



Finnair-konsernin puolivuositiedote 1.1.–30.6.2020

24.7.2020

Finnair-konsernin puolivuositiedot 1.1.–30.6.2020

COVID-19 lähes pysäytti Finnairin matkustajaliikenteen ja liikevaihto muodostui pääosin pelkkää rahtia kuljettavista lennoista, kassa ja oma pääoma palautuivat pandemiaa edeltävälle tasolle

Huhti–kesäkuu 2020

- Osakekohtainen tulos oli -0,25 euroa (0,04).
- Liikevaihto laski 91,3 prosenttia vertailukaudesta ja oli 68,6 miljoonaa euroa (789,1).*
- Polttoainekustannukset laskivat 147,3 miljoonaa euroa (-81,6 %), koska kapasiteettia leikattiin COVID-19-vaikutusten vuoksi. Polttoaineen hinnan** vaikutus kuitenkin kumosi osan polttoaineen kulutuksen vähenemisen vaikutuksesta.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -174,3 miljoonaa euroa (47,2). Liiketulos oli -171,2 miljoonaa euroa (47,9).
- Rahoituserien nettokulut kasvoivat merkittävästi ollen 46,0 miljoonaa euroa (19,7) ja 29 miljoonaa euroa kasvusta liittyi polttoaine- ja valuuttasuojauksiin, jotka uudelleen luokiteltiin tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä.
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -463,7 miljoonaa euroa (176,8) ja investointien nettorahavirta 262,1 miljoonaa euroa (-147,0).***
- Matkustajamäärä laski 97,5 prosenttia 0,1 miljoonaan (3,9).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat 97,2 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 33,1 prosenttia (-49,4 prosenttiyksikköä).

Tammi–kesäkuu 2020

- Osakekohtainen tulos oli -0,46 euroa (-0,02).
- Liikevaihto laski 56,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 629,8 miljoonaa euroa (1 457,3).*
- Polttoainekustannukset laskivat 148,6 miljoonaa euroa (-45,6 %), koska kapasiteettia leikattiin COVID-19-vaikutusten vuoksi. Polttoaineen hinnan** vaikutus kuitenkin kumosi osan polttoaineen kulutuksen vähenemisen vaikutuksesta.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -265,4 miljoonaa euroa (31,0). Liiketulos oli -266,8 miljoonaa euroa (30,3).
- Rahoituserien nettokulut kasvoivat merkittävästi ollen 125,7 miljoonaa euroa (40,3) ja 84 miljoonaa euroa niiden kasvusta liittyi polttoaine- ja valuuttasuojauksiin, jotka uudelleen luokiteltiin tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä.
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -597,2 miljoonaa euroa (325,0) ja investointien nettorahavirta 194,8 miljoonaa euroa (-217,2).***
- Matkustajamäärä laski 61,0 prosenttia 2,8 miljoonaan (7,1).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat 56,4 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 71,3 prosenttia (-9,3 prosenttiyksikköä).

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

** Polttoaineen hinta valuutta ja suojaukset mukaan lukien.

*** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden toisella neljänneksellä 322,1 miljoonaa euroa lunastuksia rahamarkkinarahastoista tai muista yli kolmen kuukauden päästä erääntyvistä rahoitusvaroista. Vuoden alkupuoliskolla nämä sijoitukset pienenevät nettomääräisesti 371,3 miljoonalla eurolla. Nämä sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

29.4.2020 annettu ohjeistus:

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

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

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

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

Uusi ohjeistus 24.7.2020:

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

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

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

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

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Finnairin toista vuosineljänneestä kuvaa käytännössä vain yksi asia, COVID-19-pandemia. Kuten ennakoimme, kapasiteettimme laski sen vuoksi kolmeen prosenttiin, sillä ylläpidimme vain Suomen kannalta kriittisiä lentoyhteyksiä. Tämä heijastui vahvasti myös matkustajamääriin, liikevaihtoon ja tulokseen. Neljänneksen aikana teimme noin 2 miljoonan euron suuruisen päiväkohtaisen vertailukelpoisen liiketappion ensimmäisen vuosineljänneksen yhteydessä antamamme ohjeistuksen mukaisesti.

Katsauskauteen sisältyi kuitenkin myös useita valopilkkuja. Pelkkää rahtia kuljettaneiden lentojen kysyntä oli vahvaa koko vuosineljänneksen, ja lensimme 602 yhdensuuntaista lentoa pääasiassa Suomen ja Aasian välillä. Rahti muodostikin poikkeuksellisesti yli 70 % vuosineljänneksen liikevaihdostamme, ja sen kannattavuus oli hyvällä tasolla. Rahti toiminnalla oli myös merkittäviä yhteiskunnallisia vaikutuksia, koska kuljetimme muun muassa suojatarvikkeita pandemian ehkäisemiseksi ja huoltovarmuuden takaamiseksi. Muutoin tuloksemme heijasti toiminnan lähes täydellistä pysähdystä.

Olen myös tyytyväinen toteuttamiimme rahoitustoimiin katsauskauden aikana. Ennen kaikkea menestyksellisesti toteutettu, ylimerkitty 500 miljoonan euron merkintäoikeusanti oli tulevaisuutemme kannalta tärkeä. Annissa vahva omistajarakenteemme säilyi olennaisilta osin ennallaan ja Suomen valtion omistusosuus säilyi ennallaan. Osakkeenomistajiemme tuki luo vahvan pohjan jälleenrakennukselle ja

strategian toteuttamiselle. Haluankin lämpimästi kiittää kaikkia vanhoja ja uusia osakkeenomistajiamme, jotka osallistuivat osakeantiin. Luottamuksenosoituksenne merkitsee Finnairille ja sen työntekijöille paljon.

Nopeasti toteutettujen ja kattavien rahoitustoimien ansiosta kassamme on edelleen vahva ollen noin 970 miljoonaa euroa, kun saimme heinäkuun alussa osakeannin loputkin tuotot. Myös taseemme on terve, sillä omavaraisuusasteemme nousi samanaikaisesti lähes 28 %:iin.

Olemme myös jatkaneet kustannussäästöohjelman toteuttamista. Kuten toukokuussa tiedotimme, tavoittelemme lähes 80 miljoonan euron vuositason pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta alkaen verrattuna vuoteen 2019. Säästöjä haetaan muun muassa kiinteistökuluista, lentokoneiden vuokrauskuluista, palkka- ja palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Jatkamme myös strategiamme mukaisesti toimintojemme tehostamista ja digitalisointia sekä automatisointia. Näiden pysyviin säästöihin tähtäävien toimien osalta olemme saavuttaneet lupaavia ensimmäisiä tuloksia. Lisäksi sopeutamme volyyminsidonnaisia kulumme kysynnän mukaisesti, missä on auttanut muun muassa Suomen joustava lomautuskäytäntö.

Olemme maksaneet asiakkaille COVID-19-tilanteen vuoksi peruutetuista lennoista palautuksia helmi-kesäkuun aikana yli 270 miljoonaa euroa. Palautuspyyntöjä on neljässä kuukaudessa tullut saman verran kuin normaalisti kolmen vuoden aikana. Hakemuksista on nyt käsitelty noin kaksi kolmasosaa. Palautuksia maksetaan vielä arviolta noin 100 miljoonaa euroa. Tilanne on ollut täysin poikkeuksellinen ja siksi palautuksissa on ollut viivettä, jonka minimoimiseksi teemme kaikkemme. Olemme lisänneet merkittävästi henkilöstöä hakemusten käsittelyssä ja kehittäneet robotteja nopeuttaaksemme tätä käsittelyä. Tahdon esittää asiakkaillemme pahoittelut viiveestä ja kiitokseni siitä kärsivällisyydestä, jota he ovat osoittaneet. Me pidämme huolen siitä, että asiakkaamme saavat palautuksensa mahdollisimman pian.

Euroopassa ja Aasiassa valtiot ovat hiljalleen avanneet rajojaan ja poistaneet matkustusrajoituksiaan. Finnair puolestaan on aloittanut kattavamman reittiverkoston operoinnin ja lisäämme lentoja asteittain ja joustavasti kysynnän mukaisesti loppuvuotta kohden riippuen kuitenkin pandemiatilanteen kehityksestä ja matkustusrajoitusten poistamisen aikataulusta.

Asiakkaidemme ja työntekijöidemme terveys sekä turvallisuus ovat meille tärkeitä ja haluamme varmistaa, että he voivat lentää luottavaisin mielin. Siksi olemme ottaneet käyttöön useita turvallisuutta lisääviä toimia, jotka koostuvat muun muassa lisätystä lentokoneen siivouksesta, uusista järjestelyistä koneeseen nousussa ja koneesta poistumisesta sekä pakollisista kasvosuojuksista lennon aikana.

Toivon, että tapaamme pian lennoillamme ja toivotan kiitosten kera mukavaa kesää.

Toimintaympäristö huhti–kesäkuussa

COVID-19-pandemia vaikutti merkittäväällä tavalla koko globaaliin lentotoimialaan ja näin ollen myös Finnairin kaikkien toimintaan toisella vuosineljänneksellä. Lentoyhtiöt ympäri maailman olivat pakotettuja vähentämään kapasiteettiaan huomattavasti matkustusrajoituksista ja kysynnän puutteesta johtuen. Tämä koski myös Finnairia sen operoitua minimiverkostoaan, jossa tuolakilometreillä mitattu kapasiteetti oli vain n. 3 prosenttia vertailukaudesta.

Kapasiteetti laski merkittävästi Helsingin ja muiden Euroopan markkinoiden välillä. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolakilometreillä mitattuna laski 92,0 prosenttia (+4,4). Kysyntä oli hyvin heikkoa koko toisen vuosineljänneksen COVID-19-liitännäisten reitti- ja vuoroperuutusten sekä matkustusrajoitusten vuoksi.

Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla tuolakilometreillä mitattuna laski 92,1 prosenttia (+6,1). Kysyntä Euroopan- ja Finnairin Aasian-kohteiden välillä laski huomattavasti katsauskaudella samojen syitten takia 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. Näiden poikkeuksellisten olosuhteiden vallitessa Finnair työskentelee yhdessä yhteishankkeidensa kanssa varmistaakseen, että tehokkuutta tuottavat ja asiakkaita hyödyttävät yhteishankkeet jatkuvat normaalisti merkittävästi alentuneesta kapasiteetista ja liikevaihdesta huolimatta.

Matkapakettien tarjonta on ollut keskeytyneenä koko toisen vuosineljänneksen ajan COVID-19-pandemian ja siihen liittyvien matkustusrajoitusten ja -suositusten vuoksi. Matkapakettien kysyntä laski pandemian takia merkittävästi ollen huhti-toukokuun ajan noin 5–10 % normaalista tasosta kysynnän kohdistuessa tulevan syksyn ja talven matkoihin. Matkapakettien kysyntä on alkanut elpymään kesäkuun aikana kohdistuen kuluvan kesän, tulevan syksyn ja talven sekä myös kesäkauden 2021 matkoihin. Tulevien kuukausien näkymä on edelleen epävarma ja riippuu matkustusrajoitusten ja -suositusten voimassaolosta sekä asiakaskysynnän palautumisesta. Finnair arvioi matkapakettien kysynnän ja tarjonnan palaavan vuoden 2019 tasolle epidemian jälkeen noin 1–2 vuoden kuluessa.

COVID-19 vaikutti merkittävästi myös globaaleihin rahtimarkkinoihin laskemalla selvästi lentorahdin määrää toisella vuosineljänneksellä, koska reittiliikenteen kapasiteetti väheni todella huomattavasti. Toisaalta poikkeuksellinen tilanne avasi markkinan pelkkää rahtia kuljettaville lennoille. Finnair operoi 602 yhdensuuntaista pelkkää rahtia kuljettanutta lentoa toisella vuosineljänneksellä pääasiassa Aasiaan, koska kysyntä oli vahvaa. Tämä puolestaan paransi Finnairin rahtiliikevaihtoa, vaikka Finnairin rahtivolyymit laskivat vertailukaudesta matkustajaliikennekapasiteetin laskun vuoksi. Lisäksi rahtiliikenteen kokonaiskäyttöaste parani vuoden takaisesta.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 2,1 prosenttia vertailukaudesta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli euroon nähden 4,2 prosenttia vahvempi kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan heikkeni euroon nähden 1,7 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihintana oli vuoden toisella neljänneksellä 62,9 prosenttia alempi kuin vuotta aiemmin, mutta Finnairin suojauspolitiikan vuoksi tämä näkyy yhtiön tuloksessa viiveellä. Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan kulloisenkin vuosineljänneksen tulokseen. Vuoden toisella neljänneksellä Finnairin polttoainekulut laskivat merkittävästi vertailukaudesta kapasiteetin merkittävästä vähenemisestä johtuen, vaikka polttoaineen hinnan vaikutus kumosi sen tätä vaikutusta osittain.

Taloudellinen kehitys huhti–kesäkuussa

Liikevaihto huhti–kesäkuussa

Finnairin liikevaihto laski 91,3 prosenttia vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten vuoksi. Matkustajatuotot laskivat 97,9 prosenttia ja lisämyynti laski 87,9 prosenttia. Matkapalvelujen liikevaihto laski 100,0 prosenttia. Rahtiliikevaihto laski 9,5 prosenttia.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi yli 200,0 prosenttia ja oli 19,92 eurosenttiä (6,41). Myös yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein nousi yli 200,0 prosenttia ja oli 20,20 eurosenttiä (6,42). RASK-kehitykseen vaikuttivat COVID-19-liittännäiset reitti- ja vuoroperumiset, jotka laskivat tarjottuja henkilökilometrejä ja matkustajatuottoja. Samanaikaisesti rahtiliikevaihto korostui merkittävästi nostoen yksikkötuottoa.

Liikevaihto tuotteittain

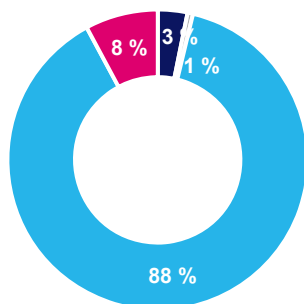
Milj. euroa	4-6/2020	4-6/2019	Muutos, %
Matkustajatuotot	13,7	641,5	-97,9
Lisämyynti	5,5	45,3	-87,9
Rahti	49,5	54,7	-9,5
Matkapalvelut	0,0	47,6	-100,0
Yhteensä	68,6	789,1	-91,3

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 4-6/2020

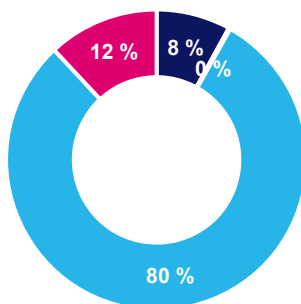
Liikennealue	Milj. euroa	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
		Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	-2,0	-14,4	-100,7	11,0	-99,8	9,1	-99,8	82,7	0,6
Pohjois-Amerikka	0,2	1,3	-99,7	2,0	-99,8	0,2	-100,0	8,1	-79,4
Eurooppa	12,5	91,6	-95,4	304,6	-93,6	91,1	-97,7	29,9	-53,1
Kotimaa	2,5	18,3	-94,0	27,0	-93,3	13,6	-95,0	50,4	-17,1
Reiteille kohdistumaton	0,4	3,2	-89,2						
Yhteensä	13,7	100,0	-97,9	344,6	-97,2	113,9	-98,9	33,1	-49,4

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

COVID-19-pandemian huomattava negatiivinen vaikutus toisella vuosineljänneksellä johti liikennelukujen merkittävään laskuun. Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 97,2 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 97,5 prosenttia ja oli 98 000 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 98,9 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 49,4 prosenttiyksikköä 33,1 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin vain muutama reittilento huhtikuussa eikä yhtään lentoa touko- tai kesäkuussa. Näin ollen tarjonta tarjotut henkilökilometrit laskivat 99,8 prosenttia. Samoin myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 99,8 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 0,6 prosenttiyksikköä 82,7 prosenttiin, koska huhtikuun muutamat reittilennot olivat suhteellisen täynnä matkustajia.

Koko Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti laski 99,8 prosenttia vertailukaudesta, koska sinne operoitiin vain yksi reittilento. Tämän vuoksi myydyt henkilökilometrit laskivat 100,0 prosenttia (pyöristettynä ylöspäin) ja matkustajakäyttöaste laski 79,4 prosenttiyksikköä 8,1 prosenttiin.

Myös Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski COVID-19-pandemian takia 93,6 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 97,7 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 53,1 prosenttiyksikköä 29,9 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 93,3 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 95,0 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 17,1 prosenttiyksikköä 50,4 prosenttiin.

Lisämyynti laski 87,9 prosenttia COVID-19-vaikutusten vuoksi. Lentolippumaksut ja pluspisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19 näkyi selvästi Finnairin rahtivolyyymien kehityksessä myös toisella vuosineljänneksellä. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 99,4 prosenttia, ja myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 99,5 prosenttia. Tarjotut rahtitonnikilometrit laskivat kuitenkin 81,2 % ja myydyt rahtitonnikilometrit 74,5 %, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita lennettiin pääasiassa Euroopan ja Aasian välillä. Finnair lensi toisella vuosineljänneksellä 602 yhdensuuntaista lentoa, joissa kuljetettiin ainoastaan rahtia, koska kysyntä oli vahvaa johtuen yleisestä kapasiteettivajeesta markkinoilla. Tämän vuoksi rahtiliikennevaihto laski vain 9,5 prosenttia.

Matkapakettien taloudelliseen kehitykseen vaikutti merkittävästi COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Toisen vuosineljänneksen aikana kaikki matkapalveluiden lomamatkat peruttiin mukaan lukien sekä sarjatuotantoon perustuvat lomamatkat että dynaamiset tuotteet Finnair Holidays ja Aurinkomatkojen kaupunkilomat.

Kustannuskehitys huhti–kesäkuussa

Finnairin toiminnalliset kulut laskivat 66,4 prosenttia vertailukaudesta, eli vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui erityisesti kiinteistä kulueristä. Esimerkiksi poistot ja arvonalentumiset jopa kasvoivat vertailukaudesta. Finnair jatkoi merkittäviä kustannussopeutustoimia toisella vuosineljänneksellä. Ne pitivät sisällään muun muassa henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi merkittävänä toiminnallisten kulujen alenemisena.

Yksikkökustannus (CASK) nousi yli 200,0 prosenttia ja oli 70,50 eurosenttiä (6,03). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi samoin yli 200,0 prosenttia ja oli 60,85 eurosenttiä (4,56). Jyrkkä nousu johtui rajallisesti kapasiteetista ja tietyistä joustamattomista kulueristä.

Toiminnallisten kulut (yht. 253,8 milj. euroa)

Milj. euroa	4-6/2020	Osuus, %	4-6/2019	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	48,1	19,0	136,9	-64,9
Polttoainekulut	33,2	13,1	180,6	-81,6
Kapasiteettivuokrat	17,8	7,0	32,8	-45,9
Lentokaluston huoltokulut	19,5	7,7	50,7	-61,5
Liikennöimismaksut	11,8	4,7	87,3	-86,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-7,8	-3,1	42,3	-118,5
Matkustaja- ja maapalvelut	17,7	7,0	112,8	-84,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	28,4	11,2	32,9	-13,6
Poistot ja arvonalentumiset	85,1	33,5	78,7	8,1
Yhteensä	253,8	100,0	755,0	-66,4

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 61,6 prosenttia vertailukaudesta. Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppalut, laskivat 81,6 prosenttia vertailukaudesta kapasiteettileikkausten takia, vaikka polttoaineen hintakehitys¹ kumosi tätä vaikutusta osittain. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi yli 200,0 prosenttia, koska pelkkää rahtia kuljettaneet lennot lasketaan mukaan polttoainekulutukseen, mutta ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 72,5 prosenttia alhaisten käyttöasteiden vuoksi.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut (uudelleennimetty henkilöstökuluista, koska erä sisältää myös vuokratusta ja ulkoistetusta miehistöstä aiheutuvat kulut) laskivat 64,9 prosenttia, koska kapasiteettia leikattiin COVID-19-pandemian vuoksi merkittävästi ja sen takia Finnair aloitti lomautukset huhtikuussa 2020. Toisaalta tietyt erät, kuten lomapalkkamaksut sekä eläkesäätiöliitännäiset kulut, nostivat henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviä kuluja.

Matkustaja- ja maapalvelukulut laskivat 84,3 prosenttia sekä matkustaja- että rahtiliikenteen alentuneiden volyymien vuoksi. Toisaalta esimerkiksi asiakaspalvelusta aiheutuneet kulut olivat normaalilla tasolla COVID-19-pandemiasta aiheutuneiden lisääntyneiden asiakasyhteydenottojen takia. Erään sisältyvät myös valmismatkakulut.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kääntyivät positiivisiksi, koska myynti- ja markkinointikulut olivat hyvin alhaiset ja toisaalta koska jakelukuluja hyvitetiin COVID-19-liitännäisten lentoperuutusten vuoksi.

Lentokaluston huoltokulut laskivat 61,5 prosenttia vertailukaudesta ja niitä alensi erityisesti kapasiteetin aleneminen sekä kapasiteettiperustaisten sopimusten vaikutus. Toisaalta tietyt kulut olivat kiinteitä.

Laivaston kasvu vertailukaudesta lisäsi poistoja ja arvonalentumisia. Liikenteen väheneminen laski liikennöimismaksuja, vaikka liikennöidyt lennot painoutuivat tavallista enemmän maksuja nostaviin laajarunkolentoihin johtuen pelkkää rahtia kuljettaneista lennoista.

Kapasiteettivuokrat sisältävät ostoliikenteen Norralta, wet leaset ja rahtikapasiteetin vuokrat, ja ne laskivat merkittävästi vertailukaudesta kapasiteettileikkausten takia. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut olivat lähempänä vertailukauden tasoa, vaikka nekin laskivat hieman.

¹ Polttoaineen hinta valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Tulos huhti–kesäkuussa

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

Milj. euroa	4-6/2020	4-6/2019	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-89,2	125,9	-170,8
Poistot ja arvonalentumiset	-85,1	-78,7	8,1
Vertailukelpoinen liiketulos	-174,3	47,2	<-200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	3,1	0,7	>200
Liiketulos	-171,2	47,9	<-200
Rahoitustuotot	15,3	1,5	>200
Rahoituskulut	-61,4	-21,2	-189,4
Kurssivoitot ja -tappiot	2,1	10,8	-80,3
Tulos ennen veroja	-215,1	39,0	<-200
Tuloverot	43,0	-7,8	>200
Kauden tulos	-172,1	31,2	<-200

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

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat 3,3 miljoonaa euroa (2,0), ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat 0,0 miljoonaa euroa (-0,7). Ensimmäisellä vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien (myyntivoitot/tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut) arvo oli yhteensä -0,1 miljoonaa euroa (-0,6). Näin ollen liiketulos laski suunnilleen vastaavalla tavalla kuin vertailukelpoinen EBITDA ja vertailukelpoinen liiketulos.

Rahoituskulut kasvoivat merkittävästi, ja noin 36 miljoonaa euroa kasvusta liittyi polttoaine- ja valuuttasuojauksiin, jotka uudelleen luokiteltiin IFRS 9:n nojalla tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä. Toisaalta rahoitustuotot kasvoivat noin 8 miljoonalla eurolla samasta syystä, joten negatiivinen nettovaikutus oli n. 29 miljoonaa euroa. Kurssivoitot johtuivat pääosin dollarimääräisistä lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin liittyvistä kurssivoitoista.

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

Taloudellinen kehitys tammi–kesäkuussa

Liikevaihto tammi–kesäkuussa

Finnairin liikevaihto laski 56,8 prosenttia vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten vuoksi. Matkustajatuotot laskivat 62,1 prosenttia ja lisämyynti laski 43,8 prosenttia. Matkapalvelujen liikevaihto laski 49,4 prosenttia. Rahtiliikevaihto laski 15,6 prosenttia.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 0,9 prosenttia ja oli 6,29 eurosenttiä (6,34). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 1,1 prosenttia.

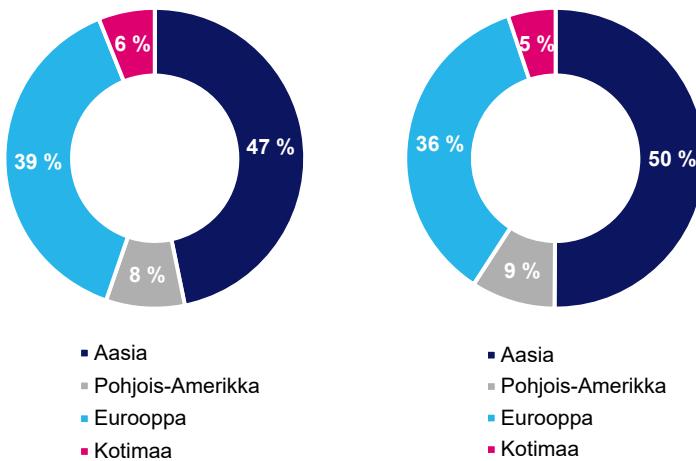
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1-6/2020	1-6/2019	Muutos, %
Matkustajatuotot	437,0	1 154,0	-62,1
Lisämyynti	48,3	86,0	-43,8
Rahti	86,2	102,1	-15,6
Matkapalvelut	58,3	115,3	-49,4
Yhteensä	629,8	1 457,3	-56,8

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1-6/2020

Liikennealue	Milj. euroa	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
		Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	169,3	38,7	-66,4	4 684,8	-59,1	3 577,4	-62,0	76,4	-5,9
Pohjois-Amerikka	26,8	6,1	-65,8	848,9	-55,4	647,1	-59,9	76,2	-8,7
Eurooppa	186,0	42,6	-59,9	3 874,0	-54,7	2 548,3	-62,5	65,8	-13,5
Kotimaa	47,3	10,8	-50,6	607,7	-43,1	366,4	-46,2	60,3	-3,4
Reiteille kohdistumaton	7,6	1,7	-38,1						
Yhteensä	437,0	100,0	-62,1	10 015,4	-56,4	7 139,2	-61,4	71,3	-9,3

Tarjotut henkilökilometrit (ASK) Myydyt henkilökilometrit (RPK)



COVID-19-pandemian vaikutus näkyi jo helmikuun liikenneluvuissa erityisesti Aasian osalta ja sen vaikutus oli huomattava kaikilla liikennealueilla maaliskuusta alkaen, mikä johti liikennelukujen merkittävään laskuun ensimmäisellä vuosipuoliskolla. Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 56,4 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 61,0 prosenttia ja oli 2 753 500 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 61,4 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 9,3 prosenttiyksikköä 71,3 prosenttiin.

Aasian-liikenteen tarjonta laski COVID-19-vaikutuksen myötä merkittävästi helmikuusta alkaen ja toisella vuosineljänneksellä Aasiaan oli vain muutama reittilento. Siksi tarjotut henkilökilometrit laskivat 59,1 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 62,0 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 5,9 prosenttiyksikköä 76,4 prosenttiin.

Ensimmäisellä vuosipuoliskolla Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti laski 55,4 prosenttia vertailukaudesta COVID-19-pandemian vuoksi, 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 59,9 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 8,7 prosenttiyksikköä 76,2 prosenttiin.

Myös Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski COVID-19-pandemian takia 54,7 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 62,5 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 13,5 prosenttiyksikköä 65,8 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 43,1 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 46,2 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 3,4 prosenttiyksikköä 60,3 prosenttiin.

Lisämyynti laski 43,8 prosenttia ennen kaikkea toisen vuosineljänneksen alhaisten matkustajamäärien vuoksi. Palvelumaksujen lisäksi istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

Kansainvälisen lentorahtikysynnän heikkeneminen COVID-19:n vuoksi näkyi myös Finnairin rahtivolyyymien kehityksessä ensimmäisellä vuosipuoliskolla, vaikka Finnair aloittikin pelkkä rahtia kuljettaneet lennot huhtikuussa (602 yhdensuuntaista lentoa toisella vuosineljänneksellä) ja niiden kysyntä oli vahvaa, koska markkinoilla ei ollut tarjolla kapasiteettia. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 59,8 prosenttia, ja myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 63,4 prosenttia. Toisaalta tarjotut rahtitonnikilometrit laskivat 49,8 % ja myydyt rahtitonnikilometrit samoin 49,8 %, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita lennettiin pääasiassa Euroopan ja Aasian välillä. Rahtiliikevaihto laski 15,6 prosenttia.

Matkapakettien asiakaskysyntä parani, mikä 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 lopettaminen. Näiden lisäksi matkapalveluiden toiminta loppui Virossa. Ensimmäisen vuosineljänneksen loppua kohden ja erityisesti toisella vuosineljänneksellä COVID-19 vaikutti merkittävästi matkapalveluiden kehitykseen, koska toisella vuosineljänneksellä ei kertynyt liikevaihtoa. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 65,3 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 88,9 prosenttia. Matkapalveluiden liikevaihto laski 49,4 prosenttia.

Kustannuskehitys tammi–kesäkuussa

Finnairin toiminnalliset kulut laskivat 36,7 prosenttia vertailukaudesta, eli selvästi vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui tiettyjen kuluerien joustamattomuudesta. Finnair on tehnyt COVID-19-vaikutusten vuoksi merkittäviä kustannuspeutustoimia, jotka pitävät sisällään muun muassa henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi selvästi erityisesti toisella vuosineljänneksellä.

Yksikkökustannus (CASK) nousi 44,0 prosenttia ja oli 8,94 eurosenttiä (6,21). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi 49,7 prosenttia ja oli 7,17 eurosenttiä (4,79).

Toiminnalliset kulut (yht. 920,1 milj. euroa)

Milj. euroa	1-6/2020	Osuus, %	1-6/2019	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	184,3	20,0	266,6	-30,9
Polttoainekulut	177,1	19,3	325,8	-45,6
Kapasiteettivuokrat	47,7	5,2	65,0	-26,6
Lentokaluston huoltokulut	59,7	6,5	97,0	-38,5
Liikennöimismaksut	76,4	8,3	159,4	-52,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	22,6	2,5	84,0	-73,1
Matkustaja- ja maapalvelut	122,4	13,3	235,5	-48,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	62,5	6,8	66,2	-5,6
Poistot ja arvonalentumiset	167,6	18,2	154,6	8,4
Yhteensä	920,1	100,0	1 454,1	-36,7

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 34,1 prosenttia vertailukaudesta. Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat 45,6 prosenttia vertailukaudesta pääosin johtuen COVID-19-liitännäisestä kapasiteetin alenemisestä, mikä korostui erityisesti toisella vuosineljänneksellä. Toisaalta polttoaineen hinnan² kehitys kumosi tätä vaikutusta osittain. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 8,1 prosenttia, kun taas matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 14,0 prosenttia.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut laskivat 30,9 prosenttia, koska kapasiteettia leikattiin merkittävästi ja Finnair aloitti sen vuoksi huhtikuussa 2020 valtaosan lomautuksista, joiden vaikutus näkyi erityisesti toisella vuosineljänneksellä. Toisaalta kuluja nostivat kertaluonteiset eläkekulut, työnantajan sairausvakuutusmaksun nousu vuodelle 2020 sekä tuoreisiin työehtosopimuksiin perustuneet palkankorotukset.

² Polttoaineen hinta valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Matkustaja- ja maapalvelukulut laskivat 48,0 prosenttia sekä matkustaja- että rahtiliikenteen alentuneiden volyymien vuoksi. Erään sisältyvät myös valmistamatkulut.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut laskivat jopa liikevaihtoa enemmän johtuen myyntikomissioiden ja maksutapakulujen alenemisesta. Markkinointikulut laskivat myös merkittävästi. Lisäksi ensimmäisellä vuosineljänneksellä yhtiöltä veloitetuista jakelukuluista hyvitettiin toisella vuosineljänneksellä COVID-19-liittännäisten lentoperuutusten takia.

Lentokaluston huoltokulut laskivat 38,5 prosenttia vertailukaudesta ja niitä alensi ensimmäisellä vuosineljänneksellä erityisesti uusi moottoreiden huoltosopimus ja siihen liittyvä uudelleenarvostus. Toisaalta huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron lasku lisäsi kuluja. Toisella vuosineljänneksellä erityisesti alentunut kapasiteetti laski kuluja.

Laivaston kasvu sekä tekninen huolto lisäsivät myös poistoja ja arvonalentumisia. Liikenteen väheneminen laski lähes samassa tahdissa liikennöimismaksuja. Kapasiteettivuokrat sisältävät ostoliikenteen Norralta, wet leaset ja rahtikapasiteetin vuokrat, ja ne laskivat vertailukaudesta kapasiteettileikkausten takia. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut pysyivät suunnilleen vertailukauden tasolla.

Tulos tammi–kesäkuussa

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

Milj. euroa	1-6/2020	1-6/2019	Muutos. %
Vertailukelpoinen EBITDA	-97,8	185,6	<-200
Poistot ja arvonalentumiset	-167,6	-154,6	8,4
Vertailukelpoinen liike-tulos	-265,4	31,0	<-200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-1,4	-0,7	106,9
Liike-tulos	-266,8	30,3	<-200
Rahoitustuotot	24,6	2,2	>200
Rahoituskulut	-150,3	-42,5	<-200
Kurssivoitot ja -tappiot	-0,8	0,5	<-200
Tulos ennen veroja	-393,3	-9,4	<-200
Tuloverot	78,7	1,9	>200
Kauden tulos	-314,6	-7,6	<-200

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

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat -0,5 miljoonaa euroa (-0,1), ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat -0,2 miljoonaa euroa (0,0). Ensimmäisellä vuosipuoliskolla muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien (myyntivoitot/tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut) arvo oli yhteensä -0,8 miljoonaa euroa (-0,6). Näin ollen liike-tulos laski suunnilleen vastaavalla tavalla kuin vertailukelpoinen EBITDA ja vertailukelpoinen liike-tulos.

Rahoituskulut kasvoivat merkittävästi, ja noin 105 miljoonaa euroa kasvusta liittyi polttoaine- ja valuuttasuojauksiin, jotka uudelleen luokiteltiin IFRS 9:n nojalla tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä. Toisaalta rahoitustuotot kasvoivat noin 22 miljoonalla eurolla samasta syystä, joten negatiivinen nettovaikutus oli noin 84 miljoonaa euroa. Kurssitappiot johtuivat pääosin dollarimääräisistä lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin liittyvistä kurssitappioista.

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

Rahoitusasema ja investoinnit

Tase

Konsernin taseen loppusumma oli maaliskuun lopussa 3 761,4 miljoonaa euroa (31.12.2019: 3 877,9). Laivaston tasearvo kasvoi katsauskaudella 20,5 miljoonalla eurolla johtuen pääosin yhden A350-lentokoneen hankinnasta helmikuussa 2020. Käyttöoikeuslaivaston arvo puolestaan pieneni 67,5 miljoonalla eurolla ja sitä pienensivät etenkin poistot. Myyntiin liittyvät saamiset laskivat merkittävästi COVID-19-vaikutusten myötä 69,7 miljoonaan euroon (31.12.2019: 160,6). Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot laskivat myös merkittävästi 279,8 miljoonaan euroon (31.12.2019: 552,7) pääosin johtuen laskeneista lentolippuveloista. Ennakoon maksettuihin lentolippuihin liittyvä velka oli 209,9 miljoonaa euroa (31.12.2019: 451,2) ja se pitää sisällään noin 69 miljoonaa euroa käsittelemättömiä palautuksia sekä arviolta noin 31 miljoonaa euroa palautuksia liittyen jo peruutettuihin lentoihin, joista ei ole vielä tehty takaisinmaksuhakemuksia.

Tammi-kesäkuun 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. Kesäkuun 2020 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -86,6 miljoonaa euroa (31.12.2019: -6,7), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot laskivat erityisesti polttoaineen hinnan laskun vuoksi alentaen samalla omaa pääomaa. Lisäksi lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset tappiot lisäsivät oman pääoman laskua. Kesäkuun 2020 loppuun mennessä Finnair oli kirjannut omaan pääomaan 395,4 miljoonan euron tuotot liittyen tällöin keskeneräiseen 512 miljoonan euron (bruttotuotto) osakeantiin. Oma pääoma oli 966,9 miljoonaa euroa (31.12.2019: 966,4) eli 0,90 euroa osakkeelta (31.12.2019: 1,39³).

Alla oleva, pro forma -luvut sisältävä taulukko kuvaa tilanteen, jossa osakeanti olisi päätynyt jo kesäkuun 2020 loppuun mennessä.

Milj. euroa	30.6.2020 Toteutunut	Pro forma 30.6.2020 Oikaistu
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma		
Osakepääoma	75,4	75,4
Osakeanti	395,4	
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	255,9	759,0
Muu oma pääoma	240,3	240,3
Oma pääoma yhteensä	966,9	1 074,7
Vuokrasopimusvelat ja muut korolliset velat	1 878,4	1 878,4
Muut velat*	916,0	905,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 761,4	3 858,8
Oikaistut korolliset velat	1 878,8	1 878,8
Kassavarat**	850,6	971,4
Korollinen nettovelka	1 028,2	907,4
Nettovelkaantumisaste, %	106,3	84,4
Omavaraisuusaste, %	25,7	27,9
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	37,5	42,8

* Arvioitua transaktiokulut (noin 10 miljoonaa euroa), joita ei ollut vielä maksettu 30.6.2020, on vähennetty muista veloista sarakkeessa Pro forma 30.6.2020 Oikaistu.

** Osakemerkintätuottoja maksettiin yhtiölle 380,4 miljoonaa euroa 30.6.2020. Loppuosa osakemerkintätuotoista (131,3 miljoonaa euroa) lisää kassavaroja sarakkeessa Pro forma 30.6.2020 Oikaistu. Arvioitua kokonaistransaktiokulut (noin 10 miljoonaa euroa), joita ei ollut vielä maksettu 30.6.2020, on vähennetty kassavaroista sarakkeessa Pro forma 30.6.2020 Oikaistu.

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

Kassavirta ja rahoitusasema

Rahavirta

Milj. euroa	1-6/2020	1-6/2019
Liiketoiminnan nettorahavirta	-597,2	325,0
Investointien nettorahavirta	194,8	-217,2
Rahoituksen nettorahavirta	670,6	-120,9

Tammi-kesäkuussa yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta kääntyi negatiiviseksi, joten COVID-19-vaikutus näkyi selvästi ja se johtui erityisesti lentoperuutusten vaikutuksesta käyttöpääomaan ja tulokseen. Investointien nettorahavirta kääntyi positiiviseksi erityisesti yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutoksen ja vertailukautta pienempien laivastoinvestointien takia. Myös rahoituksen nettorahavirta muuttui katsauskaudella positiiviseksi ja siihen vaikuttivat maaliskuussa käyttöön otettu, kokonaan käyttämättä ollut 175 miljoonan euron vakuudeton, syndikoitu luottolimiitti⁴, kesäkuussa nostettu 200 miljoonan euron osuus 600 miljoonan euron lakisääteisestä TyEL-takaisinlainasta sekä kesäkuun loppuun mennessä osakeannista kassaan saadut 380,4 miljoonaa euroa.

Pääomarakenne

%	30.6.2020	31.12.2019
Omavaraisuusaste	25,7	24,9
Nettovelkaantumisaste (gearing)	106,3	64,3

Omavaraisuusaste oli hieman vuoden 2019 loppua korkeampi huolimatta tappiollisesta kauden tuloksesta sekä käyvän arvon rahaston muutoksesta, koska yhtiö kirjasi omaan pääomaan 395,4 miljoonaa euroa liittyen osakeantituottoihin kesäkuun 2020 loppuun mennessä. Nettovelkaantumisaste (gearing) toisaalta nousi huomattavasti vuoden 2019 lopusta nousseen korollisen nettovelan vaikutuksesta.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	30.6.2020	31.12.2019
Kassavarat	850,6	952,7
Oikaistu korollinen velka	1 878,8	1 573,7
Korollinen nettovelka	1 028,2	621,0

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella edelleen vahva. Vaikka konsernin kassavaroja laskivat yhden A350-lentokoneen hankinta ensimmäisellä vuosineljänneksellä sekä negatiivinen operatiivinen kassavirta, käyttöön otettu 175 miljoonan euron luottolimiitti, nostettu 200 miljoonan euron osuus TyEL-takaisinlainasta tasoittivat laskua. Lisäksi osakeannin 380,4 miljoonan euron kesäkuun loppuun mennessä saadut kassatuotot lisäsivät kassavaroja. Loppuosa kesäkuun 2020 loppuun mennessä saaduista osakeannin tuotoista (14,9 miljoonaa euroa) kirjattiin saataviin, koska sitä ei ollut vielä saatu kassaan.

Finnairilla on edelleen 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Lisäksi yhtiöllä on tarvittaessa käytettävissään TyEL-takaisinlainan loppuosa, joka on suuruudeltaan 400 miljoonaa euroa.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2019 loppua korkeampi lähinnä käyttöön otetun luottolimitin takia sekä nostetun TyEL-takaisinlainaosuuden vuoksi. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista oli 1 003,9 miljoonaa euroa (31.12.2019: 1 054,0). Myös korollinen nettovelka kasvoi vuoden 2019 lopusta laskeneiden kassavarojen ja kasvaneiden korollisten velkojen takia.

Investoinnit

Bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 203,8 miljoonaa euroa (312,0), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien rahavirta oli -186,7 miljoonaa euroa (-280,8) mukaan lukien ennakkomaksut. Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos oli 371,3 miljoonaa euroa (55,5). Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) nettorahavirta oli 194,8 miljoonaa euroa (-217,2).

⁴ Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasteen kovenantitasosta oli vapautus vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen aikana, jonka jälkeen se nousee 225 prosenttiin 30.6.2021 saakka, laskee 200 prosenttiin 30.6.2022 saakka ja sen jälkeen palaa 175 prosenttiin. Kesäkuun 2020 lopussa tunnusluku on 106,3 prosenttia. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 175 prosenttia.

Vuoden 2020 investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirran arvioidaan olevan noin -402 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 42 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 57 prosenttia koko laivaston 2 290,2 miljoonan euron tasearvosta.⁵

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

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

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

Finnairin operoima laivasto* 30.6.2020	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2019 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2020	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	8		7	1	19,1	
Airbus A320	174	10		8	2	17,9	
Airbus A321	209	19		4	15	9,1	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	10,7	
Airbus A350	297/336	15	1	10	5	3,1	4
Yhteensä		60	1	33	27	10,6	4

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Laivastouudistus

Vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen aikana yhtiöllä oli viittatoista vuosina 2015–2020 toimitettua Airbus A350-900 -lentokonetta. Maailmanlaajuisesti vaikuttavan lentomatkustuksen kysynnän heikkenemisen vuoksi yhden A350-koneen toimitusta on siirretty vuoden 2020 ensimmäiseltä puoliskolta vuoden toiselle puoliskolle. Nyt voimassa olevan toimitusaikataulun mukaisesti loput neljä A350-lentokonetta toimitetaan seuraavasti: yksi vuoden 2020 toisella puoliskolla, kaksi vuonna 2021 ja yksi vuonna 2022. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 548 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

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

⁵ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokoneitoimitusten ennakkomaksut.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Norran operoima laivasto* 30.6.2020	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2019 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2020	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	10,9	
Embraer E190	100	12		9	3	12,0	
Yhteensä		24	0	15	9	11,5	

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

Strategian toteutus

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

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

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

Reittiverkosto ja laivasto

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

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

Operatiivinen laadukkuus

Finnair on maailman turvallisimpien lentoyhtiöiden kärkikastissa. Turvallisuuskulttuuri sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat kaiken tekemisen ytimessä. Jatkossa korostuvat yhä voimakkaammin niin teknologian, automaation kuin datankin hyödyntäminen sekä yhdessä tekeminen yli organisaatorajojen. Erityistä huomiota strategiakaudella kiinnitetään sen vuoksi polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastyytyvyyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair olisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla. Saapumistäsmällisyys oli toisella vuosineljänneksellä erinomaisella tasolla eli 96,4 %.

Toukokuussa Finnair ilmoitti sopeuttavansa volyymsidonnaisia kulujaan kysynnän mukaisesti. Muun muassa Suomen lomautuskäytännön vuoksi merkittävä osuus yhtiön kuluista joustaa kysynnän mukaan nykyisentyypisessä markkinatilanteissa. Volyymisidonnaisten kulujen osuus vuonna 2019 Finnairin koko kustannuskannasta oli noin 60 %. Lisäksi Finnair ilmoitti tavoittelevansa lähes 80 miljoonan euron vuositason

pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019. Säästöjä haetaan muun muassa kiinteistökuiluista, koneiden vuokrauskuiluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Lisäksi yhtiö jatkaa toimintojen tehostamista, eri asiakasprosessien digitalisointia ja automatisointia sekä neuvottelee uudelleen sopimuksia toimittajinsa ja kumppaniensa kanssa.

Moderni laatulentoyhtiö

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö. Tavoite saavutetaan tarjoamalla asiakkaille entistä kattavampi kohde- ja tuotevalikoima, lisäämällä vuoroja sekä mahdollistamalla sujuva matkustaminen. Laaja kohde- ja tuotevalikoima yhdessä lisävurojen kanssa kattaa erilaiset asiakastarpeet, ja lisätuotteet mahdollistavat matkan räätälöinnin henkilökohtaisten tarpeiden mukaisesti. Menestyäkseen ja kasvaakseen Finnairin täytyy onnistua myös hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Katsauskaudella asiakastytytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli 40 (37).

COVID-19-pandemian vuoksi Finnair esitteli toisella vuosineljänneksellä Lennä levollisin mielin -toimenpiteitä, joilla tavoitellaan asiakkaiden luottamuksen palauttamista lentämiseen sekä asiakkaiden terveyden ja turvallisuuden varmistamista heidän lentäessään Finnairin lennoilla. Toimenpiteet koostuvat muun muassa lentokentän asiakaspalvelupisteiden pleksisuojuista, lisätystä lentokoneen siivouksesta, uusista järjestelyistä koneeseen nousun ja poistumisen osalta sekä pakollisista kasvosuojuksista lennon aikana sekä matkustamohenkilökunnalla että matkustajilla. Lisäksi yhtiö esitteli heinäkuun alussa käyttöön otetun, asiakkaille tarkoitetun henkilökohtaisen puhdistuspakkauksen (Clean kit), joka sisältää käsidesiä, puhdistuspyyhkeen sekä tiedotesivun.

Finnair ilmoitti lisäksi avaavansa Schengen-puolen Finnair Loungen heinäkuun alusta asiakkailleen.

Finnairin panostaa myös merkittävästi jakelukanaviensa - niin Finnair.comin kuin matkatoimistojen käytössä olevan kanavan - kehittämiseen. Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli huhti-kesäkuussa keskimäärin 2,0 miljoonaa eri kävijää (2,0) kuukaudessa. Asiakkaan ostopolkua helpottava Finnair.com-verkkosivusto on avattu jo yli 30 markkinalla. Aktiivisten Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä laski vertailukaudesta 57 prosenttia 138 000 käyttäjään COVID-19-vaikutusten vuoksi. Digitaalisen suoramyynnin osuus lentolippumyynnistä nousi 43,0 prosenttiin (24,8).

Vastuullisuus

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairia, ja siksi se näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa. Yhtiökokous hyväksyi toukokuussa Finnairin yhtiöjärjestyksen muutoksen, jonka mukaan yhtiö voi harjoittaa tai tukea toimintaa, joka tähtää yhtiön liiketoiminnan hyväksyttävyyden ja siten pitkän aikavälin kannattavuuden turvaamiseen vahvistamalla liiketoiminnan myönteisiä vaikutuksia tai vähentämällä liiketoiminnan kielteisiä vaikutuksia ympäristöön ja yhteiskuntaan. Tämä muutos toi vastuullisuuden yhtiön ytimeen.

Painotus vastuullisuuteen ja vastuullisuustavoitteet ovat muuttumattomia COVID-19-vaikutuksista huolimatta. Syksyn 2020 kuluessa Finnair kuitenkin arvioi, miten sen konkreettista toimintasuunnitelmaa tavoitteisiin pääsemiseksi muokataan COVID-19:n vuoksi.

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

Finnair investoi ja osallistuu myös tutkimus- ja kehitysprojekteihin, joilla pyritään löytämään keinoja hyvin merkittävien päästövähennysten saavuttamiseksi. Tällaisia keinoja ovat muun muassa Power to X ja sähkölentäminen. Finnair panostaa vahvasti myös materiaalien hallintaan ja on saavuttamassa 50 % vähennyksen kertakäyttömuovijätteissä vuoden 2022 loppuun mennessä ja ruokajätteissä vuoden 2020 loppuun mennessä. Lisäksi Finnair osallistui vapaaehtoisin ja pakollisiin päästöhyvitysjärjestelmiin.

Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

Strategian toteuttamiseen osallistetaan koko Finnairin henkilöstö, ja strategia onkin kiinteä osa työntekijöiden päivittäisiä työtehtäviä ja tavoitteita. Strategian toteuttamiseksi tärkeitä ovat aito yhdessä tekeminen, tavoitteellinen johtaminen ja uusien, tehokkaiden toimintatapojen, kuten agile ja lean, hyödyntäminen.

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

Osoituksena arvostetusta työkuulttuurista Universum valitsi Finnairin neljännen peräkkäisen kerran kaupallisen alan opiskelijoiden äänestämänä halutuihmmaksi työnantajaksi.

Finnairin palveluksessa oli huhti–kesäkuussa keskimäärin 6 745 (6 704) henkilöä eli 0,6 prosenttia enemmän kuin vertailukautena. Työsuhteessa olevien määrä laski huhti–kesäkuussa 171 henkilöllä eli 2,5 prosentilla ja oli kesäkuun lopussa 6 635 (6 983). Finnairiin palkattiin 210 uutta työntekijää, jotka olivat pääasiassa matkustamohenkilöstöä sekä Aurinkomatkojen matkaoppaita, lentokonemekaanikkoja ja perämiehiä. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 6,9 prosenttia (3,8). Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli 1,47 prosenttia (4,54) huhti–kesäkuussa.

Kestävä kehitys ja yritysvastuu

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

Maaliskuussa 2020 Finnair julkisti uuden vastuullisuusstrategiansa ja ilmastomuutokseen liittyvät tavoitteensa.

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

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

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

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

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

Turvallisuus on Finnairin toiminnassa aina ensisijaista. Finnair on sitoutunut toteuttamaan, ylläpitämään ja edelleen kehittämään strategioita ja prosesseja, joiden avulla varmistetaan kaikissa sen

lentoliikennetoiminnoissa on aina riittävästi asianmukaisia resursseja. Näin varmistetaan turvallisuustoiminnan huipputaso ja säännöstenmukaisuus palveluja tuottaessa.

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

Muutokset yhtiön johdossa

Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

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

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli kesäkuun lopussa 1 113,5 miljoonaa euroa (31.12.2019: 753,4), josta väli aikaisten osakkeiden osuus oli 788,0 miljoonaa euroa.

Päätöskurssi 30.6.2020 oli 0,79 euroa (31.12.2019: 1,08 euroa). Ensimmäisen vuosipuoliskon aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 1,68 euroa, alin kurssi 0,55 euroa ja keskimurssi 0,81 euroa. Osakkeita vaihdettiin 124,0 miljoonaa kappaletta yhteensä 344,8 miljoonalla eurolla (väliaikaiset osakkeet ja merkintäoikeudet eivät ole mukana).

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta (1 279 265 150 väli aikaista osaketta ei ollut vielä rekisteröity). Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus kesäkuun 2020 lopussa oli 8,9 prosenttia (31.12.2019: 13,9).

Omat osakkeet

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

Finnair ei käyttänyt vuoden toisella neljänneksellä yhtiökokouksen antaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseksi tai luovuttamiseksi. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä Finnair luovutti 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.

Finnairin hallussa oli 30.6.2020 yhteensä 209 600 osaketta (30.6.2019: 558 653), mikä vastaa 0,16 prosenttia (0,44) yhtiön kaikista osakkeista.

Varsinaisen yhtiökokouksen päätökset ja sen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 29.5.2020 poikkeusjärjestelyin. Yhtiökokoukseen osallistui ennakkoäänestämällä henkilökohtaisesti tai valtakirjalla 238 osakkeenomistajaa, jotka edustivat 66,6 prosenttia äänistä. Yhtiökokous hyväksyi kokoukselle tehdyt ehdotukset sellaisenaan ja myönsi hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajille vastuuvapauden tilivuodelta 2019.

Yhtiökokouksen päätöksellä Tiina Alahuhta-Kasko, Colm Barrington, Montie Brewer, Mengmeng Du, Jukka Erlund, Jouko Karvinen, Henrik Kjellberg ja Jaana Tuominen valittiin hallitukseen uudelleen ja Maija Strandberg valittiin hallitukseen uutena jäsenenä. Hallituksen toimikausi päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä. Yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Jouko Karvisen.

Yhtiökokous päätti hallituksen ehdotuksen mukaisesti, että toimikaudeksi, joka päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä, yhtiön tilintarkastajaksi valitaan tilintarkastusyhteisö KPMG Oy Ab, joka on ilmoittanut KHT Kirsi Jantusen toimivan päävastuullisena tilintarkastajana.

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

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään noin 500 miljoonan euron merkintäetuokeusannista yhtiön taseaseman ja maksuvalmiuden vahvistamiseen COVID-19-pandemian synnyttämässä poikkeuksellisessa tilanteessa. Merkintäajan odotettiin alkavan vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen aikana. Hallitus valtuutettiin päättämään enintään 6 500 000 uuden osakkeen antamisesta edellä mainitun suuruisen merkintäetuokeusannin toteuttamiseksi. Osakkeet tarjotaan yhtiön osakkeenomistajille merkittäväksi siinä suhteessa kuin he osakeannin täsmäytyspäivänä omistavat yhtiön osakkeita (merkintäetuokeusanti). Valtuutus sisältää hallituksen oikeuden päättää niiden osakkeiden antamisesta, joita ei ole merkitty ensisijaisen merkintäoikeuden nojalla.

Yhtiökokous päätti hallituksen ehdotuksen mukaisesti, että yhtiön yhtiöjärjestyksestä muutetaan yhtiön toimialan laajentamiseksi (2 §).

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-2020>.

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin, kuten globaaliksi laajentunut COVID-19-pandemia on osoittanut ensimmäisen ja toisen vuosineljänneksen aikana.

Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle.

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

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

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

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään ja tuottoon. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja

yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän. Toimialan mahdollisella konsolidaatiolla saattaa olla merkittäviä seurauksia kilpailuympäristöön. Finnairin jakelustrategiaan kuuluvien uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä, sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuuksia.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suojaa ja kuluttajan suojaa koskeva sääntely. COVID-19-pandemian aiheuttamissa poikkeuksellisissa olosuhteissa erilaiset sopimuksiin ja viranomaiskäytäntöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi valtiontukien sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien uhalla, terrorismin, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten COVID-19) uhalla sekä mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatkustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. COVID-19-pandemia vaikutti Finnairin ensimmäiseen ja toiseen vuosineljännekseen merkittävästi ja sen negatiivinen vaikutus jatkuu toisella vuosipuoliskolla. Pitkittyvä COVID-19-pandemia johtaa heikentyneeseen kassatilanteeseen, jota Finnair on jo ehkäissyt käyttöön otettujen luottolimiitin ja TyEL-takaisinlainan (on jo nostettu 200 miljoonan euron erä 600 miljoonasta eurosta) avulla sekä mahdollisesti lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyitä sisältävällä rahoituspaketillaan. Pitkittyessään pandemia heikentää merkittävästi myös yhtiön omaa pääomaa heikentyneen tulostason takia, minkä vuoksi Finnair on aloittanut huomattavan säästöohjelman, johon sisältyy muun muassa koko henkilöstön lomautuksia. Toteutettujen toimenpiteiden lisäksi Finnair toteutti omaa pääomaansa vahvistaakseen 512 miljoonan euron suuruisen merkintäoikeusannin, jolla varmistetaan, että yhtiö selviytyy pitkittyneenkin pandemian vaikutuksista seuraavan 12 kuukauden aikana.

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

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

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

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin kuluerä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan, Yhdysvaltain dollari ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Normaalitylanteessa polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat olisivat seuraaville kuudelle kuukaudelle tavallisesti 90 ja 60 prosenttia. Tällä hetkellä Finnair on suojannut polttoainehankintojaan seuraavien 18 kuukauden osalta, mutta COVID-19-vaikutusten vuoksi suojausasteiden määrittäminen vaatisi parempaa näkyvyyttä kapasiteettikehityksen osalta.

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

Suojuattu polttoaine ja suojujen keskijhinat		
(rullaavasti seuraavat 15 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojuattu polttoaine, tonnia*	Suojujen keskijhinta, USD/tonnia* **
Kesäkuu 2020	12 000	512
Q3 2020	68 000	520
Q4 2020	148 000	611
Q1 2021	132 000	584
Q2 2021	123 000	547
Q3 2021 ja sen jälkeen	129 000	501
Yhteensä	612 000	557

* Perustuu suojuattuun ajanjaksoon, ei suojuuksen kassavirtaan.

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskijhinta.

Valuuttajakauma %	4-6 2020	4-6 2019	1-6 2020	1-6 2019	2019
Myyntivaluutat					
EUR	41	51	58	55	53
USD	11	5	4	4	5
JPY	6	12	7	10	11
CNY	13	7	5	6	7
KRW	5	3	2	3	3
SEK	3	3	3	4	3
Muut	21	19	20	18	19
Ostovaluutat					
EUR	55	56	57	57	57
USD	39	37	36	35	36
Muut	6	7	7	7	7

Taseeseen liittyvän valuuttamääräisen erän suojuaminen

IFRS 16 otettiin käyttöön vuonna 2019 ja sen myötä Finnairin taseeseen liittyvä valuutariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Vuoden 2019 alusta lähtien Finnair vähentää taseen valuuttapositiona aiheutuvaa tuloksen volatilitteettia käyttämällä suojuuksia, ja samalla Finnair tutkii mahdollisia muita suojuusratkaisuja. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojuusasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten velkojen suojuusaste oli noin 80 %.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnairin bruttotoitoiltaan noin 512 miljoonan euron (nettotuotot noin 501 miljoonaa euroa) suuruinen merkintäoikeusanti päättyi heinäkuussa. Yhtiö sai osakeannin tuotoista noin 380 miljoonaa euroa kesäkuun loppuun mennessä. Annilla vahvistetaan yhtiön COVID-19-vaikutusten vuoksi laskenutta omaa pääomaa.

Finnair tiedotti 9.7.2020, että matkustusrajoitusten lieventyessä 13.7.2020 yhtiö avaa jälleen reittejään heinä-elokuussa Suomeen, muualle Eurooppaan sekä Aasiaan, jolloin lentojen määrä kasvaa 70–80 yhdensuuntaiseen lentoon päivässä.

Taloudellinen raportointi vuonna 2020

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2020 on seuraava:

- Osavuosikatsaus tammi–syyskuulta 2020 keskiviikkona 28.10.2020

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää tulosjulkistukseen liittyvän lehdistötilaisuuden 24.7.2020 klo 11.00 webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2020-0724-press>

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 24.7.2020 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 8171 0310 (Suomi), 08 5664 2651 (Ruotsi), 033 3300 0804 (Iso-Britannia) tai +44 (0)33 3300 0804 (muut maat). Vahvistuskoodi on 16413218#. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2020-q2>

Lisätietoja antavat:

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

Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	4-6/2020	4-6/2019	Muutos %	1-6/2020	1-6/2019	Muutos %	2019
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	68,6	789,1	-91,3	629,8	1 457,3	-56,8	3 097,7
Vertailukelpoinen liiketulos	-174,3	47,2	<-200	-265,4	31,0	<-200	162,8
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-163,4	57,2	<-200	-225,3	51,6	<-200	205,7
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	-254,0	6,0	259,9 %-yks.	-42,1	2,1	-44,3 %-yks.	5,3
Liiketulos	-171,2	47,9	<-200	-266,8	30,3	<-200	160,0
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	-130,0	16,0	145,9 %-yks.	-15,5	12,7	-28,3 %-yks.	15,8
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,25	0,04	<-200	-0,46	-0,02	<-200	0,09
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,25	0,04	<-200	-0,46	-0,02	<-200	0,09
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	19,92	6,41	> 200	6,29	6,34	-0,9	6,56
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	20,20	6,42	> 200	6,26	6,34	-1,1	6,53
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	12,00	6,32	89,9	6,12	6,24	-1,8	6,44
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	70,50	6,03	> 200	8,94	6,21	44,0	6,22
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	60,85	4,56	> 200	7,17	4,79	49,7	4,76
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	67,62	5,96	> 200	8,51	6,11	39,3	6,10
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %				25,7	22,4	3,3 %-yks.	24,9
Nettovelkaantumisaste, %				106,3	75,2	31,1 %-yks.	64,3
Korollinen nettovelka				1 028,2	674,3	52,5	621,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				5,0	1,4	3,6 %-yks.	1,3
Bruttoinvestoinnit	16,4	153,8	-89,3	203,8	312,0	-34,7	443,8
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				-4,1	8,3	-12,4 %-yks.	6,3
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %				37,5	34,2	3,3 %-yks.	30,8
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	98	3 911	-97,5	2 754	7 059	-61,0	14 650
Lentojen lukumäärä, kpl	2 933	33 697	-91,3	30 980	65 004	-52,3	131 186
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	345	12 307	-97,2	10 015	22 977	-56,4	47 188
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	114	10 150	-98,9	7 139	18 506	-61,4	38 534
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	33,1	82,5	-49,4 %-yks.	71,3	80,5	-9,3 %-yks.	81,7
Operatiivinen laadukkuus							
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	34 956	294 482	-88,1	261 338	554 833	-52,9	1 132 219
Saapumistäsmällisyys, %	96,4	80,7	15,7 %-yks.	88,2	76,8	11,4 %-yks.	79,3
Moderni laatulento-yhtiö							
Nettosuosittelutulos (NPS)	40	37	8,8	42	37	13,7	38
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, % finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	43,0	24,8	18,2 %-yks.	36,2	25,9	10,3 %-yks.	25,9
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	138,0	320,0	-56,9	238,0	305,0	-22,0	332,6
Lisämyynti	5,5	45,3	-87,9	48,3	86,0	-43,8	176,2
Vastuullisuus							
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	110 112	927 619	-88,1	823 214	1 747 723	-52,9	3 566 491
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/ASK	0,3195	0,0754	> 200	0,0822	0,0761	8,1	0,0756
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/RTK	1,3442	0,7793	72,5	0,9153	0,8031	14,0	0,7853
Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	6 686	6 868	-2,6	6 745	6 704	0,6	6 771
Sairauspoissaolot, %	1,47	4,54	-3,07 %-yks.	3,25	4,70	-1,45 %-yks.	4,62
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				6,9	3,8	3,1 %-yks.	3,8

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä antaakseen vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnastaan sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liiketulos	Liiketulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liiketulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen 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 liiketulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut + Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liikevaihto kiintein valuuttakurssein + Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liiketuloksesta. 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 liiketulos + 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 liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen 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 nettovelkaantumisasasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisasaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisasaste 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 modifikaatit käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatusta investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa Konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.

Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien täsmäytys esitetään liitetiedossa 8. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Vertailukelpoinen liiketuloksen ja EBITDA:n täsmäytys esitetään konsernin tuloslaskelmalla.

Vertailukelpoinen liiketulos, RASK ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin miljoonaa euroa							
	4-6/2020	4-6/2019	Muutos %	1-6/2020	1-6/2019	Muutos %	2019
Liikevaihto	68,6	789,1	-91,3	629,8	1 457,3	-56,8	3 097,7
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	1,0	1,4	-30,0	-2,4	-1,4	-68,6	-14,8
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	69,6	790,5	-91,2	627,4	1 455,9	-56,9	3 082,9
Liiketoiminnan muut tuotot	10,9	13,1	-17,2	24,9	27,7	-10,2	56,4
Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-253,8	-755,0	-66,4	-920,1	-1 454,1	-36,7	-2 991,3
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	9,9	8,5	-16,4	42,5	22,0	-93,3	57,7
Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-233,0	-733,4	-68,2	-852,7	-1 404,3	-39,3	-2 877,2
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-163,4	57,2	<-200	-225,3	51,6	<-200	205,7
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	345	12 307	-97,2	10 015	22 977	-56,4	47 188
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	20,20	6,42	> 200	6,26	6,34	-1,1	6,53
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	67,62	5,96	> 200	8,51	6,11	39,3	6,10

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu				
	30.6.2020	30.6.2019	Muutos %	31.12.2019
Oma pääoma yhteensä	966,9	896,6	7,8	966,4
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 761,4	3 997,3	-5,9	3 877,9
Omavaraisuusaste, %	25,7	22,4	3,3 %-yks.	24,9

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2020	30.6.2019	Muutos %	31.12.2019
Vuokrasopimusvelat	1 003,9	1 082,1	-7,2	1 054,0
Muut korolliset velat	874,5	596,1	46,7	520,8
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	0,4	1,8	-75,2	-1,1
Oikaistut korolliset velat	1 878,8	1 680,1	11,8	1 573,7
Muut rahoitusvarat	-322,4	-848,6	-62,0	-800,8
Rahat ja pankkisaamiset	-528,2	-157,2	> 200	-151,9
Kassavarat	-850,6	-1 005,8	-15,4	-952,7
Korollinen nettovelka	1 028,2	674,3	52,5	621,0
Oma pääoma yhteensä	966,9	896,6	7,8	966,4
Nettovelkaantumisaste, %	106,3	75,2	31,1 %-yks.	64,3
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	204,8	481,1	-57,4	488,3
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	5,0	1,4	3,6 %-yks.	1,3

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

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	4-6/2020	4-6/2019	Muutos %	1-6/2020	1-6/2019	Muutos %	2019
Lisäykset käyttöomaisuudessa	27,9	161,3	-82,7	194,7	315,5	-38,3	420,2
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	0,4	-0,7	153,1	2,7	3,2	-17,0	29,2
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	-11,9	-6,7	-77,7	6,4	-6,7	194,9	-5,6
Bruttoinvestoinnit	16,4	153,8	-89,3	203,8	312,0	-34,7	443,8

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2020	30.6.2019	Muutos %	31.12.2019
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-290,9	120,3	<-200	93,0
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	191,4	85,1	124,9	83,6
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-11,3	14,5	-178,0	-12,7
Tuotto, edelliset 12 kk	-110,8	220,0	-150,4	163,9
Oma pääoma yhteensä	966,9	896,6	7,8	966,4
Vuokrasopimusvelat	1 003,9	1 082,1	-7,2	1 054,0
Muut korolliset velat	874,5	596,1	46,7	520,8
Sijoitettu pääoma	2 845,4	2 574,9	10,5	2 541,1
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 710,1	2 639,5*	2,7	2 616,8*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-4,1	8,3	-12,4 %-yks.	6,3

* Sijoitettu pääoma oli 2 704,1 miljoonaa euroa 30.6.2018 ja 2 692,5 miljoonaa euroa 31.12.2018.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2020	30.6.2019	Muutos %	31.12.2019
Muut rahoitusvarat	322,4	848,6	-62,0	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	528,2	157,2	> 200	151,9
Kassavarat	850,6	1 005,8	-15,4	952,7
Liikevaihto, edelliset 12 kk	2 270,1	2 942,5	-22,9	3 097,7
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	37,5	34,2	3,3 %-yks.	30,8

Muut tunnusluvut

Liikevaihto ja kannattavuus	
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä kun otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - Polttoainekulut) / ASK x 100
Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä × 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 suosittelette Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suosittelevien osuudesta (vastaukset 9-10).
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omissa suorakanavissa tapahtuvan lippumyynnin osuus kauden kokonaislippumyynnistä. Suorakanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut ja Finnair Holidays.
Vastuullisuus	
Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät

Konsernin taloudellinen puolivuositiedote 1.1.-30.6.2020

Konsernin tuloslaskelma

miljoonaa euroa	Liite	4-6/2020	4-6/2019	1-6/2020	1-6/2019	2019
Liikevaihto	5	68,6	789,1	629,8	1 457,3	3 097,7
Liiketoiminnan muut tuotot		10,9	13,1	24,9	27,7	56,4
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-48,1	-136,9	-184,3	-266,6	-534,7
Polttoainekulut		-33,2	-180,6	-177,1	-325,8	-687,3
Kapasiteettivuokrat		-17,8	-32,8	-47,7	-65,0	-130,2
Lentokaluston huoltokulut		-19,5	-50,7	-59,7	-97,0	-201,2
Liikennöimismaksut		-11,8	-87,3	-76,4	-159,4	-331,3
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		7,8	-42,3	-22,6	-84,0	-172,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-17,7	-112,8	-122,4	-235,5	-476,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-28,4	-32,9	-62,5	-66,2	-132,4
Vertailukelpoinen EBITDA		-89,2	125,9	-97,8	185,6	488,3
Poistot ja arvonalentumiset	7	-85,1	-78,7	-167,6	-154,6	-325,4
Vertailukelpoinen liiketulos		-174,3	47,2	-265,4	31,0	162,8
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	8	3,3	2,0	-0,5	-0,1	-1,4
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	8	0,0	-0,7	-0,2	0,0	1,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	8	0,0	0,2	-0,1	0,2	0,2
Uudelleenjärjestelykulut	8	-0,1	-0,8	-0,7	-0,8	-3,0
Liiketulos		-171,2	47,9	-266,8	30,3	160,0
Rahoitustuotot		15,3	1,5	24,6	2,2	4,8
Rahoituskulut		-61,4	-21,2	-150,3	-42,5	-83,6
Kurssivoitot ja -tappiot		2,1	10,8	-0,8	0,5	12,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista						-0,9
Tulos ennen veroja		-215,1	39,0	-393,3	-9,4	93,0
Tuloverot	13	43,0	-7,8	78,7	1,9	-18,4
Kauden tulos		-172,1	31,2	-314,6	-7,6	74,5
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		-172,1	31,2	-314,6	-7,6	74,5
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos	9	-0,25	0,04	-0,46	-0,02	0,09
Laimennettu osakekohtainen tulos	9	-0,25	0,04	-0,46	-0,02	0,09

Konsernin laaja tuloslaskelma

miljoonaa euroa	4-6/2020	4-6/2019	1-6/2020	1-6/2019	2019
Kauden tulos	-172,1	31,2	-314,6	-7,6	74,5
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	60,3	-35,4	-92,0	51,1	75,8
Verovaikutus	-12,1	7,1	18,4	-10,2	-15,2
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-49,5	-6,7	-7,8	-25,1	-50,2
Verovaikutus	9,9	1,3	1,6	5,0	10,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	8,6	-33,7	-79,9	20,8	20,5
Kauden laaja tulos	-163,5	-2,5	-394,5	13,3	95,0
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	-163,5	-2,5	-394,5	13,3	95,0

Konsernin tase

miljoonaa euroa	Liite	30.6.2020	30.6.2019	31.12.2019
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	15, 17	1 621,3	1 515,1	1 533,3
Käyttöoikeuslaivasto	16, 17	668,9	781,8	736,4
Laivasto yhteensä		2 290,2	2 296,9	2 269,7
Muu käyttöomaisuus	15, 17	183,4	178,0	178,4
Muu käyttöoikeusomaisuus	16, 17	154,1	133,4	141,1
Muu käyttöomaisuus yhteensä		337,6	311,4	319,5
Muut pitkäaikaiset varat		32,4	48,3	39,5
Laskennalliset verosaamiset	13	37,7		
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 697,9	2 656,6	2 628,7
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		69,7	185,7	160,6
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		116,5	99,5	80,2
Johdannaisinstrumentit	10, 11	26,6	49,6	55,7
Muut rahoitusvarat	11	322,4	848,6	800,8
Rahat ja pankkisaamiset		528,2	157,2	151,9
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 063,4	1 340,7	1 249,2
Varat yhteensä		3 761,4	3 997,3	3 877,9
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		891,5	821,2	890,9
Oma pääoma yhteensä		966,9	896,6	966,4
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	20	864,5	950,7	913,6
Muut korolliset velat	20	655,0	495,7	477,3
Eläkevelvoitteet	19	92,7	48,6	77,1
Varaukset ja muut velat		159,8	129,2	156,9
Laskennalliset verovelat	13		41,3	64,3
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 772,1	1 665,5	1 689,1
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	20	139,3	131,4	140,4
Muut korolliset velat	20	219,5	100,4	43,5
Varaukset		26,1	21,5	17,2
Ostovelat		42,5	106,7	84,7
Johdannaisinstrumentit	10, 11	164,3	55,2	38,9
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	21	279,8	723,0	552,7
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		87,5	108,5	119,4
Muut velat		63,2	188,6	225,7
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 022,4	1 435,2	1 222,4
Velat yhteensä		2 794,4	3 100,7	2 911,5
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 761,4	3 997,3	3 877,9

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laa- jan tulok- sen erät	Osakeanti	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoisen 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						-314,6		-314,6
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-73,6					-73,6
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-6,3					-6,3
Kauden laaja tulos			-79,9		0,0	-314,6		-394,5
Osakeanti				395,4				395,4
Osakeperusteiset maksut					-0,3			-0,3
Oma pääoma 30.6.2020	75,4	168,1	-86,6	395,4	255,9	-39,4	198,2	966,9

Finnair tarjosi 1 279 265 150 uutta osaketta merkittäväksi osakeannissa 17. kesäkuuta 2020 - 1. heinäkuuta 2020 välisenä aikana merkintähintaan 0,40 euroa osakkeelta. Osakkeita merkittiin 30. kesäkuuta 2020 mennessä 988 393 166 kappaletta, ja osakeantitilille kirjattiin 395,4 miljoonaa euroa. 380,4 miljoonan euron kassavarat saatiin pankkitilille kesäkuun aikana ja 14,9 miljoonaa euroa kirjattiin saamisiin. Loput osakeannista heinäkuulla saatavat tuotot Finnair kirjaa heinäkuun aikana.

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laa- jan tulok- sen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoisen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2019	75,4	168,1	-27,2	255,2	248,8	198,2	918,5
Kauden tulos					-7,6		-7,6
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			40,9				40,9
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-20,0				-20,0
Kauden laaja tulos			20,8		-7,6		13,3
Osingot					-35,0		-35,0
Omien osakkeiden hankinnat					-0,5		-0,5
Osakeperusteiset maksut				0,3			0,3
Oma pääoma 30.6.2019	75,4	168,1	-6,3	255,5	205,7	198,2	896,6

Konsernin rahavirtalaskelma

miljoonaa euroa	4-6/2020	4-6/2019	1-6/2020	1-6/2019	2019
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	-215,1	39,0	-393,3	-9,4	93,0
Poistot ja arvonalentumiset	85,1	78,7	167,6	154,6	325,4
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-3,1	-0,7	1,4	0,7	2,8
Rahoitustuotot ja -kulut	43,9	8,9	126,5	39,8	66,1
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista					0,9
Vertailukelpoinen EBITDA	-89,2	125,9	-97,8	185,6	488,3
Varausten muutos	6,3	3,2	9,9	8,2	29,5
Työsuhde-etuudet	3,1	3,0	7,2	6,7	10,6
Muut oikaisut	1,4	0,3	-0,1	0,6	1,5
Liiketahtumat, joihin ei sisälly maksua	10,7	6,5	17,0	15,5	41,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-2,3	36,8	81,4	-12,6	33,4
Vaihto-omaisuuden muutos	0,4	-1,9	0,0	-1,2	-2,2
Osto- ja muiden velkojen muutos	-313,4	18,8	-512,7	181,5	46,9
Käyttöpääoman muutos	-315,3	53,7	-431,3	167,8	78,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-66,6	-11,2	-78,6	-32,7	-31,5
Maksetut tuloverot	-3,4	1,8	-6,4	-11,2	-11,9
Liiketoiminnan nettorahavirta	-463,7	176,8	-597,2	325,0	564,5
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon	-56,3	-148,2	-169,7	-268,6	-453,1
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-7,7	-5,8	-17,0	-12,2	-25,2
Käyttöomaisuuden myynti	0,0	0,1	2,1	0,1	1,3
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	4,0	4,1	8,0	8,3	16,3
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	322,1	2,9	371,3	55,5	-53,4
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,8
Investointien nettorahavirta	262,1	-147,0	194,8	-217,2	-513,2
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen nostot	200,0		375,0		
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-12,3	-15,9	-21,8	-20,7	-42,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-33,1	-33,0	-63,0	-64,8	-132,2
Osakeanti	380,4		380,4		
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-15,8
Omien osakkeiden hankinnat				-0,5	-0,5
Maksetut osingot		-35,0		-35,0	-35,0
Rahoituksen nettorahavirta	535,1	-83,9	670,6	-120,9	-225,4
Rahavirtojen muutos	333,6	-54,0	268,2	-13,1	-174,1
Rahavarat tilikauden alussa	416,4	696,7	481,7	655,8	655,8
Rahavirtojen muutos	333,6	-54,0	268,2	-13,1	-174,1
Rahavarat kauden lopussa *	750,0	642,7	750,0	642,7	481,7
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	322,4	848,6	322,4	848,6	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	528,2	157,2	528,2	157,2	151,9
Kassavarat	850,6	1 005,8	850,6	1 005,8	952,7
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-100,7	-363,1	-100,7	-363,1	-470,9
Rahavarat	750,0	642,7	750,0	642,7	481,7

Konsernin taloudellisen puolivuositarkastuksen liitetiedot 1.1.-30.6.2020

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen puolivuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Konsernin taloudellinen puolivuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 23.7.2020.

Tuloslaskelmassa esitetään liikelokoksen ohella vertailukelpoinen EBITDA ja liikelokos, joiden katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoiseen liikelokokseen ei lasketa mukaan omaisuuden myyntivoittoja tai tappioita, järjestelykuluja eikä johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia tai huoltovaroituksen valuuttakurssimuutoksista johtuvia realisoitumattomia vaikutuksia. Sen peruste on selitetty tarkemmin liitteessä 8. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikelokoksen kehitystä ilman pääomakuluja, eikä siihen tämän vuoksi sisällytetä poistoja.

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä antaakseen vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnastaan sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja. Finnairin pääasialliset vaihtoehtoiset tunnusluvut ovat vertailukelpoinen liikelokos ja EBITDA. Vertailukelpoinen liikelokos on eritelty liitteessä 8. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Finnair noudattaa johdonmukaisuutta jättäessään vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät vertailukelpoisen liikelokoksen ulkopuolelle. Pääperiaatteet on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 8. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät.

2. LAADINTAPERIAATTEET

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

Finnair on tehnyt vähäisen muutoksen konsolidoidun tilinpäätöksensä esittämistapaan ja nimennyt tuloslaskelmalla esitetyn rivin 'Henkilöstökulut' kuvaukseksi 'Henkilöstö- ja muut miehistöön liittyvät kulut' tarkoituksena selkeämmin kuvata tilin luonnetta ja sisältöä. Tuloslaskelmarivin sisältö pysyy sekä kuluvalta että aiemmilta vertailukausilta muuttumattomana, ja sen sisältöä kuvataan yksityiskohtaisemmin liitetiedossa 6.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Konsernin taloudellisen puolivuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen arvoihin. Toteutuneet taloudelliset luvut saattavat poiketa aiemmista arvioista ja oletuksista. Tunnistetut erät jotka sisältävät kriittisiä tilinpäätösarvioita ja epävarmuustekijöitä ovat arvonalentumistestaus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaroukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä sekä laskennalliset verosaamiset.

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

4. COVID-19 JA JOHDON ARVIO YHTIÖN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

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

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

Maailmanlaajuinen lentoliikenneala, mukaan lukien Finnair, on kärsinyt huomattavasti COVID-19 pandemiasta. Konsernin johto odottaa lentoliikenteen kuitenkin aloittavan toipumisen vuoden toisen puoliskon aikana ja toiminnan palaavan kestävän, kannattavan kasvun uralle 2-3 vuotta kestävä siirtymäkauden jälkeen. Lisäksi yhtiö pyrkii aktiivisesti sopeuttamaan toimintojaan ja uudistamaan pääomarakennettaan vastaakseen COVID-19-pandemian aiheuttamaan haastavaan taloudelliseen tilanteeseen. Yhtiö on ryhtynyt toimenpiteisiin vähentääkseen COVID-tilanteeseen liittyviä vaikutuksia, epävarmuustekijöitä ja riskejä sekä turvaamaan yhtiön taloudellisen aseman, kilpailukykyyn ja riittävän rahoituksen. Konserni on sopeuttanut liiketoimintaansa muun muassa liikenteen ja henkilöstöresurssien suhteen, ja ryhtynyt toimenpiteisiin säästöjen aikaansaamiseksi muun muassa kiinteistö- ja koneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukulusta, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Lisäksi yhtiö neuvottelee myös toimittajiensa ja kumppaniensa kanssa olemassa olevien sopimusten ehtoista.

Lisäksi riittävän rahoituksen turvaamiseksi yhtiö on jo ryhtynyt toteuttamaan uudelleenrahoitussuunnitelmaa, joka sisältää (i) sovitut muutokset yhtiön valmiusluottolimiittiin, (ii) sovitun 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainasopimuksen solmimisen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa, (iii) mahdollisen yhtiön ulkona olevien hybridijoukkovelkakirjojen uudelleenrahoituksen tai muutosten hakemisen hybridijoukkovelkakirjojen ehtoihin ja (iv) mahdollisia kiinnittämättömien lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyitä. Lisäksi konserni on tilinpäätöspäivän jälkeen saanut päätökseen (v) noin 500 miljoonan euron osakeannin, jonka lopulliset tulokset Finnair on julkistanut 7. heinäkuuta 2020. Yhtiön osakeannista saama bruttotuotto oli noin 512 miljoonaa euroa ennen osakeantiin liittyviä transaktiokustannuksia.

Huomioiden edellä mainitut olosuhteet ja epävarmuustekijät sekä yhtiön toimesta toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet COVID-19-tilanteen lieventämiseksi, konsernin johto on tullut siihen johtopäätökseen, ettei arvio anna merkittävää aihetta epäillä yhtiön toiminnan jatkuvuutta, eikä näin ollen ole perusteltua poiketa johdon aikaisemmasta arviosta, jonka mukaan tilinpäätökset laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu puolivuositarkastuksen julkistamispäivänä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon, joiden perusteella oletetaan, että yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan uudelleenrahoitussuunnitelmansa mukaisen rahoituksen.

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

5. SEGMENTTITIEDOT JA LIIKEVAIHTO

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

COVID-19 pandemialla oli merkittävä vaikutus liikevaihtoon lukuisien kohde- ja vuoroperumisten sekä tiukkojen matkustusrajoitusten johdosta.

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

4-6/2020, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	-2,0	0,2	12,5	2,5	0,4	13,7	19,9
Lisämyynti	1,5	-0,3	0,1	0,0	4,1	5,5	8,0
Rahti	43,1	1,4	4,0	0,0	1,0	49,5	72,1
Matkapalvelut	0,0	0,0	0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0
Yhteensä	42,6	1,3	16,7	2,6	5,4	68,6	
Osuus %	62,1	1,9	24,4	3,8	7,9		

4-6/2019, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	273,6	50,9	271,2	41,8	4,0	641,5	81,3
Lisämyynti	13,1	3,2	12,0	1,0	16,0	45,3	5,7
Rahti	39,0	3,7	8,3	0,4	3,3	54,7	6,9
Matkapalvelut	1,0	0,6	45,5	0,4	0,0	47,6	6,0
Yhteensä	326,7	58,4	337,0	43,6	23,3	789,1	
Osuus %	41,4	7,4	42,7	5,5	3,0		

1-6/2020, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	169,3	26,8	186,0	47,3	7,6	437,0	69,4
Lisämyynti	13,9	2,0	7,8	1,7	22,9	48,3	7,7
Rahti	73,0	4,4	10,9	0,2	-2,2	86,2	13,7
Matkapalvelut	19,0	8,1	31,6	0,0	-0,2	58,3	9,3
Yhteensä	275,1	41,2	236,2	49,2	28,1	629,8	
Osuus %	43,7	6,5	37,5	7,8	4,5		

1-6/2019, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	503,4	78,4	464,2	95,8	12,3	1 154,0	79,2
Lisämyynti	26,8	5,2	20,9	2,6	30,5	86,0	5,9
Rahti	74,8	6,2	15,6	0,6	4,8	102,1	7,0
Matkapalvelut	24,4	10,1	78,3	0,5	1,9	115,3	7,9
Yhteensä	629,5	99,9	579,0	99,4	49,5	1 457,3	
Osuus %	43,2	6,9	39,7	6,8	3,4		

2019, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	1 083,6	179,1	997,9	181,4	37,8	2 479,8	80,1
Lisämyynti	54,8	11,1	45,1	5,2	60,0	176,2	5,7
Rahti	156,8	13,8	32,9	1,3	7,3	212,1	6,8
Matkapalvelut	32,9	13,0	183,6	0,0	-0,1	229,5	7,4
Yhteensä	1 328,2	217,1	1 259,5	187,9	105,0	3 097,7	
Osuus %	42,9	7,0	40,7	6,1	3,4		

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	4-6/2020	1-3/2020	10-12/2019	7-9/2019	4-6/2019	1-3/2019	10-12/2018	7-9/2018
	Liikevaihto	68,6	561,2	774,9	865,4	789,1	668,2	683,4
Matkustajatuotot	13,7	423,3	615,9	709,9	641,5	512,5	530,9	652,3
Lisämyynti	5,5	42,8	44,6	45,7	45,3	40,7	39,2	42,0
Rahti	49,5	36,7	57,2	52,8	54,7	47,4	60,0	55,0
Matkapalvelut	0,0	58,4	57,3	57,0	47,6	67,7	53,3	52,5
Vertailukelpoinen EBITDA	-89,2	-8,6	120,7	181,9	125,9	59,7	104,1	191,4
Vertailukelpoinen liiketulos	-174,3	-91,1	31,2	100,7	47,2	-16,2	26,5	118,2
Liiketulos	-171,2	-95,6	34,7	94,9	47,9	-17,6	73,1	115,5

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	4-6/2020	4-6/2019	Muutos %	1-6/2020	1-6/2019	Muutos %	2019
Palkat ja palkkiot	-49,5	-105,0	-52,9	-137,1	-190,2	-27,9	-371,4
Maksupohjaiset järjestelyt	-7,5	-18,6	-59,6	-22,9	-32,2	-28,9	-63,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	-3,8	-3,1	20,8	-7,6	-6,3	20,8	-11,2
Eläkekulut yhteensä	-11,3	-21,8	-48,0	-30,5	-38,5	-20,8	-74,6
Muut sosiaalikulut	16,9	7,6	-124,3	6,1	-1,6	<-200	-16,7
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-43,9	-119,2	-63,2	-161,5	-230,3	-29,9	-462,7
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-2,0	-11,1	-82,2	-12,9	-21,6	-40,0	-42,8
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-1,3	-3,7	-64,6	-5,3	-8,0	-33,8	-16,2
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-1,0	-2,9	-65,9	-4,5	-6,7	-33,6	-13,0
Yhteensä	-48,1	-136,9	-64,9	-184,3	-266,6	-30,9	-534,7

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

in mill. EUR	4-6/2020	4-6/2019	Muutos %	1-6/2020	1-6/2019	Muutos %	2019
Oman laivaston poistot	-46,7	-41,2	13,3	-91,3	-79,4	15,0	-171,2
Muun käyttöomaisuuden poistot	-7,1	-5,1	38,0	-12,8	-10,5	22,4	-24,7
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-26,2	-26,5	-1,0	-52,8	-52,9	-0,1	-106,1
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,1	-5,9	-13,1	-10,7	-11,9	-10,3	-23,3
Total	-85,1	-78,7	8,1	-167,6	-154,6	8,4	-325,4

8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

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

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

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

miljoonaa euroa	4-6/2020		4-6/2019		Muutos %
	Liiketulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Liiketulos	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	
Liikevaihto	68,6		68,6	789,1	-91,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,0	0,0		0,2	-97,3
Liiketoiminnan muut tuotot	10,9		10,9	13,1	-17,2
Liiketoiminnan kulut					
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-48,3	0,1	-48,1	-137,7	0,8
Polttoainekulut	-33,2	0,0	-33,2	-181,2	0,7
Kapasiteettivuokrat	-17,8		-17,8	-32,8	-32,8
Lentokaluston huoltokulut	-16,2	-3,3	-19,5	-48,7	-2,0
Liikennöimismaksut	-11,8		-11,8	-87,3	-87,3
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	7,8		7,8	-42,3	-42,3
Matkustaja- ja maapalvelut	-17,7		-17,7	-112,8	-112,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-28,4		-28,4	-32,9	0,0
EBITDA	-86,1	-3,1	-89,2	126,6	-0,7
Poistot ja arvonalentumiset	-85,1		-85,1	-78,7	-78,7
Liiketulos	-171,2	-3,1	-174,3	47,9	-0,7
					47,2
					<-200

miljoonaa euroa	1-6/2020		1-6/2019		Muutos %		
	Liiketulos	Vertailukelpoisuuden vaikutavat erät	Liiketulos	Vertailukelpoisuuden vaikutavat erät			
Liikevaihto	629,8		629,8	1 457,3	1 457,3	-56,8	
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,0	0,0		0,2	-0,2	-97,1	
Liiketoiminnan muut tuotot	24,9		24,9	27,7	27,7	-10,2	
Liiketoiminnan kulut							
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-184,9	0,6	-184,3	-267,4	0,8	-266,6	-30,9
Polttoainekulut	-177,3	0,2	-177,1	-325,8	0,0	-325,8	-45,6
Kapasiteettivuokrat	-47,7		-47,7	-65,0		-65,0	-26,6
Lentokaluston huoltokulut	-60,1	0,5	-59,7	-97,1	0,1	-97,0	-38,1
Liikennöimismaksut	-76,4		-76,4	-159,4		-159,4	-52,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-22,6		-22,6	-84,0		-84,0	-73,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-122,4		-122,4	-235,5		-235,5	-48,0
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot	-0,1	0,1					-
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-62,5	0,0	-62,5	-66,2	0,0	-66,2	-5,5
EBITDA	-99,2	1,4	-97,8	185,0	0,7	185,6	-153,6
Poistot ja arvonalentumiset	-167,6		-167,6	-154,6		-154,6	8,4
Liiketulos	-266,8	1,4	-265,4	30,3	0,7	31,0	<-200

9. OSAKEKOHTAINEN TULOS

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva tilikauden tulos kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla. Tilikauden tuloksesta oikaistaan tilikaudelle kohdistuvat oman pääoman ehtoisen lainan korot 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.

Finnair tarjosi merkintäoikeusannissa merkittäväksi 1 279 265 150 uutta osaketta 17.6.2020-1.7.2021. 951 074 910 uutta osaketta merkittiin 29.6.2020 mennessä. Merkintähinta oli 0,40 euroa tarjottavalta osakkeelta ja yhtiö sai 380,4 miljoonaa euroa 30.6.2020. Siten 951 074 910 uutta osaketta otettiin huomioon laimentamattoman ja laimennetun osakekohtaisen tuloksen laskennassa 30.6.2020 alkaen.

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

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	1-6/2020	1-6/2019	2019
Kauden tulos	-314,6	-7,6	74,5
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-7,9	-7,9	-15,8
Verovaikutus	1,6	1,6	3,2
Oikaistu kauden tulos	-320,9	-13,9	61,9
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä 29.6.2020 asti, milj. kpl	127,8	127,5	127,5
Ilmaiselementtikerroin	5,43	5,43	5,43
Oikaistu keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä 29.6.2020 asti, milj. kpl	694,2	692,4	692,7
Ulkona olevien osakkeiden määrä 30.6.2020, milj. kpl	1 079,0		
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä, milj. kpl	696,3	692,4	692,7
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,46	-0,02	0,09
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,46	-0,02	0,09

10. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Suojaustasoja kuitenkin muutettiin lyhytaikaisesti vuoden 2020 loppuun asti. Lentopetrolin ja valuutan suojausten alaraja laskettiin nolnaan. Lisäksi tasesuojauksen alaraja laskettiin 50 %:iin. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2019 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.6.2020		30.6.2019		31.12.2019	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	569,9	13,2	835,5	9,2	924,4	17,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	179,2	2,6	212,8	4,9	201,5	3,3
Myydyt optiot	179,2	-0,6	215,6	-2,2	201,8	-1,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	271,5	2,0	342,7	14,0	336,5	18,6
Leasemaksujen valuuttasuojauks			72,9	4,5	22,3	1,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 199,8	17,1	1 679,6	30,4	1 686,5	40,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	211,6	0,4				
Taseen suojaus (termiinit)	703,2	1,4	814,9	0,3	775,1	-9,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	914,8	1,8	814,9	0,3	775,1	-9,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	2 114,6	18,9	2 494,5	30,8	2 461,6	30,9
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	612 000	-101,5	999 000	-33,2	898 000	-15,3
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia			128 000	1,8	57 000	0,7
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia			128 000	-2,7	57 000	-0,5
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	612 000	-101,5	1 255 000	-34,0	1 012 000	-15,1
Lentopetrolitermiinit, tonnia	338 000	-54,6				
Optiot						
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia			128 000	-0,5	42 000	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	338 000	-54,6	128 000	-0,5	42 000	-0,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä	950 000	-156,1	1 383 000	-34,5	1 054 000	-15,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	208,6	-0,4	224,6	-1,8	217,9	1,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	208,6	-0,4	224,6	-1,8	217,9	1,1
Korkojohdannaiset yhteensä	208,6	-0,4	224,6	-1,8	217,9	1,1
Johdannaiset yhteensä		-137,7		-5,6		16,8

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

11. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.6.2020	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	322,4	307,9	14,5
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	0,8		0,8
Valuuttajohdannaiset	24,9		24,9
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	3,2		3,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	17,9		17,9
Hyödykejohdannaiset	1,0		1,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,7		0,7
Yhteensä	349,0	307,9	41,1

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat

Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	1,2		1,2
Valuuttajohdannaiset	6,0		6,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,2		1,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	2,8		2,8
Hyödykejohdannaiset	157,1		157,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	102,2		102,2
Yhteensä	164,3		164,3

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

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

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

12. YRITYSHANKINNAT JA -MYNNIT

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

13. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta kaudella 1-6/2020 oli -20,0 % (-20,0 %). Laskennallinen verovelka 64,3 miljoonaa euroa 31.12.2019 muuntui laskennalliseksi verosaamiseksi 37,7 miljoonaa euroa 30.6.2020 pääosin merkittävän verotettavan tappion johdosta COVID-19 viruksen seurauksena. Tilikaudelta 2020 verotuksessa vahvistettavat tappiot vanhenevat 10 vuoden kuluttua ja Finnair olettaa, että nämä voidaan hyödyntää sen tulevia verotettavia tuloksia vastaan perustuen johdon arvioihin ja ennusteisiin, jotka sisältävät luonnostaan jonkin verran epävarmuutta. Finnairilla ei ollut verotuksessa vahvistettuja tappioita tilikauden 2019 lopussa.

14. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 29.5.2020 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2019 vahvistetun taseen perusteella ei jaeta osinkoa.

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

15. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2020	30.6.2019	31.12.2019
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 711,7	1 493,5	1 493,5
Lisäykset	194,7	315,5	420,2
Ennakoiden muutos	-12,1	-29,6	-2,8
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	16,6	3,5	-1,1
Vähennykset ja siirrot	-2,1	0,1	-2,0
Poistot	-104,1	-89,9	-195,9
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 804,7	1 693,1	1 711,7

Maailmanlaajuisesti vaikuttavan lentomatrustuksen kysynnän heikkenemisen vuoksi yhden A350-koneen toimitusta on siirretty vuoden 2020 ensimmäiseltä puoliskolta vuoden toiselle puoliskolle.

16. KÄYTTÖOIKEUSOMAIUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2020	30.6.2019	31.12.2019
Kirjanpitoarvo kauden alussa	877,5	998,6	998,6
Uudet sopimukset	2,7	3,2	29,2
Uudellenarvostukset ja modifikaatiot	6,4	-6,7	-5,6
Vähennykset	0,0	-15,1	-15,1
Poistot	-63,5	-64,8	-129,5
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	823,1	915,2	877,5

17. ARVONALENTUMISTESTAUS

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

Arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU). Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvan yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, mukaan lukien liikearvo, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Liikearvon määrä Finnairin taseessa 30.6.2020 ja 31.12.2019 oli 0,5 miljoonaa euroa ja muut aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, olivat 1,7 miljoonaa euroa.

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

Arvonalennustestauksessa käytetyt oletamat	30.6.2020
Diskonttokorko, %	8,4
Pitkän aikavälin kasvu-%	2,4
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	520-650

Kerrytettävissä olevan rahamäärän laskemiseen vaikuttavat pääasiassa ennakoitujen EBITDA:n muutokset sekä muutokset diskonttokorossa ja liiketoiminnan kasvuprosenteissa. Liiketoiminnan kasvu ja EBITDA perustuvat johdon näkemukseen liiketoiminnan toipumisnopeudesta nykyisestä COVID-19-tilanteesta sekä tulevaisuuden markkinoiden kysynnästä ja ympäristöstä, joita on vertailtu ulkoisten tietolähteiden kanssa. Käytetty (verojen jälkeinen) diskonttokorko perustuu painotettuun keskimääräiseen pääomakustannukseen (WACC), joka heijastaa markkinoiden arviota rahan aika-arvosta ja Finnairin liiketoiminnan erityisistä riskeistä. Käyttöarvolaskelmat perustuvat johdon arvioihin ja ennusteisiin, jotka sisältävät luonnostaan jonkin verran epävarmuutta. Tärkeimmät epävarmuustekijät laskelmissa ovat pandemian lopullinen kesto ja liiketoiminnan toipumisen nopeus sekä yksikkötuottojen ja lentopetrolin kustannuskehitys. Arvonmäärittämissä herkkyyksien perusteella suurin vaikutus arvonalentumistestin tulokseen on diskonttokorolla ja pitkän aikavälin kasvuprosentilla. 1%-yksikön lisäys diskonttokorossa, tai vastaavasti lasku pitkän aikavälin kasvunopeudessa, ei kuitenkaan johtaisi arvonalentumiseen.

18. VALTIONTUKI 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 johtoasemissa toimivien ja vastaavia vastualueita omaavien johtohenkilöiden palkkiot Finnairissa 31.12.2019. Finnair ei maksa bonuksia ja muita muuttuvia tai vastaavia palkkioeria kolmen tilikauden 2020-2022 aikana johtoon kuuluville henkilöille.

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

19. ELÄKEVELVOITTEET

Nettoeläkevelka kasvoi 20,2 % 92,7 miljoonaan euroon (31.12.2019: 77,1) johtuen pääosin 20,5 miljoonan euron vähennyksestä järjestelyyn kuuluvien varojen markkina-arvossa, 7,6 miljoonan euron menoista liittyen kauden ja takautuvaan työsuoritukseen sekä 3,0 miljoonan euron lisäyksestä liittyen 0,83 %:n diskonttokorkoon (31.12.2019: 0,87 %), joita netotti osittain 16,2 miljoonan euron vähennys liittyen 0,79 %:n inflaatioon (31.12.2019: 1,10 %).

20. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä Finnair otti käyttöön reservirahoitukseksi tarkoitetun 175 miljoonan euron vakuudettoman syndikoidun luottolimiitin. Luottolimiittijärjestely on voimassa tammikuuhun 2023 saakka ja se sisältää kaksi jatko-optiovuotta, joista ensimmäinen on käytetty.

Tilikauden 2020 toisella neljänneksellä, ja osana rahoitusjärjestelysuunnitelmaa, Finnair neuvotteli kovenantin lievennyksen syndikaattipankkien kanssa ja se nostaa nettovelkaantumistasoa väliaikaisesti seuraavan taulukon mukaisesti.

Kovenanttiarvo	Ennen lievennystä	30.6.2021 asti	1.7.2021-30.6.2022	30.6.2022 jälkeen
Nettovelkaantumisaste, %	175	225	200	175

600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainajärjestely neuvoteltiin tilikauden 2020 toisen neljänneksen aikana ja siitä 200 miljoonaa euroa nostettiin kesäkuussa 2020. Järjestely edellyttää, että Finnair toimittaa takaukset koko summalle. Tällä hetkellä Suomen valtio takaa 90 % järjestelystä ja liikepankki loput 10 % mukaan lukien kaikki muut lainaan liittyvät kulut.

Olemassa olevia lainoja lyhennettiin lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat

miljoonaa euroa	30.6.2020	30.6.2019	31.12.2019
Pitkäaikaiset korolliset velat			
Vuokrasopimusvelat	864,5	950,7	913,6
JOLCO-lainat* ja muut	256,5	296,1	277,6
Joukkovelkakirjalainat	199,7	199,6	199,6
Lainat rahoituslaitoksilta	198,8		
Yhteensä	1 519,5	1 446,4	1 390,8
Lyhytaikaiset korolliset velat			
Lainat rahoituslaitoksilta	175,0		
Vuokrasopimusvelat	139,3	131,4	140,4
JOLCO-lainat* ja muut	44,5	100,4	43,5
Yhteensä	358,9	231,8	183,9

* JOLCO-lainat sisältävät kolmen A350-lentokoneen hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating Lease with Call Option). Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja lentokoneet omistettuina.

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 30.6.2020

miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset					30,3	15,2	45,5
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	44,5	43,3	29,0	29,8	85,9	26,4	258,9
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset		200,0					200,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	97,0	98,1	98,3	89,5	90,6	137,5	610,9
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	42,3	43,9	46,8	49,5	49,8	160,6	393,0
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	175,0		200,0				375,0
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	358,9	385,3	374,0	168,8	256,6	339,7	1 883,2
Maksut valuuttajohdannaisista	1 574,4	160,2					1 734,6
Saamiset valuuttajohdannaisista	-1 589,7	-163,3					-1 753,0
Hyödykejohdannaiset	141,5	14,7					156,2
Ostovelat ja muut velat	105,6						105,6
Korkomaksut	65,5	56,4	47,3	31,6	29,9	57,1	288,0
Yhteensä	656,2	453,3	421,4	200,4	286,5	396,8	2 414,6

* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 0,3 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2017 ja erääntyy vuonna 2022. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,4 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Lainat rahoituslaitoksilta eivät sisällä 1,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2020 ja erääntyy vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

21. MYYNIN SIIRTOVELAT JA MYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.6.2020	30.6.2019	31.12.2019
Ennakkoon saadut lentolipputulot	209,9	615,1	451,2
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	46,3	48,6	43,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	4,5	43,1	45,4
Muut erät	19,1	16,2	12,7
Yhteensä	279,8	723,0	552,7

COVID-19 pandemialla oli merkittävä vaikutus ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin ja saatuihin ennakoihin valmismatkatuotannosta monissa maissa sovellettujen matkustusrajoitusten ja lentomatkustuksen alhaisemman kysynnän johdosta. Ennakkoon saadut lentolipputulot sisältää noin 69 miljoonaa euroa käsittelemättömiä palautuksia sekä arviolta noin 31 miljoonaa euroa palautuksia liittyen jo peruutettuihin lentoihin, joista ei ole vielä tehty takaisinmaksuhakemuksia.

22. VASTUUSITOUKSET

miljoonaa euroa	30.6.2020	30.6.2019	31.12.2019
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	52,7	82,0	79,6
Muiden puolesta annetut takuut		0,6	
Yhteensä	52,7	82,6	79,6

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.6.2020 olivat 548 miljoonaa euroa (31.12.2019: 730). Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet laskivat Suomen kilpailu- ja kuluttajaviraston alennettua takuun määrää COVID-19 pandemian aiheuttamien ryhmämatkavarausten laskemisen seurauksena. Vuokravastuut 30.6.2020 ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja vähäarvoisista IT-laitteiden vuokrista, jotka eivät kuulu IFRS 16 standardin piiriin, olivat 21,3 miljoonaa euroa (31.12.2019: 20,1).

23. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

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

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

miljoonaa euroa	1-6/2020	1-6/2019	2019
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	14,3	12,8	27,0
Eläkesäätiö	0,3	0,3	0,7
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	45,2	53,2	107,8
Eläkesäätiö	7,8	7,1	12,8
Rahoitustuotot ja -kulut			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	1,5	2,0	5,7
Eläkesäätiö	-0,3	-0,1	-0,3
Saamiset			
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	26,8	40,5	33,7
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	27,8	21,4	23,4
Velat			
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	3,6	3,6	3,6
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	92,2	47,6	77,0
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	0,4	0,3	1,0

Toimitusjohtaja Topi Mannerin ja muiden johtoryhmän jäsenten palkat ja palkkiot olivat suoriteperusteisesti 30.6.2020 mennessä 1,8 miljoonaa euroa (31.12.2019: 5,6). Osakeannin ja siihen liittyvien EU:n valtioneuvoston päätösten johdosta yhtiö on sopinut rajoituksista johdon palkitsemiseen, joista kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 18. Valtiontuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä. Lisäksi toimitusjohtaja ja muut johtoryhmän jäsenet ovat leikanneet kuukausittaisesta peruspalkastaan 15 % huhtikuusta 2020 alkaen toistaiseksi.

Hallituksen palkkiot olivat suoriteperusteisesti 30.6.2020 mennessä 238 tuhatta euroa (31.12.2019: 422). Hallituksen jäsenet ovat leikanneet kiinteästä palkkiostaan 15 % huhtikuusta 2020 alkaen toistaiseksi.

24. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnairin bruttotuotoiltaan 512 miljoonan euron (nettotuotot 501 miljoonaa euroa) suuruinen merkintäoikeusanti päättyi heinäkuussa. Yhtiö sai osakeannin tuotoista 380 miljoonaa euroa kesäkuun loppuun mennessä. Annilla vahvistetaan yhtiön COVID-19-vaikutusten vuoksi laskenutta omaa pääomaa.

Finnair tiedotti 9.7.2020, että matkustusrajoitusten lieventyessä 13.7.2020 yhtiö avaa jälleen reitejään heinä-elokuussa Suomeen, muualle Eurooppaan sekä Aasiaan, jolloin lentojen määrä kasvaa 70–80 yhdensuuntaiseen lentoon päivässä.