



# FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–31.3.2021



27.4.2021

# FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

## 1.1.–31.3.2021

*Finnair jatkoi kustannussopeutuksia ja rahoitustoimia matkustajakysynnän pysyessä heikkona ja rahtiliiketoiminnan jatkaessa vahvana. Kysynnän ennakoidaan elpyvän asteittain loppukesästä alkaen.*

### Tammi–maaliskuu 2021

- Osakekohtainen tulos oli -0,11 euroa (-0,21)\*.
- Liikevaihto laski 79,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 113,6 miljoonaa euroa (561,2).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -143,2 miljoonaa euroa (-91,1). Liiketulos oli -149,1 miljoonaa euroa (-95,6).
- Kassavarat olivat 665,3 miljoonaa euroa (31.12.2020: 823,7) ja omavaraisuusaste oli 22,7 prosenttia (31.12.2020: 24,6).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -117,7 miljoonaa euroa (-133,5) ja investointien nettorahavirta 5,2 miljoonaa euroa (-67,3).\*\*
- Matkustajamäärä laski 90,2 prosenttia 0,3 miljoonaan (2,7).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat 87,6 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 25,5 prosenttia (72,6).

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

\*\* *Investointien nettorahavirta sisältää vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 9,3 miljoonaa euroa lunastuksia rahamarkkinarahastoista tai muista lyhytaikaisista rahoitusvaroista (maturiteetti yli kolme kuukautta). Ne muodostavat osan konsernin maksuvalmiuden hallintaa.*

### Tulevaisuuden näkymät

#### OHJEISTUS 18.2.2021:

Jatkuneiden tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin vuoden 2020 toisella, kolmannella ja neljännellä neljännekselläkin.

Vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä Finnair jatkaa rajallisen verkoston operoimista, mutta sen jälkeen näkyvyys on edelleen heikko ja kysynnän elpymisen ajoituksesta on useampia skenaarioita, minkä vuoksi yhtiö ei anna ohjeistusta koko vuoden 2021 liikevaihdosta.

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

#### UUSI OHJEISTUS 27.4.2021

Jatkuneiden tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan vuoden 2021 toisella neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin edeltävillä neljällä vuosineljännekselläkin.

Vuoden 2021 toisella neljänneksellä Finnair jatkaa rajallisen verkoston operoimista. Vaikka kysynnän ennakoidaan elpyvän asteittain vuoden 2021 kolmannella neljänneksellä, näkyvyys on edelleen heikko ja elpymisen ajoituksesta on useampia skenaarioita, minkä vuoksi yhtiö ei anna ohjeistusta koko vuoden 2021 liikevaihdosta.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2021 puolivuositarkastuksen yhteydessä.

## Toimitusjohtaja Topi Manner:

Pandemian vaikutukset jatkuivat odotetusti raskaina vuoden ensimmäisellä neljänneksellä, kun tiukat matkustusrajoitukset rajoittivat voimakkaasti matkustusta monissa maissa. Ennako-odotusten mukaisesti operoimme rajallista verkostoa ja viikkovuoromäärää läpi koko vuosineljänneksen, ja tilanne heijastui matkustajamääriin, liikevaihtoon sekä tulokseen. Matkustajaliikenteen valopilkkuina Lappi veti kuitenkin hyvin kotimaisia matkailijoita ja toisaalta pystyimme avaamaan lähes vuoden tauon jälkeen New Yorkin - matkustajalentomme rahtikysynnän tukemana.

Rahdin kysyntä oli edelleen erittäin vahvaa, ja maaliskuu oli Finnairin kaikkien aikojen ennätyskuukausi rahtiliikevaihdolla mitattuna. Tätä tukivat pandemian aiheuttamat toimitusketjuhaasteet, jotka korostuivat erityisesti Suezin kanavan tukoksen myötä. Lensimme 547 pelkkää rahtia kuljettanutta lentoa ja pystyimme lisäksi jatkamaan kaukolentojamme rahdin tukemana. Rahdin osuus liikevaihdostamme oli jälleen yli puolet.

Jatkoimme ensimmäisellä vuosineljänneksellä likviditeettimme turvaamista. Euroopan komissio hyväksyi 350 miljoonaa euroa Suomen valtion myöntämästä 400 miljoonan euron hybridilainasta, joten laina on siltä osin ehtojen täytyessä nostettavissamme. Lopuille 50 miljoonalle eurolle haemme komission hyväksyntää myöhemmin. Neuvottelimme myös 175 miljoonan euron käyttämättömän valmiusluottolimiittimme ehdot uudelleen. Nämä toimet turvaavat Finnairin tietä ulos pandemiasta.

Pysyviin kustannussäästöihin vuoden 2022 alusta alkaen tähtäävä ohjelmamme edistyi hyvin ja korotimme nyt tavoitetta 140 miljoonasta eurosta 170 miljoonaan euroon. Etsimme edelleen uusia säästöaihoita kaikista kulueristä. Kustannustehokkuus tulee korostumaan pandemian jälkeisessä, tiukasti kilpaillussa markkinassa ja pysyvät säästöt parantavat Finnairin asemaa tässä toimintaympäristössä.

Asiakastyytyväisyys pysyi edelleen erinomaisena ja katsauskauden nettosuositeluindeksi oli 54. Asiakkaamme arvostivat ennen kaikkea tarjoamaamme terveysturvallista matkustusympäristöä, mutta myös erinomaista asiakaspalveluamme. Haluan kiittää lämpimästi koko henkilöstöämme tästä työstä, ja kiitän asiakkaitamme luottamuksesta, jota he ovat koko pandemian aikana Finnairia kohtaan osoittaneet.

Pandemiavuodenkin keskellä olemme edistäneet vastuullisuustyötämme: biopolttoainekumppanimme Neste toimittaa Helsinki-Vantaalle biopolttoainetta yhtiön liikematkustuksen päästöjen vähentämiseksi ja yhteistyömme lennonvarmistuksen kanssa auttaa parantamaan polttoainetehokkuutta Suomen ilmatilassa. Ilmoitimme myös kiinnostuksemme kehittäillä oleviin Heart Aerospace ES-19 -sähkölentokoneisiin.

Rokotekattavuuden kasvaessa ja matkustusrajoituksia vähitellen purettaessa odotamme kysynnän asteittain palautuvan loppukesästä alkaen. EU:n vihreä todistus (EU Digital Green Certificate), jonka on määrä astua voimaan kesäkuun lopussa, on tärkeässä roolissa vapaan liikkuvuuden terveysturvallisessa palauttamisessa. Se on myös osa Suomen valtion exit-suunnitelmaa. Ensimmäiset lentäjien ja matkustamohenkilökunnan paluukoulutukset ovat hiljattain käynnistyneet. Finnair aikoo lentää kesällä yli 60 kohteeseen, ja muokkaamme liikenneohjelmaamme joustavasti kesän aikana kysynnän mukaan.

## Toimintaympäristö tammi–maaliskuussa

Vuoden 2020 toisen, kolmannen ja neljännen vuosineljänneksen tapaan COVID-19-pandemia vaikutti merkittäväällä tavalla koko globaaliin lentotoimialaan ja näin ollen myös Finnairin kaikkeen toimintaan vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä. Lentoyhtiöt ympäri maailman olivat edelleen pakotettuja vähentämään kapasiteettiaan huomattavasti valtioiden asettamista tiukoista matkustusrajoituksista ja kysynnän puutteesta johtuen. Tämä koski myös Finnairia, joka operoi vain noin 12 prosentin kapasiteetilla vertailukaudesta tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna. Vaikka Finnair suunnittelee lisäävänsä lentojen määrää asteittain, yhtiö operoi varsin rajoitettua verkostoa myös vuoden 2021 toisella neljänneksellä. Koska pandemia vallitsee edelleen maailmanlaajuisesti ja koska koronavirusrokotuskattavuus on yhä suhteellisen rajallista, Finnair arvioi pääsevänsä lisäämään liikennettään merkittävämmiin vasta loppukesästä 2021 lähtien. Yhtiö arvioi tällä hetkellä, että vuoden 2019 liikennetaso tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna saavutetaan vuonna 2023.

Kapasiteetti laski merkittävästi Helsingin ja muiden Euroopan markkinoiden välillä. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna laski 86,6 prosenttia (-8,3). Kysyntä oli edelleen heikkoa koko ensimmäisen vuosineljänneksen COVID-19-liitännäisten reitti- ja vuoroperuutusten sekä tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna laski 79,5 prosenttia (-16,7), vaikka COVID-19

vaikutti erityisesti Aasian-markkinaa jo vertailukaudella. Kysyntä Euroopan- ja Finnairin Aasian-kohteiden välillä laski huomattavasti katsauskaudella samojen syitten takia kuin Euroopan-liikenteessäkin. Finnair kuitenkin jatkaa valmisteluaan, jotta se voisi aloittaa Euroopan ja Kiinan välistä matkustamista koskevan yhteishankkeensa Juneyao Airlinesin kanssa vuoden 2021 ensimmäisellä puoliskolla.

Aurinkomatkojen ulkomaan matkapakettien tarjonta on ollut keskeytyneenä koko ensimmäisen vuosineljänneksen ajan COVID-19-pandemian ja siihen liittyvien matkustusrajoitusten ja -suositusten vuoksi. Matkapaketteja on siksi järjestetty vain kotimaan kohteisiin, joita alettiin tarjota uutuutena syksyllä 2020 ja niiden tarjontaa laajennettiin katsauskauden aikana avaamalla uusia kohteita myös kesäkauden 2021 valikoimaan. Kotimaan kohteiden onkin tarkoitus jäädä pysyväksi osaksi Aurinkomatkojen ympärivuotista tarjontaa. Matkapakettien kysyntä on pandemian vuoksi ollut huomattavasti heikompaa kuin vertailukaudella, ja katsauskauden aikana ulkomaanmatkojen kysyntä kohdistui ensisijaisesti kesäkauden 2021 loppupuolelle sekä talvikaudelle 2021–2022. Kyseisen talvikauden matkapakettien kokonaiskysyntä on verrattain vahvaa, mikä viittaa patoutuneeseen kysyntään. Tulevan kesäkauden ulkomaanmatkojen näkymä on kuitenkin edelleen epävarma ja riippuvainen pandemian kehityksestä, matkustusrajoitusten voimassaolosta sekä asiakaskysynnän palautumisesta.

COVID-19 vaikutti merkittävästi myös globaaleihin rahtimarkkinoihin ensimmäisellä vuosineljänneksellä, ja pandemiasta aiheutuneet toimitusketjuongelmat sekä niitä seuranneet toimitusviivästykset hyödyttivät edelleen ilmarahdia. Myös maaliskuisella Suezin kanavan tukoksella oli vastaavanlainen vaikutus, vaikka se näkyy vasta toisen vuosineljänneksen luvuissa. Nämä seikat johtivat poikkeuksellisen vahvaan ilmarahdin kysyntään, kun matkustajareittiliikenteen kapasiteetti ja sitä myöden näillä lennoilla kuljetettavan rahdin kapasiteetti vähenivät huomattavasti COVID-19:n takia. Rahdin jatkunut vahva kysyntä ylläpiti markkinaa pelkkää rahtia kuljettaville lennoille myös katsauskaudella, mutta Finnair pystyi lisäksi jatkamaan Aasiaan lennettyjen, rahtia kuljettavien reittilentojen määrää alhaisesta matkustajamäärästä huolimatta. Tämä puolestaan johti vertailukaudesta merkittävästi kasvaneeseen rahtiliikvaihtoon pandemiasta huolimatta. Rahtiliikenteen kokonaiskäyttöaste parani huomattavasti vuoden takaisesta. Finnair arvioi, että samanlainen trendi jatkuu rahdin kysynnän osalta ainakin vuoden 2021 toisella neljänneksellä.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 8,6 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihintana oli vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 3,5 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin, mutta Finnairin suojauspolitiikan vuoksi tämä näkyy yhtiön tuloksessa viiveellä. Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääriä eriajan, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan kulloisenkin vuosineljänneksen tulokseen. Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin polttoainekulut laskivat kuitenkin merkittävästi vertailukaudesta kapasiteetin huomattavan vähenemisen takia.

## Taloudellinen kehitys tammi–maaliskuussa

### LIIVEVAIHTO TAMMI–MAALISKUUSSA

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

#### Liikevaihto tuotteittain

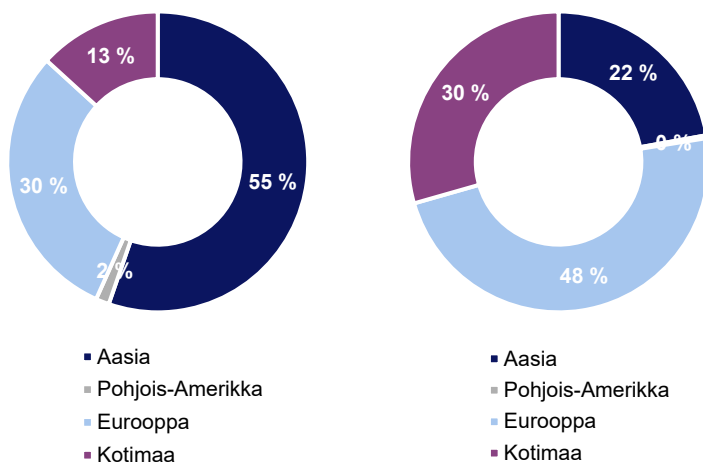
Milj. euroa	1–3/2021	1–3/2020	Muutos, %
Matkustajatuotot	43,2	423,3	-89,8
Lisämyynti	8,6	42,8	-80,0
Rahti	60,9	36,7	66,2
Matkapalvelut	0,9	58,4	-98,5
<b>Yhteensä</b>	<b>113,6</b>	<b>561,2</b>	<b>-79,8</b>

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 62,9 prosenttia ja oli 9,45 senttiä (5,80). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein nousi 63,6 prosenttia. Positiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti COVID-19-liitännäinen tarjottujen henkilökilometriä lasku. Samanaikaisesti erinomaisesti suoriutunut rahti, joka ei kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, korostui nostamalla yksikkötuottoa.

## Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1-3/2021

Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	6,7	15,5	-96,1	664,2	-85,8	67,9	-98,1	10,2	-66,1
Pohjois-Amerikka	0,2	0,5	-99,2	17,3	-98,0	0,9	-99,9	5,3	-71,1
Eurooppa	24,2	56,1	-86,0	361,1	-89,9	147,4	-94,0	40,8	-28,0
Kotimaa	12,6	29,2	-71,9	158,9	-72,6	90,3	-74,4	56,8	-4,0
Reiteille kohdistumaton	-0,5	-1,3	-107,6						
<b>Yhteensä</b>	<b>43,2</b>	<b>100,0</b>	<b>-89,8</b>	<b>1 201,5</b>	<b>-87,6</b>	<b>306,5</b>	<b>-95,6</b>	<b>25,5</b>	<b>-47,1</b>

### Tarjotut henkilökilometrit (ASK) Myydyt henkilökilometrit (RPK)



COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus ensimmäisellä vuosineljänneksellä johti matkustajaliikennelukujen merkittävään laskuun. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 89,8 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 87,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 90,2 prosenttia ollen 259 200 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 95,6 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 47,1 prosenttiyksikköä 25,5 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin vain rajallinen määrä matkustajareittilentoja. Näin ollen tarjotut henkilökilometrit laskivat 85,8 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 98,1 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 66,1 prosenttiyksikköä 10,2 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäyttöastetta ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot ja niiden hyvin korkea käyttöaste.

Koska ensimmäiset matkustajareittilennot kesäkuun 2020 jälkeen operoitiin vasta maaliskuussa ja ainoastaan New Yorkin -reitillä, Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti laski 98,0 prosenttia vertailukaudesta. Myydyt henkilökilometrit laskivat 99,9 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 71,1 prosenttiyksikköä 5,3 prosenttiin.

Myös Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski COVID-19-pandemian takia 89,9 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 94,0 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 28,0 prosenttiyksikköä 40,8 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 72,6 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 74,4 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 4,0 prosenttiyksikköä 56,8 prosenttiin.

Lisämyynti laski 80,0 prosenttia COVID-19-vaikutusten vuoksi. Pluspisteliiännäinen myynti ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19 näkyi Finnairin rahtivolyyymien kehityksessä myös ensimmäisellä vuosineljänneksellä, koska reittilentoja operoitiin rajallisesti. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 81,9 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 71,4 prosenttia. Tarjotut rahtitonnikilometrit laskivat kuitenkin 51,4 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit vain 24,8 prosenttia, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Finnair pystyi lisäämään myös Aasian-matkustajareittilentoja, joissa kuljetettiin erinomaisilla käyttöasteilla rahtia, vaikka niiden matkustajakäyttöaste oli matala. Muun muassa tämän vuoksi rahtiliikevaihto nousi jopa 66,2 prosenttia maaliskuun ollessa ennätyskuukausi liikevaihdolla mitattuna.

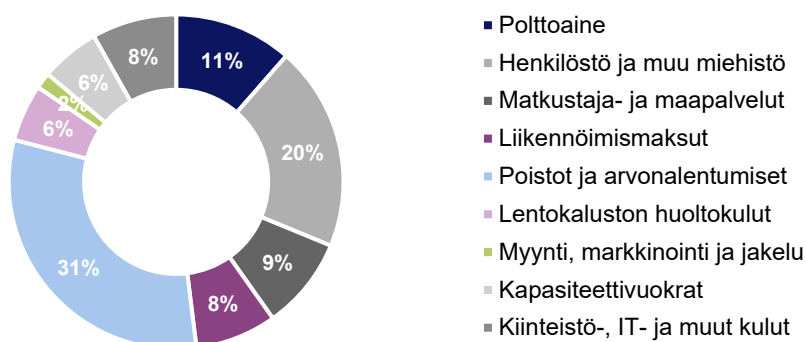
Matkapakettien taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Ensimmäisen vuosineljänneksen aikana Aurinkomatkat tuotti matkapaketteja vain kotimaan kohteisiin. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 96,7 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 97,8 prosenttia. Liikevaihto laski 98,5 prosenttia.

## VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–MAALISKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut laskivat 60,1 prosenttia vertailukaudesta, eli vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui erityisesti kiinteistä kuluista. Esimerkiksi poistot ja arvonalentumiset pysyivät vertailukauden tasolla. Finnair jatkoi merkittäviä kustannussopeutustoimia ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Ne pitävät sisällään henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi merkittävänä toiminnallisten kulujen alenemisena.

Yksikkökustannus (CASK) nousi yli 200 prosenttia ja oli 21,37 senttiä (6,75). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi samoin yli 200 prosenttia. Jyrkät nousut johtuivat siitä, että kulut eivät laskeneet kapasiteetin tahdissa.

### Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 265,6 milj. euroa)



Milj. euroa	1–3/2021	1–3/2020	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	52,6	136,1	-61,4
Polttoainekulut	30,4	143,9	-78,9
Kapasiteettivuokrat	15,2	29,9	-49,3
Lentokaluston huoltokulut	14,7	40,2	-63,4
Liikennöimismaksut	20,9	64,5	-67,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	4,1	30,4	-86,6
Matkustaja- ja maapalvelut	23,8	104,7	-77,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	21,7	34,1	-36,3
Poistot ja arvonalentumiset	82,3	82,5	-0,2
<b>Yhteensä</b>	<b>265,6</b>	<b>666,3</b>	<b>-60,1</b>

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 55,0 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppalut, laskivat hieman kapasiteettia (ASK) vähemmän, koska pelkkää rahtia kuljettavat lennot lisäävät polttoainekulutusta, mutta eivät kapasiteettia. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 92,2 prosenttia samasta syystä.

Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 15,2 prosenttia matalien matkustajakäyttöasteiden vuoksi.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin COVID-19-pandemian vuoksi merkittävästi ja siksi Finnair jatkoi lomautuksia myös vuoden ensimmäisellä neljänneksellä.

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

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

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

## TULOS TAMMI–MAALISKUUSSA

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

Milj. euroa	1–3/2021	1–3/2020	Muutos, %
<b>Vertailukelpoinen EBITDA</b>	<b>-60,9</b>	<b>-8,6</b>	<b>&lt;-200</b>
Poistot ja arvonalentumiset	-82,3	-82,5	0,2
<b>Vertailukelpoinen liiketulos</b>	<b>-143,2</b>	<b>-91,1</b>	<b>-57,2</b>
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-5,8	-4,5	-29,7
<b>Liiketulos</b>	<b>-149,1</b>	<b>-95,6</b>	<b>-55,9</b>
Rahoitustuotot	5,0	9,2	-46,3
Rahoituskulut	-28,6	-88,9	67,8
Kurssivoitot ja -tappiot	-9,1	-3,0	<-200
<b>Tulos ennen veroja</b>	<b>-181,7</b>	<b>-178,2</b>	<b>-2,0</b>
Tuloverot	36,3	35,6	2,0
<b>Kauden tulos</b>	<b>-145,4</b>	<b>-142,6</b>	<b>-2,0</b>

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liiketulos laskivat huomattavasti liikevaihdon laskettua toiminnallisia kuluja enemmän johtuen ennen kaikkea kiinteistä kuluista.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat -6,3 miljoonaa euroa (-3,7) vahvistuneen Yhdysvaltain dollarin takia, ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat 0,1 miljoonaa euroa (-0,2). Ensimmäisellä vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 0,4 miljoonaa euroa (-0,6). Poikkeuksellisia, vertailukelpoisuuteen vaikuttaviksi eriksi katsottavia etuus pohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia ei ollut vertailukauden tapaan.

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

## Rahoitusasema ja investoinnit

### TASE

Konsernin taseen loppusumma oli maaliskuun lopussa 3 473,2 miljoonaa euroa (31.12.2020: 3 646,5).

Laivaston tasearvo laski katsauskaudella 58,9 miljoonalla eurolla pääasiassa poistojen vuoksi.

Käyttöoikeuslaivaston arvo laski 29,8 miljoonaa euroa samoin poistojen vuoksi. Myyntiin liittyvät saamiset

nousivat 63,9 miljoonaan euroon (31.12.2020: 57,5). Netotetut laskennalliset verosaamiset kasvoivat 111,3 miljoonaan euroon (31.12.2020: 84,8) COVID-19-vaikutuksista aiheutuneiden arvioitujen verotappioiden vuoksi. Eläkesaamiset kasvoivat 49,9 miljoonaan euroon (31.12.2020: 31,8) pääasiassa diskonttokorkomuutoksen vuoksi. Toisaalta eläkevelvoitteet pysyivät samalla tasolla ollen 1,8 miljoonaa euroa (31.12.2020: 1,5).

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot laskivat hieman 129,7 miljoonaan euroon (31.12.2020: 133,6). Ennakkoon maksettuihin lentolippuihin liittyvä velka oli vain 51,8 miljoonaa euroa (31.12.2020: 55,7).

Ensimmäisen vuosineljänneksen 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 etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Maaliskuun 2021 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -2,7 miljoonaa euroa (31.12.2020: -41,8), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot nousivat erityisesti polttoaineen hinnan nousun vuoksi vahvistaen samalla omaa pääomaa. Lisäksi lentäjien etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot kasvattivat osaltaan omaa pääomaa.

Oma pääoma oli maaliskuun lopussa 789,7 miljoonaa euroa (31.12.2020: 896,6) eli 0,56 euroa osakkeelta (31.12.2020: 0,64).

## KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

### Rahavirta

Milj. euroa	1-3/2021	1-3/2020
<b>Liiketoiminnan nettorahavirta</b>	<b>-117,7</b>	<b>-133,5</b>
<b>Investointien nettorahavirta</b>	<b>5,2</b>	<b>-67,3</b>
<b>Rahoituksen nettorahavirta</b>	<b>-46,1</b>	<b>135,5</b>

Ensimmäisellä vuosineljänneksellä yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli edelleen negatiivinen johtuen tappiollisesta tuloksesta, korkokuluista, purettuihin polttoaine- ja valuuttasuojiin liittyvistä maksuista sekä käyttöpääoman muutoksesta, joten COVID-19-vaikutus näkyi yhä selvästi. Investointien nettorahavirta kääntyi positiiviseksi erityisesti muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen (maturiteetti yli kolme kuukautta) muutoksen sekä vertailukautta huomattavasti pienempien laivastoinvestointien takia. Rahoituksen nettorahavirta muuttui katsauskaudella negatiiviseksi, koska uusia lainoja ei nostettu ja koska vuokria sekä lainoja maksettiin aikataulun mukaisesti.

### Pääomarakenne

%	31.3.2021	31.12.2020
<b>Omavaraisuusaste</b>	<b>22,7</b>	<b>24,6</b>
<b>Nettovelkaantumisaste (gearing)</b>	<b>191,8</b>	<b>153,2</b>

Omavaraisuusaste oli maaliskuun lopussa hieman alemmalla tasolla kuin vuoden 2020 lopussa huolimatta tappiollisesta kauden tuloksesta, koska sen negatiivista vaikutusta omaan pääomaan lievensi käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erien positiivinen kehitys. Nettovelkaantumisaste (gearing) toisaalta nousi vuoden 2020 lopusta nousseen korollisen nettovelan vaikutuksesta.

### Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.3.2021	31.12.2020
Kassavarat	665,3	823,7
Oikaistu korollinen velka	2 180,0	2 197,5
<b>Korollinen nettovelka</b>	<b>1 514,7</b>	<b>1 373,8</b>

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella edelleen vahva. Konsernin kassavaroja laski pääasiassa negatiivinen operatiivinen kassavirta mutta myös lainojen ja vuokrasopimusvelkojen maksut.

Katsauskaudella allekirjoitettiin sopimus rahoitusjärjestelystä, joka koskee valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta, 400 miljoonan euron hybridilainajärjestelyä. Tästä limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen myötä yhtiön käytettävissä Euroopan komission maaliskuussa tekemän valtioneuvoston päätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltävien raja-arvojen alapuolelle. Jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron osuudelle haetaan myöhemmin komission erillinen hyväksyntä. Tällä hetkellä kokonaisuudessaan käyttämättömän,



tammikuussa 2023 erääntyvän 175 miljoonan euron luottolimiitin<sup>1</sup> (käytettävissä yhtiön saadessa Euroopan komission hyväksynnän jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron hybridilainaosuudelle) lisäksi Finnairilla on edelleen 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Lisäksi Finnair suunnittelee uudelleenrahoittavansa olemassa olevan 200 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainansa, joka erääntyy vuoden 2022 maaliskuussa.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli jonkin verran vuoden 2020 loppua pienempi. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista oli 1 021,7 miljoonaa euroa (31.12.2020: 1 016,2). Korollinen nettovelka kasvoi vuoden 2020 lopusta laskeneiden kassavarojen sekä toisaalta vahvistuneen Yhdysvaltain dollarin takia.

## INVESTOINNIT

Vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 11,4 miljoonaa euroa (187,4), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut sekä ennakkomaksut) oli -4,1 miljoonaa euroa (-116,6).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli 9,3 miljoonaa euroa (49,2) ja myös se on osa investointien nettorahavirtaa, joka oli 5,2 miljoonaa euroa (-67,3).

Vuoden 2021 investointien (sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut) rahavirran arvioidaan olevan noin -141 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 38 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 46,2 prosenttia koko laivaston 2 124,0 miljoonan euron tasearvosta.<sup>2</sup>

## Laivasto

### FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

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

Ensimmäisen vuosineljänneksen lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,8 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 31.3.2021	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2020 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2021	Tilaukset
<b>Kapearunkolaivasto</b>							
Airbus A319	144	6		5	1	19,4	
Airbus A320	174	10		8	2	18,6	
Airbus A321	209	19		4	15	9,8	
<b>Laajarunkolaivasto</b>							
Airbus A330	289/263	8		4	4	11,4	
Airbus A350	297/336	16		9	7	3,7	3
<b>Yhteensä</b>		<b>59</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>10,8</b>	<b>3</b>

\* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

<sup>1</sup> Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustui oikaistuun nettovelkaantumisasasteeseen (adjusted gearing) 31.3.2021 saakka. Oikaistun nettovelkaantumisasasteen kovenantitasosta oli vapautus vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen aikana, jonka jälkeen se nousi 225 prosenttiin 30.6.2021 saakka, olisi laskenut 200 prosenttiin 30.6.2022 saakka ja sen jälkeen olisi palannut alkuperäiseen 175 prosenttiin. Luottolimiitin ehdot kuitenkin uudelleen neuvoteltiin katsauskauden jälkeen siten, uusi kovenantti perustuu kassavarojen ja oman pääoman tasoihin. Kovenanttia rikottaisiin, jos Finnairin kassavarat tai oma pääoma laskisivat alle 400 miljoonan euron tai jos oma pääoma ilman hybridi-instrumentteja laskisi alle 150 miljoonan euron.

<sup>2</sup> Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

## LAIVASTOUUDISTUS

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

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 358,7 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

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

## NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIIKENNELAIVASTO)

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

Norran operoima laivasto* 31.3.2021	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2020 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2021	Tilaukset
ATR	68-70	12		6	6	11,7	
Embraer E190	100	12		9	3	12,8	
<b>Yhteensä</b>		<b>24</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>12,2</b>	

\* 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 laatulentoyhtiö, vastuullisuus sekä yhteinen kulttuuri ja toimintatavat.

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

## REITTIVERKOSTO JA LAIVASTO

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

Finnair hyödyntää edelleen kotikenttensä maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Lisäksi Finnair investoi uusiin lentokoneisiin nykyisten sitoumustensa mukaisesti. Finnair on kuitenkin siirtänyt loppuja A350-toimituksiaan. Jäljellä olevan laivastoinvestointisuunnitelman aikataulua, mukaan lukien kapearunkolaivastouudistus, tullaan tarkastelemaan osana strategian päivitystä. Yhtiö tulee erityisesti seuraamaan nopeassa muutoksessa olevan lentokonemarkkinan kehitystä investointeja suunnitellessaan.

## OPERATIIVINEN LAADUKKUUS

Finnair on maailman turvallisimpien lentoyhtiöiden kärkikastissa. Vahva turvallisuuskulttuuri (mukaan lukien terveysturvallisuus) sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat kaiken tekemisen

ytimessä. Jatkossa korostuvat yhä voimakkaammin teknologian, automaation ja datan hyödyntäminen tilannekuvan muodostuksessa ja päätöksenteossa, sekä yhteistyö yli organisaatorajojen.

Erityistä huomiota strategiakaudella kiinnitetään polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastytyväisyyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair olisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla. Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys oli ensimmäisellä vuosineljänneksellä erinomaisella tasolla eli 85,7 % huolimatta talvikuukausista.

Lokakuussa 2020 Finnair ilmoitti tavoittelevansa 140 miljoonan euron vuositason pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019. Säästöjä haetaan muun muassa kiinteistökuluista, lentokoneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Lisäksi yhtiö jatkaa toimintojen tehostamista, eri asiakasprosessien digitalisointia ja automatisointia sekä neuvottelee uudelleen sopimuksia toimittajiensa ja kumppaniensa kanssa. Tämän lisäksi Finnair käynnisti vuoden 2020 loppupuolella COVID-19-tilanteen vuoksi yhteistoimintaneuvottelut, joiden tuloksena yhtiö lopulta irtisanoi noin 600 työntekijää maailmanlaajuisesti. Samalla Finnair ilmoitti lomautusten jatkamisesta. Kustannussäästöohjelma edistyi katsauskaudella hyvin ja yhtiö korotti katsauskauden jälkeen tavoitetta 170 miljoonaan euroon. Prosessin aikana on myös tunnistettu uusia pysyvien säästöjen mahdollisuuksia, ja tämän vuoksi Finnair jatkaa kaikkia kulueriä koskevaa työtään edelleen.

Yhtiö on valmistautunut erilaisiin skenaarioihin liikenteen ja kysynnän elpymiseen ja esimerkiksi jo aloittanut lentäjiensä sekä matkustamohenkilöstönsä paluukoulutukset, jotta liikenteen vaiheittainen lisääminen sujuu jouhevasti, kun kysyntä alkaa palautua.

## MODERNI LAATULENTOYHTIÖ

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

Menestyäkseen Finnairin täytyy onnistua hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Katsauskaudella asiakastytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi olikin loistavalla tasolla ollen 54 (43). Asiakkaat arvostivat erityisesti Finnairin asiakaspalvelua sekä kattavia terveysturvallisuustoimia pandemian aikana.

COVID-19-pandemian vuoksi Finnair jatkoi ensimmäisellä vuosineljänneksellä siihen liittyviä toimenpiteitään esimerkiksi laajentamalla maksuttoman, matkailijan matkavakuutusta täydentävän Koronaturvan saatavuutta Suomesta lähtevien ulkomaanmatkojen lisäksi myös 12 uuteen maahan Euroopassa, kun matka suuntautuu kyseisistä maista ulkomaille helmi–elokuun aikana. Koronaturva kattaa laajasti mahdollisesta COVID-19-tartunnasta asiakkaalle matkan aikana aiheutuvia kuluja.

Finnair uudisti hinnoitteluaan ja toi katsauskaudella yhdensuuntaiset hinnat tarjolle kaikille Euroopan lennoilleen. Tämä uudistus parantaa hinnoittelun läpinäkyvyyttä ja tuo lisää valinnanvaraa sekä joustavuutta asiakkaille.

Lisäksi Finnair pilotoi katsauskaudella kapearunkolaivastolla operoiduilla lennoilla maksutonta internetyhteyttä, joka aktivoituu asiakkaan käyttöön sponsorimainoksien jälkeen.

Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli tammi–maaliskuussa COVID-19-vaikutusten vuoksi keskimäärin 0,9 miljoonaa eri kävijää (2,3) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä laski samoin vertailukaudesta 29 prosenttia 240 000:een. Digitaalisen suoramyynnin osuus kaikesta lentolippumyynnistä nousi 54,0 prosenttiin (35,3).

## VASTUULLISUUS

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin toimintaa, ja yhtiön vastuullisuustavoitteet pysyivät ennallaan pandemiasta huolimatta.

Finnairin vastuullisuussuunnitelman mukaan yhtiön tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidinettöpäästönsä vuoden 2025 loppuun mennessä vuoden 2019 tasosta. Näihin tavoitteisiin pääsy vaatii kattavan valikoiman erilaisia toimenpiteitä, joista moniin tarvitaan laaja-alaista yhteistyötä niin yhteiskunnallisten päättäjien kuin muidenkin lentämiseen liittyvien toimijoiden välillä. Finnairin tekemien toimenpiteiden tärkeimpänä tavoitteena on pyrkiä vähentämään toiminnan omia, todellisia lentämisen päästöjä

aina kun se on kohtuullisesti mahdollista. Ilmaston eteen tehtävä työ vaatii pitkäjänteistä suunnittelua ja lyhyellä aikavälillä yhtiö joutuu panostamaan suhteellisesti enemmän ns. taloudellisiin mekanismeihin ennen kuin se pääsee pidemmällä jänteellä hyödyntämään uusien teknologioiden tuomaa päästötehokkuuden paranemista.

Katsauskaudella Finnair ilmoitti kiinnostuksestaan lyhyille reiteille kehitteillä olevien Heart Aerospace ES-19 -sähkölentokoneiden tuomisesta tulevaisuudessa osaksi yhtiön kalustoa. Lisäksi yhtiö tiivistä yhteistyötään biopolttoainekumppaninsa Nesteen kanssa. Neste vähentää työntekijöidensä liikematkustuksesta aiheutuvia päästöjä toimittamalla Finnairille uusiutuvaa lentopolttoainetta. Finnair aloitti myös yhteistyön lennonvarmistuspalveluja tarjoavan Fintraffic ANS:n kanssa Suomen ilmatilassa kulkevien yhtiön lentojen päästöjen vähentämiseksi. Nämä hankkeet ovat osa sitä laajaa työkalupakkia, joilla Finnair aikoo saavuttaa kunnianhimoiset päästötavoitteensa.

Finnair on COVID-19-vaikutusten vuoksi panostanut erityisesti sosiaaliseen vastuullisuuteen aktiivisesti tukemalla lomautettuja sekä irtisanottavia työntekijöitään. Yhtiöllä käynnissä oleva NEXT-muutosturvaohjelma tukee yksilöllisesti jokaisen työnsä menettäneen uudelleentyöllistymistä. Ohjelma koostuu muun muassa henkilökohtaisesta suunnitelmasta työelämässä eteenpäin siirtymiseksi, laajasta koulutustarjonnasta, uravalmennuksesta, muutostilanteen hallintaa ja hyvinvointia tukevista palveluista, TE-toimiston Finnairin tilanteeseen kohdennetusta tuesta sekä tuesta yrittäjyydestä kiinnostuneille.

Pandemian jälkeen kasvukäyrälle palatessaan Finnair haluaa olla entistäkin vastuullisempi yhtiö. Tätä varten myös henkilökunnan kannustimiin lisättiin vuoden alusta lähtien kaksi vastuullisuusmittaria, joista toinen mittaa polttoainetehokkuutta sekä päästöjä ja toinen työturvallisuutta, joten vastuullisuustavoite on kaikille yhteinen.

## YHTEINEN KULTTUURI JA TOIMINTATAVAT

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

Finnair on vuonna 2020 laatinut pitkän aikavälin kannustinohjelman niille henkilöstöryhmille, joiden kanssa se sopi uudelleenrakennusjaksonsa ajaksi yhtiön elpymistä tukevia pysyviä kustannussäästöjä. Kannustinohjelma alkoi vuonna 2020 ja päättyy vuoden 2023 kolmannella neljänneksellä.

Finnairin palveluksessa oli tammi–maaliskuussa keskimäärin 6 016 (6 804) henkilöä eli 11,6 prosenttia vähemmän kuin vertailuvuonna. Työsuhteessa olevien määrä laski tammi–maaliskuussa 102 henkilöllä eli 1,7 prosentilla ja oli maaliskuun lopussa 5 962 (6 790). Finnairiin palkattiin viisi uutta työntekijää ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 8,6 prosenttia (3,9) ja nousi vertailukaudesta lomautusten ja näin ollen aktiivisena olevien työntekijöiden alemman määrän takia. Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli 1,7 prosenttia (4,8) tammi–maaliskuussa.

## Kestävä kehitys ja yritysvastuu

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

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

- SDG5: Sukupuolten tasa-arvo
- SDG 9: Kestävä 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 ensiaskeleena. 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. Vastuullisuusstrategia on keskeinen osa niin yhtiön koko strategiaa kuin brändin, palveluiden ja toiminnan kehittämistä. Strategian toimenpiteet tukevat kulujen ja riskien hallintaa sekä lisäarvon tuottamista.

Finnairin eettiset liiketoimintaperiaatteet on linjattu sen eettisissä säännöissä. Ne koskevat Finnairin koko henkilöstöä sen kaikissa toimipisteissä. Finnair edellyttää alihankkijoiltaan sitoutumista 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, että kaikissa sen lentoliikennetoiminnoissa on aina riittävästi asianmukaisia resursseja. Näin varmistetaan turvallisuustoiminnan huipputaso ja säännöstenmukaisuus palveluja tuottaessa.

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

## Muutokset yhtiön johdossa

Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

## Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen lopussa 998,6 miljoonaa euroa (31.12.2020: 1 066,1) ja päätöskurssi 31.3.2021 oli 0,71 (31.12.2020: 0,76 euroa). Ensimmäisen vuosineljänneksen aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,79 euroa, alin kurssi 0,59 euroa ja keskipurssi 0,68 euroa. Osakkeita vaihdettiin 384,5 miljoonaa kappaletta yhteensä 261,2 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 1 407 401 265 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,9 prosenttia (31.12.2020: 55,9). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus maaliskuun 2021 lopussa oli 6,4 prosenttia (31.12.2020: 7,4).

## Omat osakkeet

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

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

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

Finnair käytti katsauskaudella yhtiökokouksen 2020 antamaa valtuutusta omien osakkeiden luovuttamiseen. Se luovutti helmikuussa yhteensä 496 564 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-

osakesäästöohjelman osallistujille. Lisäksi Finnair luovutti maaliskuussa yhtiön vuosien 2018–2020 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 36 903 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille.

Finnairin hallussa oli 31.3.2021 yhteensä 1 437 193 osaketta (31.3.2020: 209 600), mikä vastaa 0,10 prosenttia (0,16) yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

## Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 17.3.2021 poikkeusjärjestelyin.

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

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

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

## Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

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

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

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

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

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään ja tuottoon. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän. Toimialan mahdollisella konsolidaatiolla saattaa olla merkittäviä seurauksia kilpailuympäristöön. Finnairin jakelustrategiaan kuuluvien uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä, sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuuksia. Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat

hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suoja ja kuluttajan suoja koskeva sääntely. 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 lentomatrustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. COVID-19-pandemia vaikutti merkittävästi Finnairin liiketoimintaan vuonna 2020 ja sen negatiivinen vaikutus jatkuu vuonna 2021. Pitkittyvä COVID-19-pandemia johtaa heikentyneeseen kassatilanteeseen, jota Finnair on jo ehkäissyt käyttöön otetun 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan, 200 miljoonan euron uudelleen rahoitetun hybridilainan ja käyttämättömän 175 miljoonan euron valmiusluottolimiitin avulla sekä muun muassa lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyitä sekä vientiluottotakaustansaktion sisältävällä rahoituspaketillaan. Pitkittyessään pandemia heikentää merkittävästi myös yhtiön omaa pääomaa heikentyneen tulostason takia. Pidempään jatkuva heikentynyt kannattavuus toisaalta kasvattaa riskiä laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumisille. Siksi Finnair on aloittanut huomattavan säästöohjelman (katsauskauden jälkeen julkaistut 170 miljoonan euron vuositason pysyvät kustannussäästöt vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019), johon sisältyy esimerkiksi toimittajasopimusten uudelleen neuvotteluja. Yhtiö joutui myös irtisanomaan 600 työntekijää maailmanlaajuisesti. Lisäksi Finnair toteutti omaa pääomaansa sekä kassansa vahvistaakseen 512 miljoonan euron suuruisen merkintäoikeusannin kesällä 2020. Katsauskaudella yhtiö allekirjoitti Suomen valtion kanssa sopimuksen rahoitusjärjestelystä, joka koskee valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta, 400 miljoonan euron hybridilainalimiittiä. Tästä limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen myötä yhtiön käytettävissä Euroopan komission maaliskuussa tekemän valtiontukipäätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltävien raja-arvojen alapuolelle. Jäljelle jäävät noin 50 miljoonan euron osuudelle haetaan myöhemmin komission erillinen hyväksyntä. Yhtiö on toteuttanut edellä mainitut toimenpiteet varmistaakseen, että se selviytyy pitkittyneenkin pandemian vaikutuksista seuraavan 12 kuukauden aikana.

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

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

## Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

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

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Normaalitilanteessa polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat olisivat seuraaville kuudelle kuukaudelle tavallisesti 90 ja 60 prosenttia, mutta COVID-19:stä johtuvan epävarmuuden vuoksi Finnair on väliaikaisesti muuttanut suojausasteitaan siten, että alarajaa laskettiin 60 prosentista 0 prosenttiin koko suojausjaksolla. Tällä hetkellä Finnair on suojannut polttoainehankintojaan seuraavien 9 kuukauden osalta.

Operatiivisen toiminnan herkkydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)		18 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)		11 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		15 milj. euroa

Polttoaineherkkydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	26 milj. euroa	18 milj. euroa

Polttoaineen suojausasteet ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
Maaliskuu 2021	12 000	490
Q2 2021	42 000	495
Q3 2021	89 000	512
Q4 2021	30 000	492
Q1 2022	-	-
<b>Yhteensä</b>	<b>173 000</b>	<b>503</b>

\* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

\*\* Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %	1-3			Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur. 12 kk)
	2021	2020	2020				
<b>Myyntivaluutat</b>							
EUR	46	60	55	-	-	-	
USD*	2	3	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla	
JPY	14	7	7	12 milj. euroa	8 milj. euroa	33 %	
CNY	9	4	6	-	-	-	
KRW	7	2	3	-	-	-	
SEK	3	3	3	-	-	-	
Muut	21	20	21	-	-	-	
<b>Ostovaluutat</b>							
EUR	74	58	59	-	-	-	
USD*	22	34	35	37 milj. euroa	20 milj. euroa	37 %	
Muut	4	8	6	-	-	-	

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

## TASEESEEN LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

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. Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposition aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia käyttämällä suojauksia, kuten johdannaisia ja luonnollisia suoja. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten velkojen suojausaste oli noin 60 %.



## Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Finnair on saanut päätökseen neuvottelut nostamattoman 175 miljoonan euron luottolimiittinsä uusista kovenanttiehtoista, joiden voimaantulopäivä on 13.4.2021. Aikaisempi oikaistuun velkaantumisasteeseen sidottu kovenantti on korvattu uusilla oman pääoman ja kassavarojen määrään sidotuilla kovenanteilla. Kovenanttia rikottaisiin, jos Finnairin kassavarat tai oma pääoma laskisivat alle 400 miljoonan euron tai jos oma pääoma ilman hybridi-instrumentteja laskisi alle 150 miljoonan euron.

Finnair tiedotti 26.4.2021, että Suomen Liikennelentäjäliitto SLL ry:n ja Palvelualojen työnantajat Palta ry:n ovat päässeet sopimukseen Finnairin lentäjien työehtosopimuksesta. Uusi työehtosopimus on voimassa 30.9.2024 asti ja se pitää sisällään monia tärkeitä rakenteellisia uudistuksia, jotka tukevat Finnairin kilpailukykyä pandemian jälkeisellä voimakkaasti kilpaillulla markkinalla.

Lisäksi Finnair tiedotti 26.4.2021 suunnittelevansa lentävänsä kesällä yli 60 kohteeseen ja valmistautuvansa lisäämään lentoja kesällä erityisesti vapaa-ajan kohteisiin samalla kun rokotekattavuuden kasvaminen todennäköisesti mahdollistaa matkustusrajoitusten vaiheittaisen lieventämisen eri maissa.

Finnair tiedotti 27.4.2021, että se tavoittelee vuoden 2022 alusta alkaen verrattuna vuoteen 2019 vuosittaisia 170 miljoonan euron pysyviä kustannussäästöjä aiemman 140 miljoonan euron tavoitteen sijaan.

## Taloudellinen raportointi vuonna 2021

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2021 on seuraava:

- Puolivuosisikatsaus tammi–kesäkuulta 2021 torstaina 15.7.2021
- Osavuosisikatsaus tammi–syyskuulta 2021 tiistaina 26.10.2021

FINNAIR OYJ  
Hallitus

## Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 27.4.2021 tulosjulkistukseen liittyvän lehdistötilaisuuden klo 11.00 webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2021-0427-press>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 27.4.2021 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 8171 0310 (Suomi), 08 5664 2651 (Ruotsi), 033 3300 0804 (Iso-Britannia) tai +44 (0)33 3300 0804 (muut maat). Vahvistuskoodi on 66092688#. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2021-q1>.

## Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Mika Stirkkinen**, puhelin (09) 818 4960, [mika.stirkkinen@finnair.com](mailto:mika.stirkkinen@finnair.com)

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



## Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	1-3/2021	1-3/2020	Muutos %	2020
<b>Liikevaihto ja kannattavuus</b>				
Liikevaihto	113,6	561,2	-79,8	829,2
Vertailukelpoinen liiketulos	-143,2	-91,1	-57,2	-595,3
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-140,2	-61,9	-126,5	-558,9
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	-126,1	-16,2	-109,9 %-yks.	-71,8
Liiketulos	-149,1	-95,6	-55,9	-464,5
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	-53,6	-1,5	-52,1 %-yks.	-30,3
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,11	-0,21	49,4	-0,51
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,11	-0,21	49,4	-0,51
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	9,45	5,80	62,9	6,41
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	9,44	5,77	63,6	6,40
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	14,08	6,03	133,7	6,48
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	21,37	6,75	> 200	11,01
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	18,85	5,26	> 200	9,21
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	21,11	6,41	> 200	10,72
<b>Pääomarakenne</b>				
Omavaraisuusaste, %	22,7	19,6	3,2 %-yks.	24,6
Nettovelkaantumisaste, %	191,8	125,5	66,3 %-yks.	153,2
Korollinen nettovelka	1 514,7	923,0	64,1	1 373,8
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-5,0	2,2	-7,2 %-yks.	-5,5
Bruttoinvestoinnit	11,4	187,4	-93,9	515,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-17,7	3,7	-21,3 %-yks.	-15,2
<b>Liikenne</b>				
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	259	2 656	-90,2	3 486
Lentojen lukumäärä, kpl	6 187	28 047	-77,9	46 094
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	1 202	9 671	-87,6	12 937
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	306	7 025	-95,6	8 150
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	25,5	72,6	-47,1 %-yks.	63,0
<b>Operatiivinen laadukkuus</b>				
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	54 001	226 192	-76,1	365 492
Saapumistäsmällisyys, %	85,7	87,4	-1,6 %-yks.	90,2
<b>Moderni laatulentoyhtiö</b>				
Nettosuosittelutulos (NPS)	54	43	25,2	48
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, %	54,0	35,3	18,7 %-yks.	40,7
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	0,9	2,3	-61,3	1,1
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	240,0	338,0	-29,0	187,3
Lisämyynti	8,6	42,8	-80,0	62,3
<b>Vastuullisuus</b>				
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt, tonnia	170 102	712 506	-76,1	1 151 299
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt, tonnia/ASK	0,1416	0,0737	92,2	0,0890
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt, tonnia/RTK	1,0043	0,8715	15,2	0,9486
<b>Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat</b>				
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	6 016	6 804	-11,6	6 573
Sairauspoissaolot, %	1,74	4,82	-3,08 %-yks.	3,81
Tapaturmataajuus (LTIF)	5,9	5,7	3,1	4,4
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	8,6	3,9	4,6 %-yks.	7,4



## VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liike tulos	Liike tulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liike tulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liike tulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen 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 liike tulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut + Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liike tulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liikevaihto kiintein valuuttakurssein + Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liike tulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liike tuloksesta. 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 yksikkötuloista. 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 liike tulos + 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 liike tuloksen 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 koronvaihotosopimukset johdannaisopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja, poistoja ja arvonalentumisia.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatusta investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.

## VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	1-3/2021	1-3/2020	Muutos %	2020
<b>Liiketulos</b>	<b>-149,1</b>	<b>-95,6</b>	<b>-55,9</b>	<b>-464,5</b>
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	6,3	3,7	69,8	-12,2
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,1	0,2	-150,8	0,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,6	0,1	<-200	-0,8
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset			-	-132,8
Uudelleenjärjestelykulut	0,2	0,5	-60,1	14,9
<b>Vertailukelpoinen liiketulos</b>	<b>-143,2</b>	<b>-91,1</b>	<b>-57,2</b>	<b>-595,3</b>
Poistot ja arvonalentumiset	82,3	82,5	-0,2	343,8
<b>Vertailukelpoinen EBITDA</b>	<b>-60,9</b>	<b>-8,6</b>	<b>&lt;-200</b>	<b>-251,5</b>



<b>Vertailukelpoinen liikeulos, RASK ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu</b>	<b>1-3/2021</b>	<b>1-3/2020</b>	<b>Muutos %</b>	<b>2020</b>
Liikevaihto	113,6	561,2	-79,8	829,2
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	-0,2	-3,4	95,4	-0,8
<b>Liikevaihto kiintein valuuttakurssein</b>	<b>113,4</b>	<b>557,8</b>	<b>-79,7</b>	<b>828,4</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	8,8	14,0	-37,1	48,4
Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-265,6	-666,3	-60,1	-1 472,9
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnan	3,2	32,6	90,1	37,2
<b>Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin</b>	<b>-253,6</b>	<b>-619,7</b>	<b>-59,1</b>	<b>-1 387,3</b>
<b>Vertailukelpoinen liikeulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin</b>	<b>-140,2</b>	<b>-61,9</b>	<b>-126,5</b>	<b>-558,9</b>
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	1 202	9 671	-87,6	12 937
<b>RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK</b>	<b>9,44</b>	<b>5,77</b>	<b>63,6</b>	<b>6,40</b>
<b>CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK</b>	<b>21,11</b>	<b>6,41</b>	<b>&gt; 200</b>	<b>10,72</b>

<b>Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu</b>	<b>31.3.2021</b>	<b>31.3.2020</b>	<b>Muutos %</b>	<b>31.12.2020</b>
Oma pääoma yhteensä	789,7	735,7	7,3	896,6
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 473,2	3 756,5	-7,5	3 646,5
<b>Omavaraisuusaste, %</b>	<b>22,7</b>	<b>19,6</b>	<b>3,2 %-yks.</b>	<b>24,6</b>

<b>Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu</b>	<b>31.3.2021</b>	<b>31.3.2020</b>	<b>Muutos %</b>	<b>31.12.2020</b>
Vuokrasopimusvelat	1 021,7	1 066,7	-4,2	1 016,2
Muut korolliset velat	1 162,9	693,6	67,7	1 162,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-4,6	-4,7	2,6	18,8
<b>Oikaistut korolliset velat</b>	<b>2 180,0</b>	<b>1 755,5</b>	<b>24,2</b>	<b>2 197,5</b>
Muut rahoitusvarat	-367,8	-713,7	-48,5	-358,3
Rahat ja pankkisaamiset	-297,5	-118,8	150,3	-465,3
<b>Kassavarat</b>	<b>-665,3</b>	<b>-832,5</b>	<b>-20,1</b>	<b>-823,7</b>
<b>Korollinen nettovelka</b>	<b>1 514,7</b>	<b>923,0</b>	<b>64,1</b>	<b>1 373,8</b>
Oma pääoma yhteensä	789,7	735,7	7,3	896,6
<b>Nettovelkaantumisaste, %</b>	<b>191,8</b>	<b>125,5</b>	<b>66,3 %-yks.</b>	<b>153,2</b>
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-303,8	420,0	-172,3	-251,5
<b>Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk</b>	<b>-5,0</b>	<b>2,2</b>	<b>-7,2 %-yks.</b>	<b>-5,5</b>

\* Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkorisikin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaisoppimuksiin perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitteessä 9, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

<b>Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa</b>	<b>1-3/2021</b>	<b>1-3/2020</b>	<b>Muutos %</b>	<b>2020</b>
Lisäykset käyttöomaisuudessa	11,1	166,8	-93,4	348,3
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	0,3	2,3	-87,5	173,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	0,1	18,3	-99,7	-5,7
<b>Bruttoinvestoinnit</b>	<b>11,4</b>	<b>187,4</b>	<b>-93,9</b>	<b>515,9</b>



Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2021	31.3.2020	Muutos %	31.12.2020
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-657,9	-36,8	<-200	-654,4
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	194,9	151,2	28,9	255,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-20,5	-20,0	-2,1	-26,6
<b>Tuotto, edelliset 12 kk</b>	<b>-483,5</b>	<b>94,4</b>	<b>&lt;-200</b>	<b>-425,8</b>
Oma pääoma yhteensä	789,7	735,7	7,3	896,6
Vuokrasopimusvelat	1 021,7	1 066,7	-4,2	1 016,2
Muut korolliset velat	1 162,9	693,6	67,7	1 162,6
<b>Sijoitettu pääoma</b>	<b>2 974,3</b>	<b>2 495,9</b>	<b>19,2</b>	<b>3 075,4</b>
<b>Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo</b>	<b>2 735,1</b>	<b>2 570,4*</b>	<b>6,4</b>	<b>2 808,3*</b>
<b>Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %</b>	<b>-17,7</b>	<b>3,7</b>	<b>-21,3 %-yks.</b>	<b>-15,2</b>

\* Sijoitettu pääoma oli 2 644,9 miljoonaa euroa 31.3.2019 ja 2 541,1 miljoonaa euroa 31.12.2019.

## MUUT TUNNUSLUVUT

Liikevaihto ja kannattavuus	
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä kun otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - Polttoainekulut) / ASK x 100
Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä
Operatiivinen laadukkuus	
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Moderni laatulento-yhtiö	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suositelisitte Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suositelijoiden osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omissa suorakanavissa tapahtuvan lippumyynnin osuus kauden kokonaislippumyynnistä. Suorakanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut ja Finnair Holidays.
Vastuullisuus	
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt	CO <sub>2</sub> päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät



# Konsernin taloudellinen osavuositiedot 1.1.-31.3.2021

## KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	1-3/2021	1-3/2020 *	2020 *
<b>Liikevaihto</b>	5	113,6	561,2	829,2
Liiketoiminnan muut tuotot		9,4	14,0	49,3
<b>Liiketoiminnan kulut</b>				
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-52,8	-136,6	-163,9
Polttoainekulut		-30,3	-144,1	-232,8
Kapasiteettivuokrat		-15,2	-29,9	-89,3
Lentokaluston huoltokulut		-21,0	-43,9	-92,5
Liikennöimismaksut		-20,9	-64,5	-112,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-4,1	-30,4	-28,2
Matkustaja- ja maapalvelut		-23,8	-104,7	-168,6
Poistot ja arvonalentumiset	7	-82,3	-82,5	-343,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-21,7	-34,2	-111,6
<b>Liiketulos</b>		<b>-149,1</b>	<b>-95,6</b>	<b>-464,5</b>
Rahoitustuotot		5,0	9,2	38,7
Rahoituskulut		-28,6	-88,9	-255,2
Kurssivoitot ja -tappiot		-9,1	-3,0	26,6
<b>Tulos ennen veroja</b>		<b>-181,7</b>	<b>-178,2</b>	<b>-654,4</b>
Tuloverot	12	36,3	35,6	131,1
<b>Kauden tulos</b>		<b>-145,4</b>	<b>-142,6</b>	<b>-523,2</b>
<b>Jakautuminen</b>				
Emoyhtiön omistajille		-145,4	-142,6	-523,2
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa</b>				
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,11	-0,21	-0,51
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,11	-0,21	-0,51

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

## KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	1-3/2021	1-3/2020	2020
<b>Kauden tulos</b>	<b>-145,4</b>	<b>-142,6</b>	<b>-523,2</b>
<b>Muut laajan tuloksen erät</b>			
<b>Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi</b>			
Suojainstrumenttien käyvän arvon muutos	27,1	-152,3	-29,9
Muuntoerot			-0,7
Verovaikutus	-5,4	30,5	6,0
<b>Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi</b>			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	21,7	41,7	-13,1
Verovaikutus	-4,3	-8,3	2,6
<b>Muut laajan tuloksen erät yhteensä</b>	<b>39,1</b>	<b>-88,5</b>	<b>-35,1</b>
<b>Kauden laaja tulos</b>	<b>-106,3</b>	<b>-231,1</b>	<b>-558,4</b>
<b>Jakautuminen</b>			
Emoyhtiön omistajille	-106,3	-231,1	-558,4



## KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	31.3.2021	31.3.2020	31.12.2020
<b>VARAT</b>				
<b>Pitkäaikaiset varat</b>				
Laivasto	14, 16	1 381,3	1 605,7	1 440,3
Käyttöoikeuslaivasto	15, 16	742,7	705,3	772,5
Laivasto yhteensä		2 124,0	2 311,0	2 212,7
Muu käyttöomaisuus	14, 16	181,4	182,5	185,3
Muu käyttöoikeusomaisuus	15, 16	141,6	160,6	145,0
Muu käyttöomaisuus yhteensä		323,0	343,1	330,2
Eläkesaamiset	18	49,9		31,8
Muut pitkäaikaiset varat		45,7	36,0	25,1
Laskennalliset verosaamiset	12	111,3		84,8
<b>Pitkäaikaiset varat yhteensä</b>		<b>2 653,9</b>	<b>2 690,1</b>	<b>2 684,7</b>
<b>Lyhytaikaiset varat</b>				
Myyntiin liittyvät saamiset		63,9	73,2	57,5
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		66,3	84,6	68,1
Johdannaisinstrumentit	9, 10	23,4	76,1	12,4
Muut rahoitusvarat	10	367,8	713,7	358,3
Rahat ja pankkisaamiset		297,5	118,8	465,3
<b>Lyhytaikaiset varat yhteensä</b>		<b>818,9</b>	<b>1 066,4</b>	<b>961,8</b>
Myytävänä olevat omaisuuserät		0,4		
<b>Varat yhteensä</b>		<b>3 473,2</b>	<b>3 756,5</b>	<b>3 646,5</b>
<b>OMA PÄÄOMA JA VELAT</b>				
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma</b>				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		714,3	660,3	821,2
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>789,7</b>	<b>735,7</b>	<b>896,6</b>
<b>Pitkäaikaiset velat</b>				
Vuokrasopimusvelat	19	879,9	925,1	880,6
Muut korolliset velat	19	910,1	473,9	1 111,0
Eläkevelvoitteet		1,8	39,3	1,5
Varaukset ja muut velat	20	165,6	159,0	161,1
Laskennalliset verovelat	12		6,5	
<b>Pitkäaikaiset velat yhteensä</b>		<b>1 957,3</b>	<b>1 603,8</b>	<b>2 154,2</b>
<b>Lyhytaikaiset velat</b>				
Vuokrasopimusvelat	19	141,7	141,6	135,6
Muut korolliset velat	19	252,8	219,6	51,5
Varaukset	20	16,5	23,7	20,0
Ostovelat		21,8	95,8	24,8
Johdannaisinstrumentit	9, 10	33,2	250,9	99,7
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	21	129,7	437,0	133,6
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		71,0	123,8	70,7
Muut velat		59,4	124,7	59,8
<b>Lyhytaikaiset velat yhteensä</b>		<b>726,1</b>	<b>1 417,0</b>	<b>595,7</b>
<b>Velat yhteensä</b>		<b>2 683,5</b>	<b>3 020,8</b>	<b>2 749,9</b>
<b>Oma pääoma ja velat yhteensä</b>		<b>3 473,2</b>	<b>3 756,5</b>	<b>3 646,5</b>





## LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
<b>Oma pääoma 1.1.2021</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>-41,8</b>	<b>759,5</b>	<b>-262,6</b>	<b>198,0</b>	<b>896,6</b>
Kauden tulos					-145,4		-145,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			21,7				21,7
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			17,4				17,4
<b>Kauden laaja tulos</b>			<b>39,1</b>		<b>-145,4</b>		<b>-106,3</b>
Omien osakkeiden hankinnat					-1,1		-1,1
Osakeperusteiset maksut				0,5			0,5
<b>Oma pääoma 31.3.2021</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>-2,7</b>	<b>760,1</b>	<b>-409,2</b>	<b>198,0</b>	<b>789,7</b>

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
<b>Oma pääoma 1.1.2020</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>-6,7</b>	<b>256,1</b>	<b>275,2</b>	<b>198,2</b>	<b>966,4</b>
Kauden tulos					-142,6		-142,6
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-121,8				-121,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			33,4				33,4
<b>Kauden laaja tulos</b>			<b>-88,5</b>		<b>-142,6</b>		<b>-231,1</b>
Osakeperusteiset maksut				0,4			0,4
<b>Oma pääoma 31.3.2020</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>-95,2</b>	<b>256,5</b>	<b>132,6</b>	<b>198,2</b>	<b>735,7</b>

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



## KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	1-3/2021	1-3/2020 **	2020 **
<b>Liiketoiminnan rahavirta</b>			
Tulos ennen veroja	-181,7	-178,2	-654,4
Poistot ja arvonalentumiset	82,3	82,5	343,8
Rahoitustuotot ja -kulut	32,7	82,6	189,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,6	0,1	-0,8
Varausten muutos	0,6	7,9	3,5
Työsuhde-etuudet	4,5	4,1	-120,8
Muut oikaisut	-0,2	-1,3	0,7
Liiketahtumat, joihin ei sisälly maksua	5,0	10,7	-116,6
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-11,2	83,7	112,3
Vaihto-omaisuuden muutos	1,8	-0,4	4,6
Osto- ja muiden velkojen muutos	-7,4	-199,3	-672,0
Käyttöpääoman muutos	-16,8	-116,0	-555,2
Maksetut rahoituskulut, netto	-38,5	-12,1	-243,4
Maksetut tuloverot		-3,0	-6,4
<b>Liiketoiminnan nettorahavirta</b>	<b>-117,7</b>	<b>-133,5</b>	<b>-1 043,1</b>
<b>Investointien rahavirta</b>			
Investoinnit laivastoon	-6,4	-113,4	-300,7
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-2,4	-9,3	-24,7
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden myynti	0,6	2,1	221,1
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	4,0	4,0	16,1
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	9,3	49,2	439,9
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0	0,0
<b>Investointien nettorahavirta</b>	<b>5,2</b>	<b>-67,3</b>	<b>351,6</b>
<b>Rahoituksen rahavirta</b>			
Lainojen nostot		175,0	872,8
Lainojen takaisinmaksut	-11,6	-9,5	-218,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-33,3	-29,9	-134,9
Osakeanti			511,7
Osakeantikulut			-11,1
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut			-200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot			200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut			-18,5
Omien osakkeiden hankinnat	-1,1		
<b>Rahoituksen nettorahavirta</b>	<b>-46,1</b>	<b>135,5</b>	<b>1 001,9</b>
<b>Rahavirtojen muutos</b>	<b>-158,5</b>	<b>-65,3</b>	<b>310,5</b>
Rahavarat tilikauden alussa	792,2	481,7	481,7
Rahavirtojen muutos	-158,5	-65,3	310,5
<b>Rahavarat kauden lopussa *</b>	<b>633,7</b>	<b>416,4</b>	<b>792,2</b>
<b>* Rahavarat</b>			
Muut rahoitusvarat	367,8	713,7	358,3
Rahat ja pankkisaamiset	297,5	118,8	465,3
<b>Kassavarat</b>	<b>665,3</b>	<b>832,5</b>	<b>823,7</b>
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-31,6	-416,1	-31,5
<b>Rahavarat</b>	<b>633,7</b>	<b>416,4</b>	<b>792,2</b>

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



## KONSERNIN TALOUDELLISEN OSAVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT 1.1.-31.3.2021

### 1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 26.4.2021.

### 2. LAADINTAPERIAATTEET

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

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

### 3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

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

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

Osavuositarkastus 31. maaliskuuta 2021 päättyvältä ajalta on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää veloitteensa vähintään 12 kuukauden ajan osavuositarkastuksen julkistamisesta. Hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu hallituksen hyväksymään viimeisimpään kolmen vuoden liiketoimintasuunnitelmaan ja jatkuvaan arviointiin COVID-19 vaikutuksista konsernin taloudelliseen asemaan. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19-pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut vaihtoehtoisia johdon laatimia ennusteskennäriöitä, jotka käsittävät ajanjakson tammikuusta 2021 joulukuuhun 2023 asti. Ennusteskennäriöt eroavat toisistaan heijastelemalla erilaisia arvioita liiketoiminnan elpymisen alkamisajankohdasta. Skennäriöitä ja toiminnan jatkuvuuden arviointiin liittyviä merkittävimpiä tunnistettuja epävarmuustekijöitä sekä johdon käyttämää harkintaa on kuvattu vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä.

Vuositilinpäätöksessä 2020 kuvattu optimistinen skennäriö, jossa kysynnän elpymisen arvioitiin mahdollisesti alkavan kesä-heinäkuussa 2021 on jätetty osavuositarkastuksessa 31.3.2021 arvioinnin ulkopuolelle, sillä skennäriön ei enää uskota toteutuvan odotetun mukaisesti tämän hetkisen matkustajakysynnän kehityksen perusteella. Kahta muuta skennäriötä on osin päivitetty sekä toteutuneiden että johdon viimeisimpien arvioiden perusteella, vaikkakin skennäriöiden arviointi kysynnän elpymisen ajankohta on pysynyt muuttumattomana. Peruskennäriössä, jota pidetään skennäriöstä kaikkein todennäköisimpänä, lentojen kysynnän odotetaan edelleen alkavan elpyä merkittävässä määrin elokuussa 2021 ja pessimistisessä skennäriössä kysynnän elpymisen arvioidaan alkavan merkittävässä määrin lokakuussa 2021. Molemmissa skennäriöissä liiketoiminnan odotetaan palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle operatiiviselle tasolle (tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna) vuoden 2023 aikana. Molemmissa skennäriössä Finnair kykenee täyttämään veloitteensa vähintään 12 kk ajan osavuositarkastuksen julkistamisesta.

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

Helmikuussa 2021 Finnair sai päätökseen seuraavaan A350-koneen toimitukseen liittyvän vuokrasopimusjärjestelyn, jolla on Finnairille yhteensä yli 100 miljoonan dollarin positiivinen kassavaikutus vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä. Tämän lisäksi Finnair ja Suomen valtio allekirjoittivat maaliskuussa 2021 sopimuksen enintään 400 miljoonan euron hybridilainasta. Järjestely on saanut komission kilpailuviranomaisen hyväksynnän Euroopan unionin valtioneuvoston päätöksen mukaisesti. Järjestelystä kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 17. Valtion tuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä.

Finnair on maaliskuussa 2021 saanut päätökseen neuvottelut nostamattoman 175 miljoonan euron luottolimiittinsä uusista kovenanttiehdoista, joiden voimaantulopäivä on liitetiedon 24. Katsauskauden jälkeiset tapahtumat mukaisesti 13.4.2021. Aiempi nettovelkaantumistasoon sidottu kovenantti tullaan siten korvaamaan liitetiedossa 19 esitetyillä uusilla kovenanttiehdoilla. Konsernin velkojen maturiteettirakenne on esitetty liitetiedossa 19. Korollinen vieras pääoma. Konsernin likviditeettiriskien hallintaa on kuvattu vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä.

Lisäksi liitetiedossa 24. Katsauskauden jälkeiset tapahtumat kerrotun mukaisesti, Finnair on 27.4.2021 tiedottanut tavoittelevansa vuoden 2022 alusta alkaen vuosittaisia 170 miljoonan euron pysyviä kustannussäästöjä aiemman 140 miljoonan euron tavoitteen sijaan verrattuna vuoteen 2019.



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

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

## 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 on ollut merkittävä vaikutus liikevaihtoon lukuisien kohde- ja vuoroperumisten sekä tiukkojen matkustusrajoitusten johdosta.

1-3/2021, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	6,7	0,2	24,2	12,6	-0,5	43,2	38,0
Lisämyynti	2,6	-0,5	0,0	0,5	5,9	8,6	7,6
Rahti	43,6	5,5	6,2	0,0	5,6	60,9	53,7
Matkapalvelut	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,9	0,8
<b>Yhteensä</b>	<b>52,9</b>	<b>5,2</b>	<b>30,5</b>	<b>14,0</b>	<b>11,0</b>	<b>113,6</b>	
Osuus %	46,6	4,6	26,8	12,4	9,6		

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

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



Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	1-3/2021	10-12/2020	7-9/2020	4-6/2020	1-3/2020	10-12/2019	7-9/2019	4-6/2019
<b>Liikevaihto</b>	<b>113,6</b>	<b>102,0</b>	<b>97,4</b>	<b>68,6</b>	<b>561,2</b>	<b>774,9</b>	<b>865,4</b>	<b>789,1</b>
Matkustajatuotot	43,2	36,4	54,7	13,7	423,3	615,9	709,9	641,5
Lisämyynti	8,6	5,2	8,8	5,5	42,8	44,6	45,7	45,3
Rahti	60,9	59,9	31,7	49,5	36,7	57,2	52,8	54,7
Matkapalvelut	0,9	0,5	2,3	0,0	58,4	57,3	57,0	47,6
<b>Vertailukelpoinen EBITDA</b>	<b>-60,9</b>	<b>-71,7</b>	<b>-81,9</b>	<b>-89,2</b>	<b>-8,6</b>	<b>120,7</b>	<b>181,9</b>	<b>125,9</b>
<b>Vertailukelpoinen liike-tulos</b>	<b>-143,2</b>	<b>-162,9</b>	<b>-167,0</b>	<b>-174,3</b>	<b>-91,1</b>	<b>31,2</b>	<b>100,7</b>	<b>47,2</b>
<b>Liiketulos</b>	<b>-149,1</b>	<b>-14,6</b>	<b>-183,1</b>	<b>-171,2</b>	<b>-95,6</b>	<b>34,7</b>	<b>94,9</b>	<b>47,9</b>

## 6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	1-3/2021	1-3/2020	Muutos %	2020
Palkat ja palkkiot	-39,8	-88,0	-54,8	-231,9
Maksupohjaiset järjestelyt	-6,8	-15,4	-56,1	-35,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	-3,9	-3,8	3,7	120,3
Eläkekulut yhteensä	-10,7	-19,2	-44,3	84,9
Muut sosiaalikulut	1,0	-10,9	-109,5	12,8
<b>Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut</b>	<b>-49,5</b>	<b>-118,2</b>	<b>-58,2</b>	<b>-134,1</b>
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-1,4	-11,0	-87,0	-15,8
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-0,8	-4,0	-79,3	-6,6
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-1,1	-3,5	-68,7	-7,3
<b>Yhteensä</b>	<b>-52,8</b>	<b>-136,6</b>	<b>-61,4</b>	<b>-163,9</b>

## 7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	1-3/2021	1-3/2020	Muutos %	2020
Oman laivaston poistot	-43,6	-44,6	-2,2	-184,1
Muun käyttöomaisuuden poistot	-5,2	-5,7	-8,6	-23,8
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-28,9	-26,7	8,5	-107,2
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-4,6	-5,5	-17,5	-20,5
<b>Poistot</b>	<b>-82,3</b>	<b>-82,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>-335,6</b>
Arvonalentumiset laivastosta			-	-8,2
<b>Yhteensä</b>	<b>-82,3</b>	<b>-82,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>-343,8</b>

## 8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT JA MUUTOKSET TULOSLASKELMAN JA RAHAVIRTALASKELMAN ESITTÄMISTAVASSA

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

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

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



miljoonaa euroa	1-3/2021			1-3/2020		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
<b>Liikevaihto</b>	<b>113,6</b>		<b>113,6</b>	<b>561,2</b>		<b>561,2</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	9,4	-0,6	8,8	14,0	0,0	14,0
<b>Liiketoiminnan kulut</b>						
kulut	-52,8	0,2	-52,6	-136,6	0,5	-136,1
Polttoainekulut	-30,3	-0,1	-30,4	-144,1	0,2	-143,9
Kapasiteettivuokrat	-15,2		-15,2	-29,9		-29,9
Lentokaluston huoltokulut	-21,0	6,3	-14,7	-43,9	3,7	-40,2
Liikennöimismaksut	-20,9		-20,9	-64,5		-64,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-4,1		-4,1	-30,4		-30,4
Matkustaja- ja maapalvelut	-23,8		-23,8	-104,7		-104,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-21,7		-21,7	-34,2	0,1	-34,1
<b>EBITDA</b>	<b>-</b>		<b>-60,9</b>	<b>-</b>		<b>-8,6</b>
Poistot ja arvonalentumiset	-82,3		-82,3	-82,5		-82,5
<b>Liiketulos</b>	<b>-149,1</b>	<b>5,8</b>	<b>-143,2</b>	<b>-95,6</b>	<b>4,5</b>	<b>-91,1</b>

miljoonaa euroa	2020		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
<b>Liikevaihto</b>	<b>829,2</b>		<b>829,2</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	49,3	-0,9	48,4
<b>Liiketoiminnan kulut</b>			
kulut	-163,9	-119,7	-283,5
Polttoainekulut	-232,8	0,2	-232,7
Kapasiteettivuokrat	-89,3		-89,3
Lentokaluston huoltokulut	-92,5	-12,2	-104,7
Liikennöimismaksut	-112,4		-112,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-28,2		-28,2
Matkustaja- ja maapalvelut	-168,6		-168,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-111,6	1,9	-109,7
<b>EBITDA</b>	<b>-</b>		<b>-251,5</b>
Poistot ja arvonalentumiset	-343,8		-343,8
<b>Liiketulos</b>	<b>-464,5</b>	<b>-130,8</b>	<b>-595,3</b>

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

miljoonaa euroa	1-3/2020			2020		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Oikaistu	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Oikaistu
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	4,5	-4,5		-130,8	130,8	
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot		0,1	0,1		-0,8	-0,8
Varausten muutos	3,6	4,3	7,9	0,8	2,7	3,5
Työsuhde-etuudet	4,1		4,1	12,0	-132,8	-120,8
Muut oikaisut	-1,5	0,2	-1,3	0,6	0,2	0,7
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	6,2	4,4	10,7	13,4	-130,0	-116,6



## 9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Suojaustasoja on kuitenkin muutettu lyhytaikaisesti kunnes rahoituspolitiikka uudelleen arvioidaan vuoden 2021 aikana. Lentopetrolin ja valuutan suojausten alaraja laskettiin nolnaan tilikauden 2020 viimeisellä neljänneksellä. Suojaustasojen lyhytaikainen lasku tehtiin koronaviruksesta johtuvasta epävarmuudesta liiketoimintaan. Tällä toimella Finnairin on mahdollista välttää ylisuojaus tulevaisuudessa. Lisäksi tasesuojauksen alaraja laskettiin 0 %:iin pitäen kuitenkin tavoitetaso 50 %:ssa. Koronaviruksesta johtuen Finnair on joutunut kääntämään merkittävän osan suojistaan pois. Käännetty suojat on kirjattu tuloslaskelmalle muiden laajan tuloslaskelman erien sijasta. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2020 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	31.3.2021		31.3.2020		31.12.2020	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
<b>Valuuttajohdannaiset</b>						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	195,1	0,2	756,0	21,9	268,4	-8,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	53,1	0,1	236,2	5,7	80,5	0,0
Mydyt optiot	49,2	-0,1	206,5	-1,3	74,3	-1,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	172,1	-5,9	294,8	16,5	180,4	-13,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	469,5	-5,8	1 493,5	42,8	603,7	-24,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	110,4	2,8	304,7	5,2	173,9	1,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	5,1	0,1		0,0	20,3	0,1
Mydyt optiot	5,1	-0,1	25,2	-0,1	20,3	0,0
Taseen suojaus (termiinit)	266,7	0,7	806,7	3,9	267,1	-0,4
Leasemaksujen valuuttasuojaukset			4,6	0,5		
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	387,4	3,5	1 141,2	9,3	481,6	0,7
<b>Valuuttajohdannaiset yhteensä</b>	<b>856,9</b>	<b>-2,3</b>	<b>2 634,7</b>	<b>52,1</b>	<b>1 085,3</b>	<b>-23,8</b>
<b>Hyödykejohdannaiset</b>						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	173 000	2,2	768 000	-172,4	240 000	-14,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	173 000	2,2	768 000	-172,4	240 000	-14,2
Lentopetrolitermiinit, tonnia	228 000	-14,3	342 000	-59,2	336 000	-30,5
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia			20 000	4,6		
Mydyt optiot, lentopetroli, tonnia			35 000	-4,6		
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	228 000	-14,3	397 000	-59,2	336 000	-30,5
<b>Hyödykejohdannaiset yhteensä</b>	<b>401 000</b>	<b>-12,1</b>	<b>1 165 000</b>	<b>-231,6</b>	<b>576 000</b>	<b>-44,6</b>
<b>Valuutan- ja koronvaihtosopimukset</b>						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	292,2	4,6	218,3	4,7	286,0	-18,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	292,2	4,6	218,3	4,7	286,0	-18,8
<b>Korkojohdannaiset yhteensä</b>	<b>292,2</b>	<b>4,6</b>	<b>218,3</b>	<b>4,7</b>	<b>286,0</b>	<b>-18,8</b>
<b>Johdannaiset yhteensä</b>		<b>-9,8</b>		<b>-174,7</b>		<b>-87,2</b>

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





## 10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

<b>Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista</b>			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	31.3.2021	Taso 1	Taso 2
<b>Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat</b>			
Kaupankäyntiarvopaperit	367,8	367,8	
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	4,6		4,6
Valuuttajohdannaiset	9,0		9,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1		0,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,8		3,8
Hyödykejohdannaiset	9,7		9,7
- joista rahavirran suojauslaskennassa	7,1		7,1
<b>Yhteensä</b>	<b>391,2</b>	<b>367,8</b>	<b>23,4</b>
<b>Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat</b>			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	11,4		11,4
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	6,0		6,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,7		3,7
Hyödykejohdannaiset	21,8		21,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	5,0		5,0
<b>Yhteensä</b>	<b>33,2</b>		<b>33,2</b>

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

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

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

## 11. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNNIT

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

## 12. TULOVEROT

Efektiiivinen verokanta kaudella 1-3/2021 oli -20,0 % (-20,0 %). Laskennalliset verot tappioista tilikauden aikana on kirjattu täysimääräisesti taseeseen. Verotuksessa vahvistettavat tappiot vanhenevat 10 vuoden kuluttua ja Finnair arvioi, että nämä voidaan hyödyntää sen tulevia verotettavia tuloksia vastaan. Arviointi perustuu viimeisimpiin Finnairin johdon ennusteisiin, joissa tarkastellaan erilaisia skenaarioita liittyen elpymisen alkamisajankohtaan. Ennusteskkenaarioita kuvataan tarkemmin liitetiedossa 4. Covid-19 ja hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta. Finnair pystyisi käyttämään verotappiot hyvissä ajoin ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa kaikissa eri skenaarioissa. Tämä perustuu sekä oletettuihin tuleviin voittoihin että verosuunnittelumenetelmiin liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä.

## 13. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 17.3.2021 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2020 vahvistetun taseen perusteella ei jaeta osinkoa.

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



## 14. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

<b>miljoonaa euroa</b>	<b>31.3.2021</b>	<b>31.3.2020</b>	<b>31.12.2020</b>
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 625,5	1 711,7	1 711,7
Lisäykset	11,1	166,8	348,3
Ennakoiden muutos	-13,5	-40,1	-30,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-7,9	2,1	32,4
Vähennykset ja siirrot	-3,7	-2,1	-220,3
Poistot	-48,8	-50,3	-216,1
<b>Kirjanpitoarvo kauden lopussa</b>	<b>1 562,6</b>	<b>1 788,2</b>	<b>1 625,5</b>

Ennakoiden muutos liittyy pääasiassa A350-lentokoneinvestointien ennakkomaksujen uudelleenluokitteluun käyttöomaisuudesta muihin pitkäaikaisiin varoihin. Uudelleenluokittelu tehtiin Finnairin sovittua A350-lentokoneen osto-oikeuden siirrosta kolmannelle osapuolelle ja lentokoneen vuokrauksesta oston sijaan. Myytävänä oleviin eriin luokiteltiin 0,4 miljoonaa euroa liittyen A319-lentokoneen purkuun.

## 15. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

<b>miljoonaa euroa</b>	<b>31.3.2021</b>	<b>31.3.2020</b>	<b>31.12.2020</b>
Kirjanpitoarvo kauden alussa	917,5	877,5	877,5
Uudet sopimukset	0,3	2,3	173,3
Uudellenarvostukset ja modifikaatiot	0,1	18,3	-5,7
Poistot	-33,5	-32,2	-127,7
<b>Kirjanpitoarvo kauden lopussa</b>	<b>884,3</b>	<b>865,9</b>	<b>917,5</b>

## 16. ARVONALENTUMISTESTAUS

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

Finnair pitää useita COVID-19-pandemian johdosta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viitteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on suorittanut arvonalentumistestauksen osavuositarkastuksen raportointihetkenä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö sekä pandemian kielteiset vaikutukset konsernin omaan toimintaympäristöön ja tällä hetkellä erittäin alhaisen matkustajakysynnän vaikutukset konsernin taloudelliseen tulokseen ja matalaan kapasiteetin käyttöasteeseen. Arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU). Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, mukaan lukien liikearvo, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Liikearvon määrä Finnairin taseessa 31.3.2021 oli 0,5 miljoonaa euroa (0,5) ja muut aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, olivat 1,4 miljoonaa euroa (1,7). Omaisuuserät, jotka on tarkoitettu myydä, on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu erikseen.

Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon. Testauksen perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Osavuositarkastuksen raportointihetkenä rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä oli 2 586,2 miljoonaa euroa ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 2 482,8 miljoonaa euroa.



Käyttöarvo on määritetty käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat yhtiön johdon viimeisimpään ennusteeseen seuraavalle viidelle vuodelle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Ottaakseen huomioon COVID-19 pandemiaan liittyvän lisääntyneen epävarmuuden ja sen vaikutukset tulevaisuuden näkyymiin, Finnair käyttää rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon kaksi vaihtoehtoista rahavirtaskenaariota painotetaan niiden arvioituilla todennäköisyyksillä. Osavuosikatsausheikellä Finnair on luopunut konsernitilinpäätöksessä 2020 esitetystä optimistisesta skenaariosta, sillä skenaarion ei enää uskota toteutuvan odotetun mukaisesti. Kahta muuta skenaariota, perusskenaariota ja pessimististä skenaariota, on osin päivitetty sekä toteutuneiden että johdon viimeisimpien arvioiden perusteella. Arvioitu kysynnän elpymisen ajankohta on kuitenkin skenaarioissa pysynyt muuttumattomana ollen perusskenaariossa elokuussa 2021 ja pessimistisessä skenaariossa lokakuussa 2021. Perusskenaariota todennäköisyydeksi on määritetty 55 % ja pessimistisen skenaarion todennäköisyydeksi 45 %. Johdon ennusteskenaarioista on kerrottu tarkemmin osavuosikatsauksen osiossa 4. COVID-19 ja hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta.

Arvonlennustestauksessa käytetyt oletukset	31.3.2021	31.12.2020
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	8,2	8,2
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	9,4	9,3
Pitkän aikavälin kasvu-%	2,4	2,4
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	600-645	540-610

Arvonlennustestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa sekä johdon arvioiden käyttöä. Nämä arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta, ja joka on kasvanut COVID-19-pandemiasta johtuen. Epävarmuustekijöistä ja niihin liittyvästä johdon harkinnasta on kerrottu laajemmin vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä. Merkittävää johdon harkintaa sisältyy erityisesti pandemian keston ja kysynnän elpymisnopeuden arviointiin, yksikkökohtaisen liikevaihdon kehittymiseen ja sekä polttoaineen hinnoitteluun. Lisäksi käyttöarvolaskelma reagoi herkästi EBITDA-marginaalin, pitkän aikavälin kasvuprosentin sekä diskonttokoron muutoksiin.

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

Johtuen käytettyihin oletuksiin sekä johdon arvioihin liittyvästä kasvaneesta epävarmuudesta Finnair on laatinut herkkyyksianalyysin, jonka tarkoituksena on heijastella, miten arvonlennustestauksen tulos reagoi eri oletusten ja johdon arvioiden muutoksiin. Herkkyyksianalyysi huomioi yhden oletuksen muutoksen kerrallaan muiden oletusten pysyessä ennallaan. Herkkyyksianalyysin tulokset heijastelevat rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin pohjalta määritetyn kerrytettävissä olevan rahamäärän herkkyyttä. Mikäli EBITDA-marginaali-% tai pitkän aikavälin kasvuprosentti laskisi 0,2 prosenttiyksikköä, käyttöarvon ja omaisuuserien kirjanpitoarvon välinen ylijäämä katoaisi. Käyttöarvon ja omaisuuserien kirjanpitoarvon välinen ero laskisi nolnaan myös, jos diskonttokorko kasvaisi 0,2 prosenttiyksiköllä tai polttoaineen hinta 4 prosentilla.



## 17. 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 osakeannin 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 vastuualueita omaavien johtohenkilöiden palkkiot Finnairissa 31.12.2019. Finnair ei maksa bonuksia ja muita muuttuvia tai vastaavia palkkioeriä kolmen tilikauden 2020-2022 aikana johtoon kuuluville henkilöille.

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

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

## 18. ELÄKESAAMISET

Eläkesaamiset olivat 49,9 miljoonaa euroa (31.12.2020: 31,8). Muutos johtuu pääosin diskonttokoron muutoksesta 0,69 %:iin (31.12.2020: 0,25 %).

## 19. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2020 toisella neljänneksellä, ja osana rahoitusjärjestelysuunnitelmaa, Finnair neuvotteli kovenantin lievennyksen syndikaattipankkien kanssa liittyen nostamattomaan 175 miljoonan euron luottolimiittiinsä, joka nosti nettovelkaantumistasoa väliaikaisesti seuraavan taulukon mukaisesti. Tilikauden 2021 ensimmäisen neljänneksen lopussa Finnairin nettovelkaantumistaso oli 191,8 %.

Tilikauden 2021 ensimmäisen neljänneksen aikana Finnair neuvotteli uuden kovenantin lievennyksen syndikaattipankkien kanssa, jonka voimaantulopäivä on 13.4.2021. Uusi lievennys poistaa nettovelkaantumistasoa koskevan kovenantin kokonaan ja se korvataan oman pääoman ja kassavarojen tasoa mittaavilla kovenanteilla. Uudet kovenanttitasot kassavaroille ja konsernin omalle pääomalle ovat 400 miljoonaa euroa. Lisäksi erikseen määritellylle nk. 'kirjanpidollisen oman pääoman mittarille', jolla tarkoitetaan Suomen osakeyhtiölaissa tarkoitetun oman pääoman määrää lukuun ottamatta hybridi-instrumentteja ja pääomalainoja, määritelty kovenanttiraja on 150 miljoonaa euroa. Uudelleen neuvoteltuun sopimukseen liittyy lisäehto, jonka mukaan tällä hetkellä nostamaton 175 miljoonan euron luottolimiitti on Finnairin nostettavissa yhtiön saadessa Euroopan komission hyväksynnän jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron hybridilainaosuudelle. Uusi kovenanttisopimus on allekirjoitettu 31.3.2021.



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

Olemassa olevia lainoja lyhennettiin lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat, miljoonaa euroa	31.3.2021	31.3.2020	31.12.2020
<b>Pitkäaikaiset korolliset velat</b>			
Vuokrasopimusvelat	879,9	925,1	880,6
Lainat rahoituslaitoksilta	599,1		599,0
Joukkovelkakirjalainat		199,7	199,8
JOLCO-lainat* ja muut	311,0	274,3	312,2
<b>Yhteensä</b>	<b>1 790,0</b>	<b>1 399,0</b>	<b>1 991,6</b>
<b>Lyhytaikaiset korolliset velat</b>			
Vuokrasopimusvelat	141,7	141,6	135,6
Joukkovelkakirjalainat	199,8		
Lainat rahoituslaitoksilta		175,0	
JOLCO-lainat* ja muut	53,0	44,6	51,5
<b>Yhteensä</b>	<b>394,6</b>	<b>361,2</b>	<b>187,2</b>

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

Rahoitusvelkojen erääntymisaikat 31.3.2021							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	102,2	106,6	96,8	97,9	88,1	184,1	<b>675,8</b>
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	39,5	42,6	43,8	46,5	33,8	139,6	<b>345,9</b>
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset		300,0	300,0				<b>600,0</b>
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	200,0						<b>200,0</b>
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset				14,5	13,7	14,1	<b>42,3</b>
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	53,0	39,2	37,2	65,5	48,7	81,5	<b>325,0</b>
<b>Korolliset rahoitusvelat yhteensä*</b>	<b>394,8</b>	<b>488,5</b>	<b>477,8</b>	<b>224,4</b>	<b>184,2</b>	<b>419,3</b>	<b>2 188,9</b>
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	737,2						<b>737,2</b>
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-734,8	-3,5	-1,1				<b>-739,5</b>
Hyödykejohdannaiset	12,1						<b>12,1</b>
Ostovelat ja muut velat	81,1						<b>81,1</b>
Korkomaksut	65,3	58,6	49,6	35,2	24,6	70,7	<b>304,1</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>555,6</b>	<b>543,6</b>	<b>526,3</b>	<b>259,6</b>	<b>208,8</b>	<b>490,0</b>	<b>2 583,9</b>

\* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 0,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2017 ja erääntyy vuonna 2022. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Lainat rahoituslaitoksilta eivät sisällä 0,9 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2020 ja erääntyy vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.



## 20. VARAUKSET

miljoonaa euroa	31.3.2021	31.3.2020	31.12.2020
<b>Lentokaluston huoltovaraus</b>			
Varaus kauden alussa	162,8	166,3	166,3
Uudet varaukset	1,6	9,4	25,4
Käytetyt varaukset	-1,7	-4,6	-18,3
Puretut varaukset	0,0	-0,3	-1,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	0,1	0,2	2,1
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	0,2	0,5	0,9
Kurssierot	6,3	3,7	-12,2
<b>Lentokaluston huoltovaraus yhteensä</b>	<b>169,2</b>	<b>175,2</b>	<b>162,8</b>
Joista pitkäaikaista	158,2	154,2	153,6
Joista lyhytaikaista	11,1	21,0	9,2
<b>Muut varaukset</b>			
Varaus kauden alussa	13,0	3,1	3,1
Uudet varaukset	0,8	0,9	27,2
Käytetyt varaukset	-5,6	-1,0	-6,7
Puretut varaukset	-0,8	-0,2	-10,6
<b>Muut varaukset yhteensä</b>	<b>7,5</b>	<b>2,8</b>	<b>13,0</b>
Joista pitkäaikaista	2,1	0,2	2,2
Joista lyhytaikaista	5,5	2,7	10,8
<b>Yhteensä</b>	<b>176,8</b>	<b>178,0</b>	<b>175,8</b>
Joista pitkäaikaista	160,2	154,3	155,8
Joista lyhytaikaista	16,5	23,7	20,0

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

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 165,6 miljoonaa euroa (31.12.2020: 161,1) sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 5,3 miljoonaa euroa (31.12.2020: 5,2), joka pääosin koostuu saaduista vuokravakuuksista.

## 21. MYYNIN SIIRTOVELAT JA MYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	31.3.2021	31.3.2020	31.12.2020
Ennakkoon saadut lentolipputulot	51,8	353,2	55,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	52,4	44,8	51,9
Saadut ennakot valmistamatkatuotannosta	4,7	25,8	3,4
Muut erät	20,8	13,1	22,5
<b>Yhteensä</b>	<b>129,7</b>	<b>437,0</b>	<b>133,6</b>

## 22. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	31.3.2021	31.3.2020	31.12.2020
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	31,7	78,3	32,1
<b>Yhteensä</b>	<b>31,7</b>	<b>78,3</b>	<b>32,1</b>

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.3.2021 olivat 359 miljoonaa euroa (31.12.2020: 429). Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet laskivat vertailukauden aikana Suomen kilpailu- ja kuluttajaviraston alennettua takuun määrää COVID-19 pandemian aiheuttamien ryhmämatkavarausten laskemisen seurauksena, ja ne ovat pysyneet 31.12.2020 tasolla kauden 2021 ensimmäisen kvartaalin aikana. Vuokravastuut 31.3.2021 koostuvat ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja vähäarvoisista IT-laitteiden vuokrasta, jotka eivät kuulu IFRS 16 standardin piiriin, olivat 18,4 miljoonaa euroa (31.12.2020: 19,1).



## 23. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

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

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

miljoonaa euroa	1-3/2021	1-3/2020	2020
<b>Tavaroiden ja palvelujen myynnit</b>			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisrytykset	3,8	7,1	28,4
Eläkesäätiö	0,0	0,2	0,4
<b>Työsuhde-etuudet</b>			
Eläkesäätiö	3,7	3,5	-121,5
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	1,2	1,4	3,9
Hallitus	0,1	0,1	0,4
<b>Tavaroiden ja palvelujen ostot</b>			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisrytykset	16,6	28,7	88,2
Eläkesäätiö	0,5	0,6	1,9
<b>Rahoitustuotot ja -kulut</b>			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisrytykset	0,6	0,8	2,8
Eläkesäätiö	0,0	-0,2	-0,6
<b>Saamiset</b>			
Pitkäaikaiset saamiset yhteisrytyksiltä	15,8	30,3	19,6
Pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä	49,0		31,0
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisrytyksiltä	20,1	24,4	15,9
<b>Velat</b>			
Pitkäaikaiset velat yhteisrytyksille	2,8	3,6	3,6
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle		39,0	
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisrytyksille	1,7	0,6	2,1

## 24. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair on saanut päätökseen neuvottelut nostamattoman 175 miljoonan euron luottolimiittinsä uusista kovenanttiehdoista, joiden voimaantulopäivä on 13.4.2021. Aikaisempi oikaistuun velkaantumisasteeseen sidottu kovenantti on korvattu uusilla oman pääoman ja kassavarojen määrään sidotuilla kovenanteilla. Kovenanttia rikottaisiin, jos Finnairin kassavarat tai oma pääoma laskisivat alle 400 miljoonan euron tai jos oma pääoma ilman hybridi-instrumentteja laskisi alle 150 miljoonan euron. Uusista kovenanttiehdoista on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 19. Korollinen vieras pääoma.

Finnair tiedotti 26.4.2021, että Suomen Liikennealentäjäliitto SLL ry:n ja Palvelualojen työnantajat Palta ry:n ovat päässeet sopimukseen Finnairin lentäjien työehtosopimuksesta. Uusi työehtosopimus on voimassa 30.9.2024 asti ja se pitää sisällään monia tärkeitä rakenteellisia uudistuksia, jotka tukevat Finnairin kilpailukykyä pandemian jälkeisellä voimakkaasti kilpailulla markkinalla.

Finnair tiedotti 26.4.2021 suunnittelevansa lentävänsä kesällä yli 60 kohteeseen ja valmistautuvansa lisäämään lentoja kesällä erityisesti vapaa-ajan kohteisiin samalla kun rokotekattavuuden kasvaminen todennäköisesti mahdollistaa matkustusrajoitusten vaiheittaisen lieventämisen eri maissa.

Lisäksi Finnair tiedotti 27.4.2021, että se tavoittelee vuoden 2022 alusta alkaen verrattuna vuoteen 2019 vuosittaisia 170 miljoonan euron pysyviä kustannussäästöjä aiemman 140 miljoonan euron tavoitteen sijaan.