



FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–30.9.2021



26.10.2021



FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–30.9.2021

Matkustus käynnistyi Euroopassa – noin puolet Finnairin markkinoista on nyt auki matkustukselle. Operatiivinen kassavirta kääntyi positiiviseksi ensimmäistä kertaa Q4 2019 jälkeen.

Heinä–syyskuu 2021

- Osakekohtainen tulos oli -0,08 euroa (-0,15)*.
- Liikevaihto kasvoi 104,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 199,4 miljoonaa euroa (97,4).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -109,1 miljoonaa euroa (-167,0). Liiketulos oli -106,0 miljoonaa euroa (-183,1).
- Kassavarat olivat 1 181,4 miljoonaa euroa (31.12.2020: 823,7) ja omavaraisuusaste oli 14,1 prosenttia (31.12.2020: 24,6).
- Liiketoiminnan nettorahavirta (eli operatiivinen kassavirta) oli 27,1 miljoonaa euroa (-267,3) ja investointien nettorahavirta 357,4 miljoonaa euroa (21,6).**
- Matkustajamäärä kasvoi 71,6 prosenttia 0,8 miljoonaan (0,5).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 97,6 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 41,6 prosenttia (38,7).

Tammi–syyskuu 2021

- Osakekohtainen tulos oli -0,28 euroa (-0,56).
- Liikevaihto laski 41,6 prosenttia vertailukaudesta ja oli 424,9 miljoonaa euroa (727,2).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -403,6 miljoonaa euroa (-432,4). Liiketulos oli -394,2 miljoonaa euroa (-449,9).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -149,8 miljoonaa euroa (-864,5) ja investointien nettorahavirta 376,4 miljoonaa euroa (216,4).**
- Matkustajamäärä laski 58,6 prosenttia 1,3 miljoonaan (3,2).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat 49,4 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 35,7 prosenttia (66,6).

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

** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden kolmannella neljänneksellä 26,3 miljoonaa euroa sijoituksia (11,3 miljoonaa euroa lunastuksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Tammi–syyskuussa nämä sijoitukset kuitenkin pienuivat nettomääräisesti 11,7 miljoonalla eurolla (382,6). Ne muodostavat osan konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

OHJEISTUS 15.7.2021

Matkustusrajoituksia on purettu aiempia arvioita hitaammin, joten myös kysyntä on elpynyt viiveellä. Arvioimme kysynnän lisääntyvän asteittain syksyllä 2021, kun nyt myös Suomi avautuu matkustukselle. Yhtiö arvioi kuukausitason operatiivisen kassavirran kääntyvän positiiviseksi vuoden 2021 loppuun mennessä.

Matkustusrajoitukset vaikuttavat kuitenkin edelleen heikentävästi kysyntään erityisesti Aasiassa, jonka odotetaan avautuvan matkustajille joidenkin kuukausien viiveellä Eurooppaan nähden. Matkustusrajoitusten ja liikenteen lisäämiseen liittyvien kustannusten vuoksi vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan vuoden 2021



kolmannella neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin edeltävillä viidellä vuosineljännekselläkin liikevaihdon asteittaisesta kasvusta huolimatta.

Pandemiatilanteen, muun muassa varianttien, takia näkyvyys on kuitenkin edelleen heikko ja elpymisen ajoituksesta on useampia skenaarioita, minkä vuoksi yhtiö ei anna ohjeistusta koko vuoden 2021 liikevaihdosta.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2021 kolmannen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.

UUSI OHJEISTUS 26.10.2021

Vaikka matkustus Euroopassa on avautunut ja matkustus Yhdysvaltoihin sekä Thaimaahan avautuu marraskuussa, matkustusrajoitukset heikentävät edelleen kysyntää erityisesti Aasiassa. Parantuneen rokotekattavuuden perusteella Finnair odottaa Aasian avautuvan matkustajille merkittävämmän vuoden 2022 alussa lukuun ottamatta Kiinaa, joka avautuu yhtiön arvion mukaan vasta vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon jälkeen. Vaikka rahtiliiketoiminta jatkuu vahvana, ja kustannussäästöohjelma vaikuttaa suunnitelmien mukaisesti, matkustusrajoitusten ja liikenteen lisäämiseen liittyvien kustannusten sekä polttoaineen hinnannousun vuoksi vertailukelpoinen liiketappion arvioidaan olevan vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin kolmannella vuosineljänneksellä liikevaihdon asteittaisesta kasvusta huolimatta. Yhtiö arvioi operatiivisen kassavirran pysyvän viimeisellä vuosineljänneksellä positiivisena.

Lisäksi Finnair arvioi Aasian hitaan elpymisen takia, että yhtiön vertailukelpoinen liiketulos pysyy tappiollisena myös vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon ajan. Vaikka Finnair odottaa vuoden 2022 jälkipuoliskon olevan toimintaympäristönä lähempänä pandemiaa edeltävää aikaa, yhtiö arvioi, että vuoden 2019 liikenteen taso tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna saavutetaan vuonna 2023.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2021 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Pandemian negatiivinen vaikutus jatkui vuoden kolmannella neljänneksellä, minkä vuoksi Finnairin matkustajamäärä ja liikevaihto pysyivät huomattavasti pandemiaa edeltänyttä aikaa matalampina ja tulos oli edelleen raskaasti tappiollinen.

Matkustusrajoitukset Suomen ja muun Euroopan välillä poistuivat, mutta se tapahtui vasta heinäkuun lopussa selvästi muuta Eurooppaa jäljessä. Patoutunut kysyntä ja rokotekattavuuden kasvu alkoivat näkyä varaustilanteen kohenemisena erityisesti syyskuusta alkaen. Olemme kuitenkin vielä kaukana pandemiaa edeltävistä matkustajaluvuista, sillä päämarkkina-alueemme Aasia on edelleen pitkälti suljettu kansainväliseltä matkustamiselta, ja Yhdysvallatkin avautuu vasta 8. marraskuuta. Markkinoistamme siis vain noin puolet on tällä hetkellä auki matkustukselle, mikä on selvästi vähemmän kuin monilla muilla eurooppalaisilla lentoyhtiöillä.

Lentorahdin kysyntä oli erityisesti neljänneksen lopulla poikkeuksellisen vahvaa globaalien toimitusketjuvaikeuksien vuoksi. Rahti ylsi ennätysliikevaihtoon ja mahdollisti myös matkustajalentojen lisäämisen kaukokohteisiimme Aasiassa ja Yhdysvalloissa. Odotamme vahvan rahtikysynnän jatkuvan ainakin loppuvuoden.

Parantuneen varaustilanteen ja vahvojen rahtioperaatioidemme ansiosta kolmannen vuosineljänneksen operatiivinen kassavirtamme kääntyi positiiviseksi ensimmäistä kertaa sitten vuoden 2019 viimeisen neljänneksen.

Jatkoimme rahoitustoimenpiteitämme neljä A350-lentokonetta kattaneella myynti ja takaisinvuokraus - järjestelyllä, josta saaduilla yli 400 miljoonan Yhdysvaltain dollarin varoilla vahvistimme kassaamme tulevia lainanlyhennyksiä silmällä pitäen. Pandemian aikana olemme hankkineet uutta rahoitusta noin 3 miljardia euroa. Kassamme on vahva. Pystymme siis keskittymään liikenteemme ylösajoon.

Marraskuun alun muutokset ovat merkittäviä, sillä Yhdysvallat ja Thaimaa avautuvat ensimmäisinä kaukokohdemarkkinoinamme karanteenivapaalle matkustukselle. On huomionarvoista, että olemme nähneet myös muita positiivisia merkkejä Aasian ja Tyynenmeren alueen avautumisesta, sillä Singapore ja Australia ovat sallineet kansainvälisen matkustuksen Thaimaan lisäksi. Arvioimme Etelä-Korean ja Japanin seuraavan muutaman kuukauden viiveellä perässä nyt parantuneen rokotekattavuuden myötä. Kiina avautuneen kuitenkin vasta vuoden 2022 puolivälin jälkeen. Seuraamme edelleen aktiivisesti matkustusrajoitusten sekä kysynnän



kehittymistä ja lisäämme talvikaudella kapasiteettia Euroopan lisäksi myös kaukokohteisiimme rajoitusten niin salliessa.

Olemme aloittaneet asiakaskokemuksen normalisoinnin ja avanneet palveluitamme, kuten Helsinki-Vantaan lentoaseman loungemme ja lennonaikaisen myynnin. Uudistimme samalla lennonaikaisen tarjoilukonseptimme ja olemme lisänneet tarjoilun ennakkotilausta, joka osaltaan lisää asiakkaan valinnanvaraa sekä auttaa vähentämään ruokahävikkiä ja myös lentojen painoa. Terveysturvallisuustoimenpiteet, kuten maskien käyttö lennoilla, jatkuvat edelleen. Asiakastytyväisyytemme oli edelleen erinomaisella tasolla. Tästä osoituksena Finnair valittiin jo yhdenkertoista peräkkäisen kerran Skytraxin World Airline Awards -asiakastutkimuksessa Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi.

Liikenteen lisääntyttä olemme pystyneet myös kutsumaan henkilöstöämme pitkiltä lomautuksilta takaisin töihin, mistä olemme erittäin iloisia. Valmistaudumme myös parhaillaan käynnistämään uudet lentomme Tukholmasta Yhdysvaltoihin ja Thaimaahan, mikä on merkittävä päänavaus Finnairille. Yhdessä koko Finnairin henkilökunnan kanssa toivotan matkustajamme lämpimästi tervetulleiksi lennoillemme. Odotamme sinua lähtöportilla.

Toimintaympäristö heinä–syyskuussa

Edeltävien viiden vuosineljänneksen tapaan COVID-19-pandemia vaikutti koko globaaliin lentotoimialaan ja näin ollen myös Finnairin toimintaan vuoden 2021 kolmannella neljänneksellä. Lentoyhtiöt ympäri maailman olivat edelleen pakotettuja operoimaan aiempaa rajallisempaa kapasiteettia valtioiden asettamien matkustusrajoitusten ja heikomman kysynnän takia. Tämä koski myös Finnairia, sillä vaikka yhtiö jatkoi lentojensa määrän asteittaista lisäämistä, se operoi edelleen rajoitettua verkostoa kolmannella vuosineljänneksellä verrattuna pandemiaa edeltävään aikaan. Vaikka monet valtiot ovat jo poistaneet koronaan liittyviä rajoituksia, virus ja sen variantit vallitsevat edelleen maailmanlaajuisesti, mikä rajoittaa erityisesti kaukolentoliikennettä. Koska koronavirusrokotuskattavuus myös Suomessa on ylittämässä tavoitellun 80 % rajan, Finnair pystyy lisäämään liikennettään viimeisen vuosineljänneksen aikana erityisesti Eurooppaan ja Pohjois-Amerikkaan Aasian pysyessä rajoitetumpana. Yhtiö arvioi, että vuoden 2019 liikennetaso tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna saavutetaan vuonna 2023.

Kapasiteetti pysyi suhteellisen matalalla tasolla Helsingin ja muiden Euroopan markkinoiden välillä, vaikka Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna nousikin 59,9 prosenttia (-81,2) vertailukaudesta. Vaikka kysyntä lisääntyi loppukesästä alkaen parantuneen koronavirusrokotuskattavuuden ja lieventyneiden matkustusrajoitusten myötä, se oli edelleen selvästi koronaa edeltävää aikaa heikompaa koko kolmannen vuosineljänneksen COVID-19-liitännäisten reitti- ja vuoroperuutusten sekä matkustusrajoitusten takia. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna nousi 35,8 prosenttia (-85,7). Kysyntä Euroopan- ja Finnairin Aasian-kohteiden välillä pysyi varsin heikkona katsauskaudella samojen syitten takia kuin Euroopan-liikenteessäkin. Finnair ja Juneyao Air aloittivat katsauskaudella yhteistyöhankkeensa Helsingin ja Shanghain välisellä reitillä sekä Euroopan ja Manner-Kiinan kohteissa. Hankkeella Finnair vahvistaa sitoutumistaan Kiinaan yhtenä strategisesti merkittävänä markkinana. Lisäksi Finnair ja Turkish Airlines aloittivat syyskuun lopulla lennoillaan codeshare-yhteistyön tarjoten asiakkailleen siten lisää valinnanvaraa.

Aurinkomatkojen ulkomaan matkapakettien tarjonta käynnistyi lähes vuoden kestäneen koronaliitännäisen tauon jälkeen kolmannella vuosineljänneksellä. Aurinkomatkoilla oli tarjolla pääasiassa Välimeren alueen kohteita ja niiden määrä kasvoi katsauskauden aikana viidestä viiteentoista. Matkapaketteja järjestettiin myös kotimaan-kohteisiin edellisten vuosineljännesten tapaan. Ulkomaan matkapakettien kysyntä kasvoi nopeasti katsauskauden puolivälistä alkaen lieventyneiden matkustusrajoitusten myötä. Kysyntä kohdistui ensisijaisesti vuoden 2021 syksyn sekä talvikauden 2021–2022 ulkomaanmatkoihin. Neljännen vuosineljänneksen kysyntä tulee yhtiön tämänhetkisen arvion mukaan jatkumaan vahvana.

COVID-19 vaikutti merkittävästi myös globaaleihin rahtimarkkinoihin kolmannella vuosineljänneksellä, ja pandemiasta aiheutuneet toimitusketjuongelmat sekä rahtikapasiteetin puute ja niitä seuranneet toimitusviivästykset hyödyttivät edelleen lensorahdia. Nämä seikat johtivat poikkeuksellisen vahvaan lensorahdin kysyntään ja huomattavasti kohonneisiin markkinahintoihin, kun samalla matkustajareittiliikenteen kapasiteetti ja sitä myöden näillä lennoilla kuljetettavan rahdin kapasiteetti pysyivät pandemiaa edeltänyttä aikaa matalammalla tasolla. Rahdin jatkunut vahva kysyntä ylläpiti markkinaa pelkkää rahtia kuljettaville lennoille myös katsauskaudella, ja Finnair pystyi lisäksi lisäämään Aasiaan sekä Pohjois-Amerikkaan lennettyjen, rahtia kuljettavien reittilentojen määrää alhaisista matkustajamääristä huolimatta. Tämä yhdistettynä korkeisiin

markkinahintoihin johti vertailukaudesta selvästi kasvaneeseen, ennätysuuteen rahtiliikvaihtoon katsauskaudella. Finnairin rahtiliikenteen kokonaiskäyttöaste pysyi suunnilleen vertailukauden tasolla selvästi kasvaneesta kapasiteetista huolimatta. Finnair arvioi rahdin kysynnän pysyvän poikkeuksellisen vahvana ainakin vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 0,8 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta oli vuoden kolmannella neljänneksellä 83,1 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin, koska hinta oli vuoden 2020 toisella neljänneksellä alimmillaan koko pandemia-aikana ja se oli hitaasti palautumassa kolmannella vuosineljänneksellä huhtikuun pohjalukemista. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi hinnannousu näkyy kuitenkin yhtiön tuloksessa viiveellä. Yhtiö suojaa osittain polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamäärisiä eriään, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan kulloisenkin vuosineljänneksen tulokseen.

Taloudellinen kehitys heinä–syyskuussa

LIIVEVAIHTO HEINÄ–SYYSKUUSSA

Finnairin liikevaihto nousi vuotta aiemmasta, koska COVID-19-vaikutukset olivat tuolloin vielä voimakkaampia ja toisaalta koska rahdin katsauskausi oli erittäin vahva.

Liikevaihto tuotteittain

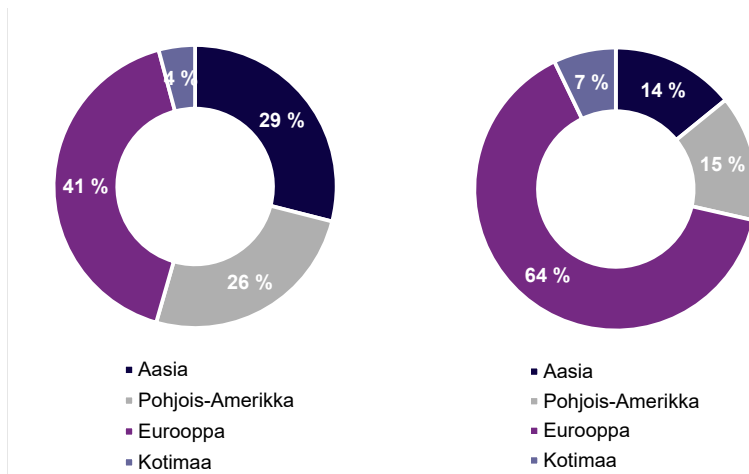
Milj. euroa	7–9/2021	7–9/2020	Muutos, %
Matkustajatuotot	113,9	54,7	108,2
Lisämyynti	10,5	8,8	19,6
Rahti	65,4	31,7	106,5
Matkapalvelut	9,7	2,3	324,5
Yhteensä	199,4	97,4	104,7

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) nousi 3,6 prosenttia ja oli 6,06 senttiä (5,85). Positiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti ennen kaikkea kasvanut rahtiliikvaihto, joka ei kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 7–9/2021

Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	19,7	17,3	87,3	954,3	23,0	193,7	20,8	20,3	-0,4
Pohjois-Amerikka	11,8	10,4	2 730,1	838,6	N/A	197,3	N/A	23,5	N/A
Eurooppa	69,8	61,3	99,5	1 363,6	75,2	880,5	115,1	64,6	12,0
Kotimaa	12,1	10,7	26,0	137,1	21,5	97,8	30,8	71,3	5,0
Reiteille kohdistumaton	0,4	0,4	3 567,0						
Yhteensä	113,9	100,0	108,2	3 293,5	97,6	1 369,3	112,4	41,6	2,9

Tarjotut henkilökilometrit (ASK) Myytyt henkilökilometrit (RPK)



COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus kolmannella vuosineljänneksellä näkyi edelleen voimakkaasti matkustajaliikenneluvuissa, vaikka luvut paranivat edelleen sekä vertailukaudesta että vuoden 2021 toisesta neljänneksestä. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna nousivat 108,2 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna nousi 97,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä nousi 71,6 prosenttia ollen 778 500 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna nousi 112,4 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 2,9 prosenttiyksikköä 41,6 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin yhä vähäinen määrä reittilentoja, mikä oli kuitenkin vertailukautta enemmän, joten kapasiteetti nousi 23,0 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 20,8 prosenttia vertailukaudesta matkustajakäyttöasteen laskiessa 0,4 prosenttiyksikköä 20,3 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäyttöastetta ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot ja niiden korkea käyttöaste.

Maaliskuussa aloitettujen New Yorkin -reittilentojen lisäksi kesäkuussa aloitettiin lennot Chicagoon ja Los Angelesiin, ja vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna Pohjois-Amerikan kapasiteetti saavutti katsauskaudella jo yli 70 prosentin tason. Koska vertailukaudella Pohjois-Amerikkaan ei kuitenkaan operoitu matkustajareittilentoja, alueen tarjottujen ja myytyjen henkilökilometrien kasvuprosenttia tai matkustajakäyttöasteen muutosprosenttia ei voi määrittää. Matkustajakäyttöaste oli katsauskaudella 23,5 prosenttia, mutta myös sitä ja sen aiheuttamia matalia matkustajatuottoja tukivat Aasian tapaan kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti nousi 75,2 prosenttia, koska matkustusrajoitusten lieventyminen Euroopan sisällä on vahvistanut kysyntää huomattavasti loppukesästä alkaen. Näin ollen myydyt henkilökilometrit nousivat 115,1 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 12,0 prosenttiyksikköä 64,6 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti nousi vertailukaudesta 21,5 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit 30,8 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 5,0 prosenttiyksikköä 71,3 prosenttiin.

Lisämyynti nousi 19,6 prosenttia. Lisämatkatavarat ja lentolippuliitännäiset maksut olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19 näkyi Finnairin rahtivolyyymien kehityksessä myös kolmannella vuosineljänneksellä, koska reittilentoja operoitiin pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna selvästi vähemmän, vaikka pandemian negatiivinen vaikutus oli vertailukaudella merkittävämpi. Sen vuoksi tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit nousivat 145,2 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 128,5 prosenttia. Tarjotut rahtitonnikilometrit nousivat 119,2 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 108,3 prosenttia ja ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Finnair pystyi jatkamaan myös Aasian- ja Pohjois-Amerikan-matkustajareittilentoja, joissa kuljetettiin korkeilla käyttöasteilla rahtia, vaikka niiden matkustajakäyttöaste oli matala. Rahtin kysyntä jatkuikin vahvana, ja syyskuussa tehtiin

kuukausitason rahtiliikvaihtoennätys, joka siivitti myös katsauskauden liikevaihdon ennätystasolle. Tämän vuoksi rahtiliikvaihto nousi jopa 106,5 prosenttia.

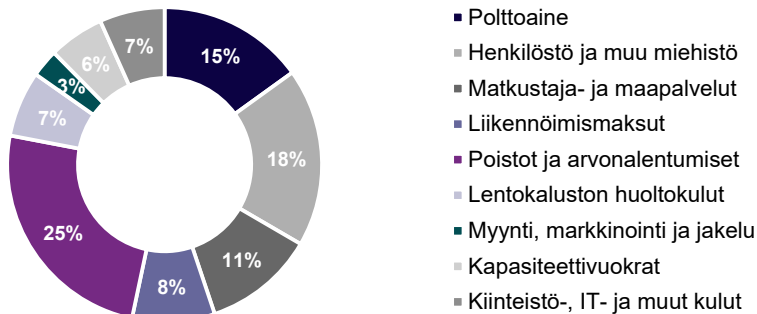
Matkapakettien taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Kolmannen vuosineljänneksen aikana matkapaketteja tuotettiin rajoitetusti ulkomaan ja kotimaan kohteisiin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 412,6 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 86,3 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 9,7 miljoonaan euroon (2,3).

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT HEINÄ-SYYSKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 15,4 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin myötä. Finnair jatkoi kolmannella vuosineljänneksellä merkittäviä kustannussopeutustoimia, jotka pitävät sisällään henkilöstön lomautuksia.

Yksikkökustannus (CASK) laski 40,9 prosenttia ja oli 9,37 senttiä (15,86). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 44,0 prosenttia. Laskut johtuivat lähinnä siitä, että katsauskaudella operoitiin vertailukautta enemmän kapasiteettia.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 318,1 milj. euroa)



Milj. euroa	7-9/2021	7-9/2020	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	58,4	57,2	2,1
Polttoainekulut	47,9	29,0	64,8
Kapasiteettivuokrat	18,2	23,7	-23,0
Lentokaluston huoltokulut	21,5	17,2	25,1
Liikennöimismaksut	27,0	17,3	55,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	9,1	0,6	>200
Matkustaja- ja maapalvelut	36,4	22,4	62,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	21,3	23,2	-8,3
Poistot ja arvonalentumiset	78,4	85,0	-7,8
Yhteensä	318,1	275,6	15,4

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 9,6 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat pääasiassa lähes kaksinkertaistuneen kapasiteetin (ASK) takia. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 9,9 prosenttia muun muassa siksi, että pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin suhteellisesti vähemmän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 15,3 prosenttia vertailukaudesta.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut säilyivät lähes vertailukauden tasolla, vaikka kapasiteettia nostettiin vertailukaudesta, koska Finnair jatkoi kustannussopeutustoimia ja niihin sisältyviä lomautuksia myös vuoden kolmannella neljänneksellä.



Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) nousivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat viimeaikaisten markkinointiaktiiviteettien ja toisaalta parantuneen myynnin takia.

Lentokaluston huoltokulut nousivat hieman kasvaneen kapasiteetin takia, mutta poistot ja arvonalentumiset pysyivät vertailukauden tasolla. Liikenteen lisääntyminen nosti liikennöimismaksuja.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) laskivat jonkin verran vertailukaudesta Norran kanssa uudelleen neuvoteltujen sopimusten ansiosta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut olivat samoin vertailukauden tasoa alempana, koska kustannussäästöjä saavutettiin.

TULOS HEINÄ-SYYSKUUSSA

Vaikka matkustus avautui Euroopassa katsauskauden aikana, COVID-19-pandemialla oli kuitenkin edelleen merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen heinä-syyskuussa. Finnair joutui perumaan lukuisia kohteita ja vuoroja, koska erityisesti Finnairin kaukokohteissa turvaututtiin tiukkoihin matkustusrajoituksiin.

Milj. euroa	7-9/2021	7-9/2020	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-30,7	-81,9	62,5
Poistot ja arvonalentumiset	-78,4	-85,0	7,8
Vertailukelpoinen liiketulos	-109,1	-167,0	34,7
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	3,1	-16,1	>200
Liiketulos	-106,0	-183,1	42,1
Rahoitustuotot	0,3	9,6	-97,3
Rahoituskulut	-28,6	-84,2	66,1
Kurssivoitot ja -tappiot	-10,8	8,3	<-200
Tulos ennen veroja	-145,2	-249,4	41,8
Tuloverot	30,1	49,9	-39,7
Kauden tulos	-115,1	-199,5	42,3

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liiketulos paranivat liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -3,9 miljoonaa euroa (6,4) liittyen vahvistuneesta Yhdysvaltain dollarista aiheutuneisiin valuuttakurssimuutoksiin. Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutoksia ei ollut katsauskaudella (0,0). Poikkeuksellisia etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutoksia ei ollut vertailukauden tapaan. Kolmannella vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 7,0 miljoonaa euroa (-22,6).

Rahoitustuottojen ja -kulujen sekä kurssivoittojen (liittyivät pääosin dollarimääriin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin) summa pieneni merkittävästi vertailukaudesta erityisesti laskeneiden rahoituskulujen myötä, jotka vertailukaudella liittyivät pääasiassa muista laajan tuloksen eristä tuloslaskelmaan uudelleen luokiteltuihin polttoaine- ja valuuttasuojauksiin. Pienempien rahoituskulujen vuoksi tulos ennen veroja ja tulos verojen jälkeen paranivatkin merkittävästi vertailukauden tasosta.

Taloudellinen kehitys tammi-syyskuussa

LIKEVAIHTO TAMMI-SYYSKUUSSA

Finnairin liikevaihto laski merkittävästi vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten vuoksi, jotka alkoivat vertailukaudella vasta ensimmäisen vuosineljänneksen loppupuolella.

Liikevaihto tuotteittain

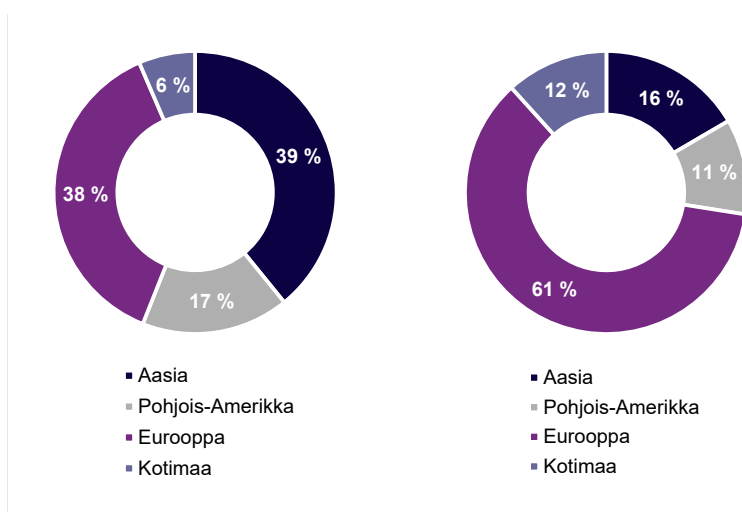
Milj. euroa	1-9/2021	1-9/2020	Muutos, %
Matkustajatuotot	201,9	491,7	-58,9
Lisämyynti	24,7	57,1	-56,7
Rahti	187,6	117,8	59,2
Matkapalvelut	10,6	60,6	-82,5
Yhteensä	424,9	727,2	-41,6

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 15,4 prosenttia ja oli 7,18 senttiä (6,23). Positiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti COVID-19-liittännäinen tarjottujen henkilökilometrien lasku vertailukaudesta. Samanaikaisesti erinomaisesti suoriutunut rahti, joka ei kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, korostui nostaen yksikkötuottoa.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1–9/2021

Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	36,4	18,0	-79,7	2 315,1	-57,6	349,3	-90,7	15,1	-53,4
Pohjois-Amerikka	13,9	6,9	-47,3	998,6	17,6	230,9	-64,3	23,1	-53,1
Eurooppa	121,6	60,2	-45,0	2 217,7	-52,3	1 282,6	-56,6	57,8	-5,7
Kotimaa	33,2	16,4	-41,8	381,9	-47,0	247,3	-43,9	64,7	3,5
Reiteille kohdistumaton	-3,1	-1,5	-140,8						
Yhteensä	201,9	100,0	-58,9	5 913,3	-49,4	2 110,1	-72,9	35,7	-30,9

Tarjotut henkilökilometrit (ASK) Myydyt henkilökilometrit (RPK)



COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus tammi–syyskuussa johti matkustajaliikennelukujen merkittävään laskuun, koska pandemia alkoi vaikuttaa merkittävämmän vasta vertailukauden ensimmäisen vuosineljänneksen loppupuolella. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 58,9 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 49,4 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 58,6 prosenttia ollen 1 329 300 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 72,9 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 30,9 prosenttiyksikköä 35,7 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin vain rajallinen määrä matkustajareittilentoja tammi–syyskuussa. Näin ollen tarjotut henkilökilometrit laskivat 57,6 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 90,7 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 53,4 prosenttiyksikköä 15,1 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäyttöastetta ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot ja niiden korkea käyttöaste.

Vaikka ensimmäiset matkustajareittilennot kesäkuun 2020 jälkeen operoitiin vasta maaliskuussa ja ainoastaan New Yorkin -reitillä, Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti nousi 17,6 prosenttia vertailukaudesta kesäkuussa käynnistettyjen Chicagon- ja Los Angelesin -reittien ansiosta. Myydyt henkilökilometrit sen sijaan laskivat 64,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 53,1 prosenttiyksikköä 23,1 prosenttiin, mikä johti mataliin matkustajatuottoihin. Toisaalta vahvat rahtioperaatiot tukivat myös Pohjois-Amerikan-liikennettä.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski 52,3 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 56,6 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 5,7 prosenttiyksikköä 57,8 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 47,0 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 43,9 prosenttia. Matkustajakäyttöaste kuitenkin nousi 3,5 prosenttiyksikköä 64,7 prosenttiin.

Lisämyynti laski 56,7 prosenttia COVID-19-vaikutusten vuoksi. Pluspisteliiännäinen myynti ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19 näkyi myös Finnairin rahtivolyymien kehityksessä tammi–syyskuussa, koska reittilentoja operoitiin rajallisesti. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 30,6 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 3,9 prosenttia vertailukaudesta. Tarjotut rahtitonnikilometrit nousivat kuitenkin 5,1 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit jopa 36,6 prosenttia, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Finnair pystyi lisäämään myös Aasian- ja Pohjois-Amerikan-matkustajareittilentoja, joissa kuljetettiin korkeilla käyttöasteilla rahtia, vaikka niiden matkustajakäyttöaste oli matala. Tämän vuoksi rahtiliikenvaihto nousi jopa 59,2 prosenttia vertailukaudesta syyskuun oltua ennätyskuukausi liikevaihdolla mitattuna.

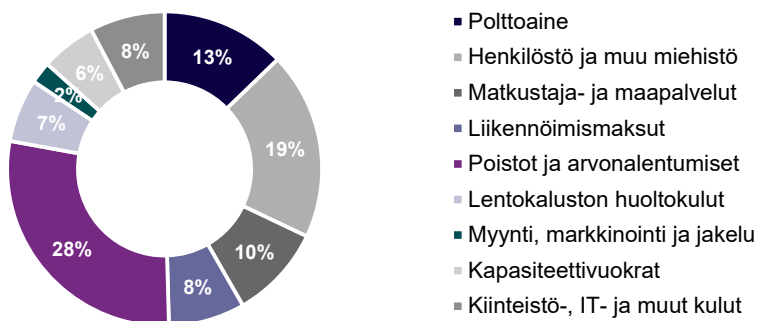
Matkapakettien taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Tammi–kesäkuun aikana Aurinkomatkat tuotti matkapaketteja vain kotimaan kohteisiin, mutta kolmannella vuosineljänneksellä ulkomaan kohteet sisällytettiin valikoimiin kysynnän vahvistuttua huomattavasti. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 66,1 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 87,4 prosenttia. Liikenvaihto laski 82,5 prosenttia.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–SYYSKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut laskivat 28,5 prosenttia vertailukaudesta, eli vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui erityisesti kiinteistä kulueristä. Esimerkiksi poistot ja arvonalentumiset pysyivät suunnilleen vertailukauden tasolla. Finnair jatkoi merkittäviä kustannussopeutustoimia tammi–syyskuussa. Ne pitävät sisällään henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi merkittävänä toiminnallisten kulujen alenemisena.

Yksikkökustannus (CASK) nousi 41,1 prosenttia ja oli 14,01 senttiä (9,93). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi 49,1 prosenttia. Nousut johtuivat siitä, että kulut eivät laskeneet kapasiteetin tahdissa.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 854,7 milj. euroa)





Milj. euroa	1-9/2021	1-9/2020	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	164,8	241,4	-31,7
Polttoainekulut	109,0	206,2	-47,1
Kapasiteettivuokrat	48,4	71,4	-32,2
Lentokaluston huoltokulut	55,7	76,9	-27,5
Liikennöimismaksut	67,0	93,7	-28,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	19,1	23,1	-17,3
Matkustaja- ja maapalvelut	82,7	144,7	-42,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	66,0	85,7	-23,0
Poistot ja arvonalentumiset	241,9	252,7	-4,2
Yhteensä	854,7	1 195,7	-28,5

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 24,6 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökaupakulut, laskivat lähes kapasiteettia (ASK) vastaavasti, vaikka vuoden 2020 toisella neljänneksellä aloitetut pelkkää rahtia kuljettavat lennot lisäävät ainoastaan polttoainekulutusta, eivät kapasiteettia. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 27,6 prosenttia samasta syystä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 2,2 prosenttia katsauskauden matalien matkustajakäyttöasteiden vuoksi.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin COVID-19-pandemian vuoksi merkittävästi ja siksi Finnair jatkoi lomautuksia myös tammi–syyskuussa.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) laskivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen alentuneiden volyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut olivat matalalla tasolla, koska markkinointiaktiviteetit olivat vähäisiä ja toisaalta myynti oli rajallista.

Lentokaluston huoltokulut laskivat vertailukaudesta ja niitä alensi erityisesti kapasiteetin aleneminen sekä myös huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivitys. Toisaalta tietyt kulut olivat kiinteitä. Poistot ja arvonalentumiset pysyivät vertailukauden tasolla. Liikenteen väheneminen laski liikennöimismaksuja, vaikka liikennöidyt lennot painottuivat tavallista enemmän maksuja nostaviin laajarunkolentoihin johtuen pelkkää rahtia kuljettaneista lennoista.

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

TULOS TAMMI–SYYSKUUSSA

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

Milj. euroa	1-9/2021	1-9/2020	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-161,7	-179,7	10,0
Poistot ja arvonalentumiset	-241,9	-252,7	4,2
Vertailukelpoinen liiketulos	-403,6	-432,4	6,7
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	9,4	-17,5	153,7
Liiketulos	-394,2	-449,9	12,4
Rahoitustuotot	12,7	34,2	-63,0
Rahoituskulut	-84,2	-234,5	64,1
Kurssivoitot ja -tappiot	-11,3	7,5	<-200
Tulos ennen veroja	-477,1	-642,7	25,8
Tuloverot	96,5	128,5	-25,0
Kauden tulos	-380,7	-514,2	26,0

Kustannussäästötoimenpiteiden ansiosta sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liiketulos paranivat, vaikka liikevaihto laski edelleen toiminnallisia kuluja enemmän johtuen ennen kaikkea kiinteistä kuluista.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat -8,3 miljoonaa euroa (6,0) vahvistuneen Yhdysvaltain dollarin takia, ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat 0,0 miljoonaa euroa (-0,2). Poikkeukselliset etuuspoijaisten eläkejärjestelyiden muutokset



olivat 12,9 miljoonaa euroa (ei lainkaan vertailukaudella) ja ne liittyivät Finnairin eläkesäätiön sääntöjen mukaisesti työkyvyttömyyseläkkeisiin tehtyihin rajoituksiin. Tammi–syyskuussa muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 4,8 miljoonaa euroa (-23,3).

Rahoitustuottojen ja -kulujen sekä kurssivoittojen (liittyivät pääosin dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin) summa pieneni merkittävästi vertailukaudesta erityisesti laskeneiden rahoituskulujen myötä, jotka vertailukaudella liittyivät pääasiassa muista laajan tuloksen eristä tuloslaskelmaan uudelleen luokiteltuihin polttoaine- ja valuuttasuojauksiin. Selvästi pienempien rahoituskulujen vuoksi tulos ennen veroja ja tulos verojen jälkeen olivat vertailukautta parempia.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli syyskuun lopussa 3 876,7 miljoonaa euroa (31.12.2020: 3 646,5). Laivaston tasearvo laski katsauskaudella 457,4 miljoonalla eurolla poistojen sekä neljä Airbus A350 -lentokonetta kattaneen, syyskuussa toteutetun myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn vuoksi. Käyttöoikeuslaivaston arvo kasvoi 183,7 miljoonaa euroa samoin edellä mainitun myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn vuoksi. Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 85,0 miljoonaan euroon (31.12.2020: 57,5) parantuneen lentolippumyynnin ja rahdin vahvan myynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset kasvoivat 173,0 miljoonaan euroon (31.12.2020: 84,8) COVID-19-vaikutuksista aiheutuneiden arvioitujen verotappioiden vuoksi. Eläkesaamiset kasvoivat 57,8 miljoonaan euroon (31.12.2020: 31,8) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ja työkyvyttömyyseläkkeiden supistamisen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät samalla tasolla ollen 2,3 miljoonaa euroa (31.12.2020: 1,5).

Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot nousivat 221,8 miljoonaan euroon (31.12.2020: 133,6). Muutos selittyi pääasiassa maksettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 133,3 miljoonaan euroon (31.12.2020: 55,7) selvästi parantuneen varaustilanteen myötä.

Tammi–syyskuun tappiollinen tulos mutta myös kolmannella vuosineljänneksellä maksettu hybridilainan korko heikensivät 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 etuus pohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Syyskuun 2021 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 6,4 miljoonaa euroa (31.12.2020: -41,8), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot nousivat erityisesti polttoaineen hinnan nousun vuoksi vahvistaen samalla omaa pääomaa. Lisäksi lentäjien etuus pohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot kasvattivat osaltaan omaa pääomaa.

Oma pääoma oli syyskuun lopussa 548,3 miljoonaa euroa (31.12.2020: 896,6) eli 0,39 euroa osakkeelta (31.12.2020: 0,64).

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta		
Milj. euroa	1–9/2021	1–9/2020
Liiketoiminnan nettorahavirta	-149,8	-864,5
Investointien nettorahavirta	376,4	216,4
Rahoituksen nettorahavirta	130,8	802,2

Tammi–syyskuussa COVID-19-vaikutus näkyi yhä selvästi ja yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli positiivisesta kolmannelta vuosineljänneksestä (27,1 miljoonaa euroa) huolimatta edelleen negatiivinen johtuen tappiollisesta tuloksesta, vuokra- ja korkokuluista sekä purettuihin polttoaine- ja valuuttasuojoihin liittyvistä maksuista. Investointien nettorahavirta pysyi positiivisena erityisesti myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyyn liittyneiden laivastomyyntien takia. Rahoituksen nettorahavirta oli samoin positiivinen, koska toukokuussa liikkeeseen laskettiin uusi noin 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalaina, joka erääntyy vuoden 2025 toukokuussa. Toisaalta uudelleenrahoitetusta, vanhasta 200 miljoonan joukkovelkakirjalainasta lunastettiin toukokuussa noin puolet, millä oli negatiivinen vaikutus rahoituksen nettorahavirtaan, ja loppuosa maksetaan takaisin sen erääntyessä maaliskuussa 2022.



Pääomarakenne

%	30.9.2021	31.12.2020
Omavaraisuusaste	14,1	24,6
Nettovelkaantumisaste (gearing)	279,1	153,2

Omavaraisuusaste oli syyskuun lopussa alemmalla tasolla kuin vuoden 2020 lopussa tappiollisen kauden tuloksen vuoksi, mutta sen negatiivista vaikutusta omaan pääomaan lievensi käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erien positiivinen kehitys. Nettovelkaantumisaste (gearing) toisaalta nousi vuoden 2020 lopusta nousseen korollisen nettovelan sekä heikenneen oman pääoman yhteisvaikutuksesta.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	30.9.2021	31.12.2020
Kassavarat	1 181,4	823,7
Oikaistu korollinen velka	2 711,4	2 197,5
Korollinen nettovelka	1 530,1	1 373,8

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella edelleen vahva. Negatiivisesta liiketoiminnan nettorahavirrasta huolimatta konsernin kassavaroja vahvistivat yli 400 miljoonan euron käyttöomaisuusmyynnit, jotka liittyivät pääosin syyskuuseen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyyn, sekä noin 400 miljoonan euron nostettu joukkovelkakirjalaina, jota tosin netotti vanhan joukkovelkakirjalainan osittainen lunastus. Vahvoilla kassavaroillaan yhtiö varautuu muun muassa vuoden 2022 arviolta yhteensä yli 600 miljoonan euron lainanlyhennyksiin ja vuokranmaksuihin.

Ensimmäisellä vuosineljänneksellä allekirjoitettiin sopimus rahoitusjärjestelystä, joka koskee valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta, 400 miljoonan euron hybridilainalmiittiä. Tästä limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen myötä yhtiön käytettävissä Euroopan komission maaliskuussa tekemän valtioneuvoston päätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltävien raja-arvojen alapuolelle. Jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron osuudelle haetaan komission erillinen hyväksyntä. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Katsauskauden jälkeen Finnair ilmoitti luopuneensa käyttämättömästä, 175 miljoonan euron luottolimiitistä, joka oli erääntymässä tammikuussa 2023.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2020 loppua suurempi pääasiassa myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn sekä uuden joukkovelkakirjalainan takia. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista oli 1 281,8 miljoonaa euroa (31.12.2020: 1 016,2). Korollinen nettovelka kasvoi vuoden 2020 lopusta ennen kaikkea negatiivisen liiketoiminnan nettorahavirran, mutta myös Yhdysvaltain dollarin vahvistumisen takia.

INVESTOINNIT

Vuoden 2021 tammi–syyskuun bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 305,8 miljoonaa euroa (424,4), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut sekä ennakkomaksut) oli 364,8 miljoonaa euroa (-166,2).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli 11,7 miljoonaa euroa (382,6) ja myös se on osa investointien nettorahavirtaa, joka oli 376,4 miljoonaa euroa (216,4).

Vuoden 2021 investointien (sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut) rahavirran arvioidaan olevan noin -103 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 34 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 31,1 prosenttia koko laivaston 1 939,0 miljoonan euron tasearvosta.¹

¹ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.



Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Kolmannen vuosineljänneksen lopussa Finnairilla oli 59 lentokonetta, joista 24 oli laajarunkokoneita ja 35 kapearunkokoneita. Kolmannen vuosineljänneksen aikana Finnair jatkoi rahoitussuunnitelmansa toteuttamista neljän omistetun Airbus A350 -lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimuksella. Tämän jälkeen koneista 26 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia ja 33 leasing-sopimuksilla vuokrattuja.

Kolmannen vuosineljänneksen lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 11,3 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 30.9.2021	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2020 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2021	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	6		5	1	19,8	
Airbus A320	174	10		8	2	19,1	
Airbus A321	209	19		4	15	10,3	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	11,9	
Airbus A350	297/336	16		5	11	4,2	3
Yhteensä		59	0	26	33	11,3	3

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

LAIVASTOUUDISTUS

Vuoden 2021 kolmannen neljänneksen lopussa yhtiöllä oli kuusitoista vuosina 2015–2020 toimitettua Airbus A350-900 -lentokonetta ja kolme A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta, joista Finnair vuokraa itselleen ensimmäisen. Nämä jäljellä olevat lentokoneet toimitetaan nykysuunnitelmien mukaan Finnairille vuoden 2022 toisella neljänneksellä, vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 337,6 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

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* 30.9.2021	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2020 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2021	Tilaukset
ATR	68-70	12		6	6	12,2	
Embraer E190	100	12		9	3	13,3	
Yhteensä		24	0	15	9	12,7	

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

Strategian toteutus

Finnairin tavoitteena on kestävä, kannattava kasvu. Finnair on katsauskauden aikana päivittänyt vuoteen 2025 ulottuvaa strategiaansa pandemiavaikutusten vuoksi. Yhtiö on määrittänyt neljä strategista teemaa, jotka ovat kasvu markkinan mukana; moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu; kustannustehokkuus sekä vastuullisuus kilpailutekijänä.



Finnairin pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet arvioidaan uudelleen COVID-19-tilanteen takia vasta vuoden 2022 alkupuoliskolla, kun näkyvyys liiketoimintaympäristön ja erityisesti Aasian osalta on selkeämpää.

KASVU MARKKINAN MUKANA

Finnair keskittyy edelleen erityisesti kannattavimpiin Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatrustukseen. Yhtiö hyödyntää kotikenttäänsä maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Finnairin ennustaa nyt noin 3 %:n vuosittaista kapasiteettikasvua, mikä vastaa Finnairin päämarkkinoiden oletettua kasvua.

Finnair investoi uusiin laajarunkolentokoneisiin nykyisten sitoumustensa mukaisesti. Pandemian taloudellisten vaikutusten takia kapearunkolaivastouudistus tulee sen sijaan siirtymään joillakin vuosilla, ja yhtiö keskittyy nykyisen kapearunkolaivastonsa käyttöön optimointiin.

MODERNI JA LAADUKAS TUOTEVALIKOIMA, MYYNTI JA JAKELU

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö. Yhtiön asiakaslupaus korostaa asiakkaan valinnan mahdollisuuksia, sujuvaa matkustuskokemusta ja vastuullisuutta. Finnair tukee asiakaskokemusta helppokäyttöisillä digitaalisilla palveluilla. Samalla Finnair pyrkii tuotteidensa dynaamisempaan myyntiin, digitaalisen suoramyynnin osuuden kasvattamisen ja jakelukanaviensa uudistamiseen.

Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä alkoi palautua heinä–syyskuussa ollen keskimäärin 1,3 miljoonaa eri kävijää (0,7) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta jopa 130,6 prosenttia 339 000:een. Digitaalisen suoramyynnin osuus kaikesta lentolippumyynnistä nousi 52,0 prosenttiin (46,0).

Menestyäkseen Finnairin täytyy onnistua hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Katsauskaudella asiakastytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli jälleen erinomaisella tasolla ollen 44 (55). Asiakkaat ovat arvostaneet erityisesti asiakaspalvelua sekä lennolla tapahtuvan myynnin aloittamista tauon jälkeen. Finnairin asiakkaat valitsivatkin yhtiön jo yhdeksästä peräkkäisestä kertaa Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi Skytraxin World Airline Awards -tutkimuksessa.

Finnair uudisti lentojensa tarjoilukonseptin. Yksinkertaisempi ja yhdenmukaisempi valikoima eri lennoilla tukee vastuullisuustavoitteita ja auttaa vähentämään ruokahävikkiä. Lisäksi Finnair avasi katsauskaudella loungejaan ja muutti niiden ruokatarjoiluja kasvisruokapainotteisemmaksi.

Finnair jatkoi myös koronatoimiaan katsauskauden aikana aloittamalla edulliset PCR- ja pika-antigeenitestauspalvelut pääkonttorinsa yhteydessä tukeakseen matkustuksen käynnistymistä.

KUSTANNUSTEHOKKUUS

Finnair on ilmoittanut tavoittelevansa noin 200 miljoonan euron pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta vuoden 2019 operatiivisilla volyymeillä laskettuna, mutta myös tämän tavoitteen jälkeen yhtiö tulee jatkamaan kustannussäästötyötään jatkuvan parantamisen ja tehostamisen kautta.

Strategiakaudella kiinnitetään erityistä huomiota polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastytyväisyyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on olla yksi johtavista lentoyhtiöistä. Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys oli kolmannella vuosineljänneksellä erinomaisella tasolla eli 91,5 % (96,0).

Finnair on maailman turvallisimpien lentoyhtiöiden kärkikastissa. Vahva turvallisuuskulttuuri sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat kaiken tekemisen ytimessä. Teknologian, automaation ja datan hyödyntäminen tilannekuvan muodostuksessa ja päätöksenteossa, sekä yhteistyö yli organisaatiorajojen korostuvat yhä voimakkaammin, ja tukevat sekä turvallisuutta että kustannustehokkuutta.

VASTUULLISUUS KILPAILUTEKIJÄNÄ

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin toimintaa, ja yhtiön vastuullisuustavoitteet pysyvät ennallaan. Finnairin vastuullisuussuunnitelman mukaan yhtiön tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidinnettöpäästönsä vuonna 2025 vuoden 2019 tasosta. Finnairin tekemien toimenpiteiden tärkeimpänä tavoitteena on pyrkiä vähentämään toiminnan omia, todellisia lentämisen päästöjä aina kun se on kohtuullisesti mahdollista. Lyhyellä aikavälillä yhtiö joutuu turvautumaan suhteellisesti enemmän ns.



taloudellisiin keinoihin ennen kuin se pääsee pidemmällä jänteellä hyödyntämään päästöttehokkuutta parantavaa uutta teknologiaa.

Finnair uudisti katsauskaudella lennonaikaista tarjoilukonseptiaan vastuullisemmaksi. Muoviset aterimet korvattiin puisilla ja kasvisruoan määrää lisättiin. Lisäksi aiempaa, jo saavutettua ruokahävikin puolittamistavoitetta jatkettiin 30 %:n lisävähennystavoitteella. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi toteutettavia toimenpiteitä olivat esimerkiksi menuvalikoiman yksinkertaistaminen ja tuoretuotteiden siirtäminen ennalta tilattavien tuotteiden valikoimaan. Finnair sai myös valmiiksi käytöstä poistetun Airbus A319 -lentokoneen kierrätysprojektin, jossa onnistuttiin hyödyntämään jopa 99,2 % lentokoneen osista.

HENKILÖSTÖ

Strategian toteuttamiseksi tärkeitä ovat aito yhdessä tekeminen, tavoitteellinen johtaminen ja uusien, tehokkaiden toimintatapojen, kuten agile ja lean, hyödyntäminen. Nämä korostuvat Finnairin henkilöstösuunnitelmassa. Henkilöstömäärä on vähentynyt merkittävästi pandemian liiketoiminnallisten vaikutusten seurauksena ja uusien, tehokkaampien toimintatapojen käyttöönotto sekä toisaalta kattava ja organisaatorajat ylittävä yhteistyö ovat siksi välttämättömiä.

Finnairin palveluksessa oli heinä–syyskuussa keskimäärin 5 462 (6 568) henkilöä eli 16,8 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä laski heinä–syyskuussa 112 henkilöllä eli 2,0 prosentilla ja oli syyskuun lopussa 5 426 (6 535). Finnairiin palkattiin 46 uutta työntekijää kolmannella vuosineljänneksellä. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 11,2 prosenttia (9,2) ja se nousi vertailukaudesta lomautusten ja näin ollen aktiivisena olevien työntekijöiden alemman määrän takia. Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli heinä–syyskuussa 2,5 prosenttia (2,6).

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, myös yritys vastuusta kiinnostuneiden, tarpeisiin. Vastuullinen toiminta on tärkeää, mikäli yritys haluaa säilyttää merkityksellisyytensä sekä harjoittaa menestyksellistä ja pitkäjänteistä liiketoimintaa. Kun tietyt maailmanlaajuiset haasteet kasvavat, yritysten on reagoitava niihin ja toimittava aktiivisesti YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden (SDG) toteuttamiseksi.

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

- SDG 5: Sukupuolten tasa-arvo
- SDG 9: Kestävä teollisuus, innovaatioita ja infrastruktuuria
- SDG 12: Vastuullista kuluttamista
- SDG 13: Ilmastotekojä
- 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 ensiaskeleena. Strategiansa mukaan Finnair pyrkii hiilineutraaliuteen vuoteen 2045 mennessä ja sen tavoitteena on puolittaa nettopäästönsä jo vuonna 2025. 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. Vastuullisuusstrategia on keskeinen osa niin yhtiön koko strategiaa kuin brändin, palveluiden ja toiminnan kehittämistä. Strategian toimenpiteet tukevat kulujen ja riskien hallintaa sekä lisäarvon tuottamista.

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



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

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

Muutokset yhtiön johdossa

Tammi–syyskuussa Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2021 kolmannen neljänneksen lopussa 957,0 miljoonaa euroa (31.12.2020: 1 066,1) ja päätöskurssi 30.9.2021 oli 0,68 euroa (31.12.2020: 0,76). Tammi–syyskuun aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,81 euroa, alin kurssi 0,59 euroa ja keskimurssi 0,69 euroa. Osakkeita vaihdettiin 884,4 miljoonaa kappaletta yhteensä 614,5 miljoonalla eurolla.

Finnairin kauppakisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 1 407 401 265 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,9 prosenttia (31.12.2020: 55,9). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus syyskuun 2021 lopussa oli 5,3 prosenttia (31.12.2020: 7,4).

Omat osakkeet

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

Finnairin hallitus käytti ensimmäisellä vuosineljänneksellä varsinaisen yhtiökokouksen 2020 antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseen ja sai 22.2.2021 päätökseen omien osakkeidensa hankinnan, joka alkoi 19.2.2021. Tänä aikana Finnair hankki 1 800 000 omaa osaketta keskihintaan 0,64 euroa osakkeelta. Osakkeet hankittiin Nasdaq Helsinki Oy:n järjestämässä julkisessa kaupankäynnissä hankintahetken markkinahintaan. Omien osakkeiden hankinta perustui varsinaisen yhtiökokouksen 29.5.2020 antamaan valtuutukseen ja osakkeet käytetään osana yhtiön kannustinjärjestelmiä.

Hankinnan jälkeen Finnair Oyj:llä oli yhteensä 1 970 660 omaa osaketta, jotka vastasivat 0,14 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Finnair käytti ensimmäisellä vuosineljänneksellä yhtiökokouksen 2020 antamaa valtuutusta omien osakkeiden luovuttamiseen. Se luovutti helmikuussa yhteensä 496 564 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Lisäksi Finnair luovutti maaliskuussa yhtiön vuosien 2018–2020 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 36 903 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille.

Finnair ei käyttänyt vuoden toisella tai kolmannella neljänneksellä yhtiökokouksen antamia valtuutuksia omien osakkeiden hankkimiseksi tai luovuttamiseksi. Näin ollen Finnairin hallussa oli 30.9.2021 yhteensä 1 437 193 osaketta (30.9.2020: 209 600), mikä vastaa 0,10 prosenttia (0,01) yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 17.3.2021 poikkeusjärjestelyin.

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään osakeannista (koskee sekä uusien osakkeiden antamista että omien osakkeiden luovuttamista). Molemmat valtuutukset koskevat enintään 50 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.



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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-2021>

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin, kuten globaaliksi laajentunut, vuoden 2020 ensimmäisellä vuosineljänneksellä alkanut COVID-19-pandemia on osoittanut. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle.

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

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

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

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään ja tuottoon. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän. Toimialan mahdollisella konsolidaatiolla saattaa olla merkittäviä seurauksia kilpailuympäristöön. Finnairin jakelustrategiaan kuuluvien uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä, sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuuksia. Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suojaa ja kuluttajan suojaa koskeva sääntely. COVID-19-pandemian aiheuttamissa poikkeuksellisissa olosuhteissa erilaiset sopimuksiin ja viranomaiskäytäntöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi valtiontukien sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien uhalla, terrorismin, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten COVID-19) uhalla sekä mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatkususkysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. COVID-19-pandemia vaikutti merkittävästi Finnairin liiketoimintaan vuonna 2020 ja sen negatiivinen vaikutus jatkuu vuonna 2021. Pitkittyvä COVID-19-pandemia johtaa heikentyneeseen kassatilanteeseen, jota Finnair on jo ehkäissyt käyttöönotetun 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan ja 200 miljoonan euron uudelleen rahoitetun hybridilainan avulla sekä muun muassa lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyitä sekä vientiluottotakaustransaktion sisältävällä rahoituspaketillaan. Pitkittyessään pandemia heikentää merkittävästi myös yhtiön omaa pääomaa heikentyneen tulostason takia. Pidempään jatkuva heikentynyt kannattavuus toisaalta kasvattaa riskiä laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumisille. Siksi Finnairissa on käynnissä huomattava säästöohjelma (tavoitellaan n. 200 miljoonan euron vuositason pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta vuoden 2019 operatiivisilla volyymeillä), johon sisältyy esimerkiksi toimittajasopimusten uudelleen neuvotteluja. Yhtiö joutui myös



irtisanomaan 600 työntekijää maailmanlaajuisesti. Lisäksi Finnair toteutti omaa pääomaansa sekä kassaansa vahvistaakseen 512 miljoonan euron suuruisen merkintäoikeusannin kesällä 2020. Katsauskaudella yhtiö allekirjoitti Suomen valtion kanssa sopimuksen rahoitusjärjestelystä, joka koskee valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta, 400 miljoonan euron hybridilainaliimiä. Tästä limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen myötä yhtiön käytettävissä Euroopan komission maaliskuussa tekemän valtiontukipäätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltävien raja-arvojen alapuolelle. Jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron osuudelle haetaan komission erillinen hyväksyntä. Toukokuussa 2021 Finnair uudelleenrahoitti aiempaa 200 miljoonan euron vakuudetonta joukkovelkakirjalainansa, joka erääntyy maaliskuussa 2022 ja liikkeeseenlaski lisäksi uuden vakuudettoman 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan, joka erääntyy toukokuussa 2025. Syyskuussa 2021 Finnair solmi myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen, joka kattoi neljä A350-lentokonetta, mikä johti yli 400 miljoonan Yhdysvaltain dollarin positiiviseen kassavaikutukseen. Yhtiö on toteuttanut edellä mainitut toimenpiteet varmistaakseen, että se selviytyy pitkittyneenkin pandemian vaikutuksista seuraavan 12 kuukauden aikana.

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

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden 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, Etelä-Korean won ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Normaalitilanteessa polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat olisivat seuraaville kuudelle kuukaudelle tavallisesti 90 ja 60 prosenttia, mutta COVID-19:stä johtuvan epävarmuuden vuoksi Finnair on väliaikaisesti muuttanut suojausasteitaan siten, että alarajaa laskettiin 60 prosentista 0 prosenttiin koko suojausjaksolla. Tällä hetkellä Finnair on suojannut osan polttoainehankinnoistaan seuraavien 6 kuukauden jaksolla.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	26 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	14 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	18 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojausia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	47 milj. euroa	43 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia**
Syyskuu 2021	18 000	418
Q4 2021	45 000	528
Q1 2022	20 000	632
Q2 2022 ja sen jälkeen	-	-
Yhteensä	83 000	529

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausten kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %						Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur. 12 kk)
	7-9 2021	7-9 2020	1-9 2021	1-9 2020	2020	10 %:n muutos ilman suojausia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat								
EUR	48	56	43	58	55	-	-	-
USD*	6	2	4	4	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	6	4	11	7	7	21 milj. euroa	19 milj. euroa	9 %
CNY	6	6	7	5	6	-	-	-
KRW	4	4	5	3	3	-	-	-
SEK	3	3	3	3	3	-	-	-
Muut	27	26	25	21	21	-	-	-
Ostovaluutat								
EUR	72	62	72	58	59	-	-	-
USD*	24	35	23	35	35	59 milj. euroa	53 milj. euroa	10 %
Muut	4	3	4	7	6	-	-	-

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

TASEESEEN LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

IFRS 16 otettiin käyttöön vuonna 2019 ja sen myötä Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määraisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposition aiheuttavaa tuloksen volatiliiteettia käyttämällä suojausia, kuten johdannaisia ja luonnollisia suoja. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määraisten velkojen suojausaste oli noin 50 %.

Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Finnair tiedotti 5.10.2021 luopuneensa 175 miljoonan euron suuruudesta, käyttämättömistä valmiusluottolimiitistään 4.10.2021.

Finnair tiedotti 13.10.2021, että digitaalisista palveluista vastaava johtaja ja johtoryhmän jäsen Tomi Pienimäki jättää Finnairin viimeistään tammikuun 2022 lopussa.



Taloudellinen raportointi vuonna 2022

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2022 on seuraava:

- Tilinpäätöstiedote vuodelta 2021 torstaina 17.2.2022
- Osavuosikatsaus tammi–maaliskuulta 2022 keskiviikkona 27.4.2022
- Puolivuosikatsaus tammi–kesäkuulta 2022 tiistaina 19.7.2022
- Osavuosikatsaus tammi–syyskuulta 2022 perjantaina 28.10.2022

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 26.10.2021 tulosjulkistuslehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2021-1026-press>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 26.10.2021 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 8171 0310 (Suomi), 08 5664 2651 (Ruotsi), 033 3300 0804 (Iso-Britannia) tai +44 (0)33 3300 0804 (muut maat). Vahvistuskoodi on 11610691#. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2021-q3>.

Lisätietoja antavat:

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

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



Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	7-9/2021	7-9/2020	Muutos %	1-9/2021	1-9/2020	Muutos %	2020
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	199,4	97,4	104,7	424,9	727,2	-41,6	829,2
Vertailukelpoinen liiketulos	-109,1	-167,0	34,7	-403,6	-432,4	6,7	-595,3
Vertailukelpoinen liiketulos vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-113,5	-167,5	32,2	-407,2	-392,7	-3,7	-558,9
Vertailukelpoinen liiketulos vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-117,0	-171,1	31,6	-414,4	-408,3	-1,5	-575,5
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	-54,7	-171,4	116,7 %-yks.	-95,0	-59,5	-35,5 %-yks.	-71,8
Liiketulos	-106,0	-183,1	42,1	-394,2	-449,9	12,4	-464,5
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	-15,4	-84,1	68,7 %-yks.	-38,1	-24,7	-13,3 %-yks.	-30,3
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,08	-0,15	42,2	-0,28	-0,56	50,5	-0,51
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,08	-0,15	42,2	-0,28	-0,56	50,5	-0,51
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	6,06	5,85	3,6	7,18	6,23	15,4	6,41
RASK 2018 kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,04	5,87	3,0	7,21	6,21	16,1	6,40
RASK 2019 kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,13	5,92	3,5	7,28	6,23	16,9	6,43
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	8,31	8,49	-2,0	9,57	6,32	51,5	6,48
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	9,37	15,86	-40,9	14,01	9,93	41,1	11,01
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	7,91	14,12	-44,0	12,17	8,16	49,1	9,21
CASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	9,49	15,92	-40,4	14,09	9,57	47,2	10,72
CASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	9,68	16,19	-40,2	14,28	9,72	46,9	10,88
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %				14,1	25,9	-11,8 %-yks.	24,6
Nettovelkaantumisaste, %				279,1	125,7	153,4 %-yks.	153,2
Korollinen nettovelka				1 530,1	1 182,0	29,5	1 373,8
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				-6,6	-20,0	13,5 %-yks.	-5,5
Bruttoinvestoinnit	288,0	220,6	30,6	305,8	424,4	-27,9	515,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				-12,8	-13,9	1,1 %-yks.	-15,2
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	778	454	71,6	1 329	3 207	-58,6	3 486
Lentojen lukumäärä, kpl	11 261	8 589	31,1	23 473	39 569	-40,7	46 094
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	3 294	1 667	97,6	5 913	11 682	-49,4	12 937
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	1 369	645	112,4	2 110	7 784	-72,9	8 150
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	41,6	38,7	2,9 %-yks.	35,7	66,6	-30,9 %-yks.	63,0
Moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu							
Nettosuosittelutulos (NPS)	44	55	-19,4	46	46	1,2	47
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, % finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	52,0	46,0	6,0 %-yks.	55,0	37,9	17,1 %-yks.	40,7
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	339,0	147,0	130,6	277,0	207,7	33,4	187,3
Lisämyynti	10,5	8,8	19,6	24,7	57,1	-56,7	62,3
Kustannustehokkuus							
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	89 260	50 147	78,0	200 961	311 130	-35,4	365 492
Saapumistasmällisyys, %	91,5	96,0	-4,5 %-yks.	90,0	89,9	0,1 %-yks.	90,2
Vastuullisuus kilpailutekijänä							
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	281 169	157 964	78,0	633 028	980 058	-35,4	1 151 299
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/ASK	0,0854	0,0948	-9,9	0,1071	0,0839	27,6	0,0890
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/RTK	0,9592	1,1327	-15,3	0,9644	0,9434	2,2	0,9486
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 462	6 568	-16,8	5 697	6 686	-14,8	6 573
Sairauspoissaolot, %	2,54	2,60	-0,06 %-yks.	2,15	4,14	-1,99 %-yks.	3,81
Tapaturmataajuus (LTIF)	5,4	-	-	5,8	4,5	29,2	4,4
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				11,2	9,2	2,0 %-yks.	7,4



VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä lisätäkseen tilikausien välistä vertailukelpoisuutta sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan eri yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liikelulos	Liikelulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liikeloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liikelulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liikelulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liikeloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Liikevaihto vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018/2019 valuuttakurssein	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja RASK kiintein valuuttakurssein laskennassa. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
Kulut vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liiketoiminnan muut tuotot + Vertailukelpoiseen liikelokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut + Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018/2019 valuuttakurssein ja hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liikelulos vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liikevaihto vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssein + Kulut vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liikelulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liikeloksesta. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
RASK vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssein / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
CASK vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Kulut vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liikelulos + Poistot ja arvonalentumiset	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeloksen kehitystä ilman pääomakuluja.



Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluokituksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja, poistoja ja arvonalentumisia.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatusta investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUIJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	7-9/2021	7-9/2020	Muutos %	1-9/2021	1-9/2020	Muutos %	2020
Liiketulos	-106,0	-183,1	42,1	-394,2	-449,9	12,4	-464,5
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	3,9	-6,4	160,5	8,3	-6,0	> 200	-12,2
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset		0,0	-100,0	0,0	0,2	-95,7	0,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-6,2	-0,1	<-200	-5,9	0,0	<-200	-0,8
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset			-	-12,9		-	-132,8
Uudelleenjärjestelykulut	-0,7	22,7	-103,2	1,1	23,4	-95,2	14,9
Vertailukelpoinen liiketulos	-109,1	-167,0	34,7	-403,6	-432,4	6,7	-595,3
Poistot ja arvonalentumiset	78,4	85,0	-7,8	241,9	252,7	-4,2	343,8
Vertailukelpoinen EBITDA	-30,7	-81,9	62,5	-161,7	-179,7	10,0	-251,5



Vertailukelpoinen liiketulos, RASK ja CASK							
vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin							
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	7-9/2021	7-9/2020	Muutos %	1-9/2021	1-9/2020	Muutos %	2020
Liikevaihto	199,4	97,4	104,7	424,9	727,2	-41,6	829,2
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	-0,4	0,4	<-200	1,2	-2,0	160,5	-0,8
Liikevaihto vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein	199,1	97,8	103,5	426,1	725,2	-41,3	828,4
Liiketoiminnan muut tuotot	9,6	11,2	-14,7	26,2	36,1	-27,4	48,4
Vertailukelpoiseen liikelokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-318,1	-275,6	-15,4	-854,7	-1 195,7	28,5	-1 472,9
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	-4,0	-0,9	<-200	-4,8	41,7	-111,4	37,2
Kulut vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-312,5	-265,3	-17,8	-833,2	-1 117,9	25,5	-1 387,3
Vertailukelpoinen liiketulos vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-113,5	-167,5	32,2	-407,2	-392,7	-3,7	-558,9
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	3 294	1 667	97,6	5 913	11 682	-49,4	12 937
RASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,04	5,87	3,0	7,21	6,21	16,1	6,40
CASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	9,49	15,92	-40,4	14,09	9,57	47,2	10,72

Vertailukelpoinen liiketulos, RASK ja CASK							
vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin							
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	7-9/2021	7-9/2020	Muutos %	1-9/2021	1-9/2020	Muutos %	2020
Liikevaihto	199,4	97,4	104,7	424,9	727,2	-41,6	829,2
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2019 valuuttakurssein	2,3	1,2	88,2	5,4	0,1	> 200	2,7
Liikevaihto vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein	201,8	98,7	104,5	430,3	727,3	-40,8	831,9
Liiketoiminnan muut tuotot	9,6	11,2	-14,7	26,2	36,1	-27,4	48,4
Vertailukelpoiseen liikelokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-318,1	-275,6	-15,4	-854,7	-1 195,7	28,5	-1 472,9
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2019 valuuttakurssein ja hinnoin	-10,2	-5,4	-89,2	-16,2	24,0	-167,5	17,1
Kulut vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-318,8	-269,8	-18,2	-844,7	-1 135,6	25,6	-1 407,4
Vertailukelpoinen liiketulos vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-117,0	-171,1	31,6	-414,4	-408,3	-1,5	-575,5
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	3 294	1 667	97,6	5 913	11 682	-49,4	12 937
RASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,13	5,92	3,5	7,28	6,23	16,9	6,43
CASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	9,68	16,19	-40,2	14,28	9,72	46,9	10,88

Omavaraisuusaste				
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2021	30.9.2020	Muutos %	31.12.2020
Oma pääoma yhteensä	548,3	940,3	-41,7	896,6
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 876,7	3 629,0	6,8	3 646,5
Omavaraisuusaste, %	14,1	25,9	-11,8 %-yks.	24,6



Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2021	30.9.2020	Muutos %	31.12.2020
Vuokrasopimusvelat	1 281,8	1 018,3	25,9	1 016,2
Muut korolliset velat	1 436,6	879,7	63,3	1 162,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-6,9	9,2	-175,2	18,8
Oikaistut korolliset velat	2 711,4	1 907,2	42,2	2 197,5
Muut rahoitusvarat	-370,3	-311,0	-19,1	-358,3
Rahat ja pankkisaamiset	-811,1	-414,3	-95,8	-465,3
Kassavarat	-1 181,4	-725,3	-62,9	-823,7
Korollinen nettovelka	1 530,1	1 182,0	29,5	1 373,8
Oma pääoma yhteensä	548,3	940,3	-41,7	896,6
Nettovelkaantumisaste, %	279,1	125,7	153,4 %-yks.	153,2
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-233,4	-59,0	<-200	-251,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-6,6	-20,0	13,5 %-yks.	-5,5

* 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 9, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit							
miljoonaa euroa	7-9/2021	7-9/2020	Muutos %	1-9/2021	1-9/2020	Muutos %	2020
Lisäykset käyttöomaisuudessa	4,9	137,4	-96,4	17,4	332,1	-94,7	348,3
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	257,0	90,8	183,0	263,6	93,5	182,0	173,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	26,1	-7,6	> 200	24,8	-1,2	> 200	-5,7
Bruttoinvestoinnit	288,0	220,6	30,6	305,8	424,4	-27,9	515,9

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk				
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2021	30.9.2020	Muutos %	31.12.2020
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-488,8	-612,3	20,2	-654,4
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	104,9	254,9	-58,8	255,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-7,8	-22,4	65,1	-26,6
Tuotto, edelliset 12 kk	-391,7	-379,8	-3,1	-425,8
Oma pääoma yhteensä	548,3	940,3	-41,7	896,6
Vuokrasopimusvelat	1 281,8	1 018,3	25,9	1 016,2
Muut korolliset velat	1 436,6	879,7	63,3	1 162,6
Sijoitettu pääoma	3 266,7	2 838,3	15,1	3 075,4
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	3 052,5	2 733,1*	11,7	2 808,3*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-12,8	-13,9	1,1 %-yks.	-15,2

* Sijoitettu pääoma oli 2 627,8 miljoonaa euroa 30.9.2019 ja 2 541,1 miljoonaa euroa 31.12.2019.



MUUT TUNNUSLUVUT

Liikevaihto ja kannattavuus

Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä kun otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - Polttoainekulut) / ASK x 100

Liikenne

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

Kustannustehokkuus

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

Moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu

Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suosittelette Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suosittelevien osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omissa suorakanavissa tapahtuvan lippumyynnin osuus kauden kokonaislippumyynnistä. Suorakanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut ja Finnair Holidays.

Vastuullisuus kilpailutekijänä

Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
----------------------------------	--

Henkilöstö

Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät



Konsernin taloudellinen osavuositiedote 1.1.-30.9.2021

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	7-9/2021	7-9/2020 *	1-9/2021	1-9/2020 *	2020 *
Liikevaihto	5	199,4	97,4	424,9	727,2	829,2
Liiketoiminnan muut tuotot		31,9	11,3	49,2	36,2	49,3
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-57,8	-75,9	-153,0	-260,8	-163,9
Polttoainekulut		-47,9	-29,1	-109,0	-206,3	-232,8
Kapasiteettivuokrat		-18,2	-23,7	-48,4	-71,4	-89,3
Lentokaluston huoltokulut		-39,1	-10,8	-77,8	-70,9	-92,5
Liikennöimismaksut		-27,0	-17,3	-67,0	-93,7	-112,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-9,1	-0,6	-19,1	-23,1	-28,2
Matkustaja- ja maapalvelut		-36,4	-22,4	-82,7	-144,7	-168,6
Poistot ja arvonalentumiset	7	-78,4	-85,0	-241,9	-252,7	-343,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-23,5	-27,2	-69,3	-89,7	-111,6
Liiketulos		-106,0	-183,1	-394,2	-449,9	-464,5
Rahoitustuotot		0,3	9,6	12,7	34,2	38,7
Rahoituskulut		-28,6	-84,2	-84,2	-234,5	-255,2
Kurssivoitot ja -tappiot		-10,8	8,3	-11,3	7,5	26,6
Tulos ennen veroja		-145,2	-249,4	-477,1	-642,7	-654,4
Tuloverot	12	30,1	49,9	96,5	128,5	131,1
Kauden tulos		-115,1	-199,5	-380,7	-514,2	-523,2
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		-115,1	-199,5	-380,7	-514,2	-523,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,08	-0,15	-0,28	-0,56	-0,51
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,08	-0,15	-0,28	-0,56	-0,51

* Tuloslaskelman esitystapaa on selkeytetty ja vertailukauden luvut päivitetty vastaamaan vuoden 2021 alussa käyttöön otettua esitystapaa. Muutoksia kuvataan tarkemmin liitetiedoissa 2. Laadintaperiaatteet ja 8. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät ja muutokset tuloslaskelman ja rahavirtalaskelman esittämistavassa.

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	7-9/2021	7-9/2020	1-9/2021	1-9/2020	2020
Kauden tulos	-115,1	-199,5	-380,7	-514,2	-523,2
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	0,9	43,3	35,7	-48,8	-29,9
Muuntoerot					-0,7
Verovaikutus	-0,2	-8,7	-7,1	9,8	6,0
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-7,7	-1,2	24,7	-9,0	-13,1
Verovaikutus	1,5	0,2	-4,9	1,8	2,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-5,4	33,7	48,3	-46,2	-35,1
Kauden laaja tulos	-120,6	-165,9	-332,4	-560,4	-558,4
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	-120,6	-165,9	-332,4	-560,4	-558,4



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	30.9.2021	30.9.2020	31.12.2020
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	14, 16	982,9	1 574,3	1 440,3
Käyttöoikeuslaivasto	15, 16	956,1	723,1	772,5
Laivasto yhteensä		1 939,0	2 297,3	2 212,7
Muu käyttöomaisuus	14, 16	169,7	181,2	185,3
Muu käyttöoikeusomaisuus	15, 16	148,6	151,8	145,0
Muu käyttöomaisuus yhteensä		318,3	332,9	330,2
Eläkesaamiset	18	57,8		31,8
Muut pitkäaikaiset varat		8,8	28,8	25,1
Laskennalliset verosaamiset	12	173,0	84,1	84,8
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 497,0	2 743,2	2 684,7
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		85,0	56,3	57,5
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		85,8	92,9	68,1
Johdannaisinstrumentit	9, 10	27,2	11,3	12,4
Muut rahoitusvarat	10	370,3	311,0	358,3
Rahat ja pankkisaamiset		811,1	414,3	465,3
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 379,3	885,8	961,8
Myytäväinä olevat omaisuuserät		0,5		
Varat yhteensä		3 876,7	3 629,0	3 646,5
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		472,9	864,9	821,2
Oma pääoma yhteensä		548,3	940,3	896,6
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	1 117,7	878,3	880,6
Muut korolliset velat	19	1 289,6	835,8	1 111,0
Eläkevelvoitteet		2,3	97,8	1,5
Varaukset ja muut velat	20	184,9	161,1	161,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä		2 594,5	1 973,0	2 154,2
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	164,1	140,1	135,6
Muut korolliset velat	19	147,0	43,8	51,5
Varaukset	20	15,9	37,7	20,0
Ostovelat		35,4	44,6	24,8
Johdannaisinstrumentit	9, 10	1,0	135,4	99,7
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	21	221,8	176,3	133,6
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		67,1	80,1	70,7
Muut velat		81,8	57,7	59,8
Lyhytaikaiset velat yhteensä		733,9	715,6	595,7
Velat yhteensä		3 328,4	2 688,6	2 749,9
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 876,7	3 629,0	3 646,5



LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2021	75,4	168,1	-41,8	759,5	-262,6	198,0	896,6
Kauden tulos					-380,7		-380,7
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			28,5				28,5
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			19,7				19,7
Kauden laaja tulos			48,3		-380,7		-332,4
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-16,4		-16,4
Omien osakkeiden hankinnat					-1,1		-1,1
Osakeperusteiset maksut				1,6			1,6
Oma pääoma 30.9.2021	75,4	168,1	6,4	761,1	-660,8	198,0	548,3

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2020	75,4	168,1	-6,7	256,1	275,2	198,2	966,4
Kauden tulos					-514,2		-514,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-39,0				-39,0
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-7,2				-7,2
Kauden laaja tulos			-46,2		-514,2		-560,4
Osakeanti				511,7			511,7
Osakeantikulut				-8,7			-8,7
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot						200,0	200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-157,8	-157,8
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-10,4	-0,6	-11,0
Osakeperusteiset maksut				0,0			0,0
Oma pääoma 30.9.2020	75,4	168,1	-52,9	759,2	-249,4	239,8	940,3

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



KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	7-9/2021	7-9/2020 **	1-9/2021	1-9/2020 **	2020 **
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	-145,2	-249,4	-477,1	-642,7	-654,4
Poistot ja arvonalentumiset	78,4	85,0	241,9	252,7	343,8
Rahoitustuotot ja -kulut	39,2	66,3	82,9	192,8	189,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-20,0	-0,1	-19,7	0,0	-0,8
Varausten muutokset	15,2	11,7	14,9	22,8	3,5
Työsuhde-etuuudet	5,0	4,1	1,1	11,2	-120,8
Muut oikaisut	0,0	0,6	-0,1	0,7	0,7
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	20,2	16,4	15,9	34,7	-116,6
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-21,2	13,1	-21,5	94,5	112,3
Vaihto-omaisuuden muutos	0,3	0,5	2,8	0,5	4,6
Osto- ja muiden velkojen muutos	80,2	-106,2	106,6	-618,9	-672,0
Käyttöpääoman muutos	59,3	-92,6	87,9	-523,9	-555,2
Maksetut rahoituskulut, netto	-4,6	-92,9	-81,7	-171,6	-243,4
Maksetut tuloverot		0,0		-6,4	-6,4
Liiketoiminnan nettorahavirta	27,1	-267,3	-149,8	-864,5	-1 043,1
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon	-18,5	-105,0	-43,3	-274,7	-300,7
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-2,4	-2,9	-5,5	-19,9	-24,7
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	402,4	114,1	404,0	116,3	221,1
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	2,1	4,0	9,6	12,0	16,1
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-26,3	11,3	11,7	382,6	439,9
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	357,4	21,6	376,4	216,4	351,6
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen nostot		200,0	396,7	575,0	872,8
Lainojen takaisinmaksut	-11,8	-185,1	-139,8	-206,9	-218,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-36,9	-32,5	-104,4	-95,5	-134,9
Osakeanti		131,3		511,7	511,7
Osakeantikulut		-10,6		-10,6	-11,1
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut		-157,8		-157,8	-200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot		200,0		200,0	200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-20,5	-13,6	-20,5	-13,6	-18,5
Omien osakkeiden hankinnat			-1,1		
Rahoituksen nettorahavirta	-69,2	131,6	130,8	802,2	1 001,9
Rahavirtojen muutos					
	315,3	-114,1	357,4	154,1	310,5
Rahavarat tilikauden alussa	834,3	750,0	792,2	481,7	481,7
Rahavirtojen muutos	315,3	-114,1	357,4	154,1	310,5
Rahavarat kauden lopussa *	1 149,6	635,9	1 149,6	635,9	792,2
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	370,3	311,0	370,3	311,0	358,3
Rahat ja pankkisaamiset	811,1	414,3	811,1	414,3	465,3
Kassavarat	1 181,4	725,3	1 181,4	725,3	823,7
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-31,7	-89,4	-31,7	-89,4	-31,5
Rahavarat	1 149,6	635,9	1 149,6	635,9	792,2

** Konsernin tuloslaskelman esittämistavan muutoksen seurauksena liiketoiminnan nettorahavirran esitystapaa on selkeytetty ja vertailukauden luvut päivitetty vastaamaan vuoden 2021 alussa käyttöön otettua esitystapaa. Aiemmin vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältynyt Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot esitetään erikseen. Muutoksia kuvataan tarkemmin liitetiedoissa 2. Laadintaperiaatteet ja 8. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät ja muutokset tuloslaskelman ja rahavirtalaskelman esittämistavassa.



KONSERNIN TALOUDELLISEN OSAVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT 1.1.-30.9.2021

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 26.10.2021.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Osavuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita lukuun ottamatta seuraavassa kappaleessa kuvattua konsernin tuloslaskelmalla esitettyjen vertailukelpoisten erien esittämistavan muutosta. Osavuositarkastuksen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

Finnair on 1.1.2021 alkaen muuttanut konsernin tuloslaskelman esittämistapaa selkeyttääkseen tuloslaskelman rakennetta ja esittää aiemmillä kausilla esitetyt erät 'Vertailukelpoinen EBITDA' ja 'Vertailukelpoinen liiketulos' jatkossa ainoastaan tilinpäätöksen liitetiedoissa. Samoin tuloslaskelmalla aiemmin yksilöidyt vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät esitetään osana niitä tuloslaskelman eriä, joihin ne luonteensa puolesta kuuluvat. Tuloslaskelman esittämistavan muutoksen johdosta myöskään konsernin rahavirtalaskelmalla ei enää esitetä rivejä 'Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät' ja 'Vertailukelpoinen EBITDA'. Esitystavan muutoksen yhteydessä vertailukauden 2020 tulos- ja rahavirtalaskelman esittämistapaa on muutettu vastaavasti vertailtavuuden helpottamiseksi tilikausien välillä. Muutokset on esitetty tarkemmin liitetiedossa 8. 'Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät ja muutokset tuloslaskelman ja kassavirran esittämistavassa'. Muutoksella ei ole vaikutusta konsernin raportoituun liiketulokseen tai kauden tulokseen kuluvalle eikä sitä edeltävällä tilikaudella. Muutoksella ei myöskään ole vaikutusta konsernin taseeseen.

IFRS tulkintakomitea antoi huhtikuussa 2021 lopullisen agendapäätöksen pilvipalvelujärjestelyiden konfigurointi- ja räätälöintimenojen kirjanpitoikäisyydestä (IAS 38 Aineettomat hyödykkeet). Tässä agendapäätöksessä tulkintakomitea tarkasteli, kirjaako asiakas IAS 38-standardia soveltaen sovelluksen konfiguroinnista ja räätälöinnistä aineettoman hyödykkeen, ja mikäli aineetonta hyödykettä ei kirjata, kuinka kyseiset konfigurointi- ja räätälöintimenot tulisi kirjata. IFRIC:n agendapäätöksillä ei ole voimaantuloa, joten niitä odotetaan sovellettavan niin pian kuin mahdollista. Koska Finnairilla on käytössään pilvipalvelujärjestelyitä, se on aloittanut analysoinnin siitä, onko tällä agendapäätöksellä vaikutusta pilvipalveluiden käyttöönottomien sovellettuihin laatuominaisuuksiin. Analysointi tehdään konsernissa syksyn 2021 aikana, ja mahdolliset vaikutukset otetaan huomioon takautuvasti viimeistään vuoden 2021 tilinpäätöksessä.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

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

Yhtiön johto päivitti 15.7.2021 julkistetun puolivuositarkastusraportoinnin yhteydessä aiempia, vuoden 2020 tilinpäätöksessään käyttämiä ennusteskenaarioita, johtuen pääasiassa COVID-19 pandemian vaikutusten pitkittymisestä. Merkittävimmät muutokset koskivat ennustettua matkustajakysynnän ja liikevaihdon elpymisajankohtaa, jotka arvioitiin aiempaa myöhemmäksi. Muutoksilla ei ollut olennaista vaikutusta konsernin raportoitujen varojen ja velkojen taikka kulujen ja tuottojen määrään.

Johdon arviot ja ennusteskenaariot on päivitetty 30.9.2021 päättyvän kauden osavuositarkastuksen yhteydessä konsernin viimeisimmän strategian mukaisiksi, jonka Finnairin hallitus on syyskuussa 2021 hyväksynyt. Päivitetty strategia kattaa ajanjakson lokakuusta 2021 joulukuuhun 2025. Päivitetyn strategian ja siihen liittyvien taloudellisten ennusteiden yhteydessä myös verkosto- ja laivastosuunnitelmaa on päivitetty. Tähän sisältyi muun muassa kapearunkolaivaston uusimisinvestointien lykkääminen muutamilla vuosilla ja keskittyminen kaluston käyttöikä ja ylläpitoa koskevien investointien optimointiin. Laivasto- ja huoltoinvestointiohjelman muutosten vuotuisen positiivisen vaikutuksen Finnairin tuloslaskelmaan kuluvana ja tulevana vuosina arvioidaan olevan n. 12-18 miljoonaa euroa. Lisäksi huoltoinvestointien optimoinnista johtuvat kustannussäästöt vaikuttivat 30.9.2021 tehtyyn arvonalentumistestaukseen, mikä näkyy omaisuuden arvioidun kerrytettävissä olevan rahamäärän paranemisena. Osavuositarkastuksen raportointitietokauden 30.9.2021 arvonalentumistestauksesta on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 16.

Keskeisimmistä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu tarkemmin vuoden 2020 tilinpäätöksen yhteydessä. Tilinpäätöksessä 2020 kuvattu COVID-19 pandemian aiheuttama merkittävä epävarmuus liittyen talouden lähi- ja pitkän aikavälin kehitykseen sekä Finnairin tulevaisuuden toimintaympäristöön jatkuu edelleen. 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. COVID-19 JA HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Osavuositarkastus 30. syyskuuta 2021 päättyvältä ajalta on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan osavuositarkastuksen julkistamisesta. Hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu hallituksen hyväksymään viimeisimpään strategiaan ja jatkuvaan arviointiin COVID-19 vaikutuksista konsernin taloudelliseen asemaan. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19-pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut vaihtoehtoisia johdon laatimia ennusteskenaarioita, jotka käsittävät ajanjakson lokakuusta 2021 joulukuuhun 2025 asti. Ennusteskenaariot eroavat toisistaan heijastelemalla erilaisia arvioita liiketoiminnan elpymisen alkamisajankohdasta ja elpymistahdista. Toiminnan jatkuvuuden arviointiin liittyviä merkittävimpiä tunnistettuja epävarmuustekijöitä sekä johdon käyttämää harkintaa on kuvattu tarkemmin vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä.

Yhtiön johto päivitti 15.7.2021 julkistetun puolivuositarkastusraportoinnin yhteydessä aiempia, vuoden 2020 tilinpäätöksessään käyttämiä ennusteskenaarioita, johtuen pääasiassa COVID-19 pandemian vaikutusten pitkittymisestä, mistä syystä Finnair arvioi myös liikevaihdon elpyvän aiempia arvioitaan hitaammin. Päivitettyissä ennusteskenaarioissa liikevaihdon elpymisajankohta arvioitiin myöhemmäksi siten, että kaikkein todennäköisimpänä pidetyn perusskenaarion mukaisen liikevaihdon uskottiin alkavan elpymään merkittävässä määrin lokakuusta 2021 eteenpäin (aiempi arvio elokuussa 2021). Kolmannella kvartaalilla toteutuneen kysynnän ja liikevaihdon kehittymisen perusteella, liikevaihdon elpymisen nähtiin alkaneen jo syyskuussa ja jatkossa johdon käyttämät kolme ennusteskenaariota eroavat toisistaan pääasiallisesti arvioidun elpymistahdin suhteen. Eriävästä elpymistahdista huolimatta, kaikkien ennusteskenaarioiden mukaisen liiketoiminnan odotetaan vuositasolla palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle operatiiviselle tasolle (tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna) aikaisintaan vuoden 2023 aikana. Kaikissa kolmessa skenaariossa Finnair kykenee täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kk ajan osavuositarkastuksen julkistamisesta.

Samalla kun COVID-19 viruksen jatkunut leviäminen ja sen vaikutukset matkustusrajoituksiin ja matkustajakysyntään eivät ole Finnairin vaikutusvallassa, yhtiö on jatkanut toimenpiteitä pandemian kielteisten vaikutusten lieventämiseksi ja sopeuttanut aktiivisesti toimintaansa sekä vahvistanut taloudellista asemaansa ja rahoitustaan myös vuonna 2021.

Finnair sai tilikauden ensimmäisellä vuosineljänneksellä päätökseen seuraavaan A350-koneen toimitukseen liittyvän vuokrasopimusjärjestelyn, jolla on Finnairille yhteensä yli 100 miljoonan dollarin positiivinen kassavaikutus vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä. Tämän lisäksi Finnair ja Suomen valtio allekirjoittivat maaliskuussa 2021 sopimuksen enintään 400 miljoonan euron hybridilainasta. Järjestelystä kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 17. Valtion tuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä.



Tilikauden 2021 toisen neljänneksen aikana Finnair laski liikkeeseen 400 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan. Tätä kuvataan erillisessä liitetiedossa 19. Korollinen vieras pääoma. Liitetiedossa 19. Korollinen vieras pääoma esitetään myös konsernin velkojen maturiteettirakenne. Konsernin likviditeettiriskien hallintaa on kuvattu tarkemmin vuoden 2020 konsernitiilinpäätöksessä.

Yllä olevien rahoituksen riittävyttä ja maksuvalmiutta turvaavien toimien lisäksi, Finnair on 15.7.2021 tiedottanut tavoittelevansa vuoden 2022 alusta alkaen noin 200 miljoonan euron pysyviä, vuosittaisia kustannussäästöjä (vuoden 2019 operatiivisilla volyyymeillä laskettuna) aiemmin huhtikuussa 2021 julkistamansa, 170 miljoonan euron tavoitteen sijaan.

Tämän lisäksi Finnair tiedotti 28.9.2021 solmineensa myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen, joka kattaa neljä Airbus A350-lentokonetta. Järjestelyllä oli Finnairille välitön, yli 400 miljoonan Yhdysvaltain dollarin positiivinen kassavaikutus. Lisäksi Finnair on luopunut raportointikauden jälkeen (4.10.2021) käyttämättömistä 175 miljoonan euron suuruisesta valmiusluottolimitistään minkä jälkeen sillä ei ole kovenanttiehtoisia lainasopimuksia.

Huomioiden konsernitiilinpäätöksessä 2020 ja edellä mainitut olosuhteet ja epävarmuustekijät sekä yhtiön toimesta toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet COVID-19-tilanteen lieventämiseksi, yhtiön hallitus on tullut siihen johtopäätökseen, ettei arvio anna merkittävää aihetta epäillä yhtiön toiminnan jatkuvuutta, eikä näin ollen ole perusteltua poiketa sen aikaisemmasta arviosta, jonka mukaan tilinpäätös laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu osavuositarkastuksen julkistamispäivänä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon, joiden perusteella oletetaan, että yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan rahoituksen riittävyden vähintään 12 kuukauden ajan osavuositarkastuksen julkistamisesta. Finnairin johto ja hallitus ovat tarkastelleet myös julkistuspäivän jälkeisiä tapahtumia ja tulleet siihen johtopäätökseen, ettei näillä ole olennaista vaikutusta hallituksen hyväksymiin ennusteskenaarioihin tai konsernin liiketoiminnan jatkuvuuden arviointiin.

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

5. SEGMENTTITIEDOT JA LIIKEVAIHTO

Finnairin johtoryhmä on IFRS 8 Segmenttiraportointi -standardin määritelmän mukainen konsernin ylin operatiivinen päätöksentekijä. Johtoryhmä tarkastelee liiketoimintaa yhtenä toiminnallisena segmenttinä, minkä vuoksi erillisiä raportoitavia segmenttejä ei ole.

Siitä huolimatta, että monet valtiot ovat alkaneet purkamaan matkustusrajoituksiaan, COVID-19 pandemian negatiivinen vaikutus näkyy edelleen liikevaihdossa.

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

7-9/2021, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis-		Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	tamaton	Yhteensä	
Matkustajatuotot	19,7	11,8	69,8	12,1	0,4	113,9	57,1
Lisämyynti	2,1	0,7	3,1	0,5	4,0	10,5	5,3
Rahti	43,0	13,4	5,8	0,0	3,1	65,4	32,8
Matkapalvelut	0,0		9,5	0,2	0,0	9,7	4,9
Yhteensä	64,8	25,9	88,3	12,9	7,6	199,4	
Osuus %	32,5	13,0	44,3	6,5	3,8		

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



1-9/2021, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	36,4	13,9	121,6	33,2	-3,1	201,9	47,5
Lisämyynti	6,3	0,3	4,1	1,3	12,8	24,7	5,8
Rahti	135,2	26,4	19,0	0,2	6,9	187,6	44,2
Matkapalvelut	0,0	0,0	9,5	1,1	0,0	10,6	2,5
Yhteensä	177,8	40,6	154,2	35,7	16,6	424,9	
Osuus %	41,9	9,5	36,3	8,4	3,9		

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

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

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	7-9/2021							
	4-6/2021	1-3/2021	10-12/2020	7-9/2020	4-6/2020	1-3/2020	10-12/2019	
Liikevaihto	199,4	111,8	113,6	102,0	97,4	68,6	561,2	774,9
Matkustajatuotot	113,9	44,9	43,2	36,4	54,7	13,7	423,3	615,9
Lisämyynti	10,5	5,7	8,6	5,2	8,8	5,5	42,8	44,6
Rahti	65,4	61,2	60,9	59,9	31,7	49,5	36,7	57,2
Matkapalvelut	9,7	0,0	0,9	0,5	2,3	0,0	58,4	57,3
Vertailukelpoinen EBITDA	-30,7	-70,0	-60,9	-71,7	-81,9	-89,2	-8,6	120,7
Vertailukelpoinen liiketulos	-109,1	-151,3	-143,2	-162,9	-167,0	-174,3	-91,1	31,2
Liiketulos	-106,0	-139,1	-149,1	-14,6	-183,1	-171,2	-95,6	34,7

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

Tilikauden 2021 toisella vuosineljänneksellä etuuspohjaisiin järjestelyihin kirjattiin konsernin tulokseen positiivisesti vaikuttava 12,9 miljoonan euron suuruinen erä liittyen Finnairin eläkesäätiön sääntömuutoksiin, jotka johtivat ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen.

miljoonaa euroa	7-9/2021	7-9/2020	Muutos %	1-9/2021	1-9/2020	Muutos %	2020
Palkat ja palkkiot	-41,9	-61,2	31,6	-128,1	-198,8	35,6	-231,9
Maksupohjaiset järjestelyt	-7,0	-9,2	24,4	-21,3	-32,2	33,9	-35,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	-4,6	-3,8	-20,2	0,5	-11,4	104,1	120,3
Eläkekulut yhteensä	-11,5	-13,0	11,4	-20,8	-43,6	52,2	84,9
Muut sosiaalikulut	-0,6	1,3	-144,1	5,9	7,4	-20,5	12,8
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-54,0	-72,9	25,9	-143,1	-235,1	39,1	-134,1
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-1,8	-1,3	-45,2	-4,8	-14,2	66,4	-15,8
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-1,2	-0,4	<-200	-2,5	-5,7	55,0	-6,6
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-0,8	-1,4	45,4	-2,6	-5,9	56,2	-7,3
Yhteensä	-57,8	-75,9	23,9	-153,0	-260,8	41,3	-163,9



7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	7-9/2021	7-9/2020	Muutos %	1-9/2021	1-9/2020	Muutos %	2020
Oman laivaston poistot	-38,2	-45,6	16,3	-124,7	-136,9	8,9	-184,1
Muun käyttöomaisuuden poistot	-5,6	-5,5	-0,5	-16,1	-18,3	12,0	-23,8
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-30,0	-26,6	-13,0	-87,6	-79,4	-10,3	-107,2
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-4,6	-5,0	7,7	-13,5	-15,6	13,8	-20,5
Poistot	-78,4	-82,7	5,2	-241,9	-250,3	3,3	-335,6
Arvonalentumiset laivastosta		-2,3	100,0		-2,3	100,0	-8,2
Yhteensä	-78,4	-85,0	7,8	-241,9	-252,7	4,2	-343,8

8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT JA MUUTOKSET TULOSLASKELMAN JA RAHAVIRTALASKELMAN ESITTÄMISTAVASSA

Finnair käyttää vaihtoehtoisia tunnuslukuja sisäisessä raportoinnissaan konsernin ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle eli Finnairin johtoryhmälle. Luvut ovat Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja tunnuslukuja, joita Finnair käyttää kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä eri kausien välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja vaan niitä tulee tarkastella yhdessä IFRS-tilinpäätökseen perustuvien tunnuslukujen kanssa.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei sisällytetä pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien lentokaluston huoltovarusten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia eikä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia. Nämä valuuttakurssi- ja käyvän arvon muutokset huomioidaan vertailukelpoisessa tuloksessa vasta kun ne realisoituvat. Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liiketuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, tiettyjen etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutoksia ja uudelleenjärjestelykuluja.

Alla olevissa taulukoissa 'Raportoitu' noudattaa 1.1.2021 alkaen käytettyä konsernin tuloslaskelman esittämistapaa, jossa tuloslaskelmalla aiemmin yksilöidyt vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät on esitetty osana niitä tuloslaskelman eriä, joihin ne luonteensa puolesta kuuluvat. 'Vertailukelpoinen' vastaa aiemmin käytettyä konsernin tuloslaskelman esittämistapaa, jossa esitettiin vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät, 'Vertailukelpoinen EBITDA' ja 'Vertailukelpoinen liike-tulos'.

miljoonaa euroa	7-9/2021		7-9/2020	
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät
Liikevaihto	199,4	199,4	97,4	97,4
Liiketoiminnan muut tuotot	31,9	-22,3	11,3	-0,1
Liiketoiminnan kulut				
kulut	-57,8	-0,6	-75,9	18,7
Polttoainekulut	-47,9		-29,1	0,0
Kapasiteettivuokrat	-18,2		-23,7	
Lentokaluston huoltokulut	-39,1	17,7	-10,8	-6,4
Liikennöimismaksut	-27,0		-17,3	
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-9,1		-0,6	
Matkustaja- ja maapalvelut	-36,4		-22,4	
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-23,5	2,2	-27,2	3,9
EBITDA	-	-30,7	-	-81,9
Poistot ja arvonalentumiset	-78,4		-85,0	
Liiketulos	-106,0	-3,1	-183,1	16,1



miljoonaa euroa	1-9/2021			1-9/2020			2020		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	424,9		424,9	727,2		727,2	829,2		829,2
Liiketoiminnan muut tuotot	49,2	-23,0	26,2	36,2	-0,1	36,1	49,3	-0,9	48,4
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-153,0	-11,8	-164,8	-260,8	19,4	-241,4	-163,9	-119,7	-283,5
Polttoainekulut	-109,0	0,0	-109,0	-206,3	0,2	-206,2	-232,8	0,2	-232,7
Kapasiteettivuokrat	-48,4		-48,4	-71,4		-71,4	-89,3		-89,3
Lentokaluston huoltokulut	-77,8	22,1	-55,7	-70,9	-6,0	-76,9	-92,5	-12,2	-104,7
Liikennöimismaksut	-67,0		-67,0	-93,7		-93,7	-112,4		-112,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-19,1		-19,1	-23,1		-23,1	-28,2		-28,2
Matkustaja- ja maapalvelut	-82,7		-82,7	-144,7		-144,7	-168,6		-168,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-69,3	3,3	-66,0	-89,7	4,1	-85,7	-111,6	1,9	-109,7
EBITDA	-		-161,7	-		-179,7	-		-251,5
Poistot ja arvonalentumiset	-241,9		-241,9	-252,7		-252,7	-343,8		-343,8
Liiketulos	-394,2	-9,4	-403,6	-449,9	17,5	-432,4	-464,5	-130,8	-595,3

Konsernin tuloslaskelman esittämistavan muutoksen seurauksena konsernin rahavirtalaskelman rivejä on oikaistu vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien osalta alla olevan taulukon mukaisesti. Vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältyneet lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot esitetään erikseen. Varausten muutoksiin, työsuhde-etuuksiin ja muihin oikaisuihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät esitetään liiketapahtumissa, joihin ei sisälly maksua.

miljoonaa euroa	7-9/2020			1-9/2020			2020		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Oikaistu	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Oikaistu	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Oikaistu
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	16,1	-16,1		17,5	-17,5		-130,8	130,8	
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot									
Varausten muutos	-4,5	16,2	11,7	5,4	17,4	22,8	0,8	2,7	3,5
Työsuhde-etuudet	4,1		4,1	11,2		11,2	12,0	-132,8	-120,8
Muut oikaisut	0,6	0,0	0,6	0,5	0,2	0,7	0,6	0,2	0,7
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	0,2	16,2	16,4	17,2	17,5	34,7	13,4	-130,0	-116,6



9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Suojaustasoja on kuitenkin muutettu lyhytaikaisesti kunnes rahoituspolitiikka uudelleen arvioidaan vuoden 2021 aikana. Lentopetrolin ja valuutan suojausten alaraja laskettiin noltaan tilikauden 2020 viimeisellä neljänneksellä. Suojaustasojen lyhytaikainen lasku tehtiin koronaviruksesta johtuvasta epävarmuudesta liiketoimintaan. Tällä toimella Finnairin on mahdollista välttää ylisuojaus tulevaisuudessa. Lisäksi tasesuojauksen alaraja laskettiin 0 %:iin pitäen kuitenkin tavoitetaso 50 %:ssa. Koronaviruksesta johtuen Finnair on joutunut kääntämään merkittävän osan suojistaan pois. Käännetty suojat on kirjattu tulosaikutteisesti muiden laajan tuloslaskelman erien sijaan. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2020 tilinpäätöksessä esitettyjen tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon. Johdannaissopimusten lisäksi Finnair on suojannut tasettaan USD-määräisillä talletuksilla ja sijoituksilla. Näiden määrä vuoden 2021 kolmannen vuosineljänneksen lopussa oli noin 400 miljoonaa dollaria.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.9.2021		30.9.2020		31.12.2020	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	81,0	1,1	299,4	-1,6	268,4	-8,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	4,7		112,3	0,2	80,5	0,0
Mydyt optiot	4,2	0,0	103,6	-1,0	74,3	-1,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	162,9	4,8	208,4	-7,5	180,4	-13,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	252,8	5,9	723,7	-9,9	603,7	-24,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)			358,8	0,6	173,9	1,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot			45,2	0,0	20,3	0,1
Mydyt optiot			45,2	0,1	20,3	0,0
Taseen suojaus (termiinit)	265,0	2,1	506,4	-2,0	267,1	-0,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	265,0	2,1	955,6	-1,4	481,6	0,7
Valuuttajohdannaiset yhteensä	517,8	8,0	1 679,3	-11,2	1 085,3	-23,8
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	83 000	9,3	277 000	-41,1	240 000	-14,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	83 000	9,3	277 000	-41,1	240 000	-14,2
Lentopetrolitermiinit, tonnia	30 000	1,9	592 000	-62,6	336 000	-30,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	30 000	1,9	592 000	-62,6	336 000	-30,5
Hyödykejohdannaiset yhteensä	113 000	11,2	869 000	-103,7	576 000	-44,6
Valuutan- ja koronvaihotosopimukset						
Valuutan- ja koronvaihotosopimukset	281,5	6,9	194,7	-9,2	286,0	-18,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	281,5	6,9	194,7	-9,2	286,0	-18,8
Korkojohdannaiset yhteensä	281,5	6,9	194,7	-9,2	286,0	-18,8
Johdannaiset yhteensä		26,2		-124,1		-87,2

Lentopetrolin- ja valuuttasuojien nominaalimäärään vaikutti merkittävästi COVID-19 viruksesta aiheutunut epävarmuus vuoden 2020 toiseen kvartaaliin verrattuna.



10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.9.2021	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	370,3	370,3	
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	6,9		6,9
Valuuttajohdannaiset	8,6		8,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	4,8		4,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	1,6		1,6
Hyödykejohdannaiset	11,7		11,7
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,3		9,3
Yhteensä	397,4	370,3	27,2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	0,6		0,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa			
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,6		0,6
Hyödykejohdannaiset	0,4		0,4
Yhteensä	1,0		1,0

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

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

Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat 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).

11. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Finnair myi 1.7.2021 omistamansa 49,5%:n osuuden Suomen Ilmailuopisto Oy:stä. Ostajina toimivat Porin kaupunki ja Suomen Valtio. Kaupalla ei ollut olennaista vaikutusta Finnairin tulokseen.

12. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta kaudella 1-9/2021 oli -20,2 % (-20,0 %). Laskennallinen verosaaminen 96,5 miljoonaa euroa tappioista tilikauden aikana on kirjattu täysimääräisesti taseeseen. Lisäksi muihin laajan tuloksen eriin liittyvien laskennallisten verojen vaikutus oli -12,1 miljoonaa euroa ja oman pääoman ehtoisen lainan maksettuihin korkoihin liittyvät laskennalliset verot olivat 4,1 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 173,0 miljoonaa euroa (31.12.2020: 84,8).

Verosaamisten verotuksessa vahvistettavista tappioista vuodelta 2020 arvioidaan olevan noin 141 miljoonaa euroa, joka vanhenee vuonna 2030. Finnair arvioi, että nämä voidaan hyödyntää sen tulevaa verotettavaa tulosta vastaan. Arviointi perustuu yhtiön viimeisimpään strategiaan, joissa tarkastellaan useampia ennusteskenaarioita. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 4. Covid-19 ja hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta. Finnair arvioi pystyvänsä käyttämään verotappiot ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa kaikissa eri skenaarioissa. Tämä perustuu sekä oletettuihin tuleviin voittoihin että verosuunnittelumenetelmiin liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä.



13. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 17.3.2021 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2020 ei maksettu osinkoa.

Yhtiökokous päätti 29.5.2020 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2019 ei maksettu osinkoa.

14. KÄYTTÖMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.9.2021	30.9.2020	31.12.2020
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 625,5	1 711,7	1 711,7
Lisäykset	17,4	332,1	348,3
Ennakoiden muutos	10,9	-40,6	-30,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-18,6	26,0	32,4
Vähennykset ja siirrot	-341,8	-116,3	-220,3
Poistot	-140,9	-157,6	-216,1
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 152,5	1 755,4	1 625,5

Käyttöomaisuuden vähennykset ja siirrot sisältää syyskuussa 2021 toteutetun neljän A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokrausjärjestelyn, joiden vaikutus Finnairin käyttöomaisuuteen oli noin 330 miljoonaa euroa.

15. KÄYTTÖOIKEUSOMaisuUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.9.2021	30.9.2020	31.12.2020
Kirjanpitoarvo kauden alussa	917,5	877,5	877,5
Uudet sopimukset	263,6	93,5	173,3
Uudellenarvostukset ja modifikaatiot	24,8	-1,2	-5,7
Poistot	-101,1	-95,1	-127,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 104,8	874,7	917,5

Uudet sopimukset sisältää syyskuussa 2021 toteutetun neljän A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn, joiden vaikutus käyttöoikeusomaisuuteen oli noin 240 miljoonaa euroa.

16. ARVONALENTUMISTESTAUS

Laivasto ja muu käyttöomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuon vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Konserni arvioi jokaisena raportointihetkenä, onko viitteitä siitä, että jonkin käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Liikearvosta ja aineettomista hyödykkeistä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, ei kirjata poistoja, vaan ne testataan arvonalentumisen varalta jokaisena raportointihetkenä. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvonalentumistestauksen laatimisesta on kerrottu tarkemmin vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä.

Finnair pitää useita COVID-19-pandemian johdosta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viitteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on suorittanut arvonalentumistestauksen osavuositestauksen raportointihetkenä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö sekä pandemian kielteiset vaikutukset konsernin omaan toimintaympäristöön ja tällä hetkellä erittäin alhaisen matkustajakysynnän vaikutukset konsernin taloudelliseen tulokseen ja matalaan kapasiteetin käyttöasteeseen. Arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU). Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, mukaan lukien liikearvo, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Arvonalentumistestauksen hetkellä 30.9.2021 Finnairin tase ei sisällä liikearvoa (0,5). Tase sisältää 1,4 miljoonaa eroa (1,7) muita aineettomia hyödykkeitä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika. Omaisuuserät, jotka on tarkoitettu myydä, on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu erikseen.



Arvon alentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon. Testauksen perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Osavuositestauksen raportointihetkellä 30.9.2021 rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä oli 2 716,6 miljoonaa euroa ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 2 244,5 miljoonaa euroa. Kerrytettävissä oleva rahamäärä puolivuositestauksen testaushetkellä 30.6.2021 oli 2 629,6 miljoonaa euroa. Kerrytettävissä olevan rahamäärän paraneminen aiempaan, puolivuositestauksessa raportoituun verrattuna johtuu pääasiassa verkosto- ja laivastosuunnitelman päivittämisestä sekä tähän liittyvästä huoltoinvestointisuunnitelman optimoinnista.

Käyttöarvo on määritetty käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat yhtiön johdon viimeisimpään ennusteeseen seuraavalle viidelle vuodelle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Ottaakseen huomioon COVID-19 pandemiaan liittyvän lisääntyneen epävarmuuden ja sen vaikutukset tulevaisuuden näkyymiin, Finnair käyttää rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon laatimat kolme vaihtoehtoista rahavirtaskenaariota painotetaan niiden arvioiduilla todennäköisyyksillä. Kolmannella kvartaalilla toteutuneen kysynnän ja liikevaihdon kehittymisen perusteella, liikevaihdon elpymisen nähtiin alkaneen jo syyskuussa ja jatkossa johdon käyttämät kolme ennusteskenaariota eroavat toisistaan pääasiallisesti arvioidun elpymistahdin suhteen. Finnairin johto on osavuositestauksen raportointihetkellä 30.9.2021 päivittänyt eri ennusteskenaarioille määrittämiään painoarvoja viimeisimmän saatavilla olevan tiedon perusteella siten, että optimistisen ennusteskenaarion uusi painoarvo on 8% (10% per 30.6.2021), perusskenaarion 72% (60%) ja pessimistisen skenaarion painoarvo on 20% (30%). Pessimistisessä skenaariossa elpymisen odotetaan olevan selvästi hitaampaa kuin kahdessa muussa skenaariossa. Pessimistisessä skenaariossa liiketoiminnan operatiivisen tason arvioidaan olevan noin 88 prosenttia vuoden 2019 tasosta vuonna 2023, kun taas perusskenaarion tason arvioidaan jäävän hieman alle vuoden 2019 tason. Optimistisimmassa skenaariossa operatiivisen tason arvioidaan saavuttavan 100 prosenttia vuoden 2019 tasoon verrattuna vuonna 2023. Eriävästä elpymistahdista huolimatta, kaikkien ennusteskenaarioiden mukaisen liiketoiminnan odotetaan vuositasolla palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle operatiiviselle tasolle (tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna) aikaisintaan vuoden 2023 aikana. Johdon ennusteskenaarioista on kerrottu tarkemmin osavuositestauksen osiossa 4. COVID-19 ja hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta.

Arvonlennustestauksessa käytetyt keskeiset oletukset	30.9.2021	30.6.2021	31.12.2020
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	7,9	7,9	8,2
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	9,0	9,0	9,3
Pitkän aikavälin kasvu-%	2,8	2,4	2,4
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	660-835	645-702	540-610

Arvon alentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa sekä johdon arvioiden käyttöä. Nämä arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta, ja joka on kasvanut COVID-19-pandemiasta johtuen. Epävarmuustekijöistä ja niihin liittyvästä johdon harkinnasta on kerrottu laajemmin vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä. Merkittävää johdon harkintaa sisältyy erityisesti pandemian keston ja kysynnän elpymisnopeuden arviointiin sekä yksikkökohtaisen liikevaihdon kehittymiseen. Finnair on tarkastellut näiden johdon arvioiden vaikutusta arvonalentumistestaukseen yllä mainittujen ennusteskenaarioiden ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin avulla. Lisäksi käyttöarvolaskelma reagoi herkästi laskelmassa käytettyjen keskeisten oletusten, EBITDA-marginaalin, polttoaineen hinnan, pitkän aikavälin kasvuprosentin sekä diskonttokoron, muutoksiin.

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



Johtuen käytettyihin oletuksiin sekä johdon arvioihin liittyvästä kasvaneesta epävarmuudesta Finnair on laatinut herkkyyksianalyysin, jonka tarkoituksena on heijastella, miten arvonalentumistestauksen tulos reagoi keskeisten oletusten muutoksiin. Herkkyyksianalyysi huomioi yhden oletuksen muutoksen kerrallaan muiden oletusten pysyessä ennallaan. Herkkyyksianalyysin tulokset heijastelevat rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin pohjalta määritetyn kerrytettävissä olevan rahamäärän herkkyyttä.

Keskeisten oletuksien muutosherkkyydet	30.9.2021	30.6.2021	31.12.2020
EBITDA marginaali-%, prosenttiyksikköä	-1,0	-0,5	-1,0
Diskonttokorko, prosenttiyksikköä	+1,2	+0,4	+0,9
Pitkän aikavälin kasvuprosentti, prosenttiyksikköä	-1,3	-0,5	-1,0
Polttoainekustannus, prosenttia	+4,0	+2,0	+15,0

17. VALTIONTUKI FINNAIRIN RAHOITUSJÄRJESTELYISSÄ

Valtiontuki TyEL-takaisinlainassa ja osakeannissa

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

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

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

Valtiontuki hybridilainalmiitissä

Finnair ja Suomen valtio ovat allekirjoittaneet 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainalmiitistä yhtiön tukemiseksi. Päätöksen järjestelystä teki valtioneuvoston yleisistunto 18.2.2021 ja järjestelyllä on Euroopan komission kilpailuviranomaisen hyväksyntä Euroopan unionin valtiontukisäätelyn mukaisesti. Koronapandemiasta seuranneet matkustusrajoitukset ovat aiheuttaneet yhtiölle mittavia tappioita, mikä on huomioitu lainan korkotasossa. Limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen jälkeen yhtiön käytettävissä komission 12.3.2021 tekemän valtiontukipäätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltävien raja-arvojen alapuolelle. Finnair on aloittanut neuvottelut komission kanssa jäljellä olevasta noin 50 miljoonan euron osuudesta.

18. ELÄKESAAMISET

Eläkesaamiset olivat 57,8 miljoonaa euroa (31.12.2020: 31,8). Diskonttokoron muutos 0,60 %:iin (31.12.2020: 0,25 %) lisäsi eläkesaamisia 13,6 miljoonaa euroa, järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto 19,4 miljoonaa euroa ja Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehdyt ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen liittyvät sääntömuutokset 12,9 miljoonaa euroa. Muut työsuoritukseen perustuvat menot vähensivät eläkesaamisia 11,6 miljoonaa euroa, kokemusperäiset oikaisut 6,4 miljoonaa euroa ja palkankorotusoletusten muutos 1,9 miljoonaa euroa.



19. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Finnairilla oli raportointikaudella käytössään 175 miljoonan euron suuruinen sitova luottolimiitti, johon kuului finanssikovenantti. Tilikauden 2021 ensimmäisen neljänneksen aikana Finnair neuvotteli uuden kovenantin lievennyksen syndikaattipankkien kanssa. Uusi lievennys poisti aikaisemman nettovelkaantumistasoa koskevan kovenantin ja se korvattiin oman pääoman ja kassavarojen tasoa mittaavilla kovenanteilla. Uudet kovenanttitasot kassavaroille ja konsernin omalle pääomalle olivat 400 miljoonaa euroa. Lisäksi erikseen määritellylle nk. 'kirjanpidollisen oman pääoman mittarille', jolla tarkoitetaan Suomen osakeyhtiölaissa tarkoitetun oman pääoman määrää lukuun ottamatta hybridi-instrumentteja ja pääomalainoja, määritelty kovenanttiraja oli 150 miljoonaa euroa. Uudelleen neuvoteltuun sopimukseen liittyi lisäehto, jonka mukaan nostamaton 175 miljoonan euron luottolimiitti on Finnairin nostettavissa yhtiön saadessa Euroopan komission hyväksynnän jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron hybridilainaosuudelle. Uusi kovenanttisopimus allekirjoitettiin 31.3.2021 ja se tuli voimaan 13.4.2021 sopimuksessa mainittujen ehtojen täytyessä.

Finnair julkisti 28.9.2021 tiedotteen, jonka mukaan Finnair suunnittelee luopuvansa nostamattomasta 175 miljoonan euron suuruudesta vakuudettomasta joukkovelkakirjalainastaan. Samassa pörssitiedotteessa Finnair ilmoitti solmineensa myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen, joka kattaa neljä Airbus A350 -lentokonetta. Järjestelyssä Finnair myi lentokoneet, jotka on toimitettu kesäkuun 2017 ja helmikuun 2019 välisenä aikana, ja takaisinvuokrasi ne käyttöönsä. Vuokrauskausi on keskimäärin 12 vuotta.

Kovenantti, miljoonaa euroa	Kovenanttiraja	30.9.2021
Oma pääoma	400,0	548,3
Kassavarat	400,0	1 181,4
Kirjanpidollinen oma pääoma	150,0	350,3

Olemassa olevia lainoja lyhennettiin lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	30.9.2021	30.9.2020	31.12.2020	30.9.2021	30.9.2020	31.12.2020
Pitkäaikaiset korolliset velat						
Vuokrasopimusvelat	1 117,7	878,3	880,6	1 117,7	878,3	880,6
Lainat rahoituslaitoksilta	599,3	398,9	599,0	599,3	398,9	599,0
Joukkovelkakirjalainat	408,9	195,9	197,2	397,0	199,8	199,8
JOLCO-lainat* ja muut	293,3	237,2	312,2	293,3	237,2	312,2
Yhteensä	2 419,2	1 710,2	1 988,9	2 407,3	1 714,1	1 991,6
Lyhytaikaiset korolliset velat						
Vuokrasopimusvelat	164,1	140,1	135,6	164,1	140,1	135,6
Joukkovelkakirjalainat	99,8			98,9		
JOLCO-lainat* ja muut	48,1	43,8	51,5	48,1	43,8	51,5
Yhteensä	312,0	183,9	187,2	311,1	183,9	187,2

* JOLCO-lainat ja muut lainat sisältävät kolmen A350 koneiden hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating lease with call option) ja vientiluottotakaukset yhdelle A350 koneelle ja kolmelle A330 koneelle. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna.



Rahoitusvelkojen erääntymisajat 30.9.2021							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	122,4	125,5	125,2	128,7	94,4	356,6	952,7
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	41,7	43,5	45,3	42,2	28,9	127,5	329,1
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset		600,0					600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	98,9			400,0			498,9
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset				28,2	14,1		42,3
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	48,1	37,1	38,2	87,1	32,6	59,0	302,2
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	311,1	806,1	208,7	686,2	170,1	543,1	2 725,3
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	507,4						507,4
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-515,4	-5,1	-1,8				-522,3
Hyödykejohdannaiset	-11,2						-11,2
Ostovelat ja muut velat	117,1						117,1
Korkomaksut	91,0	94,3	66,8	62,7	30,1	96,8	441,7
Yhteensä	500,0	895,3	273,7	748,9	200,2	639,9	3 257,9

* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä 2022 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2017 maksettua 0,1 miljoonan euron kulujaksotusta, eikä vuonna 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 3,0 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Lainat rahoituslaitoksilta eivät sisällä 0,7 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2020 ja erääntyy vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

20. VARAUKSET

miljoonaa euroa	30.9.2021	30.9.2020	31.12.2020
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	162,8	166,3	166,3
Uudet varaukset	24,2	20,9	25,4
Käytetyt varaukset	-8,1	-14,0	-18,3
Puretut varaukset	-1,2	-0,6	-1,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	2,2	1,3	2,1
Diskonntauksesta johtuvat muutokset	0,9	0,7	0,9
Kurssierot	8,3	-6,0	-12,2
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	189,0	168,8	162,8
Joista pitkäaikaista	176,4	155,4	153,6
Joista lyhytaikaista	12,6	13,4	9,2
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	13,0	3,1	3,1
Uudet varaukset	1,7	25,5	27,2
Käytetyt varaukset	-8,5	-2,0	-6,7
Puretut varaukset	-1,5	-1,1	-10,6
Muut varaukset yhteensä	4,8	25,5	13,0
Joista pitkäaikaista	1,5	1,2	2,2
Joista lyhytaikaista	3,2	24,3	10,8
Yhteensä	193,8	194,2	175,8
Joista pitkäaikaista	177,9	156,5	155,8
Joista lyhytaikaista	15,9	37,7	20,0



Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2033 mennessä. Muut varaukset sisältää pääosin COVID-19-pandemian seurauksena tehtyihin rakennejärjestelyihin liittyviä eriä, joiden odotetaan pääosin purkautuvan vuoden 2021 loppuun mennessä. Lentokaluston huoltovaraukseen liittyvät uudet varaukset olivat merkittävästi pienemmät COVID-19-pandemian aikana vähentyneen lentotoiminnan vuoksi.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 184,9 miljoonaa euroa (31.12.2020: 161,1) sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 7,0 miljoonaa euroa (31.12.2020: 5,2), joka pääosin koostuu saaduista vuokravakuuksista.

21. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.9.2021	30.9.2020	31.12.2020
Ennakkoon saadut lentolipputulot	133,3	101,8	55,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	53,0	47,1	51,9
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	16,9	3,6	3,4
Muut erät	18,6	23,7	22,5
Yhteensä	221,8	176,3	133,6

22. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	30.9.2021	30.9.2020	31.12.2020
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	49,4	41,2	32,1
Yhteensä	49,4	41,2	32,1

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.9.2021 olivat 338 miljoonaa euroa (31.12.2020: 429). Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet laskivat vertailukauden aikana Suomen kilpailu- ja kuluttajaviraston alennettua takuun määrää COVID-19 pandemian aiheuttamien ryhmämatkavarausten laskemisen seurauksena, ja ne ovat pysyneet 31.12.2020 tasolla raportointikauden aikana. Vuokravastuut 30.9.2021 koostuvat ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja vähäarvoisista IT-laitteiden vuokrista, jotka eivät kuulu IFRS 16 standardin piiriin, olivat 32,0 miljoonaa euroa (31.12.2020: 19,1).

Finnair on sitoutunut vuoden 2022 toisen neljänneksen aikana toimitettavan A350-lentokoneen osalta vuokrasopimukseen, jonka mukainen vuokrakausi alkaa vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä. Vuokrasopimuksen vaikutus Finnairin käyttöoikeusomaisuuteen sekä vuokrasopimusvelkoihin on noin 100 miljoonaa euroa.

23. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Finnair-konsernin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, johto (hallitus, toimitusjohtaja ja johtoryhmä), heidän läheiset perheenjäsenensä ja heidän tai heidän läheisten perheenjäsentensä määräysvallassa olevat yhtiöt, osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset sekä Finnairin eläkesäätiö. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,9 % (31.12.2020: 55,9 %) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiirin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia.



miljoonaa euroa	1-9/2021	1-9/2020	2020
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	12,9	21,4	28,4
Eläkesäätiö	0,0	0,4	0,4
Työsuhde-etuudet			
Eläkesäätiö	-1,2	10,4	-121,5
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	3,6	2,8	3,9
Hallitus	0,3	0,3	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	52,0	68,4	88,2
Eläkesäätiö	1,5	1,4	1,9
Rahoitustuotot ja -kulut			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	1,3	2,2	2,8
Eläkesäätiö	0,1	-0,5	-0,6
Saamiset			
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	4,4	23,2	19,6
Pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä	56,9		31,0
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	8,2	22,5	15,9
Velat			
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	2,8	3,6	3,6
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle		97,0	
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	2,0	2,9	2,1

24. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair tiedotti 5.10.2021 luopuneensa 175 miljoonan euron suuruudesta, käyttämättömästä valmiusluottolimiittijärjestelystä 4.10.2021.