



# **Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 1.1.–31.12.2019**

7.2.2020

## Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote 1.1.–31.12.2019\*

Vuosi 2019 päättyi vahvaan neljännekseen. Koko vuoden vertailukelpoinen liiketulos oli 162,8 miljoonaa euroa.

### Loka–joulukuu 2019

- Osakekohtainen tulos oli 0,17 euroa (0,24).
- Liikevaihto kasvoi 13,4 prosenttia vertailukaudesta ja oli 774,9 miljoonaa euroa (683,4).\*\*
- Yksikkötuotto (RASK) nousi 2,5 prosenttia. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein nousi 1,8 prosenttia.
- Yksikkökustannus (CASK) nousi 2,3 prosenttia, ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) nousi 1,3 prosenttia.
- Polttoainekustannukset kasvoivat 26,0 miljoonaa euroa (+17,9 %), josta polttoaineen hinnan nousun\*\*\* vaikutus oli 12 miljoonaa euroa.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 31,2 miljoonaa euroa (26,5). Liiketulos oli 34,7 miljoonaa euroa (73,1).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 120,1 miljoonaa euroa (68,3) ja investointien nettorahavirta -185,7 miljoonaa euroa (-51,5).\*\*\*\*
- Matkustajamäärä nousi 11,0 prosenttia 3,5 miljoonaan (3,2).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 10,6 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 79,0 prosenttia (+2,1 prosenttiyksikköä).

### Tammi–joulukuu 2019

- Osakekohtainen tulos oli 0,49 euroa (0,70).
- Liikevaihto kasvoi 9,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 3 097,7 miljoonaa euroa (2 836,1).\*\*
- Yksikkötuotto (RASK) laski 1,9 prosenttia. Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,4 prosenttia.
- Yksikkökustannus (CASK) nousi 0,7 prosenttia, ja yksikkökustannus ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein (CASK at constant currency ex fuel) laski 1,2 prosenttia.
- Polttoainekustannukset kasvoivat 106,3 miljoonaa euroa (+18,3 %), josta polttoaineen hinnan nousun\*\*\* vaikutus oli 42 miljoonaa euroa.
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 162,8 miljoonaa euroa (218,4). Liiketulos oli 160,0 miljoonaa euroa (256,3).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 564,5 miljoonaa euroa (503,6) ja investointien nettorahavirta -513,2 miljoonaa euroa (-202,6).\*\*\*\*
- Matkustajamäärä nousi 10,3 prosenttia 14,7 miljoonaan (13,3).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 11,3 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 81,7 prosenttia (-0,1 prosenttiyksikköä).
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2019 jaetaan osinkoa 0,20 euroa osaketta kohden.

\* Vuoden 2018 luvut sekä koko vuodelta että neljänneksiltä on oikaistu vastaamaan IFRS 16 -standardin käyttöönottoa sekä muutoksia lentokonekomponenttien laskentaperiaatteissa ja päälaskelmien esitystavassa. Oikaistut luvut julkistettiin 21.3.2019. Lisäksi IFRS-tulkintakomitea (IFRIC) päätti syyskuussa 2019, että viivästyksistä tai peruutuksista johtuvia korvauksia tulee käsitellä liikevaihdon oikaisueränä matkustaja- ja maapalvelukulujen sijaan. IFRIC-päätöksen mukaisesti Finnair oikaisi taannehtivasti vuoden 2018 ja 2019 luvut sekä koko vuodelta että neljänneksiltä vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi. Nämä oikaistut luvut julkistetaan tilinpäätöksellä. Lisätietoja oikaisuista on liitetiedossa 20.

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

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

\*\*\*\* Investointien nettorahavirta sisältää vuoden viimeisellä neljänneksellä 59,7 miljoonaa euroa sijoituksia rahamarkkinarahastoihin tai muihin yli kolmen kuukauden päästä erääntyviin rahoitusvaroihin. Vuonna 2019 nämä sijoitukset kasvoivat nettomääräisesti 53,4 miljoonalla eurolla. Sijoitukset ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

## **Tulevaisuuden näkymät**

### Ohjeistus 7.2.2020:

Tämänhetkisen näkemyksemme mukaan vahva vireemme jatkuu Euroopassa. Kuten aiemmin todettu, koronaviruksen suora taloudellinen vaikutus on vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä suhteellisen rajallinen myös siinä tapauksessa, että Manner-Kiinan lentoperuutukset jatkuisivat vuoden 2020 ensimmäisen neljänneksen loppuun asti.

Ennakoimme kapasiteettimme kasvavan noin 4 prosenttia vuonna 2020. Koronaviruksesta johtuen emme anna koko vuoden liikevaihtoennustetta tässä vaiheessa. Päivitämme ohjeistusta vuoden 2020 ensimmäisen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.

### **Toimitusjohtaja Topi Manner:**

Vuosi 2019 oli nopean kasvun vuosi. Tämän lisäksi se jäi mieleeni merkityksellisenä upean ja sitoutuneen henkilöstömme johdosta. Nyt olemme siirtyneet uuteen, vuodet 2020–2025 kattavaan strategiakautteen, jolloin tähtäämme kestävään, kannattavaan kasvuun.

Koko vuotta 2019 leimasi epävakaa toimintaympäristö, mikä johtui taloudellisen kasvun hidastumisesta päämarkkinoillamme sekä maailmankaupan epävarmuudesta. Tämän vuoksi vuosi oli meille vaihteleva, mutta se päättyi vahvaan neljännekseen parantuneen markkinatilanteen ansiosta: olin erityisen tyytyväinen Euroopan-liikenteen vahvaan kehitykseen ja yksikkötuottojen kasvuun.

Matkustajaliikenteen 11,3 prosentin kapasiteetin kasvu ja matkustajamäärän nousu 10,3 prosentilla uuteen 14,7 miljoonan vuosittaisen matkustajan ennätykseen johtivat liikevaihdon 9,2 prosentin kasvuun. Liikevaihtomme oli viime vuonna 3,1 miljardia euroa. Koko vuoden vertailukelpoinen liiketuloksemme oli 162,8 miljoonaa, mikä jäi edellisvuoden 218,4 miljoonasta eurosta ennen kaikkea polttoaineen hinnanmuutoksen vuoksi.

Uuden strategiamme keskeisenä tavoitteena on kasvaa kustannustehokkaasti, jotta pystymme ylläpitämään tervettä tasettamme ja kassavirtaamme sekä toteuttamaan päästöjäme merkittävästi vähentävät ja kasvumme mahdollistavat noin 3,5 – 4,0 miljardin euron investoinnit. Niiden tarkoituksena on ennen kaikkea uusia kapearunkolaivastoamme polttoainetehokkaammaksi ja ympäristöystävällisemmäksi, mikä on merkittävä askel kohti pitkän aikavälin hiilineutraalisuustavoitettamme.

Ensimmäisen toimitusjohtajavuoden aikana on ollut ilo huomata, miten intohimoisesti sekä asiakkaamme että työntekijämme suhtautuvat Finnairiin. Tämä luo oivallisen pohjan uuden strategiamme toteuttamiselle. Haluan kiittää niin osakkeenomistajiamme kuin asiakkaitammekin heidän luottamuksestaan Finnairiin sekä kaikkia finnairilaisia sitoutuneisuudesta sekä vahvasta panoksesta vuonna 2019.

### **Toimintaympäristö loka–joulukuussa**

Liikenne kasvoi Finnairin päämarkkinalla Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä. Globaalit epävarmuustekijät, kuten Brexit sekä USA:n ja Kiinan välinen kauppasota heijastuivat lähinnä rahtilukuihin neljännellä vuosineljänneksellä.

Euroopan-liikenteessä kilpailutilanne tervehtyi, kun kilpailijat vähensivät lentämistä erityisesti joillakin pohjoismaisilla reiteillä sekä Suomesta Etelä-Eurooppaan. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikiilometreillä mitattuna laski 2,1 prosenttia (17,3). Kysyntä kehittyi hyvin

Euroopan sisäisessä liikenteessä sekä Aasiasta Eurooppaan suuntautuvassa vaihtomatkuksessa. Finnairin markkinaosuus nousi Euroopan-liikenteessä 60,8 prosenttiin (56,1).<sup>1</sup>

Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi 1,6 prosenttia (7,4). Markkinatarjonta kasvoi erityisesti Euroopan ja Manner-Kiinan kohteiden välillä, kun taas Finnairin kasvu kohdistui lähinnä Kiinaan ja Bangkokiin. Kysyntä Euroopasta tiettyihin Aasian-kohteisiin, erityisesti Hongkongiin, heikkeni katsauskaudella. Finnairin markkinaosuus Eurooppa-Aasia-liikenteessä nousi 6,1 prosenttiin (5,8).<sup>2</sup>

Finnair tekee tiiviimpää yhteistyötä muutamien oneworld-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Yhteishankkeet vahvistavat Finnairin markkina-asemaa, vähentävät kasvuun liittyviä riskejä ja tuottavat merkittävän osan Finnairin liikevaihdosta. Asiakkaille ne tarjoavat entistä paremman reittivalikoiman sekä enemmän hintavaihtoehtoja, kun taas lentoyhtiöt saavat niistä tavallisesti vain konsolidaation mielletäviä etuja. Molemmista yhteishankkeista Finnairin myynti kehittyi kapasiteetin kasvua vastaavasti, minkä ansiosta yhteishankkeet kehittyivät hyvin.

Matkapakettien asiakaskysyntä palasi neljännellä vuosineljänneksellä normaalille tasolle edellisvuoden alhaiseen kysyntään verrattuna. Edellisvuodesta laskenut sarjatuotantoon perustuvien matkapakettien tarjonta markkinalla ja kasvanut kysyntä vaikuttivat positiivisesti matkapalvelujen tulokseen. Dynaamisten matkapakettien sekä pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulevan kysynnän arvioidaan edelleen jatkavan kasvuaan.

Jo aiemmin alkanut maailmanlaajuinen lentorahdin määrän ja hintojen lasku jatkui viimeisellä neljänneksellä. Heikentynyt lentorahdin kysyntä painoi selvästi Finnairin rahtituottoja. Markkinan pehmeneminen oli havaittavissa erityisesti Finnairin keskeisillä rahtimarkkinoilla Aasiassa. Finnairin rahtivolyymit nousivat edellisvuodesta kapasiteetin kasvun vuoksi, mutta täyttöasteet jäivät markkinapaineen johdosta aiempaa alhaisemmiksi. Lisäksi Suomen marraskuiset posti- ja tukilakko vaikuttivat merkittävästi rahdin lukuihin viimeisellä neljänneksellä.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 3,0 prosenttia vertailujaksosta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli euroon nähden 6,5 prosenttia vahvempi kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan vahvistui euroon nähden 1,2 prosenttia vertailujaksosta. Lentopetrolin dollarihinta oli vuoden viimeisellä neljänneksellä 7,2 prosenttia alempi kuin vuotta aiemmin, mutta Finnairin suojauspolitiikan vuoksi tämä näkyy yhtiön tuloksessa viiveellä. Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan kulloisenkin vuosineljänneksen tulokseen. Vuoden viimeisellä neljänneksellä Finnairin polttoainekulut olivat noin 18 % vertailukautta korkeammat. Kasvusta noin puolet selittyi kapasiteetin kasvulla.

## Taloudellinen kehitys loka–joulukuussa

### Liikevaihto loka–joulukuussa

Finnairin liikevaihto kasvoi 13,4 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 774,9 miljoonaa euroa (683,4). Matkustajatuotot kasvoivat 16,0 prosenttia, lisämyynti 13,6 prosenttia ja matkapalvelujen liikevaihto 7,5 prosenttia. Rahtiliikevaihto laski 4,6 prosenttia

---

<sup>1</sup> Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarvioihin loka- ja marraskuulta 2019). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

<sup>2</sup> Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarvioihin loka- ja marraskuulta 2019). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) kasvoi 2,5 prosenttia ja oli 6,69 eurosenttiä (6,53). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein kasvoi 1,8 prosenttia. RASK-kehitykseen vaikuttivat Euroopan- ja kotimaanliikenteen erinomainen kehitys sekä matkapalveluiden parannus pääasiassa kapasiteettivähennysten johdosta. Toisaalta rahdin yksikkötuotot olivat edelleen pehmeitä.

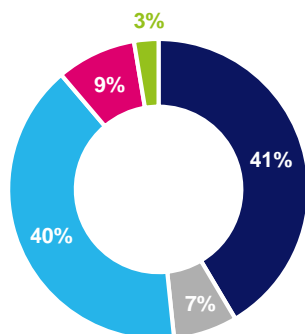
### Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	10-12/2019	10-12/2018	Muutos, %
Matkustajatuotot	615,9	530,9	16,0
Lisämyynti	44,6	39,2	13,6
Rahti	57,2	60,0	-4,6
Matkapalvelut	57,3	53,3	7,5
<b>Yhteensä</b>	<b>774,9</b>	<b>683,4</b>	<b>13,4</b>

### Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 10-12/2019

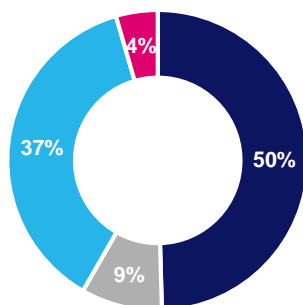
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	255,4	12,0	5 742,4	11,4	4 576,1	12,5	79,7	0,8
Pohjois-Amerikka	42,3	38,5	1 012,0	32,8	808,3	34,9	79,9	1,2
Eurooppa	249,1	17,3	4 313,1	6,9	3 415,7	11,7	79,2	3,4
Kotimaa	52,8	8,6	520,0	0,3	350,5	5,7	67,4	3,5
Reiteille kohdistumaton	16,2	43,8						
<b>Yhteensä</b>	<b>615,9</b>	<b>16,0</b>	<b>11 587,4</b>	<b>10,6</b>	<b>9 150,6</b>	<b>13,6</b>	<b>79,0</b>	<b>2,1</b>

#### Matkustajatuotot (M€)



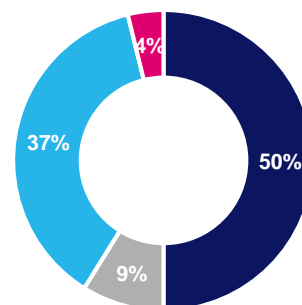
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa
- Kohdistumaton

#### Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

#### Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 10,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 11,0 prosenttia uudelle ennätystasolle 3 503 700 matkustajaan. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 13,6 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 2,1 prosenttiyksikköä 79,0 prosenttiin.

Kaukoliikenteen tarjonta kasvoi joulukuussa 2018, helmikuussa 2019 ja huhtikuussa 2019 käyttöön otettujen uusien A350-lentokoneiden myötä. Lentoja Aasiaan oli enimmillään 104 (101) viikossa. Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 11,4 prosenttia. Kasvu kohdistui etenkin Hongkongin, Guangzhoun ja Bangkokin reiteille sekä marraskuussa avatulle reitille Daxingin lentokentälle Pekingiin ja joulukuussa avatulle

Sapporon-reitille. Myydyt henkilökilometrit nousivat Aasian-liikenteessä 12,5 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste nousi 0,8 prosenttiyksikköä 79,7 prosenttiin.

Koko Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 32,8 prosenttia vertailukaudesta, ja kasvu kohdistui etenkin maaliskuun lopussa avatulle uudelle Los Angelesin -reitille sekä Chicagon-lisävuoroille. Kokonaisuutena liikennealueen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 34,9 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 1,2 prosenttiyksikköä 79,9 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteettia kasvattivat lisäistuimet osassa nykyistä Airbus-kapearunkolaivastoa sekä muutokset reittiverkostossa. Tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 6,9 prosenttia, ja kasvu kohdistui useille eri reiteille, mutta erityisesti Lontoon-reitille. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 11,7 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 3,4 prosenttiyksikköä 79,2 prosenttiin. Kotimaan liikenteen kapasiteetti nousi 0,3 prosenttia. Kotimaan liikenteen myydyt henkilökilometrit nousivat 5,7 prosenttia ja matkustajakäyttöaste parani 3,5 prosenttiyksikköä 67,4 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 13,6 prosenttia ja oli 44,6 miljoonaa euroa (39,2) eli 12,72 euroa (12,42) matkustajaa kohti. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, palvelumaksut, myynti lennoilla ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

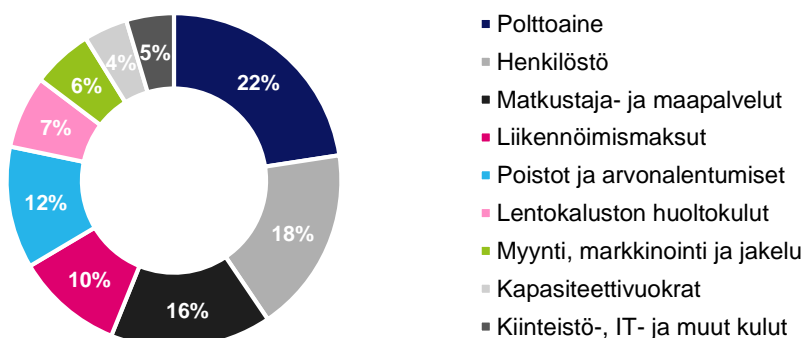
Kansainvälisen lentorahtikysynnän hidastuminen näkyi myös Finnairin rahtivolyyymien kehityksessä viimeisellä vuosineljänneksellä. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kasvoivat 9,3 prosenttia, kun taas myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kasvoivat 1,1 prosenttia. Rahtiliikevaihto laski 4,6 prosenttia ja oli 57,2 miljoonaa euroa (60,0).

Matkapalveluiden myynti kehittyi odotettua paremmin markkinoiden ylikapasiteetista ja kireästä kilpailuympäristöstä huolimatta. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 6,2 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 95,9 prosenttia. Liikevaihto nousi 7,5 prosenttia 57,3 miljoonaan euroon (53,3). Matkapalveluiden matkustajamäärän ja liikevaihdon positiivista kehitystä ajoi sekä sarjatuotantoon perustuvien pakettimatkojen positiivinen kehitys että dynaamisten tuotteiden Finnair Holidaysin ja Aurinkomatkojen kaupunkilomien kasvu.

#### Kustannuskehitys loka–joulukuussa

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 12,4 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 759,2 miljoonaa euroa (675,5). Yksikkökustannus (CASK) nousi 2,3 prosenttia ja oli 6,42 eurosenttiä (6,27). Ilman polttoainekustannuksia laskettu, valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus kasvoi 1,3 prosenttia.

#### **Toiminnallisten kulujen (yht. 759,2 milj. euroa) jakauma**



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 10,9 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 587,8 miljoonaa euroa (530,1). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppaluut, nousivat 17,9 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 171,4 miljoonaa euroa (145,4). Polttoaineen hinnan nousu selittää noususta noin 12 miljoonaa euroa<sup>3</sup> ja kapasiteetin kasvu loput. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,1 prosenttia, kun taas matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 1,5 prosenttia.

Vuoden 2019 alusta henkilöstökuluihin sisältyvät kaikki henkilöstösidonnaiset kulut, kun aikaisemmin muun muassa matkakorvaukset ja koulutuskulut esitettiin muissa kuluissa. Henkilöstökulut nousivat 14,4 prosenttia 136,3 miljoonaan euroon (119,2). Henkilöstökuluja nostivat henkilöstömäärän kasvu ja volyymsidonnaisten henkilöstökulujen, kuten matkakorvausten, nousu. Lisäksi lentäjien pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän purusta aiheutui noin 11 miljoonan euron positiivinen vaikutus vertailukaudelle.

Matkustaja- ja maapalvelukulut nousivat 6,8 prosenttia 118,3 miljoonaan euroon (110,7) sekä matkustaja- että rahtiliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi. Erään sisältyvät myös valmismatkakulut. IFRS-tulkintakomitea (IFRIC) päätti syyskuussa 2019, että viivästyksistä tai peruutuksista johtuvia korvauksia tulee käsitellä liikevaihdon oikaisueränä matkustaja- ja maapalvelukulujen sijaan. IFRIC-päätöksen mukaisesti Finnair oikaisi taannehtivasti vuoden 2018 ja 2019 luvut sekä koko vuodelta että neljänneksiltä vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi.

Laivaston kasvu ja hintojen nousu kasvattivat lentokaluston huoltokuluja 24,5 prosenttia vertailukaudesta 53,4 miljoonaan euroon (42,9), mutta tärkein kertaluonteinen kuluja nostanut erä liittyi A350-lentokonemoottorien huoltovarausmuutoksiin. Toisaalta huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron nousu laskee kuluja. Laivaston kasvu lisäsi myös poistoja ja arvonalentumisia. Pääasiassa liikenteen kasvu nosti liikennöimismaksuja. Kapasiteettivuokrat sisältävät ostoliikenteen Norralta, wet leaset ja rahtikapasiteetin vuokrat, ja ne olivat vertailukauden tasolla, kuten olivat myös kiinteistö-, IT- ja muut kulut.

#### Tulos loka–joulukuussa

Vertailukelpoinen EBITDA oli 120,7 miljoonaa euroa (104,1). Vertailukelpoinen liiketulos, eli liiketulos ilman valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta, johdannaisten käyvän arvon muutosta, käyttöomaisuuden myyntivoittoja ja muita vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, nousi vertailukaudesta ja oli 31,2 miljoonaa euroa (26,5).

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat 4,3 miljoonaa euroa (-1,1), ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat 0,8 miljoonaa euroa (4,1). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien (myyntivoitot/tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut) arvo oli yhteensä -1,5 miljoonaa euroa (43,7) viimeisellä vuosineljänneksellä. Liiketulos oli 34,7 miljoonaa euroa (73,1).

Rahoituskulut olivat -20,4 miljoonaa euroa (-21,5), ja niihin sisältyvät myös vuokrasopimusvelkojen korkokulut. Katsauskaudella kurssivoitot olivat yhteensä 14,9 miljoonaa euroa ja ne liittyivät pääasiassa dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin. Vertailukaudella kurssitappiot olivat -8,6 miljoonaa euroa ja ne liittyivät lähes kokonaan lentokoneiden suojaamattomiin vuokravastuksiin.

Tulos ennen veroja oli 30,4 miljoonaa euroa (42,0) ja tulos verojen jälkeen 24,5 miljoonaa euroa (33,4).

### **Taloudellinen kehitys vuonna 2019**

#### Liikevaihto

Liikevaihto kasvoi 9,2 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 3 097,7 miljoonaa euroa (2 836,1). Matkustajatuotot kasvoivat 10,4 prosenttia ja lisämyynti 9,5 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 2,4 prosenttia ja matkapalvelut 3,1 prosenttia.

---

<sup>3</sup> Polttoaineen hinta valuutta ja suojaukset mukaan lukien.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) laski 1,9 prosenttia ja oli 6,56 eurosenttiä (6,69). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,4 prosenttia.

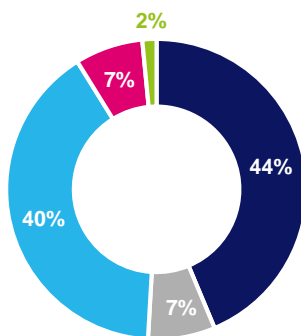
### Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2019	2018	Muutos, %
Matkustajatuotot	2 479,8	2 245,4	10,4
Lisämyynti	176,2	160,8	9,5
Rahti	212,1	207,2	2,4
Matkapalvelut	229,5	222,6	3,1
<b>Yhteensä</b>	<b>3 097,7</b>	<b>2 836,1</b>	<b>9,2</b>

### Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2019

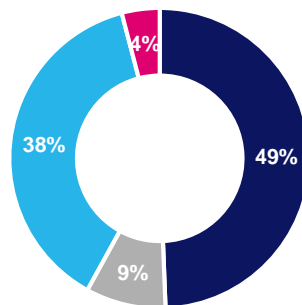
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	1 083,6	8,4	23 303,6	10,7	19 329,0	7,4	82,9	-2,6
Pohjois-Amerikka	179,1	30,3	4 068,4	29,7	3 470,4	32,1	85,3	1,5
Eurooppa	997,9	11,1	17 893,4	9,8	14 472,4	13,0	80,9	2,3
Kotimaa	181,4	1,9	1 922,8	1,2	1 261,8	2,6	65,6	0,9
Reiteille kohdistumaton	37,8	16,6						
<b>Yhteensä</b>	<b>2 479,8</b>	<b>10,4</b>	<b>47 188,1</b>	<b>11,3</b>	<b>38 533,6</b>	<b>11,2</b>	<b>81,7</b>	<b>-0,1</b>

### Matkustajatuotot (M€)



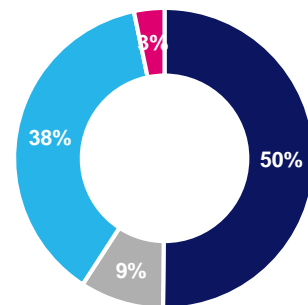
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa
- Kohdistumaton

### Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

### Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 11,3 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 10,3 prosenttia kauden uuteen ennätykseen ja oli 14 650 400 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 11,2 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 0,1 prosenttiyksikköä 81,7 prosenttiin.

Kaukoliikenteen tarjonta kasvoi vertailukaudesta sen jälkeen käyttöön otettujen kolmen uuden A350-lentokoneen myötä. Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 10,7 prosenttia. Lisäkapasiteetti kohdistui pääasiassa lisävuoroille Hongkongiin ja Japanin-kohteisiin sekä uuteen, ympärivuotiseen kohteeseen Nanjingiin. Myydyt henkilökilometrit nousivat Aasian-liikenteessä 7,4 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 2,6 prosenttiyksikköä 82,9 prosenttiin.



Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 29,7 prosenttia vertailukaudesta. Kasvu kohdistui etenkin maaliskuun lopussa avatulle uudelle Los Angelesin -reitille sekä San Franciscon ja Chicagon lisävuoroille. Kokonaisuutena liikennealueen myydyt henkilökilometrit nousivat 32,1 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 1,5 prosenttiyksikköä 85,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteettia kasvattivat erityisesti lisäistuimet osassa nykyistä Airbus-kapearunkolaivastoa. Tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 9,8 prosenttia, ja kasvu kohdistui pidemmille Etelä-Euroopan reiteille, Keski-Euroopan kohteiden lisävuoroihin ja uusiin kohteisiin, kuten Bordeaux ja Bologna. Kapasiteettia kasvattivat myös wet lease -vuokrasopimukset ja laajarunkokoneiden lisääntynyt käyttö tietyillä, rahdin kannalta keskeisillä reiteillä. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 13,0 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 2,3 prosenttiyksikköä 80,9 prosenttiin. Kotimaan liikenteen kapasiteetti kasvoi 1,2 prosenttia. Kotimaan liikenteen myydyt henkilökilometrit nousivat 2,6 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 0,9 prosenttiyksikköä 65,6 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 9,5 prosenttia ja oli 176,2 miljoonaa euroa (160,8). Lisämyyntiä syntyi 12,03 euroa (12,11) matkustajaa kohti. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, palvelumaksut, myynti lennoilla ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

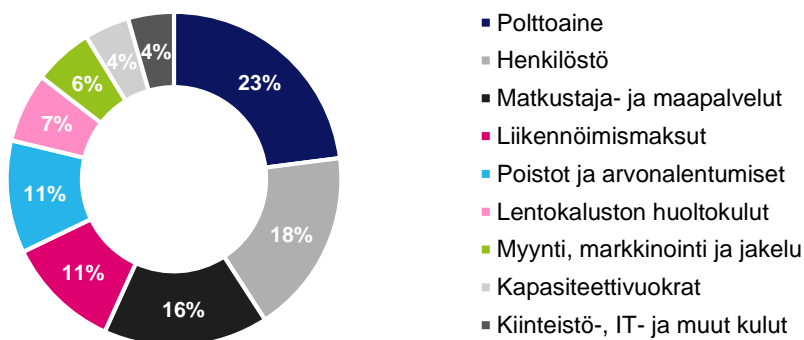
Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kasvoivat 15,0 prosenttia, kun taas myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kasvoivat 10,6 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 2,4 prosenttia ja oli 212,1 miljoonaa euroa (207,2).

Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 8,1 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 94,3 prosenttia (93,6). Nopeinta oli Finnair Holidays -tuotteen ja Aurinkomatkojen kaupunkilomien matkustajakasvu. Ensimmäisen vuosipuoliskon heikko kehitys näkyi koko kauden kehityksessä, ja matkapalvelujen liikevaihto nousi vain 3,1 prosenttia 229,5 miljoonaan euroon (222,6). Aurinkomatkat oli edelleen Suomen suurin matkanjärjestäjä asiakasmäärällä ja liikevaihdolla mitattuna.

### Kustannuskehitys

Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 11,1 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 2 991,3 miljoonaa euroa (2 691,4). Yksikkökustannus (CASK) nousi 0,7 prosenttia ja oli 6,22 eurosenttiä (6,18). Ilman polttoainekustannuksia laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökustannus laski 1,2 prosenttia.

#### **Toiminnallisten kulujen (yht. 2 991,3 milj. euroa) jakauma**



Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 9,2 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 2 304,0 miljoonaa euroa (2 110,4). Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppaluut, nousivat 18,3 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 687,3 miljoonaa euroa (581,0). Polttoaineen hinnan nousu selittää noususta noin 42 miljoonaa euroa<sup>4</sup> ja kapasiteetin kasvu loput. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 1,4 prosenttia, kun taas matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 0,8 prosenttia.

Vuoden 2019 alusta henkilöstökuluihin sisältyvät kaikki henkilöstösidonnaiset kulut, kun aikaisemmin muun muassa matkakorvaukset ja koulutuskulut esitettiin muissa kuluissa. Henkilöstökulut nousivat 7,0 prosenttia 534,7 miljoonaan euroon (499,6). Henkilöstökuluja nostivat keskimääräisen henkilöstömäärän kasvu 6,5 prosentilla ja volyymsidonnaisten henkilöstökulujen, kuten matkakorvausten, nousu. Eroa vertailukauteen kasvatti lisäksi lentäjien pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän purku vuoden 2018 viimeisellä neljänneksellä. Toisaalta koulutuskulut olivat pienemmät, koska palvelukseen tuli vertailukautta vähemmän uutta lentohenkilökuntaa.

Matkustaja- ja maapalvelukulut nousivat 8,3 prosenttia 476,7 miljoonaan euroon (440,3) sekä matkustaja- että rahtiliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi. Erään sisältyvät myös valmismatkakulut. IFRS-tulkintakomitea (IFRIC) päätti syyskuussa 2019, että viivästyksistä tai peruutuksista johtuvia korvauksia tulee käsitellä liikevaihdon oikaisueränä matkustaja- ja maapalvelukulujen sijaan. IFRIC-päätöksen mukaisesti Finnair oikaisi taannehtivasti vuoden 2018 ja 2019 luvut sekä koko vuodelta että neljänneksiltä vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi.

Lentokaluston huoltokulut nousivat 23,5 prosenttia 201,2 miljoonaan euroon (162,9) laivaston kasvun, hintojen nousun sekä poikkeuksellisten huoltokulujen vuoksi. Laivaston kasvu lisäsi myös poistoja ja arvonalentumisia. Liikenteen kasvu ja hintojen korotukset puolestaan kasvattivat liikennöimismaksuja. Kapasiteettivuokrat sisältävät ostoliikenteen Norralta, wet leaset ja rahtikapasiteetin vuokrat. Ne kasvoivat pääasiassa siksi, että Norran operoimaa laivastoa oli huollossa ja niitä korvaamaan hankittiin wet lease -vuokrakoneita. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut olivat vertailukauden tasolla.

## Tulos

Vertailukelpoinen EBITDA oli 488,3 miljoonaa euroa (512,6). Vertailukelpoinen liiketulos laski 162,8 miljoonaan euroon (218,4).

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat -1,4 miljoonaa euroa (-4,9) ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat 1,3 miljoonaa euroa (0,2). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien (myyntivoitot/tappiot sekä uudelleenjärjestelykulut) arvo oli yhteensä -2,8 miljoonaa euroa (42,6). Liiketulos oli 160,0 miljoonaa euroa (256,3).

Rahoituskulut olivat -83,6 miljoonaa euroa (-84,6), ja niihin sisältyvät myös vuokrasopimusvelkojen korkokulut. Valuuttakurssista muodostui 12,7 miljoonaa euroa kurssivoittoa ja se liittyi pääasiassa dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin, kun taas vertailukaudella valuuttakurssista muodostui -42,3 miljoonaa euroa kurssitappiota, joka liittyi lähes kokonaan lentokoneiden suojaamattomiin vuokravastuisiin.

Tulos ennen veroja oli 93,0 miljoonaa euroa (127,2) ja tulos verojen jälkeen 74,5 miljoonaa euroa (101,6).

## Rahoitusasema ja investoinnit

### Tase

Konsernin taseen loppusumma oli joulukuun lopussa 3 877,9 miljoonaa euroa (31.12.2018: 3 943,6). A350-koneiden ennakkomaksut ja kahden A350-lentokoneen hankinta kasvattivat laivaston tasearvoa katsauskaudella 213,1 miljoonalla eurolla. Käyttöoikeuslaivaston arvo puolestaan pieneni 97,9 miljoonalla

---

<sup>4</sup> Polttoaineen hinta valuutta ja suojaukset mukaan lukien.

euolla, ja sitä pienensivät etenkin poistot. Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat normaalin kausivaihtelun myötä 160,6 miljoonaan euroon (31.12.2018: 152,4).

Koko vuoden voitollinen tulos vahvisti omaa pääomaa, kun taas osingonjako huhtikuun alussa pienensi sitä. Suojauslaskennan alaisten polttoainejohdannaisten käyvät arvot nousivat polttoaineen hinnan nousun vuoksi, mikä puolestaan kasvatti omaa pääomaa. Oma pääoma oli 966,4 miljoonaa euroa (31.12.2018: 918,5) eli 7,57 euroa osakkeelta (31.12.2018: 7,20).

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2019 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -6,7 miljoonaa euroa (31.12.2018: -27,2).

### Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairin rahoitusasema on vahva, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. IFRS 16 -käyttöönoton vuoksi kassavirrassa vuokravelan maksut siirrettiin liiketoiminnan rahavirrasta rahoituksen rahavirtaan vuoden 2019 alusta. Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli 564,5 miljoonaa euroa (503,6). Investointien nettorahavirta oli -513,2 miljoonaa euroa (-202,6).

Omavaraisuusaste 31.12.2019 oli 24,9 prosenttia (31.12.2018: 23,3) ja velkaantumisaste (gearing) 64,3 prosenttia (31.12.2018: 76,9). Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli 1 573,7 miljoonaa euroa (31.12.2018: 1 779,8), josta vuokrasopimusvelkojen osuus oli 1 054,0 miljoonaa euroa (31.12.2018: 1 159,3). Korollinen nettovelka oli 621,0 miljoonaa euroa (706,7).

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat kauden lopussa 952,7 miljoonaa euroa (31.12.2018: 1 073,1). Finnair uusi katsauskaudella reservirahoitukseksi tarkoitetun, kokonaan käyttämättä olleen 175 miljoonan euron vakuudettoman syndikoidun luottolimiitin samansuuruisena ja pääosin samoin ehdoin kuin aiemmassa järjestelyssä. Uusi järjestely on voimassa tammikuuhun 2022 saakka ja se sisältää kaksi jatko-optiovuotta.

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli katsauskaudella yhteensä -225,4 miljoonaa euroa (-289,2). Rahoitustuotot olivat 4,8 miljoonaa euroa (-2,2) ja rahoituskulut olivat -83,6 miljoonaa euroa (-84,6).

### Investoinnit

Bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 443,8 miljoonaa euroa (474,0), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien rahavirta oli -478,2 miljoonaa euroa (-335,7) mukaan lukien ennakkomaksut. Käyttöomaisuuden myyntien kassavirta oli 1,3 miljoonaa euroa (213,8). Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos oli -53,4 miljoonaa euroa (-81,8). Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) nettorahavirta oli -513,2 miljoonaa euroa (-202,6).

Vuoden 2020 investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirran arvioidaan olevan noin 432 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuisa tilanne ja Finnairin hyvä velkapasiteetti tukevat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoitusta kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 41 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 52 prosenttia koko laivaston 2 269,7 miljoonan euron tasearvosta.<sup>5</sup>

## **Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta**

---

<sup>5</sup> Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

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

Vuonna 2019 osakekohtainen tulos oli 0,49 euroa (0,70). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 434 179 503,56 euroa 31.12.2019. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2019 jaetaan osinkoa 0,20 euroa osaketta kohden.

## Laivasto

### Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2019 lopussa Finnair operoi itse 59 lentokonetta, joista 22 oli laajarunkokoneita ja 37 kapearunkokoneita. Koneista 32 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia ja 27 leasing-sopimuksilla vuokrattuja.

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

Finnairin operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2018 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2019	Tilaukset
<b>Kapearunkolaivasto</b>							
Airbus A319	144	8		7	1	18,6	
Airbus A320	174	10		8	2	17,4	
Airbus A321	209	19		4	15	8,6	
<b>Laajarunkolaivasto</b>							
Airbus A330	289/263	8		4	4	10,2	
Airbus A350	297/336	14	2	9	5	2,8	5
<b>Yhteensä</b>		<b>59</b>	<b>2</b>	<b>32</b>	<b>27</b>	<b>10,3</b>	<b>5</b>

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

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

### Laivastouudistus

Vuoden 2019 lopussa Finnair operoi neljäätoista vuosina 2015–2019 toimitettua A350 XWB -lentokonetta. Nyt voimassa olevan toimitusaikataulun mukaisesti loput viisi A350-lentokonetta toimitetaan seuraavasti: kaksi vuoden 2020 ensimmäisellä puoliskolla, kaksi vuonna 2021 ja yksi vuonna 2022. Finnairin investointisitoumukset käyttömaisuushyödykkeisiin, yhteensä 730 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair aloittaa kapearunkolaivaston uusimisen strategiakaudella, joka ulottuu vuoteen 2025.

Syksyllä 2018 Finnair lisäksi tiedotti, että lentokoneiden suunniteltujen huoltotapahtumien yhteydessä se valmistautuu vaiheittaiseen laajarunkokoneiden matkustamon uusimiseen. Uusimisen arvioidaan maksavan noin 200 miljoonaa euroa, ja se keskittyy vuosiin 2020 ja 2021. Finnair on tällöin tiedottanut myös lisäävänsä uuden Premium Economy -matkustusluokan laajarunkolaivastoonsa.

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* 31.12.2019	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2018 verrattuna	Omat**	Vuokratut (Käyttö- leasing)	Keski-ikä 31.12.2019	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	10,4	
Embraer E190	100	12		9	3	11,5	
<b>Yhteensä</b>		<b>24</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>11,0</b>	

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

## Strategia

Kiihdytetyn kasvun jakson jälkeen Finnairin nykyisenä tavoitteena on kestävä, kannattava kasvu. Marraskuussa 2019 julkaistun päivitetyn, vuodet 2020–2025 kattavan strategian mukaisesti Finnair toteuttaa strategiaansa viidellä painopistealueella, jotka ovat reittiverkosto ja laivasto, operatiivinen laadukkuus, moderni ja laadukas lentoyhtiö, vastuullisuus sekä yhteinen kulttuuri ja toimintatavat.

Perustan strategian toteuttamiselle muodostavat operatiivisen toiminnan korkea laatu sekä turvallisuus, Helsingin ihanteellinen maantieteellinen sijainti, kasvavat päämarkkina-alueet, selkeät tavoitteet tuottojen kasvattamiseksi, moderni polttoainetehokas laivasto sekä vahva tase.

Finnairin hallitus on vahvistanut seuraavat tavoitteet strategiakaudelle 2020–2025:

- yli 7,5 %:n vertailukelpoinen EBIT yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin) 12–18 kuukauden siirtymäkauden jälkeen
- yli 10 %:n sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin) 12–18 kuukauden siirtymäajan jälkeen
- yli 85 %:n täsmällisyys
- parantunut asiakkaiden nettosuosittelemiseksi ja henkilöstön nettosuosittelemiseksi

Finnair aikoo toteuttaa nämä tavoitteet kohdennetulla strategialla, joka hyödyntää Finnairin kotikentän, Helsingin, maantieteellistä etua Euroopan ja Aasian välisissä yhteyksissä.

Strategiakaudelle annettiin myös seuraava indikatiivinen lisäohjeistus:

- 3–5 %:n vuosittainen kapasiteetin kasvu (CAGR) tarjotuilla tuolakilometreillä mitattuna (ASK)
- likviditeetin optimointi, kuitenkin siten että kassavarat olisivat vähintään 15 % liikevaihdosta (31 % 31.12.2019)
- velkaantuneisuusaste (gearing) olisi enintään 175 % (64 % 31.12.2019)
- arvioidaan hybridilainan uusiminen nykyistä pienempänä
- arvioidaan omistettujen lentokoneiden osuuden lisäämistä lentokonerahoituksessa (suhteessa vuokrattuihin lentokoneisiin)
- Finnairin osinkopolitiikka pysyisi ennallaan.

### Reittiverkosto ja laivasto

Kiihdytetyn kasvun jälkeen Finnair tavoittelee Aasian-markkinoiden tasoista kasvua keskittyen erityisesti kannattavimpiin Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatrustukseen. Finnairin kapasiteetin odotetaan kasvavan noin 3–5 % vuosittain, mikä vastaa Aasian-markkinoiden oletettua kasvua.

Vaihtomatkustus tuo Finnairin liikevaihdosta puolet ja lippumyynnistä jopa kaksi kolmannesta. Vaihtomatkuksesta kolme neljänestä tulee Aasian ja Euroopan välisestä liikenteestä. Kasvun nähdään jatkossakin tulevan erityisesti vaihtomatkuksesta, minkä vuoksi Finnair panostaa siihen myös vastaisuudessa.

Finnair hyödyntää edelleen kotikenttensä maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Tavoitteena onkin rakentaa Helsinki-Vantaan lennoille neljäs aalto, joka mahdollistaa sekä lentokoneiden että lentokenttäkapasiteetin paremman hyödyntämisen. Liikenteen kasvu sijoittuu lähinnä iltapäivän pääaallon ulkopuolelle. Lisäksi Finnair investoi uusiin lentokoneisiin, minkä johdosta kapea- ja laajarunkokoneiden suhdeluku paranee ja koko laivaston hyödyntäminen tehostuu.

Suuntaa antava investointisumma on 3,5–4,0 miljardia euroa, josta kaksi kolmannesta suunnataan korvausinvestointeihin ja kolmannes kasvuun. Summa sisältää myös nykyiset 730 miljoonan euron investointisitoumukset.

### Operatiivinen laadukkuus

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

Finnair on saavuttanut aiemmat kasvutavoitteensa, mutta sen on edelleen mahdollista parantaa tuottavuuttaan. Erityistä huomiota kiinnitetään sen vuoksi polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastyytyväsyyteenkin.

Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair olisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla.

### Moderni laatulentoyhtiö

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö. Tavoite saavutetaan tarjoamalla asiakkaille entistä kattavampi kohde- ja tuotevalikoima, lisäämällä vuoroja sekä mahdollistamalla sujuva matkustaminen. Laaja kohde- ja tuotevalikoima yhdessä lisävurojen kanssa kattaa erilaiset asiakastarpeet, ja lisätuotteet mahdollistavat matkan räätälöinnin henkilökohtaisten tarpeiden mukaisesti. Finnairin tavoitteena on myös jatkossa panostaa jakelukanaviensa - niin Finnair.comin kuin matkatoimistojen käytössä olevan kanavan - kehittämiseen.

Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli loka–joulukuussa keskimäärin 2,3 miljoonaa eri kävijää (1,5) kuukaudessa<sup>6</sup>. Katsauskaudella uusittu, asiakkaan ostopolkua helpottava Finnair.com-verkkosivusto on avattu jo yli 30 markkinalla. Aktiivisten Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi 28,4 prosenttia 365 000 käyttäjään. Digitaalisen suoramyyntin osuus lentolippumyynnistä oli 27,6 prosenttia (25,0) ja digitaalisen suoramyyntin osuus lisämyynnistä oli 47,8 prosenttia (56,2).

Noin 3,5–4,0 miljardin euron suuruiset investoinnit pitävät sisällään myös uuden matkustamoluokan, Premium Economyn. Laajarunkolaivastoon vuoden 2020 viimeisestä neljänneksestä alkaen. Premium Economy -luokka tulee olemaan muusta matkustamosta erotettu osasto, jossa asiakkaille tarjotaan lisää tilaa ja matkustusmukavuutta sekä laadukasta palvelua. Uusi matkustusluokka lisätään kaikkiin kaukoliikennekoneisiin vuoden 2022 loppuun mennessä. Matkustamon suunnittelusta, palvelukonseptista ja kaupallisista näkökohdista kerrotaan enemmän vuoden 2020 aikana.

### Vastuullisuus

---

<sup>6</sup> Kävijämäärien mittaustapa on muuttunut vertailukaudesta toukokuussa 2018 voimaan astuneen EU GDPR-direktiivin vuoksi.

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairia ja siksi se näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa.

Finnairin pitkän aikavälin tavoitteena on olla hiilineutraali. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Finnair jatkaa muun muassa vuonna 2011 aloitettuja biopolttoainelentoja sekä kestävien polttoaineiden hyödyntämisen tutkimista, hyödyntää kierrätystä ja vähentää kertakäyttömuovijätettä, osallistuu vapaaehtoiisiin ja pakollisiin päästöhvytysjärjestelmiin sekä tavoittelee merkittäviä operatiivisia parannuksia, jotka johtavat polttoainetehokkaampaan lentämiseen.

Laivastoinvestointi ei vaikuta pelkästään asiakastytyväisyyteen vaan on merkittävä panostus vastuullisempaan lentämiseen.

Finnairin tavoitteena on olla yksi vastuullisen lentämisen edelläkävijöistä, minkä vuoksi työstössä on parhaillaan vastuullisuussuunnitelma, joka esitellään yksityiskohtaisemmin vuoden 2020 ensimmäisellä puoliskolla.

### Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

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

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

Finnairin palveluksessa oli loka–joulukuussa keskimäärin 6 772 (6 422) henkilöä eli 5,4 prosenttia enemmän kuin vertailuvuonna. Työsuhteessa olevien määrä nousi loka–joulukuussa 31 henkilöllä eli 0,5 prosentilla ja oli joulukuun lopussa 6 788 (6 462). Finnairiin palkattiin 153 uutta työntekijää, jotka olivat pääasiassa matkustamohenkilöstöä sekä Aurinkomatkojen matkaoppaita. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 3,8 prosenttia (3,3). Finnairin konsernitason tapaturmataajuus LTIF (Lost Time Injury Frequency) oli 6,2 (10,6) ja sairauspoissaolojen määrä oli 4,58 prosenttia (3,89) loka–joulukuussa.

### **Yhteiskuntavastuu**

Taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristövastuu ovat olennainen osa Finnairin strategiaa ja liiketoimintaa. Finnair haluaa olla vastuullinen maailmankansalainen sekä vastata sidosryhmiensä tarpeisiin myös vastuullisuuden näkökulmasta. Finnair tekee yhteistyötä alan toimijoiden ja viranomaisten kanssa muun muassa lentämisen ilmastovaikutusten vähentämiseksi, yhdenvertaisuuden ja esteettömyyden lisäämiseksi ja vastuullisuuden huomioimiseksi hankintaketjussa. Parhaillaan yhtiössä on menossa uuden vastuullisuusstrategian laadinta, ja Finnairin tavoitteena on julkistaa uusi strategiansa vuoden 2020 alkupuoliskolla.

Finnairin yhteiskuntavastuu heijastuu niin sen strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen, rohkeus ja yhdessä työskentely. Yhtiön nykyisessä vastuullisuusstrategiassa kestävä kehitys sulautetaan entistä syvemmin osaksi koko strategiaa, brändiä ja tuotekehitystä. Strategian toimenpiteillä pyritään osaltaan edistämään vastuullisuuden lisäksi kustannusten ja riskien hallintaa sekä tuottamaan lisäarvoa.

Yhtiön eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) koskevat Finnairin kaikkia työntekijöitä kaikissa toimipaikoissa. Finnair edellyttää alihankkijoilta olennaisilta osiltaan samanlaisten eettisten normien noudattamista, kuin se noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin hankinnan eettiset ohjeet (Supplier Code of Conduct) muodostavat selkeät periaatteet, joilla varmistetaan hankintojen eettisyys, mukaan lukien korruption nollatoleranssi.

Finnairin toiminnan tärkein prioriteetti on turvallisuus. Yhtiö on sitoutunut turvallisuusstrategioiden ja -prosessien toteuttamiseen, ylläpitoon ja jatkuvaan kehittämiseen. Näin varmistetaan se, että kaikki lentämiseen liittyvä toiminta tapahtuu asianmukaisesti kohdennetuin resurssein. Tavoitteena on varmistaa lentotoiminnan korkein mahdollinen turvallisuustaso ja sääntöjenmukainen toiminta.

Finnair on sitoutunut alan yhteisiin tavoitteisiin hiilineutraalista kasvusta vuodesta 2020 eteenpäin ja sen pitkän aikavälin tavoitteena on hiilineutraalius. Tämän lisäksi Finnair on asettanut oman, kunnianhimoisen tavoitteen vähentää hiilidioksidipäästöjään 17 prosenttia vuosina 2013–2020 suhteessa myytyihin tonnikilometreihin (RTK, Revenue Tonne Kilometre). Finnair arvioi, että se ei saavuta tavoitetta täysimääräisesti, vaan että sen hiilidioksidipäästöt/RTK laskevat 12–13 prosenttia vuosina 2013–2020.

Finnair tarjosi tammikuussa 2019 asiakkailleen uuden Push for Change -palvelun, jossa asiakkaat voivat hyvittää lentonsa hiilidioksidipäästöt tukemalla hiilinieluhanketta tai vähentää niitä ostamalla biopolttoainetta Finnair Shopin kautta lentoa varatessaan, matkan aikana tai sen jälkeen. Maksamiseen voi käyttää myös Finnair Plus -pisteitä. Joulukuun loppuun mennessä myytyjä tuotteita (joko hiilinieluhanke tai biopolttoaine) oli yhteensä 14 000. Yhteensä varoja päästöjen hyvitykseen oli kertynyt 91 172 euroa. Finnair lensi vuoden 2019 aikana kolme asiakkaiden biopolttoaineostoilla toteutettua biopolttoainelentoa San Franciscosta Helsinkiin. Kahdella lennoista käytettiin 12 prosentin biopolttoaineseoitusta ja yhdellä 36 prosentin biopolttoaineseoitusta, mikä vähensi lentojen hiilidioksidipäästöjä yhteensä 82 tonnia.

Vastuullisuuden tunnusluvut on esitetty tämän tilinpäätöstiedotteen taulukko-osan taulukossa ”Avainluvut”.

## **Muutokset yhtiön johdossa**

Finnairin toimitusjohtaja Topi Manner aloitti tehtävässään 1.1.2019. Manner siirtyi Finnairille Nordeasta, jossa hän on toiminut johtoryhmän jäsenenä ja vastannut Personal Banking -liiketoiminta-alueesta.

Finnairin hinnoittelusta ja tuottojen optimoinnista vastaava johtaja Mika Stirkinen nimitettiin kaupallisen yksikön väliaikaiseksi vetäjäksi ja johtoryhmän väliaikaiseksi jäseneksi 1.1.2019, koska entinen kaupallisen yksikön vetäjä ja Finnairin johtoryhmän jäsen Juha Järvinen jätti yhtiön vuoden 2018 lopussa.

Finnair nimitti 16.4.2019 johtoryhmäänsä kaksi uutta jäsentä: yhtiön kaupalliseksi johtajaksi nimitettiin Ole Orvér ja yhtiön strategiajohtajaksi Nicklas Ilebrand. Molemmat aloittivat uusissa tehtävissään 1.5.2019. Ole Orvér on tehnyt pitkän, kansainvälisen uran eri lentoyhtiöissä, pääasiassa strategia- ja verkostosuunnittelun sekä myynnin johtotehtävissä. Nicklas Ilebrand on aiemmin toiminut Nordeassa pääasiassa strategia- sekä tuote- ja liiketoiminnan kehitystehtävissä sekä kansainvälisissä konsultointitehtävissä McKinseyllä. Hän on ollut myös useiden yhtiöiden hallituksissa.

Vuoden kolmannella neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä vaihtui kolme jäsentä. Finnairin talousjohtaja Pekka Vähähyyppä jätti tehtävänsä 1.7.2019, ja hänen seuraajansa Mika Stirkinen aloitti talousjohtajana samana päivänä. Stirkinen on lisäksi aiemmin toiminut useissa taloushallinnon johtotehtävissä Finnairilla. Finnairin henkilöstöjohtaja Eija Hakakari sekä Finnairin Chief Digital Officer Katri Harra-Salonen jättivät tehtävänsä 30.9.2019. Hakakarin seuraajaksi nimetty Johanna Karppi ja Harra-Salosen seuraajaksi nimetty Tomi Pienimäki aloittivat tehtävissään 1.10.2019. Karppi siirtyi tehtäväänsä Terveystalon henkilöstöjohtajan paikalta ja hän on aiemmin toiminut henkilöstöhallinnon johtotehtävissä muun muassa Rautaruukissa sekä Orionilla. Pienimäki on aikaisemmin toiminut muun muassa Vincitin ja Jollan toimitusjohtajana sekä Itellan ja Hackmanin chief information officerina.

## **Osakkeen kurssikehitys ja vaihto**

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2019 lopussa 753,4 miljoonaa euroa (907,8) ja päätöskurssi 31.12.2019 oli 5,88 (7,09 euroa). Vuoden aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 8,56 euroa, alin kurssi 5,50 euroa ja keskimurssi 7,02 euroa. Osakkeita vaihdettiin 36,8 miljoonaa kappaletta yhteensä 257,7 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 128 136 115 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (55,8). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus vuoden 2019 lopussa oli 13,9 prosenttia (18,4).



## **Omat osakkeet**

Finnair sai 10.1.2019 päätökseen omien osakkeidensa hankinnan, joka alkoi 5.12.2018. Hankinnan jälkeen Finnair Oyj:llä oli yhteensä 797 008 omaa osaketta, jotka vastaavat 0,62 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista.

Finnair ei vuonna 2019 käyttänyt yhtiökokouksen 2019 antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseksi tai luovuttamiseksi. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä se luovutti yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 105 112 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille sekä yhteensä 149 894 osaketta yhtiön vuosien 2015–2017 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti.

Finnair Oyj:n varsinaisen yhtiökokouksen 2019 päätettyä yhteistilille jääneiden, arvo-osuusjärjestelmään kuuluneiden osakkeiden ja niihin perustuvien oikeuksien menettämisestä yhteistilille jääneet osakkeet, yhteensä 16 651, siirrettiin 9.4.2019 Finnairin arvo-osuustilille. Siirron jälkeen Finnair Oyj:n omistamien osakkeiden kokonaismäärä ja vastaava äänimäärä on 558 653 osaketta ja ääntä, mikä vastaa 0,44 prosenttia kaikista osakkeista ja niihin liittyvistä äänistä.

Lokakuussa Finnair luovutti yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 6 340 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Finnairin hallussa oli 31.12.2019 yhteensä 552 313 osaketta (649 008), mikä vastaa 0,43 prosenttia (0,51) yhtiön kaikista osakkeista.

## **Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät**

### **Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare**

Finnairin hallitus päätti joulukuussa 2019 henkilöstön FlyShare-osakeohjelman uudesta 12 kuukauden säästökaudesta. Vuonna 2013 perustetun ohjelman tarkoituksena on kannustaa henkilöstöä yhtiön osakkeenomistajiksi ja palkita heitä pitkällä aikavälillä osakkeen mahdollisella arvonnousulla, mikä vahvistaa henkilöstön sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin 18.12.2019 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2019 ja yhtiön internet-sivuilla.

### **Avainhenkilöiden osakeperusteinen kannustinjärjestelmä**

Finnairin hallitus päätti joulukuussa uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2020–2022. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan sen osallistujille keväällä 2023. Ohjelma koskee noin 70 henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin 18.12.2019 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2019 ja yhtiön internet-sivuilla.

## **Varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset**

Finnairin 20.3.2019 pidetty varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään yhtiön omien osakkeiden luovuttamisesta. Molemmat valtuutukset koskevat enintään 5 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,9 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

Lisäksi yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään 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/previous-agms/agm-2019>.

## **Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät**

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin. 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 näkymiin seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

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

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään ja tuottoon. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän. Toimialan mahdollisella konsolidaatiolla saattaa olla merkittäviä seurauksia kilpailuympäristöön. Finnairin jakelustrategiaan kuuluvien uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä, sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuuksia.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suoja ja kuluttajan suoja koskeva sääntely.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien uhalla, terrorismin, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten koronavirus) uhalla sekä mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatrustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn.

Britannian erolla Euroopan unionista tammikuun lopussa ei ole välittömiä vaikutuksia lentoliikenteeseen. Sen sijaan Brexitin vuoden 2020 loppuun saakka kestävä siirtymäaika EU:n ja Britannian välisille kauppaneuvotteluille sisältää runsaasti epävarmuustekijöitä. Jos liikenneoikeuksista ei päästä sopuun vuoden loppuun mennessä on mahdollista, että UK:n ja EU:n lentoyhtiöiden liikenneoikeudet vähenisivät koskien lentoja UK:n ja EU:n välillä ja niiden kautta. Tällä voi olla huomattava vaikutus Finnairin ja muiden lentoyhtiöiden liiketoiminnalle. Vaikutukset voivat olla kielteisiä tai myönteisiä ja erilaisia eri lentoyhtiöille.

Työmarkkinatilanne on Suomessa kokonaisuudessaan haasteellinen ja se voi omalta osaltaan vaikuttaa myös Finnairin neuvotteluihin. Mitään Finnairiin liittyvää erityisongelmaa omien työehtosopimusten jo käynnistyneissä neuvotteluissa ei ole tunnistettu.

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

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

## Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkydet

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

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

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti, ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat ovat seuraaville kuudelle kuukaudelle 90 ja 60 prosenttia.

Operatiivisen toiminnan herkkydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	32 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	25 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	23 milj. euroa

Polttoaineherkkydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	65 milj. euroa	32 milj. euroa

Polttoaineen suojausasteet ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojausaste	Suojien keskihinta, USD/tonnia*
Q1 2020	69 %	686
Q2 2020	67 %	681
Q3 2020	57 %	665
Q4 2020	46 %	640

\* Termiinhintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %	10-12 2019	10-12 2018	2019	2018	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)	Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur.12 kk)

Myyntivaluutat					10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
EUR	55	56	53	55	-	-	
USD*	5	4	5	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	9	10	11	10	36 milj. euroa	16 milj. euroa	65 %
CNY	6	6	7	7	-	-	
KRW	2	3	3	3	-	-	
SEK	3	4	3	3	-	-	
Muut	19	18	19	17	-	-	
<b>Ostovaluutat</b>							
EUR	57	59	57	60	-	-	
USD*	36	33	36	32	84 milj. euroa	26 milj. euroa	66 %
Muut	8	7	7	7			

\* 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

Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. Vuokrasopimusvelkojen korkokulut ja USD-määräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin liittyvät kurssitappiot/-voitot eivät sisälly yllä olevan taulukon herkkyyslaskelmiin, jotka on laskettu vertailukelpoisen liiketuloksen tasolla. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Vuoden 2019 alusta lähtien Finnair vähentää taseen valuuttapositiona aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia käyttämällä suojauksia, ja samalla Finnair tutkii mahdollisia muita suojausratkaisuja. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten velkojen suojausaste oli noin 80 %.

### **Muutokset laskentaperiaatteissa**

#### Viivästyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset

Finnair on päättänyt muuttaa asiakkailleen viivästyksistä ja peruutuksista johtuvien korvausten kirjaustapaa IFRS-tulkintakomitean (IFRIC) syyskuisen päätöksen mukaisesti. Määrä ei ole Finnairin tilinpäätöksen kannalta olennainen, mutta koska erän siirtyminen operatiivisista kuluista liikevaihdon vähennykseksi vaikuttaa muutamiin Finnairin käyttämiin desimaaliherkkiin avainmittareihin, Finnair on päättänyt tehdä oikaisun takautuvasti myös vuodelle 2018. Yhteenveto muutoksen vaikutuksesta vuoden 2018 avainlukuihin on esitelty toimintakertomuksen sivulla 42 kohdassa "Oikaistut 2018-avainluvut".

### **Katsauskauden muut tapahtumat**

Finnair aloittaa kesäkaudella 2020 lennot Tokion Hanedan lentoasemalle. Lennot operoidaan päivittäin, mikäli yhtiö saa neuvoteltua toivomansa lentoajat. Finnair jatkaa myös lentoja Naritan lentoasemalle, jonne Finnair lentää tällä hetkellä päivittäin. Uudet lennot lennetään codeshare-yhteistyössä Finnairin pitkäaikaisen yhteistyökumppanin Japan Airlinesin kanssa, mikä tarjoaa erinomaiset jatkoyhteydet Hanedasta muualle Japaniin.

## Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Koronavirusliitännäisten vaikutusten vuoksi Finnair on päättänyt sopeuttaa Manner-Kiinan-liikenneohjelmaansa perumalla kaikki lentonsa Manner-Kiinaan aikavälillä 6.–29.2.2020, kaksi viikoittaista lentoaan Guangzhouhun aikavälillä 5.2.–29.3.2020, lennot Pekingin Daxing-lentoasemalle aikavälillä 5.2.–29.3.2020 ja lennot Nanjingiin aikavälillä 8.2.–29.3.2020. Finnair myöskään ei ota vastaan uusia varauksia Manner-Kiinan-lennoilleen 31.1.–29.2.2020 välisenä aikana.

Koska vuoden ensimmäinen neljännes ja erityisesti kiinalaisen uudenvuoden jälkeiset viikot ovat tyypillisesti kausiluonteisesti kannattavuudeltaan heikkoja Finnairin Manner-Kiinan-reiteillä, Finnair arvioi, että ryhmämatkojen perumisten, lippujen takaisinmaksujen ja lentojen perumisen suora taloudellinen vaikutus on vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä suhteellisen rajallinen myös siinä tapauksessa, että Manner-Kiinan lentoperuutukset jatkuisivat maaliskuun 2020 loppuun asti.

## Taloudellinen raportointi

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2020 on seuraava:

- osavuosikatsaus kaudelta 1.1.–31.3.2020 julkaistaan 29.4.2020
- puolivuosikatsaus kaudelta 1.1.–30.6.2020 julkaistaan 17.7.2020
- osavuosikatsaus kaudelta 1.1.–30.9.2020 julkaistaan 28.10.2020.

FINNAIR OYJ  
Hallitus

## Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 7.2.2020 tulosjulkistukseen liittyvän lehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 7479 0361 (Suomi), 0200 880 389 (Ruotsi), 0800 358 6377 (Iso-Britannia) tai +44 (0)330 336 9105 (muut maat). Vahvistuskoodi on 8099758. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://slideassist.webcasts.com/starthere.jsp?ei=1280834>

## 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)