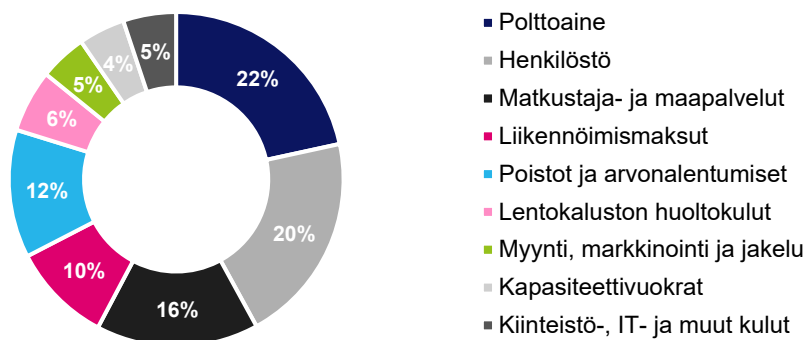
Matkapakettien asiakaskysyntä parani, mikä vaikutti positiivisesti vuoden 2020 ensimmäisen neljänneksen alkupuolella. Matkapalveluiden kehitykseen vaikutti puolestaan heikentävästi vuoteen 2019 verrattuna alhaisempi sarjatuotantoon perustuvien matkapakettien kapasiteetti sekä matkapalveluiden toiminnan loppuminen Virossa. Vuosineljänneksen loppua kohden koronavirus vaikutti merkittävästi matkapalveluiden kehitykseen. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 24,3 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 88,9 prosenttia.

Kustannuskehitys tammi–maaliskuussa

Finnairin toiminnalliset kulut laskivat 4,7 prosenttia vertailukaudesta, eli selvästi vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui tiettyjen kuluerien joustamattomuudesta lyhyellä aikavälillä. Finnair on jo aloittanut koronavirusvaikutusten vuoksi merkittäviä kustannussopeutustoimia, jotka pitävät sisällään muun muassa henkilöstön laajat lomautukset, mutta niiden vaikutus näkyy selvemmin vasta toisella vuosineljänneksellä.

Yksikkökustannus (CASK) nousi 5,1 prosenttia ja oli 6,75 eurosenttiä (6,41). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi 4,0 prosenttia.

Toiminnallisten kulujen (yht. 666,3 milj. euroa) jakauma



Milj. euroa	1-3/2020	1-3/2019	Muutos, %
Henkilöstökulut	136,1	129,7	4,9
Polttoainekulut	143,9	145,2	-0,9
Kapasiteettivuokrat	29,9	32,1	-6,9
Lentokaluston huoltokulut	40,2	46,3	-13,2
Liikennöimismaksut	64,5	72,1	-10,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	30,4	41,6	-27,0
Matkustaja- ja maapalvelut	104,7	122,8	-14,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	34,1	33,3	2,4
Poistot ja arvonalentumiset	82,5	75,9	8,7
Yhteensä	666,3	699,1	-4,7

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 5,7 prosenttia vertailukaudesta. Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat 0,9 prosenttia vertailukaudesta. Vaikka koronavirus johti kapasiteetin alenemiseen ja 20 miljoona euroa alempiin polttoainekuluihin, polttoaineen hinnanmuutos³ lisäsi kuluja 18 miljoonaa euroa, jolloin kapasiteettileikkausten nettovaikutus jäi pieneksi. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 4,1 prosenttia, kun taas matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 4,8 prosenttia.

Henkilöstökulut nousivat 4,9 prosenttia. Niitä nosti henkilöstömäärän kasvu, vaikka kapasiteettia leikattiinkin merkittävästi. Lisäksi henkilöstökuluja nostivat kertaluonteiset eläkekulut, työnantajan sairausvakuutusmaksun nousu vuodelle 2020 sekä tuoreisiin työehtosopimuksiin perustuneet palkankorotukset. Finnair aloitti kapasiteetin leikkausten johdosta lomautukset huhtikuussa 2020.

Matkustaja- ja maapalvelukulut laskivat 14,7 prosenttia sekä matkustaja- että rahtiliikenteen alentuneiden volyymien vuoksi. Erään sisältyvät myös valmistamatkulut. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut laskivat myös merkittävästi, mikä johtui myyntikomissioiden ja maksutapakulujen alenemisestä. Lisäksi markkinointikulut laskivat merkittävästi.

Lentokaluston huoltokulut laskivat 13,2 prosenttia vertailukaudesta ja niitä alensi erityisesti uusi moottoreiden huoltosopimus ja siihen liittyvä uudelleenarvostus. Toisaalta huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron lasku lisäsi kuluja.

Laivaston kasvu sekä tekninen huolto lisäsivät myös poistoja ja arvonalentumisia. Liikenteen väheneminen laski liikennöimismaksuja. Kapasiteettivuokrat sisältävät ostoliikenteen Norralta, wet leaset ja rahtikapasiteetin vuokrat, ja ne olivat suunnilleen vertailukauden tasolla. Samoin kiinteistö-, IT- ja muut kulut pysyivät vertailukauden tasolla.

Tulos tammi–maaliskuussa

Koronaviruksella oli merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen tammi-maaliskuussa, koska Finnair joutui perumaan useita kohteita ja vuoroja, koska lukuisissa maissa turvauduttiin tiukkoihin matkustusrajoituksiin.

Milj. euroa	1-3/2020	1-3/2019	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-8,6	59,7	<-200
Poistot ja arvonalentumiset	-82,5	-75,9	8,7
Vertailukelpoinen liiketulos	-91,1	-16,2	<-200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-4,5	-1,3	<-200
Liiketulos	-95,6	-17,6	<-200
Rahoitustuotot	9,2	0,7	>200
Rahoituskulut	-88,9	-21,3	<-200
Kurssivoitot ja -tappiot	-3,0	-10,3	71,3
Tulos ennen veroja	-178,2	-48,5	<-200
Tuloverot	35,6	9,7	>200
Kauden tulos	-142,6	-38,8	<-200

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

³ Polttoaineen hinta valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat -3,7 miljoonaa euroa (-2,0), ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat -0,2 miljoonaa euroa (0,7). Ensimmäisellä vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien (myyntivoitot/tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut) arvo oli yhteensä -0,6 miljoonaa euroa (0,0). Näin ollen liiketulos laski suunnilleen vastaavalla tavalla kuin vertailukelpoinen EBITDA ja vertailukelpoinen liiketulos.

Rahoituskulut kasvoivat merkittävästi, ja 69 miljoonaa euroa kasvusta liittyi polttoaine- ja valuuttasuojauksiin, jotka uudelleen luokiteltiin IFRS 9:n nojalla tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä. Toisaalta rahoitustuotot kasvoivat 14 miljoonalla eurolla samasta syystä, joten negatiivinen nettovaikutus oli 55 miljoonaa euroa. Kurssitappiot johtuivat pääosin dollarimääräisistä lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin liittyvistä kurssitappioista.

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

Rahoitusasema ja investoinnit

Tase

Konsernin taseen loppusumma oli maaliskuun lopussa 3 756,5 miljoonaa euroa (31.12.2019: 3 877,9). Laivaston tasearvo kasvoi katsauskaudella 72,3 miljoonalla eurolla johtuen pääosin yhden A350-lentokoneen hankinnasta helmikuussa 2020. Käyttöoikeuslaivaston arvo puolestaan pieneni 31,1 miljoonalla eurolla ja sitä pienensivät etenkin poistot. Myyntiin liittyvät saamiset laskivat merkittävästi koronavirusvaikutusten myötä 73,2 miljoonaa euroon (31.12.2019: 160,6). Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot laskivat myös merkittävästi 437,0 miljoonaa euroon (31.12.2019: 552,7) pääosin johtuen laskeneista lentolippuveloista. Ennakkoon maksettuihin lentolippuihin liittyvä velka oli 353,2 miljoonaa euroa (31.12.2019: 451,2) ja se pitää sisällään noin 200 miljoonaa euroa käsittelemättömiä palautuksia äkillisesti lisääntyneiden palautushakemusten takia.

Tammi-maaliskuun tappiollinen tulos heikensi omaa pääomaa. Omaan pääomaan sisältyy myös 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. Maaliskuun 2020 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -95,2 miljoonaa euroa (31.12.2019: -6,7), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot laskivat erityisesti polttoaineen hinnan laskun vuoksi alentaen samalla omaa pääomaa. Toisaalta lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot tasoittivat oman pääoman laskua. Oma pääoma oli 735,7 miljoonaa euroa (31.12.2019: 966,4) eli 5,75 euroa osakkeelta (31.12.2019: 7,57).

Kassavirta ja rahoitusasema

Rahavirta

Milj. euroa	1-3/2020	1-3/2019
Liiketoiminnan nettorahavirta	-133,5	148,3
Investointien nettorahavirta	-67,3	-70,2
Rahoituksen nettorahavirta	135,5	-37,1

Tammi-maaliskuussa yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta kääntyi negatiiviseksi, joten koronaviruksen vaikutus näkyi selvästi ja se johtui erityisesti lentoperuutusten vaikutuksesta käyttöpääomaan ja tulokseen. Investointien nettorahavirta pysyi suunnilleen vertailukauden tasolla. Rahoituksen nettorahavirta muuttui katsauskaudella positiiviseksi ja siihen vaikutti maaliskuussa käyttöön otettu, kokonaan käyttämättä ollut 175 miljoonan euron vakuudeton, syndikoitu luottolimiitti⁴.

⁴ Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasasteen kovenantitaso on 175 prosenttia, maaliskuun 2020 lopussa tunnusluku on 125,5 prosenttia. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 175 prosenttia.

Pääomarakenne

%	31.3.2020	31.12.2019
Omavaraisuusaste	19,6	24,9
Nettovelkaantumisaste (gearing)	125,5	64,3

Omavaraisuusaste laski vuoden 2019 lopusta tappiollisen kauden tuloksen sekä käyvän arvon rahaston muutoksen vuoksi, kun taas nettovelkaantumisaste (gearing) nousi huomattavasti vuoden 2019 lopusta laskeneen oman pääoman ja nousseen korollisen nettovelan yhteisvaikutuksesta.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.3.2020	31.12.2019
Kassavarat	832,5	952,7
Korollinen velka	1 755,5	1 573,7
Korollinen nettovelka	923,0	621,0

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella edelleen vahva. Vaikka konsernin kassavaroja laskivat yhden A350-lentokoneen hankinta sekä negatiivinen operatiivinen kassavirta, käyttöön otettu 175 miljoonan euron luottolimiitti tasoitti laskua. Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Lisäksi yhtiöllä on tarvittaessa käytettävissään lakisääteinen TyEL-takaisinlaina, joka on suuruudeltaan 600 miljoonaa euroa ja Suomen valtio on ilmoittanut takaavansa tämän lainan.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2019 loppua korkeampi lähinnä käyttöön otetun luottolimiitin takia. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista oli 1 066,7 miljoonaa euroa (31.12.2019: 1 054,0). Myös korollinen nettovelka kasvoi vuoden 2019 lopusta laskeneiden kassavarojen ja kasvaneiden korollisten velkojen takia.

Investoinnit

Bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 187,4 miljoonaa euroa (158,2), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien rahavirta oli -122,7 miljoonaa euroa (-126,8) mukaan lukien ennakkomaksut. Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos oli 49,2 miljoonaa euroa (52,6). Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) nettorahavirta oli -67,3 miljoonaa euroa (-70,2).

Vuoden 2020 investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirran arvioidaan olevan noin -433 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 42 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 56 prosenttia koko laivaston 2 311,0 miljoonan euron tasearvosta.⁵

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Ensimmäisen vuosineljänneksen lopussa Finnair operoi itse 60 lentokonetta, joista 23 oli laajarunkokoneita ja 37 kapearunkokoneita. Koneista 33 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia ja 27 leasing-sopimuksilla vuokrattuja.

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

⁵ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Finnairin operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä	Tilaukset
31.3.2020			31.12.2019				
			verrattuna			31.3.2020	
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	8		7	1	18,9	
Airbus A320	174	10		8	2	17,6	
Airbus A321	209	19		4	15	8,8	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	10,4	
Airbus A350	297/336	15	1	10	5	2,9	4
Yhteensä		60	1	33	27	10,3	4

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Laivastouudistus

Vuoden 2020 ensimmäisen vuosineljänneksen aikana Finnair vastaanotti yhden uuden Airbus A350-lentokoneen, ja siten vuosineljänneksen lopussa yhtiö operoi viittatoista vuosina 2015–2020 toimitettua A350 XWB -lentokonetta. Nyt voimassa olevan toimitusaikataulun mukaisesti loput neljä A350-lentokonetta toimitetaan seuraavasti: yksi vuoden 2020 ensimmäisellä puoliskolla, kaksi vuonna 2021 ja yksi vuonna 2022. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 634 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

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

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Norran operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä	Tilaukset
31.3.2020			31.12.2019				
			verrattuna			31.3.2020	
ATR	68-72	12		6	6	10,7	
Embraer E190	100	12		9	3	11,8	
Yhteensä		24	0	15	9	11,2	

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

Strategian toteutus

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

Koronavirustilanteen vaikutusten vuoksi yhtiö on päättänyt tarkistaa strategiaansa, joka monelta osin on edelleen validi; Finnair on muun muassa edelleen täysin sitoutunut Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatkustukseen. Yhtiön kasvuun, reittiverkostoon sekä koneinvestointeihin ja niiden aikatauluun liittyvät strategiaosiot kuitenkin arvioidaan uudelleen. Yhtiö arvioi päivitystyössään, miten ja millä aikataululla se palaa kestäväen, kannattavan kasvun uralle. Yhtiö raportoi aikanaan työn mahdollisista vaikutuksista sen strategiaan. Samassa yhteydessä yhtiö päivittää myös pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteensa sekä niihin liittyvän aikataulun.

Reittiverkosto ja laivasto

Koronaviruksen vaikutukset pois lukien Finnair tavoittelee Aasian-markkinoiden tasoista kasvua keskittyen erityisesti kannattavimpiin Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatkustukseen.

Finnairin kapasiteetin odotettiin strategiakaudella kasvavan noin 3–5 % vuosittain, mikä vastaa Aasian-markkinoiden oletettua kasvua, mutta kasvuprosenttia tullaan tarkastelemaan strategiapäivityksen yhteydessä.

Finnair hyödyntää edelleen kotikenttensä maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Tavoitteena on 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 takia kapea- ja laajarunkokoneiden suhdeluku paranee ja koko laivaston hyödyntäminen tehostuu. Myös investointisuunnitelmaa tullaan kuitenkin tarkastelemaan osana strategian päivitystä. Yhtiö tulee erityisesti seuramaan nopeassa muutoksessa olevan lentokonemarkkinan kehitystä investointeja suunnitellessaan.

Operatiivinen laadukkuus

Finnair on maailman turvallisimpien lentoyhtiöiden kärkikastissa. Turvallisuuskulttuuri sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat kaiken tekemisen ytimessä. Jatkossa korostuvat yhä voimakkaammin niin teknologian, automaation kuin datankin hyödyntäminen sekä yhdessä tekeminen yli organisaatorajojen.

Finnair on saavuttanut aiemmat kasvutavoitteensa, mutta sen on edelleen mahdollista parantaa tuottavuuttaan. Erityistä huomiota strategiakaudella kiinnitetään sen vuoksi polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastyytyväisyyteenkin. Yhtiö tuleeikin voimakkaasti painottamaan toimialan nähtävissä olevan rakennemuutoksen vuoksi kustannustehokkaita toimia.

Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair olisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla. Saapumistäsmällisyys oli ensimmäisellä neljänneksellä 87,4 %.

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 lisävuorojen kanssa kattaa erilaiset asiakastarpeet, ja lisätuotteet mahdollistavat matkan räätälöinnin henkilökohtaisten tarpeiden mukaisesti. Menestyäkseen ja kasvaakseen Finnairin täytyy onnistua myös hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Katsauskaudella asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli 43 (37).

Finnairin panostaa myös merkittävästi jakelukanaviensa - niin Finnair.comin kuin matkatoimistojen käytössä olevan kanavan - kehittämiseen. Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli tammi–maaliskuussa keskimäärin 2,3 miljoonaa eri kävijää (1,6) kuukaudessa. Asiakkaan ostopolkua helpottava Finnair.com-verkkosivusto on avattu jo yli 30 markkinalla. Aktiivisten Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 17 prosenttia 338 000 käyttäjään. Digitaalisen suoramyynnin osuus lentolippumyynnistä oli 33,0 prosenttia (26,7) ja digitaalisen suoramyynnin osuus lisämyynnistä oli 52,9 prosenttia (57,9).

Vastuullisuus

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairia, ja siksi se näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa. Painotus vastuullisuuteen on muuttumaton koronaviruksen vaikutuksista huolimatta.

Finnairin uusi vastuullisuussuunnitelma julkaistiin maaliskuussa 2020. Sen mukaan Finnairin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidinettopäästönsä vuoden 2025 loppuun mennessä vuoden 2019 tasosta. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Finnair pyrkii yhä polttoainetehokkaampaan lentämiseen esimerkiksi investoimalla uusiin, pienipäästöisempiin lentokoneisiin sekä lisäämällä merkittävästi kestävien lentopolttoaineiden käyttöä aloittamalla niiden tankkaamisen myös Helsingistä lähtevillä lennoilla.

Finnair investoi ja osallistuu myös tutkimus- ja kehitysprojekteihin, joilla pyritään löytämään keinoja hyvin merkittävien päästövähennysten saavuttamiseksi. Tällaisia keinoja ovat muun muassa Power to X ja sähkölentäminen. Finnair panostaa vahvasti myös materiaalien hallintaan ja on saavuttamassa 50 %

vähennyksen kertakäyttömuovijätteissä vuoden 2022 loppuun mennessä ja ruokajätteissä vuoden 2020 loppuun mennessä. Lisäksi Finnair osallistui vapaaehtoisin ja pakollisiin päästöhvytysjärjestelmiin.

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 tammi–maaliskuussa keskimäärin 6 804 (6 541) henkilöä eli 4,0 prosenttia enemmän kuin vertailukautena. Työsuhteessa olevien määrä laski tammi–maaliskuussa 16 henkilöllä eli 0,2 prosentilla ja oli maaliskuun lopussa 6 790 (6 589). Finnairiin palkattiin 169 uutta työntekijää, jotka olivat pääasiassa matkustamohenkilöstöä sekä Aurinkomatkojen matkaoppaita, lentokonemekaanikkoja ja perämiehiä. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 3,9 prosenttia (3,5). Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli 4,82 prosenttia (4,86) tammi–maaliskuussa.

Kestävä kehitys ja yritysvastuu

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

Maaliskuussa 2020 Finnair julkisti uuden vastuullisuusstrategiansa ja ilmastomuutokseen liittyvät tavoitteensa.

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

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

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

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

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

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

Tammikuusta 2019 alkaen Finnair tarjosi asiakkailleen mahdollisuutta hyvittää lentojensa hiilidioksidipäästöt päästöhyvitysohjelmalla osallistumalla ja/tai ostamalla biopolttoainetta Finnairin lennoille. Tämä Push for Change -palvelu oli saatavilla Finnair Shopin nettisivuilla ja sen suosio kasvoi kuukausi kuukaudelta. Helmikuussa 2020 Suomen poliisihallitus kuitenkin katsoi, että päästöjen hyvittäminen on hyväntekeväisyyteen pohjautuvaa rahankeräystä, jota yritykset eivät voi harjoittaa. Siksi Finnair lopetti Push for Change -palvelun, ja se on alkanut etsiä uusia tapoja tarjota asiakkailleen mahdollisuuden tämääntapaiseen hyvityspalveluun.

Vastuullisuustyön keskeiset mittarit on esitetty tämän osavuositiedotuksen Avainluvut-taulukossa

Muutokset yhtiön johdossa

Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli maaliskuun lopussa 469,0 miljoonaa euroa (31.12.2019: 753,4) ja päätöskurssi 31.3.2020 oli 3,66 (31.12.2019: 5,88 euroa). Ensimmäisen neljänneksen aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 6,53 euroa, alin kurssi 3,01 euroa ja keskimurssi 4,70 euroa. Osakkeita vaihdettiin 32,1 miljoonaa kappaletta yhteensä 151,2 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 maaliskuun 2020 lopussa oli 10,5 prosenttia (31.12.2019: 13,9).

Omat osakkeet

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

Finnair käytti katsauskaudella yhtiökokouksen 2019 antamaa valtuutusta omien osakkeiden luovuttamiseen: Se luovutti helmikuussa yhteensä 72 939 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Lisäksi Finnair luovutti maaliskuussa yhtiön vuosien 2017–2019 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 269 774 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille.

Finnairin hallussa oli 31.3.2020 yhteensä 209 600 osaketta (31.3.2019: 542 002), mikä vastaa 0,16 prosenttia (0,42) yhtiön kaikista osakkeista.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin 18.3.2020 pidettäväksi suunniteltu varsinainen yhtiökokous jouduttiin peruuttamaan koronaviruksesta aiheutuneiden rajoitusten takia. Varsinainen yhtiökokous tullaan pitämään myöhemmin ilmoitettavana ajankohtana.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin, kuten globaaliksi laajentunut koronaviruspandemia on osoittanut jo ensimmäisen vuosineljänneksen aikana.

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 näkyymiin seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut (valuutta ja suojaukset mukaan lukien) ja niiden vaikutukset kapasiteettiin Finnairin päämarkkina-alueilla sekä lentolippujen hintamuutokset muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle. Myös valuuttakurssien äkilliset 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 suojaa ja kuluttajan suojaa koskeva sääntely. Koronavirusepidemian aiheuttamissa poikkeuksellisissa olosuhteissa erilaiset sopimuksiin ja viranomaiskäytäntöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi valtiontukien sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien uhalla, terrorismin, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten koronavirus) uhalla sekä mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatkatuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. Koronaviruspandemia vaikutti jo Finnairin ensimmäiseen vuosineljännekseen merkittävästi ja sen vaikutus kasvaa toisella vuosineljänneksellä, sillä Finnair lentää huhtikuun alusta alkaen normaalikapasiteetistaan noin 5 % siihen asti, kunnes tilanne paranee. Pitkittyvä koronaviruspandemia johtaa heikentyneeseen kassatilanteeseen, jota Finnair on jo ehkäissyt käyttöön otetun luottolimiitin ja tarvittaessa käyttöön otettavan TyEL-takaisinlainan avulla sekä lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyitä sisältävällä rahoituspaketillaan. Pitkittyessään pandemia heikentää merkittävästi myös yhtiön omaa pääomaa heikentyneen tulostason takia, minkä vuoksi Finnair on aloittanut huomattavan säästöohjelman, johon sisältyy muun muassa koko henkilöstön lomautuksia. Toteutettujen toimenpiteiden lisäksi Finnair suunnittelee omaa pääomaansa vahvistaakseen arviolta 500 miljoonan euron suuruista merkintäoikeusantia, jolla varmistetaan, että yhtiö selviytyy pitkittyneenkin pandemian vaikutuksista seuraavan 12 kuukauden aikana.

Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Britannian erolla Euroopan unionista tammikuun 2020 lopussa ei ole ollut 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 vähenisivät koskien lentoja UK:n ja EU:n välillä ja niiden kautta. Tällä voi olla huomattava vaikutus Finnairin ja muiden lentoyhtiöiden liiketoiminnalle. Vaikutukset voivat olla kielteisiä tai myönteisiä ja erilaisia eri lentoyhtiöille.

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

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

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja 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. Normaalitilanteessa polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat olisivat seuraaville kuudelle kuukaudelle tavallisesti 90 ja 60 prosenttia. Tällä hetkellä Finnair on suojannut polttoainehankintojaan seuraavien 21 kuukauden osalta, mutta koronavirusvaikutusten vuoksi suojausasteiden määrittäminen vaatisi parempaa näkyvyyttä kapasiteettikehityksen osalta.

Koronaviruksesta aiheutuvan operatiivisen toiminnan huonon näkyvyyden takia luotettavaa ennustetta ei ole käytettävissä. Näin ollen normaalitilanteessa Finnairin raportoimia operatiivisen toiminnan herkkyyksiä ja polttoaineherkkyksiä sekä niiden vaikutusta vertailukelpoiseen liiketulokseen eikä toisaalta myöskään valuuttaherkkyksiä ja niiden vaikutusta liiketoiminnan kassavirtaan ole käytettävissä.

Suojattu polttoaine ja suojen keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
Maaliskuu 2020	59 000	684
Q2 2020	28 000	509
Q3 2020	159 000	606
Q4 2020	153 000	618
Q1 2021	132 000	584
Q2 2021 ja sen jälkeen	237 000	532
Yhteensä	768 000	584

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausajan kassavirtaan.

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %	1-3 2020	1-3 2019	2019
Myyntivaluutat			
EUR	60	59	53
USD	3	3	5
JPY	7	8	11
CNY	4	5	7
KRW	2	3	3
SEK	3	4	3
Muut	20	18	19
Ostovaluutat			
EUR	58	59	57
USD	34	33	36
Muut	8	8	8

Taseeseen liittyvän valuuttamääräisen erän suojaaminen

IFRS 16 otettiin käyttöön vuonna 2019 ja sen myötä Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Vuoden 2019 alusta lähtien Finnair vähentää taseen valuuttaposition 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 %.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Toisella vuosineljänneksellä Finnair lentää koronavirustilanteen vuoksi vain minimiverkostoa, joka vastaa noin 5 % kapasiteetin käyttöä normaalitilanteeseen verrattuna, kunnes tilanne paranee. Tällöin yhtiön kustannukset laskevat noin 30 %:iin normaalitilanteesta erilaisten kustannussopeutustoimien takia.

Finnair ilmoitti 14. huhtikuuta 2020, että se ja Juneyao Air ovat allekirjoittaneet aiesopimuksen syventääkseen yhteistyötään Kiinan ja Euroopan välisillä lentoreiteillään. Yhteistyön aloittaminen edellyttää vielä asianmukaista viranomishyväksyntää. Aiesopimuksen tavoitteena on perustaa joint business -yhteishanke Helsinki–Shanghai-reitille. Sen avulla Finnair ja Juneyao Air voivat tarjota asiakkailleen laajempia kohde-, aikataulu- ja hinnoitteluvaihtoehtoja sekä saumattoman matkustuskokemuksen molempien lentoyhtiöiden pääkenttien kautta Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja Pudongin kansainvälisellä lentoasemalla.

Finnair tiedotti 29. huhtikuuta 2020, että se suunnittelee arviolta 500 miljoonan euron suurista merkintäoikeusantia, jolla vahvistetaan yhtiön koronaviruksen vaikutusten vuoksi laskevaa omaa pääomaa.

Taloudellinen raportointi vuonna 2020

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2020 on seuraava:

- Puolivuosisikatsaus tammi–kesäkuulta 2020 perjantaina 17.7.2020
- Osavuosisikatsaus tammi–syyskuulta 2020 keskiviikkona 28.10.2020

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää tulosjulkistukseen liittyvän lehdistötilaisuuden 29.4.2020 klo 11.00 webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2020-0429-press>

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 29.4.2020 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 4241 7514 (Suomi), 08 1211 1105 (Ruotsi), 020 8089 4223 (Iso-Britannia) tai +44 (0)20 8089 4223 (muut maat). Vahvistuskoodi on 408427. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2020-0429-q1>

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Mika Stirkinen**, puhelin (09) 818 4960, mika.stirkinen@finnair.com

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

Avainluvut 1.1.-31.3.2020

	1-3/2020	1-3/2019	Muutos %	2019
Liikevaihto ja kannattavuus				
Liikevaihto, milj. euroa	561,2	668,2	-16,0	3 097,7
Vertailukelpoinen liiketulos, milj. euroa	-91,1	-16,2	<-200 %	162,8
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, milj. euroa	-61,9	-5,6	<-200 %	205,7
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, %	-16,2	-2,4	-13,8 %-yks.	5,3
Liiketulos, milj. euroa	-95,6	-17,6	<-200 %	160,0
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %	-1,5	8,9	-10,5 %-yks.	15,8
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	-1,14	-0,33	<-200 %	0,49
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK	5,80	6,26	-7,3	6,56
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	5,77	6,24	-7,5	6,53
Yksikkötuotto myydyttä henkilökilometrilta (yield), senttiä/RPK	6,03	6,13	-1,8	6,44
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK	6,75	6,41	5,1	6,22
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,26	5,05	4,0	4,76
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	6,41	6,29	1,9	6,10
Pääomarakenne				
Omavaraisuusaste, %	19,6	22,2	-2,6 %-yks.	24,9
Nettovelkaantumisaste, %	125,5	75,9	49,5 %-yks.	64,3
Korollinen nettovelka, milj. euroa	923,0	682,8	35,2	621,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	2,2	1,4	0,8 %-yks.	1,3
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	187,4	158,2	18,5	443,8
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	3,7	8,4	-4,7 %-yks.	6,3
Liikenne				
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 656	3 148	-15,6	14 650
Lentojen lukumäärä, kpl	28 047	31 307	-10,4	131 186
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 671	10 670	-9,4	47 188
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	7 025	8 356	-15,9	38 534
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	72,6	78,3	-5,7 %-yks.	81,7
Operatiivinen laadukkuus				
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	226 381	260 350	-13,0	1 132 219
Saapumistasmällisyys, %	87,4	72,6	14,7 %-yks.	79,3
Moderni laatulento-yhtiö				
Nettosuosittelutulos (NPS)	43	37	17,9	38
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, %	33,0	26,7	6,3 %-yks.	25,9
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,3	1,6	42,0	2,0
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	338,0	290,0	16,6	332,6
Lisämyynti, milj. euroa	42,8	40,7	5,4	176,2
Vastuullisuus				
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	713 101	820 103	-13,0	3 566 491
Lentoihin liittymättömät CO ₂ päästöt, tonnia	3 770	4 434	-15,0	13 938
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/ASK	0,0737	0,0769	-4,1	0,0756
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/RTK	0,8723	0,8319	4,8	0,7853
Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat				
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	6 804	6 541	4,0	6 771
Sairauspoissaolot, %	4,82	4,86	-0,04 %-yks.	4,62
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	3,9	3,5	0,4 %-yks.	3,8
Lisätietoja avainlukuihin kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin				
Liikevaihto, milj. euroa	561,2	668,2	-16,0	3 097,7
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein, milj. euroa	-3,4	-2,8	-19,4	-14,8
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein, milj. euroa	557,8	665,4	-16,2	3 082,9
Muut vertailukelpoiseen liikelokseen sisältyvät erät, milj. euroa	-652,3	-684,5	-4,7	-2 934,9
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein, milj. euroa	10,2	8,3	-23,7	7,8
Polttoainehinnan vaikutuksen oikaisu vuoden 2018 hinnoin, milj. euroa	22,4	5,2	<-200 %	49,9
Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, milj. euroa	-619,7	-671,0	-7,6	-2 877,2
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, milj. euroa	-61,9	-5,6	<-200 %	205,7
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 671	10 670	-9,4	47 188
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	5,77	6,24	-7,5	6,53
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	6,41	6,29	1,9	6,10

Konsernin tuloslaskelma 1.1.-31.3.2020

Milj. euroa	1-3/2020	1-3/2019	Muutos %	2019
Liikevaihto	561,2	668,2	-16,0	3 097,7
Liiketoiminnan muut tuotot	14,0	14,6	-4,0	56,4
Liiketoiminnan kulut				
Henkilöstökulut	-136,1	-129,7	4,9	-534,7
Polttoainekulut	-143,9	-145,2	-0,9	-687,3
Kapasiteettivuokrat	-29,9	-32,1	-6,9	-130,2
Lentokaluston huoltokulut	-40,2	-46,3	-13,2	-201,2
Liikennöimismaksut	-64,5	-72,1	-10,5	-331,3
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-30,4	-41,6	-27,0	-172,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-104,7	-122,8	-14,7	-476,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-34,1	-33,3	2,4	-132,4
Vertailukelpoinen EBITDA	-8,6	59,7	<-200 %	488,3
Poistot ja arvonalentumiset	-82,5	-75,9	8,7	-325,4
Vertailukelpoinen liiketulos	-91,1	-16,2	<-200 %	162,8
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-3,7	-2,0	-81,9	-1,4
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,2	0,7	<-200 %	1,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,1	0,0	<-200 %	0,2
Uudelleenjärjestelykulut	-0,5	-	-	-3,0
Liiketulos	-95,6	-17,6	<-200 %	160,0
Rahoitustuotot	9,2	0,7	> 200 %	4,8
Rahoituskulut	-88,9	-21,3	<-200 %	-83,6
Kurssivoitot ja -tappiot	-3,0	-10,3	71,3	12,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	-	-	-	-0,9
Tulos ennen veroja	-178,2	-48,5	<-200 %	93,0
Tuloverot	35,6	9,7	> 200 %	-18,4
Kauden tulos	-142,6	-38,8	<-200 %	74,5
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille	-142,6	-38,8	<-200 %	74,5
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa				
Laimentamaton osakekohtainen tulos	-1,14	-0,33	<-200 %	0,49
Laimennettu osakekohtainen tulos	-1,14	-0,33	<-200 %	0,49

Konsernin laaja tuloslaskelma 1.1.-31.3.2020

Milj. euroa	1-3/2020	1-3/2019	Muutos %	2019
Kauden tulos	-142,6	-38,8	<-200 %	74,5
Muut laajan tuloksen erät				
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi				
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-152,3	86,5	<-200 %	75,8
Verovaikutus	30,5	-17,3	> 200 %	-15,2
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi				
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	41,7	-18,4	> 200 %	-50,2
Verovaikutus	-8,3	3,7	<-200 %	10,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-88,5	54,5	<-200 %	20,5
Kauden laaja tulos	-231,1	15,8	<-200 %	95,0
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille	-231,1	15,8	<-200 %	95,0

Konsernin tase 31.3.2020

Milj. euroa		31.3.2020	31.3.2019	31.12.2019
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	O	1 605,7	1 397,0	1 533,3
Käyttöoikeuslaivasto	O	705,3	811,0	736,4
Laivasto yhteensä	O	2 311,0	2 208,0	2 269,7
Muu käyttöomaisuus	O	182,5	177,1	178,4
Muu käyttöoikeusomaisuus	O	160,6	144,0	141,1
Muu käyttöomaisuus yhteensä	O	343,1	321,1	319,5
Muut pitkäaikaiset varat	O	36,0	51,6	39,5
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 690,1	2 580,8	2 628,7
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset	O	73,2	204,0	160,6
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat	O	84,6	116,7	80,2
Johdannaisinstrumentit	O/I*	76,1	88,7	55,7
Muut rahoitusvarat	I	713,7	929,2	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	I	118,8	132,6	151,9
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 066,4	1 471,2	1 249,2
Varat yhteensä		3 756,5	4 052,0	3 877,9
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	O	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	O	660,3	823,8	890,9
Oma pääoma yhteensä		735,7	899,3	966,4
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	I	925,1	1 003,1	913,6
Muut korolliset velat	I	473,9	508,7	477,3
Eläkevelvoitteet	O	39,3	38,6	77,1
Varaukset ja muut velat	O	159,0	123,6	156,9
Laskennalliset verovelat	O	6,5	45,5	64,3
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 603,8	1 719,5	1 689,1
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	I	141,6	131,3	140,4
Muut korolliset velat	I	219,6	102,5	43,5
Varaukset	O	23,7	24,4	17,2
Ostovelat	O	95,8	88,3	84,7
Johdannaisinstrumentit	O/I*	250,9	39,9	38,9
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	O	437,0	704,0	552,7
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	O	123,8	116,1	119,4
Muut velat	O	124,7	226,5	225,7
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 417,0	1 433,2	1 222,4
Velat yhteensä		3 020,8	3 152,7	2 911,5
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 756,5	4 052,0	3 877,9

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		31.3.2020	31.3.2019	31.12.2019
Vuokrasopimusvelat		1 066,7	1 134,4	1 054,0
Muut korolliset velat		693,6	611,3	520,8
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset *		-4,7	-0,9	-1,1
Oikaistut korolliset velat		1 755,5	1 744,7	1 573,7
Muut rahoitusvarat		-713,7	-929,2	-800,8
Rahat ja pankkisaamiset		-118,8	-132,6	-151,9
Korollinen nettovelka		923,0	682,8	621,0
Oma pääoma yhteensä		735,7	899,3	966,4
Nettovelkaantumisaste, %		125,5 %	75,9 %	64,3 %

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

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista 31.3.2020

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 1.1.2020	75,4	168,1	-6,7	256,1	275,2	198,2	966,4
Kauden tulos					-142,6		-142,6
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-121,8				-121,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			33,4				33,4
Kauden laaja tulos			-88,5		-142,6		-231,1
Osakeperusteiset maksut				0,4			0,4
Oma pääoma 31.3.2020	75,4	168,1	-95,2	256,5	132,6	198,2	735,7

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	248,8	198,2	918,5
Kauden tulos					-38,8		-38,8
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			69,2				69,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-14,7				-14,7
Kauden laaja tulos			54,5		-38,8		15,8
Osingot					-35,0		-35,0
Omien osakkeiden hankinnat					-0,5		-0,5
Osakeperusteiset maksut				0,5			0,5
Oma pääoma 31.3.2019	75,4	168,1	27,3	255,7	174,5	198,2	899,3

Konsernin rahavirtalaskelma 1.1.-31.3.2020

Milj. euroa	1-3/2020	1-3/2019	2019
Liiketoiminnan rahavirta			
Tulos ennen veroja	-178,2	-48,5	93,0
Poistot ja arvonalentumiset	82,5	75,9	325,4
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	4,5	1,3	2,8
Rahoitustuotot ja -kulut	82,6	30,9	66,1
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista			0,9
Vertailukelpoinen EBITDA	-8,6	59,7	488,3
Varausten muutos	3,6	5,1	29,5
Työsuhde-etuudet	4,1	3,7	10,6
Muut oikaisut	-1,5	0,2	1,5
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	6,2	9,0	41,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos	83,7	-49,3	33,4
Vaihto-omaisuuden muutos	-0,4	0,7	-2,2
Osto- ja muiden velkojen muutos	-199,3	162,7	46,9
Käyttöpääoman muutos	-116,0	114,1	78,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-12,1	-21,6	-31,5
Maksetut tuloverot	-3,0	-13,0	-11,9
Liiketoiminnan nettorahavirta	-133,5	148,3	564,5
Investointien rahavirta			
Investoinnit laivastoon	-113,4	-120,4	-453,1
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-9,3	-6,4	-25,2
Käyttöomaisuuden myynti	2,1	0,0	1,3
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	4,0	4,1	16,3
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	49,2	52,6	-53,4
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	-0,2	0,8
Investointien nettorahavirta	-67,3	-70,2	-513,2
Rahoituksen rahavirta			
Lainojen nostot	175,0		
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-9,5	-4,8	-42,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-29,9	-31,8	-132,2
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut			-15,8
Omien osakkeiden hankinnat		-0,5	-0,5
Maksetut osingot			-35,0
Rahoituksen nettorahavirta	135,5	-37,1	-225,4
Rahavirtojen muutos	-65,3	40,9	-174,1
Rahavarat tilikauden alussa	481,7	655,8	655,8
Rahavirtojen muutos	-65,3	40,9	-174,1
Rahavarat kauden lopussa *	416,4	696,7	481,7
* Rahavarat			
Muut rahoitusvarat	713,7	929,2	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	118,8	132,6	151,9
Kassavarat	832,5	1 061,9	952,7
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-416,1	-365,2	-470,9
Rahavarat	416,4	696,7	481,7

Konsernin osavuositarkastuksen liitetiedot 1.1.-31.3.2020

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen. Osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 28.4.2020.

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

Tunnuslukujen laskentakaavat on määritelty liitetiedossa 18. Tunnuslukujen laskentakaavat.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2019 konsernitilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Tiedotteen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Osavuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen arvoihin. Toteutuneet taloudelliset luvut saattavat poiketa aiemmista arvioista ja oletuksista. Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty vuositilinpäätöksessä 2019.

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

4. 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

1-3/2020, Milj. euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	171,2	26,6	173,5	44,8	7,2	423,3	75,4
Lisämyynti	12,4	2,3	7,7	1,6	18,9	42,8	7,6
Rahti	29,9	2,9	6,8	0,1	-3,2	36,7	6,5
Matkapalvelut	19,0	8,1	31,5	0,0	-0,2	58,4	10,4
Yhteensä	232,6	39,8	219,5	46,6	22,7	561,2	
Osuus %	41,4	7,1	39,1	8,3	4,0		

1-3/2019, Milj. euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	229,8	27,4	193,0	54,0	8,3	512,5	76,7
Lisämyynti	13,8	2,0	8,9	1,6	14,5	40,7	6,1
Rahti	35,9	2,5	7,3	0,2	1,5	47,4	7,1
Matkapalvelut	23,4	9,5	32,8	0,1	1,9	67,7	10,1
Yhteensä	302,8	41,5	242,0	55,8	26,2	668,2	
Osuus %	45,3	6,2	36,2	8,3	3,9		

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		

PLF, %	1-3/2020	1-3/2019	Muutos %	2019
Aasia	76,3	82,6	-6,2 %-p	82,9
Pohjois-Amerikka	76,4	80,7	-4,3 %-p	85,3
Eurooppa	68,8	74,7	-5,9 %-p	80,9
Kotimaa	60,8	61,5	-0,7 %-p	65,6
Yhteensä	72,6	78,3	-5,7 %-p	81,7

ASK, milj. km	1-3/2020	1-3/2019	Muutos %	2019
Aasia	4 673,8	5 447,3	-14,2	23 303,6
Pohjois-Amerikka	847,0	728,4	16,3	4 068,4
Eurooppa	3 569,3	3 827,5	-6,7	17 893,4
Kotimaa	580,7	666,7	-12,9	1 922,8
Yhteensä	9 670,8	10 669,8	-9,4	47 188,1

RPK, milj. km	1-3/2020	1-3/2019	Muutos %	2019
Aasia	3 568,4	4 498,6	-20,7	19 329,0
Pohjois-Amerikka	647,0	587,7	10,1	3 470,4
Eurooppa	2 457,1	2 859,6	-14,1	14 472,4
Kotimaa	352,8	409,9	-13,9	1 261,8
Yhteensä	7 025,3	8 355,8	-15,9	38 533,6

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	1-3/2020	10-12/2019	7-9/2019	4-6/2019	1-3/2019	10-12/2018	7-9/2018	4-6/2018
Liikevaihto	561,2	774,9	865,4	789,1	668,2	683,4	801,8	715,4
Matkustajatuotot	423,3	615,9	709,9	641,5	512,5	530,9	652,3	577,5
Lisämyynti	42,8	44,6	45,7	45,3	40,7	39,2	42,0	40,5
Rahti	36,7	57,2	52,8	54,7	47,4	60,0	55,0	51,7
Matkapalvelut	58,4	57,3	57,0	47,6	67,7	53,3	52,5	45,7
Vertailukelpoinen liiketulos	-91,1	31,2	100,7	47,2	-16,2	26,5	118,2	59,1
Liiketulos	-95,6	34,7	94,9	47,9	-17,6	73,1	115,5	50,8
ASK, milj. km	9 670,8	11 587,4	12 623,6	12 307,3	10 669,8	10 473,3	11 528,0	10 718,7
RPK, milj. km	7 025,3	9 150,6	10 877,0	10 150,2	8 355,8	8 055,4	9 742,7	8 846,5
PLF, %	72,6	79,0	86,2	82,5	78,3	76,9	84,5	82,5

5. HENKILÖSTÖKULUT

Milj. euroa	1-3/2020	1-3/2019	Muutos %	2019
Palkat ja palkkiot	-87,7	-85,2	2,9	-371,4
Maksupohjaiset järjestelyt	-15,4	-13,6	13,1	-63,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	-3,8	-3,1	20,8	-11,2
Eläkekulut yhteensä	-19,2	-16,7	14,5	-74,6
Muut sosiaalikulut	-10,9	-9,2	18,5	-16,7
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-117,7	-111,1	5,9	-462,7
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-11,0	-10,5	4,8	-42,8
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-4,0	-4,3	-7,1	-16,2
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-3,5	-3,9	-9,5	-13,0
Yhteensä	-136,1	-129,7	4,9	-534,7

6. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

in mill. EUR	1-3/2020	1-3/2019	Muutos %	2019
Oman laivaston poistot	-44,6	-38,2	16,9	-171,2
Muun käyttöomaisuuden poistot	-5,7	-5,3	7,4	-24,7
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-26,7	-26,4	0,9	-106,1
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,5	-6,0	-7,6	-23,3
Total	-82,5	-75,9	8,7	-325,4

7. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

Vertailukelpoinen liiketulos pyrkii antamaan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan kehityksestä eri kausien välillä. Vertailukelpoisesta liiketuloksesta on siksi jätetty pois vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Tuloslaskelman esitystavan ja vaihtoehtoisten tunnuslukujen käytön periaatteet on kuvattu kohdassa Laadintaperusta. Vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat on myös määritelty liitetiedossa 18. Tunnuslukujen laskentakaavat. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien tarkka sisältö ja syyt, miksi ne on jätetty vertailukelpoisen liiketuloksen ulkopuolelle, on kuvattu alla.

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

Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei myöskään sisällytetä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia, koska myös liiketapahtumat, joiden arvon muutoksia vastaan johdannaisilla pyritään suojautumaan, kirjataan vertailukelpoiseen tulokseen vasta liiketapahtuman toteutuessa. Näiden johdannaisten realisoituneiden voittojen ja tappioiden käsittely on kuvattu konsernin tilinpäätöksen 2019 liitetiedossa 3.8 Johdannaiset.

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

Mlj. euroa	1-3/2020		1-3/2019		Muutos %		
	Liiketulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen liiketulos	Liiketulos		Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	
Liikevaihto	561,2		561,2	668,2	668,2	-16,0	
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,0	0,0		0,0	0,0	80,8	
Liiketoiminnan muut tuotot	14,0		14,0	14,6	14,6	-4,0	
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstökulut	-136,6	0,5	-136,1	-129,7	-129,7	5,3	
Polttoainekulut	-144,1	0,2	-143,9	-144,5	-0,7	-0,3	
Kapasiteettivuokrat	-29,9		-29,9	-32,1	-32,1	-6,9	
Lentokaluston huoltokulut	-43,9	3,7	-40,2	-48,3	2,0	-9,2	
Liikennöimismaksut	-64,5		-64,5	-72,1	-72,1	-10,5	
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-30,4		-30,4	-41,6	-41,6	-27,0	
Matkustaja- ja maapalvelut	-104,7		-104,7	-122,8	-122,8	-14,7	
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot	-0,1	0,1				-	
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-34,1	0,0	-34,1	-33,3	-33,3	2,5	
EBITDA	-13,1	4,5	-8,6	58,3	1,3	59,7	<-200 %
Poistot ja arvonalentumiset	-82,5		-82,5	-75,9	-75,9	8,7	
Liiketulos	-95,6	4,5	-91,1	-17,6	1,3	-16,2	<-200 %

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	31.3.2020		31.3.2019		31.12.2019	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	756,0	21,9	792,1	17,9	924,4	17,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	236,2	5,7	235,7	7,0	201,5	3,3
Myydyt optiot	206,5	-1,3	239,0	-2,3	201,8	-1,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	294,8	16,5	406,8	23,9	336,5	18,6
Leasemaksujen valuuttasuojauks			100,6	6,9	22,3	1,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 493,5	42,8	1 774,2	53,4	1 686,5	40,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	304,7	5,2				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Myydyt optiot	25,2	-0,1				
Taseen suojaus (termiinit)	806,7	3,9	830,9	5,3	775,1	-9,3
Leasemaksujen valuuttasuojauks	4,6	0,5				
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	1 141,2	9,3	830,9	5,3	775,1	-9,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	2 634,7	52,1	2 605,1	58,8	2 461,6	30,9
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	768 000	-172,4	922 000	-9,2	898 000	-15,3
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia			165 500	2,0	57 000	0,7
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia			165 500	-3,3	57 000	-0,5
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	768 000	-172,4	1 253 000	-10,5	1 012 000	-15,1
Lentopetrolitermiinit, tonnia	342 000	-59,2				
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	20 000	4,6				
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	35 000	-4,6	159 500	-0,4	42 000	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	397 000	-59,2	159 500	-0,4	42 000	-0,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä	1 165 000	-231,6	1 412 500	-11,0	1 054 000	-15,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	218,3	4,7	232,4	0,9	217,9	1,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	218,3	4,7	232,4	0,9	217,9	1,1
Korkojohdannaiset yhteensä	218,3	4,7	232,4	0,9	217,9	1,1
Johdannaiset yhteensä		-174,7		48,7		16,8

9. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, Milj. euroa	31.3.2020	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	713,7	680,2	33,5
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	4,7		4,7
Valuuttajohdannaiset	60,6		60,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	16,5		16,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	32,5		32,5
Hyödykejohdannaiset	10,8		10,8
Yhteensä	789,8	680,2	109,6

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	8,5		8,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,0		0,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,2		6,2
Hyödykejohdannaiset	242,4		242,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	172,4		172,4
Yhteensä	250,9		250,9

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 merkittävältä 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

Konsernilla ei ollut tilikauden ensimmäisen neljänneksen aikana toteutuneita yrityshankintoja tai -myyntejä.

11. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta kaudella 1-3/2020 oli -20,0 % (-20,0 %).

12. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiön hallitus on harkinnut osingonjakoehdotustaan ja on olosuhteiden nopean heikkenemisen vuoksi todennut, että osingonjaosta tulisi pidättäytyä. Myös Suomen valtio on ilmoittanut yhtiölle, että se aikoo äänestää 0,20 euron osakekohtaista osinkoehdotusta vastaan muuttuneiden olosuhteiden takia. Ehdotettu osinko vuodelta 2019 ei siten toteudu.

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

13. AINEETTOMIEN JA AINEELLISTEN HYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	31.3.2020	31.3.2019	31.12.2019
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 711,7	1 493,5	1 493,5
Lisäykset	166,8	154,3	420,2
Ennakoiden muutos	-40,1	-23,7	-2,8
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	2,1	-6,5	-1,1
Vähennykset ja siirrot	-2,1	0,1	-2,0
Poistot	-50,3	-43,5	-195,9
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 788,2	1 574,2	1 711,7

14. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

Milj. euroa	31.3.2020	31.3.2019	31.12.2019
Kirjanpitoarvo kauden alussa	877,5	998,6	998,6
Uudet sopimukset	2,3	4,0	29,2
Uudellenarvostukset ja modifikaatiot	18,3		-5,6
Vähennykset		-15,1	-15,1
Poistot	-32,2	-32,4	-129,5
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	865,9	955,0	877,5

15. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä Finnair otti käyttöön reservirahoitukseksi tarkoitetun 175 miljoonan euron vakuudettoman syndikoidun luottolimitin. Luottolimitijärjestely on voimassa tammikuuhun 2022 saakka ja se sisältää kaksi jatko-optiovuotta. Olemassa olevia lainoja lyhennettiin lyhennysohjelmien mukaisesti.

16. VASTUUSITOUMUKSET

Milj. euroa	31.3.2020	31.3.2019	31.12.2019
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	78,3	84,4	79,6
Muiden puolesta annetut takuut		0,6	
Yhteensä	78,3	85,0	79,6

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.3.2020 olivat 634 miljoonaa euroa (31.12.2019: 730). Vuokravastuut 31.3.2020 ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja vähäarvoisista IT-laitteiden vuokrista, jotka eivät kuulu IFRS 16 standardin piiriin, olivat 22,1 miljoonaa euroa (31.12.2019: 20,1).

17. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Milj. euroa	1-3/2020	1-3/2019	2019
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	7,1	7,1	27,0
Eläkesäätiö	0,2	0,2	0,7
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	28,7	26,8	107,8
Eläkesäätiö	4,1	3,6	12,8
Rahoitustuotot ja -kulut			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	0,8	1,0	5,7
Eläkesäätiö	-0,2	-0,1	-0,3
Saamiset			
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	30,3	43,7	33,7
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	24,4	22,3	23,4
Velat			
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	3,6	3,6	3,6
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	39,0	37,9	77,0
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	0,6	0,3	1,0

18. 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
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja RASK kiintein valuuttakurssein laskennassa. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.	Lisätietoja avainlukuihin kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin
Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liiketoiminnan muut tuotot + Liiketoiminnan kulut, jotka sisältyvät vertailukelpoiseen liikelokseen + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein + Polttoainehinnan vaikutuksen oikaisu vuoden 2018 hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.	Lisätietoja avainlukuihin kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liikevaihto kiintein valuuttakurssein + Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liikeloksesta.	Lisätietoja avainlukuihin kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin
RASK kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto kiintein valuuttakurssein / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista.	Lisätietoja avainlukuihin kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista.	Lisätietoja avainlukuihin kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liiketulos + Poistot ja arvonalentumiset	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Tuloslaskelma
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasasteen laskennassa	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisasaste
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 nettovelkaantumisasaste, Rahavarat
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisasaste
Nettovelkaantumisasaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma x 100	Liitetieto 1. Laadintaperusta	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisasaste

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 henkilökilometrilta (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.

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 - Liikenne

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Muut tunnusluvut - Operatiivinen laadukkuus

Saapumistämällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
---------------------	-------------------------------------------------------

Muut tunnusluvut - Moderni laatulentoyhtiö

Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suosittelisitte Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suosittelevien osuudesta (vastaukset 9-10).
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omissa suorakanavissa tapahtuvan lippumyynnin osuus kauden kokonaislippumyynnistä. Suorakanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut ja Finnair Holidays.

Muut tunnusluvut - Vastuullisuus

Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
Lentoihin liittymättömät CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt kiinteistöjen sähkön ja lämmityksen kulutuksesta ja maataluston polttoaineen kulutuksesta

Muut tunnusluvut - Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät

Osavuositarkastuksen luvut ovat tilintarkastamattomia.