



Taloudellinen tieto 2020



FINNAIR

SISÄLTÖ

3 KATSAUS VUOTEEN 2020

5 HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

44 TILINPÄÄTÖS

94 HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

95 TILINTARKASTUSKERTOMUS





Katsaus vuoteen 2020

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

Eristystoimenpiteiden ja ennennäkemättömien matkustusrajoitusten keskellä lentoyhtiöt kärsivät massiivisia tappioita matkustajavirtojen kutistuessa. Vuoden 2020 matkustajamäärämme jäi 3,5 miljoonaan (14,7) ja liikevaihto kutistui 829,2 miljoonaan euroon (3 097,7). Molemmissa luvuissa oli yli 70 prosentin pudotus. Vertailukelpoinen liikutuloksemme oli -595,3 miljoonaa euroa (162,8). Liiketulos oli -464,5 miljoonaa euroa

(160,0) ja tilikauden tulos -523,2 miljoonaa euroa (74,5).

Lensimme keväällä vain muutaman prosentin kapasiteetilla ja ylläpidimme Suomelle kriittisiä yhteyksiä Euroopan keskuksiin. Vaikka ihmiset eivät liikkuneet, tavaravirtojen piti liikkua, joten käynnistimme nopeasti myös pelkkää rahtia kuljettavat kaukolennot, joita kertyi yli 1 300 kappaletta vuoden aikana. Rahdilla, jota tukivat puute kapasiteetista ja nousseet markkinahinnat, oli merkittävä rooli liikevaihdossamme. Rahtina kuljetettiin muun muassa pandemian hallinnassa tarvittavia tarvikkeita. Kesällä aloitimme matkustajalentojen lisäämisen, mutta pandemiatilanne jatkui haastavana ja operoimme rajoitettua noin 50 kohteen ja 75 päivittäisen lennon verkostoa loppuvuoden.

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

HANKIMME VUODEN 2020
AIKANA NOIN 1,8 MILJARDIA
EUROA UUTTA RAHOITUSTA





SOSIAALISEN JA TALOUDELLISEN VASTUUN MERKITYS KOROSTUI

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

Sopeutimme toimintaamme ja kustannuksiamme voimakkaasti, yhteensä yli 1,5 miljardia euroa vuoden 2019 kustannustasoon verrattuna. Tästä 30 prosenttia tuli polttoainekustannuksista, kun lentoja oli vähemmän. Lähes koko henkilöstömme oli lomautetuna osan vuodesta, ja lomautukset valitettavasti jatkuvat suurella osalla vielä toistaiseksi. Pysyviin 140 miljoonan euron vuosisäästöihin vuoden 2022 alusta alkaen tähtäävä kustannusohjelmamme edistyi hyvin ja haimme säästöjä kaikista toiminnastamme. Finnairin työntekijöiden määrä väheni noin 1 100 henkilöllä irtisanomisten, määräaikaisten työsopimusten päättymisen, eläköitymisen ja luonnollisen poistuman kautta. Menetetty työpaikat ovat

erittäin valitettavia, mutta tässä tilanteessa tarpeellisia. Tuemme irtisanottujen uudelleen-työllistymistä laajalla NEXT-ohjelmalla, joka on rakennettu yhteistyössä keskeisten työllisyystoimijoiden kanssa. Ohjelman ensimmäiset tulokset ovat rohkaisevia.

Finnairin pitkän tähtäimen strategia ja arvot ovat toimineet meille kompassina, kun teimme yhtiön selviytymisen ja tulevaisuuden kannalta ratkaisevia päätöksiä. Finnairin henkilöstö on pandemiavuoden aikana osoittanut poikkeuksellisen vahvaa sitoutuneisuutta ja kykyä uudistaa toimintatapoja nopeasti muuttuvassa ympäristössä. Henkilöstötutkimuksemme osoittaa, että yhdessä tekemisen arvomme on vuoden aikana vahvistunut. Tiimimme on kasvanut entistä tiukemmin yhteen pandemian haasteiden keskellä.

Pitkällä tähtäimellä vain kannattava yritys voi kantaa vastuunsa ja olla positiivinen voima yhteiskunnassa. Keskeinen tavoitteemme vuoden aikana onkin ollut varmistaa Finnairin tulevaisuus, kykymme jatkaa strategian toteutusta, sekä kyky tarjota erinomaisia lentoyhteyksiä ja sitä kautta työtä Suomeen tulevaisuudessaakin. Kannattavuutta ja investointikykyä tarvitsemme myös päästöjen vähentämiseen, sillä uudella teknologialla on merkittävä rooli ilmastohaasteen ratkaisussa.

Strategiamme ydin, Helsingin sijainnin mahdollistama lyhin ja päästötehokkain reitti Euroopan ja Aasian välillä, tukee maailmanlaajuisia päästövähennystavoitteita. Suomi ja Finnair voivat tuoda kokoaan suurempia ratkaisuja ilmastonmuutoksen vastaiseen työhön. Toimintamme uudelleenrakennus antaa meille mahdollisuuden parantaa tekemistämme. Aiomme huolehtia, että päästöt eivät kasva lentämisen palautumisen tahdissa.

Näimme vuonna 2020 konkreettisesti, miten tiukassa yhteydessä ympäristövastuu, sosiaalinen vastuu ja taloudellinen vastuu ovat. Lentämisen hiilidioksidipäästöt vähenivät, mutta tuhansia työpaikkoja katosi lentoliikenteestä ja matkailuteollisuus ja sen työpaikat globaalisti olivat suurissa vaikeuksissa. Näin oli myös kotimarkkinallamme. Lentoyhteyksillä on merkittävä rooli Suomen taloudessa sekä vientiyrityksille että matkailuteollisuudelle.

Finnairille vastuullisuus ei ole erillinen osasto vai prosessi, vaan olennainen osa kaikkea toimintamme. Tämän mukaisesti raportoimme vastuullisuudesta vuosikertomuksen osana. Finnairin vuoden 2020 yhtiökokous hyväksyi yhtiöjärjestyksemme muutoksen, joka mahdollistaa nykyistä aktiivisemmän roolin mm. vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotossa sekä osallistumisen toimintaan, joka tähtää yhtiön

liiketoiminnan hyväksyttävyyden, ja siten pitkän aikavälin kannattavuuden, turvaamiseen. Tämä muutos yhtiöjärjestyksessä tuo vastuullisuuden toimintamme ytimeen, johon se kuuluukin.

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

Vuosi 2020 näytti, miten olennaista vastuullisessa liiketoiminnassa tasapaino sosiaalisen, taloudellisen ja ympäristövastuun välillä on. Tämä on hyvä ohjenuora myös uudelleenrakennusvaiheessa, johon nyt lähdemme Finnair-tiimin, asiakkaidemme ja yhteistyökumppaneidemme kanssa. Odotamme jo kovasti, että saamme taas toivottua asiakkaat tervetulleiksi lennoillemme, kutsua Finnair-kollegoja takaisin töihin, ja jatkaa vahvan arvon tuottamista Suomelle ja osakkeenomistajillemme.

Topi Manner, Toimitusjohtaja
Anne Larilahti, Vastuullisuusjohtaja



Hallituksen toimintakertomus

- | | |
|--|--|
| 6 Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö | 33 Finnairin riskienhallinnan periaatteet |
| 10 Taloudellinen kehitys vuonna 2020 | 35 Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät |
| 15 Rahoitusasema ja investoinnit | 37 Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet |
| 18 Laivasto | 39 Tulevaisuuden näkymät |
| 19 Strategian toteutus | 40 Vaihtoehtoiset tunnusluvut |
| 22 Taloudellinen kehitys 2016–2020 | 42 Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys |
| 23 Muu kuin taloudellinen kehitys vuonna 2020 | 43 Muut tunnusluvut |
| 28 Muutokset yhtiön johdossa | |
| 29 Osakkeet ja osakkeenomistajat | |





Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö



Finnair on Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö. Lisäksi se tarjoaa matkapalveluja Aurinkomatkat- ja Finnair Holidays -tuotemerkkien alla.

Finnairin strategian kulmakivenä on yhtiön maantieteellinen sijainti, joka mahdollistaa nopeimmat yhteydet kasvavilla Aasian ja Euroopan välisillä lentomarkkinoilla.

Finnairin liiketoimintaan vaikuttavat viereisessä kuvassa listatut megatrendit. Ne tarjoavat lukuisia uusia mahdollisuuksia, mutta myös lisäävät uusia vaatimuksia liiketoiminnan harjoittamiselle.

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan syklistä, ja pitkän aikavälin megatrendien lisäksi siihen vaikuttavat voimakkaasti seuraavalla sivulla kuvatut ulkoiset tekijät.

Ulkoisista tekijöistä COVID-19-pandemialla vaikutti ennennäkemättömällä tavalla Finnairin liiketoimintaan vuonna 2020. Useat maat rajoittivat matkustusta voimakkaasti, ja yhtiön piti leikata tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) laskettua matkustajakapasiteettiaan yli 70 prosenttia, jolloin myös liikevaihto laski yli 70 prosenttia.

Yhtiö sopeutti voimakkaasti toimintaansa ja lähes koko henkilöstö oli lomautettuna suuren osan vuotta. Myös muita merkittäviä volyymisidonnaisia sekä pysyviä kustannussopeutustoimia otettiin käyttöön ensimmäiseltä vuosineljännekseltä alkaneista erityäin rajallisista operaatiosta aiheutuneiden tappioiden minimoimiseksi ja sen varmistamiseksi, että yhtiö on kilpailukykyinen ja toimii terveeltä pohjalta, kun lentotoimiala alkaa jälleen elpyä. Finnair on jonkin aikaa aiempaa selvästi pienempi yhtiö ja siksi myös henkilöstömäärää jouduttiin sopeuttamaan, mikä tarkoitti noin 600 työntekijän irtisanomista.

Kysynnän elpymisen ajankohta on pääasiassa riippuvainen rokotusohjelmien toteutumisesta, matkustusrajoitusten poistamisesta sekä rokotuspassin maailmanlaajuisesta hyväksynnästä. Finnair on valmistautunut erilaisiin vaihtoehtoihin työstämällä kolmea vaihtoehtoista elpymisskenaariota, jotka ovat optimistinen skenaario, perusskenaario ja pessimistinen skenaario, ja yhtiö on valmis toimimaan nopeasti sekä oikea-aikaisesti muuttuvissa olosuhteissa. Optimistisessä skenaariossa kysynnän elpymisen odotetaan alkavan merkittävässä määrin kesäkuussa

FINNAIRIN LIIKETOIMINTAAN VAIKUTTAVAT MEGATRENDIT



Vastuullisuuden kasvava merkitys



Kaupungistuminen



Teknologinen kehitys, verkkoyhteyksien merkityksen kasvu ja digitalisaatio



Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin

Lue lisää Finnairin [verkkosivuilta](#).



2021, perusskenaariossa elokuussa 2021 ja pessimistisessä skenaariossa lokakuussa 2021. Perusskenaariota pidetään kolmesta skenaariosta kaikkein todennäköisimpänä.

Finnair toteutti vuoden aikana kattavia rahoitustoimia, joihin kuuluivat 500 miljoonan euron osakeanti, 600 miljoonan euron TyEL-laina, useita lentokoneiden rahoitustransaktioita ja Suomen valtion kanssa valmistettava enintään 400 miljoonan euron hybridilaina. Näiden toimien ansiosta Finnair uskoo pystyvänsä jatkamaan strategiansa ja liiketoimintamallinsa toteuttamista myös siinä tilanteessa, että pandemian vaikutukset lentomatkustuksen kysyntään heikkenisivät nykyennusteiden tasosta. COVID-19:n vaikutusta Finnairin strategiaan on kuvattu tarkemmin strategiaosiossa.

Toimintaympäristö vuonna 2020

Ensimmäisen vuosineljänneksen alku oli vielä normaali ja Finnairin olettamusten mukainen, vaikka COVID-19-pandemian ensimmäisiä merkkejä olikin jo havaittavissa. Maaliskuusta alkaen pandemia vaikutti merkittävällä tavalla koko globaaliin lentotoimialaan ja näin ollen myös Finnairin toimintaan. Lentoyhtiöt ympäri maailman olivat pakotettuja vähentämään kapasiteet-

tiaan huomattavasti tiukoista matkustusrajoituksista ja kysynnän puutteesta johtuen. Tämä koski myös Finnairia, joka ensimmäisen neljänneksen lopussa ajoi verkostoaan voimakkaasti alas. Toisella neljänneksellä yhtiö ylläpiti vain Suomen kannalta kriittisiä lentoyhteyksiä. Lentoja lisättiin hieman loppuvuodelle, mutta koko vuoden tarjotuilla henkilökilometreillä mitattu kapasiteetti oli vain noin 27 prosenttia vertailukaudesta. Näin ollen oli selvää jo maaliskuun puolivälissä, ettei Finnair pysty saavuttamaan vuoden 2019 lopussa antamia ohjeistuksia. Koska pandemia vallitsee edelleen maailmanlaajuisesti ja koska koronavirusrokotukset on aloitettu vasta muutamia viikkoja sitten, Finnair arvioi pääsevänsä lisäämään liikennettään merkittävämmiin vasta kesästä 2021 lähtien. Yhtiö arvioi, että vuoden 2019 liikennetaso tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna saavutetaan vuonna 2023.

Kapasiteetti laski rajusti Helsingin ja muiden Euroopan markkinoiden välillä alkaen ensimmäisen vuosineljänneksen lopusta. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna laski 68,2 prosenttia (+2,9) verrattuna vuoteen 2019.

LENTOLIIKENTEeseen VAIKUTTAVIA ULKOISIA TEKIJÖITÄ

MUUTOKSET KULUTTAJIEN MIELTYMYKSISSÄ, MIELIKUVISSA, OSTOTOTTUMUKSISSA JA DEMOGRAFIASSA



LETOPETROLIN HINTA



VALUUTTAKURSSIT



POLIITTINEN YMPÄRISTÖ
JA SÄÄNTELY

MAAILMANTALouden
SYKLIT



SESONGIT LOMA- JA LIIKE-
MATKUSTUKSESSA



SÄÄ SEKÄ LUONNON-
KATASTROFIT, PANDEMIAT
JA MUUT ULKOISET SHOKIT



Ensimmäisen neljänneksen jälkeen kysyntä oli heikkoa Euroopan- ja kotimaan reiteillä COVID-19-liitännäisten reitti- ja vuoroperuusten sekä tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna laski 70,4 prosenttia (+4,5) vertailukaudesta ja pandemian vaikutus oli näkyvissä jo ensimmäisen neljänneksen luvuissa, koska erityisesti Kiinan-reittejä jäi tauolle. Kysyntä Euroopan- ja Finnairin Aasian-kohteiden välillä laski huomattavasti katsauskaudella samoista syistä kuin Euroopan-liikenteessäkin.

Finnair tekee tiiviimpää yhteistyötä muutamien **oneworld**-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Pandemian vallitessa Finnair jatkoi työskentelyä yhdessä yhteishankekumppaneidensa kanssa varmistaakseen, että tehokkuutta tuottavat ja asiakkaita hyödyttävät yhteishankkeet jatkuivat normaalisti merkittävästi alentuneesta kapasiteetista ja liikevaihdosta huolimatta vuonna 2020. Finnair jatkoi



VAHVAN RAHTIKYSYNNÄN ANSIOSTA FINNAIRIN RAHTILIIKEVAIHTO LASKI MELKO MALTILLISESTI VUODESTA 2019

lisäksi valmistelujaan, jotta se voisi aloittaa yhteishankkeensa Juneyao Airlinesin kanssa vuoden 2021 ensimmäisellä puoliskolla.

Matkapakettien asiakaskysyntä oli ensimmäisen vuosineljänneksen alkupuolella vuotta 2019 parempi ja samanaikaisesti matkapalveluiden sarjatuotantoon perustuvien matkapakettien kapasiteetti oli vertailukautta alhaisempi. Koronavirus alkoi kuitenkin vaikuttaa kysyntään negatiivisesti helmikuun aikana, ja maaliskuun keskivaiheilla matkojen tuotanto keskeytyi seuraten Suomen ja kohdemaiden viranomaisten asettamia matkustusrajoituksia. Matkapakettien kysyntä laski pandemian takia merkittävästi keväällä. Kesän aikana kysyntä toipui, vaikka tuotanto pysyi matalalla tasolla. Kolmannella neljänneksellä myyntiin tulivat kotimaan matkapaketit ja niiden kysyntä on ollut odotuksia vahvempaa. Viimeisellä neljänneksellä Aurinkomatkat tarjosi vain kotimaan matkapaketteja. Vaikka kysynnän toipumisesta oli lupaavia merkkejä vuoden lopussa, näkymät vuodelle ovat edelleen epävarmoja ja riippuvat pandemian kehityksestä, matkustusrajoitusten voimassaolosta sekä asiakaskysynnän palautumisesta.

COVID-19 vaikutti merkittävästi myös globaaleihin rahtimarkkinoihin laske-malla selvästi lentorahdin määrää koko vuonna 2020, koska matkustajareittiliikenteen kapasiteetti väheni huomattavasti ensimmäisen neljänneksen lopusta alkaen. Toisaalta poikkeuksellinen tilanne avasi loppuvuodelle markkinan pelkkää rahtia kuljettaneille lennoille ja rahdin vahvan kysynnän tukemana Finnair pystyi käynnistämään Aasian-reittilennot ja vähitellen lisäämään niitä alhaisesta matkustajakäytöstä huolimatta. Alemmista rahtimääristä huolimatta Finnairin rahtiliikevaihto laski koko vuoden aikana melko maltillisesti vuodesta 2019. Lisäksi rahtiliikenteen kokonaiskäyttöaste parani merkittävästi vuoden takaisesta. Finnair arvioi, että samanlainen trendi jatkuu rahdin kysynnän osalta ainakin vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 2,0 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta vuonna 2020 oli 43,1 prosenttia alempi kuin vuotta aiemmin, mutta Finnairin suojauspolitiikan vuoksi tämä näkyy yhtiön tuloksessa viiveellä. Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääriä eriään, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan kulloisenkin vuoden tulokseen. Vuonna 2020 Finnairin polttoainekulut laskivat kuitenkin merkittävästi vertailukaudesta kapasiteetin huomattavan vähenemisen takia. Siksi Finnair myös muutti polttoainehankintojensa suojausasteita siten, että niiden alarajaa laskettiin väliaikaisesti nolnaan prosenttiin.



PÄÄOMAT

Inhimillinen

- Osaava henkilöstö

Sosiaalinen ja henkinen

- Toimittajat ja yhteistyökumppanit
- Yhteishankkeet (AJB/SJB) ja allianssiyhteistyö
- Jakelukanavat
- Yhteiskuntasuhteet

Aineeton

- Liikenne- ja ylilento-oikeudet
- Asiakaspohja ja -tiedot
- Laatusertifikaatit
- Reittiverkosto
- Brändi
- Yhtiöjärjestys

Taloudellinen ja aineellinen

- Oikaistu korollinen velka 2197,5 miljoonaa euroa
- Oma pääoma 896,6 miljoonaa euroa
- 83 koneen moderni ja tehokas laivasto
- COOL Nordic Cargo -rahtiterminaali
- Huoltokiinteistöt
- Cateringkiinteistöt
- Helsinki Hub

Luonnonvarat

- Polttoaineen kulutus (lento ja maa)
- Kiinteistöjen energiankulutus
- Vedenkäyttö
- Hankitut tavarat
- Raaka-aineiden ja materiaalien käyttö

LIIKETOIMINTA



Asiakaspalvelu ja tuotteet

Finnairin ja OneWorldin globaali reittiverkosto
Matkustaja- ja rahtiliikenne
Lisäpalvelut
Pakettimatkat
Dynaamiset matkatuotteet

Tukipalvelut

Catering
Lentokoneiden huolto
Maahuolinta
Koulutus lentoyhtiöille



STRATEGIA JA ARVOT

VÄLITTÄMINEN

VERKOSTO
JA LAIVASTO

YHDESSÄ TYÖSKENTELY

MODERNI
LAATU-
LENTOYHTIÖ

KULTTUURI
JA TAPAMME
TOIMIA

YKSIN- KERTAISTAMINEN

OPERATIIVINEN
TEHOKKUUS

VASTUULLI-
SUUS

ROHKEUS

TARKOITUS: RIKASTUTAMME ELÄMÄÄ LUOMALLA YHTEYKSIÄ MAAILMAAN

VAIKUTUKSET

Yhteiskunnallisen arvon luonti

- Mahdollistaa ihmisten, tavaroiden ja palveluiden turvallisen ja vapaan liikkumisen
- Lisätä ja vahvistaa kulttuurillista, sosiaalista ja kaupallista vuorovaikutusta
- Osallistua ja rohkaista poikkiteolliseen yhteistyöhön
- Taloudelliset kerrannaisvaikutukset suomalaiseen yhteiskuntaan

Kestävä kasvu

- Luoda suoria ja epäsuoria työpaikkoja (esim. turismi, kansainvälinen kauppa ja ulkomaiset investoinnit)
- Etsiä uusia ratkaisuja perinteisen liiketoimintamallimme ulkopolelta tukemaan toimintamme ydintä
- Tuottaa lisäarvoa osakkeenomistajiemme sijoituksille
- Kasvava brändiarvo

Tyytyväinen ja osaava henkilöstö

- Tarjota tasa-arvoiset mahdollisuudet koko henkilöstölle
- Kehittää hyvää hallintomallia
- Taata turvallinen ja terveellinen työpaikka
- Työntekijöiden oikeuksien ja ihmisoikeuksien tukeminen ja kunnioittaminen

Ympäristövaikutukset

- Ilmapäästöt (CO₂ ja muut kuin CO₂)
- Melupäästöt
- Nestemäinen jäte (jäänpoistonesteet)
- Materiaalijäte





Taloudellinen kehitys vuonna 2020

Liikevaihto

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

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

Matkustajatuotot

COVID-19-pandemian vaikutus näkyi jo helmikuun liikenneluvuissa erityisesti Aasian osalta ja sen vaikutus oli huomattava kaikilla liikennealueilla maaliskuusta alkaen, mikä johti liikennelukujen merkittävään laskuun vuonna 2020. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 78,7 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 72,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski

76,2 prosenttia ja oli 3 485 600 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 78,8 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 18,7 prosenttiyksikköä 63,0 prosenttiin.

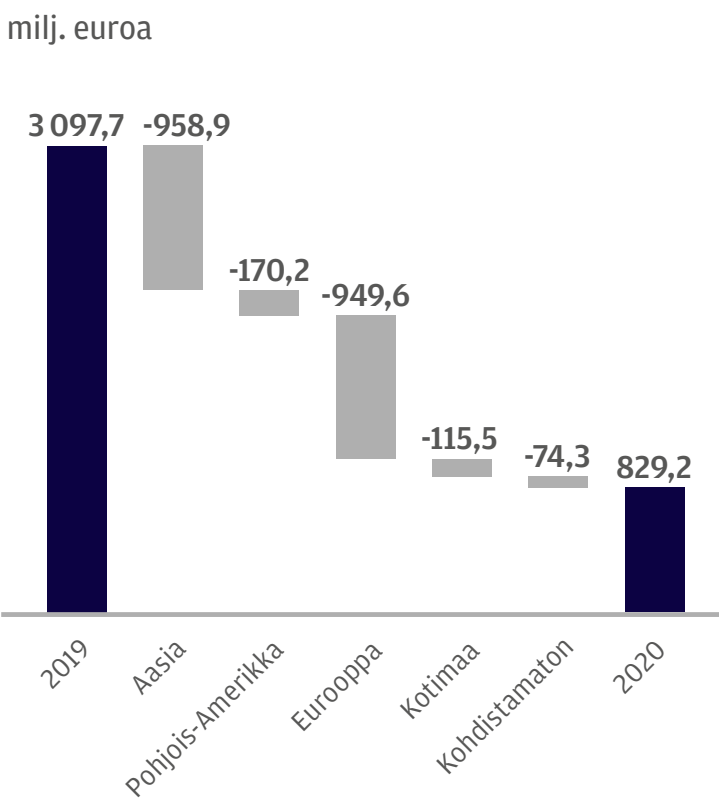
Aasian-liikenteen tarjonta laski COVID-19-vaikutuksen myötä merkittävästi helmikuusta alkaen ja toisella vuosineljänneksellä Aasiaan oli vain muutama reititilento. Vuoden kolmannella sekä viimeisellä neljänneksellä lentomäärä kasvoi jonkin verran, mutta siitä huolimatta tarjotut henkilökilometrit laskivat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

kuitenkin Aasian-rahtioperaatiot ja niiden hyvin korkea käyttöaste.

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

Myös Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski COVID-19-pandemian takia 71,7 prosenttia.

Liikevaihdon kehitys liikennealueittain



Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2020

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



Myydyt henkilökilometrit laskivat 78,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 18,8 prosenttiyksikköä 62,1 prosenttiin.

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

Lisämyynti

Lisämyynti, joka muodostuu esimerkiksi erilaisista palvelumaksuista ja lentokoneessa tapahtuvasta myynnistä, laski 64,6 prosenttia ennen kaikkea toisesta vuosineljänneksestä alkaneiden alhaisten matkustajamäärien vuoksi. Palvelumaksujen lisäksi istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

Rahti

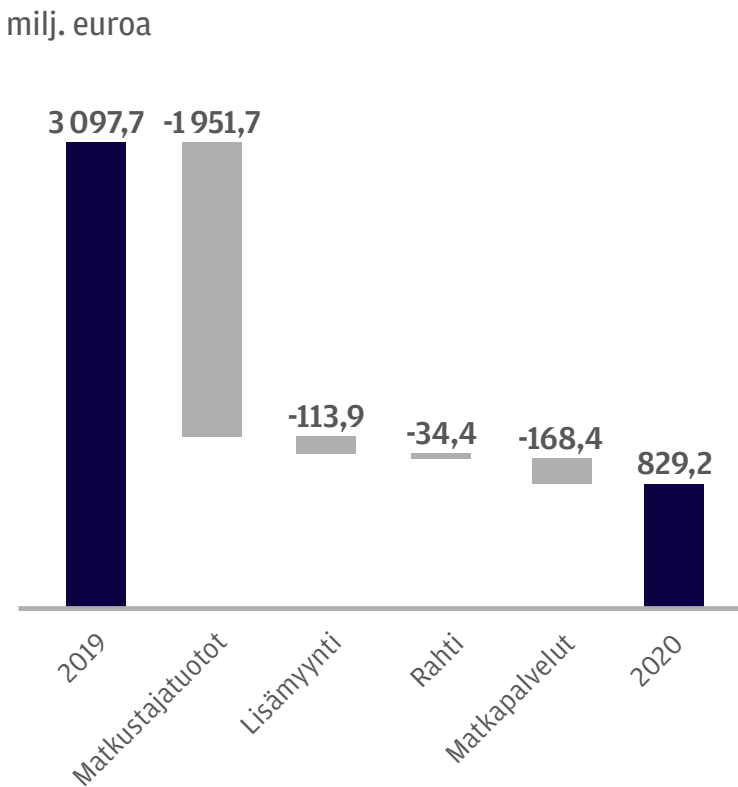
COVID-19:stä aiheutuneet rajalliset reititilantomäärät erityisesti toisella mutta myös kolmannella ja neljännellä vuosineljänneksellä johtivat Finnairin rahtivolymien laskuun vuonna 2020. Finnair aloitti pelkkää rahtia kuljettaneet lennot huhtikuussa niiden vahvan kysynnän vuoksi. Kolmannella vuosineljänneksellä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

joita lennettiin ennen kaikkea Euroopan ja Aasian välillä, mutta myös Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Rahtiliikenvaihto laski ainoastaan 16,2 prosenttia.

Matkapalvelut

Matkapakettien parantunut asiakaskysyntä vaikutti positiivisesti vuoden 2020 ensimmäisen vuosipuoliskon alkupuolella. Matkapalveluiden kehitykseen vaikutti puolestaan heikentävästi vuoteen 2019 verrattuna alhaisempi sarjatuotantoon perustuvien matkapakettien kapasiteetti ja toisella vuosineljänneksellä niiden sekä dynaamisten tuotteiden tarjoamisen väliaikainen lopettaminen COVID-19:n takia. Näiden lisäksi matkapalveluiden toiminta loppui Virossa vuoden 2019 päätteeksi. Tämän vuoksi toisella vuosineljänneksellä matkapalveluista ei kertynyt liikevaihtoa lainkaan ja kolmannellakin vuosineljänneksellä

Liikevaihdon kehitys tuotteittain



Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2020	2019	Muutos, %
Matkustajatuotot	528,1	2 479,8	-78,7
Lisämyynti	62,3	176,2	-64,6
Rahti	177,7	212,1	-16,2
Matkapalvelut	61,1	229,5	-73,4
Yhteensä	829,2	3 097,7	-73,2



liikevaihto oli pientä. Toisaalta Aurinko-
matkat alkoi tarjota kotimaisia matka-
paketteja kolmannen vuosineljänneksen
aikana ja niiden kysyntä on ollut arvioitua
vahvempaa. Viimeisellä vuosineljänneksellä
Aurinkomatkat tarjosikin vain kotimaisia
matkapaketteja. Matkapalveluiden matkus-
tajamäärä laski vertailukaudesta 81,7
prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste
oli 94,5 prosenttia. Matkapalveluiden liike-
vaihto laski 73,4 prosenttia.

Kustannuskehitys

Finnairin toiminnalliset kulut laskivat vuonna
2020 selvästi vähemmän kuin liikevaihto,
mikä johtui tietyistä kiinteistä kulueristä. Fin-
nair on tehnyt COVID-19-vaikutusten vuoksi
merkittäviä kustannussopeutustoimia, jotka
pitävät sisällään henkilöstön laajat lomau-
tukset ja niiden vaikutus näkyi selvästi toi-
sesta vuosineljänneksestä alkaen.

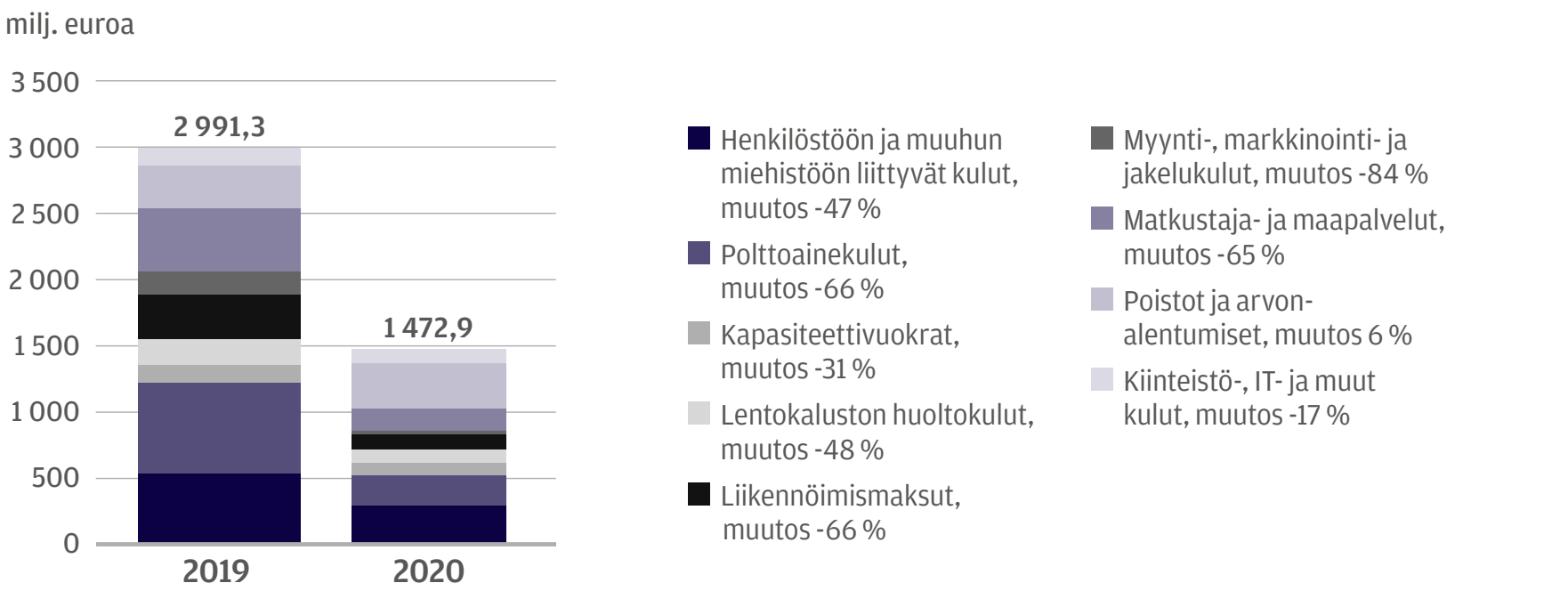
Yksikkökustannus (CASK) nousi 77,0
prosenttia ja oli 11,01 senttiä (6,22). Ilman
polttoainekustannuksia laskettu yksikkö-
kustannus nousi 93,4 prosenttia ja oli 9,21
senttiä (4,76). Jyrkät nousut johtuivat siitä,
että kulut eivät laskeneet toisesta vuosi-
neljänneksestä alkaen operoidun rajallisen
kapasiteetin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

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta
laskivat 46,2 prosenttia vertailukaudesta.
Polttoainekulut, mukaan lukien suojaus-
tulos ja päästökauppakulut, laskivat
prosenttia vertailukaudesta pääosin johtuen
COVID-19-liitännäisestä kapasiteetin alene-
misestä, mikä korostui erityisesti toisesta
vuosineljänneksestä alkaen. Toisaalta polt-
toaineen hinnan¹ kehitys kumosi tätä vaiku-
tusta osittain. Kapasiteettiin suhteutettu
polttoainetehokkuus (kulutus/ASK)
heikentyi 17,7 prosenttia, kun taas matkus-
taja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva poltto-
ainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 20,8
prosenttia.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liit-
tyvät kulut laskivat, koska kapasiteettia lei-
kattiin merkittävästi ja Finnair aloitti sen
vuoksi huhtikuussa 2020 valtaosan lomau-
tuksista, joiden vaikutus näkyi toisesta vuo-
sineljänneksestä alkaen. Toisaalta kulujen
laskua loivensivat lomautusjaksojen välissä
pidetyt kesälomat, kiinteät eläkekulut,
työnantajan sairausvakuutusmaksun nousu
vuodelle 2020 sekä tuoreisiin työehtosopi-
muksiin perustuneet palkankorotukset.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen
myös muun muassa hotelleihin liittyvät

Vertailukelpoiseen liike tulokseen
sisältyvät toiminnalliset kulut



Avainluvut – Liikevaihto ja kannattavuus		2020	2019	2018	2017	2016
Liikevaihto	milj. euroa	829,2	3 097,7	2 836,1	2 568,4	2 316,8
muutos edelliseen vuoteen	%	-73,2	9,2	10,4	10,9	2,8
Vertailukelpoinen liike tulos	milj. euroa	-595,3	162,8	218,4	170,4	55,2
Vertailukelpoinen liike tulos liikevaihdosta	%	-71,8	5,3	7,7	6,6	2,4
Vertailukelpoinen liike tulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin*	milj. euroa	-558,9	205,7	218,4		
Liike tulos	milj. euroa	-464,5	160,0	256,3	224,8	116,2
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta	%	-30,3	15,8	18,1	17,0	11,7
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos (EPS)**	euroa	-0,51	0,09	0,13	0,23	0,10
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	senttiä/ASK	6,41	6,56	6,69	6,96	6,83
RASK kiintein valuuttakurssein*	senttiä/ASK	6,40	6,53	6,69		
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield)	senttiä/RPK	6,48	6,44	6,48	6,57	6,71
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)	senttiä/ASK	11,01	6,22	6,18	6,49	6,67
CASK ilman polttoainetta	senttiä/ASK	9,21	4,76	4,81	5,22	5,22
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin*	senttiä/ASK	10,72	6,10	6,18		

* Avainluvut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin on raportoitu vuoden 2018 tasolla.
** Yhtiö toteutti kesä-heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi vuosien 2016-2019 osakekohtaisia tuloksia on oikaistu.

¹ Polttoaineen hinta valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.



valmismatkakulut) laskivat sekä matkusta-
taja- että rahtiliikenteen alentuneiden
volyymien vuoksi.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut laskivat
jopa liikevaihtoa enemmän johtuen myyn-
tikomissioiden ja maksutapakulujen alene-
misesta. Markkinointikulut laskivat myös
merkittävästi. Lisäksi erityisesti ensimmäi-
sellä vuosineljänneksellä yhtiöltä veloitet-
tuja jakelukuluja hyvitettiin COVID-19-liitän-
näisten lentoperuutusten takia.

Lentokaluston huoltokulut laskivat myös
vertailukaudesta ja niitä alensi ensimmäi-
sellä vuosineljänneksellä erityisesti uusi
moottoreiden huoltosopimus ja siihen liit-
tyvä uudelleenarvostus. Toisaalta huolto-
varausten dollaripohjaisen diskonttokoron
lasku lisäsi kuluja. Ensimmäisen vuosinel-
jänneksen jälkeen alentunut kapasiteetti
laski kuluja.

Laivaston kasvu sekä tekninen huolto lisä-
sivät poistoja ja arvonalentumisia. Liiken-
teen väheneminen laski lähes samassa
tahdissa liikennöimismaksuja. Kapasiteetti-
vuokrat sisältävät ostoliikenteen Norralta,
wet leaset ja rahtikapasiteetin vuokrat, ja
ne laskivat vertailukaudesta kapasiteet-

tileikkausten takia huolimatta tietyistä
kiinteistä kuluista sekä Norran suhteelli-
sesti merkittävistä lentomääristä toisella,
kolmannella ja neljännellä vuosineljännek-
sellä. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut pysyivät
suunnilleen vertailukauden tasolla, koska
ne ovat pääasiassa kiinteitä, vaikka tiettyjä
kustannussäästöjä on jo toteutettu.

Tulos

COVID-19-pandemialla oli huomattava
vaikutus Finnairin vuoden 2020 tulok-
seen, sillä yhtiö joutui perumaan kymme-
niätuhansia lentoja ja operoimaan vain
osaan kohteistaan, koska lukuisissa maissa
turvauduttiin tiukkoihin matkustusrajoituk-
siin ensimmäisen vuosineljänneksen puoli-
välistä alkaen. Nämä seikat heikensivät
myös merkittävällä tavalla kysyntää.

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertai-
lukelpoinen liiketulos laskivat huomatta-
vasti liikevaihdon laskettua toiminnallisia
kuluja selvästi enemmän. Vertailukel-
poinen liiketulos oli -71,8 prosenttia (5,3)
liikevaihdosta. Tavoitetaso vertailukelpoi-
selle liiketulokselle strategiakaudelle oli
yli 7,5 prosenttia liikevaihdosta yli syklin,
mutta tasoa tullaan arvioimaan uudelleen
COVID-19-vaikutusten takia.

Vuoden 2020 tulos

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



RAHOITUSKULUT KASVOIVAT HUOMATTAVASTI LIITTYEN SUOJAUKSIIN, JOTKA UUDELLEEN LUOKITELTIIN TULOSLASKELMAERÄKSI. NIIDEN TULOSVAIKUTUSTA LIEVENSIVÄT MERKITTÄVÄT ELÄKEJÄRJESTELYSÄÄSTÖT

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

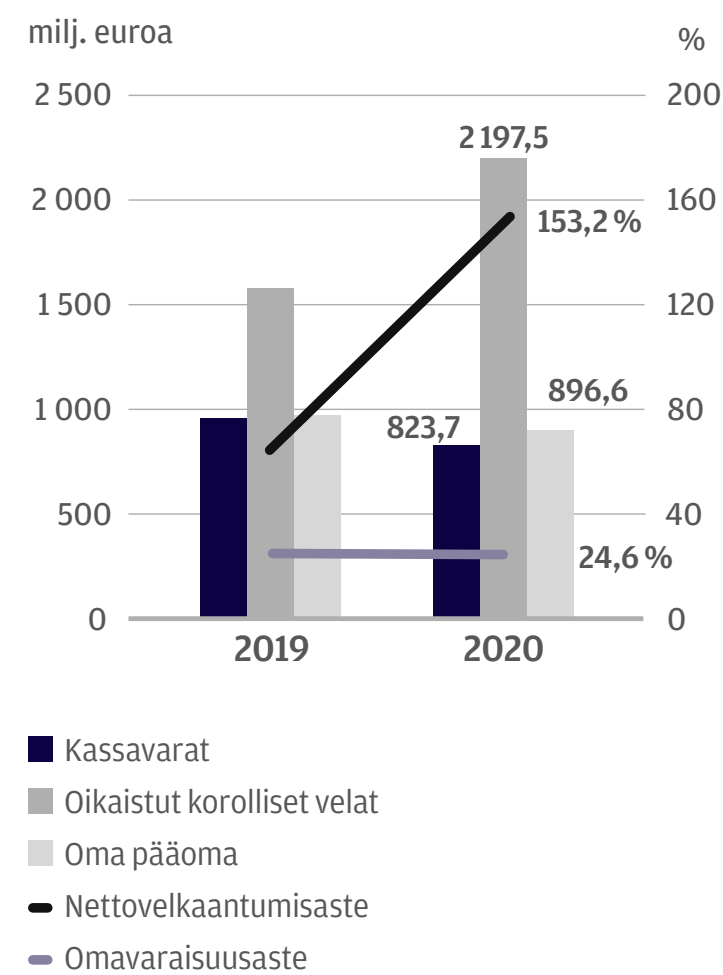
Rahoituskulut kasvoivat merkittävästi liittyen pääasiassa polttoaine- ja valuuttasuojauksiin. COVID-19:n vuoksi Finnair operoi vähäistä kapasiteettia ja siksi suojattava riski poistui polttoaineen ja valuuttakurssien osalta. Koska suojattavaa riskiä ei ollut, Finnair lopetti suojauslaskennan soveltamisen valtaosaan polttoaine- ja valuuttasuojistaan, jolloin niiden markkina-arvo uudelleenluokiteltiin IFRS 9:n nojalla tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä. Vaikutus näkyi erityisesti ensimmäisen ja kolmannen vuosineljänneksen välillä. Rahoitustuotot kasvoivat samasta syystä, mutta nettokuluvaikutus oli yhteensä 136 miljoonaa euroa. Kurssivoitot liittyivät pääosin dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin.

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



Rahoitusasema ja investoinnit

Nettovelkaantumisaste



Tase

Konsernin taseen loppusumma oli vuoden lopussa 3 646,5 miljoonaa euroa (3 877,9).

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

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

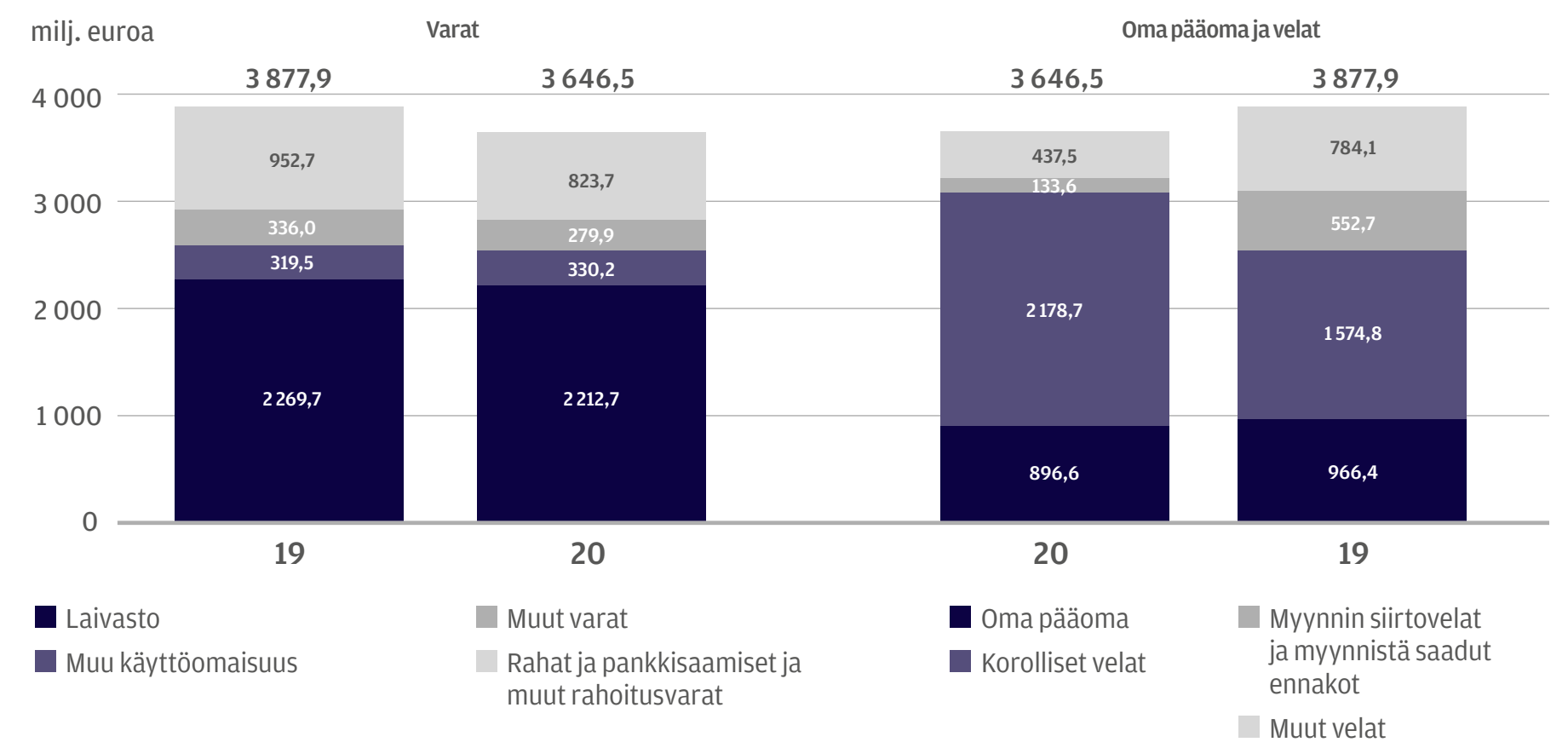
Vuoden 2020 tappiollinen tulos heikensi omaa pääomaa. Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2020 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -41,8 miljoonaa euroa (-6,7), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot laskivat erityisesti polttoaineen hinnan laskun vuoksi alentaen samalla omaa pääomaa. Lisäksi lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset tappiot lisäsivät oman pääoman laskua.

Finnair kirjasi vuonna 2020 omaan pääomaan 502,9 miljoonan euron tuotot heinäkuussa loppuun saatetusta osakeannista. Finnair laski liikkeelle myös uuden 200 miljoonan euron hybridilainan syys-

kuussa, jolla uudelleenrahoitettiin aiempi samansuuruinen hybridilaina. Oma pääoma oli vuoden lopussa 896,6 miljoonaa euroa (966,4) eli 0,64 euroa osakkeelta (1,39²).

Avainluvut - Pääomarakenne		2020	2019	2018	2017	2016
Omavaraisuusaste	%	24,6	24,9	23,3	35,2	33,9
Nettovelkaantumisaste	%	153,2	64,3	76,9	24,2	11,2
Korollinen nettovelka	milj. euroa	1 373,8	621,0	706,7	246,0	95,8
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA		-5,5	1,3	1,4	1,6	2,5
Bruttoinvestoinnit	milj. euroa	515,9	443,8	474,0	519,0	518,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	-15,2	6,3	9,3	13,6	8,9

Tase





Kassavirta ja rahoitusasema

Vuonna 2020 yhtiön liiketoiminnan nettora-havirta kääntyi huomattavan negatiiviseksi johtuen erityisesti lentoperuutusten vaiku-tuksesta käyttöpääomaan (esim. yhteensä 464 miljoonan euron maksetut lippupa-lautukset) ja tulokseen, joten COVID-19-vaikutus näkyi erittäin selvästi. Investoin-tien nettorahavirta kääntyi positiiviseksi erityisesti muiden lyhytaikaisten rahoitus-varojen (maturiteetti yli kolme kuukautta) muutoksen, elokuussa sekä joulukuussa tehtyjen A350-lentokoneiden myynnin ja takaisinvuokrauksen sekä vertailukautta jonkin verran pienempien laivastoinves-tointien takia. Myös rahoituksen nettoraha-virta muuttui katsauskaudella positiiviseksi ja siihen vaikuttivat kokonaisuudessaan nostettu 600 miljoonan euron lakisääteinen TyEL-takaisinlaina, osakeannista kassaan saadut nettotuotot 500,6 miljoonaa euroa sekä joulukuussa toteutettu A350-lento-koneen vientiluottorahoitus. Maaliskuussa käyttöön otettu 175 miljoonan euron vakuu-deton, syndikoitu luottolimiitti³ maksettiin takaisin syyskuussa. Se erääntyy tammi-kuussa 2023.

Omavaraisuusaste oli vuoden 2020 lopussa suunnilleen samalla tasolla kuin vuoden

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

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella edelleen vahva. Vaikka konsernin kassava-roja laskivat kahden A350-lentokoneen han-kinta (ensimmäisellä ja kolmannella vuo-sineljänneksellä) sekä negatiivinen ope-ratiivinen kassavirta, kokonaisuudessaan nostettu 600 miljoonan euron TyEL-takai-sinlaina, elokuussa ja joulukuussa toteute-tut A350-lentokoneen myynti ja takaisin-vuokraus -transaktiot ja joulukuussa toteu-tettu A350-lentokoneen vientiluottorahoi-tus tasoittivat laskua. Lisäksi osakeannin 500,6 miljoonan euron nettokassatuotot lisäsivät kassavaroja.

Tällä hetkellä kokonaisuudessaan käyttä-mättömän 175 miljoonan euron luottoli-miitin lisäksi Finnairilla on edelleen 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuu-deton yritystodistusohjelma, joka oli katsa-uskauden lopussa käyttämätön. Lisäksi

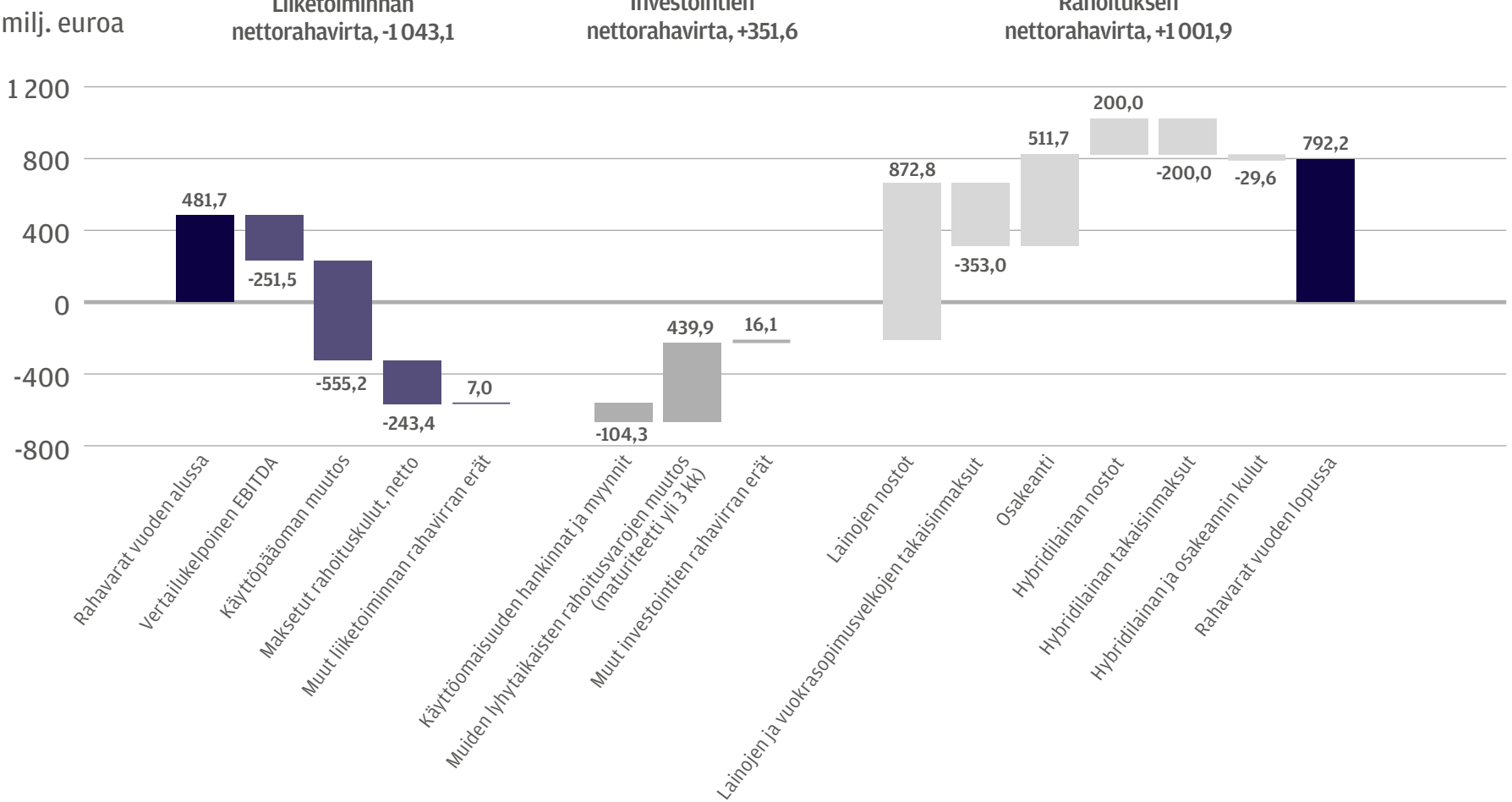
Rahavirta

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

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	2020	2019
Kassavarat	823,7	952,7
Oikaistu korollinen velka	2 197,5	1 573,7
Korollinen nettovelka	1 373,8	621,0

Rahavirran muutos 2020



² Yhtiö toteutti merkintäoikeusannin kesä-heinäkuussa 2020. Vertailukauden oma pääoma osakkeelta on tämän vuoksi oikaistu.
³ Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasteen kovenanttitasosta oli vapautus vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen aikana, jonka jälkeen se nousi 225 prosenttiin 30.6.2021 saakka, laskee 200 prosenttiin 30.6.2022 saakka ja sen jälkeen palaa 175 prosenttiin. Joulukuun 2020 lopussa tunnusluku on 153,2 prosenttia.



SUOMEN VALTIO VALMISTEELEE FINNAIRIN KANSSA ENINTÄÄN 400 MILJOONAN EURON HYBRIDILAINAA

Finnair julkisti joulukuussa, että Suomen valtio valmistelee sen kanssa rahoitusjärjestelyä, jossa valtio myöntäisi yhtiölle vakuudettoman, enintään 400 miljoonan euron hybridilainan yhtiön arvion mukaan vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen aikana. Lopullisen päätöksen mahdollisesta rahoitusjärjestelystä tekee valtioneuvosto. Hybridilainan myöntäminen edellyttää myös EU-komission hyväksyntää. Lisäksi Finnair suunnittelee uudelleenrahoittavansa olemassa olevan 200 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainansa, joka erääntyy vuoden 2022 maaliskuussa.

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

Investoinnit

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

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

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

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

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

Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

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

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

⁴ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.



Laivasto

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

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

Laivastouudistus

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

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

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

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

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

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Finnairin operoima laivasto* 31.12.2020	Istuimia	kpl	Muutos 31.12.2019 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2020	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	6	-2	5	1	19,1	
Airbus A320	174	10		8	2	18,4	
Airbus A321	209	19		4	15	9,6	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	11,2	
Airbus A350	297/336	16	2	9	7	3,4	3
Yhteensä		59	0	30	29	10,6	3
* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate). ** Sisältää JOLCO-rahoitetut (Japanese Operating Lease with Call Option) A350-koneet.							
Norran operoima laivasto* 31.12.2020	Istuimia	kpl	Muutos 31.12.2019 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2020	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	11,4	
Embraer E190	100	12		9	3	12,5	
Yhteensä		24	0	15	9	12,0	
* Nordic Regional Airlines Oy:n lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).							



Strategian toteutus

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

COVID-19-vaikutusten vuoksi yhtiö on kuitenkin päättänyt tarkistaa strategiaansa, vaikka se on monelta osin edelleen validi: Finnair on esimerkiksi edelleen täysin sitoutunut Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatkestukseen. Yhtiön kasvuun, reittiverkostoon sekä koneinvestointeihin ja niiden aikatauluun liittyvät strategiaosiot sekä yhtiön pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet arvioidaan uudelleen COVID-19-tilanteen takia vuoden 2021 syksyllä. Yhtiö arvioi edelleen, että se palaa kestäväen, kannattavan kasvun uralle noin kaksi vuotta kestäväen siirtymäkauden jälkeen. Samalla yhtiö kuitenkin tiedostaa, että markkinat ja kilpailuympäristö tulevat poikkeamaan ajasta ennen pandemiaa.

Yhtiön vastuullisuustavoitteet pysyvät ennallaan, vaikka niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevaa toimenpidevalikoimaa

uudelleenpainotetaan. Finnairin vuoden 2020 yhtiökokous hyväksyi yhtiöjärjestykseen muutoksen, jonka tarkoituksena on erityisesti tukea Finnairin vastuullisuusstrategiaa mahdollistamalla nykyistä aktiivisempi rooli muun muassa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotossa sekä osallistuminen toimintaan, joka tähtää yhtiön liiketoiminnan hyväksyttävyyden, ja siten pitkän aikavälin kannattavuuden, turvaamiseen. Tämä muutos on tärkeä askel ja tuo vastuullisuuden yhtiön toiminnan ytimeen.

Reittiverkosto ja laivasto

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

Finnair hyödyntää edelleen kotikenttäänsä maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Lisäksi Finnair investoi uusiin lentoko-

neisiin nykyisten sitoumustensa mukaisesti. Finnair on kuitenkin siirtänyt loppuja A350-toimituksiaan keskimäärin 24 kuukaudella. Jäljellä olevan laivastoinvestointisuunnitelman aikataulua, mukaan lukien kapearunkolaivastouudistus, tullaan tarkastelemaan osana strategian päivitystä. Yhtiö tulee erityisesti seuraamaan nopeassa muutoksessa olevan lentokonemarkkinan kehitystä investointeja suunnitellessaan.

Operatiivinen laadukkuus

Finnair on maailman turvallisimpien lentoyhtiöiden kärkeä. Vahva turvallisuuskulttuuri (mukaan lukien terveysturvallisuus) sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat kaiken tekemisen ytimessä, mikä on korostunut erityisesti COVID-19-pandemian aikana. Jatkossa painottuvat yhä voimakkaammin teknologian, automaation ja datan hyödyntäminen tilannekuvan muodostuksessa ja päätöksenteossa, sekä yhdessä tekeminen yli organisaatiorajojen.

Erityistä huomiota strategiakaudella kiinnitetään polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastyytyväi-

syyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair olisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla. Saapumistäsmällisyys oli vuonna 2020 erinomaisella tasolla eli 90,2 %.

Lokakuussa Finnair ilmoitti COVID-19-vaikutusten vuoksi ja tulevaisuuden kilpailukykyssä varmistamiseksi tavoittelevansa 140 miljoonan euron vuositason pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019. Ensimmäinen, toukokuussa julkistettu tavoitetaso oli 80 miljoonaa euroa ja toinen, lokakuussa julkistettu 100 miljoonaa euroa. Säästöjä haetaan muun muassa kiinteistökuluista, lentokoneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Lisäksi yhtiö jatkaa toimintojen tehostamista, eri asiakasprosessien digitalisointia ja automatisointia sekä neuvottelee uudelleen sopimuksia toimittajiensa ja kumppaniensa kanssa. Tämän lisäksi Finnair käynnisti COVID-19-tilanteen vuoksi yhteistoimintaneuvottelut, joiden tuloksena yhtiö lopulta irtisanoi noin 600 työntekijää maailmanlaajuisesti. Samalla Finnair ilmoitti lomautusten jatkamisesta.



FINNAIR ARVIOI UUDELLEEN VUODEN 2021 SYKSYLLÄ TIIETTYJÄ STRATEGIA- ALUEITA JA TALOUDELLISIA TAVOITTEITA COVID-19- VAIKUTUSTEN VUOKSI

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

Moderni laatulentoyhtiö

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

Menestyäkseen Finnairin täytyy onnistua hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Vuonna 2020 asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi olikin erinomaisella tasolla ollen 48 (38). Asiakkaat arvostivat erityisesti Finnairin asiakaspalvelua sekä kattavia terveysturvallisuustoimia pandemian aikana. Tästä osoituksena asiakkaat myös palkitsivat joulukuussa Finnairin viiden tähden lentoyhtiönä APEXin (Airline Passenger Experience Association) lentoyhtiöarvioinnissa.

COVID-19-pandemian vuoksi Finnair esitteli vuoden aikana useita terveysturvallisuustoimenpiteitä, joiden tarkoitus oli vahvistaa asiakkaiden luottamusta lentämisen turvallisuuteen. Näihin kuuluivat muun muassa tehostettu siivous lentokoneissa, suojalasit asiakaspalvelutiskeillä, turhien kontaktien minimointi matkustamossa, koneeseen nousu ja poistuminen ryhmittäin, asiakkaille jaettavat henkilökohtaiset puhdistuspakkaukset (Clean kit) sekä kasvosuojusvaatimus lennoilla. Finnair myös lisäsi joustavuutta varauksien muuttamiseen.

Syksyllä Finnair ilmoitti COVID-19-testaukseen liittyvästä yhteistyöstään Terveystalon kanssa. Finnair myös lisäsi Suomesta ulkomaille lähteviin lentomatkoihin ja Aurinkomatkojen sekä Finnair Holidaysin ulkomaanmatkoihin maksuttoman, matkailijan matkavakuutusta täydentävän Koronaturvan matkan ollessa marras-maaliskuun aikana. Koronaturva kattaa laajasti mahdollisesta COVID-19-tartunnasta asiakkaalle matkan aikana aiheutuvia kuluja.

Finnair on panostanut pandemiasta huolimatta merkittävästi jakelukanaviensa - niin Finnair.comin kuin matkatoimis-

tojen käytössä olevan kanavan - kehittämiseen. Finnairista tuli ensimmäinen eurooppalainen lentoyhtiö, joka on rakentanut NDC-yhteyden (New Distribution Capabilities) TravelSkyn järjestelmään, joka on Kiinan markkinajohtaja. Yhteys otettiin käyttöön johtavan kiinalaisen online-matkapalvelujen tarjoajan Tongcheng-Elong Holdings Limitedin kanssa.

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

Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli koko vuonna 2020 COVID-19-vaikutusten

vuoksi keskimäärin 1,1 miljoonaa eri kävijää (2,0) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä laski samoin vertailukaudesta 44 prosenttia 187 300:een. Digitaalisen suoramyynnin osuus kaikesta lentolippumyynnistä toisaalta nousi 40,7 prosenttiin (25,9).

Vastuullisuus

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

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



Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

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

Finnair on laatinut pitkän aikavälin kannustinohjelman niille henkilöstöryhmille, joiden kanssa se sopi uudelleenrakennusjaksonsa ajaksi yhtiön elpymistä tukevia pysyviä kustannussäästöjä. Kannustinohjelma alkoi vuonna 2020 ja päättyy vuoden 2023 kolmannella neljänneksellä. Eräiden henkilöstöryhmien osalta päästiin myös sopimukseen Finnairin eläkesäätöön indeksikorotuspoistoista, jolla oli yli 150 miljoonan euron

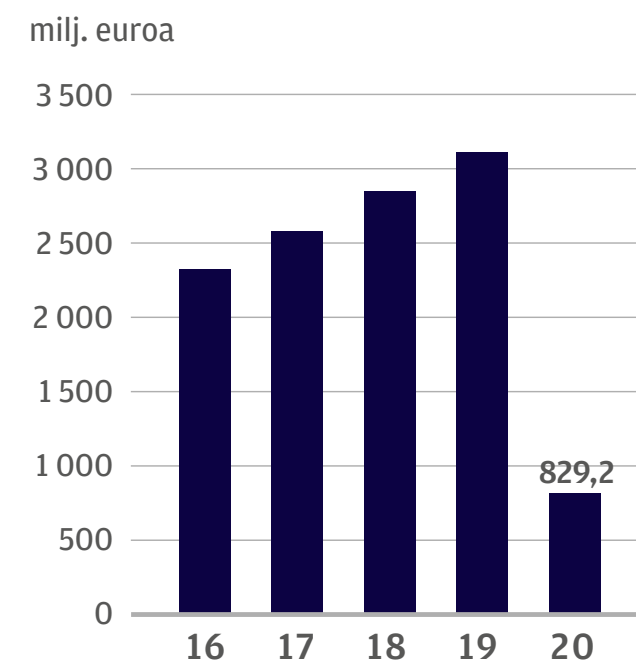
positiivinen vaikutus vuoden 2020 tulokseen. Nämä ovat erinomaisia esimerkkejä yhdessä tekemisen kulttuurista pandemian aikana.

Finnair säilytti pandemia-aikanakin asemansa haluttuna työnantajana ja Universum valitsi Finnairin neljännen peräkkäisen kerran kaupallisen alan opiskelijoiden äänestämänä halutuimmaksi työnantajaksi.

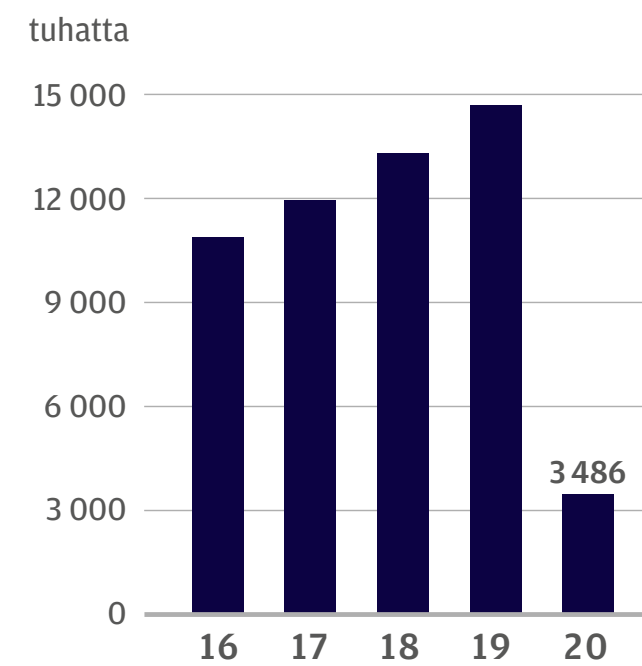


Taloudellinen kehitys 2016–2020

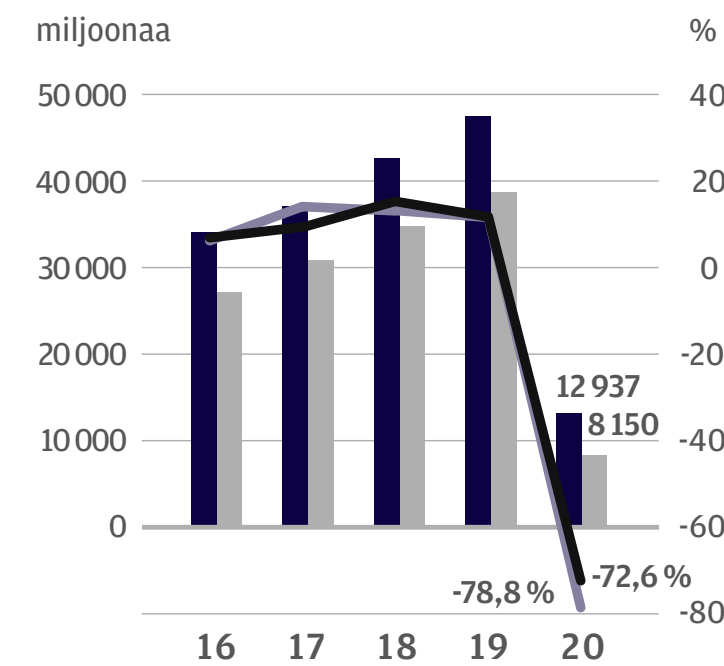
Liikevaihto



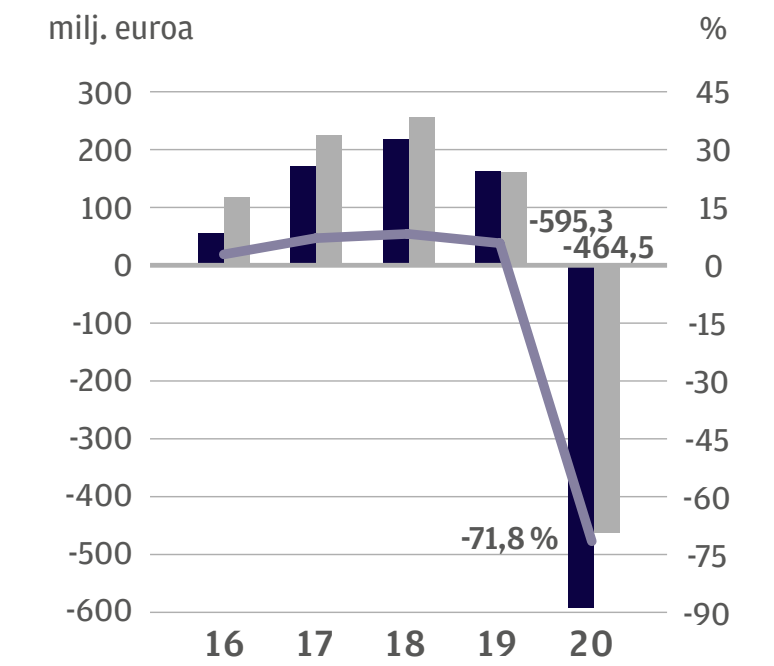
Matkustajamäärä



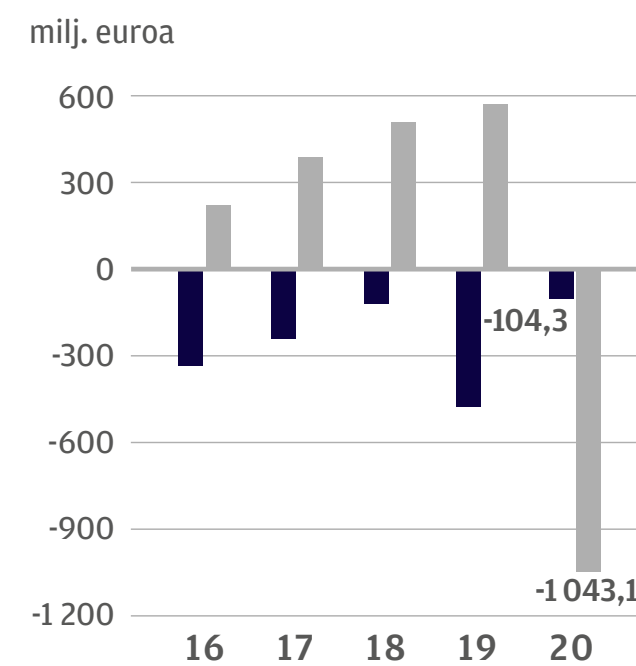
Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



Vertailukelpoinen liikevaihto ja liikevaihto

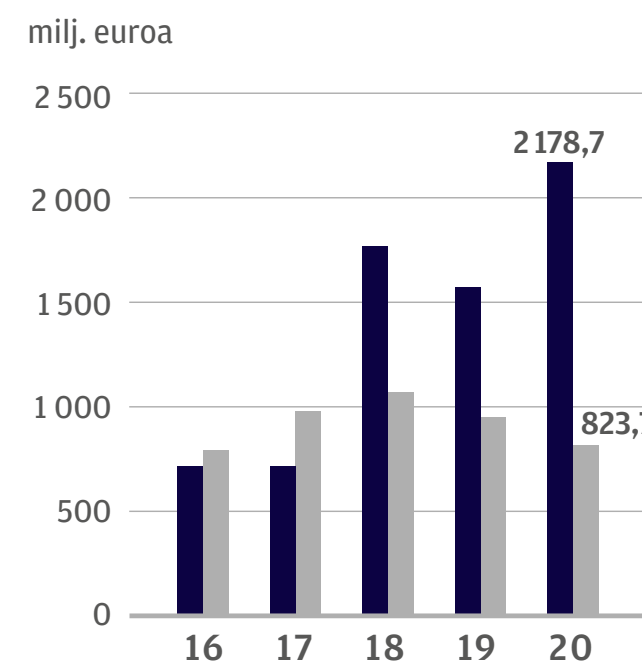


Investointien rahavirta ja liiketoiminnan nettorahavirta



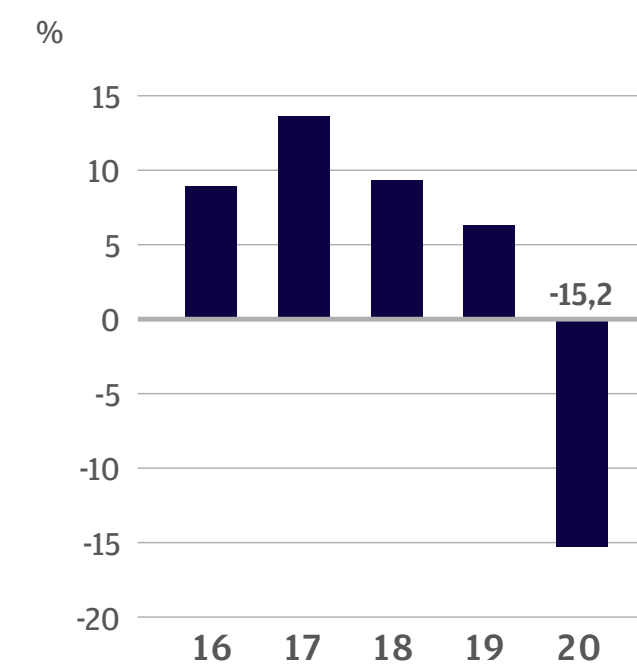
■ Investointien rahavirta*
■ Liiketoiminnan nettorahavirta
* Sisältää käyttöomaisuuden sekä tytäryhtiöosakkeiden hankinnat ja myynnit

Korolliset velat ja kassavarat



■ Korolliset velat
■ Kassavarat

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)

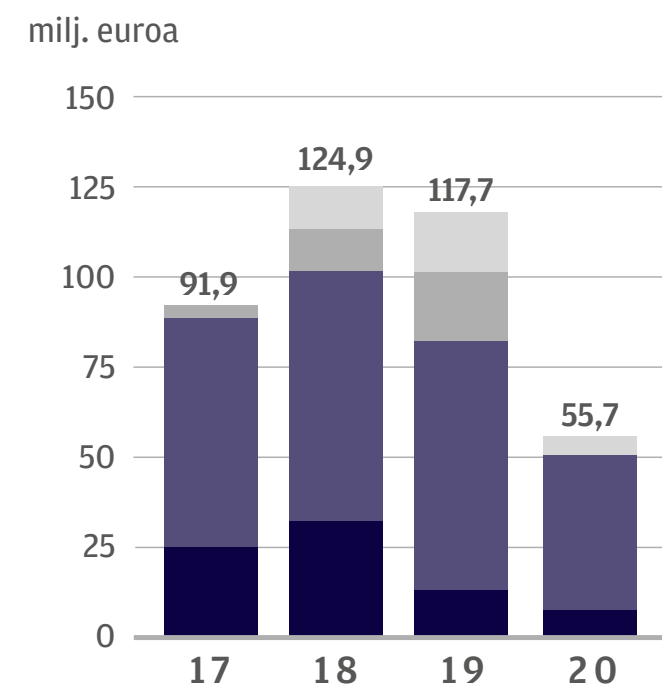


■ Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)
Sijoitetun pääoman tuoton (ROCE) tavoitetasoa strategiakaudelle 2020–2025 tullaan uudelleen tarkastelemaan COVID-19-vaiikutusten vuoksi.

■ Vertailukelpoinen liikevaihto*
■ Liikevaihto
■ Vertailukelpoinen liikevaihto* suhteessa liikevaihtoon
Vertailukelpoisen liikevaihtotason tavoitetasoa strategiakaudelle 2020–2025 tullaan uudelleen tarkastelemaan COVID-19-vaiikutusten vuoksi.
* Konsernin vertailukelpoinen liikevaihto eli liikevaihto ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta.

Muu kuin taloudellinen kehitys vuonna 2020

Maksetut verot ja muut vastuullisuusmaksut



- Maksettavat välittömät verot
- Tilitettävät välilliset verot
- EU ETS maksut
- Muut ympäristömaksut

Muut ympäristömaksut sisältävät melu- ja NOx maksut sekä ympäristöpohjaiset verot

Helmikuun lopussa COVID-19-pandemia alkoi vaikuttaa yhtiön taloudellisiin näky-miin, ja maaliskuun lopussa se iski lentotoi-mialaan täydellä voimallaan. Matkustusra-joitusten ja vähentyneen kysynnän vuoksi Finnair sopeutti lentotoimintaansa, ja lensi pienimmillään alle 10 prosenttia normaa-lista liikennesuunnitelmastaan.

Liikenteessä havaittiin vähäisiä paran-nuksia ajoittain vuoden aikana, mutta jatku-neiden matkustusrajoitusten takia tarjotut henkilökilometrit laskivat yli 70 prosentilla vuoteen 2019 verrattuna. Tämä heijastui suoraan myös lentämisen päästöihin. Vuosi 2020 osoittaa epätavallisia tuloslukuja sekä taloudellisissa että ei-taloudelli-sissa tiedoissa. Poikkeuksellinen ja yllättävä lentojen väheneminen pandemian aikana tekee suoritustason vertailusta edellisiin vuosiin haastavaa. Absoluuttiset päästö- ja jätemäärät ovat vähentyneet merkittä-västi samalla kuin suhteelliset tunnusluvut ovat heikentyneet. Sen lisäksi, että Finnair sopeutti operatiivista toimintaansa vastaa-maan kysynnän heikkenemistä, se aloitti yhteistoimintaneuvottelut henkilöstönsä kanssa ja sopeutti henkilöstökuluja lomau-tuksilla ja henkilöstön määrää vähentä-mällä.

Vuoden 2020 aikana maksetut välittömät ja välilliset verot pienenevät supistuneen toiminnan ja tappiollisen tuloksen vuoksi. Myös muut suoriteperusteiset maksut, joita esimerkiksi ympäristömaksut ovat, piene-nivät merkittävästi.

Asiakkaat, työntekijät ja muut sidosryhmät

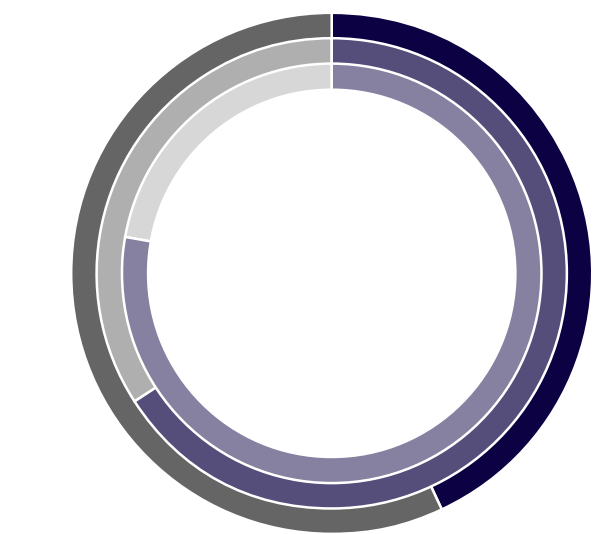
Finnair on sitoutunut kuljettamaan asiak-kaat, heidän matkatavaransa ja rahdin sovittuihin määränpäihin turvallisesti, suju-vasti ja aikataulussa. Vuonna 2020 saapu-mistämällisyys oli 90,2 (79,3). Erityistä huomioita kiinnitettiin myös lennonai-kaiseen terveysturvallisuuteen, lennoille määrättiin kasvomaskipakko, yleisesti jaettavien lehtien määrää vähennettiin ja tarjoiluja sekä koneeseenastumisproses-seja muutettiin henkilökontaktien minimoi-miseksi. Näiden poikkeuksellisten palve-luun kohdistuneiden menetelmien ansiosta Finnairin yleinen asiakstyytyväisyys mitat-tuna Net Promoter Score (NPS) -arvolla nousi 48:aan (38).

Finnair toteutti yhdessä ulkoministeriön ja Suomen edustustojen kanssa 16 tuettua kotiutuslentoa matkustajille, joilla oli pandemian takia vaikeuksia löytää paluu-

reittiä takaisin Suomeen. Lensimme myös suorilla rahtireiteillä Huoltovarmuuskes-kuksen tilaamia kirurgisia maskeja ja hengi-tyssuojaimia sekä muita suojarusteita Suomeen. Modifioimme kolme Airbus A330 -lentokonetta väliaikaisiksi rahtilentoko-neiksi kuljettamaan muun muassa näitä suojarusteita ja lääkkeitä.

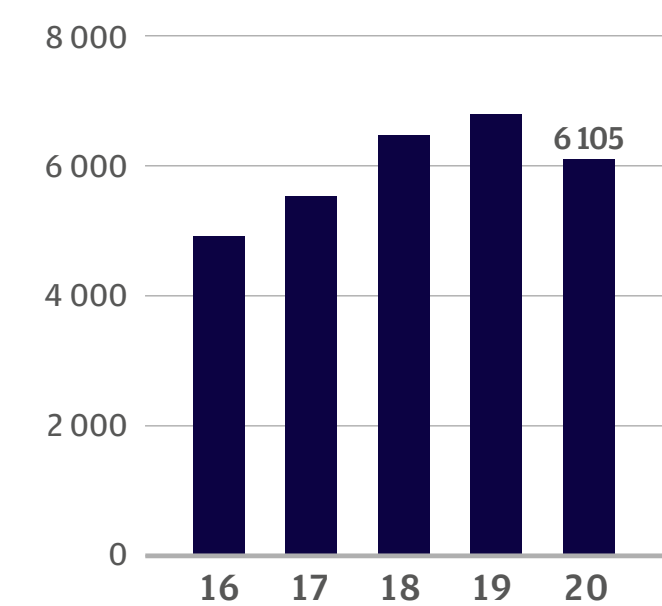
Finnair työllisti vuonna 2020 keskimäärin 6 573 (6 771) henkilöä, mikä on 3 prosenttia vähemmän edelliseen vuoteen verrat-tuna. Henkilöstömäärä väheni vuoden 2020 aikana 683 tai 10 prosenttia ollen joulukuun lopussa 6 105 (6 788). Yhteensä noin 600 henkilöä irtisanottiin Finnairista vuonna 2020. Henkilöstön vähennys johtui COVID-19:n aiheuttamasta vähentyneestä kysyn-nästä ja siitä johtuneesta heikentyneestä taloudellisesta tilanteesta. Samalla aloi-tettiin valmistautuminen kestävään kriisiin jälkeiseen kasvuun. Finnair on COVID-19-vai-kutusten vuoksi panostanut erityisesti sosi-aaliseen vastuullisuuteen aktiivisesti tuke-malla lomautettuja sekä irtisanottavia työntekijöitään. Yhtiöllä käynnissä oleva NEXT-muutosturvaohjelma tukee yksilölli-sesti jokaisen työnsä menettäneen uudelleentöylyllistymistä. Ohjelma koostuu muun muassa henkilökohtaisesta suunnitel-

Henkilöstön monimuotoisuus: Sukupuoli



- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| Miehiä: | Naisia: |
| ■ Koko henkilöstö 43,0 % | ■ Koko henkilöstö 57,0 % |
| ■ Johtajat/päälliköt 66,0 % | ■ Johtajat/päälliköt 34,0 % |
| ■ Johtoryhmä 78,0 % | ■ Johtoryhmä 22,0 % |

Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



masta työelämässä eteenpäin siirtymiseksi, laajasta koulutustarjonnasta, uravalmennuksesta, muutostilanteen hallintaa ja hyvinvointia tukevista palveluista, TE-toimiston Finnairin tilanteeseen kohdenne-tusta tuesta sekä tuesta yrittäjyydestä kiin-nostuneille.

Kokopäiväisen henkilöstön osuus Finnairin henkilöstöstä oli 92 prosenttia (87) vuonna 2020, ja 99 prosenttia (96) henkilöstöstä työskenteli vakituisesti. Viimeisten 12 kuukauden henkilöstön vaihtuvuusaste oli 7,4 prosenttia (3,8). Henkilöstön keski-ikä oli 43 vuotta (42). Henkilöstöstä 33 prosenttia (29) oli yli 50-vuotiaita, kun taas 13 prosenttia (18) oli alle 30-vuotiaita. Vuoden 2020 lopussa 57 prosenttia (57) Finnairin työntekijöistä oli naisia ja 43 prosenttia (43) miehiä. Neljä (kolme) Finnairin hallituksen yhdeksästä (kahdeksasta) jäsenestä on naisia. Finnair ei ylläpidä etniseen alkupe-rään perustuvia tilastoja.

Yritystason tapaturmataajuus (LTIF) laski vuoteen 2019 verrattuna ja oli 4,4 (9,6). Myös sairauspoissaolojen määrä oli pienempi kuin vertailukaudella ollen 3,81 prosenttia (4,62).

Finnair arvostaa hyvää yhteistyötä työn-tekijäryhmiä edustavien ammattiliittojen kanssa. Vuonna 2020 neuvoteltiin seuraavat työehtosopimukset:

- Finnair Oyj:n Suomen liikennelentäjiä koskeva sopimus Paltan ja Suomen Liikennelentäjäliiton välillä (SLL) ry:n. Sopimus on voimassa maaliskuun 2021 loppuun saakka.
- Finnairin ylempiä toimihenkilöitä kos-keva sopimus Finnair Oyj:n ja Finnairin Insinöörit ja ylemmät toimihenkilöt FINTO ry:n välillä. Sopimus on voimassa helmikuun 2022 loppuun saakka.
- Helsingin lentoaseman asiakas- ja maapalvelun, rahdin, tekniikan ja Finnair Kitchenin työntekijöitä edus-tavan Ilmailualan Unionin IAU ry:n ja Paltan välinen sopimus. Sopimus on voimassa 15.3.2022 saakka.
- Teknisiä toimihenkilöitä ja lentoliiken-teen toimihenkilöitä edustavan ammat-tiliitto PROn ja Paltan välinen sopimus. Sopimus on voimassa tammikuun 2022 loppuun saakka.

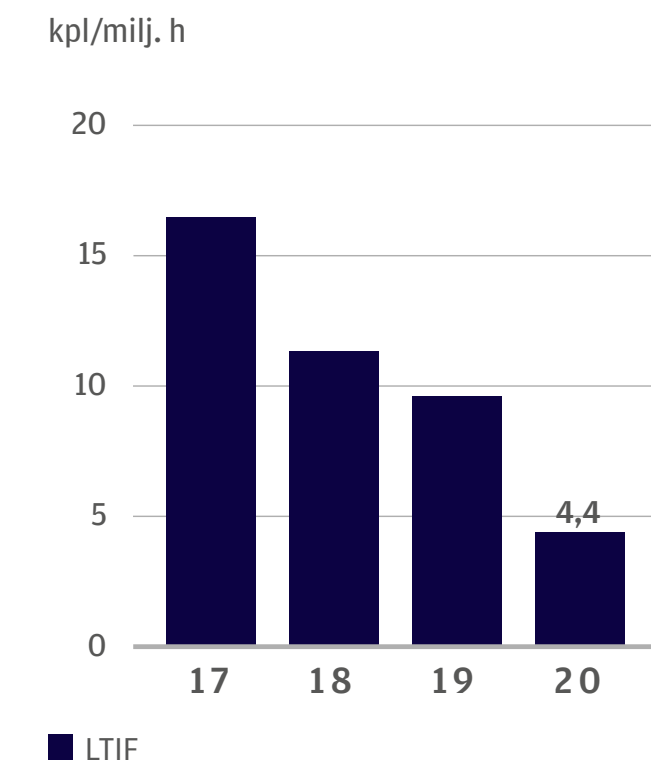
Vuonna 2019 neuvoteltiin uusi Finnairin Suomen matkustamohenkilöstöä koskeva

työehtosopimus Finnairia edustavan Palve-lualojen työnantajat Palta ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n välillä, mikä on voimassa tammikuun 2022 loppuun. Vuonna 2017 on neuvoteltu AKT:n kanssa Aurinkomatkojen henkilöstöä koskeva sopimus. Sopimus on voimassa huhtikuun 2021 loppuun asti. Lisäksi Finnai-rilla on edelleen kesken työehtosopimus-neuvottelut sen espanjalaista matkustamo-henkilöstöä edustavien liittojen kanssa.

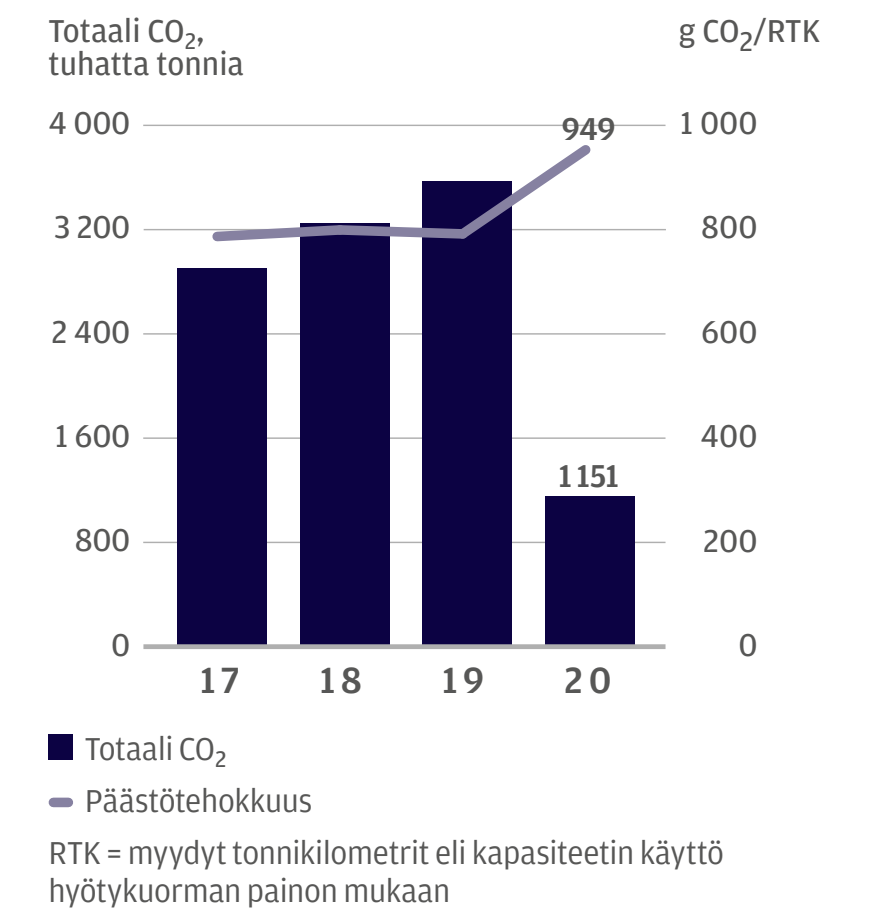
Ympäristönsuojelun taso

Vuonna 2020 Finnairin liikenne laski merkittävästi (73 prosenttia) vuoteen 2019 verrattuna. Tämä johti 67,7 prosentin vähe-nemiseen lentämisen hiilidioksidipäästöissä (CO₂) edelliseen vuoteen verrattuna ollen 1 151 299 tonnia (3 566 389). Pandemia vaikutti yhtiön verkko- ja liikennesuunnitte-luun, ja pandemian ensimmäisten kuukau-sien jälkeen Finnair pystyi hyödyntämään laivastonsa koostumusta tehokkaammin. Poikkeustilanne johti myös Norran liiken-nöimien lentojen määrän suhteelliseen kasvuun. Vuonna 2020 Norra lensi 57 prosenttia Finnairin lennoista, kun vuonna 2019 se lensi niistä 42 prosenttia.

Tapaturmataajuus (Lost Time Incident Frequency)



Finnairin lentojen päästöt tehokkuuden kehitys





Polttoainetta lentotoiminnassa kului 301 g/RTK (249) (ilman jyvitystä matkustajien ja rahdin kesken), eli polttoainetehokkuus heikentyi vuonna 2020 20,8 prosenttia (1,0 prosenttia). Samanaikaisesti lentojen keskimääräinen pituus lyheni noin 6 prosenttia noin 1 700 kilometristä 1 600:een ja matkustajakäyttöaste (PLF) laski 18,7 prosenttiyksikköä, mitkä selittävät tehokkuuden laskua.

Lentämisen hiilidioksidipäästöt on laskettu myös jyvittämällä ne matkustajien ja rahdin kesken ICAO:n suositusten mukaisesti (katso kohta vastuullisuusliite, scope 1 päästöt). Näin laskettuna vuoden 2020 hiilidioksidipäästöt olivat 92 g CO₂/RPK (79) ja 514 g CO₂/RTKrahti (488). Päästöt matkustajakilometriä kohden (RPK) kasvoivat 17,1 prosenttia ja rahtitonnikilometriä kohti (RTKrahti) 5,3 prosenttia. Rahtipäästöjen pienempi kasvu johtuu rahdin vahvasta kysynnästä ja onnistuneesta myynnistä.

Finnairin kiinteistöjen energiankulutus laski 22,5 prosenttia vuonna 2020 (11,3). Vuonna 2020 niiden sähkön kokonaiskulutus oli 21 495 MWh (27 356) ja lämmönkulutus 18 911 MWh (24 806). Kiinteistöjen energiatehok-

kuus oli 18,7 kWh/m³ (23,6) sisältäen sekä sähkön että lämmön kulutuksen. Tehokkuuden parantuminen johtui vähentyneestä toiminnasta. Vastaavasti kiinteistöjen energiankulutuksen hiilidioksidipäästöt laskivat 22,4 prosenttia (18,6) ollen yhteensä 8 699 tonnia (11 203).

Finnairin tuottaman jätteen kokonaismäärä laski 64,8 prosenttia (5,5) eli yli 2 816 tonnia (253), vuoden kokonaismassan ollessa 1 532 tonnia (4 348). Suurimpana jäteeränä on ollut ruokajäte, josta osa pyritään lahjoittamaan ruoka-apuna. Loput viedään joko kompostoitavaksi tai poltettavaksi. Jatkamme työtä ruokahävikin vähentämiseksi ja uutena tavoitteenamme on 2022 loppuun mennessä 30 prosentin ruokahävikin vähennys vuosina 2019-20 saavutettuun tasoon nähden. Jatkamme työtä myös vastuullisen tarjoilun kehittämiseksi. Ensin käytämme kuitenkin varastoissa jo nyt olevat aterimet, mikit ja muut tarjoiluvälineet pois välttääksemme turhaa jätettä.

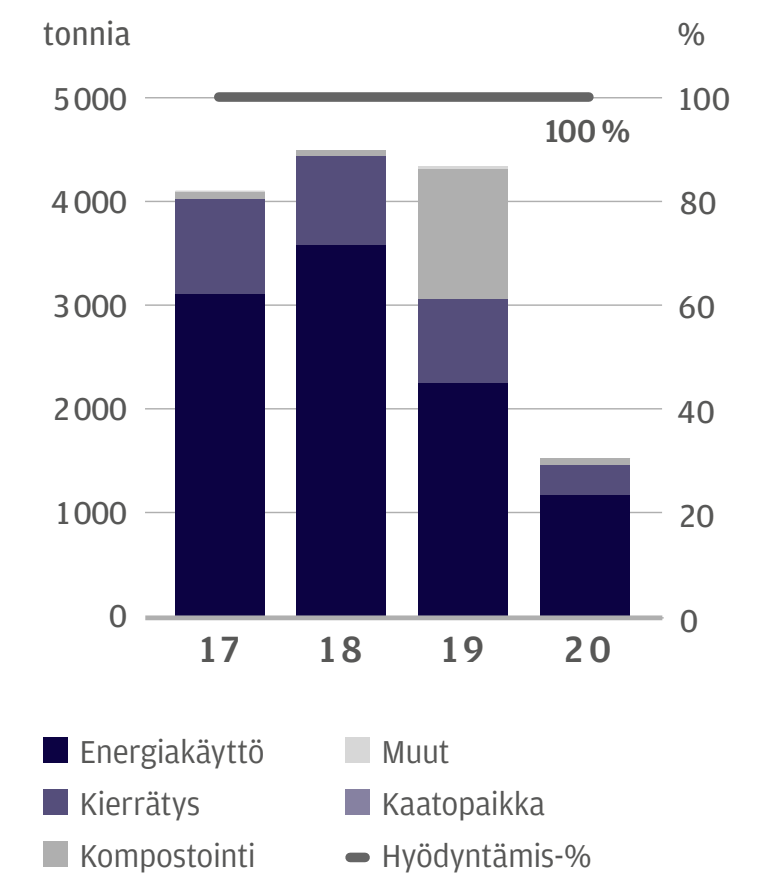
Hankintaketju, Ihmisoikeudet, lahjonta ja korruption torjunta

Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen uusien toimittajien arviointeja ja tarjouspro-

sesseja tapahtui huomattavasti vähemmän matalan toiminnan tason takia. Hankinta keskittyi kysynnän hallintaan, hintaneuvotteluihin nykyisten toimittajien kanssa ja toimittajien riskienhallintaan. Supistuneen reittiverkoston ja vähentyneiden lentojen vuoksi aktiivisten toimittajien määrä väheni 18 prosenttia. Yhtiö muutti tapaansa tehdä toimittaja-arviointeja tilikauden aikana. Toimittajien hyväksynnän prosessi päivitettiin ja pantiin täytäntöön, ja nyt kaikille uusille toimittajille tehdään vaatimustenmukaisuuden tarkastus hyödyntäen ulkoisia tietokantoja. Yrityksen omien resurssien käyttöä toimittajien arvioinnissa lisättiin ja erillisen tietojärjestelmän käytöstä sosiaalisten vaikutusten ja toimitusketjun jäljitettävyyden arvioimiseksi luovuttiin.

Finnairilla on käytössä eettisen toiminnan palautekanava nimeltään Finnair Ethics Helpline, jonka kautta sekä työntekijät että kumppanimme voivat raportoida eettisiin liiketoimintaperiaatteisiin liittyvistä huolista. Vuoden 2020 aikana Finnair Ethics Helpline -palvelun kautta ei raportoitu yhtään merkittävää väärinkäytöstä, eikä yhtiössä ollut käynnissä aiheeseen liittyviä tutkimuksia.

Jätteen määrä ja hyödyntämisprosentti





Ei-taloudellisen tiedon raportointi

Aihealue	Tavoitteet ja mittarit	Toteuma		Keskeiset toimenpiteet vuonna 2020
		2020	2019	
Ympäristövastuu	Puolitamme nettohiilidioksidipäästöt vuoden 2025 loppuun mennessä, vertailuvuosi 2019 (Scope 1)	-67,7*	Uusi	COVID-19:n takia vuoden 2020 päästöluvut ovat epätavallisen pieniä, koska matkustuskysyntä oli heikkoa ja tarpeetonta lentämistä vähennettiin mahdollisimman paljon.
	Hiilivapaa lentäminen vuoden 2045 loppuun mennessä (nettopäästöt), 0 g CO ₂ /RTK	949	Uusi	
		-1,7	Uusi	Vuonna 2020 vastaanotettiin kaksi uutta energiatehokasta A350-konetta ja kaksi elinkaarensa lopussa ollutta kapearunkolentokonetta laitettiin kierrätykseen.
	Parannetaan lentojen polttoainetehokkuutta 1 %:lla vuosittain. KPI:n pohjana tässä käytetään polttoainetehokkuusindeksiä (Fuel Efficiency Index, FEI), missä tuulen ja hyötykuorman vaikutukset on normalisoitu.			Operatiivisia menetelmiä lentojen painon vähentämiseksi jatkettiin (esim. Polttoainetankkausten rationalisointi, jaettavien lehtien määrän vähentäminen, juomaveden tankkaukset ja rahtikonttien kapasiteetin parempi käyttö).
				Lentomenetelmien parantamista toteutettiin edelleen (esim. Lennon ns. kustannusindeksiä (cost index) muutettiin suosimaan vähemmän polttoainetta kuluttavaa lentämistä, liukulaskeutumisten lisääminen, rullaamiset vain yhdellä moottorilla)
				Kaluston käyttöastetta parannettiin vuoden aikana vastaamaan matkustajien ja rahdin kysyntää. (matkustaja- ja rahtimäärää vastaavan lentokonetyypin käyttö)
		-23,0	-23,4	Muovikuppien osuutta lentojen tarjoilussa vähennettiin, mikä tarkoittaa vuositasolla 11,5 tonnia vähemmän muovia.
	Vähennämme Kitchenin käyttämien kertakäyttöisten muovien määrää 50 % vuoden 2022 loppuun mennessä			COVID-19:n takia lennoille lisättiin hygieniatuotteita ja sämpylöiden muovipakkaus palautettiin. Tämä lisäsi muovin käyttöä 13,3 tonnia.
				Sisään ostetun muovin määrä vuonna 2020 oli 10 prosenttia vuoden 2019 määrästä. Tästä osuudesta yli 33 prosenttia liittyi koronavirustoimenpiteisiin (savetit, clean kitit, muovipakatut tuotteet, hanskat)
	Kierrätämme Kitcheniin tulevista muoveista 50 % vuoden 2022 loppuun mennessä	20,7	13,8	Lentokonesiivous aloitti muovipullojen kierrätyksen kesällä 2020
		-56,0	-34,2	Aloitimme ruokahävikkitapausten systemaattisen vähentämisen, johon kuuluu tarkempi seuranta, juurisyiden tutkinta ja ehkäisevät toimenpiteet.
	Vähennämme Kitchenissä syntyvää ruokajätettä 50 % vuoden 2020 loppuun mennessä			Vuonna 2020 syntyi ruokahävikkiä varastojen vanhenemisen vuoksi, koska kysyntää ei ollut. Hävikistä yli 30 prosenttia pystyttiin ohjaamaan lahjoituksiin yhteistyökumppaneillemme.

* Vuoden 2020 nettopäästöt olivat poikkeuksellisen alhaiset pandemian takia vähentyneen lentämisen takia.



Ei-taloudellisen tiedon raportointi

Aihealue	Tavoitteet ja mittarit	Toteuma		Keskeiset toimenpiteet vuonna 2020
		2020	2019	
Sosiaalinen vastuu	Saapumistäsmällisyys yli 85 %	90,2	79,3	Normaalia vähäisempi lentoliikenne vaikutti parantavasti Finnairin saapumistäsmällisyyteen.
	Asiakastyytyväisyys/NPS nousee edellisvuodesta.	48**	38	Vahva panostus Finnairin terveysturvallisuustoimiin sekä takaisinmaksuprosesseihin.
	WeTogether@Finnair henkilöstökokemuksen kokonaisarvosana vähintään 3,75 asteikolla 1-5	-	3,66	WeTogether@Finnair henkilöstökysely toteutettiin vuonna 2020 aiempia vuosia suppeampana ja tästä johtuen kokonaisarvosanaa ei ole saatavilla. Työntekijöiden suosittelemiseksi (eNPS) vuonna 2020 oli -1, kun se vuonna 2019 oli 17.
	Sairauspoissaoloja vähemmän kuin edellisenä vuonna	3,81	4,62	
	Tapaturmataajuus (LTIF) alle 9,0 vuonna 2020 ja alle 10,0 vuonna 2019	4,4	9,6	Vuoden 2020 aikana vähentynyt lentämiseen liittyvä operatiivinen toiminta vaikutti parantavasti sairauspoissaoloihin ja työturvallisuuteen
Eettiset toimintatavat	Eettisten ohjeiden tuntemus WeTogether@Finnair -kyselyssä vähintään 4 asteikolla 1-5	4,26	4,14	Henkilöstön jatkuva koulutus eettisiin toimintatapoihin jatkui.

** NPS ei ole täysin vertailukelpoinen vuoden 2019 lukuun, asiakastyytyväisyyskyselyjä lähetettiin loppuvuodesta kaikille matkustajille vastaajien vähyyden takia. Myös vastausten jakauma painottui vahvemmin Euroopan Economy-luokkaan vuonna 2020.

Lue vastuullisuudesta lisää yhtiön [nettisivuilta](#).



Muutokset yhtiön johdossa



Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

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

Vuoden kolmannella neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

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



Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja osakepääoma

Finnairin kaupparekisteriin 31.12.2020 merkitty osakemäärä oli 1 407 401 265 osaketta (128 136 115). Heinäkuussa päättyneen osakeannin vuoksi osakemäärä nousi 1 279 265 150 osakkeella. Rekisteröity osakepääoma oli 75 442 904,30 euroa. Yhtiön osakkeet noteerataan Nasdaq Helsingissä. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

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

Avainluvut – Osake		2020	2019	2018	2017	2016
Oma pääoma/osake*	euroa	0,64	1,39	1,33	1,46	1,24
Osingot tilikaudelta**	milj. euroa	0	0	35	38	13
Osinko/osake* **	euroa	0,00	0,00	0,05	0,06	0,02
Osinko tuloksesta**	%	0,0	0,0	39,4	24,4	18,2
Efektiiivinen osinkotuotto**	%	0,0	0,0	3,9	2,3	2,5
Liiketoiminnan rahavirta/osake*	euroa	-0,99	0,82	0,73	0,55	0,32
Hinta/voitto-suhde (P/E)		-1,47	12,12	10,18	10,43	7,32

* Yhtiö toteutti kesä-heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakemäärään perustuvia tunnuslukuja on vuosien 2016–2019 osalta oikaistu.

** Tilikauden 2020 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

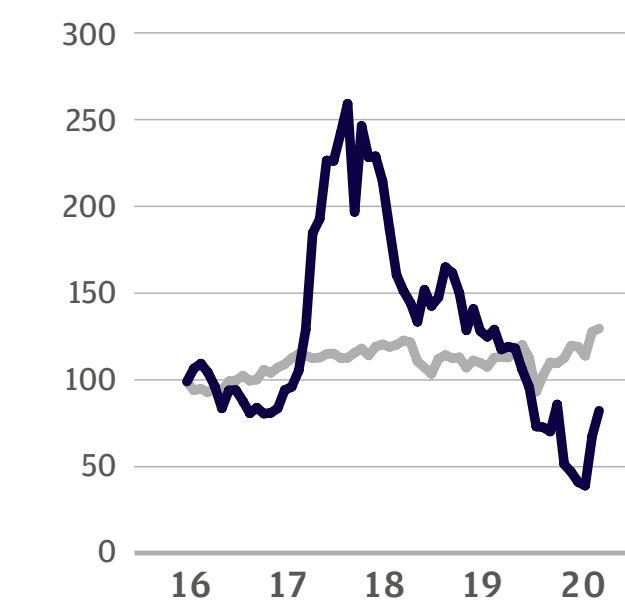
Finnairin osake 2016–2020*



■ Keskihinta

* Yhtiö toteutti kesä-heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakekurssia on oikaistu

Vertailu Nasdaq Helsinki yleisindeksi



■ Finnair

■ Nasdaq Helsinki yleisindeksi

Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt



■ Finnair

■ Bloomberg Europe Airline Index



Osakkeenomistajat

Finnairin osakkeenomistajien lukumäärä kasvoi 216,7 prosenttia 85 578 osakkeenomistajaan vuonna 2020 (pois lukien hallintarekisteröidyt omistukset). Finnairin osakkeita omistavien suomalaisten kotitalouksien määrä nousi 26 210:stä 83 711:een, ja samalla kotitalouksien yhteenlaskettu omistusosuus kasvoi 87,8 prosenttia. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus vuoden 2020 lopussa oli 7,4 prosenttia (13,9).

Liputusilmoitukset

Vuonna 2020 ei annettu liputusilmoituksia.

Valtion omistus

Vuoden 2020 lopussa Suomen valtio omisti 55,9 prosenttia Finnairin osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunnan 20.6.1994 tekemän päätöksen mukaan valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet. Omistuksen laskeminen tämän osuuden alle edellyttää eduskunnan päätöksen muuttamista.

Johdon osakkeenomistus

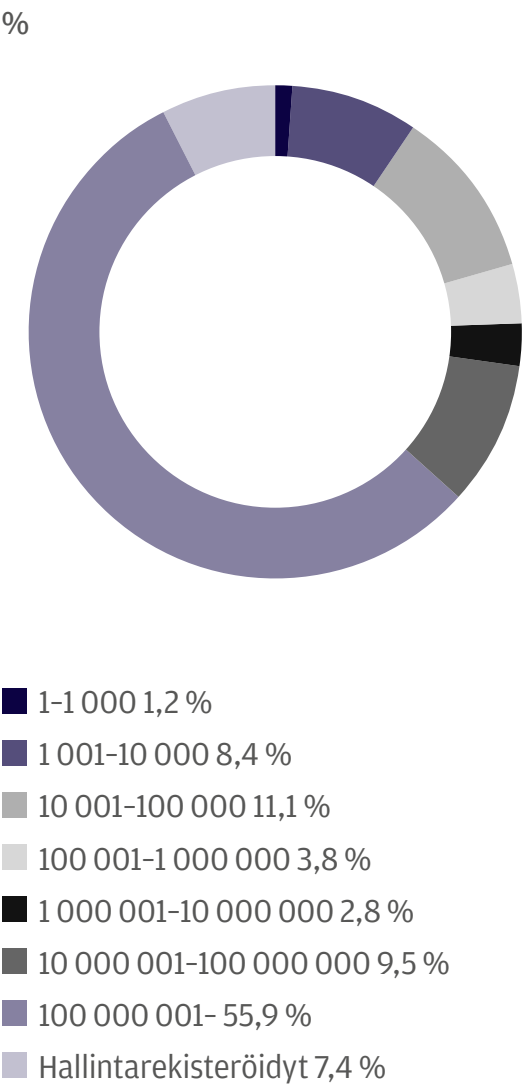
Vuoden lopussa Finnairin hallituksen jäsenet eivät omistaneet lainkaan Finnairin osakkeita. Toimitusjohtaja Topi Manner

omisti 674 068 osaketta ja yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 1 672 969 osaketta 31.12.2020, mikä edusti 0,01 prosenttia osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Omat osakkeet

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

Omistuksen jakaantuminen omistusmäärittäin



Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2020

	Osakkeet kpl	%	Muutokset 2020
1 Suomen valtio, valtioneuvoston kanslia	786 669 686	55,9	715 154 260
2 Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	37 000 000	2,6	33 994 358
3 Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma	35 881 263	2,5	32 619 330
4 Keva	23 980 084	1,7	17 729 209
5 Valtion Eläkerahasto	22 000 000	1,6	20 300 000
6 Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo	14 671 668	1,0	14 671 668
7 OP-Suomi -sijoitusrahasto	8 000 000	0,6	8 000 000
8 Eläkevakuutusosakeyhtiö Veritas	5 287 377	0,4	4 484 203
9 OP-Suomi Pienyhtiöt	4 917 609	0,3	4 663 416
10 Finnair Oyj:n Henkilöstörahasto Hr.	4 000 000	0,3	3 340 600
Hallintarekisteröidyt	103 961 549	7,4	86 121 231
Muut	361 032 029	25,7	338 186 875
Yhteensä	1 407 401 265	100	1 279 265 150

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2020

	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
Julkisyhteisöt	928 140 885	65,9	11	0,0
Kotitaloudet	307 578 879	21,9	83 711	97,8
Yritykset	35 148 726	2,5	1 571	1,8
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	28 158 843	2,0	44	0,1
Yhteisöt	1 817 658	0,1	52	0,1
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	1 300 844 991	92,4	85 389	99,8
Hallintarekisteröidyt	103 961 549	7,4	12	0,0
Ulkomaiset	2 594 725	0,2	189	0,2
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	106 556 274	7,6	201	0,2
Yhteensä	1 407 401 265	100,0	85 590	100,0



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

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

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

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

Osakassopimukset

Finnairin tiedossa ei ole yhtiön omistukseen tai äänivallan käyttöön liittyviä osakassopimuksia.

Määräysvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävässä sopimuksissa

Joihinkin Finnairin rahoitussopimukseen sisältyy ehto, jonka mukaan rahoittajalla on oikeus vaatia lainan ennaaikaista takaisinmaksua tai perua lainalupaus, mikäli joku muu kuin Suomen valtio hankkii osakkeiden enemmistön tai määräysvallan Finnairissa.

Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

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

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2020

	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1-500	5 980 871	0,4	30 526	35,7
501-1 000	10 302 218	0,7	12 995	15,2
1 001 -10 000	118 490 518	8,4	35 209	41,1
10 001-100 000	155 895 172	11,1	6 581	7,7
100 001-1 000 000	53 574 702	3,8	246	0,3
1 000 001-10 000 000	38 993 534	2,8	15	0,0
10 000 001-100 000 000	133 533 015	9,5	5	0,0
100 000 001->	786 669 686	55,9	1	0,0
Hallintarekisteröidyt	103 961 549	7,4	12	0,0
Yhteensä	1 407 401 265	100,0	85 590	100,0

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta, luovutus sekä osakepalautukset

Aika	Osakemäärä	Hinta euroa	Keskihinta euroa
1.1.2016	325 205	922 678,40	2,84
2016	800 000	4 327 860,54	5,41
2016	-336 241	-975 326,55	2,90
2017	-355 597	-1 962 443,86	5,52
2018	452 000	3 206 965,70	7,10
2018	-236 359	-1 264 765,58	5,35
2019	164 651	1 042 355,90	6,33
2019	-261 346	-1 501 496,17	5,75
2020	-381 653	-2 701 783,40	7,08
31.12.2020	170 660	1 094 044,98	6,41

**Voimassa olevat varsinaisen
yhtiökokouksen antamat
valtuutukset**

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 29.5.2020 poikkeusjärjestelyin.

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään yhtiön omien osakkeiden luovuttamisesta. Molemmat valtuutukset koskevat enintään 5 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 0,4 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön [verkkosivuilla](#).





Finnairin riskienhallinnan periaatteet

Finnair toimii maailmanlaajuisessa erittäin kilpaillussa ympäristössä, joka on herkkä suhdannevaihteluille. Strategian toteutamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia.

Hyödyntääkseen arvon luomisen mahdollisuuksia Finnair on valmis ottamaan hallittuja riskejä riskinkantokykynsä rajoissa. Lentoturvallisuuteen, lakien ja asetusten noudattamiseen sekä raportoinnin luotettavuuteen liittyvissä asioissa Finnairin tavoitteena on minimoida riskit.

Finnair on kattanut vakuutuksilla laajasti onnettomuuksista aiheutuvat vahinkoriskit sekä toiminnan keskeytyksen suoraan ilmailuun liittyvien vahinkoriskien sekä muiden vahinkoriskien osalta.

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta ovat olennainen osa johdon kokonaisvelvoitteita sen varmistamiseksi, että yhtiön liiketoiminnalliset tavoitteet saavutetaan. Poikkeamat tavoitteisiin nähden voidaan ehkäistä tai havaita mahdollisimman varhaisessa vaiheessa tehokkaiden sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien avulla. Hallitus vastaa yhtiön sisäisen valvonnan ja riskien-

hallinnan järjestelmien tehokkuuden seurannasta ja arvioinnista. Hallituksen tehtävänä on hyväksyä yhtiön ylemmän tason politiikat, kuten riskienhallintapolitiikka, ja määritellä yhtiön riskinottohalukkuus.

Hallinnon ensisijainen periaate on noudattaa kolmen puolustuslinjan mallia, jossa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan roolit ja vastuualueet on selkeästi eriytetty. Asianmukainen kolmen puolustuslinjan mallin mukainen toteutus varmistaa tehtävien eriyttämisen riskienhallinnan sekä tämän toiminnan valvonnan välillä.

- Ensimmäisessä puolustuslinjassa liike-toimintayksiköt ja konsernitoiminnot vastaavat riskeistä ja siten valvontatoimenpiteiden ja riskienhallinnan toteutamisesta osana jokapäiväisiä johtamiskäytäntöjä.
- Toisessa puolustuslinjassa riski- ja vaatimustenmukaisuustoiminto (Risk & Compliance) on valvontatoiminto, jonka vastuulla on sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan rakenteiden ja mallin kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltujen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen ja avainkontrollien toimeenpanon seuranta.

- Kolmannessa puolustuslinjassa sisäinen tarkastus suorittaa tarkastuksia ja tuottaa yhtiön hallitukselle riippumatonta arviointia yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuudesta ja kypsyydestä.

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan pääpiirteet on kuvattu yhtiön selvityksessä hallinto- ja ohjausjärjestelmästä (Corporate Governance Statement).

Politiikka, rakenne ja malli sekä prosessi

Finnairin riskienhallintapolitiikassa määritellään yleiset puitteet yhtiön riskienhallintaan. Finnairilla on käytössä riskienhallintaprosessi (Enterprise Risk Management process), jonka avulla varmistetaan, että asetettuihin tavoitteisiin liittyviä riskejä ja epävarmuustekijöitä tunnistetaan, arvioidaan ja hallitaan. Prosessi on suunniteltu koko konsernin kattavaksi, jotta voidaan varmistaa, että riskejä ja epävarmuustekijöitä tunnistetaan ja analysoidaan ja että toimitaan Finnairin riskinkantokyvyn rajoissa.

COSO Enterprise Risk Management -viitekehyksen perusteella yhtiön tavoitteet on

jaettu neljään ryhmään, jotka koostuvat strategisista ja operatiivisista sekä vaatimustenmukaisuuteen ja raportointiin liittyvistä tavoiteryhmistä. Finnairin riskienhallintaprosessi yhdistää riskien ja epävarmuustekijöiden tunnistamisen, arvioinnin sekä hallinnan tavoiteluokittain.

Riskiarvioinnit toteutetaan yhtiön riskienhallintapolitiikassa määritellyn vuosisyklin mukaisesti. Finnairin riskiarviointiprosessi tapahtuu osana strategiaprosessia ja organisaation operatiivisten tavoitteiden asettamista kokonaisvaltaisen näkemyksen saavuttamiseksi riskeistä ja mahdollisuuksista. Yhtiön riskien tunnistamiseen ja arviointiin kuuluvat seuraavat vaiheet:

- tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavien ulkoisten ja sisäisen tapahtumien tunnistaminen
- riskien ja mahdollisuuksien eriyttäminen
- tunnistettujen riskien analysointi
- riskien integrointi (konsolidointi)
- riskien arviointi ja priorisointi niiden vaikutuksen ja todennäköisyyden perusteella.

Finnairissa on laadittu riskimalli ja riskien arviointiasteikko kattavan riskien tunnis-

tamisen ja järjestelmällisen arvioinnin varmistamiseksi. Strategisten tavoitteiden taustalla olevat oletukset analysoidaan ja vahvistetaan osana strategista riskiarviointia. Erillinen riskikoordinaattorifoorumi on perustettu tukemaan järjestelmällisen riskiarvioinnin toteuttamista ja koordinoitua liiketoimintayksiköissä, konserni-toiminnoissa ja tytäryhtiöissä sekä varmistamaan, että riskienhallintaa toteutetaan Finnairin riskienhallintapolitiikan vaatimusten mukaisesti. Yhtiön priorisoituihin riskeihin sovelletaan riskienhallintastrategioita, jotta saadaan kohtuullinen varmuus siitä, että toimitaan hyväksyttävällä tasolla.

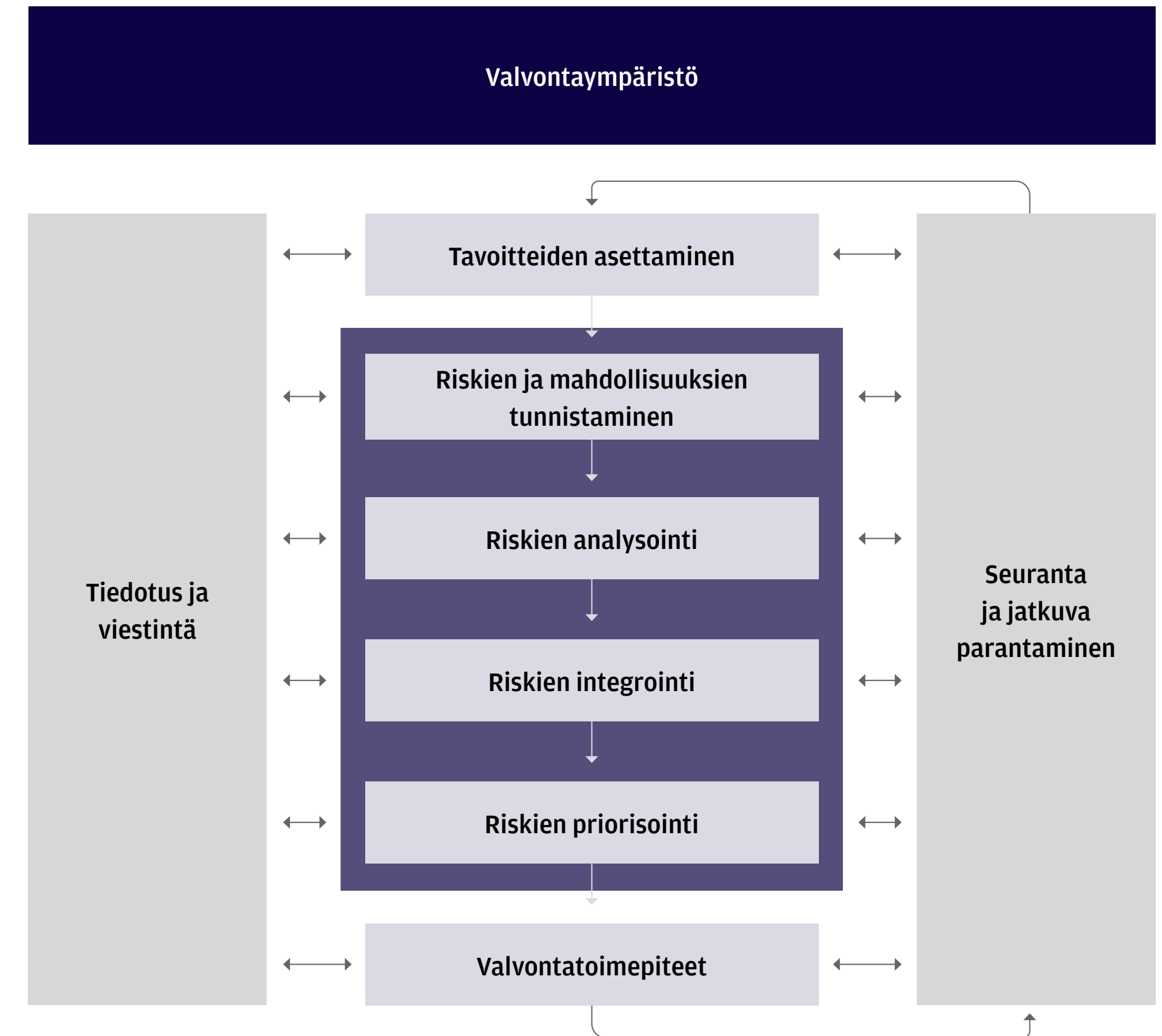
Johtoryhmän jäsenet ovat riskinomistajia ja vastuussa riskienhallinnan ja valvontatoimenpiteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta yksiköissä, toiminnoissa ja tytäryhtiöissä sen varmistamiseksi, että jäännösriskit ovat hyväksyttävällä tasolla.

Finnairin riskienhallintajärjestelmän suoriutumista ja tehokkuutta seurataan järjestelmällisesti. Riskienhallinnan prosessia, suoriutumista ja kyvykkyyksiä parannetaan jatkuvasti PDCA-syklin (Plan, Do, Check, Act) mukaisesti.

Yhtiön johtoryhmä arvioi riskienhallintapolitiikan sisällön vuosittain ja hallitus hyväksyy politiikan.

Suurimmat riskit

Riskit ja epävarmuustekijät, joiden katsotaan mahdollisesti vaikuttavan merkittävästi Finnairin liiketoimintaan, taloudellisiin tuloksiin ja tulevaisuuden näkymiin, jaetaan riskikategorioihin Finnairin riskimallin mukaisesti. Malli jaetaan kahteen pääluokkaan, jotka ovat ulkoiset liiketoimintaympäristöstä syntyvät riskit ja sisäiset yhtiön prosesseista syntyvät riskit. Molempiin pääluokkiin kuuluu useita riskikategorioita. Riskejä ja Finnairin riskivastauksia käsitellään tarkemmin yhtiön [verkkosivuilla](#). Lähiajan riskejä on käsitelty seuraavalla sivulla.





Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

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

Lentoliikenteen elpymiseen liittyvät epävarmuustekijät muodostavat riskin Finnairin liikevaihdon kehitykselle.

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

Lentopetrolin hinnan poikkeukselliset vaihtelut (valuutta ja suojaukset mukaan

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

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään ja tuottoon. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän. Toimialan mahdollisella konsolidatiolla 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 viranomaiskäyttöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi valtiontukien sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä. Finnairilla ei kuitenkaan ole vireillä eikä uhkaamassa oikeudenkäyntejä tai riitoja, joissa olisi merkittäviä korvausvaatimuksia.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien uhalla, terrorismin, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten COVID-19) uhalla sekä mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatkustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. COVID-19-pandemia vaikutti merkittävästi Finnairin liiketoimintaan vuoden 2020 kaikilla vuosineljänneksillä ja sen negatiivinen vaikutus jatkuu vuonna 2021.

Pitkittyvä COVID-19-pandemia johtaa heikentyneeseen kassatilanteeseen, jota Finnair on jo ehkäissyt käyttöön otetun 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan avulla sekä muun muassa lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyitä sekä vientiluottotakaustransaktion sisältävällä rahoituspaketillaan. Pitkittyessään pandemia heikentää merkittävästi myös yhtiön omaa pääomaa heikentyneen tulostason takia. Pidempään jatkuva heikentynyt kannattavuus toisaalta kasvattaa riskiä laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumisille. Siksi Finnair on aloittanut huomattavan säästöohjelman (140 miljoonan euron vuositason pysyvät kustannussäästöt vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019), johon sisältyy muun muassa toimittajasopimusten uudelleenneuvotteluja. Yhtiö joutui myös irtisanoimaan 600 työntekijää maailmanlaajuisesti. Toteutettujen toimenpiteiden lisäksi Finnair toteutti omaa pääomaansa vahvistakseen 512 miljoonan euron suuruisen merkintäoikeusannin ja on tällä hetkellä valmistelemassa Suomen valtion kanssa enintään 400 miljoonan euron hybridilainaa varmistaakseen, että se selviytyy pitkittyneenkin pandemian vaikutuksista seuraavan 12 kuukauden aikana.

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

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön [verkkosivuilla](#).





Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarouksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulu-eriä 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. Normaali-tilanteessa polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat olisivat seuraaville kuudelle kuukaudelle tavallisesti 90 ja 60 prosenttia, mutta COVID-19:stä johtuvan epävarmuuden vuoksi Finnair on väliaikaisesti muuttanut suojausasteitaan siten, että alarajaa laskettiin 60 prosentista 0 prosenttiin koko suojausjaksolla. Tällä hetkellä Finnair on suojannut polttoainehankintojaan seuraavien 12 kuukauden osalta.

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-mää- räisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot

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

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

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

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

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

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



vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Vuoden 2019 alusta lähtien Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposition aiheuttavaa tuloksen volatiliteettia käyttämällä suojauksia, ja samalla Finnair tutkii mahdollisia muita ratkaisuja vähentääkseen volatiilin tuloksen vaikutuksia. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määraisten velkojen suojausaste oli noin 50 %.





Tulevaisuuden näkymät

Ohjeistus 28.10.2020:

Jatkuneiden tiukkojen matkustusrajoi-
tusten vuoksi vertailukelpoinen liiketappio
tulee olemaan neljännellä vuosineljännek-
sellä samaa suuruusluokkaa kuin toisella ja
kolmannella vuosineljänneksellä.

Kuten Finnair on tänään tiedottanut,
Finnairin eläkesäätiön ehtoihin liit-
tyvät sääntömuutokset on hyväksytty ja
näillä sekä muilla mahdollisilla vastaa-
villa muutoksilla odotetaan olevan merkit-
tävä positiivinen kertaluonteinen vaikutus
Finnairin neljännen vuosineljänneksen liike-
tulokseen. Niillä ei ole vaikutusta arvioituun
vertailukelpoiseen liiketulokseen.

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

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään
ja ohjeistustaan vuoden 2020 tilinpäätöstie-
dotteen yhteydessä.

Uusi ohjeistus 18.2.2021:

Jatkuneiden tiukkojen matkustusrajoi-
tusten vuoksi vertailukelpoinen liiketappio
tulee olemaan vuoden 2021 ensimmäisellä
neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin
vuoden 2020 toisella, kolmannella ja neljän-
nellä neljännekselläkin.

Vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä
Finnair jatkaa rajallisen verkoston operoi-
mista, mutta sen jälkeen näkyvyys on edel-
leen heikko ja kysynnän elpymisen ajoi-
tuksesta on useampia skenaarioita, minkä
vuoksi yhtiö ei anna ohjeistusta koko
vuoden 2021 liikevaihdosta.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään
ja ohjeistustaan vuoden 2021 ensimmäisen
neljänneksen osavuosikatsauksen yhtey-
dessä.



Vaihtoehtoiset tunnusluvut

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



Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
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 liiketuloksen 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 kirjatuihin investointeihin ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa Konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.



Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

Milj. euroa	2020	2019
Liiketulos	-464,5	160,0
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-12,2	1,4
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvät arvon muutokset	0,2	-1,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,8	-0,2
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	-132,8	
Uudelleenjärjestelykulut	14,9	3,0
Vertailukelpoinen liiketulos	-595,3	162,8

Vertailukelpoinen liiketulos, RASK ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	2020	2019
Liikevaihto	829,2	3 097,7
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	-0,8	-14,8
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	828,4	3 082,9
Liiketoiminnan muut tuotot	48,4	56,4
Vertailukelpoiseen liikelukokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-1 472,9	-2 991,3
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	37,2	57,7
Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-1 387,3	-2 877,2
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-558,9	205,7
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	12 937	47 188
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,40	6,53
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	10,72	6,10

Omavaraisuusaste

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	2020	2019
Oma pääoma yhteensä	896,6	966,4
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 646,5	3 877,9
Omavaraisuusaste, %	24,6	24,9

Bruttoinvestoinnit

Milj. euroa	2020	2019
Lisäykset käyttöomaisuudessa	348,3	420,2
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	173,3	29,2
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	-5,7	-5,6
Bruttoinvestoinnit	515,9	443,8

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk

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

* Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaisopimuksiin perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitetiedossa 3.8 Johdannaiset, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk

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

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

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2020	31.12.2019
Muut rahoitusvarat	358,3	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	465,3	151,9
Kassavarat	823,7	952,7
Liikevaihto, edelliset 12 kk	829,2	3 097,7
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	99,3	30,8



Muut tunnusluvut

Liikevaihto ja kannattavuus

Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä kun otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyltä 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 henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Operatiivinen laadukkuus

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

Moderni laatulentoyhtiö

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

Vastuullisuus

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

Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

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

Osake

Oma pääoma/osake	Oma pääoma / Ulkona olevien osakkeiden määrä kauden lopussa
Osinko tuloksesta, %	Osakekohtainen osinko / Osakekohtainen tulos (EPS) x 100
Efektiivinen osinkotuotto, %	Osakekohtainen osinko / Osakkeen hinta tilikauden lopussa x 100
Liiketoiminnan rahavirta/osake	Liiketoiminnan nettorahavirta / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Hinta/voitto-suhde (P/E)	Osakkeen hinta tilikauden lopussa / Osakekohtainen tulos (EPS)



KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Tilinpäätös



TILINPÄÄTÖS

Miten lukea Finnairin tilinpäätöstä?
Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan tilinpäätöksestä saatavaa kokonaiskuvaa. Liitetiedot on yhdistelty liiketoimintalähtöisiksi asiakokonaisuuksiksi ja laadintaperiaatteista sekä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu niitä koskevan liitetiedon yhteydessä. Lisäksi kiinnostavia lukuja ja muita kohokohtia on selostettu tähdellä merkityssä kehyksessä. Tilinpäätöksen eri osioihin on myös lisätty havainnollistavia kuvaajia lukujen hahmottamisen helpottamiseksi.

I Liitetiedot on yhdistelty asiakokonaisuuksien mukaisiksi osioiksi, jotta tilinpäätös antaisi paremman kokonaiskuvan Finnair-konsernista ja sen liiketoiminnasta. Jokaisen osion sisällön alussa on kuvattu ja selitetty osion sisältöä. Selitykset tunnistaa **I**-merkistä.

L Laadintaperiaatteet on pyritty kuvaamaan sen liitetiedon yhteydessä, jota periaate lähinnä koskee. Laadintaperiaatteet on merkitty **L**:llä.

i Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty niitä koskevan liitetiedon yhteydessä, ja erotettu merkillä **i**.

★ Aihepiiriin liittyvistä kohokohdista on kerrottu tähdellä merkityissä kehyksissä olennaisten asioiden esiin nostamiseksi.

46	Konsernin tuloslaskelma
46	Konsernin laaja tuloslaskelma
47	Konsernin tase
48	Konsernin rahavirtalaskelma
49	Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
50	KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
50	Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet
50	Konsernin perustiedot
50	Laatimisperusta
50	COVID-19-pandemian vaikutukset konsernitilinpäätökseen
51	Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta
51	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen
52	Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen
52	Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät
53	Muutokset laadintaperiaatteissa
53	1 LIIKETULOS
53	1.1 Segmentti-informaatio
53	1.2 Liiketoiminnan tuotot
54	1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain
54	1.2.2 Liikevaihto valuutoissa
55	1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset
55	1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot
55	1.3 Liiketoiminnan kulut

56	1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa
56	1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut
56	1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut
56	1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat
56	1.3.5 Muut velat
56	1.3.6 Varaukset
57	1.3.7 Vertailukelpoisesta liiketuloksesta oikaistut erät
58	1.3.8 Palkitseminen
58	1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut
61	1.3.8.2 Eläkkeet
62	2 LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
63	2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus
65	2.2 Vuokrasopimukset
67	2.3 Poistot ja arvonalentumiset
69	3 PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
69	3.1 Rahoitustuotot ja -kulut
69	3.2 Rahoitusvarat
70	3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat
70	3.2.2 Rahavarat
70	3.3 Rahoitusvelat
72	3.4 Vastuusitoumukset
72	3.5 Rahoitusriskien hallinta

75	3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu
76	3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus
76	3.8 Johdannaiset
79	3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot
81	4 KONSOLIDOINTI
81	4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet
81	4.2 Tytäryhtiöt
81	4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot
82	4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä
82	4.5 Lähipiiritapahtumat
83	5 MUUT LIITETIEDOT
83	5.1 Tuloverot
84	5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit
84	5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat
85	6 EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS
94	HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA
95	TILINTARKASTUSKERTOMUS



► KONSERNIN TULOSLASKELMA

► KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2020	2019
Liikevaihto	1.1, 1.2	829,2	3 097,7
Liiketoiminnan muut tuotot		48,4	56,4
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	1.3.8	-283,5	-534,7
Polttoainekulut		-232,7	-687,3
Kapasiteettivuokrat		-89,3	-130,2
Lentokaluston huoltokulut		-104,7	-201,2
Liikennöimismaksut		-112,4	-331,3
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-28,2	-172,1
Matkustaja- ja maapalvelut	1.3.2	-168,6	-476,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	1.3.3	-109,7	-132,4
Vertailukelpoinen EBITDA		-251,5	488,3
Poistot ja arvonalentumiset	2.3	-343,8	-325,4
Vertailukelpoinen liiketulos		-595,3	162,8
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	1.3.7	12,2	-1,4
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	1.3.7	-0,2	1,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	1.3.7	0,8	0,2
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	1.3.7, 1.3.8.2	132,8	
Uudelleenjärjestelykulut	1.3.7	-14,9	-3,0
Liiketulos		-464,5	160,0
Rahoitustuotot	3.1	38,7	4,8
Rahoituskulut	3.1	-255,2	-83,6
Kurssivoitot ja -tappiot	3.1	26,6	12,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	4.4		-0,9
Tulos ennen veroja		-654,4	93,0
Tuloverot	5.1	131,1	-18,4
Kauden tulos		-523,2	74,5
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		-523,2	74,5
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa			
Laimentamaton osakekohtainen tulos	3.9	-0,51	0,09
Laimennettu osakekohtainen tulos	3.9	-0,51	0,09

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2020	2019
Kauden tulos		-523,2	74,5
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos		-29,9	75,8
Muuntoerot		-0,7	
Verovaikutus		6,0	-15,2
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.8.2	-13,1	-50,2
Verovaikutus		2,6	10,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		-35,1	20,5
Kauden laaja tulos		-558,4	95,0
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		-558,4	95,0

★ Konsernin liikevaihto laski 73,2 % edellisvuodesta

Vuoteen 2020 vaikutti voimakkaasti COVID-19-pandemia, joka johti merkittävään kysynnän ja matkustajatuottojen laskuun. Liikevaihdon voimakas lasku näkyy myös negatiivisessa -464,5 miljoonan euron suuruisessa liiketuloksessa. Liiketulokseen sisältyy etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen muutoksiin liittyvä positiivinen 132,8 miljoonan euron suuruinen kertaluonteinen erä. Vähentynyt lentäminen laski merkittävästi myös polttoaineen kulutusta aiemmin ennakoidusta, mistä syystä Finnair lopetti suojauslaskennan soveltamisen valtaosaan polttoaine- ja valuuttasuojistaan. Puretuista polttoaine- ja valuuttasuojista johtuva 135,8 miljoonan euron suuruinen nettokustannusvaikutus on kirjattu erään rahoituskulut.

★ = Kohokohdat



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Konsernin tase

Milj. euroa	Liite	2020	2019
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Laivasto	2.1	1 440,3	1 533,3
Käyttöoikeuslaivasto	2.2	772,5	736,4
Laivasto yhteensä		2 212,7	2 269,7
Muu käyttöomaisuus	2.1	185,3	178,4
Muu käyttöoikeusomaisuus	2.2	145,0	141,1
Muu käyttöomaisuus yhteensä		330,2	319,5
Eläkesaamiset	1.3.8.2	31,8	
Muut pitkäaikaiset varat		25,1	39,5
Laskennalliset verosaamiset	5.1	84,8	
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 684,7	2 628,7
Lyhytaikaiset varat			
Myyntiin liittyvät saamiset	1.2.3	57,5	160,6
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat	1.3.4	68,1	80,2
Johdannaisinstrumentit	3.8	12,4	55,7
Muut rahoitusvarat	3.2.1	358,3	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	3.2.2	465,3	151,9
Lyhytaikaiset varat yhteensä		961,8	1 249,2
Varat yhteensä		3 646,5	3 877,9

Milj. euroa	Liite	2020	2019
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		821,2	890,9
Oma pääoma yhteensä		896,6	966,4
Pitkäaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	880,6	913,6
Muut korolliset velat	3.3	1 111,0	477,3
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	1,5	77,1
Varaukset ja muut velat	1.3.6	161,1	156,9
Laskennalliset verovelat	5.1		64,3
Pitkäaikaiset velat yhteensä		2 154,2	1 689,1
Lyhytaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	135,6	140,4
Muut korolliset velat	3.3	51,5	43,5
Varaukset	1.3.6	20,0	17,2
Ostovelat		24,8	84,7
Johdannaisinstrumentit	3.8	99,7	38,9
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	1.2.4	133,6	552,7
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	1.3.8.1	70,7	119,4
Muut velat	1.3.5	59,8	225,7
Lyhytaikaiset velat yhteensä		595,7	1 222,4
Velat yhteensä		2 749,9	2 911,5
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 646,5	3 877,9

★ Rahoitusasema ja oma pääoma pysyivät vahvoina jälleenrahoitusohjelman ansiosta

Finnairin oma pääoma ja kassavarat pysyivät vahvoina COVID-19-pandemian yli selviämiseen tähtäävän jälleenrahoitusohjelman ansiosta. Jälleenrahoitusohjelmaan sisältyi oman pääoman määrän vahvistaminen osakeannin avulla, uuden korollisen velan nostaminen, kaksi A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyä sekä yksi A350-lentokoneeseen saatu vientiluottotuki. Konsernin lyhytaikaiset velat laskivat tilikaudella merkittävästi lentojen peruuntumisista johtuvien asiakkailta saatujen etukäteismaksujen palautusten takia.

Eläkesäätiön ehtoihin tehdyjen muutosten ja lentäjien varhaiseläkkeelle siirtymistä koskevien ilmoitusten kauden aikainen nettovaikutus johti eläkevelan merkittävään vähenemiseen ja konserni kirjasi kyseisiin eläkejärjestelyihin liittyen eläkesaamisen. Lisäksi Finnair kirjasi kaudella laskennallisen verosaamisen, johtuen COVID-19-pandemian aiheuttamista tilikauden aikaisista merkittävistä tappioista.

★ = Kohokohdat



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2020	2019
Liiketoiminnan rahavirta		
Tulos ennen veroja	-654,4	93,0
Poistot ja arvonalentumiset	343,8	325,4
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-130,8	2,8
Rahoitustuotot ja -kulut	189,9	66,1
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista		0,9
Vertailukelpoinen EBITDA	-251,5	488,3
Varausten muutos	0,8	29,5
Työsuhde-etuudet	12,0	10,6
Muut oikaisut	0,6	1,5
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	13,4	41,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos	112,3	33,4
Vaihto-omaisuuden muutos	4,6	-2,2
Osto- ja muiden velkojen muutos	-672,0	46,9
Käyttöpääoman muutos	-555,2	78,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-243,4	-31,5
Maksetut tuloverot	-6,4	-11,9
Liiketoiminnan nettorahavirta	-1 043,1	564,5
Investointien rahavirta		
Investoinnit laivastoon	-300,7	-453,1
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-24,7	-25,2
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden myynti	221,1	1,3
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	16,1	16,3
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	439,9	-53,4
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,8
Investointien nettorahavirta	351,6	-513,2
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	872,8	
Lainojen takaisinmaksut	-218,0	-42,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-134,9	-132,2
Osakeanti	511,7	
Osakeantikulut	-11,1	
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	-200,0	
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot	200,0	
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-18,5	-15,8
Omien osakkeiden hankinnat		-0,5
Maksetut osingot		-35,0
Rahoituksen nettorahavirta	1 001,9	-225,4

Milj. euroa	2020	2019
Rahavirtojen muutos	310,5	-174,1
Rahavarat tilikauden alussa	481,7	655,8
Rahavirtojen muutos	310,5	-174,1
Rahavarat kauden lopussa*	792,2	481,7

* Rahavarat

Milj. euroa	2020	2019
Muut rahoitusvarat	358,3	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	465,3	151,9
Kassavarat	823,7	952,7
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-31,5	-470,9
Rahavarat	792,2	481,7

Rahoituksen rahavirtaan sisältyvien oman pääoman ja rahoitusvelkojen muutokset on esitetty liitetiedossa 3.3 Rahoitusvelat sekä liitetiedossa 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.

★ Konsernin maksuvalmius säilyi vahvana jälleenrahoitustoimenpiteiden ansiosta

COVID-19-pandemialla oli huomattava negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan nettorahavirtaan vuonna 2020. Liiketoiminnan nettorahavirta kääntyi negatiiviseksi erityisesti tappiollisen tuloksen ja lentojen peruutuksista johtuvien asiakasmaksujen palautusten vuoksi. Konsernin rahavarat pysyivät kuitenkin korkealla tasolla jälleenrahoitustoimenpiteiden ansiosta, joiden vaikutus näkyy positiivisessa rahoituksen nettorahavirrassa ja laivaston ja muun käyttöomaisuuden myynneissä.

★ = Kohokohdat



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Milj. euroa	Osakepääoma	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

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

★ Omavaraisuusaste 24,6 % (24,9 %)

COVID-19-pandemian vaikutus konsernin tilikauden tulokseen ja omaan pääomaan oli merkittävä. Oma pääoma laski 896,6 miljoonaan euroon edellisvuoden tasosta (966,4), johon vaikutti erityisesti tilikauden tappio -523,2 miljoonaa euroa (74,5). Osana jälleenerahoitusuunnitelmaansa konserni saattoi tilikauden aikana päätökseen osakeannin, minkä ansiosta se pystyi kuitenkin säilyttämään vahvan oman pääoman tason myös vuoden 2020 lopussa. Osakeannin vaikutus omaan pääomaan oli yhteensä 502,9 miljoonaa euroa. Taulukossa näkyvä oman pääoman ehtoisten lainojen nostot ja takaisinmaksut liittyvät konsernin aiemman hybridijoukkovelkakirjan uudelleenrahoitukseen. Tilikaudella 2020 pidetyn yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti vuodelta 2019 ei maksettu osinkoa (35,0) pandemian aiheuttaman poikkeuksellisen tilanteen takia.

Finnair suojautuu lentopetrolin hintavaihteluilta termiinisopimuksilla ja optioilla riskienhallintapolitiikkansa mukaisesti, joka on kuvattu liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta. Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos oli -23,9 miljoonaa (60,7). Lentopetrolin hinta oli vuoden 2020 lopussa matalammalla tasolla kuin vuoden 2019 lopussa, mikä johti osaltaan negatiiviseen suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokseen. Muutokset käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erissä on kuvattu yksityiskohtaisemmin liitetiedossa 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.

★ = Kohokohdat



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1.

LIIKETULOS
2.

LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3.

PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4.

KONSOLIDOINTI
5.

MUUT LIITETIEDOT
6.

EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Miten Finnairin laadintaperiaatteita tulisi lukea?

Laskentaperiaatteiden paremman ymmärryksen saavuttamiseksi Finnair kuvaa laadintaperiaatteet siihen liittyvän liitetiedon yhteydessä. Yleinen laadintaperusta on kerrottu osana tätä tilinpäätöksen laadintaperiaatteita koskevaa liitetietoa, kun taas sellaiset laadintaperiaatteet, jotka liittyvät läheisesti johonkin tiettyyn liitetietoon, on esitetty osana kyseistä liitetietoa. Laadintaperiaateissa keskitytään kuvaamaan konsernin vallitsevasta IFRS-säännöstöstä muodostamat ja soveltamat laadintaperiaatteet, eikä standardin tekstiä ole toistettu, ellei Finnair ole katsonut sitä liitetiedon sisällön ymmärtämisen kannalta tärkeäksi. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin laadintaperiaate on esitetty ja mihin IFRS-standardiin periaate ensisijaisesti perustuu.

Laadintaperiaate	Liitetieto	Nro	IFRS
Segmenttiraportointi	Segmentti-informaatio	1.1	IFRS 8
Tuloutus, liiketoiminnan muut tuotot ja myyntisaamiset	Liiketoiminnan tuotot	1.2	IFRS 15, IFRS 9, IFRS 7
Varaukset ja ehdolliset velat	Varaukset	1.3.6	IAS 37
Työsuhde-etuudet ja osakeperusteiset maksut	Palkitseminen	1.3.8	IAS 19, IFRS 2
Eläkkeet	Eläkkeet	1.3.8.2	IAS 19
Aineelliset ja aineettomat käyttöomaisuushyödykkeet	Laivasto ja muu käyttöomaisuus	2.1	IAS 16, IAS 36, IAS 38
Vuokrasopimukset	Vuokrasopimukset	2.2	IFRS 16
Omaisuserien arvonalentuminen	Poistot ja arvonalentumiset	2.3	IAS 36
Korkotuotot ja -kulut	Rahoitustuotot ja -kulut	3.1	IFRS 7, IAS 32
Rahoitusvarat ja rahoitusvarojen arvonalentuminen	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahavarat	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahoitusvelat	Rahoitusvelat	3.3	IFRS 9, IFRS 7
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	Johdannaiset	3.8	IFRS 9, IFRS 7
Oma pääoma, osinko ja omat osakkeet	Omaa pääomaa koskevat tiedot	3.9	IAS 32, IAS 33
Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Osakkuus- ja yhteisyritykset	Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4.4	IFRS 11, IAS 28
Lähipiiritapahtumat	Lähipiiritapahtumat	4.5	IAS 24
Tuloverot ja laskennalliset verot	Tuloverot	5.1	IAS 12

Konsernin perustiedot

Finnair-konserni harjoittaa maailmanlaajuisesti lentoliikennettä ja sitä tukevia palveluja. Konsernin emoyritys on Finnair Oyj, jonka kotipaikka on Helsinki ja pääkonttorin rekisteröity osoite on Tietotie 9, Vantaa. Emoyritys on listattuna NASDAQ OMX Helsingin pörssissä.

Finnair Oyj:n hallitus on kokouksessaan 17.2.2021 hyväksynyt tämän tilinpäätöksen julkistettavaksi. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen.

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös 2020 on laadittu Euroopan unionissa hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2020 voimassaolevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisöläinsäädännön mukaiset. Tilikaudella käyttöön otetut sekä tulevilla kausilla käyttöön otettavien laadintaperiaatteiden muutoksia on kuvattu alempana osioissa Muutokset laadintaperiaateissa.

Vuoden 2020 konsernitilinpäätös on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavia rahoitusvaroja ja käypään arvoon arvostettuja johdannaissopimuksia. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina pyöristettynä lähimpään sataantuhanteen euroon. Tämän vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua.

COVID-19-pandemian vaikutukset konsernitilinpäätökseen

Vuosi 2020 oli erittäin haastava koko maailmanlaajuiselle lentoliikennetoimialalle, joka kärsi huomattavasti COVID-19-pandemiasta ja viruksen leviämisen jatkumisesta. Lentoyhtiöt, mukaan lukien Finnair, törmäsivät nopeaan kysynnän laskuun vuoden ensimmäisen kvartaalin lopussa valtioiden asettamien tiukkojen matkustusrajoitusten seurauksena ja joutuivat vähentämään kapasiteettiaan merkittävästi. Finnairin tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat -72,6 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Tarjotut henkilökilometrit (ASK) vuonna 2020 olivat 12 937 milj. km (47 188). Kysynnän nopea lasku vaikutti erittäin haitallisesti Finnairin taloudelliseen tulokseen ja liiketoimintaan, johtaen matkustajamäärien, liikevaihdon ja tuloksen ennennäkemättömään pienenemiseen. Finnairin liikevaihto vuonna 2020 oli 829,2 miljoonaa euroa (3 097,7) samalla kun matkustajamäärät laskivat 76,2 prosentilla 3,5 miljoonaan (14,7). Myyntituottojen lasku johti merkittävän negatiivisen liiketuloksen, -464,5 miljoonaa euroa (160,0), syntymiseen. Vaikka Finnair pystyi merkittävästi vähentämään muuttuvia kustannuksiaan, kauden tulos jäi negatiiviseksi liittyen vuokratulujen ja poistojen, lentokoneiden huoltokustannusten sekä tiettyjen hallinto-, kiinteistö- ja IT-kustannusten joustamattomuuteen. Lisäksi polttoainesuojausten kirjaamisella muista laajan tuloksen eristä rahoituskuluihin oli merkittävä 135,8 miljoonan euron (0) negatiivinen vaikutus Finnairin tilikauden tulokseen. Toisaalta Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehdyillä sääntömuutoksilla ja lentäjien eläköitymisilmoituksilla oli konsernin tulokseen 132,8 miljoonan euron positiivinen kertaluonteinen vaikutus. Tilikauden tappio vuonna 2020 oli -523,2 miljoonaa euroa (74,5).

Konsernin pitkäaikaiset velat kasvoivat tilikauden aikana 2 154,2 miljoonaan euroon (1 689,1) johtuen pääosin 600 miljoonan TyEL-takaisinlainan sekä reilun 100 miljoonan euron suuruisen vientiluoton nostamisen johdosta. Lainat ovat osa Finnairin COVID-19-pandemian seurauksena toteutettua jälleenrahoitussuunnitelmaa. Edellä mainittujen eläkesäätiön sääntömuutosten ja lentäjien eläköitymisilmoitusten vaikutus näkyy konsernin eläkevelvoitteiden merkittävänä vähenemisenä. Konsernin lyhytaikaiset velat vastaavasti vähenivät 595,7 miljoonaan euroon (1 222,4) johtuen suurelta osin ennakkoon saatujen lentolipputulojen takaisinmaksuista asiakkaille. Lippuhintojen palautukset kasvoivat, kun Finnair joutui perumaan lentojaan koronapandemian seurauksena. Finnair palautti asiakkailleen vuoden aikana yhteensä 464 miljoonaa euroa. Finnair kirjasi konsernitilinpäätökseensä 84,8 miljoonan euron suuruisen verosaamisen (verovelka -64,3) tilikaudella syntyneiden tappioiden seurauksena. Merkittävistä tappioista huolimatta konserni onnistui säilyttämään oman pääoman 896,6 miljoonassa eurossa (966,4) heinäkuussa 2020 loppuun saatetun osakeannin johdosta. Konsernin oma pääoma kasvoi osakeannin seurauksena 502,9 miljoonaa euroa.

Myyntituottojen äkillinen lasku ja lippuhintojen palautukset johtivat merkittävään liiketoiminnan kassavirran laskuun vuoden aikana. Liiketoiminnan kassavirta pieneni -1 043,1 miljoonaan euroon (564,5). Konsernin rahavarat tilikauden lopussa olivat kuitenkin 792,2 miljoonaa euroa (481,7) johtuen merkittävästä 1 001,9 miljoonan euron positiivisesta rahoituksen kassavirrasta (-225,4), joka kertyi tilikauden aikana toteutuneista rahoitustransaktioista. Mainitun TyEL-takaisinlainan ja toteutuneen osakeannin lisäksi kassan vahvistamiseen vaikuttivat kolme A350-lentokoneisiin liittyvää lentokonerahoitusjärjestelyä sekä 200 miljoonan euron hybridilainan uudelleenrahoitus.

Tarkempia tietoja konsernitilinpäätöksen lukujen kehittymisestä esitetään seuraavia erii koskevissa liitetiedoissa: liikevaihto ja liiketoiminnan kulut (liitet. 1.2 ja 1.3), myynnin siirtovelat ja saadut ennakot (liitet. 1.2.4), eläkkeet (liitet. 1.3.8.2), lentokonerahoitusjärjestelyt (liitet. 2.1, 2.2 ja 3.3), johdannaiset ja polttoainesuojaukset (liitet. 3.1 ja 3.8), vieraan ja oman pääoman muutokset (liitet. 3.3. ja 3.9) sekä tuloverot (liitet. 5.1).

COVID-19-pandemia on vaikuttanut myös tilinpäätöksessä käytettyihin kriittisiin tilinpäätösarvioihin ja epävarmuustekijöihin. Näitä on esitelty tarkemmin jäljempänä kohdassa Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta

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

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

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

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

Edellä mainituista toimista johtuen, Finnairin rahavarat pysyivät korkealla tasolla ja olivat vuoden 2020 lopussa 792,2 miljoonaa euroa (481,7). Konsernin kassavarat sisältäen myös muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk) olivat kauden lopussa yhteensä 823,7 miljoonaa euroa (952,7). Konsernin johto ja hallitus seuraavat tarkasti konsernin kassatilannetta huomioiden erityisesti nykyisen toimintaympäristön haastavan dynamiikan, joka vaikuttaa negatiivisesti konsernin kassavirtoihin. Finnairin tämän hetkisen arvion (perusskenaario) perusteella nostamattomaan 175 miljoonan euron valmiusluottolimiittiin liittyvien kovenanttiehtojen ennustetaan mahdollisesti rikkoutuvan vuoden 2021 toisen neljänneksen aikana. Valmiusluottolimiitti ei ole tilinpäätöksen laatimishetkellä käytössä eikä Finnairin rahoitus toiminnan jatkuvuuden arviointijakson aikana ole riippuvainen valmiusluottolimiitin olemassaolosta. Finnair

suunnittelee aloittavansa neuvottelut syndikaattipankkien kanssa finanssikovenantin lievennyksistä. Konsernin velkojen maturiteettirakenne on esitetty liitetiedossa 3.3. ja lisätietoa kovenanteista, suojauspolitiikan muutoksista ja likviditeettiriskien hallinnasta annetaan liitetiedoissa 3.4, 3.5 ja 3.8.

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

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

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

Huomioiden edellä mainitut olosuhteet ja epävarmuustekijät sekä yhtiön toimesta toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet COVID-19-tilanteen lieventämiseksi, yhtiön hallitus on tullut siihen johtopäätökseen, ettei arvio anna merkittävää aihetta epäillä yhtiön toiminnan jatkuvuutta, eikä näin ollen ole perusteltua poiketa sen aikaisemmasta arviosta, jonka mukaan tilinpäätökset laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu konsernitilinpäätöksen julkistamispäivänä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon, joiden perusteella oletetaan, että yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan rahoituksen riittävyuden vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta. Finnairin johto ja hallitus ovat tarkastelleet myös tilinpäätöspäivän jälkeisiä tapahtumia ja tulleet siihen johtopäätökseen, ettei näillä ole olennaista vaikutusta hallituksen hyväksymiin 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 kesto ei voida tällä hetkellä varmuudella arvioida. Mikäli tulevaisuuden tapahtumat tai olosuhteet johtaisivat siihen, että konserni ei pysty jatkamaan toimintaansa johdon nykyisen arvion mukaisesti, jatkuvuuden periaatteen käyttäminen voi osoittautua perusteettomaksi ja konsernin kirjanpitoarvot sekä varojen ja velkojen luokittelu olisi mukautettava vastaavasti.

Tuloslaskelman ja taseen esittäminen

IAS 1 Tilinpäätöksen esittäminen -standardi ei määrittele liikeluoksen käsitettä. Konserni on määrittänyt sen seuraavasti: liikelulos on nettosumma, joka muodostuu, kun liikevaihtoon lisätään liiketoiminnan muut tuotot ja vähennetään liiketoiminnasta aiheutuvat kulut, kuten palkat, polttoainekulut, huoltokulut ja lentokaluston vuokratulot ja poistot. Kurssierot ja johdannaisten realisoituneet käypien arvojen muutokset sisältyvät liikeluokseen, mikäli ne syntyvät liiketoimintaan liittyvistä eristä. Muuten ne on kirjattu rahoituseriin. Liikeluokseen ei sisällytetä rahoituseriin liittyviä tuottoja ja kuluja, osuutta osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista ja tuloveroihin liittyviä eriä.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Tuloslaskelmassa esitetään liikeluoksen ohella vertailukelpoinen liikeluosto ja vertailukelpoinen EBITDA, joiden katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoiseen liikeluokseen ei lasketa mukaan omaisuuden myyntivoittoja tai -tappioita, huoltovaruksen valuuttakurssimuutoksista johtuvia realisoitumattomia vaikutuksia, johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia, etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen muutoksiin liittyvää kertaluonteista erää ja järjestelykuluja. Sen peruste on selitetty tarkemmin liitteessä 1.3.7 Vertailukelpoisesta liikeluoksesta oikaistut erät. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluoksen kehitystä ilman pääomakuluja, eikä siihen tämän vuoksi sisällytetä poistoja.

Taseen varat ja velat luokitellaan lyhytaikaisiksi, mikäli niiden odotetaan realisoituvan 12 kuukauden kuluessa tai mikäli ne luokitellaan likvideiksi varoiksi tai käypään arvoon tulosaikutteisesti kirjattaviksi eriksi. Muut varat ja velat luokitellaan pitkäaikaisiksi varoiksi tai veloiksi. Taseen korollisiksi veloiksi luetaan lainat rahoituslaitoksilta, joukkovelkakirjalainat, lentokonerahoitusta varten otetut lainat (JOLCO- ja vientiluottotakauslainat), vuokratelut ja yritystodistukset. Korollisiksi varoiksi luetaan korolliset talletukset sekä sijoitukset yritys- ja sijoitustodistuksiin, joukkovelkakirjalainoihin ja lyhyen koron rahastoihin. Korollisten varojen ja velkojen erotuksena laskettavaan korolliseen nettovelkaan luetaan näiden lisäksi valuutan- ja koronvaihtosopimukset, joita käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen.

Vaihtoehtojen tunnuslukujen esittäminen

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä antaakseen vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnastaan sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja. Finnairin pääasialliset vaihtoehtoiset tunnusluvut ovat vertailukelpoinen liikeluosto ja EBITDA (määriteltä yllä). Vertailukelpoinen liikeluosto on eritelty liitteessä 1.3.7 Vertailukelpoisesta liikeluoksesta oikaistut erät.

Finnair noudattaa johdonmukaisuutta jättäessään vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät vertailukelpoisen liikeluoksen ulkopuolelle. Pääperiaatteet on kuvattu yllä kohdassa Tuloslaskelman ja taseen esittäminen ja tarkemmin liitetiedossa 1.3.7. Vertailukelpoisesta liikeluoksesta oikaistut erät.

Tunnuslukujen laskentakaavat on myös määriteltä Hallituksen toimintakertomuksessa, kohdassa Tunnuslukujen laskentakaavat.

Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää konsernin johdolta tiettyjä arvioita ja oletuksia sekä harkinnan käyttöä laadintaperiaatteiden soveltamisessa, jotka vaikuttavat taseen varoihin ja velkoihin sekä tuottojen ja kulujen määrään raportointikaudella. IFRS-standardien soveltamisen yhteydessä joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdyistä arvioista ja oletuksista. Lisäksi tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden soveltamisessa tarvitaan johdon harkintaa erityisesti silloin, kun IFRS-standardit sallivat vaihtoehtoisia kirjaamis-, arvostamis- ja esittämistapoja. Arvot ja oletamat pohjautuvat aikaisempaan kokemukseen ja johdon parhaaseen näkemykseen tulevaisuuden tapahtumista ja muista oletamuksista, joiden uskotaan olevan olosuhteet huomioon ottaen perustellut. Arvioita ja oletamia arvioidaan jatkuvasti ja mahdolliset muutokset kirjataan sillä tilikaudella, jonka aikana arvioita tai oletamuksia korjataan.

Meneillään oleva COVID-19-pandemia on lisännyt merkittävästi talouden lähi- ja pitkän aikavälin kehitykseen sekä Finnairin tulevaisuuden toimintaympäristöön liittyvää epävarmuutta. Huolimatta eri valtioiden mittavista toimista viruksen torjumiseksi, on vaikea ennustaa, kuinka kauan maailmanlaajuisen pandemian hallintaan saaminen kestää. Pandemian keston ja sen vaikutusten ennakoimattomuuden vuoksi sen vaikutus Finnairin tulevaan kannattavuuteen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin voi poiketa nykyisistä johdon arvioista ja oletamuksista.

Finnair on vuonna 2020 ottanut käyttöön käyttöarvomallin ensisijaiseksi sisäiseksi arviointimenetelmäkseen käyttöomaisuuserien kerrytettävissä olevan rahamäärän määrittämiseen. Aiemmalla, 31.12.2019 päättyneellä tilikaudella Finnair käytti arvioinnissaan pääasiallisesti käyvän arvon menetelmää. Päätös kerrytettävissä olevan

❗ = Kriittiset tilinpäätösarvot

rahamäärän määrittelytavan muutoksesta johtui COVID-19-pandemian oletetusta vaikutuksesta markkinahintojen oikeellisuuteen, johtuen pienemmästä toteutuneiden transaktioiden määrästä sekä yleisen kriisitilanteen vaikutuksesta toteutuneisiin hintoihin.

Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan COVID-19-pandemian aiheuttaman lisääntyneen epävarmuuden huomioon arvioissaan ja oletamuksissaan, ja valmistellut kolme eri ennusteskennariota, jotka eroavat toisistaan liiketoiminnan elpymisen alkamisajankohdan suhteen. Nämä ennusteskennariot on esitelty edellä liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Ottaakseen lisääntyneen epävarmuuden huomioon myös tilikauden lopun arvonalentumistestauksessaan, Finnair on päättänyt tilinpäätöksen laatimisen yhteydessä soveltaa kassavirtaennusteessaan odotusarvomenetelmää, joka huomioi eri skenaarioihin pohjautuvat kassavirrat sen sijaan, että testaus perustuisi vain yhteen, todennäköisimpään kassavirtaennusteeseen.

Tietoa arvioista ja harkinnasta, jota johto on käyttänyt konsernin noudattamia tilinpäätöksen laadintaperiaatteita soveltaessaan ja joilla on eniten vaikutusta tilinpäätöksessä esitettäviin lukuihin, on esitetty seuraavassa kohdassa Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät.

❗ Konsernin tilinpäätös on laadittu liiketoiminnan jatkuvuuden periaatteen mukaisesti. Liiketoiminnan jatkuvuuden arviointi pohjautuu pitkälti johdon ennusteisiin tulevasta tapahtumista sekä muihin johdon ja hallituksen käytettävissä oleviin tietoihin arviointihetkellä. Näitä koskevat merkittävimmät tunnistetut kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät on esitelty aiemmin tässä kappaleessa liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Merkittävimmät yksittäisiin tilinpäätösosioihin liittyvät tunnistetut kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät on esitetty sen liitetiedon ja erän yhteydessä, johon se lähinnä liittyy. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin epävarmuustekijä on esitetty. ❗

Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät	Liitetiedon numero	Liitetiedon nimi
Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä	1.2	Liiketoiminnan tuotot
Lentokaluston huoltovaraukset	1.3.6	Varaukset
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	Eläkkeet
Vuokrasopimukset	2.2	Vuokrasopimukset
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus	2.3	Poistot ja arvonalentumiset
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	3.8	Johdannaiset
Laskennalliset verot	5.1	Tuloverot



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Muutokset laadintaperiaatteissa

Uudet ja päivitetyt IFRS-standardit sekä IFRIC-tulkinnat

Tilikaudella 2020 voimaan tulleet muutokset IFRS-standardeissa ovat käsittäneet lähinnä muutoksia voimassaoleviin standardeihin, eikä niillä ole ollut olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

Muut julkaistut standardit, jotka ovat voimassa 1.1.2021 tai sen jälkeen, sisältävät pääosin muutoksia ja parannuksia nykyisiin standardeihin, joilla ei odoteta olevan olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

Muutokset tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esittämisessä

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

i = Osion sisältö

L = Laadintaperiaatteet

1 Liiketulos

i Liiketulos -liitetietoon on koottu liikevaihtoon ja liiketulokseen liittyviä liitetietoja sekä tuloksen että taseen näkökulmasta. **i**

1.1 Segmentti-informaatio

L Segmenttiraportointi

Toimintosegmentit raportoidaan tavalla, joka on yhdenmukainen ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle toimitettavan sisäisen raportoinnin kanssa. Ylimmäksi operatiiviseksi päätöksentekijäksi, joka vastaa resurssien kohdistamisesta toiminta-segmenteille ja niiden tuloksen arvioinnista, on nimetty konsernin johtoryhmä. Raportoitavat segmentit perustuvat konsernin liiketoiminnalliseen segmenttijakoon. Konsernilla on yksi toimintosegmentti ja siten raportoitava segmentti: lentoliikenne. **L**

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.

Liikevaihdon tuotekohtainen ja maantieteellinen jakauma on esitetty liitetiedossa 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain. Jaottelu on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella. Finnair lentää sekä kansainvälisiin että kotimaan kohteisiin, mutta sen omaisuus on lähes kokonaisuudessaan omistettu Suomessa. Finnairin laivasto muodostaa olennaisimman osan Finnairin pitkäaikaisista varoista (ks. liite 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus). Finnairin operoiman laivaston omistaa ja vuokraa Finnairin suomalainen tytäryhtiö, ja sitä operoidaan joustavasti eri maantieteellisillä alueilla. Laivaston omistuksesta ja hallinnoinnista on kerrottu toimintakertomuksen Laivasto-osiossa.

Finnair kuljetti tilikauden aikana 3,5 miljoonaa matkustajaa (14,7), mikä oli 76,2 prosenttia vähemmän vuoteen 2019 verrattuna. Matkustajakysynnän merkittävä lasku johtui pitkälti COVID-19-pandemiasta ja sitä seuranneista valtioiden välisistä tiukoista matkustusrajoituksista, joiden avulla viruksen maailmanlaajuisia leviämistä on pyritty hillitsemään. Kysynnän raju lasku vuoden ensimmäisen kvartaalin lopussa ja kysynnän pysyminen poikkeuksellisen matalalla tasolla koko tilikauden ajan vaikutti erittäin haitallisesti Finnairin taloudelliseen tulokseen. Matkustajamäärien laskun myötä Finnair on joutunut sopeuttamaan toimintaansa muun muassa leikkaamalla merkittävästi lentokapasiteettiaan ja tavoittelemalla sekä väliaikaisia että pysyviä kustannussäästöjä. Vaikutukset liikevaihtoon ja liiketoiminnan kuluihin sekä niihin liittyviin saamisiin ja velkoihin esitetään tarkemmin seuraavissa liitetiedoissa 1.2 ja 1.3.

Laajan asiakasmäärän ja liiketoiminnan luonteen vuoksi ei myynti millekään yksittäiselle asiakkaalle ole Finnairin liikevaihtoon suhteutettuna merkittävää.

1.2 Liiketoiminnan tuotot

i Liiketoiminnan tuottojen liitetietoon on koottu liikevaihtoon liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta tuottojen kokonaiskuva sekä niiden vaikutus Finnairin tulokseen ja taseeseen olisi paremmin hahmotettavissa. Myyntisaamiset sekä lähinnä ennakoon maksetuista lentolipuista ja matkapaketeista kertyneet siirtovelat on esitetty tuottojen yhteydessä, sillä ne ovat olennainen osa myynnin tuloutukseen liittyvää kokonaisuutta. **i**

L Tuloutus

Liikevaihtona esitetään myytyjen tuotteiden tai palveluiden saadun tai saatavan vastikkeen perusteella määritetty käypä arvo, josta on vähennetty annetut alennukset ja välilliset verot.

Matkustajatuotot koostuvat lentolippujen myynnistä, ja ne tuloutetaan sillä hetkellä, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu odotusarvoon tuotoista, joita vastaan sen ei tarvitse luovuttaa suoritetta, samassa suhteessa kuin asiakkaat käyttävät lentolippuja.

Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmässä myyntihinta allokoidaan lentolipulle ja pisteille. Finnairin kanta-asiakkaat voivat kerryttää Finnairilta tai yhteistyökumppaneilta ostetuista lennoista ja palveluista Finnair Plus -pisteitä, joilla asiakas voi ostaa niiden palveluja tai tuotteita. Asiakkaan kerryttämät pisteet arvostetaan käypään arvoon, ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman (esimerkiksi lento on lennetty) tuloutushetkellä. Käyvän arvon määrittämisessä otetaan huomioon pisteillä hankittavien palveluiden ja tuotteiden käypä arvo sekä pisteillä tehtyjen hankintojen kohdistuminen eri palvelu- ja tuoteryhmille. Lisäksi käyvän arvon määrittämisessä huomioidaan pisteiden vanhentuminen. Velkaa puretaan, kun pisteitä käytetään tai ne vanhentuvat.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Viivästyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset ovat muuttuvaa kauppahintaa ja ne käsitellään liikevaihdon oikaisueränä. Lisämyyntituotot koostuvat lentolippuun liitännäisten palveluiden, kuten lisämatkatavaramaksuista ja istumapaikkojen ennakkovarauksista kertyvistä tuotoista sekä erilaisista palvelumaksuista ja lennolla tapahtuvasta tuotemyynnistä. Palvelu tuloutetaan, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta. Tuotemyynti tuloutetaan, kun tuote on siirtynyt asiakkaalle. Rahtituotot tuloutetaan silloin, kun rahti on sopimuksen mukaisesti kuljetettu perille ja luovutettu asiakkaalle. Matkapalveluiden myynti koostuu erillisiksi suoritevelvoitteiksi katsottavasta lennosta ja hotellista, jotka tuloutetaan palveluita luovutettaessa. Julkiset avustukset lisääntyivät hieman COVID-19-pandemian vuoksi, mutta ne eivät kokonaisuutena olleet merkittäviä. Avustukset kirjataan liiketoiminnan muihin tuottoihin. **L**

Myyntisaamiset

L Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikäluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin. **L**

L Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä

Finnair Plus -velan arvostus ja tuloutusajankohta edellyttävät johdon arviota erityisesti pisteiden käyvän arvon ja pisteiden vanhenemisen määrittelyn osalta. Pisteiden markkina-arvo määritellään jakamalla piste ensin mahdollisille käyttökohteille historiallisen asiakaskäyttämisen mukaisesti, eli samassa suhteessa kuin pisteitä on käytetty kuhunkin käyttökohteeseen. Kullekin käyttökohteelle on pyritty arvioimaan markkina-arvoa parhaiten vastaava hinta. Finnair Plus -velka muodostuu kanta-asiakkaiden jäsentileillä olevasta pistemäärästä vähennettynä pisteiden arvioidulla vanhenemisolettamalla. Näin saatu kokonaispistemäärä kerrotaan yllä kuvatun mukaisesti lasketulla pistekohtaisella arvolla, jolloin saadaan tilinpäätöksessä esitettävä Finnair Plus -velka. Asiakaskäyttämisen arvioiminen liittyen pisteiden vanhenemiseen on muuttunut jossain määrin vaikeammaksi COVID-19-pandemian seurauksena, joka on johtanut matkustajalentojen pienempään määrään ja Finnair Plus -jäsenen aktiivisuuden vähenemiseen. Tästä johtuen Finnairilla on vähemmän käytettävissä viimeaikaista tietoa, jota voidaan käyttää arvioiden perusteena ja siten lisää epävarmuuden tasoa oletetusta asiakaskäyttämisestä ja pisteiden vanhenemisesta tulevaisuudessa. **L**

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

2020

Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
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, % liikevaihdosta liikennealueittain	44,5	5,7	37,4	8,7	3,7		

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella.

Matkustajatuotot, lisämyynti ja matkapalveluiden liikevaihto vähentyivät merkittävästi COVID-19-pandemiasta johtuvien matkustusrajoitusten ja kysynnän vähenemisen seurauksena. Rahtiliikevaihto laski vähemmän kuin muut tuotteet suhteellisen vahvana säilyneen rahtilentokysynnän ansiosta. Konsernin kokonaisliikevaihto laski 73,2 prosenttia edellisvuodesta.

Finnair toteutti tilikauden 2020 aikana Suomen valtion ulkoministeriölle kotiutuslentoja matkailijoiden avustamiseksi Suomeen paluussa ja rahtilentoja Huoltovarmuuskeskukselle suojarusteiden toimittamiseksi Suomeen.

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

2019

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

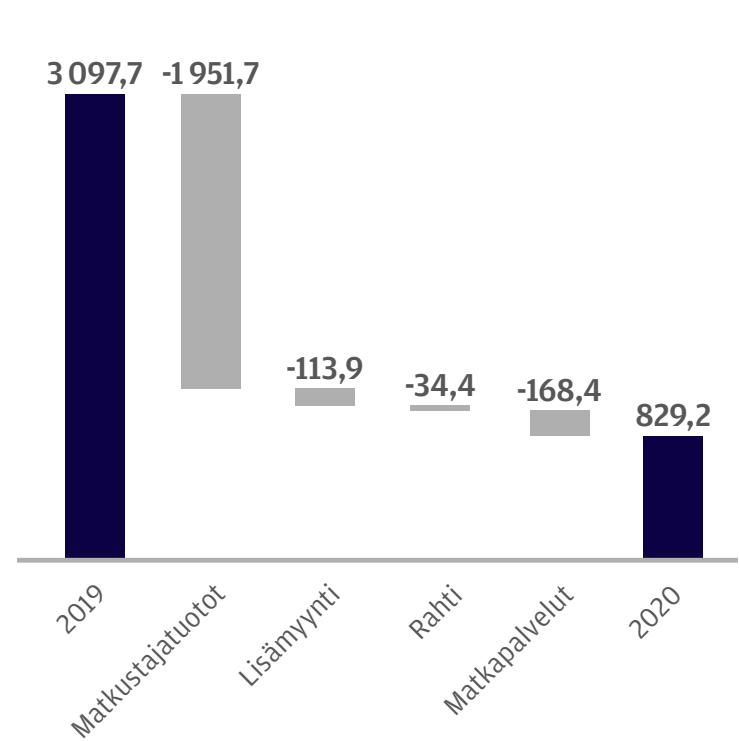
1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2020	2019
EUR	456,0	1 626,5
JPY	61,4	351,4
CNY	50,0	211,4
USD	29,5	147,4
SEK	27,0	101,5
KRW	27,1	80,3
Muut valuutat	178,3	579,1
Yhteensä	829,2	3 097,7

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

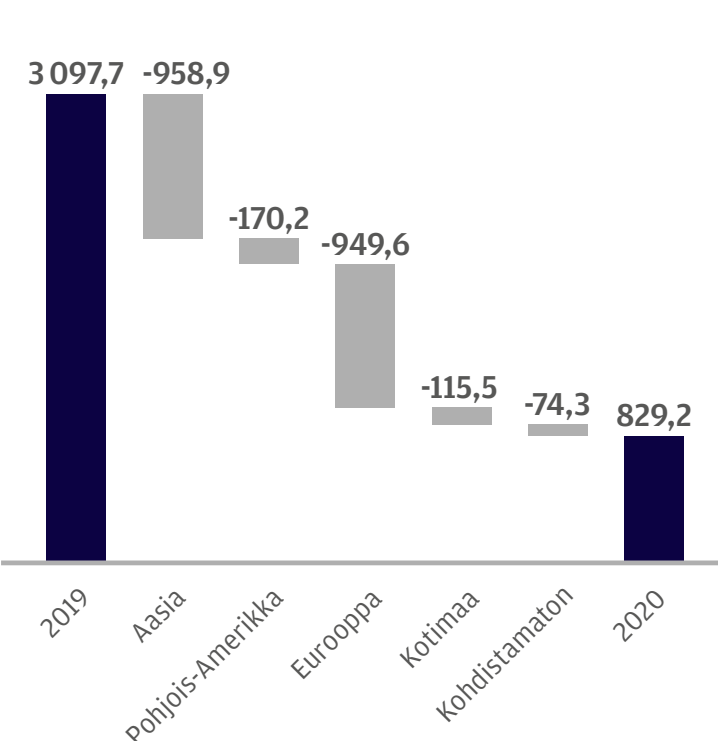
Liikevaihdon kehitys tuotteittain

milj. euroa



Liikevaihdon kehitys liikennealueittain

milj. euroa



L = Laadintaperiaatteet

L = Kriittiset tilinpäätösarviot



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset

Milj. euroa	2020	2019
Myyntisaamiset	37,4	108,9
Myyntin siirtosaamiset	20,1	51,8
Yhteensä	57,5	160,6

Myyntiin liittyvien saamisten lasku tilikauden 2020 aikana on seurausta lentoliikenteen matkustajakysynnän ja liikevaihdon laskusta. Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta.

Myyntisaamisten ikäjakausma	2020			2019		
	Myynti- saamiset, milj. euroa	Luotto- tappion toden- näköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa	Myynti- saamiset, milj. euroa	Luotto- tappion toden- näköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa
Erääntymättömät	33,0	0,3 %	0,1	108,5	0,3 %	0,4
Erääntynyt alle 60 pv	-0,2	0,2 %	0,0	-1,4	1,3 %	0,0
Erääntynyt yli 60 pv	4,6	0,8 %	0,0	1,8	1,4 %	0,0
Yhteensä	37,4	0,3 %	0,1	108,9	0,4 %	0,4

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita myyntisaamisista sisältäen aiemmin kirjatuiista luottotappioista saadut maksut yhteensä 0,0 miljoonaa euroa (0,3). COVID-19-pandemian aiheuttamasta epävarmuudesta huolimatta myyntisaamiisiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittyviä asiakaskannan hajautumisen vuoksi. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut myyntisaamiisiin kohdistuvia vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2020	2019
EUR	15,3	48,6
JPY	5,7	9,9
CNY	3,7	5,6
KRW	3,4	3,6
HKD	2,2	4,9
NOK	2,1	3,7
THB	1,9	1,7
USD	1,6	11,3
SEK	0,9	3,7
Muut valuutat	0,7	15,8
Yhteensä	37,4	108,9

1.2.4 Myyntin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot

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

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Myynnistä saatuihin ennakomaksuihin sisältyy ennakkoon maksettuja lentolippuja ja valmismatkoja, joiden lähtöpäivä on tulevaisuudessa. Finnair Plus -velka liittyy Finnairin kanta-asiakasohjelmaan, ja se vastaa kerrytettyjen käyttämättömien Finnair Plus -pisteiden käypää arvoa.

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

1.3 Liiketoiminnan kulut

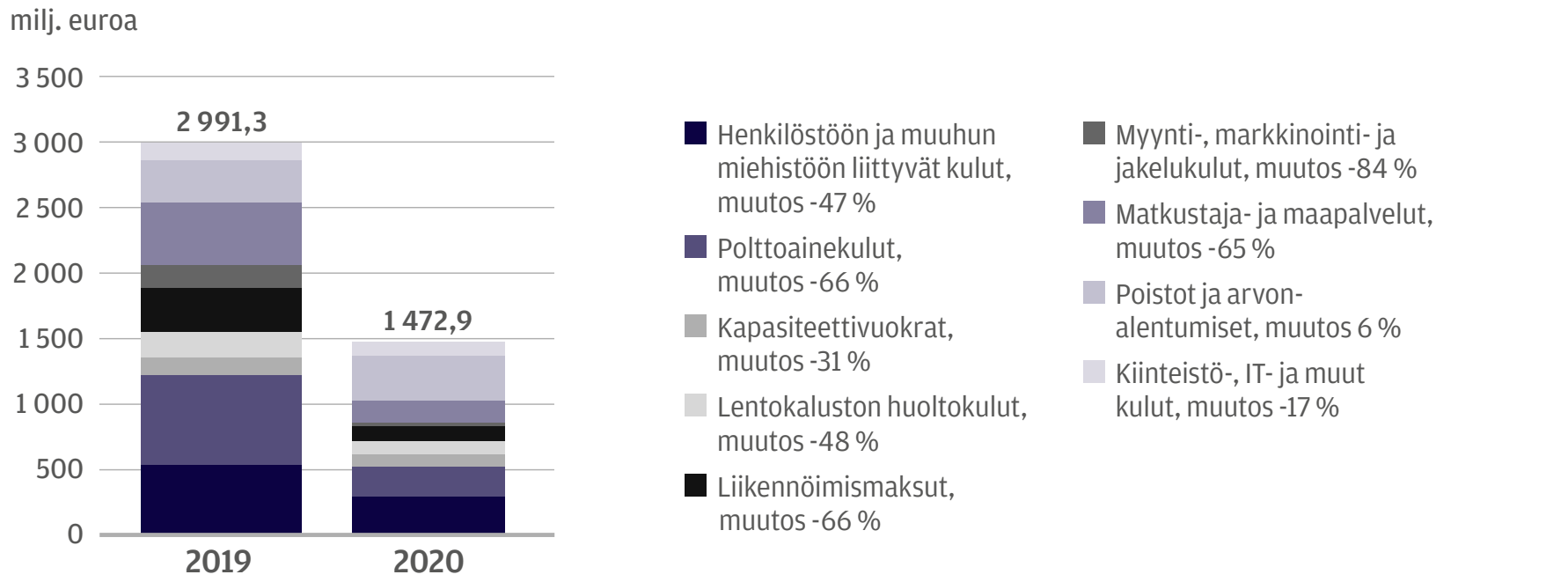
Liiketoiminnan kuluja käsittelevään liitetietoon on koottu liiketoiminnan kuluihin liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta sekä liiketoiminnan luonne että kulujen kokonaiskuva olisi paremmin hahmotettavissa. Huoltokuluihin olennaisesti liittyvät leasingkaluston huoltovaraukset on esitetty liiketoiminnan kulujen yhteydessä. Samoin olennaisesti kuluihin liittyvät siirtovelat, kuten polttoainehankintoihin ja liikennöimismaksuihin liittyvät velat, on esitetty tämän liitetiedon yhteydessä. Palkitseminen on käsitelty omana kokonaisuutenaan liitteen lopussa. Sen yhteydessä on käsitelty palkitsemisen erilaiset muodot, kuten osakeperusteiset maksut ja eläkkeet, näiden vaikutukset henkilöstökuluihin ja taseeseen, sekä johdon palkitseminen.

Finnairin toiminnalliset kulut laskivat selvästi vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui vuokratulujen ja poistojen, lentokoneiden huoltokustannusten sekä tiettyjen hallinto-, kiinteistö- ja IT-kustannusten joustamattomuudesta. Finnair pystyi vähentämään merkittävästi muuttuvia kustannuksiaan, jotka liittyvät suoraan vähentyneeseen lentämiseen ja operatiivisen toimintatason laskuun.

Finnair on tehnyt merkittäviä kustannussopeutustoimia COVID-19-pandemian Finnairin toiminnalle aiheuttamien vaikutusten vuoksi, kuten henkilöstön laajat lomautukset ja sääntömuutoksia Finnairin eläkesäätiön ehtoihin. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 1.3.8.

Poistot ja arvonalentumiset kasvoivat johtuen pääosin purettuihin lentokoneisiin liittyvistä arvonalentumisista ja kahdesta lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimuksesta. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 2.3.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen
sisältyvät toiminnalliset kulut



i = Osion sisältö



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa

Milj. euroa	2020	2019
EUR	875,0	1 694,6
USD	510,7	1 073,3
Muut valuutat	87,2	223,4
Yhteensä	1 472,9	2 991,3

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut

Milj. euroa	2020	2019
Maapalvelukulut	80,9	206,2
Valmismatkatuotannon kulut	27,8	120,3
Catering-kulut	21,2	74,0
Muut matkustajapalvelut	38,7	76,3
Yhteensä	168,6	476,7

Matkustaja- ja maapalvelujen kulut laskivat pandemian johdosta hidastuneen liiketoiminnan seurauksena.

1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut

Milj. euroa	2020	2019
IT-kulut	69,4	75,4
Kiinteistökulut	18,4	22,0
Muut kulut	21,9	35,0
Yhteensä	109,7	132,4

Kiinteistö-, IT- ja muut kulut muodostuvat pääosin kiinteistä kuluista.

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2020	2019
Tilintarkastusyhteisö	KPMG	PwC
Tilintarkastuspalkkiot	0,5	0,3
Veroneuvonta	0,1	0,0
Muut palkkiot	0,2	0,2
Yhteensä	0,8	0,5

KPMG Oy Ab:n tilintarkastuspalkkioihin sisältyi palkkioita tilintarkastuksesta 519 tuhatta euroa ja tilintarkastajan lausunnoista 3 tuhatta euroa. Muut kuin tilintarkastuspalvelut Finnair-konsernin yhtiöille tilikaudella 2020 olivat yhteensä 285 tuhatta euroa. Palvelut koostuivat pääosin pääomamarkkinapalveluista ja työlupapalveluista. Tilintarkastuspalkkioista 205 tuhatta euroa ja muista palkkioista 118 tuhatta euroa liittyivät merkintäoikeusantiin ja uuden hybridilainan liikkeeseen laskuun ja ne kirjattiin suoraan omaan pääomaan.

Tilikaudella 2019 tilintarkastaja oli PricewaterhouseCoopers Oy ja sen muut kuin tilintarkastuspalvelut olivat 128 tuhatta euroa koostuen tilintarkastajan lausunnoista 58 tuhatta euroa ja muista palveluista 70 tuhatta euroa.

L = Laadintaperiaatteet

1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat

Milj. euroa	2020	2019
Vaihto-omaisuus	22,9	27,4
Saamiset edelleenvuokraussopimuksista	14,2	13,2
Lentokaluston huolto	7,4	4,9
Kapasiteettivuokrasaamiset	7,1	10,0
Korot ja muut rahoituserät	5,3	0,3
Lentopolttoaineet	2,8	4,5
Arvonlisäverosaamiset	0,9	5,0
Muut erät	7,6	14,8
Yhteensä	68,1	80,2

1.3.5 Muut velat

Milj. euroa	2020	2019
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	15,6	96,9
Korot ja muut rahoituserät	5,8	10,6
Lentokaluston huolto	4,9	6,9
Valmismatkatuotannon velat	1,5	13,7
Tuloverovelat		3,0
Muut erät	31,9	94,5
Yhteensä	59,8	225,7

Muut velat laskivat pandemian seurauksena merkittävästi, koska se sisältää pitkälti muuttuviin kustannuksiin liittyviä velkoja kuten polttoaineet ja liikennöimismaksut sekä lentokaluston huoltoon ja valmismatkatuotantoon liittyviä eriä, joiden määrä riippuu pitkälti operatiivisen toiminnan tasosta. Rivi muut erät koostuu useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

1.3.6 Varaukset

L Varaukset ja ehdolliset velat

Varaus kirjataan, kun konsernilla on aikaisemman tapahtuman vuoksi oikeudellinen tai tosiasiallinen velvoite, maksuvelvoitteen toteutuminen on todennäköistä ja veloitteen suuruus on arvioitavissa luotettavasti. Varauksena kirjattava määrä vastaa johdon parasta arviota menoista, joita veloitteen täyttäminen edellyttää raportointikauden päättymispäivänä. Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovittua kuntoa, tai korvata kunnan ja palautusveloitteen erotus vuokranantajalle rahassa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin, moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin, laskutelineisiin, varavirtalähteisiin ja muihin olennaisiin huoltokokonaisuuksiin liittyviä varauksia. Varaus määräytyy edellä mainituille huoltokomponenteille sopimuksessa määritellyn palautusveloitteen ja huoltokomponenttien tämänhetkisen kunnan erotuksena. Varausta kerrytetään lennettyjen lentotuntien suhteessa joko palautushetkeen tai seuraavaan huoltotapahtumaan ja vaikutus kirjataan lentokaluston huoltokuluihin. Varaus purkautuu, kun huolto tehdään tai kone palautetaan. Lentotunnille määritetty hinta riippuu arvioidusta huoltokustannustason kehityksestä. Arvioidut tulevat kassavirrat diskontataan nykyarvoonsa. Huoltojen markkinahinnat määräytyvät pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa, minkä vuoksi varauksen määrä vaihtelee dollarin kurssimuutosten tähden. Realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset kirjataan tuloslaskelman erään lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset. Lentokoneen käytöstä tai vuokra-ajasta riippumattomia huoltotapahtumia, kuten koneen lopullinen tarkastus ja maalaus, pidetään väistämättöminä ylläpitokuluina, jotka toteutuvat, kun lentokone palautetaan vuokranantajalle. Sopimuksessa määritettyjen huoltovelvoitteiden täyttämiseksi Finnair kirjaa taseeseen vuokrasopimuksen alkamispäivänä huoltovarauksen, joka lasketaan osaksi käyttöoikeushyödykkeen hankintamenoa. Vastaavasti, lentokoneen käytöstä riippuvia kustannuksia ei lasketa osaksi käyttöoikeushyödykkeen arvoa, vaan ne kirjataan yllä esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Uudelleenjärjestelyvaraus kirjataan, kun konserni on laatinut yksityiskohtaisen uudelleenjärjestelysuunnitelman ja aloittanut suunnitelman toimeenpanon tai tiedottanut asiasta. **L**



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

1 Lentokaluston huoltovaraukset

Lentokaluston huoltovarauksen arvostus edellyttää johdon arviota erityisesti huoltotapahtumien ajoittumisen ja tulevaisuudessa toteutuvien huoltokustannusten arvostuksen osalta. Huoltokustannusten tulevaisuudessa toteutuva määrä ja ajoitus ovat riippuvaisia muun muassa tulevaisuuden lentosuunnitelmien toteutumisesta, huoltokustannustason markkinakehityksestä ja lentokoneen kunnosta huoltohetkellä. COVID-19-pandemian lopulta toteutuva kesto voi vaikuttaa tulevaisuudessa toteutuviin huoltokuluihin, mikä voi johtaa siihen, että toteuma tulevaisuudessa eroaa johdon nykyisistä arvioista. 1

Milj. euroa	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2020	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2019
Varaus kauden alussa	166,3	3,1	169,4	132,2	1,0	133,2
Uudet varaukset	25,4	27,2	52,6	61,6	6,6	68,2
Käytetyt varaukset	-18,3	-6,7	-25,0	-31,7	-5,7	-37,3
Puretut varaukset	-1,3	-10,6	-11,9			
Käyttöoikeus-omaisuuden palautusvaraukset	2,1		2,1	0,1		0,1
Siirrot erien välillä					1,1	1,1
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	0,9		0,9	2,7		2,7
Kurssierot	-12,2		-12,2	1,4		1,4
Yhteensä	162,8	13,0	175,8	166,3	3,1	169,4
Joista pitkäaikaista	153,6	2,2	155,8	151,8	0,4	152,2
Joista lyhytaikaista	9,2	10,8	20,0	14,5	2,7	17,2
Yhteensä	162,8	13,0	175,8	166,3	3,1	169,4

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

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

1.3.7 Vertailukelpoisesta liiketuloksesta oikaistut erät

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

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

1 = Kriittiset tilinpäätösarviot

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

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

Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liiketuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, tiettyjen etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutoksia ja uudelleenjärjestelykuluja. Transaktioiden voitot ja tappiot sisältävät myyntivoitot ja -tappiot sekä muut erät, joiden voidaan katsoa liittyvän suoraan omaisuuden myyntiin. Etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutokset sisältävät Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehdyt eläkkeiden indeksikorotuksen poistoon liittyvät sääntömuutokset ja lentäjien tavallista aiempaa eläköitymistä koskevat ilmoitukset. Uudelleenjärjestelykulut sisältävät irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet ja muut kulut, jotka liittyvät suoraan toimintojen uudelleenjärjestelyihin. Alla oleva taulukko kertoo, mihin tuloslaskelman liiketuloksen eriin vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät ovat vaikuttaneet.

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

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sisältävät konsernin tulokseen positiivisesti vaikuttavia eriä yhteensä 119,7 miljoonaa euroa. Ne koostuvat Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehtyjen sääntömuutosten ja lentäjien eläköitymisilmoitusten 132,8 miljoonan euron positiivisesta kertaluonteisesta erästä sekä työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettaviin etuuksiin liittyvistä kuluista, jotka olivat 13,1 miljoonaa euroa. Molemmat erät liittyvät pääosin COVID-19-pandemian vaikutusten seurauksena tehtyihin säästötoimenpiteisiin ja rakenteellisiin muutoksiin.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► **KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT**

1. **LIIKETULOS**
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

1.3.8 Palkitseminen

1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

L Osakeperusteiset maksut

Konsernilla on useita osakkeen arvona maksettavaksi luokiteltavia osakeperusteisia palkitsemisjärjestelmiä, joiden perusteella työntekijät suorittavat työtä konsernin osakkeita tai siitä johdettua palkkiota vastaan. Avainhenkilöille suunnatuista osakeperusteista järjestelmistä aiheutuu kustannuksia vain, mikäli hallituksen palkkioiden maksamiselle asettamat tavoitteet saavutetaan. Työntekijöille suunnatussa osakesäästöjärjestelmässä palkkioiden maksamisen edellytyksenä on ainoastaan työsuhteen voimassaolo määrättyinä aikana.

Ansaitut, tavoitteiden täyttymistä ja voimassaolevaa työsuhdetta edellyttävät osakeperusteiset palkkiot, jotka sitouttavat työntekijän useammaksi vuodeksi konserniin, jaksotetaan koko oikeuden syntymisjaksolle. Palkkiot kirjataan kokonaisuudessaan omana pääomana maksettavaksi osakeperusteiseksi liikeitoimeksi, kun osakkeen tilitettävästä määrästä on vähennetty verot. Palkkiot perustuvat Finnairin osakkeen markkinahintaan niiden myöntämispäivänä ja kirjaatan henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille ja vastaavasti omaan pääomaan. Veroviranomaiselle työntekijän puolesta tilitettävä vero perustuu Finnairin osakkeen luovutushetken markkinahintaan ja se kirjaatan oman pääoman vähennyksenä. Jos palkkio sisältää osuuden, joka maksetaan rahana, se kirjaatan rahana maksettavana järjestelyinä. Rahana maksettavan palkkion arvostus perustuu Finnairin osakkeen markkinahintaan tilinpäätöshetkellä, ja siitä aiheutuva kulu kirjaatan henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille ja velaksi maksuhetkeen saakka.

Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet

Irtisanomisetuusia maksetaan, kun konserni lopettaa henkilön työsuhteen ennen normaalia eläkkeelle jäämisaikaa tai kun henkilö suostuu irtisanoutumaan vapaaehtoisesti näitä etuuksia vastaan. Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet kirjataan, kun konserni on todistettavasti sitoutunut lopettamaan nykyisten työntekijöiden työsuhteen yksityiskohtaisen, asianmukaisen suunnitelman mukaisesti ilman perätyymismahdollisuutta. Jos kyseessä on vapaaehtoisin irtisanoutumisen edistämiseksi tehty tarjous, irtisanomisetuus määritetään perustuen niiden henkilöiden lukumäärään, joiden odotetaan hyväksyvän tarjouksen.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut

Milj. euroa	2020	2019
Palkat ja palkkiot	222,4	371,4
Maksupohjaiset järjestelyt	33,9	63,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	12,5	11,2
Eläkekulut yhteensä	46,5	74,6
Muut sosiaalikulut	-15,1	16,7
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	253,8	462,7
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	15,8	42,8
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	6,6	16,2
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	7,3	13,0
Yhteensä	283,5	534,7
Henkilöstökuluihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-119,7	1,9
Tuloslaskelman henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut yhteensä	163,9	536,6

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lisistä, lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontois- ja muista työsuhte- eduista. Tilikauden 2020 lyhytaikaiset kannustimet peruutettiin pandemiasta johtuvien säästötoimenpiteiden vuoksi.

Henkilöstökuluihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät konsernin tulokseen positiivisesti vaikuttavia eriä yhteensä 119,7 miljoonaa euroa. Ne koostuvat Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehtyjen sääntömuutosten ja lentäjien eläköitymisilmoitusten 132,8 miljoonan euron positiivisesta kertaluonteisesta nettovaikutuksesta sekä työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettaviin etuuksiin liittyvistä kuluista, jotka olivat 13,1 miljoonaa euroa. Nämä erät liittyvät pääosin COVID-19-pandemian vaikutusten seurauksena tehtyihin säästötoimenpiteisiin ja lokakuussa 2020 päättyneitä YT-neuvotteluita seuranneisiin irtisanomisiin.

L = Laadintaperiaatteet

Tilikaudella 2019 henkilöstökuluihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisälsivät henkilöstöön liittyviä uudelleenjärjestelykuluja 1,9 miljoonaa euroa. Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut mukaan lukien vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 163,9 miljoonaa euroa (536,6). Kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin merkittävästi COVID-19-pandemian vuoksi ja Finnair aloitti valtaosan lomautuksista huhtikuussa 2020.

Vuonna 2020 henkilöstölle perustettiin uusi pitkän aikavälin Rebuild-kannustinohjelma, jonka perusteella työntekijä voi ansaita yhden kuukauden palkkaa vastaavan summan, mikäli Finnairin hallituksen asettamat tavoitteet kaudelle 7/2020-6/2023 toteutuvat tavoitteiden mukaisesti. Tavoitteiden ylittävästä suorituksesta palkkio voi olla korkeintaan kahden kuukauden peruspalkkaa vastaava määrä. Mahdollinen palkkio maksetaan 2023 kolmannen kvartaalin aikana. Ohjelmaan ovat oikeutettuja ne henkilöstöryhmät, jotka ovat sopineet henkilöstökulujen säästöihin liittyvistä toimenpiteistä. Tilikaudella 2020 henkilöstölle perustetusta Rebuild-kannustimesta kirjattiin 2,2 miljoonaa euroa ilman sosiaalikuluja. Suoritusmittarit ovat samat kuin johtoryhmälle perustetussa Rebuild-kannustimessa, josta kerrotaan tämän liitteen osiossa Osakeperusteiset maksut.

Henkilöstörahastosiirto

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahoisto, johon ohjataan osa Finnairin voitoista. Rahastoon ohjattava voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin osakepalkkiojärjestelmään (LTI) osallistuvat työntekijät eivät kuulu henkilöstörahoistoon. Henkilöstörahoisto on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Tilikaudelta 2020 ei ole kirjattu voittopalkkiota, koska tavoitteet eivät täyttyneet. Tilikauden 2019 tilinpäätöksen perusteella henkilöstörahoistolle maksettiin 1,5 miljoonan euron suuruinen voittopalkkio.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat

Milj. euroa	2020	2019
Lomapalkat	54,6	78,9
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	16,1	40,5
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat yhteensä	70,7	119,4

Muut työsuhde-etuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin ja henkilöstön palkitsemiseen liittyviä velkoja. Työsuhde-etuksiin liittyvät velat laskivat johtuen käynnissä olevista lomautuksista, lomautusjakojen välissä pidetyistä kesälomista ja peruutetuista tilikauden 2020 kannustimista. Lisäksi tilinpäätöksen varauksiin (ks. 1.3.6 Varaukset) sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 8,1 miljoonaa euroa (1,7).

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johtoryhmä	Yhteensä 2020	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johtoryhmä	Yhteensä 2019
Kiinteä palkka	725	1 865	2 590	752	2 078	2 830
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot		7	7	217	385	602
Luontoisedut	15	99	114	17	58	75
Työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettavat etuudet					832	832
Pitkän aikavälin kannus- timet (osakepalkkiot)	132	568	700	263	390	653
Lakisääteinen eläke*	109	301	410	138	439	576
Maksupohjainen lisäeläke		47	47		50	50
Yhteensä	981	2 887	3 868	1 386	4 231	5 618

* Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän Tyeliin liittyvät työnantajamaksut.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Osakepalkkiot liittyvät johdon LTI- ja osakesäästöohjelmiin, ja niiden kuluvaikutus jaksottuu IFRS 2:n mukaisesti oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutuskiellon päättymiseen asti. Tämän vuoksi suoriteperusteisesti esitetty osakepalkkio sisältää tilikaudelle kohdistuvan kuluvaikutuksen useista eri ohjelmista, riippumatta osakkeiden luovutushetkestä. Johdolle ei ole tarjottu muita pitkän aikavälin kannustimia kuin osakeperusteisia palkkioita.

Vuoden 2020 aikana toimitusjohtaja ja johtoryhmän jäsenet toteuttivat vapaaehtoisesti tilapäisen palkanalennuksen.

Vuoden 2020 aikana toteutetun osakeannin myötä EU-komissio asetti toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkitsemiselle rajoitteita vuosille 2020-2022. Rajoitteet koskevat toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle maksettavia kannustinpalkkioita sekä heidän kiinteään palkitsemiseen liittyviä muutoksia vuosina 2020-2022. Tämän seurauksena, Finnairin hallitus päätti perua vuosien 2018-2020, 2019-2021 ja 2020-2022 pitkän aikavälin kannustinohjelmät sekä vuoden 2020 lyhyen aikavälin kannustinohjelman toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta. Uusi pitkän aikavälin osakeperusteinen Rebuild-kannustinohjelma perustettiin toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle kaudelle 7/2020-6/2023.

Tilikauden 2020 aikana johtoryhmän kahden jäsenen lisäeläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Vuoden 2020 lopussa enää yhdellä johtoryhmän jäsenellä on lisäeläkejärjestely. Näiden johtoryhmän jäsenten eläkeikä on 63 vuotta. Eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia.

Konsernin johdon osakeperusteisista palkkioista on kerrottu tarkemmin myöhemmin tässä liitteessä ja erillisessä palkitsemisraportissa sekä yhtiön internet-sivuilla.

Hallituspalkkiot

Hallitustyöskentelystä maksetut korvaukset, euroa	Yhteensä 2020	Vuosipalkkiot	Kokous-palkkiot	Luontoisedut	Yhteensä 2019
Hallitus	406 238	268 915	135 600	1 723	422 356
Alahuhta-Kasko Tiina	42 375	27 375	15 000		
Barrington Colm	46 965	29 565	17 400		
Brewer Montie	44 775	27 375	17 400		
Du Mengmeng	44 175	27 375	16 800		
Erlund Jukka	43 965	29 565	14 400		
Karvinen Jouko	68 968	55 845	11 400	1 723	
Kjellberg Henrik	44 775	27 375	17 400		
Strandberg Maija, 29.5.2020 alkaen	23 875	14 875	9 000		
Tuominen Jaana	46 365	29 565	16 800		

Hallituspalkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Hallitukselle maksetaan vuosipalkkion lisäksi kokouspalkkioita. Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on rajoitettu oikeus lentolippueteuun Finnairin henkilöstölippuohjesäännön hallituksen jäseniä koskevan ohjeistuksen mukaisesti. Lentoliput ovat hallituksen jäsenille Suomessa verotettavaa tuloa (ks. ylläolevasta taulukosta luontoisedut).

Vuoden 2020 aikana Finnairin hallitus toteutti vapaaehtoisesti tilapäisen palkkioalennuksen koskien vuosipalkkiota.

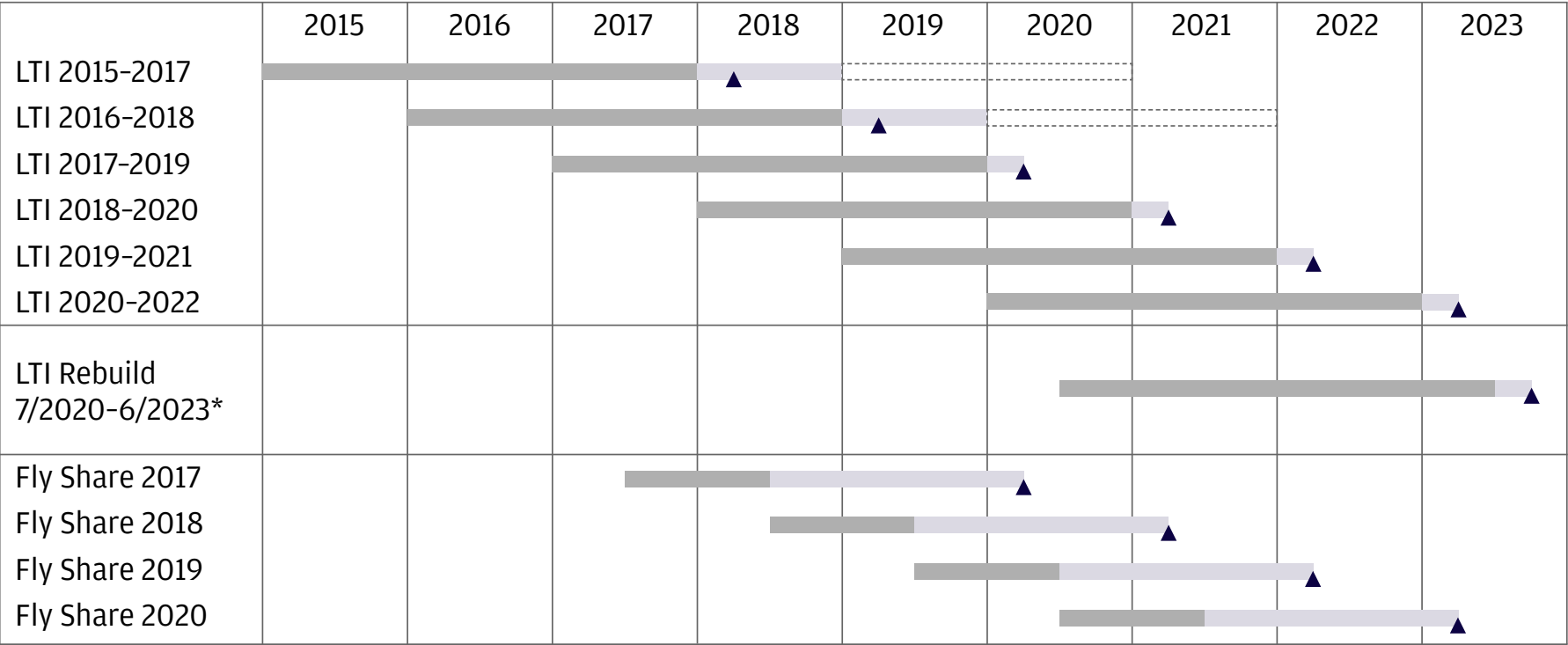
Osakeperusteiset maksut

Konsernilla on osakeperusteisia henkilöstön kannustinjärjestelmiä, joiden luonnetta ja vaikutuksia on kuvattu alla. Tarkemmat kuvaukset järjestelmistä on annettu palkitsemisraportissa.

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

FINNAIRIN OSAKEPERUSTEISET KANNUSTINOHJELMAT



■ Ansainta-/säästöjakso
■ Rajoitus aika
□ Rajoitus aika johtoryhmälle
▲ Osakkeiden luovutus

* Yhteenlasketut kannustinpalkkiot eivät minään vuonna saa ylittää 120 % vuotuisesta peruspalkasta, mahdollinen ylimenevä osuus siirtyy vuodelta 2023 seuraaville vuosille.

Finnair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmät 2013 alkaen

Finnairin osakepalkkiojärjestelmä (LTI) on suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä, jossa vuosittain käynnistyy uusi ohjelma hallituksen niin päättäessä. Osakeohjelmien tarkoituksena on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Ohjelmien suunnittelussa on huomioitu valtion palkitsemisohjeet.

Vuosien 2013-2016 aikana käynnistetyt osakepalkkiojärjestelmät ovat neljä-kuusivuotisia osakeohjelmia. Näistä ohjelmista käynnissä on kaksi ohjelmaa (2015-2017 ja 2016-2018). Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraavana rajoitusajana osallistuja ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamiaan osakkeita. Rajoitus aika on Finnairin johtoryhmän jäsenillä kolme vuotta ja muilla osallistujilla yksi vuosi.

Vuonna 2017 käynnistettiin rakenteeltaan uusi osakepalkkiojärjestelmä, joista on käynnissä kolme ohjelmaa (2018-2020, 2019-2021 ja 2020-2022). Uudistetun rakenteen mukaan vuosittain alkavat, rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson kuten aikaisemminkin. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen. Vuoden 2020 aikana toteutetun osakeannin myötä EU-komission asettamien rajoitteiden mukaisesti Finnairin hallitus päätti perua vuosien 2018-2020, 2019-2021 ja 2020-2022 pitkän aikavälin kannustinohjelmät toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta.

Vuonna 2020 käynnistettiin rakenteeltaan osittain uusi Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä suunnattu toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle. Järjestelmä sisältää kolmen vuoden ansaintajakson 7/2020-6/2023, ja tarkoituksena on, että järjestelmä jää kertaluonteiseksi. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeiden ja rahan yhdistelmänä ansaintajakson päätyttyä ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen. Mikäli toimitusjohtajan tai johtoryhmän osalta yhteenlaskettu muuttuva palkitseminen kaikista kannustinohjelmista ylittää 120 % johtajan peruspalkasta kyseisenä vuonna, siirtyy palkkion maksu ylittävältä osalta seuraavalle vuodelle niin, että minään yksittäisenä vuotena yhteenlasketut kannustinpalkkiot eivät ylitä 120 % johtajan peruspalkasta.

Kaikkien voimassa olevien osakepalkkiojärjestelmien osalta johtoryhmän jäsenen on kerrytettävä ja saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin hän on johtoryhmän jäsen.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Mahdollinen kannustinpalkkio myönnetään Finnairin osakkeina. Ansaitut osakkeet maksetaan ansaintajaksoa seuraavana vuonna, poislukien uusi Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä, jossa ansaintajakso päättyy kesäkuussa 2023 ja ansaittu palkkio maksetaan samana vuonna.

Ohjelmien palkkiomahdollisuudet määritetään suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan kunkin ohjelman alussa. 2013–2016 käynnistetyissä ohjelmissa palkkiomahdollisuus on määritetty euromääräisenä. 2017–2020 käynnistetyissä ohjelmissa sekä uudessa Rebuild-ohjelmassa palkkiomahdollisuus on määritetty osakemääräisesti, jolloin suoritustason aikaiset muutokset osakekursseissa vaikuttavat palkkiomahdollisuuden euromääräiseen arvoon. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 2013–2016 käynnistyneissä ohjelmissa 30 % ja 2017 käynnistyneessä ohjelmassa 20 % ja Rebuild-kannustimessa yhteensä 180 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % ja Rebuild-kannustimessa yhteensä 360 % vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden enimmäistaso vastaa 20–50 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Vuoden 2020 aikana toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä vuosia 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 koskevien ohjelmien osakeallokaatiomääriä korjattiin 5,5-kertaisiksi, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa.

2017–2020 käynnistettyjen ohjelmien sääntöjen mukaan yksittäiselle osallistujalle maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa. Rebuild-kannustimessa osakkeina määritellystä kokonaispalkkiosta vähennetään ensin määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa palkkiosta maksettavaa veroa. Nettopalkkio maksetaan yhtiön hallituksen päättämässä suhteessa rahan ja osakkeiden yhdistelmänä.

Vuosia 2015–2017 ja 2016–2018 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) ja osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR). Kummankin mittarin painoarvo on 50 %. Vuosia 2017–2019 ja 2018–2020 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat osakekohtainen tulos (EPS) ja liikevaihdon kasvu. Kummankin mittarin painoarvo on 50 %. Vuosien 2019–2021 ohjelmassa suoritusmittarit ovat osakekohtainen tulos (EPS), liikevaihdon kasvu sekä yksikkökustannus (CASK) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla. Mittareiden painoarvot ovat EPS 50 %, liikevaihdon kasvu 16,7 % ja CASK 33,3 %. Vuosien 2020–2022 ohjelmassa suoritusmittarit ovat osakekohtainen tulos (EPS) sekä yksikkökustannus (CASK) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla. Kummankin mittarin painoarvo on 50 %. Uudessa Rebuild-ohjelmassa suoritusmittarit määritetään sekä koko kolmen vuoden ansaintajaksolle että vuosittain kolmelle 12 kuukauden pituisille väljaksoille. Ensimmäisen välijakson (7/2020–6/2021) suoritusmittareina on vertailukelpoinen EBITDA, velkaantumisaste, tapaturmataajuus sekä päästöt. Koko kolmen vuoden jaksolle suoritusmittarina on operatiivinen kassavirta, joka toimii koko ohjelman kertoimena (0-2), mikä tarkoittaa, että määritetty kynnystaso on saavutettava, jotta ohjelman kautta voidaan ylipäättänsä maksaa palkkiota.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin. Tilikaudella ohjelman 2017–2019 tavoitteet toteutuivat 194-prosenttisesti, tavoitetason ollessa 100 % ja maksimin 200 %. Vertailukaudella, vuosia 2016–2018 koskevan ohjelman suoritusmittarit toteutuivat 187-prosenttisesti.

Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka 2013–2016 käynnistetyissä ohjelmissa on 4–6 vuotta, kun taas 2017–2020 käynnistetyissä ohjelmissa ja Rebuild-ohjelmassa se on kolme vuotta. 2013–2016 käynnistettyjen ohjelmien palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana rahassa, ja ansaintajakson jälkeen myöntämispäivänä euromääräinen palkkio muunnetaan osakkeiksi. 2017–2020 käynnistettyjen ohjelmien ja Rebuild-ohjelman myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina. Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2020 kulua yhteensä 0,6 miljoonaa euroa (1,2). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 6,0 miljoonaa euroa (2,1). Osakepalkkioista aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon, paitsi rahana maksettava osuus Rebuild-ohjelmasta työsuhte-etuuksiin liittyviin velkoihin.

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

	2015-2017	2016-2018	2017-2019	2018-2020	2019-2021	2020-2022	Rebuild 2020-2023	Yhteensä
Myöntämispäivä	17.12.2014	10.2.2016	7.2.2017	15.2.2018	14.2.2019	7.2.2020	9.10.2020	
Myöntämispäivän käypä arvo, euroa*	1,3196	1,1970	0,6685	1,4272	1,1914	1,0478	0,3948	
Järjestelmän piiriin kuuluvien henkilöiden lukumäärä tilikauden lopussa	1	1	0	29	30	47	9	
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	0,0	0,1	0,4	-0,5	-0,1	0,0	0,7	0,6
josta osakkeina toteutettavat (veroilla vähennettynä)	0,0	0,1	0,4	-0,5	-0,1	0,0	0,4	0,4
josta rahana toteutettavat							0,3	0,3
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka yhteensä							0,3	0,3
Myönnetyt osakkeet, miljoonaa osaketta**	0,2	0,3	0,5	0,6***	1,0***	1,5***	19,0	23,0

* Myöntämispäivän käypä arvo 7.2.2020 myönnettyyn ohjelmaan asti on oikaistu tilikaudella 2020 toteutettuun merkintäoikeusantiin sisältyneellä ilmaiselementillä.

** 2015–2017 ja 2016–2018 ohjelmien ansaintajakson päätteeksi ansaitut eurot muunnettiin osakkeiksi ja luovutettiin. 2017–2019, 2018–2020, 2019–2021, 2020–2022 sekä 2020–2023 Rebuild ohjelmissa ansaintakaudella ansaitaan osakkeita, jolloin osakkeiden myöntäminen tapahtuu ohjelman alussa.

*** Tilikaudella 2020 toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä vuosia 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 koskevien ohjelmien osakeallokaatiomääriä korjattiin 5,5-kertaisiksi, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa. Nämä ohjelmat peruttiin toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta.

Henkilöstön FlyShare -osakesäästöohjelma vuodesta 2013

Finnairin henkilöstölle tarkoitettu osakesäästöohjelma FlyShare käynnistyy vuosittain hallituksen niin päättäessä. Ensimmäinen ohjelma käynnistyi tilikaudella 2013, ja voimassa on tällä hetkellä kolme ohjelmaa. Ohjelman tarkoituksena on kannustaa työntekijöitä ryhtymään yhtiön osakkeenomistajiksi ja siten vahvistaa Finnairin työntekijöiden sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen sekä palkita heitä pitkällä aikavälillä.

Kussakin ohjelmassa on yhden vuoden säästöjakso, jota seuraa kahden vuoden rajoitus aika. Ohjelmassa työntekijälle tarjotaan mahdollisuus säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Enimmäissäästön määrä on 8 % ja vähimmäissäästön 2 % kunkin osallistujan kunkin kuukauden bruttopalkasta. Osakkeita ostetaan kertyneillä säästöillä markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuositarkastusten julkistamispäivien jälkeen.

Finnair antaa 110 bonusosaketta (ennen vuoden 2020 osakeantia määrä oli 20) jokaiselle työntekijälle, joka osallistuu ohjelmaan ensimmäistä kertaa ja osallistuu säästämiseen vähintään sen ensimmäisen kolmen kuukauden aikana. Bonusosakkeet luovutetaan vuosittain lokakuussa, ja vaikutus kirjataan tilikauden kuluksi. Ohjelma kestää kolme vuotta, ja Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta säästökaudella ostettua ja pidettyä osaketta kohden ohjelman päättyttyä. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa niistä maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa. Lisäosakkeiden vaikutus jaksotetaan kuluksi oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutukseen asti.

FlyShare-osakesäästöohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2020 kulua yhteensä 1,3 miljoonaa euroa (1,1). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 0,7 miljoonaa euroa (1,1). Osakesäästöohjelmasta aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

1.3.8.2 Eläkkeet

L Etuus- ja maksupohjaiset järjestelyt

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä määritellään eläke-etuus, jonka työntekijä saa eläkkeelle jäädessään. Etuuden määrä riippuu muun muassa iästä, palvelusvuosista ja palkkatasosta. Työsuoritukseen perustuvana menona henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi veloitteen raportointikauden päättymispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan veloitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaattikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuusoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Veloitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskemien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja erääntyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite. Koke-musperusteisista tarkistuksista ja vakuutusmatemaattisten oletusten muutoksista johtuvat vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan muiden laajan tuloksen erien kautta oman pääoman hyvitykseksi tai veloitukseksi sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Jos etuuspohjaiseen järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo on suurempi kuin rahastoitujen veloitteiden nykyarvo, näiden nettosumma esitetään konsernin taseessa eläkesaamisina. **L**

I Eläkevelvoitteet

Eläkevelvoitteiden nykyarvo riippuu lukuisista tekijöistä, jotka perustuvat vakuutusmatemaattisiin oletuksiin. Mikä tahansa muutos näissä oletuksissa vaikuttaa eläkevelvoitteiden tasearvoon. Alla olevassa liitetiedossa on esitetty kuvaus olennai-simmista riskeistä ja herkkyysanalyysi vakuutusmatemaattisten olettamien muutosten vaikutuksista. **I**

Kuvaus konsernin eläkejärjestelyistä

Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Lakisääteinen työeläketurva on maksupohjainen järjestely. Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia, lähinnä maksupohjaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Toimitusjohtajalla ei ole lisäeläke-etua. Vuoden 2020 lopussa yhdellä johtoryhmän jäsenellä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Tämän johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta. Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu lisäeläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty pääsääntöisesti Finnair Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat etuuspohjaisia. Lisäeläketurva kattaa sekä vanhuusajan lisäeläkkeen että ammatilliset työkyvyttömyyskorvaukset ja lesken eläkkeen. Eläkesäätiö on suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. 600:lla Finnairin liikennelentäjällä on eläkesäätiössä järjestetyn lisäeläkkeen lisäksi erityinen, eläkevakuutusyhtiössä järjestetty etuusperusteinen lisäeläke, joka koskee ainoastaan yli 58-vuotiaiksi työskenteleviä liikennelentäjiä. Finnairiin vuonna 2015 tai sen jälkeen palkattujen liikennelentäjien lisäeläketurva on maksuperusteinen lukuun ottamatta ammatillista työkyvyttömyyttä, jonka varalta lentäjät on vakuutettu eläkesäätiössä.

Vuonna 2020 päätettiin eläkkeiden indeksikorotusten poistoon liittyvistä sääntömuutoksista, joiden myötä eläkevastuut laskivat merkittävästi. Muutoksen myötä inflaatioon liittyvää riskiä ei enää ole.

Kuvaus olennaisimmista riskeistä

Varojen volatiilisuus: Järjestelyyn kuuluvista varoista osa on sijoitettu osakemarkkinoille, joihin lyhyen aikavälin tarkastelussa liittyy tuotto- ja volatiliteettiriski, mutta joiden odotetaan pitkällä aikavälillä tarjoavan yritysten liikkeeseen laskemia joukkovelkakirjalainoja paremman tuoton. Eläkevelvoitteiden diskonttokorko perustuu kyseisten joukkovelkakirjalainojen korkoihin.

Muutokset joukkovelkakirjalainojen koroissa: Yritysten liikkeelle laskemien joukkovelkakirjalainojen korkojen lasku kasvattaa eläkevelvoitteen määrää sen vuoksi, että eläkevelvoitteet diskontataan nykyarvoonsa korolla, joka perustuu joukkovelkakirjalainojen korkoihin. Velvoitteen nousua netottaa osittain joukkovelkakirjoihin tehtyjen sijoitusten arvonnousu eläkevaroissa.

Eliniän odote: Merkittävin osa tarjotusta lisäeläketurvasta liittyy vanhuusiän eläkkeisiin, mistä johtuen eliniän odotuksen nousu johtaa eläkevelvoitteen kasvuun.

L = Laadintaperiaatteet

I = Kriittiset tilinpäätösarviot

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2020	2019
Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	12,5	10,4
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	17,9	0,9
Järjestelyjen muutokset	-150,7	
Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä	-120,3	11,2
Nettokorkomenot (korkokulut)	0,6	0,2
Tulosvaikutteiset kulut yhteensä	-119,7	11,5

Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä

Kokemusperäiset oikaisut	-4,2	-3,2
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	22,5	93,1
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-5,2	-39,7
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	13,1	50,2

Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	4 448	4 865
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, muut etuuspohjaiset järjestelyt	159	168

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2020		2019
	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet	Eläke-velvoitteet
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	-397,8	-7,7	-523,2
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	429,6	6,2	446,1
Eläkesaamiset (+) / eläkevelvoitteet (-) taseessa	31,8	-1,5	-77,1

Vuoden 2020 eläkesaamiset ovat 31,8 miljoonaa euroa, josta 31,0 miljoonaa euroa liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,9 miljoonaa euroa muihin lisäeläkejärjestelyihin. Vuoden 2020 eläkevelvoitteet 1,5 miljoonaa euroa liittyvät muihin lisäeläkejärjestelyihin. Vuoden 2019 eläkevelvoitteista 77,0 miljoonaa euroa liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,1 miljoonaa euroa muihin lisäeläkejärjestelyihin. Muutos tilikauden 2020 aikana johtuu pääosin etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyistä muutoksista (Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspoistoista aiheutuvan 150,7 miljoonan euron säästön sekä lentäjien aiemmasta eläköitymisestä aiheutuvan 17,9 miljoonan euron kulun nettovaikutus).

Eläkevelvoitteiden muutokset

Milj. euroa	2020	2019
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet kauden alussa	523,2	435,1
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	12,0	9,1
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	17,9	0,9
Järjestelyjen muutokset	-150,7	
Korkokulu	3,8	7,4
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset	-117,0	17,4
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	22,5	93,1
Kokemusperäiset tarkistukset	-4,2	-3,2
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	18,3	89,9
Maksetut etuudet	-19,0	-19,3
Järjestelyyn kuuluvien velvotteiden nykyarvo	405,5	523,2



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2020	2019
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	446,1	418,1
Hallintokulut	-0,5	-1,2
Korkotuotto	3,2	7,2
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	2,7	6,0
Varojen tuotto	5,2	39,7
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	5,2	39,7
Kannatusmaksut	0,8	1,6
Maksetut etuudet	-19,0	-19,3
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	435,8	446,1

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2020	2019
Pörssiosakkeet	18,8	22,8
Velkakirjat	56,6	52,2
Kiinteistöt	20,0	19,2
Muut	4,6	5,8
Yhteensä	100,0	100,0

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältä arvoltaan 1,1 miljoonaa euroa (0,8) sekä konsernin käytössä olevat rakennukset käyvältä arvoltaan 18,2 miljoonaa euroa (19,7).

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

	2020	2019
Diskonttokorko %	0,254 %	0,87 %
Inflaatio %	0,98 %	1,10 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	1,40 %	1,60 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	0,00 %	1,40 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	8	9

Herkkyysanalyysi

Herkkyysanalyysi kuvaa, kuinka paljon muutos vakuutusmatemaattisissa oletuksissa vaikuttaisi nettovelkaan. Herkkyysanalyysi kuvaa tietyn olettaman muutoksen vaikutusta silloin, kun muissa olettamissa ei tapahdu muutosta. Vaikutukset on laskettu käyttäen samoja laskentametodeita kuin taseen eläkevastuun laskennassa on käytetty.

Herkkyysanalyysi tärkeimpien vakuutusmatemaattisten oletusten muutosten vaikutuksista

Vakuutusmatemaattinen oletus	Muutos olettamassa	Vaikutuksen määrä olettaman kasvaessa, milj. euroa	%	Vaikutuksen määrä olettaman pienentyessä, milj. euroa	%
Diskonttokorko %	0,25 %	-10,8	-2,8 %	11,4	2,9 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	2,8	0,7 %	-2,7	-0,7 %
Elinikäolettaman muutos	1 vuosi	9,9	2,5 %		

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Finnair ennakoi, että se ei maksa kannatusmaksua eläkesäätiölle vuoden 2021 aikana. Eläkevelvoitteen duraatio on 11 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 0,25 %.

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

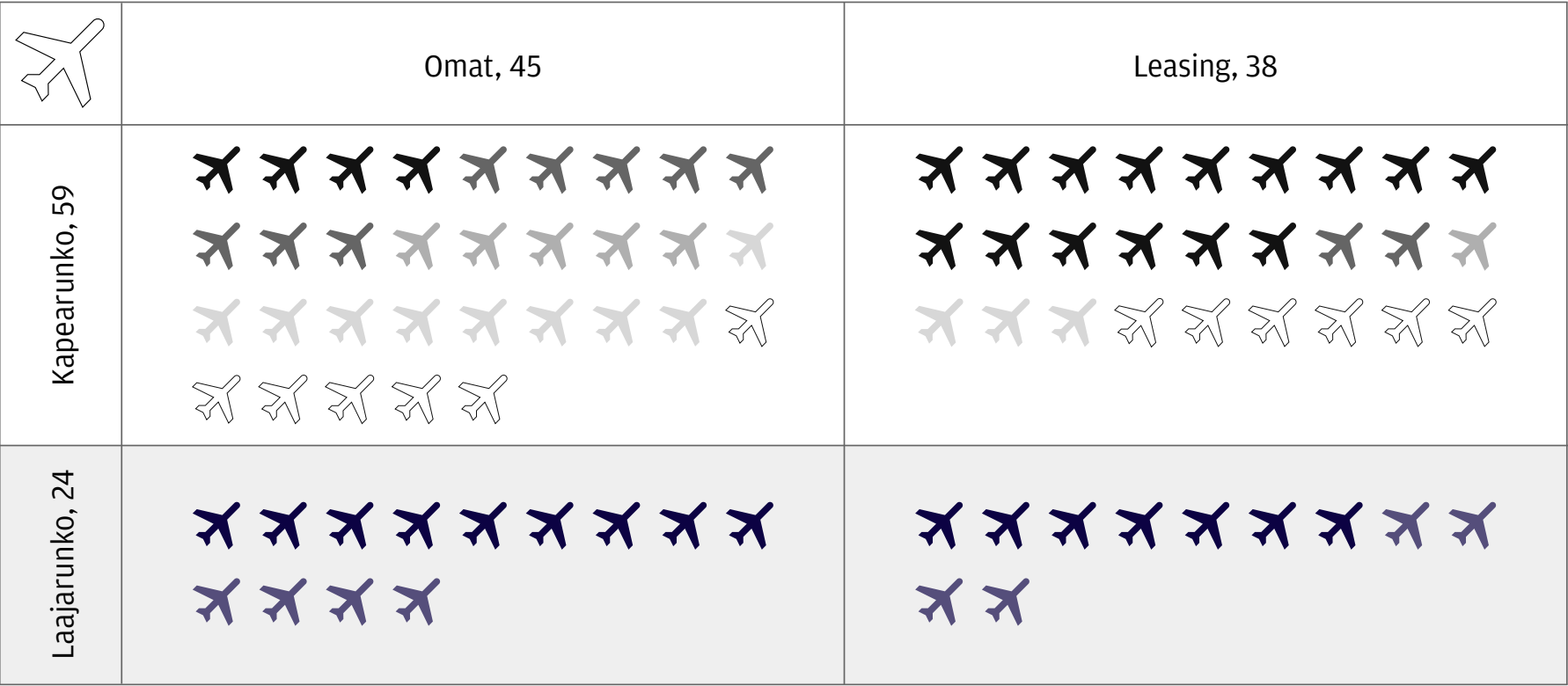
TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset

Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset-ryhmään on koottu erityisesti lentokalustoon liittyvät liitetiedot, Konsernin operoimaan lentokalustoon liittyvät liitetiedot koskien omistettuja sekä erilaisin vuokrajärjestelyin vuokrattuja koneita on yhdistetty samaan ryhmään, jotta kokonaiskuva lentokalustosta olisi paremmin hahmotettavissa. i

Finnairin omistama ja vuokraama käyttöomaisuus koostuu pääosin Finnairin ja Norran operoimista lentokoneista, joista omistettuja lentokoneita on tilikauden 2020 lopussa 45 (47) ja vuokrattavia 38 (36).

LAIVASTO



■ A350 (16) ■ A330 (8) ■ A321 (19) ■ A320 (10) ■ A319 (6)
■ E190 Norran operoima (12) □ ATR Norran operoima (12)

Laivasto Finnairin taseessa

Milj. euroa	2020	2019	Muutos
Maksetut ennakot tulevasta laivastosta	117,7	117,8	0,0
Omistetut lentokoneet	1 322,5	1 415,6	-93,0
Käyttöoikeuslaivasto	772,5	736,4	36,1
Laivasto yhteensä	2 212,7	2 269,7	-57,0
Rahoitusleasingsaamiset laivastosta	33,7	47,0	-13,2
Vuokrasopimusvelat laivastosta	854,0	901,7	-47,7
Tilikauden poistot omistetuista lentokoneista	184,1	171,2	-12,9
Tilikauden poistot käyttöoikeuslaivastosta	107,2	106,1	-1,0
Arvonlennukset omistetuista lentokoneista	8,2		-8,2

i = Osion sisältö



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Kauden aikana Finnairin operoiman laivaston määrä pysyi ennallaan. Finnair vastaanotti kauden aikana kaksi uutta A350-lentokonetta Finnairin ja Airbusin aiemmin tekemien sopimusten mukaisesti. COVID-19-pandemian johdosta matkustajalentoliikenteen kysyntä väheni merkittävästi, minkä vuoksi koko laivastokapasiteetti ei ollut täysimääräisessä käytössä. Vuoden lopussa Finnairin 83 lentokoneesta 54 pidettiin Helsinki-Vantaan lentoasemalla jatkuvassa lentovalmiudessa. Kolme laajarunkokonetta ja 26 kapearunkokonetta siirrettiin kauden aikana väliaikaiseen säilytykseen joko Prahaan tai Etelä-Ranskaan, joissa ilmasto soveltuu paremmin lentokoneiden säilytykseen. Tämä vastaa noin 17 % laivaston kokonaistasearvosta tilinpäätöspäivänä ollen yhteensä 350 miljoonaa euroa. Kaikkien väliaikaisesti säilytyksessä olevien koneiden odotetaan olevan täydessä käytössä seuraavan 2-3 vuoden sisällä. Finnair vastasi COVID-19-pandemian tuomiin haasteisiin toteuttamalla kauden aikana useita lentokoneisiin kohdistuvia rahoitustransaktioita parantaakseen yhtiön taloudellista asemaa sekä vähentämällä ei-aktiivisessa käytössä oleviin lentokoneisiin kohdistuvia kustannuksia. Joulukuussa 2020 kaksi vanhempaa A319-lentokonetta poistettiin aikaistetusti käytöstä ja valmistelut niiden purkamiseksi aloitettiin. Nämä koneet sisältävät osia, jotka Finnair aikoo pitää varaosina hyödyntääkseen niitä lentokoneiden huoltotoimenpiteissä ja pienentääkseen siten tulevaisuuden huoltokustannuksia. Osa lentokoneiden osista myytiin tai tullaan myymään, ja loput kierrätetään. Lisäksi kaksi A350-lentokonetta uudelleenrahoitettiin myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyllä, mikä vähensi omistettujen koneiden määrää ja kasvatti käyttöoikeuslaivaston määrää. Näiden lisäksi yksi A350-lentokone uudelleenrahoitettiin rahoitusleasing-järjestelyllä, jossa lentokoneen omistusoikeus siirtyy takaisin Finnairille sopimuksen päättyessä. Kone esitetään taseessa osana Finnairin omaa laivastoa ja vastaava velka korollisena velkana. Lisätietoa edellä mainittuihin järjestelyihin liittyen on esitetty liitetiedoissa 2.1-2.3 sekä 3.3. Liitetiedossa 2.1 on esitetty tarkemmat tiedot Finnairin omistamien koneiden osalta ja liitetiedossa 2.2 Finnairin vuokraamien koneiden osalta. Poistot ja arvonalennukset on esitetty liitetiedossa 2.3.

2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus

L Aineelliset ja aineettomat hyödykkeet on merkitty taseeseen alkuperäiseen hankintamenoonsa poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettynä. Laivasto sisältää lentokoneita ja lentokoneiden ennakkomaksuja. Lentokoneiden hankintameno kohdistetaan erikseen koneen rungolle, matkustamokomponenteille, moottoreille ja huoltokomponenteille. Huoltokomponenteina käsitellään rungon raskashuollot, loppuluovutushuollot, apuvoimalaitteiden huollot, laskeutumislaitteiston ja -siivekkeiden huollot sekä moottoreiden käyttöaikarajoitteisten osien huollot. Lentokoneen ja moottorin runko poistetaan lentokoneen taloudellisen vaikutusajan aikana. Huoltokomponentit poistetaan huoltojakson aikana. Matkustamokomponentit poistetaan niiden taloudellisen vaikutusajan aikana. Sekä omille että vuokratuille koneille tehtyt merkittävät uudistus- ja perusparannus-investoinnit (modifikaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä, ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana, joka vuokratuilla voi korkeintaan olla vuokratuuden loppuun. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta. Lentokoneiden ennakkomaksut kirjataan aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin. Ennakkomaksuihin liittyvät korkomenot aktivoidaan osaksi hankintamenoa siltä ajalta, kun Finnair rahoittaa niillä lentokoneen valmistusta. Lentokoneiden hankintaan liittyvien sitovien, US-dollarimääräisten ostosopimusten käyvän arvon muutoksiin liittyvät suojausvoitot tai -tappiot kirjataan ennakkomaksuina. Ennakkomaksut, realisoituneet valuuttasuojat ja aktivoitunut korot siirretään osaksi lentokoneen hankintahintaa, kun lentokone toimitetaan ja se otetaan kaupalliseen käyttöön. Muu käyttöomaisuus koostuu korjauskiertoisista koneen varaosista, muusta aineellisesta omaisuudesta sekä näiden ennakkomaksuista. Muu käyttöomaisuus poistetaan sen taloudellisen pitoajan aikana. Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista, liittymismaksuista ja liikeyrityksestä. Liittymismaksuista ja liikeyrityksestä ei tehdä poistoja. Hyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot ja tappiot sisältyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin.

Taloudellinen vaikutusaika ja jäännösarvo
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:
• Uudet lentokoneet ja moottorit (lentokalusto) sekä lentokonesimulaattorit (muu kalusto) tasapoistoina seuraavasti:
– Airbus A350-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
– Airbus A320 ja Embraer-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
– Airbus A330-laivasto 18 vuodessa 10 % jäännösarvoon
– Potkuriturbiinikoneet (ATR-laivasto) 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
• Rungon raskas- ja määräaikaishuollot, apuvoima- ja laskeutumislaitteiston huollot sekä moottoreiden käyttöaikarajoitteiset osat tasapoistoina huoltojakson aikana

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

• Matkustamokomponentit 7-20 vuodessa
• Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat ja komponentit 15-20 vuoden kuluessa 10 %:n jäännösarvoon
• Rakennukset 10-50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon
• Muut aineelliset hyödykkeet 3-15 vuodessa.
• Tietokoneohjelmat 3-8 vuodessa
Hyödykkeiden jäännösarvot ja arvoidut taloudelliset pitoajat tarkistetaan jokaisena tilinpäätöspäivänä ja jos ne eroavat merkittävästi aikaisemmista arvioista, poistoajkoja ja jäännösarvoja muutetaan vastaavasti. COVID-19-pandemian vuoksi Finnairin laivastokapasiteetti ei ole ollut täydessä käytössä tilikauden 2020 aikana, minkä vuoksi Finnair on kiinnittänyt erityistä huomiota laivaston pitoajojen ja jäännösarvojen mahdolliseen uudelleenmäärittystarpeeseen. Arvioinnin tuloksena tehdyt muutokset eivät olleet merkittäviä johtuen laivaston suhteellisen pitkästä pitoajasta.

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät
Pitkäaikaiset omaisuuserät (tai luovutettavien erien ryhmät) luokitellaan myytävänä oleviksi, kun niiden kirjanpitoarvoa vastaava määrä tulee kertymään pääasiassa niiden myynnistä, myyntiä voidaan pitää erittäin todennäköisenä ja sen odotetaan toteutuvan seuraavan 12 kuukauden kuluessa. Myytäväksi luokitellut omaisuuserät arvostetaan kirjanpitoarvoon tai sitä alempaan myynnistä aiheutuvilla menoilla vähennettyyn käypään arvoon. Myytäväksi luokiteltuja omaisuuseriä ei enää poisteta.

Arvonalentuminen
Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että laivaston tai jonkin muun käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. 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. Kerrytettävissä oleva määrä määritetään rahavirtaa tuottaville yksiköille, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksikköjen tasolla. Käyttöarvo määritellään laskemalla omaisuuserästä taikka rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa olevien odotettujen rahavirtojen nykyarvo. Yksittäiset hyödykkeet erotetaan rahavirtaa tuottavasta yksiköstä, mikäli ne on poistettu käytöstä tai niitä pidetään ainoastaan myyntitarkoituksessa. Näiden omaisuuserien arvonalennustarve määritellään käyvän arvon perusteella. Arvonalentumistestaus, sisältäen kriittiset kirjanpidolliset arviot ja laskelmille ominaiset epävarmuustekijät, on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 2.3. **L**

Laivasto 2020			
Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2020	2 460,7	117,8	2 578,5
Lisäykset	244,4	47,0	291,4
Vähennykset	-306,5		-306,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus		32,4	32,4
Siirrot erien välillä	75,2	-79,5	-4,3
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin			
Hankintameno 31.12.2020	2 473,8	117,7	2 591,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2020	-1 045,2		-1 045,2
Vähennykset	86,2		86,2
Tilikauden poistot	-184,1		-184,1
Arvonalentumiset	-8,2		-8,2
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2020	-1 151,3		-1 151,3
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	1 322,5	117,7	1 440,3

Lisäykset omistettuun laivastoon sisältää kahden uuden A350-koneen aktivoidun hankintamenon. Vähennykset liittyvät yhden uuden ja yhden vanhemman A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyihin. Siirrot erien välillä liittyvät Finnairin lentokoneista maksamiin ennakkomaksuihin, jotka kirjattiin osaksi käyttöomaisuushyödykkeen hankintahintaa kahden uuden A350-koneen aktivoinnin yhteydessä. Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset. Arvonalentumiset on esitetty tarkemmin liitteessä 2.3 Poistot ja arvonalentumiset.

Laivasto 2019			
Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2019	2 082,2	120,4	2 202,7
Lisäykset	310,7	76,0	386,7
Vähennykset	-9,7		-9,7
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus		-1,1	-1,1
Siirrot erien välillä	77,6	-77,6	0,0
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä			
Hankintameno 31.12.2019	2 460,7	117,8	2 578,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2019	-882,4		-882,4
Vähennykset	8,5		8,5
Tilikauden poistot	-171,2		-171,2
Arvonalentumiset			
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2019	-1 045,2		-1 045,2
Kirjanpitoarvo 31.12.2019	1 415,6	117,8	1 533,3

Muu käyttöomaisuus 2020						
Milj. euroa	Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2020	50,1	75,6	96,8	51,6	7,1	281,2
Lisäykset	1,7		17,3	2,8	4,7	26,4
Vähennykset	-0,4		-3,0	-0,4		-3,8
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus						
Siirrot erien välillä	1,0		4,6	1,3	-4,5	2,4
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä						
Hankintameno 31.12.2020	52,5	75,6	115,7	55,3	7,2	306,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2020	-33,4	-8,2	-28,5	-32,8		-102,9
Vähennykset	0,3		4,9	0,5		5,7
Tilikauden poistot	-2,8	-1,6	-9,5	-9,9		-23,8
Arvonalentumiset						
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2020	-35,8	-9,8	-33,1	-42,3		-121,0
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	16,7	65,8	82,6	13,0	7,2	185,3

Käyttöomaisuuteen sisältyvien korjauskiertoisten varaosien lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 19,2 miljoonan euron arvosta (23,1). Muu kalusto sisältää 3,3 miljoonaa euroa sellaisia omaisuuseriä liittyen käytöstä poistettuihin A319-lentokoneisiin, jotka Finnair aikoo myydä, mutta joita ei ole

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

luokiteltu myytävänä olevaksi, koska niiden myyntiä seuraavan 12 kuukauden aikana ei pidetä erittäin todennäköisenä. Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista, liittymismaksuista ja liikearvosta. Aineettomaan omaisuuteen sisältyvän liikearvon määrä on 0,5 miljoonaa euroa (0,5).

Muu käyttöomaisuus 2019

Milj. euroa	Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2019	45,0	76,0	90,0	51,8	6,4	269,2
Lisäykset	6,4	0,1	13,8	6,3	6,9	33,4
Vähennykset	-1,5	-0,4	-8,9	-10,6		-21,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus						0,0
Siirrot erien välillä	0,2	-0,1	1,9	4,2	-6,2	0,0
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä	0,1					0,1
Hankintameno 31.12.2019	50,1	75,6	96,8	51,6	7,1	281,2
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2019	-30,7	-6,8	-27,1	-31,4		-96,0
Vähennykset	0,6	0,4	6,9	10,6		18,6
Tilikauden poistot	-3,3	-1,8	-8,3	-11,3		-24,7
Arvonalentumiset				-0,8		-0,8
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2019	-33,4	-8,2	-28,5	-32,8	0,0	-102,9
Kirjanpitoarvo 31.12.2019	16,8	67,4	68,3	18,8	7,1	178,4

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

Milj. euroa	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Kirjanpitoarvo 1.1.	17,6	15,3	4,3	3,6	21,9	18,8
Lisäykset			3,3	3,9	3,3	3,9
Vähennykset	-2,9				-2,9	
Siirrot erien välillä	4,8	3,2	-4,8	-3,2	0,0	
Poistot	-0,9	-0,9			-0,9	-0,9
Kirjanpitoarvo 31.12.	18,6	17,6	2,8	4,3	21,4	21,9

Tilikaudella 2020 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 3,3 miljoonaa euroa (3,9) liittyen Airbus A350 investointiohjelmaan. Finnair käyttää korkokustannuksen aktivoinnissa neljännesvuosittaista efektiivistä korkokantaa, joka vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Vuonna 2020 korkokannan keskiarvo oli 4,29 % (5,24 %). Pääomaprosentin laskentaan sisällytetään käyttöomaisuuden hankinnan rahoittamiseen käytetyt yleiset lainat.

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat

Finnairilla ei ollut vuoden 2020 tai 2019 vuoden lopussa IFRS 5 -standardin mukaisesti myytäväksi luokiteltuja omaisuuseriä tai velkoja.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS

► 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ
VUOKRASOPIMUKSET

3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT

4. KONSOLIDOINTI

5. MUUT LIITETIEDOT

6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Pantattu omaisuus ja muut aineellisiin hyödykkeisiin liittyvät rajoitukset

Finnairilla ei ole pantattua omaisuutta pankkilainojen vakuutena. Taseen käyttöomaisuudessa on kolme A350-lentokonetta, joiden hankinnan yhtiö on rahoittanut JOLCO-lainoilla sekä kolme omistettua A330-lentokonetta ja yksi A350-lentokone, joissa juridinen omistusoikeus siirtyy Finnairille, kun lainat on maksettu. Näistä järjestelyistä on kerrottu lisää liitetiedossa 3.3. Rahoitusvelat.

Investointisitoumukset

Investointisitoumukset tilikauden lopussa olivat yhteensä 429 miljoonaa euroa (730) ja luku sisältää lentokonetilaukset, muut lentokoneisiin liittyvät investoinnit sekä huoltositoumuksia. Vastatakseen COVID-19-pandemian aiheuttamaan lentomatkustuksen kysynnän romahtamiseen, Finnair on sopinut Airbusin kanssa kolmen A350-lentokoneen toimitusten viivästyttämisestä vahvistaakseen lyhyen aikavälin maksuvalmiuttaan ja tehostaakseen nykyisen kapasiteetin hallintaa. Investointisitoumusten summa vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa EUR/USD-valuuttakurssin ja lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatioehtojen takia. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen suhteen koneen toimitushetkellä.

2.2 Vuokrasopimukset

I Konserni vuokralleottajana

Finnair arvioi pysyviä käyttöomaisuushyödykkeitä koskevien sopimusten kohdalla, onko sopimus IFRS 16 -standardissa määritelty vuokrasopimus, tai sisältääkö se sellaisen. Vuokrasopimukset, joiden järjestelyyn sisältyy yksilöitävissä oleva omaisuus, tai jonka käyttöä Finnair voi hallita tietyn ajanjakson ajan korvausta vastaan, luokitellaan vuokrasopimuksiksi.

Vuokrakausi on sopimuksen mukainen ei-peruutettavissa oleva ajanjakso, jonka aikana Finnairilla on oikeus käyttää vuokrasopimuksen kohteena olevaa hyödykettä. Vuokrakauden pituutta määritettäessä otetaan huomioon: ajanjakso, johon kohdistuu mahdollisuus (optio) pidentää vuokra-aikaa, ja jonka Finnair arvioi kohtuudellisella varmuudella hyödyntävänsä; ja ajanjakso, johon kohdistuu mahdollisuus (optio) päättää vuokrakausi ennen sopimuksessa määritettyä päättymispäivää, jota Finnair kohtuudellisella varmuudella ei aio hyödyntää.

Käyttöomaisuuteen luokiteltaviksi vuokrasopimuksiksi ei luokitella lyhytaikaisia vuokrasopimuksia, joissa vuokrakausi on 12 kuukautta tai vähemmän, ja jotka eivät sisällä osto-optiota. Finnair määrittelee sopimuksen vuokrakauden sen täytöntöönpanokelpoisena ajanjaksona. Siten sopimukset, joissa sopimuskausi ei ole sitova, ja Finnairilla on oikeus irtisanoa sopimus ilman toisen osapuolen lupaa korkeintaan vähämerkityksellisin seuraamuksin, eikä ole muita merkkejä sopimuksen täytöntöönpanosta, luokitellaan lyhytaikaisiksi. Vuokrasopimuksiksi ei myöskään luokitella arvoltaan vähäisiä sopimuksia, jotka eivät ole Finnairin kannalta merkittäviä.

Lyhytaikaisiin tai arvoltaan vähäisiin vuokrasopimuksiin liittyvät maksut kirjataan kuluksi tasapoistoina vuokra-ajan kuluessa tai muulla systemaattisella perusteella, mikäli muu peruste paremmin vastaa Finnairille hyödykkeen käytöstä koituvaa hyötyä.

Finnair kirjaa taseeseen sopimuksen alkamisajankohtana sekä käyttöoikeushyödykkeen että vuokrasopimusvelan. Taseeseen kirjattavan vuokrasopimusvelan arvo vastaa tulevien vuokramaksujen nykyarvoa. Finnairin lentokoneita koskevat vuokrasopimukset sisältävät tyypillisesti sellaisia muuttuvia vuokramaksuja, jotka riippuvat hintaindeksistä tai markkinakoroista. Muuttuvat vuokrat sisällytetään vuokrasopimusvelan kirjanpitoarvoon sopimuksen voimaantulopäivästä.

Käyttöoikeusomaisuuserä arvostetaan hankintamenoa, joka sisältää

- alkuperäisen arvostamishetken mukaisen vuokrasopimusvelan määrän;
- alkamisajankohtaan mennessä maksetut vuokrat vähennettynä saaduilla kannustimilla;
- mahdolliset Finnairille sopimuksen alkuvaiheessa aiheutuvat välittömät kustannukset; ja
- arvion kustannuksista, joita Finnairille aiheutuu omaisuuden palauttamisesta vuokrasopimuksen ehtojen edellyttämään tilaan.

Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovitua kuntoa, tai korvata kunnan ja palautusveloitteen erotus vuokranantajalle rahassa.

Koneiden huoltokustannukset voidaan jakaa kahteen pääryhmään:

1) kustannukset, jotka aiheutuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta käytöstä riippumatta, ja

2) kustannukset, jotka riippuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta

Lentokoneen käytöstä tai vuokra-ajasta riippumattomia huoltotapahtumia, kuten koneen lopullinen tarkastus ja maalaus, pidetään väistämättöminä ylläpitokuluina, jotka toteutuvat, kun lentokone palautetaan vuokranantajalle. Sopimuksessa määritettyjen huoltovelvoitteiden täyttämiseksi Finnair kirjaa taseeseen huoltovaruksen vuokrasopimuksen alkamispäivänä, joka lasketaan osaksi käyttöoikeushyödykkeen hankintamenoa.

Vastaavasti, lentokoneen käytöstä riippuvia kustannuksia ei lasketa osaksi käyttöoikeushyödykkeen arvoa.

I = Laadintaperiaatteet

Finnair uudelleenarvostaa vuokrasopimusvelan arvon vuokrasopimusmuutoksen yhteydessä. Vuokrasopimusvelan määrää arvioidaan myös uudelleen, mikäli alkuperäisessä sopimuksessa määritelty vuokra-aika tai vuokramaksut (esim. muuttuvissa lentokoneiden vuokramaksujen perusteena olevien indeksien tai korkojen muutos) muuttuvat, tai silloin kun arvio mahdollisen osto-optio käytön käyttämisen todennäköisyydestä muuttuu. Vuokravelan uudelleenarvioinnista syntynyt erotus kirjataan käyttöoikeusomaisuuserän oikaisuksi paitsi, jos omaisuusarvon arvo alennetaan nollaan, jolloin jäljelle jäävä arvostus kirjataan tulosvaikutteisesti.

Alkuperäisen kirjaamisen jälkeen käyttöoikeusomaisuuserien arvostuksessa otetaan huomioon kertyneet poistot ja arvonalentumiset. Käyttöoikeushyödyke poistetaan tasapoistoina sen taloudellisen pitoajan kuluessa, tai vuokrasopimuksen päivään mennessä, mikäli se on taloudellista pitoaikaa lyhyempi. Jos vuokrasopimus siirtää sopimuksen kohteena olevan hyödykkeen omistusoikeuden Finnairille vuokrasopimuksen loppuun mennessä, tai jos käyttöoikeuden hankintamenoa määriteltäessä Finnairin on ajateltu käyttävän osto-optiota, omaisuusarvo poistetaan sen taloudellisen pitoajan aikana.

Finnairin lentokoneiden vuokrasopimukset sisältävät vuokrasopimuksen sisäisen koron, vaikka vuokrasopimuksissa sitä ei selkeästi määritettäisi. Lentokoneen käypä arvo ja jäännösarvo ovat saatavilla julkisesti kolmansilta osapuolilta, joten Finnair pystyy laskemaan implisiittisen koron kullekin lentokoneita koskevalle vuokrasopimukselle. Vuokrasopimuksen sisäinen korko määritellään koroksi, jota käyttäen vuokrien ja takaamattoman jäännösarvon nykyarvo vastaa sopimuksen kohteena olevan omaisuusarvon käyvän arvon ja vuokralle antajalle syntyneiden alkuvaiheen välittömien menojen yhteismäärää. Lentokoneiden vuokrasopimusten sisäinen korko määritetään kullekin sopimukselle erikseen.

Muille vuokrasopimuksille sisästä korkokantaa ei yleensä voida määrittää. Tällöin kullekin omaisuusarvolla määritetään yrityksen lisäluoton korkoa vastaava korko, joka perustuu johdon arvioon.

Lentokoneiden vuokrasopimukset ovat yleensä US dollari -määrisiä, ja taseen vuokravastuu arvostetaan uudelleen jokaisen tilinpäätöspäivän spot-kurssiin. Vuokramaksut käsitellään vuokravelan lyhennyksinä ja korkokuluina.

Konserni vuokralleantajana

Konsernin ulkopuolelle vuokratut omaisuusarvot käsitellään operatiivisina vuokrasopimuksina silloin, kun omistukselle ominaiset riskit ja edut eivät olennaisilta osin siirry vuokralle ottajalle. Operatiivisin vuokrasopimuksin vuokralle annetut hyödykkeet sisältyvät taseen aineellisiin hyödykkeisiin ja niistä tehdään poistot taloudellisena vaikutusajana. Poistoaajat vastaavat omassa käytössä olevien hyödykkeiden poistoaikojen. Eräät lentokoneiden vuokrasopimukset velvoittavat vuokralle ottajaa maksamaan tietyin väliajoin huoltoreservejä, jotka kerryttävät varoja lentokoneiden tulevia huoltoja varten. Huoltoja varten saadut ennakkomaksut kirjataan velaksi, joka purkautuu, kun huollot toteutuvat. Tilavuokrat ja lentokoneiden vuokratuotot kirjataan tulosvaikutteisesti tasaerinä vuokra-ajan kuluessa liiketoiminnan muihin tuottoihin.

Aineellisia hyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista siirtyy vuokralleottajalle, luokitellaan rahoitusleasingsopimuksiksi. Finnair kirjaa rahoitusleasingsopimuksella olevat varat taseeseensa sopimuksen alkaessa määrään, joka vastaa sen nettosisoitusta vuokrasopimukseen ja on yhtä suuri kuin sen tulevaisuudessa saamien vuokrien ja takaamattoman jäännösarvon nykyarvot yhteensä.

Finnair edelleenvuokraa lentokoneita ja pieniä määriä maalaitteita, joissa se luokittelee vuokrasopimuksen rahoitus- tai operatiiviseksi leasingsopimukseksi päävuokrauksen perusteella syntyvän käyttöoikeuden perusteella. Vuokrasopimus luokitellaan sen alkamispäivänä, ja se arvioidaan uudelleen vain, jos vuokrasopimusta muutetaan. Finnair kirjaa edelleenvuokrasopimuksen alkamispäivänä taseeseensa saamisen (nettoinvestointi), joka vastaa vuokrasopimusten nykyarvoa ja takaamatonta jäännösarvoa. Se osa käyttöoikeushyödykkeistä, joka vuokrataan edelleen, kirjataan pois Finnairin taseesta. Käyttöoikeusomaisuuden ja edelleenvuokraussaamisen (nettoinvestointi) välinen erotus kirjataan myyntivoittoihin ja -tapioihin tulosvaikutteisesti. Myöhemmin saadut vuokramaksut kirjataan vuokraamisen takaisinmaksuina ja korkotuottoina.

Myynti- ja takaisinvuokraus

Finnair harjoittaa ajoittain lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausta. Toiminnasta, jossa Finnair myy ja sitten vuokraa takaisin lentokoneita, johtuva omaisuus arvostetaan suhteessa omaisuusarvon aikaisempaan kirjanpitoarvoon, joka liittyy Finnairin säilyttämään käyttöoikeuteen. Näin ollen Finnair kirjaa vain sen voiton tai tappion määrän, joka liittyy ostajavuokranantajalle siirrettyihin oikeuksiin.

Arvonalentuminen

Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että käyttöoikeusomaisuuden arvo olisi alentunut. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuusarvon kirjanpitoarvo ylittää omaisuusarvosta kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä oleva määrä määritetään rahavirtaa tuottaville yksiköille, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksiköiden tasolla. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuusarvon käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Käyttöarvo määritellään laskemalla omaisuusarvosta taikka rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa olevien odotettujen rahavirtojen nykyarvo. Yksittäiset hyödykkeet erotetaan rahavirtaa tuottavasta yksiköstä, mikäli ne on poistettu käytöstä tai niitä pidetään ainoastaan myyntitarkoituksessa. Näiden omaisuusarvon arvonalennustarve määritellään käyvän arvon perusteella. Arvonalentumistestaus, sisältäen kriittiset kirjanpidolliset arvot ja laskelmille ominaiset epävarmuustekijät, on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 2.3. **I**



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

! Vuokrasopimukset
Vuokramaksujen diskonttauksessa käytetyn korkokannan ja vuokra-ajan määrittely, arvio lentokonevuokrien palautushetken huoltoveloitteesta sekä edelleenvuokraussopimusten luokittelu operatiivisiin ja rahoitusleasingsopimuksiin edellyttävät johdolta harkintaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa.

COVID-19-pandemialla ei ollut merkittävää vaikutusta yhtiön vuokrasopimuksiin eikä edellä mainittuihin kriittisiin tilinpäätösarvioihin ja epävarmuustekijöihin liity merkittävästi tavanomaista enempää harkinnanvaraisuutta. Pandemialla ei ole esimerkiksi ollut merkittävää vaikutusta vuokrasopimusten arvioituun pituuteen, sillä mahdollisia vuokra-ajan pidennysopioita ei lähtökohtaisesti oteta huomioon alkuperäisen vuokrakauden määrittelyn yhteydessä. Myöskään kaudella ennenaikaisesti päätettyjen sopimusten vaikutus tilinpäätökseen ei ollut merkittävä. Käyttöoikeusomaisuus sisältyy rahavirtaa tuottavaan yksikköön, joka on testattu arvonalentumisen varalta tilinpäätöspäivänä. Tästä on kerrottu lisää liitetiedossa 2.3. **!**

Käyttöoikeusomaisuus 2020

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2020	736,4	124,0	17,1	877,5
Lisäykset	167,5	2,6	3,3	173,3
Muutokset sopimuksissa	-24,1	21,5	-3,0	-5,7
Vähennykset	-0,1	0,1	0,0	0,0
Tilikauden poistot	-107,2	-14,3	-6,2	-127,7
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	772,5	133,8	11,2	917,5

Lisäykset käyttöoikeusomaisuuteen vuoden 2020 aikana liittyvät pääasiassa kahteen A350-koneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyyn, jotka toteutettiin osana konsernin COVID-19-pandemiaan liittyviä uudelleenrahoitustoimenpiteitä. Muutokset sopimuksissa liittyvät muutoksiin joko vuokrattavassa käyttöoikeusomaisuuden erässä tai siihen liittyvissä maksuissa.

Käyttöoikeusomaisuus 2019

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2019	834,3	153,6	10,7	998,6
Lisäykset	10,0	5,3	13,9	29,2
Muutokset sopimuksissa	-1,8	-3,4	-0,5	-5,6
Vähennykset		-15,1		-15,1
Tilikauden poistot	-106,1	-16,4	-6,9	-129,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2019	736,4	124,0	17,1	877,5

Vuokrasopimusvelat

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet		Muu kalusto	
Milj. euroa	2020	2019	2020	2019	2020	2019
alle vuoden	118,5	118,9	12,7	15,8	4,4	5,7
1-5 vuotta	495,1	507,0	49,9	58,9	7,1	11,6
yli 5 vuotta	240,4	275,7	88,1	60,3		
Yhteensä	854,0	901,7	150,8	135,0	11,5	17,3

Konserni on vuokrannut lentokoneita, toimitiloja ja muuta käyttöomaisuutta, joita vastaava velka on kirjattu taseeseen. Vuokrasopimukset sisältävät eritasoisia vuokrakauden pidennysehtoja sekä erilaisia indeksi- ja muita ehtoja. Tilikauden

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

lopussa konserni operoi 29 vuokralentokonetta, joiden vuokrakaudet päättyvät eri aikoina. Lentokoneet, jotka Finnair on edelleenvuokrannut muille toimijoille esitetään alla olevassa taulukossa.

Rahoitusleasingsaamiset, konserni vuokranantajana

	Lentokalusto	
Milj. euroa	2020	2019
alle 12 kk	14,2	13,2
13-24 kk	15,2	14,2
25-36 kk	4,3	15,2
37-48 kk		4,3
Yhteensä	33,7	47,0

Rahoitusleasingsaamiset sisältävät saatavia 9 lentokoneen edelleenvuokraussopimuksista.

Vuokrasopimukset tuloslaskelmalla

Milj. euroa	2020	2019
Käyttöoikeusomaisuuden poistot	-127,7	-129,5
Vuokrasopimusvelkojen korkokulut	-58,1	-68,5
Korkotuotto alivuokrasopimuksista	2,8	3,7
Vuokrasopimusvelan valuuttakurssimuutokset	68,5	-18,7
Vuokrasopimusvelan suojaustulos	-36,1	31,1
Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen	-6,3	-26,6
Lyhytaikaiset toimitilavuokrat	-4,0	-3,7
Muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat	-83,0	-103,2
Voitot ja tappiot myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelystä	-4,4	
Yhteensä	-248,3	-315,4

Liiketoiminnan kuluihin sisältyy kuluja taseen ulkopuolisista lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja kapasiteettiin perustuvista sopimuksista, jotka ovat eivät ole konsernin kannalta merkittäviä tai eivät ole IFRS 16-mukaisia vuokrasopimuksia. Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen ja muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat sisältyvät tuloslaskelmalla kapasiteettivuokrien erään ja lyhytaikaiset toimitilavuokrat sisältyvät kiinteistö-, IT- ja muihin kuluihin. Tappiot myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelystä on luokiteltu tuloslaskelmassa arvonalentumiseksi. Vuokrasopimuksista johtuva tilikauden aikainen kassavirtavaikutus oli -284,5 miljoonaa euroa (-317,5).

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut, konserni vuokralle ottajana

	Kiinteistöjen vuokrat		Muut vuokrat	
Milj. euroa	2020	2019	2020	2019
alle vuoden	2,5	3,0	1,1	2,3
1-5 vuotta	6,3	6,5	0,6	0,8
yli 5 vuotta	8,5	7,8	0,0	
Yhteensä	17,3	17,2	1,8	3,1

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut sisältää lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä muita vuokrasopimuksia, joiden kohdeomaisuuserä on arvoltaan vähäinen tai jotka eivät sisällä IFRS 16-standardin mukaista vuokrasopimusta. Näistä sopimuksista ei siten ole kirjattu käyttöoikeusomaisuutta eikä vuokravelkaa. Merkittävin erä kiinteistöjen vuokrissa on koekäyttöpaikan käyttöoikeus, joka on jätetty vuokravelan ulkopuolelle siitä syystä, että koekäyttöpaikka

! = Kriittiset tilinpäätösarviot



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS

► 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET

3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT

4. KONSOLIDOINTI

5. MUUT LIITETIEDOT

6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet

I = Kriittiset tilinpäätösarviot

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

ei ole yksinomaan Finnairin käytössä. Muut vuokrat sisältävät IT-laitteiden, kuten matkapuhelinten vuokria, jotka eivät ole olennaisia.

Operatiivisiin vuokrasopimuksiin liittyvät taseen ulkopuoliset saamiset, konserni vuokralle antajana

Milj. euroa	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet	
	2020	2019	2020	2019
alle 12 kk	13,2	27,0	1,5	2,1
13-24 kk	13,2	21,9	1,5	2,1
25-36 kk	9,2	9,7	1,5	2,1
37-48 kk		5,1	1,5	2,1
49-60 kk			1,5	2,1
yli 60 kk			3,6	11,9
Yhteensä	35,6	63,8	11,0	22,4

Konserni on vuokrannut 15 omistamaansa lentokonetta sekä toimitiloja ei-purettavissa olevilla operatiivisilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja.

2.3 Poistot ja arvonalentumiset

L Poistot

Omaisuserien poistot on määritetty niiden odotetun taloudellisen pitoajan tai huoltojakson pituuden sekä jäännösarvon perusteella. Kaikki omaisuuserät poistetaan tasapoistomenetelmällä. Poistot aloitetaan, kun omaisuuserä on valmis käytettäväksi. Poistot lopetetaan joko silloin, kun omaisuuserä siirretään myytävänä pidettäväksi tai omaisuuserä kirjataan pois taseesta. Omaisuserien taloudelliset pitoajat ja jäännösarvot on esitetty liitetiedossa 2.1. **I**

Milj. euroa	2020	2019
Poistot aineettomista hyödykkeistä	9,9	11,3
Poistot omistetuista lentokoneista	184,1	171,2
Poistot käyttöoikeuslaivastosta	107,2	106,1
Poistot muista aineellisista hyödykkeistä	13,9	13,5
Poistot muista käyttöoikeusomaisuuksista	20,5	23,3
Poistot yhteensä	335,6	325,4
Arvonalentumiset laivastosta	8,2	
Arvonalentumiset yhteensä	8,2	
Yhteensä	343,8	325,4
Arvonalentumiset liikearvosta*		0,8
Poistot ja arvonalentumiset tuloslaskelmalla	343,8	326,2

*Vertailukaudella kirjattu liikearvon arvonalentuminen on luokiteltu vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin.

Poistot ja arvonalentumiset sisältää sekä suunnitelman mukaiset poistot käyttöomaisuudesta että kaudella kirjatut arvonalentumiset. Vuoteen 2019 verrattuna suunnitelman mukaiset poistot kasvoivat johtuen kahden uuden A350-koneen vastaanottamisesta tilikauden aikana. Kaikki kaudella 2020 kirjatut arvonalentumiset liittyvät COVID-19-pandemian johdosta tehtyihin lentokonejärjestelyihin. Arvonalentumisista 4,4 miljoonaa euroa liittyy kahden A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyyn ja 3,8 miljoonaa euroa kahden A319-lentokoneen käytöstä poiston yhteydessä alaskirjattuihin osiin.

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Arvonalentumistestaus

L Arvonalentumistestaus

Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että laivasto, jonkin muun käyttöomaisuuserän tai muiden pitkäaikaisten varojen arvo olisi alentunut. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä oleva rahamäärä määritetään rahavirtaa tuottavalle yksikölle, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavan yksikön tasolla.

Tilikauden 2020 aikana Finnair siirtyi määrittämään kerrytettävissä olevan rahamäärän ensisijaisesti perustuen käyttöarvoon. COVID-19-pandemialla arvioidaan olevan vaikutuksia markkinahintojen luotettavuuteen johtuen vähäisistä transaktiomääristä sekä toimijoiden taloudellisen ahdingon vaikutuksista markkinahintoihin, minkä vuoksi näihin perustuvasta menetelmästä päätettiin luopua. Vertailukaudella, joka päättyi 31.12.2019, Finnair käytti käypää arvoa luovutuksessa aiheutuvilla menoilla vähennettynä ensisijaisena lähestymistapana arvonalentumistestauksessa. Käyttöarvoon perustuvaa mallia on kuvattu tarkemmin jäljempänä liitetiedossa. **I**

I Laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus

Arvonalentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa sekä johdon arvioiden käyttöä. Nämä arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta. Epävarmuuden taso on entisestään kasvanut johtuen vallitsevasta COVID-19-pandemiasta, jossa pandemian lopullista kestoa ja lentokonematkustuksen kysynnän palautumisen ajoittumista ei pystytä ennalta varmuudella määrittämään. Siten tämän hetkiset tulevaisuutta koskevat arviot ja oletukset voivat poiketa tulevaisuudessa toteutuvista lopputulemista. Arvonlennustestin yhteydessä merkittävää johdon harkintaa sisältyy erityisesti pandemian keston ja kysynnän elpymisnopeuden arviointiin, yksikkökohtaisen liikevaihdon kehittymiseen sekä polttoaineen hinnoitteluun. Lisäksi käyttöarvolaskelma reagoi herkästi EBITDA-marginaalin, pitkän aikavälin kasvuodotuksen sekä diskonttokoron muutoksiin. Käytetyt oletukset ja niihin liittyvät herkkyydet on kuvattu tarkemmin alempana.

Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan COVID-19-pandemian aiheuttaman lisääntyneen epävarmuuden huomioon arvioissaan ja olettamuksissaan, ja valmistellut kolme eri ennusteskenaariota, joiden arviot eroavat toisistaan liiketoiminnan elpymisen alkamisajankohdan suhteen. Optimistisimmassa skenaariossa kysynnän elpymisen odotetaan alkavan merkittävämmässä määrin kesäkuussa 2021. Perusskenaariossa, jota pidetään skenaarioista todennäköisimpänä, lentojen kysynnän odotetaan alkavan elpymään merkittävässä määrin elokuusta 2021 alkaen. Viimeisessä, pessimistisessä skenaariossa merkittävämmän kysynnän elpymisen alkamisajankohdan uskotaan ajoittuvan lokakuulle 2021. Nämä ennusteskenaariot on esitelty tarkemmin edellä liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Huomioidakseen kysynnän elpymisen ajankohtaa ennustavat mahdolliset eri skenaariot, Finnair on päättänyt soveltaa tilikauden lopussa tekemässään arvonalentumistestauksessaan odotusarvomenetelmää, joka huomioi kaikkiin eri skenaarioihin pohjautuvat kassavirtaennusteet sen sijaan, että perustuisi vain yhteen, todennäköisimpään kassavirtaennusteeseen. Todennäköisyyksien määrittely eri skenaarioille vaatii merkittävää johdon harkintaa ja ne perustuvat johdon parhaaseen arvioon tilinpäätöshetkellä. Tilikauden lopussa käyttöön otetusta odotusarvoon pohjautuvasta menetelmästä on kerrottu tarkemmin jäljempänä tässä liitetiedossa. **I**

Tilikauden 2020 aikana Finnair on jokaisen kvartaalin yhteydessä arvioinut, onko viitteitä siitä, että yhtiön omaisuuserien arvo olisi alentunut. Finnair pitää useita COVID-19-pandemian johdosta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viitteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on suorittanut arvonalentumistestauksen tilinpäätöspäivänä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö, pandemian kielteiset vaikutukset konsernin omaan toimintaympäristöön sekä tämän hetkinen erittäin alhaisen matkustajakysynnän negatiivinen vaikutus 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 (mukaan lukien käyttöomaisuuslaivastonsa) ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen pitoaika, mukaan lukien liikearvo, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Liikearvon määrä Finnairin taseessa 31.12.2020 oli 0,5 (0,5) miljoonaa euroa ja muut aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, olivat 1,7 (1,7) miljoonaa euroa. Omaisuuserät, jotka on tarkoitettu myydä, on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

erikseen. Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon. Testauksen perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä 31.12.2020, joka on määritetty rahavirtojen odotusarvoon perustuvalla menetelmällä, oli 2 897,3 miljoonaa euroa ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 2 498,3 miljoonaa euroa.

Käyttöarvo määritetään käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat yhtiön johdon viimeisimpään ennusteeseen seuraavalle viidelle vuodelle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Ottaakseen huomioon epävarmuutta joka liittyy COVID-19-pandemiaan sekä tulevaisuuden näkymiin, Finnair käyttää arvonalentumistestauksessa rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon kolme eri rahavirtaskenaariota painotetaan niiden arvioiduilla todennäköisyyksillä. Skenaariot ja niille allokoitut todennäköisyydet on arvioitu ja hyväksytty yhtiön hallituksen toimesta. Määrittäessään todennäköisyyksiä johto on harkinnut epävarmuutta liittyen COVID-19-rokotusohjelmien aikatauluihin, matkustusrajoitusten poistamiseen sekä muihin kysyntään vaikuttaviin tekijöihin. Optimistisen skenaarion, jossa kysynnän elpymisen odotetaan alkavan merkittävässä määrin kesäkuussa 2021, todennäköisyydeksi on määritetty 5%. Perusskenaariossa lentojen kysynnän elpymisen odotetaan alkavan merkittävässä määrin elokuussa 2021 ja sen todennäköisyydeksi on määritetty 55%. Pessimistisen skenaarion, jossa kysynnän elpymisen uskotaan alkavan lokakuussa 2021, todennäköisyydeksi on määritetty 40%. Kussakin skenaariossa liiketoiminnan odotetaan palaavan vuoden 2019 kaltaiselle toiminnan tasolle (tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna) vuoden 2023 aikana.

Arvonalentumistestauksessa käytetyt oletukset

	31.12.2020	30.9.2020	30.6.2020
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	8,2	8,4	8,4
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	9,3	9,5	9,8
Pitkän aikavälin kasvu -%	2,4	2,4	2,4
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	540-610	500-615	520-650

Yllä olevassa taulukossa on esitetty arvonalentumistestausta varten laadituissa laskelmissa käytetyt oletukset. Oletukset ovat samat kaikille edellä mainituille skenaarioille.

Käytetty diskonttokorko perustuu yhtiön painotettuun keskimääräiseen pääoman kustannukseen, joka heijastaa markkinoiden arviota rahan aika-arvosta sekä Finnairin liiketoiminnalle ominaista riskiä. Diskonttokorko on esitetty yllä sekä verovaikutus huomioiden että ilman verovaikutusta. Liiketoiminnan lisääntyntä epävarmuutta ei ole huomioitu erikseen diskonttokoron määrittelyssä, vaan se huomioidaan arvonalentumistestauksessa käyttämällä vaihtoehtoisia skenaarioita ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa.

EBITDA ja pitkän aikavälin kasvuolettama 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.

Polttoaineen hinta on määritetty perustuen hintasuojoilla painotetun polttoaineen hintaan, joka on perustuu termiinikäyrään, suunniteltujen lentojen arvioituun polttoaineen kulutukseen sekä historiaan perustuvaan tietoon kunkin konetyypin polttoaineen kulutuksesta.

Oletuksien muutosherkkyydet

Johtuen käytettyihin oletuksiin sekä johdon arvioihin liittyvästä kasvaneesta epävarmuudesta Finnair on laatinut herkkyyksanalyysin, jonka tarkoituksena on heijastella, miten arvonalentumistestauksen tulos reagoi eri oletuksien ja johdon arvioiden muuttuessa. Herkkyyksanalyysi huomioi yhden oletuksen muutoksen kerrallaan muiden oletusten pysyessä ennallaan. Herkkyyksanalyysin tulokset heijastelevat rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin pohjalta määritetyn kerrytettävissä olevan rahamäärän herkkyyttä. Epävarmuus liittyen yhtiön toiminnan elpymisen ajoittumiseen ja palautumiseen pandemiaa edeltävälle tasolle on huomioitu käyttämällä useita ennusteskenaarioita ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa arvonalentumistestauksessa, eikä sitä ole erikseen herkistely.

Alla olevassa taulukossa on esitetty muutokset oletuksissa, joilla käyttöarvon ja omaisuuserien kirjanpitoarvon välinen ero laskisi nollaan.

	Muutos
EBITDA marginaali %	-1,0 %-yksikköä
Diskonttokorko %	+0,9 %-yksikköä
Pitkän aikavälin kasvu %	-1,0 %-yksikköä
Polttoaineen hinta, % muutos hintatasossa	15 %



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1.

LIIKETULOS
2.

LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3.

PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4.

KONSOLIDOINTI
5.

MUUT LIITETIEDOT
6.

EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

3.1 Rahoitustuotot ja -kulut

i Pääomarakenne ja rahoituskulut -ryhmään on koottu rahoitusvaroihin ja -velkoihin, sekä omaan pääomaan liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta kokonaiskuva konsernin rahoituksellisesta asemasta olisi paremmin hahmotettavissa. Liitetieto osakekohtaisesta tuloksesta on liitetty osaksi oman pääoman tietojä*i*.

i Korkotuotot ja -kulut Korkotuotot ja -kulut kirjataan ajan kulumisen perusteella efektiivisen koron menetelmää käyttäen. Merkittävien investointien rahoittamisesta aiheutuvat korkokulut aktivoidaan osaksi omaisuuden hankintamenoa ja poistetaan taloudellisena pitoaikana. Rahoitusvaroista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.2 ja korollisista veloista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.3. i		
Milj. euroa	2020	2019
Rahoitustuotot lopetetuista suojaussuhteista	32,5	
Korkotuotot vuokrasopimuksista	2,8	3,7
Tuotot tulosvaikutteisesti kirjattavista sijoitusinstrumenteista	3,3	0,4
Korkotuotot jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista rahoitusvaroista	0,0	0,1
Muut korkotuotot	0,0	0,4
Muut rahoitustuotot	0,0	0,2
Osinkotuotot	0,0	0,0
Rahoitustuotot yhteensä	38,7	4,8
Rahoituskulut lopetetuista suojaussuhteista	-168,3	
Korkokulut vuokrasopimuksista	-58,1	-68,5
Muut rahoituskulut	-19,3	-5,5
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista leasingveloista	-9,5	-9,6
Rahoituskulut yhteensä	-255,2	-83,6
Kurssivoitot ja tappiot	26,6	12,7
Rahoituskulut, netto	-189,9	-66,1

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran, että käyvän arvon suojaus on tehokasta lopetettujen suojaussuhteiden jälkeen. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta vuoden 2020 tilinpäätöshetkellä eikä myöskään vertailuvuonna 2019. COVID-19 pandemia on vaikuttanut negatiivisesti Finnairin liiketoimintaan vuoden 2020 aikana vähentämällä lentämisen määrää ja siitä johtuen suurin osa Finnairin suojauslaskennassa olevista valuutta- ja lentopetrootisuojusta on lopetettu. Lopetut suojaussuhteet näytetään tuloslaskelmalla rahoituskuluissa muiden laajan tuloksen erien sijasta. Rahoitustuottoihin ja -kuluihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteistä ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita. Vuoden 2019 muihin rahoituskuluihin sisältyy takaisin peritty 1,8 miljoonaa euroa korkotuottoja, joka liittyy vuonna 2014 alaskirjattuun lainaan Nordic Regional Airlines - yhtiölle.

Vuoden 2020 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja -tappiot koostuvat 50,2 miljoonan euron realisoituneista nettokurssivoitoista ja 76,7 miljoonan euron realisoitumattoimista nettokurssitappiosta. Lopetetuista suojaussuhteista Finnair kirjasi tilikaudella 2020 kuluina 168,3 miljoonaa euroa ja tuottoina 32,5 miljoonaa euroa. Tilikaudella 2020 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 3,3 miljoonaa euroa korkokuluja (2,2) Korkojen aktivoinnista on kerrottu liitetiedossa 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus.

i = Osion sisältö
i = Laadintaperiaatteet

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Muut rahoituskulut sisältävät muun muassa syndikoituun luottolimiittiin ja takauksiin liittyviä kuluja sekä veroihin liittyvät viivästysseuraamukset ja veronkorotukset.

3.2 Rahoitusvarat

i **Rahoitusvarat**
Konsernissa rahoitusvarat on luokiteltu IFRS 9 ”Rahoitusinstrumentit” - standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: jaksotettu hankintameno ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella tai soveltamalla käyvän arvon vaihtoehtoa alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä.

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat sisältävät varat kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäväksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät, sekä 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältyvät lyhytaikaisiin varoihin.

Noteeraamattomat osakkeet arvostetaan Finnair-konsernissa hankintahintaan luotettavan käyvän arvon puuttuessa. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenoon, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo.

Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittäviltä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Rahoitusvarojen arvonalentuminen
Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiava, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikääntymisluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Myyntisaamisten odotetuista luottotappiosta on kerrottu liitetiedossa 1.2.3. Myyntiin liittyvät saamiset.

Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenoan arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Rahavarat
Taseen rahat ja pankkisaamiset koostuvat käteisvaroista ja lyhytaikaisista pankkitalletuksista, joiden maturiteetti on alle kolme kuukautta. Ulkomaanrahan määräiset erät on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskikursseja. **i**



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2020	2019
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat		38,5
Lyhyen koron rahastot	358,3	762,3
Yhteensä	358,3	800,8
Vastapuolien luottoluokittelu		
BBB		14,0
BB		5,0
Luottoluokittelemattomat	358,3	781,8
Yhteensä	358,3	800,8

Tilinpäätöshetkellä sijoitukset luottoluokittelemattomiin instrumentteihin sisälsivät pääosin sijoituksia rahamarkkinarahastoihin 358,3 miljoonaa euroa.

Konsernin rahavarojen sijoittamisesta ja rahoituspolitiikasta kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta. Rahavarojen käyvät arvot ja IFRS-luokittelu on esitetty liitetiedossa 3.6 Rahavarojen- ja velkojen luokittelu.

3.2.2 Rahavarat

Milj. euroa	2020	2019
Käteinen raha ja pankkitalletukset	465,3	151,9
Yhteensä	465,3	151,9

Rahavarat sisältävät käteisvarat ja vaadittaessa nostettavia pankkitalletuksia. Valuuttamääräiset erät ja pankkitalletukset on arvostettu tilinpäätöspäivän kurssiin. Rahavirtalaskelman liitetiedoissa on esitetty rahavarojen täsmäytys taseen lukuihin.

3.3 Rahoitusvelat

L Rahoitusvelat

Konsernin rahoitusvelat luokitellaan kahteen eriin luokkaan: jaksotettuun hankintamenoön ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon saadun vastikkeen perusteella käypään arvoon. Transaktiokulut on sisällytetty rahoitusvelkojen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. Myöhemmin kaikki rahoitusvelat, lukuun ottamatta johdannaisvelkoja, arvostetaan efektiivisen koron menetelmällä jaksotettuun hankintamenoön. Rahoitusvelkoja sisältyy pitkä- ja lyhytaikaisiin velkoihin ja ne voivat olla korollisia tai korottomia. Lainoista esitetään lyhytaikaisissa veloissa alle 12 kuukauden päästä maksettavaksi erääntyvät lainat. Valuuttamääräiset lainat arvostetaan tilinpäätöspäivän keskipurssiin ja kursierot kirjataan rahoituseriin.

Ostovelat kirjataan alun perin käypään arvoon ja myöhemmin ne arvostetaan jaksotettuun hankintamenoön efektiivisen koron menetelmällä.

Rahoitusvelat kirjataan pois taseesta kun yhtiö on täyttänyt sopimusperusteisen velvoitteensa. **L**



Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Laadintaperiaatteen symboli

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2020	2019
Lainat rahoituslaitoksilta, pitkäaikaiset	599,0	
JOLCO-lainat ja muut lainat	312,2	277,6
Joukkovelkakirjalainat	199,8	199,6
Vuokrasopimusvelat	880,6	913,6
Korolliset velat yhteensä	1 991,6	1 390,8
Korottomat velat	5,2	4,7
Yhteensä	1 996,8	1 395,5

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2020	2019
JOLCO-lainat ja muut lainat	51,5	43,5
Vuokrasopimusvelat	135,6	140,4
Yhteensä	187,2	183,9

Konsernin korolliset velat kasvoivat tilikauden aikana merkittävästi johtuen COVID-19-pandemian seurauksena toteutetusta merkittävästä jälleenrahoitusohjelmasta. Pitkäaikaiset lainat rahoituslaitoksilta kasvoivat johtuen Finnairin nostamasta 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainasta. Suomen valtio on taannut lainasta 540 miljoonan euron osuuden ja 60 miljoonan euron suuruiselle loppuosalle on saatu yksityisen liikepankin takaus. Korottomat pitkäaikaiset velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovarauksia liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

Konsernin vuokrasopimusvelat sisältävät kaksi uutta A350-lentokoneen vuokrasopimusta johtuen tilikauden aikana toteutetuista myynti- ja takaisinvuokraussopimuksista. JOLCO-lainat ja muut lainat sisältävät kolmen A350 koneiden hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating lease with call option) sekä saadut vientiluottotakaukset yhdelle A350-lentokoneelle ja kolmelle A330-lentokoneelle. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna.

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokrasopimus- velat	Pitkäaikaiset vuokrasopimus- velat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2020	43,5	477,3	140,4	913,6	1 574,8
Takaisinmaksut	-174,9	-43,1		-134,9	-353,0
Hankinnat	175,0	697,8	3,1	170,1	1 046,0
Luovutukset				-4,1	-4,1
Valuuttakurssioikaisut		-20,7	-9,8	-58,3	-88,8
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	8,0	-8,0	3,9	-3,9	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua		7,7	-2,0	-1,9	3,8
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2020	51,5	1 111,0	135,6	880,6	2 178,7

L = Laadintaperiaatteen symboli



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokrasopimus- velat	Pitkäaikaiset vuokrasopimus- velat			Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2019	100,5	514,2	125,1	1 034,3			1 774,0
Takaisinmaksut	-61,0	-42,2		-132,2			-235,3
Hankinnat				8,3			8,3
Valuuttakurssioikaisut	1,9	6,8	5,7	13,0			27,4
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	2,1	-2,1	9,7	-9,7			0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua		0,6					0,6
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2019	43,5	477,3	140,4	913,6			1 574,8
Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2020 milj. euroa	2021	2022	2023	2024	2025	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset					28,9	14,5	43,4
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	51,5	40,9	35,3	36,4	77,4	82,2	323,7
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset		300,0	300,0				600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset		200,0				0,0	200,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	96,4	102,3	95,0	92,9	137,3	147,1	671,1
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	39,2	41,5	43,8	46,0	35,3	139,3	345,1
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	187,2	684,7	474,1	175,2	278,9	383,1	2183,3
Maksut valuuttajohdannaisista	865,9	36,3					902,2
Saamiset valuuttajohdannaisista	-826,3	-33,2					-859,5
Hyödykejohdannaiset	44,4	0,2					44,6
Ostovelat ja muut velat	84,5						84,5
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	65,3	63,5	50,1	32,3	41,8	61,2	314,3
Yhteensä	421,0	751,6	524,2	207,5	320,8	444,3	2669,4

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2019 milj. euroa	2020	2021	2022	2023	2024	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset						45,0	45,0
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	43,6	45,3	34,6	29,2	30,3	96,6	279,7
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset			200,0				200,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	94,6	95,7	99,4	91,2	88,7	182,9	652,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	45,9	51,9	50,4	53,2	47,0	153,2	401,5
Muut lainat	-0,1						-0,1
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	183,9	192,9	384,5	173,6	166,0	477,7	1 578,6
Maksut valuuttajohdannaisista	1 759,5	254,5					2 014,0
Saamiset valuuttajohdannaisista	-1 787,0	-257,9					-2 044,9
Hyödykejohdannaiset	16,9	-1,7					15,3
Ostovelat ja muut velat	989,9						989,9
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	82,5	73,2	64,0	54,4	44,2	141,2	459,5
Yhteensä	1 245,8	261,0	448,5	228,0	210,2	618,9	3 012,3

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu 3 kuukauden viitekorkoihin, ja vaihtuvakorkoiset leasingsopimukset on sidottu 6 kuukauden viitekorkoihin. Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 0,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2017 ja erääntyy vuonna 2022. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,3 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025 ja lainat rahoituslaitoksilta ei sisällä 1,0 miljoonaa euroa TyEL takaisinlainan järjestelypalkkiota. Näin ollen, korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

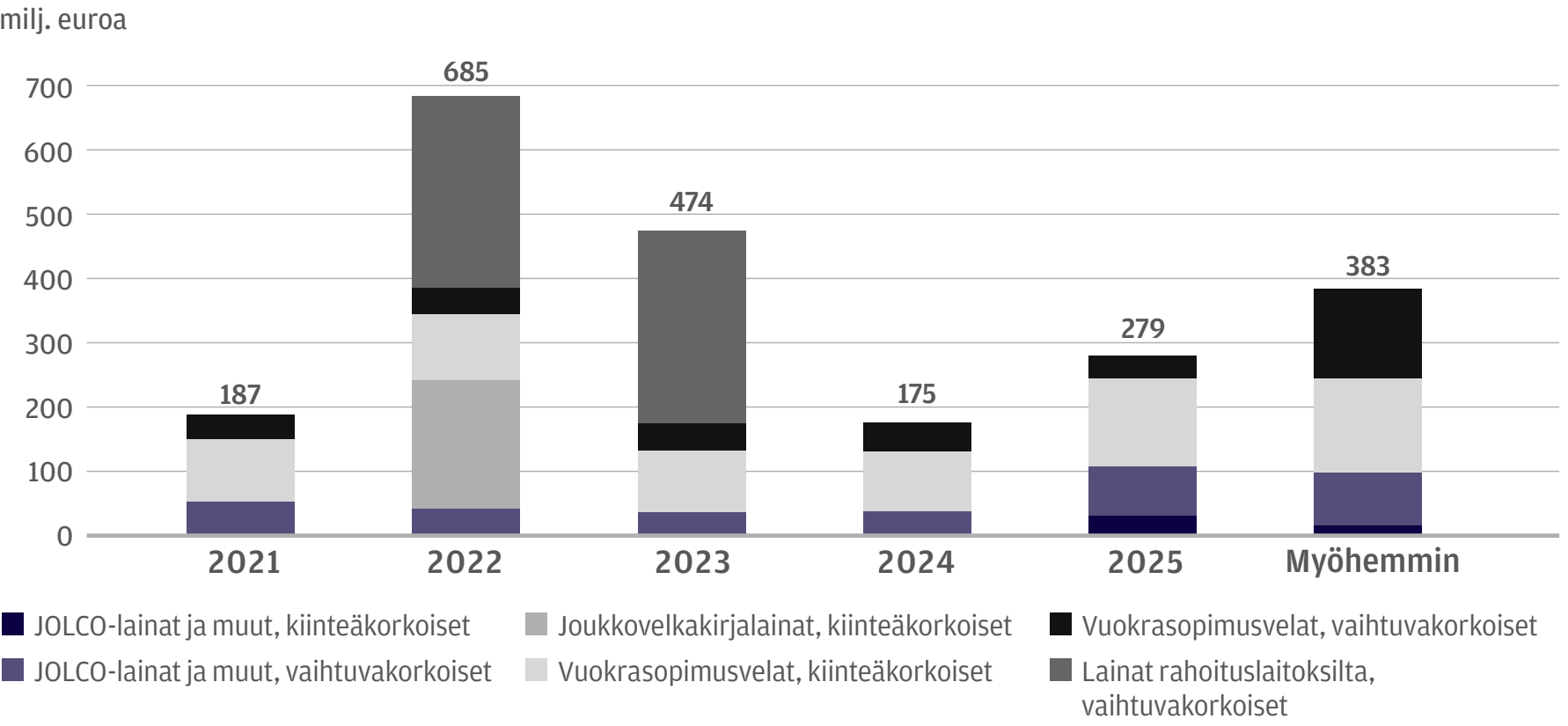
Milj. euroa	2020	2019
EUR	994,5	412,8
USD	1 126,8	1 096,3
JPY	57,3	65,3
HKD	0,2	0,4
SGD	0,0	0,1
	2 178,7	1 574,8

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 3,3% (4,5%).

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2020	2019
Enintään 6 kuukautta	24,6 %	40,5 %
6-12 kuukautta	0,1 %	3,1 %
1-5 vuotta	46,5 %	18,0 %
Yli 5 vuotta	28,9 %	38,4 %
Yhteensä	100,0 %	100,0 %

Rahoitusvelkojen erääntymisajat





KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Valtion tuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä

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

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

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

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

3.4 Vastuusitoumukset

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

3.5 Rahoitusriskien hallinta

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminnan luonne altistaa yhtiön useille rahoitusriskeille: valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä hyödykkeiden hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien aiheuttamaa epävarmuutta kassavirtaan, tulokseen, taseeseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta perustuu rahoitusriskien ohjausryhmän valmistamaan ja hallituksen hyväksymään rahoituspolitiikkaan, jossa määritellään kullekin eri riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot. Rahoituspolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle.

Valuutta-, korko- ja lentopetrolipositiodien hallinnassa yhtiö käyttää rahoituspolitiikan määrittelemissä rajoissa seuraavia johdannaisinstrumenttejä: termiinejä, swappeja ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohetkellä erittäin todennäköisten kassavirtojen suojauksiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojauksiksi (kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai taloudelliseksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojauksena (rahavirtasuojaus) erittäin todennäköisten ennustettujen valuuttamääräisien myyntien ja kulujen valuuttasuojausta ja lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojausta IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Käyvän arvon suojauksena on toteutettu korkosuojausta liikkeelle lasketulle joukkovelkakirjalainalle, sekä kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojauksena lentokoneinvestointien valuuttasuojausta.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Polttoaineen hintariskillä tarkoitetaan sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu polttoaineen hintavaihtelusta. Suojautuakseen lentopetrolin hintariskiltä, Finnair käyttää lentopetrolitermiinejä ja optioita. Lentopetrolijohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, sillä yli 60 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu kyseiseen hintaindeksiin.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on kaksi vuotta. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on lähimmältä puolelta vuodelta yli 60 prosenttia ja laskee tästä eteenpäin periodikohtaisesti. COVID-19 pandemiasta johtuen suojausasteisiin haettiin väliaikainen muutos, joka on kuvattu tarkemmin alla. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauksena IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. IFRS 9 mukaan rahavirran suojaukseksi määriteltujen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisältyvään käyvän arvon rahastoon. Omaan pääomaan kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Vuoden 2020 aikana Finnair on suojannut polttoaineriskin kokonaan erottamatta sen riskikomponentteja, kuten raakaöljyn hintariski.

Suojatessaan polttoainehinnan riskiä, Finnair määrittää polttoainekulutuksen suojatuiksi eriksi kerroksittain. Kerroksilla tarkoitetaan eri vertailuhintojen mukaan laskettua polttoainekulutusta. Ensimmäinen kerros sisältää Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettuja polttoaineostoja, ja muut kerrokset sisältävät muiden indeksien mukaan (etenkin Cargoes FOB Singapore) laskettuja polttoainekuluja. Kaikkien polttoainejohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksiä, ja nämä määritellään korrelaatio-suojiksi, kun suojaudutaan eri indeksien mukaan määräytyvien polttoaineostojen hinnanheilailtelulta. Näin ollen tämä voi aiheuttaa suojauksen tehottomuutta, jos Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin ja alla olevan polttoainekulutuksen vertailuhinnan välinen korrelaatio ei riitä suojausinstrumentin ja suojauskohteen käypien arvojen muutosten kumoutumiseen. Ylisuojauksen tai riittämättömän korrelaation aiheuttama tehottomuus kirjataan Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset-erään.

Rahoituspolitiikan väliaikainen muutos

COVID-19 pandemia on vaikuttanut voimakkaasti lentomatkustamiseen ja sen kysyntään. Kysynnän lasku puolestaan vaikutti myös Finnairin suojausoperaatioihin valuutta- ja lentopetroliriskin osalta. Kysynnän katoaminen tarkoitti suojauksien osalta merkittävää muutosta ennustettuihin myynteihin ja kuluihin eri valuutoissa ja lentopetrolin kulutukseen, joka puolestaan johti suojaussuhteiden lopettamiseen valuutta- ja lentopetrolin osalta. Koska COVID-19 pandemia aiheuttaa edelleen epävarmuutta tulevaisuutta ajatellen Finnairin hallitus hyväksyi väliaikaisen muutoksen rahoituspolitiikkaansa koskien suojausasteita. Väliaikainen muutos laskee suojausasteiden alarajan nolnaan prosenttiin valuutta- ja lentopetrolisuojauksien osalta koko suojaushorisontin ajalta. Myös taseen valuuttariskin osalta suojausaste on laskettu väliaikaisesti nolnaan prosenttiin, pitäen kuitenkin tavoitetason 50 prosentissa. Muutoksen tarkoituksena valuutta- ja lentopetrolisuojauksien osalta on välttää joutumista ylisuojaus tilanteeseen uudelleen, jos suunniteltu toipuminen koronaviruksen aiheuttamista vaikutuksista ei toteudu suunnitelmien mukaisesti ja taseen valuuttariskin osalta tarkoituksena on alentaa kassavirtariskiä lyhyellä aikavälillä. Väliaikainen muutos on voimassa kunnes rahoituspolitiikkaa uudelleen arvioidaan vuoden 2021 aikana.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta	Suojattu hinta \$/tonni	Nimellis-määrä (tonnit)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1-2 vuotta
31.12.2020				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	527,7	237 423	227 423	10 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	609,8	2 577	2 577	
31.12.2019				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	655,2	992 382	761 382	231 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	682,6	61 618	61 618	

Erittäin todennäköisiä polttoaineostoja suojaavien instrumenttien suojattu keski-hinta lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteista. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu hinta, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 527.7 Yhdysvaltain dollaria tonnilta NWE-kulutuksen puolelta ja 609,8 dollaria SING-kulutuksen puolelta. Suojauslaskennan ulkopuoliset optiot eivät ole mukana kummassakaan laskelmassa.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 67 prosenttia ennustetuista polttoaineostoistaan vuoden 2021 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 33 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2020, lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli noin neljännes. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2021 on noin neljännes. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettua – vuosittaista petrolikulua arviolta 15 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 8 miljoonaa euroa.

COVID-19 pandemia on vaikuttanut voimakkaasti lentomatkustamiseen ja sen kysyntään. Kysynnän lasku puolestaan vaikutti myös Finnairin suojausoperaatioihin valuutta- ja lentopetroliriskin osalta. Kysynnän katoaminen tarkoitti suojauksien osalta merkittävää muutosta ennustettuihin myynteihin ja kuluihin eri valuutoissa ja lentopetrolin kulutukseen, joka puolestaan johti suojien purkuun valuutta- ja lentopetrolin osalta.

Valuuttariski

Valuuttariski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista. Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja myynneistä, lentokoneiden leasingmaksuista, lentokoneiden huoltomaksuista, yllentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdesta. Konsernin liikevaihdesta noin 55 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Japanin jeni (7 prosenttia liikevaihdesta), Kiinan yuan (6 prosenttia), Yhdysvaltain dollari (4 prosenttia) ja Ruotsin kruunu (3 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 40 prosenttia. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on vajaa 35 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittävin dollarikulueriä on polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kolmeen osaan; ennustettuun kassavirtaan, tase- ja investointiposition.

Kassavirtaposition muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä kuluista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. Ennustetut polttoaineostot, lentokaluston huoltokulut ja liikennöimismaksut muodostavat samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän, joka suojataan samalla suojausinstrumentilla. Kassavirran suojaamisen tarkoitus on vähentää kurssivaihteluiden aiheuttamaa volatiliiteettia kassavirrassa ja operatiivisessa tuloksessa. Tämä toteutetaan suojaamalla porrastetusti kahta suurinta valuuttaa sekä hyödyntämällä monien valuuttojen portfolion hajautushyötyä. Suojaussopimukset ajoitetaan erääntymään samaan ajankohtaan operatiivisten kulujen rahavirtojen toteutumisen kanssa. Suojausliimitit on asetettu vain kahdelle suurimmalle valuuttariskilähteelle, eli Japanin

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

jenille (JPY) ja Yhdysvaltain dollarin korille (USD-kori, joka sisältää Yhdysvaltain ja Hong Kongin dollarit). Näiden kahden suojaushorisontti on kaksi vuotta, joka on jaettu neljään kuuden kuukauden periodiin. Aikahajauttamisen hyödyntämiseksi lähimmän kuuden kuukauden minimisuojausaste on 60 prosenttia laskien aina viimeisen neljännen kuuden kuukauden periodin nollaan prosenttiin. Tällä hetkellä kuitenkin voimassa on väliaikainen muutos rahoituspolitiikkaan laskien minimisuojausasteen nollaan prosenttiin kunnes rahoituspolitiikkaa uudelleen arvioidaan vuoden 2021 aikana. Myös pienempiä valuuttavirtoja voidaan suojata vaikka politiikka ei sitä vaadi. Tässä tapauksessa sovelletaan myös osittain porrastettua suojausstrategiaa mutta suojilla ei ole minimi suojausastetta.

Investointiposition kuuluvat seuraavien neljän vuoden aikana toteutettavat valuuttamääräiset lentokoneinvestoinnit, joiden osalta on allekirjoitettu sitova hankintasopimus, sekä sovitut myynti ja takaisinvuokraus-transaktiot. Rahoituspolitiikan mukaan Finnair suojaa 50-100% nettoinvestoinneista. Tulevat lentokoneinvestoinnin suojaukset toteutetaan IFRS 9 sitovan ostosopimuksen käyvän arvon suojauksena.

Tasepositio muodostuu valuuttamääräisistä rahoitusvaroista ja -veloista sekä muista valuuttamääräisistä tase-eristä kuten varaukset, myyntisaamiset, ostovelat, vuokravelat ja myytävänä olevista omaisuuseristä. Finnair-konserni suojaa 75-100% 10 miljoonaa euroa ylittävistä valuuttamääräisistä rahoitusvarojen ja rahoitusvelkojen nettopositionista. Kuitenkin väliaikaisen rahoituspolitiikan muutoksen johdosta suojausaste taseposition osalta on laskettu nollaan prosenttiin, kuitenkin säilyttäen tavoite suojausaste 50 prosentissa.

Ennustettujen liiketoiminnan nettokassavirtojen osalta, Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 42 prosenttia USD-korista ja 44 prosenttia Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle, sekä 4 prosenttia USD-korista ja 2 prosenttia Japanin jenistä vuodelle 2022. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 12 kuukauden tulokseen noin 27 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 11 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 10 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta noin 5 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dollaririskiön on sisällytetty myyntivaluuttana Hongkongin dollari, jonka historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on erittäin korkea. Taseposition osalta suojausasteet olivat tilinpäätöshetkellä USD:n osalta 53 prosenttia ja jenin osalta 92 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti tulokseen 115 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 6 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta 44 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen huonontaa tulosta noin 0,5 miljoonaa euroa

Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2020	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika	
		Vuoden aikana	1-2 vuotta
USD	1 100,7	973,6	127,1
JPY	270,6	265,7	5,0

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2020	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 24 kk	474,8	-1 411,8
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 24 kk	-75,8	273,2
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	120,2	1,14
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 24 kk	399,1	-1 138,6



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Erittäin todennäköisiä ennustettuja myyntejä ja ostoja suojaavien instrumenttien suojattu keski-kurssi lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteesta. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu kurssi, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 1.17 Yhdysvaltain dollarin puolelta ja 118.42 Japanin jenin puolelta.

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2020	JPY	USD
Nettotasepositio	-63,3	-943,6
Nettotaseposition suojat	57,6	509,0
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	126,8	1,18
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-5,7	-434,6

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2020	USD
Nettoinvestointipositio	-335,5
Nettoinvestointiposition suojat	180,4
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	1,14
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-155,1

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2019	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettorahavirrat, 24 kk	722,9	-1,852,1
Liiketoiminnan nettorahavirtojen suojat, 24 kk	-319,8	836,7
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	125,2	1,17
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 24 kk	403,1	-1 015,4

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2019	JPY	USD
Nettotasepositio	-69,3	-1 092,6
Nettotaseposition suojat	66,4	907,7
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	121,3	1,12
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-2,9	-184,9

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2019	USD
Nettoinvestointipositio	-668,0
Nettoinvestointiposition suojat	336,5
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	1,20
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-331,5

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta. Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusaikaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0 -12 kuukautta ja korollisten velkojen 36-72 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli noin 3 kuukautta ja korollisten velkojen ja korkojohdannaisten noin 50 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 7.1 miljoona euroa ja lainasalkun korkokulua noin 4.3 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääristä tilannetta.

Tulevaisuudessa alkavat lentokoneiden leasingsopimukset altistavat yhtiön korkoriskille. Leasinghinnan yhtenä komponenttina on korkoelementti. Korko lukitaan leasingmaksujen alkaessa. Yhtiö voi tarvittaessa suojautua tätä vastaan rahavirran suojilla.

Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2020	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika	
		Vuoden aikana	1-2 vuotta
Koronvaihtosopimukset	286,0	189,4	96,6

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan. Finnair ei ole tehnyt koronvaihtosopimuksia, joiden mukaan konserni maksaa kiinteää korkoa.

Luottoriski

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä sopimuksia vakavaraisten koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa, rahoituspolitiikan sallimien vastapuoliriskirajojen puitteissa. Rahavaroja sijoitetaan myös rahamarkkinarahastoihin ja konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin, yrityskohtaisten limiittien puitteissa. Riskit yksittäisten vastapuolien kohdalla eivät näin ollen ole merkittäviä. Konsernin käypään arvoon arvostettujen lainojen arvostus johtuu täysin valuutan ja koron, ei luottoriskin, muutoksista. Konsernin luottoriski aiheutuu liitteessä 3.2.1 eritellyistä lyhytaikaisista muista rahoitusvaroista, liitteessä 3.2.2 esitetyistä rahavaroista, liitteessä 1.2.3 eritellyistä myyntisaamisista sekä liitteessä 3.8 eritellyistä johdannaisista.

Likviditeettiriski

Finnair-konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Konsernin pitkäaikaisten velkojen vastapuolet ovat vakavaraisia hyvämaineisia rahoituslaitoksia.

COVID-19 pandemia ei suoranaisesti vaikuttanut Finnairin likviditeettiriskin hallintaan. Koronaviruspandemia on kuitenkin kasvattanut Finnairin rahoitusriskiä ja pandemiasta johtuvan tulevaisuuteen liittyvän epävarmuuden vuoksi Finnair toteutti tilikauden aikana useita rahoitustoimia varmistaakseen maksuvalmiuden ja toiminnan jatkuvuuden. Näihin rahoitustoimiin kuului esimerkiksi vakuudettoman 175 miljoonan euron syndikoidun luottolimiitin nosto, joka maksettiin takaisin kokonaisuudessaan syyskuussa 2020, 600 miljoonan euron TyEL takaisinlainan varmistaminen ja nostaminen, yli 500 miljoonan euron merkintäoikeusannin järjestäminen ja 200 miljoonan euron hybridilainan uudelleenrahoitus. Finnair myös teki lentokoneisiin liittyviä rahoitusjärjestelyitä kuten kaksi myynti- ja takaisinvuokraussopimusta, joiden arvo on yhteensä yli 200 miljoonaa euroa ja yhden vienttiluottotakauksen, jonka arvo on yli 100 miljoonaa euroa. Mainittujen rahoitustransaktioiden lisäksi Finnair myös neuvotteli kovenantin lievennyksen oikaistuun nettovelkaantumisasteeseen, joka on osana 175 miljoonan euron sitovaa luottolimiittiä. Suomen valtio ja Finnair ovat lisäksi yhdessä valmistelleet rahoitusjärjestelyä, jossa valtio myöntäisi Finnairille vakuudettoman, enintään 400 miljoonan euron hybridilainan. Lopullisen päätöksen mahdollisesta rahoitusjärjestelystä tekee valtioneuvoston yleisistunto, jolloin myös hybridilainan lopulliset ehdot vahvistetaan. Hybridilainan myöntäminen edellyttää EU-komission hyväksyntää.

Konsernin likvidit kassavarat olivat tilikauden 2020 päättyessä 823,7 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä. Lisäksi Finnairilla on käyttämätön 175 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

nettovelkaantumisasasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasasteen kovenanttitaso alkuperäisen sopimuksen mukaan on 175 prosenttia. COVID-19 pandemiasta johtuvan heikentyneen toimintaympäristön vuoksi Finnair haki kovenanttiin lievennyksen syndikaattipankeilta. Lievennys poisti kovenantin kokonaan, kunnes merkintäoikeusanti on toteutettu tai vuosi 2020 tulee päätökseen. Tämän jälkeen nettovelkaantumisasasteen kovenanttitaso on 225 prosenttia kesäkuun 2021 loppuun. Heinäkuusta 2021 eteenpäin kovenanttitaso on 200 prosenttia kesäkuun 2022 loppuun, jonka jälkeen se laskee takaisin175 prosenttiin. Tilinpäätöshetkellä tunnusluku on 153.2 prosenttia. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso nettovelkaantumisasasteesta perustuu sopimuksessa määritettyyn kovenanttiin.

Tilikauden 2020 aikana Finnair onnistui pitämään likviditeetin hyvällä tasolla huolimatta COVID-19-pandemiasta, joka vaikutti merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Likviditeetti saatiin pidettyä hyvällä tasolla useiden yllä kuvattujen rahoitustransaktioiden johdosta, jotka Finnair onnistui toteuttamaan pandemiasta huolimatta. Yllä mainituilla rahoitustransaktioilla oli kuitenkin merkittäviä taloudellisia vaikutuksia Finnairin taseeseen. Finnairilla on tällä hetkellä 28 prosenttia enemmän korollista velkaa taseessaan verrattuna vuoteen 2019 ja Finnairin oikaistu nettovelkaantumisasaste on noussut merkittävästi verrattuna tilikauteen 2019 jolloin oikaistu nettovelkaantumisasaste oli 64,3 prosenttia kun tilipäätöshetkellä se on 153,2 prosenttia, kuitenkin pysyen finanssikovenantin sallimissa rajoissa. Finnairin tämän hetkisen arvion perusteella nostamattomaan 175 miljoonan euron valmiusluottolimiittiin liittyvien kovenanttiehtojen ennustetaan mahdollisesti rikkoutuvan vuoden 2021 toisen neljänneksen aikana. Näin ollen, Finnair suunnittelee aloittavansa neuvottelut syndikaattipankkien kanssa finanssikovenantin lievennyksistä.

COVID-19 pandemiasta johtuvan epävarmuuden jatkuessa pidempään kuin nyt on ennakoitu, on mahdollista että Finnairin rahoitusriski kasvaa entisestään ja rahoituksen saaminen on kalliimpaa ja rajoittuneempaa.

Pääomarakenteen hallinta

Konsernin pääoman hallinnan tavoitteena on turvata pääsy pääomamarkkinoille kaikkina aikoina huolimatta epävarmasta liiketoimintaympäristöstä ja lisäksi tukea tulevaisuuden liiketoiminnan kehitystä. Optimaalisen pääomarakenteen avulla pyritään myös pääomakustannuksen minimoimiseen ja sijoitetun pääoman tuoton maksimoimiseen. Pääomarakenteeseen vaikutetaan muun muassa osingonjaon ja osakeantien kautta. Konserni voi vaihdella ja mukauttaa osakkeenomistajille maksettujen osinkojen, näille palautettavan pääoman määrää, tai uusien liikkeeseen laskettavien osakkeiden lukumäärää. Konserni voi myös päättää omaisuuserien myynneistä velkojen vähentämiseksi. Finnairin osingonjakopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkona.

COVID-19 pandemialla on ollut merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan ja siitä johtuen myös Finnairin taseeseen. Vuoden 2020 aikana Finnair toteutti rahoitustransaktioita vahvistaakseen tasettaan, lieventääkseen koronaviruksen aiheuttamia negatiivisia vaikutuksia ja pitämään oikaistun nettovelkaantumisasasteen terveellä tasolla. Vuoden 2020 aikana Finnair toteutti esimerkiksi merkintäoikeusannin ja hybridilainan uudelleenrahoituksen lieventääkseen koronaviruksen aiheuttamia negatiivisia vaikutuksia. Merkintäoikeusannista Finnair sai noin 501 miljoonan euron nettotuotot ja hybridilainan 200 miljoonan uudelleenrahoitus auttoi edelleen koronaviruksen aiheuttamien negatiivisten vaikutusten lieventämistä.

Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasasteella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisasaste oli vuoden 2020 lopussa 153,2 prosenttia (64,3).

Käyvän arvon rahaston herkkyyshanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE- hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 6.6 miljoonaa euroa (50.7) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE-hinta olisi pienentänyt rahastoa 6.6 miljoonaa euroa (52.0). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 9.9 miljoonaa euroa (58.4) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 5.2 miljoonaa euroa (61.7). Japanin jenin osalta 10 prosenttia vahvempi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 5.1 miljoonaa euroa (20.7) ja 10 prosenttia heikompi JPY olisi vaikuttanut positiivisesti 4.6 miljoonaa euroa (19.0). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyyshluvuissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verovelan (verosaamisen) muutosta.

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat	Kirjanpitoarvo
Milj. euroa				
31.12.2020				
Rahoitusvarat				
Saamiset			3,1	3,1
Muut rahoitusvarat		358,3		358,3
Myyntisaamiset ja muut saamiset			125,7	125,7
Johdannaiset	7,4	5,0		12,4
Rahavarat			465,3	465,3
Kirjanpitoarvo yhteensä	7,4	363,3	594,1	964,9

Käypä arvo yhteensä	7,4	363,3	594,1	964,9
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			1 162,6	1 162,6
Leasingvelat			1 016,2	1 016,2
Johdannaiset	46,1	53,6		99,7
Ostovelat ja muut velat			84,5	84,5
Kirjanpitoarvo yhteensä	46,1	53,6	2 263,2	2 362,9
Käypä arvo yhteensä	46,1	53,6	1 244,9	1 344,6

	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat	Kirjanpitoarvo
Milj. euroa				
31.12.2019				
Rahoitusvarat				
Saamiset			3,3	3,3
Muut rahoitusvarat		800,8		800,8
Myyntisaamiset ja muut saamiset			240,9	240,9
Johdannaiset	54,4	1,2		55,7
Rahavarat			151,9	151,9
Kirjanpitoarvo yhteensä	54,4	802,0	396,0	1 252,5

Käypä arvo yhteensä	54,4	802,0	396,0	1 252,5
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			520,8	520,8
Leasingvelat			1 054,0	1 054,0
Johdannaiset	29,4	9,5		38,9
Ostovelat ja muut velat			999,6	999,6
Kirjanpitoarvo yhteensä	29,4	9,5	2 574,4	2 613,3
Käypä arvo yhteensä	29,4	9,5	1 527,9	1 566,8



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1.

LIIKETULOS
2.

LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3.

PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4.

KONSOLIDOINTI
5.

MUUT LIITETIEDOT
6.

EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Johdannaiset sisältävät valuutta- ja hyödykejohdannaisten lisäksi myös korkojohdannaiset (valuutan- ja koronvaihtosopimukset). Saamiset-erä sisältää pääasiassa vuokratun lentokaluston USD-määräisiä takuutalletuksia. Ostovelat ja muut velat sisältää ostovelat ja muut korolliset ja korottomat velat.

Johdannaiset arvostetaan käypään arvoon, josta tarkemmin käyvän arvon hierarkia taulukossa. Käypään arvoon arvostettavat rahoitusvarat ovat joko rahastoja (käypien arvojen hierarkiataso 1) tai joukkovelkakirjoja-, tai yritystodistuksia (käypien arvojen hierarkiataso 2). Lainat ja saamiset ovat pääosin lyhytaikaisia ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Lyhytaikaisten jaksotettuun hankintameno on arvostettavien lainojen osuus ilman joukkovelkakirjalainoja on 187,2 miljoonaa euroa ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Merkittävimmän erän jaksotettuun hankintameno on arvostettavien pitkäaikaisten lainojen osalta muodostavat liikkeelle lasketut joukkovelkakirjalainat. Joukkovelkakirjalaina, joka erääntyy vuonna 2022, noteerattiin arvolla 98,584 prosenttia, mikä selittää käyvän arvon ja kirjanpitoarvon eron. Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa.

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa			
Milj. euroa	31.12.2020	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	358,3	358,3	
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	8,6		8,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,3		4,3
Hyödykejohdannaiset	3,8		3,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,2		3,2
Yhteensä	370,8	358,3	12,4
Velat			
Käypään arvoon rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	18,8		18,8
Valuuttajohdannaiset	32,5		32,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	13,8		13,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	15,0		15,0
Hyödykejohdannaiset	48,4		48,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	17,3		17,3
Yhteensä	99,7		99,7

Tilikauden 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 merkittäviltä 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). Tason 3 instrumenttien käyvät arvot puolestaan perustuvat omaisuuserää tai velkaa koskeviin syöttötietoihin, jotka eivät perustu todettavissa olevaan markkinatietoon (ei todettavissa olevat syöttötiedot), vaan merkittäviltä osin vastapuolten toimittamiin vahvistuksiin, jotka perustuvat yleisesti hyväksyttyihin arvostusmalleihin.

L = Laadintaperiaatteet

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2020	2019
Johdannaisvarat bruttomäärä	12,4	55,7
Taseessa esitetty rahoitusvarojen määrä	12,4	55,7
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-11,8	-22,3
Johdannaisvarat netto	0,6	33,4
Milj. euroa	2020	2019
Johdannaisvelat bruttomäärä	-99,7	-38,9
Taseessa esitetetyt rahoitusvelkojen määrä	-99,7	-38,9
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	11,8	22,3
Johdannaisvelat netto	-87,9	-16,6

Yllä oleville rahoitusvaroille ja -veloille, jotka ovat toimeenpantavissa olevan yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan järjestelyn piirissä, jokainen sopimus konsernin ja vastapuolen välillä sallii rahoitusvarojen ja -velkojen netotuksen, kun molemmat osapuolet päättävät yhteisesti netotuksesta. Mikäli yhteistä päätöstä ei ole tehty, rahoitusvarat ja -velat toteutetaan bruttomääräisinä, mutta jokaisella yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan osapuolella on oikeus toteuttaa suoritukset nettomääräisinä, mikäli vastapuoli on ajautunut maksukyvottomäksi. Riippuen jokaisesta sopimuksesta, osapuoli on maksukyvytön, mikäli se ei toteuta maksujaan eräpäivään mennessä, osapuoli ei kykene suoriutumaan sopimuksen velvoitteista (muista kuin maksuista), jos sopimusrikkomusta ei ole oikaistu 30 tai 60 päivään mennessä siitä kun huomautus rikkomuksesta on annettu osapuolelle tai osapuolen konkurssi.

3.8 Johdannaiset

L Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair-konserni käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoiduista valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetroliostoista. Konserni ei tee johdannaissopimuksia keinottelutarkoituksiin. Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintameno on (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään seuraavasti: Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatilitetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Koron - ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmäärittämisä. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmäärittämisä. Valuutan- ja koronvaihtosopimusten osalta yhtiö tekee luottoriskin oikaisun, sillä näiden instrumenttien maturiteetti on pitkä. Muiden johdannaisten osalta luottoriskin oikaisua ei tehdä, sillä lyhyistä maturiteeteista johtuen oikaisu ei olisi materiaallinen. Luottoriskien hallinnasta on kerrottu tarkemmin liitteessä 3.5. Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määräämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti suojatun riskin luonteen kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, taseeseen merkittyjen varojen ja velkojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (talou-



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

dellinen suojaus). Konsernilla ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaisia.

Finnair-konserni dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen taloudellisen suhteen ja suojausasteen, sekä konsernin riskinhallintatavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Konserni dokumentoi ja arvioi suojausta aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojaussuhteiden tehokkuutta tarkastelemalla suojaavan instrumentin historiallista ja tulevaa kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa ja -veloissa.

Finnair-konserni soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Näitä periaatteita sovelletaan polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin, leasingmaksujen sekä erittäin todennäköisten valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskin suojauksessa. IFRS-suojauslaskennan käyvän arvon suojausta sovelletaan lento-koneostojen valuutta- ja korkosuojauslaskennassa.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien ja suojauksiksi määriteltyjen johdannaisinstrumenttien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet ja suojaus on tehokas. Käyvän arvon rahastoon kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään, tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, muuta suojattu ennakoitu tapahtuma odotetaan toteutuvan, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Jos ennakoidun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan kuitenkin välittömästi tuloslaskelmaan.

Suojauksen tehokkuutta testataan vuosineljänneksittäin. Suojausten tehokas osa kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon, josta se puretaan kohde-etuuden realisoituessa tuloslaskelmaan tai investointien osalta hankintamenoon. Käyvän arvon suojausta toteutetaan Finnairissa lentokoneiden sitovien ostosopimusten sekä kiinteäkorkoisen joukkovelkakirjalainan suojaamiseen. Sitovat ostosopimukset käsitellään IFRS:n mukaan kiinteäehtoisena sitoumuksena, joiden valuuttakurssimuutos suojattavan riskin osalta kirjataan taseeseen omaisuuseräksi ja vastaava voitto tai tappio tulosvaikutteisesti. Samoin näitä ostoja suojaavien instrumenttien käypä arvo esitetään taseessa velkana tai saamisena ja käyvän arvon muutos kirjataan tulosvaikutteisesti.

Kiinteäkorkoista lainaa suojaavien koronvaihtosopimusten tehokkaaseen osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelmassa rahoituskuluihin. Tehottomaan osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelman muihin rahoitustuottoihin tai kuluihin. Suojattujen kiinteäkorkoisten lainojen korkoriskistä johtuvat käyvän arvon muutokset sisältyvät tuloslaskelmassa rahoituskuluihin.

Jos suojaus ei enää täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, efektiivisen koron menetelmällä kirjattavan suojauskohteen kirjanpitoarvoon tehtävä oikaisu jaksetaan tulosvaikutteisesti jäljellä olevalle juoksuajalle.

Valuuttamääräisten lainojen korko- ja valuuttariskin suojaamisessa Finnair-konserni käyttää valuutan- ja koronvaihtosopimuksia. Valuutan- ja koronvaihtosopimukset ovat suojauslaskennan ulkopuolella ja näin ollen käyvän arvon muutokset kirjataan taseen johdannaissaamisiin ja -velkoihin, sekä rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Lainan käyvän arvon muutokset kirjautuvat yhtäaikaaisesti rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Valuutan- ja koronvaihtosopimusten realisoituneet valuuttakurssierot, sekä korkotuotot ja -kulut kirjataan yhtäaikaisesti lainasta syntyvää kurssiero, korkotuottoja ja -kuluja vastaan rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Finnair-konserni käyttää lentopetroliswappeja (termiinejä) ja -optioita lentopetrolin hintariskin suojaamisessa. Lentopetrolin suojausinstrumenttien realisoitumattomat käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltyjen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Omaan pääomaan kirjattujen johdannaisten kertyneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sen tilikauden tuotoksi tai kuluksi, jolla suojauksen kohde kirjataan tuloslaskelmaan. Jos ennakoidun kassavirran ei enää odoteta toteutuvan ja IFRS-suojauslaskennan kriteerit eivät täyty, esitetään omassa pääomassa raportoidut kertyneet voitot ja tappiot ja käyvän arvon muutokset vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erissä. Suojauslaskennan ulkopuolisten lentopetroliswappien (termiinien) ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset - erään; realisoitu tulos esitetään polttoainekulut - erässä.

Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen allaolevan tai suojatun riskin vuoksi. Tämä koskee kaikkia suojaussuhteita paitsi Cargoes FOB Singapore-kulusta, joka suojataan Jet Fuel CIF Cargoes NWE-perustuvien instrumenttien avulla (kuten esitetään liitetiedossa 3.5). Tässä tilanteessa kohde-etuutena oleva indeksi on erilainen, mutta suojauskohteen (SING) ja suojausinstrumentin (NWE) välinen historiallinen korrelaatio on 0.99. Näin ollen, tämä suojaussuhde määritellään suojausuiteeksi, jossa suojausinstrumentti taloudellisesti liittyy läheisesti kohde-etuutena olevaan instrumenttiin. Myös seuraavat tekijät voivat aiheuttaa polttoainejohdannaisten tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva polttoainekulutuksen ennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100% polttoainekulutusta, ylisuojauksen riski on vähäinen. Finnair on soveltanut 1:1 suojausaste suojauskohteille.

Finnair käyttää termiinejä ja optioita suojautuessaan valuuttamääräisten kassavirtojen aiheuttamat riskit. Valuuttamääräisten kassavirtojen suojat käsitellään kirjanpidossa IFRS 9-standardin mukaisesti rahavirtasuojauksina. Ennakoitujen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltyjen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Suojauslaskennan ulkopuolisten termiinien ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset - erään. Suojausrahastoon kirjattu käyvän arvon muutos siirretään tulosvaikutteisiksi sillä kaudella, kun suojattu tapahtuma vaikuttaa voittoon tai tappioon. Korkopisteet otetaan mukaan suojausinstrumentissa sekä suojaussuhteessa. Seuraavat tekijät voivat aiheuttaa tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva kassavirtaennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100% kassavirtoja, ylisuojauksen riski on vähäinen. Realisoituneiden JPY-määräisten myyntien suojien voitto tai tappio kirjataan liikevaihtoon, ja realisoituneiden USD-määräisten kulujen suojien voitto tai tappio kohdistetaan kuluihin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Muiden valuuttamääräisten rahavirtojen voitto tai tappio kirjataan muihin kuluihin.

Suojaussuhteen suojausaste määritellään sekä suojausinstrumentin että suojattavan kohteen suhteellisen määrän mukaan. Suojautuessaan valuuttariskiltä Finnair yleensä soveltaa 1:1 suojausastetta suojauskohteille. Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen alla olevan tai suojatun riskin vuoksi.

Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien korkojohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Finnair-konsernin valuuttamääräisiä tase-eriä suojaavien termiinien käyvän arvon muutokset sekä realisoitunut voitot ja tappiot kirjataan rahoituskuluihin. Myytävänä olevien omaisuuserien suojien käyvän arvon muutokset kirjataan Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat eriin.

Suojauksen kustannus

Konsernissa optiosopimuksen perusarvo ja aika-arvo erotetaan, ja vain option perusarvo määritetään suojausinstrumentiksi. Aika-arvo käsitellään suojauksen kustannuksena. Alkuperäisenä kirjaamisajankohtana optioiden preemiot kirjataan omaan pääomaan sisältyvään suojauskustannuksen rahastoon. Aika-arvon käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen suojauskustannuksen rahastoon. Preemiot siirretään tuloslaskelmaan samanaikaisesti suojattavan kohteen realisoitumisen kanssa. Tilinpäätöshetkellä Finnairilla oli vain suojattuihin transaktioihin liittyviä preemioita suojauskustannusrahastossa.

COVID-19 pandemian vaikutukset suojauslaskentaan ja johdannaisiin

COVID-19 pandemia on vaikuttanut voimakkaasti lentomatkustamiseen ja sen kysyntään. Kysynnän lasku puolestaan vaikutti myös Finnairin suojausoperaatioihin valuutta-, ja lentopetroliriskin osalta. Kysynnän katoaminen tarkoitti suojauksien osalta merkittävää muutosta ennustettuihin myynteihin ja kuluihin eri valuutoissa ja lentopetrolin kulutukseen, joka puolestaan johti suojaussuhteiden lopettamiseen suuressa osassa valuutta- ja lentopetrolinsuojauksia. Lopetetut suojaussuhteet näytetään tuloslaskelmalla oman pääoman sijasta. Realisoimaton ja realisoitu kulu tai tuotto purettujen suojien osalta näytetään tuloslaskelmalla rahoitustuotoissa ja -kuluissa..**1**

1 Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta

Finnair soveltaa IFRS 9-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa. Näitä periaatteita sovelletaan esimerkiksi polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin sekä erittäin todennäköisten valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskin suojauksessa. Suojauslaskentaa voidaan soveltaa vain, jos ennustetut kassavirrat voidaan määritellä erittäin todennäköisesti toteutuviksi. Ennustettujen kassavirtojen toteutuminen perustuu suurelta osin tehtyihin ennusteisiin ja johdon parhaaseen arvioihin ja olettamiin tilinpäätöshetkellä. Arviot ja oletamat pohjautuvat aikaisempaan kokemukseen ja johdon parhaaseen näkemukseen tulevaisuuden tapahtumista ja muista oletamuksista, joiden uskotaan olevan olosuhteet huomioion ottaen perusteltuja. Arvioita ja oletamia arvioidaan jatkuvasti ja jos niissä tapahtuu muutoksia, johdon täytyy myös arvioida ovatko ennustetut kassavirrat enää todennäköisesti toteutuvia. Esimerkiksi jos ennustettu palautuminen ei toteudu tämänhetkisten ennusteiden mukaisesti, riskinä on että Finnair joutuu lopettamaan suojaussuhteita, koska suojauslaskennan ehdot eivät täyty IFRS-9 standardin mukaisesti. Tällöin suojaustulos kirjattaisiin tuloslaskelmalle käyvän arvon rahaston sijaan. **1**

1 = Laadintaperiaatteet

1 = Kriittiset tilinpäätösarviot



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Milj. euroa	2020				2019			
	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo
Valuuttajohdannaiset								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	268,4	4,2	-13,1	-8,8	924,4	23,6	-5,9	17,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	80,5	0,0		0,0	201,5	3,3		3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	74,3		-1,9	-1,9	201,8		-1,0	-1,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	180,4		-13,8	-13,8	336,5	19,0	-0,4	18,6
Leasemaksujen suojaus					22,3	1,7		1,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	603,7	4,3	-28,8	-24,5	1 686,5	47,5	-7,3	40,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	173,9	4,1	-3,1	1,0				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	20,3	0,1		0,1				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	20,3	0,0	-0,1	-0,0				
Taseen suojaus, termiinit	267,1	0,1	-0,5	-0,4	775,1	0,1	-9,4	-9,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	481,6	4,4	-3,7	0,7	775,1	0,1	-9,4	-9,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 085,3	8,6	-32,5	-23,8	2 461,6	47,7	-16,8	30,9
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	240 000	3,2	-17,3	-14,2	898 000	6,2	-21,5	-15,3
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia					57 000	0,7		0,7
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia					57 000		-0,5	-0,5
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		3,2	-17,3	-14,2		6,9	-22,0	-15,1
Lentopetrolitermiinit, tonnia	336 000	0,6	-31,1	-30,5				
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia					42 000		-0,1	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		0,6	-31,1	-30,5		0,0	-0,1	-0,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä		3,8	-48,4	-44,6		6,9	-22,1	-15,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	286,0		-18,8	-18,8	217,9	1,1		1,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	286,0	0,0	-18,8	-18,8	217,9	1,1	0,0	1,1
Korkojohdannaiset yhteensä	286,0	0,0	-18,8	-18,8	217,9	1,1	0,0	1,1
Johdannaiset yhteensä		12,4	-99,7	-87,2		55,7	-38,9	16,8

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2020 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa johdannaissovimuksiin perustuvat saamiset - erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissovimuksiin perustuvat velat - erässä). COVID-19 pandemian vaikutuksista johtuen Finnair on joutunut lopettamaan suojaussuhteen suurimmalta osalta suojauslaskennassa olleista suojista. Täten myös johdannaisen määrä on pienempi verrattuna vuoteen 2019. Finnair on väliaikaisesti muuttanut rahoituspolitiikkaansa, joka laskee suojausasteet nolnaan prosenttiin koko suojaushorisontin ajalta kunnes rahoituspolitiikka on uudelleen arvioitu vuoden 2021 aikana.

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Suojauskohteet suojaussuhteissa

31.12.2020	Suojauskohteiden kirjanpitoarvo		Suojauskohteiden kirjanpitoarvoon sisältyvät kertyneet käyvän arvon oikaisut		Suojauskohde sisältävä taseen erä	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojauskohteen käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta		Tehottomuuden testauksessa käytetty suojausinstrumentin käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta	
	Varat	Velat	Varat	Velat					
Rahavirtasuojaukset									
Polttoaineen hintariski									
- Ennustetut polttoaineostot						612,7		-29,3	
Valuuttariski									
- Ennustetut myynnit ja ostot							304,4		-21,0
- Leasemaksut							-33,2		-1,7
Käyvän arvon suojaukset									
Valuuttariski									
- Lentokoneiden hankinnat	13,8		13,8		Pitkäaikaiset varat		32,4		-32,4

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2020	2019
Parempi kuin A	-18,9	
A	-54,1	23,2
BBB	-14,2	-6,5
Yhteensä	-87,2	16,8

Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa		2020	2019
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	-73,5	-5,5
Leasemaksujen suojaus	Rahoituskulut	1,7	8,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Polttoainekulut	12,1	25,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Lentokaluston huoltokulut	2,1	3,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikennöimismaksut	4,0	3,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	-1,8	-10,8
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		-55,4	24,1
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut		1,0
Polttoaineen suojaus, puretut suojat	Rahoituskulut	-111,8	
Taseen suojaus	Rahoituskulut	-40,3	37,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, puretut suojat	Rahoituskulut	-5,4	
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	1,9	5,1
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		-155,6	43,2



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

L Oma pääoma

Osakepääomaan on kirjattu osakkeiden nimellisarvo ennen 22.3.2007 rekisteröityä yhtiöjärjestyksen muutosta. Muihin si-dotun oman pääoman rahastoihin on kirjattu emissiovoitot ja omien osakkeiden myyntivoitot ennen osakeyhtiölain muu-tosta vuonna 2006.

Sijoitetun vapaan pääoman rahastoon on kirjattu osakeannista 2007 ja merkintäoikeusannista 2020 saadut varat transak-tiokuluilla ja veroilla vähennettynä, sekä osakeperusteiset maksut IFRS 2:n mukaisesti.

Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät sisältävät rahavirran suojauksena käytettävien johdannaisinstrument-tien käyvän arvon muutokset, sekä etuus pohjaisen eläkejärjestelyiden vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot, suojauksen kustannukset ja muuntoerot.

Lunastettujen omien osakkeiden hankintameno ja transaktiomenot verojen jälkeen on vähennetty omasta pääomasta, kunnes ne mitätöidään ja lasketaan uudelleen liikkeelle. Omien osakkeiden myynnistä tai liikkeeseenlaskusta saatu vastike sisällytetään omaan pääomaan.

Hallituksen yhtiökokoukselle ehdottamaa osinkoa ei vähennetä jakokelpoisista veroista ennen yhtiökokouksen päätöstä. Omaan pääomaan kirjataan oman pääoman ehtoinen laina, joka on vakuudeton ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Lainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajille kuuluvia oikeuksia, eikä se laimenna yhtiön osak-keenomistajien omistusta. Finnair ei ole velvollinen lunastamaan uutta hybridilainaa tietyinä ajankohtana eivätkä hybridi-lainan haltijat voi vaatia Finnairia lunastamaan uutta hybridilainaa. Korkokulut kirjataan maksuperusteisesti edellisten tili-kausien tulokseen verovaikutuksella oikaistuna. Osakekohtaisen tuloksen laskennassa oman pääoman ehtoisen lainan kor-ko- ja transaktiokulut sisällytetään tilikauden tulokseen. **L**

COVID-19-pandemia sekä paikallisten ja kansallisten viranomaisten toimenpiteet sen rajoittamiseksi merkitsivät ennennäkemätöntä haastetta Finnairin liiketoiminnalle. Pandemian maailmantaloudelle aiheuttama negatiivinen shokki on heikentänyt merkittävästi makrotaloudellisia olosuhteita markkinoilla, joilla Finnair toimii, sekä vähentänyt Yhtiön palveluiden kysyntää äkillisesti ja olennaisesti. Viranomaisten eri puolilla maailmaa asettamat matkustusrajoitukset ovat kärjistäneet tilannetta.

Finnair on yhä sitoutunut pitkän aikavälin strategiaansa COVID-19-pandemiaan liittyvistä väliaikaisista sopeutustoimista huolimatta ja pyrkii varmistamaan, että Yhtiö pysyy kilpailukykyisenä lentoyhtiönä myös tulevaisuudessa. Yhtiön johto uskoo, että COVID-19-pandemiaan liittyvien matkustusrajoitusten poistuttua lentoliikenne on edelleen kasvuala, jossa Finnair tavoittelee kestävää ja kannattavaa kasvua maantieteelliseen kilpailueltuun perustuvan strategian ja vahvan omistusrakenteen tukemana.

Saavuttaakseen tavoitteensa poikkeuksellisista olosuhteista huolimatta Finnair katsoi tässä tilanteessa järkeväksi vahvistaa tasettaan ja luoda perusta Finnairin pitkän aikavälin strategian onnistuneelle toteuttamiselle sen varmistamiseksi, että yhtiö on toimintakykyinen kriisin jälkeisessä ympäristössä. Osakeanti toteutettiin osana Finnairin uudelleenrahoitus suunnitelmaa, jota toteutetaan vuoden 2020 ja 2021 aikana.

COVID-19 pandemiasta johtuen Finnair päätti vahvistaa omaapääomaansa merkintäoikeusannilla. Merkintäoikeusanti oli osa Finnairin uudelleenrahoitus suunnitelmaa, jolla pyritään lieventämään COVID-19 pandemian vaikutuksia. Finnairin merkintäoikeusannin lopullisen tuloksen mukaan osakeannissa merkittiin yhteensä 1 416 635 293 uutta osaketta, joka vastaa noin 110,7 prosenttia tarjotuista osakkeista, ja siten merkintäoikeusanti oli ylimerkitty. Yhteensä 1 253 946 070 tarjottavaa osaketta merkittiin käyttäen merkintäoikeuksia. Jäljelle jääneet 25 319 080 tarjottavaa osaketta, jotka merkittiin ilman merkintäoikeuksia, on allokoitu osakeannin ehtojen mukaan toissijaisessa merkinnässä. Merkintähinta oli 0,40 euroa tarjottavalta osakkeelta. Finnair saa merkintäoikeusannista noin 512 miljoonan euron bruttotuotot.

Euroopan komissio päätyi ratkaisuun, jonka mukaan Suomen valtion 540 miljoonan euron takaus Finnairin TyELtakaisinlainassa, 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. Lisää tietoa valtiontuesta ja siihen liittyvistä ehdoista löytyy kappaleesta 3.3 Rahoitusvelat.

Osakkeiden lukumäärä	2020	2019
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	127 583 802	127 487 107
Merkintäoikeusanti	1 279 265 150	
Omien osakkeiden osto		-148 000
Osakepalkkiojärjestelmästä 2017-2019 myönnetyt osakkeet	269 774	
Osakepalkkiojärjestelmästä 2016-2018 myönnetyt osakkeet		149 894
FlyShare henkilöstön osakesäästöohjelmasta myönnetyt osakkeet	111 879	111 452
Yhteistilillä olleiden paperiosakkeiden siirto Finnairin arvo-osuustilille		-16 651
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	1 407 230 605	127 583 802
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	170 660	552 213
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	1 407 401 265	128 136 115

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2019 ja 2020 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2020 aikana yhtiö myönsi 111 879 osaketta FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille, sekä 269 774 osaketta yhtiön 2017-2019 osakepalkkiojärjestelmän osallistujille.

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2020	Siirretty tulosvaikut-teisiksi	Realisoitumat-tomat voitot ja tappiot muun laajan tuloksen kautta	Rahoitus-kuluihin siirretyt puretut suojat	2019	Laajan tuloslaskelman erä, johon luokittelun muutoksesta johtuva oikaisu sisältyy
Polttoaineen hintasuojaus	-14,2	73,5	-214,8	142,3	-15,1	Polttoainekulut
Leasemaksujen suojaus		-1,7			1,7	Lentokaluston leasemaksut
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-10,2	-16,3	-7,1	-6,5	19,6	Liikevaihto ja kulu-erät*
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-5,0	0,7			-5,7	Lentokaluston leasemaksut
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	-22,5		-13,1		-9,4	
Muuntoerot		-0,7			0,7	
Suojaukskustannusten rahasto	-0,4		0,1		-0,4	
Verovaikutus	10,5		8,6		1,9	
Yhteensä	-41,8	55,4	-226,3	135,8	-6,7	

*Ennustettujen valuutamääräisten myyntien ja kulujen suojaukset (termiinit ja optiot) määritellään samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän suojaksiksi. Realisoituneet voitot tai tappiot siirretään tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulu-eriin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulu-eriin siirretyt määrät esitellään "Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset"- taulukossa liitetiedossa 3.8.

L = Laadintaperiaatteet



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat

Milj. euroa	2021	2022	2023	2024	2025	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	-14,0	-0,2					-14,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-8,2	-2,1					-10,2
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-1,6	-5,0
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	-22,5						-22,5
Suojauskustannusten rahasto	-0,4						-0,4
Verovaikutus	9,1	0,6	0,1	0,1	0,1	0,3	10,5
Yhteensä	-36,6	-2,4	-0,5	-0,5	-0,5	-1,2	-41,8

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

COVID-19-pandemia sekä paikallisten ja kansallisten viranomaisten toimenpiteet sen rajoittamiseksi merkitsivät ennennäkemätöntä haastetta Finnairin liiketoiminnalle. Pandemian maailmantaloudelle aiheuttama negatiivinen shokki on heikentänyt merkittävästi makrotaloudellisia olosuhteita markkinoilla, joilla Finnair toimii, sekä vähentänyt yhtiön palveluiden kysyntää äkillisesti ja olennaisesti. Viranomaisten eri puolilla maailmaa asettamat matkustusrajoitukset ovat kärjistäneet tilannetta. Finnair katsoi tässä tilanteessa järkeväksi vahvistaa tasettaan ja luoda perusta Finnairin pitkän aikavälin strategian onnistuneelle toteuttamiselle ja sen varmistamiseksi, että Yhtiö on toimintakykyinen kriisin jälkeisessä ympäristössä. Edellä mainituista syistä johtuen Finnair päätti uudelleen rahoittaa 200 miljoonan euron hybridilainansa.

Omaan pääomaan (omistajille kuuluvan pääoman jälkeen) sisältyy vuoden 2020 kolmannella neljänneksellä nostettua hybridilainaa 200 miljoonaa euroa. Lainan korko on kiinteä 10,25 prosenttia vuodessa ensimmäiset kolme vuotta ja sen jälkeen kiinteä 15,25 prosenttia vuodessa. Finnairilla on oikeus viivästyttää hybridilainan koronmaksu, mikäli se ei maksa osinkoa tai muuta hyvitystä osakepääomalle. Lainalla ei ole eräpäivää, mutta yhtiöllä on oikeus lunastaa se kolmen vuoden kuluttua liikkeelle laskusta, ja sen jälkeen jokaisena koronmaksupäivänä. Omaan pääomaan kirjattu hybridilainojen pääoma on 197,5 miljoonaa euroa kulujen jälkeen. Hybridilainat ovat vakuudettomia ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Hybridilainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia. Uuden hybridilainan liikkeesenlaskun yhteydessä Finnair teki takaisinostotarjouksen vuonna 2015 liikkeesenlasketusta hybridilainasta. Takaisinostotarjouksen mukaisesti lainaosuuksien haltijoiden pätevästi ostettavaksi tarjoamien lainaosuuksien määrä oli nimellisarvoltaan yhteensä 157,8 miljoonaa euroa ja loput 42,2 miljoonaa euroa hybridilainasta lunastettiin ehtojen mukaisesti viimeisen neljänneksen aikana.

Osakekohtainen tulos

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva tilikauden tulos kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla. Tilikauden tuloksesta oikaistaan tilikaudelle kohdistuvat oman pääoman ehtoisen lainan korot maksuhetkestä riippumatta, uuden lainan liikkeeseenlaskuun liittyvät transaktiokulut ja lainan takaisinmaksun yhteydessä maksettava preemio verovaikutukset huomioon otettuna. Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärän painotetussa keskiarvossa otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus. Finnair ei ole myöntänyt optio-oikeuksia.

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

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

Milj. euroa	2020	2019
Tilikauden tulos, milj. euroa	-523,2	74,5
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot, milj. euroa	-17,9	-15,8
Maksetut transaktiokulut liittyen vuoden 2015 hybridilainan takaisinmaksuun	-1,4	
Vuonna 2020 liikkeeseenlasketun hybridilainan transaktiokulut	-2,5	
Verovaikutus	4,4	3,2
Oikaistu tilikauden tulos	-540,7	61,9
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä, milj. kpl	1 052,0	692,6
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa	-0,51	0,09
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	-0,51	0,09

Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa ei makseta vuodelta 2020. Yhtiökokous päätti 29.5.2020 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2019 vahvistetun taseen perusteella ei jaeta osinkoa. Yhtiökokous päätti 20.3.2019, että vuodelta 2018 maksetaan 0,274 euron osinko osakkeelta, yhteensä 35,0 miljoonaa euroa. Osinko maksettiin 2.4.2019.

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat

Milj. euroa	2020
Käyvän arvon rahasto	-19,8
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	772,0
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	175,5
Tilikauden tulos	-566,0
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	361,7



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

4 Konsolidointi

I Konsolidointi-otsikon alle on koottu yleinen laadintaperusta sekä konsernin yhdistelyyn liittyvät periaatteet ja niihin liittyvät liitetiedot. Konsolidointikokonaisuuteen sisältyy konsernirakenteen ja siihen liittyvän laskentaympäristön kokonaiskuvan hahmottamista helpottavat liitetiedot. Liitteissä annetaan tietoa omistusten luokittelusta ja yhdistelyperiaatteista samoin kuin olemassa olevista, hankituista ja myydyistä tytäryhtiöistä, osakkuusyhtiöistä ja yhteisyrityksistä. **I**

4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet

Yhdistely konsernitilinpäätökseen

Konsernitilinpäätökseen yhdistely ja yhdistelyssä käytetty menetelmä sekä omistuksen luokittelu taseessa riippuvat siitä, onko konsernilla yhtiössä määräysvalta, yhteinen määräysvalta, huomattava vaikutusvalta vai muu omistussuhde. Kun konsernilla on yhtiössä määräysvalta, yhdistellään tämä tytäryrityksenä konsernitilinpäätökseen liitetiedossa 4.2 Tytäryhtiöt kerrottujen periaatteiden mukaisesti. Kun konsernilla on yhtiössä yhteinen määräysvalta tai huomattava vaikutusvalta, mutta ei määräysvaltaa, yhdistellään yhtiö pääomaosuusmenetelmää käyttäen konsernitilinpäätökseen. Tähän liittyvästä laadintaperiaatteesta on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä. Mikäli konsernilla ei ole omistamassaan yhtiössä määräys- tai huomattavaa vaikutusvaltaa, käsitellään omistusta myytävissä olevana rahoitusvarana liitetiedossa 3.2 Rahoitusvarat kerrottujen periaatteiden mukaisesti.

Ulkomaanrahan määräisten erien muuntaminen

Kunkin tytäryhtiön tilinpäätökseen sisältyvät erät on arvostettu siihen valuuttaan, joka on tytäryhtiön pääasiallisen toimintaympäristön valuutta (toimintavaluutta). Konsernitilinpäätös on esitetty euroissa. Euro on konsernin emoyhtiön toiminta- ja esittämisvaluutta. Ulkomaanrahan määräiset liiketapahtumat kirjataan kussakin konserniyhtiössä tapahtumahetken kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat ulkomaanrahan määräiset saatavat ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan.

Ulkomaisten tytäryhtiöiden, joiden toimintavaluutta on muu kuin euro, tuloslaskelmat muunnetaan euroiksi käyttämällä tilikauden keskimääräistä kurssia. Taseet muunnetaan euroiksi käyttämällä tilikauden päätöskurssia. Ulkomaisten tytäryhtiöiden hankintamenon eliminoinnista syntyvät oman pääoman erien muuntoerot kirjataan laajaan tulokseen. Kun ulkomainen tytäryhtiö myydään, nämä kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan osana myynnistä aiheutuvaa kokonaisvoittoa tai -tappiota.

I = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet

4.2 Tytäryhtiöt

L Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätökseen sisältyvät emoyhtiö Finnair Oyj ja kaikki sen tytäryhtiöt. Tytäryhtiöitä ovat ne yhtiöt, joissa Finnairilla on määräysvalta. Finnair katsoo sillä olevan määräysvalta, kun se on oikeutettu sijoituskohteen muuttuvaan tuottoon ja pystyy määräysvallallaan vaikuttamaan sen määrään. Pääsääntöisesti määräysvaltasuhde syntyy, kun Finnairilla on yli puolet yhtiön äänivallasta tai kun sillä muutoin on valta määrätä yhtiön liiketoiminnasta ja talouden periaatteista. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan, ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa. Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä, jonka mukaisesti hankitun yhtiön varat ja velat arvostetaan hankintahetkellä käypään arvoon. Se määrä, jolla hankintahinta ylittää hankitun, käypään arvoon arvostetun nettovarallisuuden, kirjataan liikearvoksi. Kaikki konsernin sisäiset liiketapahtumat, saamiset ja velat sekä realisoitumattomat voitot eliminoidaan konsernitilinpäätöksessä. Realisoitumattomia tappioita ei eliminoida siinä tapauksessa, että tappio johtuu arvonalentumisesta. Tytäryhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa

Määräysvallattomien omistajien osuus on esitetty taseessa osana omaa pääomaa erillään emoyhtiön omistajille kuuluvasta osuudesta. Jokaisen hankinnan määräysvallattomien omistajien osuus voidaan kirjata joko käypään arvoon tai suhteellisenä osuutena hankitun kohteen nettovarallisuudesta. Hankinnan jälkeen määräysvallattomien omistajien osuus on hankinnassa määritetty osuus lisättynä kyseisille omistajille kuuluvalla osuudella oman pääoman muutoksista. **L**

Tytäryritykset

Yrityksen nimi	Konsernin omistus %	Yrityksen nimi	Konsernin omistus %
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,0	Balticport Oü, Viro	100,0
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,0	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,0
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,0	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,0
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,0	Aurinko Oü, Viro	100,0
Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,0	Matkayhtymä Oy, Suomi	100,0
Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,0	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,0
Northport Oy, Suomi	100,0	Finnair Business Services Oü, Viro	100,0

Finnair Kitchen Oy sulautui Finnair Travel Retail Oy:hyn 31.12.2020. Samalla Finnair Travel Retail Oy:n toiminimi muuttui Finnair Kitchen Oy:ksi.
OOO Aurinko purettiin 23.11.2020.

4.3 Hankitut ja myyty liiketoiminnot

Yrityshankintoja tai -myyntejä ei ollut tilikausien 2020 ja 2019 aikana.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä

L Osakkuusyritykset ovat yrityksiä, joissa konsernilla on yleensä 20–50 prosenttia äänimäärästä tai joissa konsernilla on muutoin huomattava vaikutusvalta mutta joissa sillä ei ole määräysvaltaa. Yritykset, joissa konsernilla on yhteinen määräysvalta toisen osapuolen kanssa ja merkittävät päätökset vaativat molempien osapuolien hyväksynnän, käsitellään luonteensa mukaisesti yhteisyrityksinä. Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernilla ei ole yhteiseksi toiminnoksi luokiteltuja yhteisjärjestelyjä, joissa konsernilla olisi oikeuksia osuuksiin yhteisyritysten omaisuudesta tai veloista ja jotka sen tulisi yhdistellä taseeseensa.

Konsernin osuus osakkuus- ja yhteisyrityksestä sisältää sen hankinnassa syntyneen liikearvon. Konsernin osuus hankintahetken jälkeisistä tuloksista on kirjattu tuloslaskelmaan. Jos konsernin osuus osakkuusyrityksen tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon, ellei konserni ole sitoutunut osakkuusyrityksen velvoitteiden täyttämiseen.

Konsernin ja sen osakkuus- ja yhteisyritysten välisistä liiketoimista merkitään konsernitilinpäätökseen vain konsernin ulkopuolisille omistajille kuuluva osuus. Jokaisen raportointikauden lopussa tarkistetaan, onko objektiivista näyttöä siitä, että osakkuusyritykseen tehdyn sijoituksen arvo on alentunut. Jos tällaista näyttöä on, arvonalentumistappio määritetään osakkuusyrityksestä kerrytettävissä olevan rahamäärän ja sen kirjanpitoarvon välisenä erotuksena ja se merkitään tuloslaskelman erään osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista. Osakkuusyrityksien ja yhteisyritysten tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita. Jos osakkuus- tai yhteisyrityksestä ei ole ollut käytössä vahvistettua tilinpäätöstä, on yhdistelyssä käytetty alustavia tilinpäätöslukuja tai viimeisintä saatua tietoa. **L**

Konsernin osuus osakkuusyritysten ja yhteisyritysten tuloksesta, omaisuuseristä ja veloista on esitetty seuraavassa taulukossa.

Milj. euroa	2020	2019
Tilikauden alussa	2,5	3,3
Vähennykset		0,9
Tilikauden lopussa	2,5	2,5

Tilikaudella 2020 ei ollut muutoksia. Tilikaudella 2019 omistus Nordic Regional Airlinesin taseesta uudelleenarvostettiin, mikä johti vähennykseen osuudessa yhteisyritysten omaisuuseristä ja veloista. Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa tehdyistä liiketoimista on kerrottu lisäksi liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2020

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
Nordic Regional Airlines AB	Ruotsi	103,2	104,7	86,6	-2,0	40,00
Suomen Ilmailuopisto Oy*	Suomi	19,9	1,4	9,3	0,3	49,50

* Esitetyt tiedot perustuvat alustaviin, tilintarkastamattomiin lukuihin hetkeltä 31.12.2020.

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2019

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
Nordic Regional Airlines AB	Ruotsi	169,5	169,0	106,8	-3,4	40,00
Suomen Ilmailuopisto Oy*	Suomi	19,4	1,2	10,5	0,1	49,50

* Esitetyt tiedot on oikaistu lopullisen, tilintarkastetun tilinpäätöksen 31.12.2019 mukaiseksi.

Finnair-konsernin omistama osakkuusyritys, Suomen Ilmailuopisto Oy, on noteeraamaton yhtiö, joka ei ole Finnairin kokonaisuuteen nähden olennainen. Konsernin osakkuus- ja yhteisyritysten tulos tilikaudelta 2020 oli -1,7 (-3,3) miljoonaa euroa, josta Finnairin osuus on 0,0 (-0,9) miljoonaa euroa.

Suomen Ilmailuopisto Oy

Suomen Ilmailuopisto on Finnair Oyj:n (49,5 %), Suomen Valtion (49,5 %) ja Porin kaupungin (1 %) omistama, liikennelentäjiä kouluttava ammatillinen erikoisoppilaitos. Finnairilla ei ole oikeutta yhtiön tulokseen ja nettovarallisuuteen, vaan ne tulee käyttää oppilaitoksen toiminnan kehittämiseen.

Nordic Regional Airlines AB

Nordic Regional Airlines AB (Norra) operoi pääsääntöisesti Finnairin ostoliikennettä. Omistajilla (Finnair 40 % ja Danish Air Transport 60 %) on yhteinen määräysvalta Norraan. Finnairin taseessa Norra on luokiteltu yhteisyritykseksi.

4.5 Lähipiiritapahtumat

Finnair-konsernin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, johto, osakkuusyritykset ja yhteisyritykset sekä Finnairin eläkesäätiö. Tytäryhtiöt on esitelty liitteessä 4.2 ja osakkuus- ja yhteisyritykset liitteessä 4.4. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,9 % (55,8 %) Finnairin osakkeista. Suomen valtio osallistui tilikaudella 2020 toteutettuun merkintäoikeusantiin omistusosuutensa suhteessa 286,1 miljoonalla eurolla ja antoi 540 miljoonan euron takauksen Finnairin TyEL-takaisinlainassa. Euroopan komissio tulkitsi näiden liiketoimien yhdessä muodostavan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107(1) artiklan mukaisen valtiontuen, johon liittyvistä ehdoista kerrotaan liitetiedossa 3.3. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiirin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia.

L = Laadintaperiaatteet



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Osakkuusyhtiöiden, yhteisyritysten ja Finnairin eläkesäätiön kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:

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

Työsuhde-etuudet, pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä ja pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle liittyvät etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin Finnairin eläkesäätiössä. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 1.3.8.2. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 1.3.8. Johdolle ei ole myönnetty lainoja eikä johdon kanssa ole tehty muita liiketoimia.

Lisätietoa osakkuus- ja yhteisyriyrityksistä löytyy liitetiedosta 4.4.

Finnairin eläkesäätiö

Finnairin eläkesäätiö on erillinen juridinen yksikkönsä, joka tarjoaa lähinnä etuuspohjaista lisäeläketurvaa Finnairin henkilöstölle ja hallinnoi säätiön varallisuutta. Säätiö omistaa Finnairin ulkona olevista osakkeista 0,1 % (0,1 %). Säätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille. Vuonna 2020 ja 2019 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkevastuu tilikauden 2019 lopussa 77,0 miljoonaa euroa muuttui eläkevaroiksi 31,0 miljoonaa euroa tilikauden 2020 lopussa, koska Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehtiin eläkkeiden indeksikorotuksen poistoon liittyviä sääntömuutoksia. Lisätietoa eläkkeistä löytyy liitetiedosta 1.3.8.2.

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

5 Muut liitetiedot

I Muihin liitetietoihin on koottu kaikki liitetiedot, jotka eivät liity erityisesti mihinkään aikaisemmissa liitteissä käsiteltyihin asiakokonaisuuksiin. **I**

5.1 Tuloverot

L Tilikauden tulokseen sisältyvä tulovero koostuu konsernin kauden verotettavaan tuloon perustuvasta verosta, aikaisempien tilikausien tuloverosta ja laskennallisesta verosta. Verot merkitään tuloslaskelmaan, paitsi milloin ne liittyvät muihin laajan tuloksen eriin tai suoraan omaan pääomaan kirjattuihin eriin.

Laskennalliset verot kirjataan kirjanpidon ja verotuksen välisistä väliaikaisista eroista tilinpäätöshetkellä vahvistettua tulevien vuosien verokantaa käyttäen. Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti kuin on todennäköistä, että niitä voidaan käyttää tulevia verotettavia tuloja vastaan. Suurimmat väliaikaiset erot syntyvät aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynnistä ja poistoista, käyttöoikeusomaisuudesta, vuokrasopimusveloista sekä verotappioista. Ulkomais-ten tytäryhtiöiden jakamattomista voittovaroista kirjataan veroa vain, mikäli niistä tiedetään aiheutuvan veroseuraamuksia.

Laskennalliset verosaamiset ja -velat vähennetään toisistaan (netotetaan), kun ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään. **L**

L **Laskennalliset verot**

Laskennallisen verosaamisen kirjaaminen perustuu johdon ennusteisiin ja arvioihin siitä, tuleeko yhtiölle tulevaisuudessa riittävästi verotettavaa tuloa. Laskennassa käytetyt arviot perustuvat viimeisimpiin johdon ennusteisiin raportointipäivänä ja oletuksiin, jotka ovat yhdenmukaisia muualla tilinpäätöksessä käytettyjen oletusten kanssa. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19-pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta, johto on tarkastellut vaihtoehtoisia ennusteskenaarioita, jotka heijastelevat mahdollisia eri arvioita Finnairin liiketoiminnan elpymisen alkamisajankohdasta. Skenaariot esitellään tarkemmin liitetietojen alussa kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Finnair olettaa pystyvänsä käyttämään verotappiot hyvissä ajoin ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa kaikissa eri skenaarioissa. **L**

Tuloverot		
Milj. euroa	2020	2019
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero		-4,8
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	-3,4	0,1
Laskennalliset verot	134,5	-13,8
Yhteensä	131,1	-18,4

Tilikaudella 2020 Finnair Aircraft Finance Oy on kirjannut oikaisun aiemman tilikauden laskennallisiin veroihin, joka aiheutti lisää maksettavia veroja 3,4 miljoonaa euroa koskien tilikautta 2019.

I = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet
L = Kriittiset tilinpäätösarviot



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Tuloverojen täsmäytys Suomen yhteisöverokannan mukaiseen tuloveroon

Milj. euroa	2020	2019
Tulos ennen veroja	-654,4	93,0
Verot laskettuna kotimaan verokannalla 20 %	130,9	-18,6
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,1	-0,1
Verovapaat tulot	0,3	0,6
Vähennyskeltottomat kulut	-0,2	-0,4
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	0,1	0,1
Tuloverot yhteensä	131,1	-18,4
Efektiivinen verokanta	-20,0 %	19,8 %

Laskennalliset verosaamiset ja -velat

Konserni on arvioinut laskennallisten verosaamisten luonnetta ja luokittelua ja todennut niiden täyttävän IAS 12 -standardin mukaiset netottamisen kriteerit niiltä osin, kuin on kyse verosaamisista ja -veloista samalle veronsaajalle. Näiden osalta taseen laskennalliset verosaamiset ja -velat on netotettu.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2020 aikana:

Milj. euroa	2019	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2020
Laskennalliset verosaamiset ja -velat				
Vahvistetut tappiot	0,0	135,6	5,9	141,5
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	15,3	-24,1	2,6	-6,2
Käyttöomaisuus	-116,4	32,5		-83,9
Vuokrasopimukset	30,7	-13,6		17,1
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,0		6,0	6,0
Muut väliaikaiset erot	6,1	4,2		10,3
Yhteensä	-64,3	134,5	14,5	84,8

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

Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaransa, aiheutuisi tästä 0,2 miljoonan euron (0,2) verovaikutus.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2019 aikana:

Milj. euroa	2018	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2019
Laskennalliset verosaamiset ja -velat				
Vahvistetut tappiot	0,1	-3,2	3,2	0,0
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	3,3	2,0	10,0	15,3
Käyttöomaisuus	-100,1	-16,3		-116,4
Vuokrasopimukset	21,8	8,9		-162,6
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	15,1		-15,2	0,0
Muut väliaikaiset erot	12,1	-5,0	-0,9	6,1
Yhteensä	-47,6	-13,8	-2,9	-64,3

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain olennaisista riidoista ja oikeudenkäynneistä, tai sellaisista joihin se ei varautunut vakuutuksella. Tilinpäätöshetkellä 31.12.2020 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

Finnair tiedotti 26.1.2021, että sen hallitus päätti uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2021–2023. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan sen osallistujille keväällä 2024. Ohjelma koskee noin 70 henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2020 ja yhtiön internet-sivuilla.

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



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2020	2019
Liikevaihto	6.2	791,9	2 935,8
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	84,1	84,5
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		876,0	3 020,4
Materiaalit ja palvelut	6.4	574,3	1 431,9
Henkilöstökulut	6.5	183,7	350,7
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	18,4	15,1
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	812,2	1 217,7
Liiketoiminnan kulut yhteensä		1 588,6	3 015,4
Liikevoitto/-tappio		-712,6	4,9
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	-189,8	-11,1
Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		-902,4	-6,1
Tilinpäätössiirrot	6.9	194,6	33,1
Tuloverot	6.10	141,8	-4,8
Tilikauden voitto/tappio		-566,0	22,1

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2020	2019
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.11	35,3	40,9
Aineelliset hyödykkeet	6.12	93,5	82,5
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä		640,6	440,6
Osuudet omistusyhteyssyrityksissä		2,5	2,5
Muut osakkeet ja osuudet		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.14	218,2	1,5
Sijoitukset yhteensä	6.13	861,6	444,9
Pysyvät vastaavat yhteensä		990,5	568,3
Vaihtuvat vastaavat			
Laskennalliset verosaamiset	6.15	147,4	0,0
Lyhytaikaiset saamiset	6.16	303,5	887,6
Rahoitusarvopaperit	6.17	358,3	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	6.18	464,2	149,7
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		1 273,4	1 838,1
VASTAAVAA YHTEENSÄ		2 263,9	2 406,3
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Muut rahastot			
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		772,0	258,7
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		-19,8	3,3
Edellisten tilikausien voitto (tappio)		175,5	153,4
Tilikauden voitto (tappio)		-566,0	22,1
Oma pääoma yhteensä	6.19	609,5	685,3
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.20	21,0	26,0
Pakolliset varaukset	6.21	155,9	157,0
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.22	1 002,1	401,8
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.23	475,3	1 136,2
Vieras pääoma yhteensä		1 477,4	1 538,0
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		2 263,9	2 406,3



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2020	2019
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen tilinpäätössiirtoja	-902,4	-6,1
Poistot ja arvonalentumiset	18,4	15,1
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-5,6	35,4
Rahoitustuotot ja -kulut	189,8	12,2
Käyttöpääoman muutos	-512,0	62,9
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-199,9	-20,9
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	39,1	11,2
Maksetut tuloverot	-3,0	-10,6
Liiketoiminnan nettorahavirta	-1 375,6	99,1
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-23,9	-22,1
Laina- ja muiden saamisten muutos	180,6	-249,5
Saadut osingot	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	156,7	-271,7
Rahoituksen rahavirta		
Omien osakkeiden osto		-0,5
Lainojen nostot	775,0	
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-229,8	39,5
Osakeanti	511,7	
Hybridilainan nostot	200,0	
Hybridilainan takaisinmaksut	-200,0	
Maksetut osingot		-35,0
Saadut ja maksetut konserniavustukset	34,1	48,3
Rahoituksen nettorahavirta	1 091,0	52,4
Rahavirtojen muutos	-127,9	-120,2
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	950,4	1 070,6
Rahavirtojen muutos	-127,9	-120,2
Rahavarat tilikauden lopussa	822,5	950,4

Finnair Oyj:n tilinpäätöksen liitetiedot

6.1 Laadintaperiaatteet

Yleistä

Finnair Oyj on Finnair-konsernin emoyhtiö, jonka kotipaikka on Helsinki, Suomi. Finnair Oyj:n tilinpäätös on laadittu noudattaen Suomen kirjanpitolainsäädäntöön perustuvia laskentaperiaatteita.

Ulkomaanrahan määräiset erät

Valuuttamääräiset liiketapahtumat kirjataan tapahtumapäivän kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat saamiset ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Maksetut ja saadut ennakot ovat taseessa maksupäivän kurssiin. Myyntisaamisten ja ostovelkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on käsitelty liikevaihdon ja liiketoiminnan muiden kulujen oikaisuerinä. Muiden saamisten ja velkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on esitetty rahoituksen kurssieroissa.

Johdannaissopimukset

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoidusta valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetroliostoista. Tasepositio suojataan konsernitasolla, pois lukien Finnair Aircraft Finance joka suojaa oman positionsa. Konserniyhtiöiden yhteenlaskettu tasepositio eroaa konsernin raportoidusta tasepositiosta sisäisten erien määrän verran. Näin ollen tasepositio ja sen suojaukset esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Myös valuuttamääräistä kassavirtapositiota suojataan konsernitasolla, jotta voidaan hyötyä netotusvaikutuksesta. Se esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Johdannaissopimukset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin kirjanpitolain 5:2 a §:n mukaisesti.

Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään alla esitetyllä tavalla. Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koron - ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määrittämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Yhtiöllä ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaisia.

Finnair dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen taloudellisen suhteen ja suojausasteen, sekä konsernin riskinhallintatavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Yhtiö dokumentoi ja arvioi suojausta aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojaussuhteiden tehokkuutta tarkastelemalla suojaaavan instrumentin historiallista ja tulevaa kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa varoissa ja -veloissa.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Finnair soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Tätä periaatetta sovelletaan valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskiin, polttoaineiden hintariskiin sekä sähkön hintariskiin.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien johdannaisinstrumenttien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet. Käyvän arvon rahastoon kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään, tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Jos ennakoidun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan kuitenkin välittömästi tuloslaskelmaan.

Rahoitusvarat ja -velat

Finnairin rahoitusvarat jaotellaan seuraaviin ryhmiin: jaksotettuun hankintamenuon tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä. Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon nimellisarvoon. Kaupankäyntitaroituksessa pidettävät rahoitusvarat ja 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat ja -velat esitetään lyhytaikaisissa saamisissa tai veloissa. Rahoitusvaroina ovat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenuon, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Jaksotettuun hankintamenuon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittäviltä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Yhtiön luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on enakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa ovat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikääntymisluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Arvon alentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenuon arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Pysyvät vastaavat ja poistot

- Rakennukset 10–50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon.
- Muut aineelliset hyödykkeet 3–15 vuodessa.

Tutkimus- ja kehitysmenot

Tietokoneohjelmiin liittyviä merkittäviä kehittämishankkeita lukuun ottamatta tutkimus- ja kehittämismenot kirjataan pääsääntöisesti kuluksi. Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta.

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

Leasing

Lentokaluston leasingmaksut ovat merkittäviä. Vuosittaiset leasingmaksut on käsitelty vuokratuloina. Sopimusten mukaiset tulevat vuosina erääntyvät lentokaluston leasingmaksut on esitetty taseen ulkopuolisina erinä liitetiedoissa.

Tilinpäätössiirrot

Tilinpäätöksissä tehtyjen ja suunnitelman mukaisten poistojen kertynyt erotus, poistoero, esitetään taseen erässä tilinpäätössiirtojen kertymä ja sen muutos tuloslaskelmassa erässä tilinpäätössiirrot. Tilinpäätössiirrot sisältävät myös annetut ja saadut konserniavustukset.

Tuloverot

Tuloslaskelmaan on tuloveroina kirjattu tilikauden tuloksesta Suomen verosäännösten perusteella lasketut verot, aikaisempien tilikausien verojen oikaisut ja laskennallisten verojen muutos.

Eläkejärjestelyt

Henkilöstön lakisääteinen eläketurva on järjestetty pääosin Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisessa ja lisäeläketurva Finnairin eläkesäätiössä ja osittain kotimaisissa eläkevakuutusyhtiöissä. Eläkesäätiö on lisäeläketurvan osalta suljettu vuonna 1992 lukuun ottamatta liikennelentäjiä. Finnairin eläkesäätiön eläkevastuu on katettu lisäeläketurvan osalta täysin. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa.

Pakolliset varaukset

Taseen pakollisissa varauksissa ja tuloslaskelman kuluissa esitetään vastaisuudessa toteutuvia sopimusperusteisia tai muuten sitovia velvoitteita, jotka eivät enää kerrytä vastaavaa tuloa ja joiden rahallinen arvo voidaan kohtuullisesti arvioida.

Yhtiöllä on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tiettyssä huoltotasossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi yhtiö on kirjannut varauksia perustuen huoltojakson lennettyihin tunteihin.

6.2 Liikevaihto liiketoiminta-alueittain

Milj. euroa	2020	2019
Liikevaihto toimialoittain		
	791,9	2 935,8
Matkustajatuotot	561,4	2 587,8
Lisäpalvelut	52,8	131,0
Rahti	178,6	217,0
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	9 %	6 %
Eurooppa	36 %	38 %
Muut	55 %	55 %
Yhteensä	100 %	100 %



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2020	2019
Lentokoneiden lease tuotot	28,0	28,1
Muut vuokratuotot	23,5	26,1
Muut tuotot	32,6	30,4
Yhteensä	84,1	84,5

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2020	2019
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja cateringkulut	116,6	323,6
Polttoainekulut	232,7	687,3
Lentokaluston huoltokulut	165,6	288,3
Tietohallintokulut	11,5	19,7
Muut erät	48,0	113,1
Yhteensä	574,3	1 431,9

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2020	2019
Palkat ja palkkiot	168,9	286,6
Eläkekulut	27,3	49,5
Muut henkilösivukulut	-12,5	14,7
Yhteensä	183,7	350,7

Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	1,0	1,4
Hallitus	0,4	0,4

Henkilöstö keskimäärin	4 852	4 796
------------------------	-------	-------

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2020	2019
Muista pitkävaikutteisista menoista	13,4	13,1
Rakennuksista	1,0	1,2
Muusta kalustosta	4,0	0,7
Yhteensä	18,4	15,1

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2020	2019
Lentokaluston leasemaksut	442,6	419,3
Lentokapasiteetin muut vuokrat	89,2	129,6
Toimitila- ja muut vuokrat	29,9	31,3
Liikennöimismaksut	112,4	331,3
Myynti- ja markkinointikulut	24,5	161,8
Muut kulut	113,6	144,4
Yhteensä	812,2	1 217,7

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2020	2019
Tilintarkastusyhteisö	KPMG	PwC
Tilintarkastuspalkkiot	0,4	0,2
Veroneuvonta	0,1	0,0
Muut palkkiot	0,1	0,2
Total	0,6	0,4

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2020	2019
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	7,0	10,6
Muilta		
Nettotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	3,3	0,4
Muut korkotuotot	0,1	0,5
Yhteensä	10,4	11,5

Myyntivoitot osakkeista		1,1
-------------------------	--	-----

Korkokulut		
Muille	-28,5	-23,7
Yhteensä	-28,5	-23,7

Muut rahoitustulut		
Muilta		
Rahoitustuotot puretuista suojista	32,0	
Muut rahoitustuotot		0,9
Yhteensä	32,0	0,9

Muut rahoituskulut		
Muille		
Rahoituskulut puretuista suojista	-168,3	
Muut rahoituskulut	-31,1	-0,7
Yhteensä	-199,4	-0,7

Kurssierot	-4,3	-0,2
------------	------	------

Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-189,8	-11,1
--	---------------	--------------



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

6.9 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2020	2019
Poistoeron muutos	5,0	-1,0
Saadut konserniavustukset	189,6	34,1
Yhteensä	194,6	33,1

6.10 Tuloverot

Milj. euroa	2020	2019
Tilikauden verot	138,2	-4,9
Laskennallisten verojen muutos	3,6	0,0
Yhteensä	141,8	-4,8

6.11 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2020	2019
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	77,8	66,2
Lisäykset	7,9	21,6
Lisäykset fuusiosta		0,1
Vähennykset	-0,3	-10,2
Hankintameno 31.12.	85,4	77,8
Kertyneet poistot 1.1.	-37,0	-34,0
Vähennykset	0,3	8,8
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-13,4	-11,7
Kertyneet poistot 31.12.	-50,1	-37,0
Kirjanpitoarvo 31.12.	35,3	40,9
Aineettomat hyödykkeet 31.12.	35,3	40,9

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 2020

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2020	0,7	54,3	43,6	5,1	103,8
Lisäykset			13,9	6,6	20,5
Vähennykset			-3,1	-4,5	-7,6
Hankintameno 31.12.2020	0,7	54,3	54,5	7,2	116,7
Kertyneet poistot 1.1.2020	0,0	-5,2	-16,0	0,0	-21,3
Vähennykset			1,6		1,6
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset		-1,0	-2,5		-3,5
Kertyneet poistot 31.12.2020	0,0	-6,3	-17,0	0,0	-23,2
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	0,7	48,1	37,5	7,2	93,5
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2020			39,9 %		

Aineelliset hyödykkeet 2019

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2019	0,7	54,7	9,1	6,0	70,6
Lisäykset		0,0	3,2	3,0	6,2
Lisäykset fuusiosta			31,7	1,9	33,6
Vähennykset		-0,4	-0,3	-5,8	-6,5
Hankintameno 31.12.2019	0,7	54,3	43,6	5,1	103,8
Kertyneet poistot 1.1.2019	0,0	-4,4	-4,4	0,0	-8,8
Vähennykset		0,2	0,3		0,6
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset		-1,0	-0,7		-1,7
Kertyneet poistot fuusiosta			-11,3		-11,3
Kertyneet poistot 31.12.2019	0,0	-5,2	-16,0	0,0	-21,3
Kirjanpitoarvo 31.12.2019	0,7	49,1	27,6	5,1	82,5
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2019			31,0 %		



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

6.13 Sijoitukset

Milj. euroa	2020	2019
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	440,6	447,3
Lisäykset	200,0	
Vähennykset fuusiosta		-6,7
Kirjanpitoarvo 31.12.	640,6	440,6
Osakkuus- ja yhteisyrietykset		
Hankintameno 1.1.	2,5	2,5
Kirjanpitoarvo 31.12.	2,5	2,5
Osuudet muissa yrityksissä		
Hankintameno 1.1.	0,4	0,4
Kirjanpitoarvo 31.12.	0,4	0,4

Osakkuus- ja yhteisyrietykset	Emoyhtiön omistus-%
Suomen Ilmailuopisto Oy, Suomi	49,50
Nordic Regional Airlines AB, Ruotsi	40,00

Konserniyritykset	Emoyhtiön omistus-%	Emoyhtiön omistus-%
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,00	Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi 100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,00	Amadeus Finland Oy, Suomi 95,00
Northport Oy, Suomi	100,00	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi 100,00
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,00	FTS Financial Services Oy, Suomi 100,00
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,00	Finnair Business Services OÜ, Viro 100,00
Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,00	

Finnair Kitchen Oy, Suomi sulautui Finnair Travel Retail Oy:hin 31.12.2020. Samalla Finnair Travel Retail Oy:n toiminimi muuttui Finnair Kitchen Oy:ksi.

6.14 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2020	2019
Konserniyrityksiltä	216,7	
Muilta yrityksiltä	1,5	1,5
Yhteensä	218,2	1,5

6.15 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2020	2019
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	0,0	17,3
Tilikauden tuloksesta	138,2	-1,9
Jaksotuseroista	3,6	0,2
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	5,8	-15,7
Netotettu laskennallisiin verovelkoihin	-0,1	0,1
Laskennalliset verosaamiset 31.12.	147,4	0,0

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2020	2019
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	7,5	21,6
Konserniavustus	189,6	34,1
Siirtosaamiset	1,5	5,3
Muut saamiset	8,5	605,4
Yhteensä	207,1	666,4

Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrietyksiltä		
Myyntisaamiset	0,1	0,0
Siirtosaamiset	7,2	9,9
Yhteensä	7,3	10,0

Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	32,6	102,5
Siirtosaamiset	40,8	58,3
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	12,4	33,9
Muut saamiset	3,3	16,6
Yhteensä	89,0	211,3

Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	303,5	887,6
---------------------------------	-------	-------



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

6.17 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2020	2019
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	358,3	800,8

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2020	2019
Konsernin pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	464,2	149,7

6.19 Oma pääoma

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarajat	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2020	75,4	24,7	147,7	3,3	258,7	175,5	685,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				-23,1			-23,1
Osakeanti					511,7		511,7
Osakeperusteiset maksut					1,6		1,6
Tilikauden tulos						-566,0	-566,0
Oma pääoma 31.12.2020	75,4	24,7	147,7	-19,8	772,0	-390,5	609,5

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarajat	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2019	75,4	24,7	147,7	-59,6	256,5	188,8	633,6
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				62,9			62,9
Osakeperusteiset maksut					2,2		2,2
Omien osakkeiden osto						-0,5	-0,5
Osingonjako						-34,9	-34,9
Tilikauden tulos						22,1	22,1
Oma pääoma 31.12.2019	75,4	24,7	147,7	3,3	258,7	175,5	685,3

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2020	2019
Käyvän arvon rahasto	-19,8	
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	772,0	258,7
Edellisten tilikausien voitto	175,5	153,4
Tilikauden voitto/tappio	-566,0	22,1
Yhteensä	361,7	434,2

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2020	2019
Kertynyt poistoero 1.1.	26,0	22,4
Poistoeron muutos	-5,0	3,6
Kertynyt poistoero 31.12.	21,0	26,0
Tilinpäätössiirrot yhteensä	21,0	26,0

6.21 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2020	2019
Varaukset 1.1.	157,0	121,0
Uudet varaukset	36,4	78,1
Varausten purku	-25,2	-43,5
Kurssierot	-12,2	1,4
Varaukset 31.12.	155,9	157,0
Joista pitkäaikaista	141,7	140,1
Joista lyhytaikaista	14,2	16,9
Yhteensä	155,9	157,0

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2032 mennessä.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2020	2019
Lainat rahoituslaitoksilta	600,0	0,0
Joukkovelkakirjalainat	200,0	200,0
Hybridilaina	200,0	200,0
Laskennallinen verovelka	0,0	0,1
Muut velat	2,1	1,7
Yhteensä	1 002,1	401,8
Korollisten velkojen erääntymisajat		
1-5 vuotta	800,0	200,0
Myöhemmin	200,0	200,0
Yhteensä	1 000,0	400,0

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2020	2019
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	22,5	46,3
Siirtovelat	8,8	17,5
Konsernipankkitilivelat	107,2	162,1
Yhteensä	138,5	225,9
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Ostovelat	0,0	0,1
Siirtovelat	0,3	
Yhteensä	0,3	0,1
Lyhytaikaiset velat muille		
Ostovelat	23,8	74,5
Siirtovelat	308,5	824,2
Muut velat	4,2	11,5
Yhteensä	336,5	910,2
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	475,3	1 136,2

Siirtovelat	2020	2019
Ennakkoon saadut lentolipputulot	55,7	450,7
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	15,6	96,9
Lomapalkkavelka	44,0	64,1
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	52,0	43,9
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	66,6	29,1
Muut erät	83,8	157,1
Yhteensä	317,6	841,7

6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2020	2019
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	32,1	79,6
Yhteensä	32,1	79,6
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	367,8	377,0
1-5 vuoden kuluessa	1 215,8	1 285,7
Myöhemmin	507,0	543,9
Yhteensä	2 090,7	2 206,5

Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston 100 %:sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.

Milj. euroa	2020	2019
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	27,5	30,2
1-5 vuoden kuluessa	87,0	91,5
Myöhemmin	162,4	130,9
Yhteensä	276,9	252,6
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	345,9	350,0
Lisäetuusosuutta katettu	-345,9	-350,0
Yhteensä	0,0	0,0



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

6.25 Johdannaissopimukset

Milj. euroa	2020				2019			
	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	268,4	4,2	-13,1	-8,8	924,4	23,6	-5,9	17,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	80,5	0,0		0,0	201,5	3,3		3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	74,3		-1,9	-1,9	201,8		-1,0	-1,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	423,3	4,3	-15,0	-10,7	1 327,7	26,8	-6,9	19,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	173,9	4,1	-3,1	1,0				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	20,3	0,1		0,1				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	20,3	0,0	-0,1	0,0				
Taseen suojaus, termiinit	5,7	0,0		0,0				
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	220,4	4,3	-3,2	1,1				
Valuuttajohdannaiset yhteensä	643,5	8,5	-18,1	-9,6	1 327,7	26,8	-6,9	19,9
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	240 000	3,2	-17,3	-14,2	898 000	6,2	-21,5	-15,3
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia					57 000	0,7		0,7
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia					57 000		-0,5	-0,5
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		3,2	-17,3	-14,2		6,9	-22,0	-15,1
Lentopetrolitermiinit, tonnia	336 000	0,6	-31,1	-30,5				
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia					42 000		-0,1	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		0,6	-31,1	-30,5			-0,1	-0,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä		3,8	-48,4	-44,6		6,9	-22,1	-15,2
Johdannaiset yhteensä		12,4	-66,6	-54,2		33,9	-29,1	4,8

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2020 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa (Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat -erässä)).

6.26 Käypään arvoon arvostettavat varat ja velat

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista
Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	31.12.2020	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	404,6	404,6	
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	8,5		8,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,3		4,3
Hyödykejohdannaiset	3,8		3,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,2		3,2
Yhteensä	417,0	404,6	12,4
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	18,1		
- joista rahavirran suojauslaskennassa	15,0		
Hyödykejohdannaiset	48,4		
- joista rahavirran suojauslaskennassa	17,3		
Yhteensä	66,6		

6.27 Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

31.12.2020	Suojattu hinta \$/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1-2 vuotta
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	527,7	237 423	227 423	10 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	609,8	2 577	2 577	

Valuuttariski

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2020	Suojaus-instrumenttien painotettu keski-kurssi suhteessa euroon	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1-2 vuotta
USD	1,14	430,5	399,9	30,5
JPY	120,2	213,1	208,1	5,0



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ
VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

► HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat 31.12.2020 olivat 361 672 701,47 euroa, josta tilikauden 2020 tulos on -566 008 349,96 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiökokouksen vahvistaman taseen 31.12.2020 perusteella osinkoa ei jaeta ja tilikauden tulos jätetään omaan pääomaan.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 17. päivänä helmikuuta 2021
Finnair Oyj:n hallitus

Jouko Karvinen

Tiina Alahuhta-Kasko

Colm Barrington

Montie Brewer

Mengmeng Du

Jukka Erlund

Henrik Kjellberg

Maija Strandberg

Jaana Tuominen

Topi Manner
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 17. päivänä helmikuuta 2021

KPMG Oy Ab
Tilintarkastusyhteisö

Kirsi Jantunen
KHT



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

► TILINTARKASTUSKERTOMUS

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2020. Tilinpäätös sisältää konsernin taseen, tuloslaskelman, laajan tuloslaskelman, laskelman oman pääoman muutoksista, rahavirtalaskelman ja liitetiedot, mukaan lukien yhteenveto merkittävimmistä tilinpäätöksen laatimisperiaatteista, sekä emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Lausuntonamme esitämme, että

- konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan konsernin taloudellisesta asemasta sekä sen toiminnan tuloksesta ja rahavirroista EU:ssa käyttöön hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti,
- tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Lausuntomme on ristiriidaton tarkastusvaliokunnalle annetun lisäraportin kanssa.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvän tilintarkastustavan mukaisia velvollisuuksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa *Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa*.

Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrittämisestä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme tilintarkastusta ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme.

Emoyhtiölle ja konserniyrittämiselle suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut ovat parhaan tietomme ja käsityksemme mukaan olleet Suomessa noudatettavien, näitä palveluja koskevien säännösten mukaisia, emmekä ole suorittaneet EU-asetuksen 537/2014 5. artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kiellettyjä palveluja. Suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.3.

Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

Olennaisuus

Tarkastuksemme laajuuteen on vaikuttanut soveltamamme olennaisuus. Olennaisuus on määritetty perustuen ammatilliseen harkintaamme ja se ohjaa tarkastustoimenpiteiden luonteen, ajoituksen ja laajuuden määrittämisessä, sekä todettujen virheellisyyksien vaikutusten arvioimisessa suhteessa tilinpäätökseen kokonaisuutena. Olennaisuuden taso perustuu arvioomme sellaisten virheellisyyksien suuruudesta, joilla yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa olevan vaikutusta tilinpäätöksen käyttäjien tekemiin taloudellisiin päätöksiin. Olemme ottaneet huomioon myös sellaiset virheellisyydet, jotka laadullisten seikkojen vuoksi ovat mielestämme olennaisia tilinpäätöksen käyttäjille.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat ovat seikkoja, jotka ammatillisen harkintamme mukaan ovat olleet merkittävimpiä tarkastuksen kohteena olevan tilikauden tilintarkastuksessa. Nämä seikat on otettu huomioon tilinpäätökseen kokonaisuutena kohdistuneessa tilintarkastuksessa sekä laatiessamme siitä annettavaa lausuntoa, emmekä anna näistä seikoista erillistä lausuntoa. EU-asetuksen 537/2014 10 artiklan 2 c -kohdan mukaiset merkittävät olennaisen virheellisyyden riskit sisältyvät alla kuvattuihin tilintarkastuksen kannalta keskeisiin seikkoihin.

Olemme ottaneet tilintarkastuksessa huomioon riskin siitä, että johto sivuuttaa kontrolleja. Tähän on sisältynyt arviointi siitä, onko viitteitä sellaisesta johdon tarkoitushakuisesta suhtautumisesta, josta aiheutuu väärinkäytöksestä johtuvan olennaisen virheellisyyden riski.

TILINTARKASTUKSEN KANNALTA KESKEISET SEIKAT

KUINKA KYSEISIÄ SEIKKOJA KÄSITELTIIN TILINTARKASTUKSESSA

Rahoitusasema ja rahoitusjärjestelyt

(Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetiedot 3.3 ja 3.5)

COVID-19 pandemian seurauksena konsernin tilikauden tappio oli 523 miljoonaa euroa ja liiketoiminnan nettorahavirta -1 043 miljoonaa euroa. Likvidit varat olivat 792 miljoonaa euroa ja korolliset velat 2 184 miljoonaa euroa.

Yhtiön tilikaudella toteuttamaan uudelleenrahoitus suunniteltiin sisältyi useita merkittäviä rahoitusjärjestelyitä.

Kuten tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa todetaan, taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19 pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta johtuen emoyhtiön hallitus on tarkastellut kolmea vaihtoehtoista skenaariota. Yhtiön hallituksen arvion mukaan Finnair kykenee täyttämään veloitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta kaikissa kolmessa skenaariossa.

Arvioimme rahoitussopimusten ehtoja, luokittelua ja kirjauskäytäntöjä suhteessa konsernin laadintaperiaatteisiin ja sovellettavaan tilinpäätösnormistoon.

Muodostimme käsityksen ennusteiden laatimisprosessista. Analysoimme muun muassa eri skenaarioiden kassavirtaennusteita, niiden taustalla olevien tietojen luotettavuutta ja johdon suunnitelmien toteuttamiskelpoisuutta.

Haastoimme johdon kassavirtaennusteissa käyttämien keskeisten oletusten asianmukaisuutta arvioimalla ja testaamalla johdon laatimien herkkyytlaskelmien osoittamaa liikkumavaraa sopeutetun liiketoiminnan toteuttamiselle.

Lisäksi arvioimme rahoitusjärjestelyistä ja rahoitusasemasta annettujen tietojen asianmukaisuutta tilinpäätöksessä.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1.

LIIKETULOS
2.

LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3.

PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4.

KONSOLIDOINTI
5.

MUUT LIITETIEDOT
6.

EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

KATSAUS
VUOTEEN 2020

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS
OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUS-
KERTOMUS

TILINTARKASTUKSEN KANNALTA KESKEISET SEIKAT

KUINKA KYSEISIÄ SEIKKOJA KÄSITELTIIN TILINTARKASTUKSESSA

Laivaston arvostus

(Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 2)

Laivastoon sisältyvien omistettujen lentokoneiden ja käyttöoikeuskoneiden tasearvo oli 2 213 miljoonaa euroa muodostaen 61% konsernitaseesta. Lentokoneiden poistot tilikaudelta olivat 291 miljoonaa euroa. COVID-19 pandemiasta johtuen osa laivastosta oli väliaikaisessa säilytyksessä ja useiden lentokoneiden rahoitusjärjestelyiden toteutuessa kirjattiin arvonalentumisia 8 miljoonaa euroa.

Lentokoneiden komponenttien oletetun käyttöiän ja jäännösarvon, lentokoneiden arvonalentumisen ja ostositoumuksiin mahdollisesti sisältyvien tappiollisten sopimusten olemassaolon arviointi edellyttävät huomattavaa johdon harkintaa.

Laivaston arvostus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka tasearvojen merkittävydestä ja tulevaisuuden kassavirtojen ennustamiseen liittyvästä johdon harkinnasta ja pandemian lisäämästä epävarmuudesta johtuen.

Arvioimme omistettujen ja vuokrattujen lentokoneiden taloudellista vaikutusaikaa, komponentteja ja jäännösarvoja koskevien oletusten kohtuullisuutta ja vertasimme näitä oletuksia lentokoneiden kirjanpitoarvoihin ja niihin liittyviin poistoihin tuloslaskelmassa.

Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n arvonmäärittäsjasiantuntijoita, jotka ovat arvioineet laskelmissa käytetyn mallin asianmukaisuutta ja testanneet laskelmien teknistä oikeellisuutta. Olemme haastaneet käytettyjä oletuksia, arvioineet niiden kohtuullisuutta ja verranneet oletuksia ulkoisiin markkinatietoihin, emoyhtiön hallituksen hyväksymiin skenaarioihin ja omiin näkemyksiimme.

Tarkastelimme myös COVID-19 pandemiasta johtuvien epävarmuuksien vaikutuksia johdon oletuksiin kassavirtalaskelmissa ja laadimme omat herkkyysanalyysit keskeisimmille oletuksille.

Arvioimme laivaston arvostuksesta esitettyjen liitetietojen asianmukaisuutta.

Matkustajatuottojen tuloutus

(Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.2.4)

Matkustajatuottoihin liittyvän velan tasearvo oli 134 miljoonaa euroa. Matkustajatuottojen myynti esitetään konsernitaseessa velkana, kunnes lento on lennetty ja myynti kirjataan liikevaihdoksi. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu asiakaskäyttäytymisen mukaiseen odotusarvoon lopullisesti käyttämättä jäävistä lipuista. Kanta-asiakasohjelmaan kertyneet pisteet arvostetaan käypään arvoon ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman tuloutushetkellä tai pisteiden vanhentuessa. COVID-19 pandemia on lisännyt epävarmuutta oletetusta asiakaskäyttäytymisestä.

Suuri määrä tapahtumia kulkee erilaisten tietokonejärjestelmien kautta myyntipäivästä liikevaihdon tuloutushetkeen asti. Kirjausprosessin monimutkaisuus lisää virheriskiä liikevaihdon määrän ja tuloutushetken määrittämisessä.

Matkustajatuottojen tuloutus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka konsernitilinpäätöksen tarkastuksessa.

Muodostimme käsityksen matkustajatuottojen kirjaamisprosessista. Käytimme data-analyysityökaluja tulovirtojen ja tuloutukseen liittyvien riskien tunnistamiseen kohdistaaksemme tarkastuksemme keskeisimpiin riskeihin. Lisäksi käytimme data-analyysejä testatessamme ennakoon saatuja lentolipputuloja.

Arvioimme matkustajatuottojen jaksotukseen liittyviä kontroleja ja testasimme niiden tehokkuutta.

Testasimme käyttämättä jäävien lentolippujen tuloutuksessa käytetyn odotusarvoisen laskelman matemaattista oikeellisuutta ja laskelman syöttötietoja. Arvioimme myös kanta-asiakasohjelman tuloutuksessa käytettävien oletusten kohtuullisuutta.

Olemme tarkastaneet otannalla liikevaihdoksi kirjattuja matkustajatuottoja ja velkana taseessa olevia käyttämättömiä lentolippuja.

TILINTARKASTUKSEN KANNALTA KESKEISET SEIKAT

Lentokaluston huoltovaraus

(Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.3.6)

Konsernin lentokonelaivasto koostuu omistetuista ja vuokratuista lentokoneista. Konserni on velvollinen palauttamaan vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa määritellyn huoltotason mukaisessa kunnossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi on kirjattu runkojen raskashuoltoihin, moottoreiden performanssihuoltoihin, moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin ja muihin materiaalsiin huoltoihin liittyviä varauksia, joiden arvo oli 163 miljoonaa euroa.

Lentokaluston huoltovarauksen arvostus edellyttää johdon harkintaa erityisesti huoltotapahtumien ajoittumisen ja tulevaisuudessa toteutuvien huoltokustannusten arvioinnin suhteen. Tulevat huoltokustannukset ja niiden ajoitus ovat riippuvaisia muun muassa lentosuunnitelmien toteutumisesta, huoltokustannusten markkinahintakehityksestä ja lentokoneen kunnosta huoltohetkellä.

Varauksen laskentamallin monimutkaisuudesta ja sen sisältämästä johdon harkinnasta johtuen lentokaluston huoltovaraus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka.

Etuuspohjaiset eläkkeet

(Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.3.8.2)

Taseeseen kirjattu velvoite etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyen on esitetty arvioitujen tulevaisuuden eläke-etuuksien nykyarvon ja eläkejärjestelyyn kuuluvien varojen erotuksena. Etuuspohjaisten eläkkeiden nettosaaminen oli 32 miljoonaa euroa.

Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan veloitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikoiden laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää ja vakuutusmatemaattisia oletuksia. Etuuspohjaisten velvoitteiden nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa korkealaatuisten ja maturiteetiltaan vastaavien joukkovelkakirjalainojen korkoa. Indeksikorotusten poistoon liittyvien sääntömuutosten myötä eläkevastuut vähenivät tilikaudella 151 miljoonaa euroa.

Eläkejärjestelyihin kuuluvat varat kirjataan käypään arvoon sisältäen johdon harkintaa erityisesti liittyen listaamattomiin sijoituksiin.

Etuuspohjaiset eläkkeet ovat konsernin tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka veloitteen ja varojen arvojen merkittävydestä, tilikaudella tapahtuneista sääntömuutoksista ja eläkelaskennan taustaoletuksiin liittyvästä johdon harkinnasta johtuen.

Muodostimme käsityksen vuokrasopimusten ehtojen analysointiin, rekisteröintiin ja huoltovarauksen laskentamallin muuttujien arviointiin liittyvästä prosessista.

Arvioimme käytetyn mallin asianmukaisuutta ja haastoimme johtoa käytettyjen keskeisten oletusten kuten huoltojen ennakoidun ajankohdan ja arvioitujen huoltokustannusten osalta.

Testasimme käyttöoikeuslaivaston vuokrasopimuksia otannalla arvioidaksemme palautusvelvoitteiden täyttymistä vuokrasopimuksen päättyessä.

Tarkastimme laskelmien syöttötietoja, matemaattista tarkkuutta ja laskimme huoltovarauksen uudelleen analysointityökalujen avulla.

Lisäksi arvioimme varauksen asianmukaisuutta vertaamalla aikaisempia arvioita toteutuneisiin huoltokustannuksiin.

Olemme käyttäneet KPMG:n vakuutusmatemaatikkaa arvioidessamme eläkevelvoitteiden laskennassa käytettävien vakuutusmatemaattisten oletusten asianmukaisuutta.

Olemme arvioineet eläkejärjestelyihin kuuluvien varojen arvostamisessa käytettyjen arvostusmenetelmien ja johdon käyttämän harkinnan asianmukaisuutta. Lisäksi olemme testanneet varojen arvostusta vertaamalla käytettyjä arvostuksia kyseisten sijoitusten markkina-arvoihin tilinpäätöspäivänä.

Listaamattomien sijoitusten osalta olemme verranneet johdon arviota luomaamme riippumattomaan odotusarvoon, joka perustuu sijoituksen luonteeseen, historialliseen ostohintaan ja julkisesti saatavilla olevaan tietoon vastaavista sijoituksista.

Lisäksi arvioimme etuuspohjaisista eläkkeistä esitettyjen liitetietojen asianmukaisuutta.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

► **TILINTARKASTUSKERTOMUS**

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan EU:ssa käyttöön hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti ja siten, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat myös sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä. Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan emoyhtiön ja konsernin kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuviissa tapauksissa esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Tilinpäätös laaditaan toiminnan jatkuvuuteen perustuen, paitsi jos emoyhtiö tai konserni aiotaan purkaa tai toiminta lakkauttaa tai ei ole muuta realistista vaihtoehtoa kuin tehdä niin.

Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa

Tavoitteenamme on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä, sekä antaa tilintarkastuskertomus, joka sisältää lausuntomme. Kohtuullinen varmuus on korkea varmuustaso, mutta se ei ole tae siitä, että olennainen virheellisyys aina havaitaan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti suoritettavassa tilintarkastuksessa. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella. Hyvän tilintarkastustavan mukaiseen tilintarkastukseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko tilintarkastuksen ajan. Lisäksi:

- Tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat tilinpäätöksen olennaisen virheellisyyden riskit, suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia tilintarkastustoimenpiteitä ja hankimme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäytökseen voi liittyä yhteistoimintaa, väärentämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista.
- Muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta.
- Arvioimme sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuutta sekä johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden ja niistä esitettävien tietojen kohtuullisuutta.
- Teemme johtopäätöksen siitä, onko hallituksen ja toimitusjohtajan ollut asianmukaista laatia tilinpäätös perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta, ja teemme hankkimamme tilintarkastusevidenssin perusteella johtopäätöksen siitä, esiintyykö sellaista tapahtumiin tai olosuhteisiin liittyvää olennaista epävarmuutta, joka voi antaa merkittävää aihetta epäillä emoyhtiön tai konsernin kykyä jatkaa toimintaansa. Jos johtopäätöksemme on, että olennaista epävarmuutta esiintyy, meidän täytyy kiinnittää tilintarkastuskertomuksessamme lukijan huomiota epävarmuutta koskeviin tilinpäätöksessä esitettäviin tietoihin tai, jos epävarmuutta koskevat tiedot eivät ole riittäviä, mukauttaa lausuntomme. Johtopäätöksemme perustuvat tilintarkastuskertomuksen antamispäivään mennessä hankittuun tilintarkastusevidenssiin. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei emoyhtiö tai konserni pysty jatkamaan toimintaansa.
- Arvioimme tilinpäätöksen, kaikki tilinpäätöksessä esitettävät tiedot mukaan lukien, yleistä esittämistapaa, rakennetta ja sisältöä ja sitä, kuvastaako tilinpäätös sen perustana olevia liiketoimia ja tapahtumia siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan.
- Hankimme tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitilinpäätöksestä. Vastaamme konsernin tilintarkastuksen ohjauksesta, valvonnasta ja suorittamisesta. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.

Kommunikoimme hallintoelinten kanssa muun muassa tilintarkastuksen suunnitellusta laajuudesta ja ajoituksesta sekä merkittävistä tilintarkastushavainnoista, mukaan lukien mahdolliset sisäisen valvonnan merkittävät puutteellisuudet, jotka tunnistamme tilintarkastuksen aikana.

Lisäksi annamme hallintoelimille vahvistuksen siitä, että olemme noudattaneet riippumattomuutta koskevia relevantteja eettisiä vaatimuksia, ja kommunikoimme niiden kanssa kaikista suhteista ja muista seikoista, joiden voi kohtuudella ajatella vaikuttavan riippumattomuuteemme, ja soveltuviissa tapauksissa niihin liittyvistä varotoimista. Päätämme, mitkä hallintoelinten kanssa kommunikoiduista seikoista olivat merkittävimpiä tarkasteltavana olevan tilikauden tilintarkastuksessa ja näin ollen ovat tilintarkastuksen kannalta keskeisiä. Kuvaamme kyseiset seikat tilintarkastuskertomuksessa, paitsi jos säädös tai määräys estää kyseisen seikan julkistamisen tai kun äärimmäisen harvinaisissa tapauksissa toteamme, ettei kyseisestä seikasta viestitä tilintarkastuskertomuksessa, koska siitä aiheutuvien epäedullisten vaikutusten voisi kohtuudella odottaa olevan suuremmat kuin tällaisesta viestinnästä koituva yleinen etu.

Muut raportointivelvoitteet

Tilintarkastustoimeksiantoa koskevat tiedot

Olemme toimineet yhtiökokouksen valitsemana tilintarkastajana 29.5.2020 alkaen yhtäjaksoisesti yhden vuoden.

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio käsittää toimintakertomuksen ja vuosikertomukseen sisältyvän informaation, mutta se ei sisällä tilinpäätöstä eikä sitä koskevaa tilintarkastuskertomustamme. Olemme saaneet toimintakertomuksen ja vuosikertomuksen käyttöömmme ennen tämän tilintarkastuskertomuksen antamispäivää. Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota. Velvollisuutenamme on lukea edellä yksilöity muu informaatio tilinpäätöksen tilintarkastuksen yhteydessä ja tätä tehdessämme arvioida, onko muu informaatio olennaisesti ristiriidassa tilinpäätöksen tai tilintarkastusta suoritettaessa hankkimamme tietämyksen kanssa tai vaikuttaako se muutoin olevan olennaisesti virheellistä. Toimintakertomuksen osalta velvollisuutenamme on lisäksi arvioida, onko toimintakertomus laadittu sen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti. Lausuntonamme esitämme, että toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia ja että toimintakertomus on laadittu toimintakertomuksen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti. Jos teemme ennen tilintarkastuskertomuksen antamispäivää käyttöömmme saamaamme muuhun informaatioon kohdistamamme työn perusteella johtopäätöksen, että kyseisessä muussa informaatiossa on olennainen virheellisyys, meidän on raportoitava tästä seikasta. Meillä ei ole tämän asian suhteen raportoitavaa.

Muut lausunnot

Puollamme tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen vahvistamista. Hallituksen esitys jakokelpoisten varojen käsittelystä on osakeyhtiölain mukainen. Puollamme vastuuvapauden myöntämistä emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsinki 17.2.2021
KPMG OY AB

Kirsi Jantunen
KHT



Yhteystiedot

House of Travel and Transportation
Finnair Oyj
Tietotie 9 A (Helsinki Airport)
01053 FINNAIR

Puh. +358 600 0 81881
(1,25 €/vastattu puhelu + pvm/mpm)



company.finnair.com
investors.finnair.com



www.facebook.com/finnair
www.facebook.com/finnairsuomi



www.twitter.com/Finnair
www.twitter.com/FinnairSuomi



<https://blog.finnair.com/en/>
<https://blog.finnair.com/>



www.instagram.com/feelfinnair/