



FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTE

1.1.–31.12.2021



17.2.2022



FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTE

1.1.–31.12.2021

Matkustus lisääntyi ja käyttökatte kääntyi positiiviseksi; omikronin vaikutus huomattava mutta lyhytkestoinen.

Loka–joulukuu 2021

- Osakekohtainen tulos oli -0,06 euroa (-0,01)*.
- Liikevaihto kasvoi 305,5 prosenttia vertailukaudesta ja oli 413,5 miljoonaa euroa (102,0).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -65,2 miljoonaa euroa (-162,9). Liiketulos oli -60,2 miljoonaa euroa (-14,6).
- Kassavarat olivat 1 265,7 miljoonaa euroa (823,7) ja omavaraisuusaste oli 11,8 prosenttia (24,6).
- Liiketoiminnan nettorahavirta (eli operatiivinen kassavirta) oli 124,6 miljoonaa euroa (-178,6) ja investointien nettorahavirta -66,8 miljoonaa euroa (135,3).**
- Matkustajamäärä kasvoi 447,2 prosenttia 1,5 miljoonaan (0,3).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 392,3 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 49,6 prosenttia (29,2).

Tammi–joulukuu 2021

- Osakekohtainen tulos oli -0,34 euroa (-0,51).
- Liikevaihto kasvoi 1,1 prosenttia vertailukaudesta ja oli 838,4 miljoonaa euroa (829,2).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -468,9 miljoonaa euroa (-595,3). Liiketulos oli -454,4 miljoonaa euroa (-464,5).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -25,3 miljoonaa euroa (-1 043,1) ja investointien nettorahavirta 309,6 miljoonaa euroa (351,6).**
- Matkustajamäärä laski 18,2 prosenttia 2,9 miljoonaan (3,5).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat 6,5 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 42,8 prosenttia (63,0).
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, ettei vuodelta 2021 jaeta osinkoa.

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

** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden viimeisellä neljänneksellä 79,2 miljoonaa euroa sijoituksia (57,3 miljoonaa euroa lunastuksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Vuonna 2021 näitä sijoituksia tehtiin nettomääräisesti 67,5 miljoonalla eurolla (439,9 miljoonaa euroa lunastuksia). Ne muodostavat osan konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

OHJEISTUS 26.10.2021

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



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

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2021 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

UUSI OHJEISTUS 17.2.2022

Matkustus Euroopassa ja Yhdysvaltoihin on auki, mutta matkustus Aasiaan on edelleen muutamia maita, kuten Thaimaata, Singaporea ja Intiaa, lukuun ottamatta erittäin rajoitettua. Kiinan ja Hongkongin avautumisen aikatauluun liittyy pitkittynyttä epävarmuutta. Finnair arvioi nyt muiden Aasian-markkinoiden avautuvan muun muassa omikronmuunnoksen takia vaiheittain kohti toisen vuosineljänneksen loppua.

Omikron vaikuttaa huomattavasti mutta lyhytaikaisesti liikevaihtoa heikentäen ja kuluja kasvattaen vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä vuoden 2021 viimeiseen neljännekseen verrattuna. Lisäksi jatkuvat matkustusrajoitukset heikentävät kysyntää edelleen erityisesti Aasiassa. Näiden tekijöiden, polttoaineen hinnannousun ja vuoden 2022 kesää kohti liikenteen vaiheittaiseen kasvattamiseen liittyvien kustannusten vuoksi Finnairin vertailukelpoisen liiketappion arvioidaan olevan vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä. Finnair toistaa aiemman arvionsa siitä, että yhtiön vertailukelpoinen liiketulos pysyy tappiollisena myös koko vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon ajan.

Vuoden 2021 jälkipuolisko osoitti, että patoutunut matkustuskysyntä on merkittävää. Vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon aikana matkustusrajoitusten vaikutus Finnairin liiketoimintaan todennäköisesti vähenee. Kiinaa ja Hongkongia lukuun ottamatta yhtiö arvioi siis edelleen, että vuoden 2022 jälkipuolisko on toimintaympäristönä lähempänä pandemiaa edeltänyttä aikaa ja että vuoden 2019 liikenteen taso tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna saavutetaan vuonna 2023.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2022 ensimmäisen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Vuoden 2021 viimeisen neljänneksen aikana toipumisemme edistyi. Lisäsimme lentämistä lokakuusta alkaen ja matkustajamäärät kasvoivat kuukausi kuukaudelta. Yhdysvaltojen, Thaimaan, Singaporen ja Intian avautumisen myötä myös kaukoliikenteen matkustajamäärien elpyminen alkoi. Finnair käynnisti suorat lennot Thaimaahan ja Yhdysvaltoihin myös Tukholman Arlandasta. Viimeisen vuosineljänneksen lopulla omikronmuunnoksen vaikutukset alkoivat kuitenkin näkyä lentoliikenteessä, ja joulukuussa monet maat tiukensivat uudelleen matkustusrajoituksiaan, mikä vaikutti lentojen kysyntään. Omikronaallon myötä lisääntyneet sairauspoissaolot aiheuttivat ennakoimattomia resurssiongelmia sekä Finnairissa että palveluntarjoajien toiminnoissa.

Vuoden 2021 aikana otimme ensiaskeleet Finnairin toipumisessa. Samalla jatkoimme Finnairin uudelleen rakennusta. Liikevaihtomme oli 838,4 miljoonaa euroa, edelleen alle 30 prosenttia vuoden 2019 liikevaihdon tasosta. Tilikauden vertailukelpoinen liiketulos pysyi vahvasti tappiollisena ollen -469,9 miljoonaa euroa. Matkustajaliikenteen asteittainen elpyminen käynnistyi loppukesästä parantuneen rokotekattavuuden ja matkustusrajoitusten osittaisen purun myötä. Maailmanlaajusten toimitusketjuhaasteiden takia rahtikysyntä oli poikkeuksellisen vahvaa koko vuoden.

Jatkoimme vuoden aikana kattavia rahoitustoimenpiteitä. Allekirjoitimme vuoden alkupuolella Suomen valtion kanssa sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainajärjestelystä. Tämä limiitti on edelleen nostamaton, mutta sillä tulee olemaan Finnairin taseasemaa vakauttava vaikutus. Toteutimme lisäksi neljä A350-lentokonetta kattaneen, yli 400 miljoonan Yhdysvaltain dollarin myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn ja laskimme liikkeelle 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan. Pandemian aikana Finnair on hankkinut jo noin 3 miljardia euroa uutta rahoitusta. Lämpimät kiitokseni luottamuksesta sekä valtio-omistajallemme että muille yhtiömme sijoittaneille. Teitä oli vuoden 2021 lopussa noin 116 000 eli yli 35 prosenttia enemmän kuin vuotta aiemmin.

Kustannussäästöohjelmamme eteni suotuisasti. Saavutimme vuoden 2019 volyymeihin perustuneen 200 miljoonan euron pysyvien, vuosittaisten kustannussäästöjen tavoitteemme, ja kustannussäästöt pienensivät tappiotamme jo vuodelta 2021. Täysimääräisinä nämä säästöt vaikuttavat kuluvalta vuodesta alkaen.



Haluamme olla moderni laatulentoyhtiö. Sen tärkeä osa on kaukoliikenteen uusittu matkustuskokemus, jonka esittelimme katsauskauden jälkeen. Uusimme laajarunkokoneidemme matkustamot kokonaan ja niihin tuodaan uusi premium economy -matkustusluokka. Investoimme tähän vuosia suunniteltuun ja kilpailukykyimme turvaavaan uudistukseen noin 200 miljoonaa euroa.

Koko vuoden nettosuositeluindeksi pysyi korkealla tasolla ja oli 38. Finnair valittiin jo yhdennentoista peräkkäisen kerran Skytraxin asiakastutkimuksessa Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi, mistä olemme kiitollisia asiakkaillemme. Lentoliikenteen ylösajo pitkän matalan liikenteen kauden jälkeen toi kuitenkin mukanaan toiminnallisia haasteita, joita omikronmuunnoksen ennakoimattomat vaikutukset edelleen lisäsivät vuoden lopussa. Tämä näkyi lentojen heikentyneenä täsmällisyytenä ja asiakaspalvelukanavien ruuhkautumisena, kun monet asiakkaat muuttivat varauksiaan. Korkealaatuisen asiakaspalvelun ja täsmällisyyden varmistaminen on alkavan vuoden erityinen painopiste ja olennainen osa Finnairin toipumista pandemiasta.

Omikron on osoittautunut aiempia variantteja lievemmäksi ja aallon taittuessa Euroopan maat ovat purkaneet rajoituksia. Pandemiasta ollaan siirtymässä endeemiseen vaiheeseen, jolloin koronavirukseen suhtaudutaan normaalina hengitystieinfektiona. Arvioimme, että tulevan kesän myötä olemme Kiinaa ja Hongkongia lukuun ottamatta lähempänä normaalia toimintaympäristöä, vaikka Aasian avautuminen viivästyykin aiemmin arvioidusta. Vuoden 2021 jälkipuolisko osoitti, että patoutunut matkustuskysyntä on vahvaa. Varaudumme kesän 2022 kasvavaan kysyntään kutsumalla henkilöstöä takaisin lomautuksilta töihin ja avaamalla uudet kaukoreitit Seattleen, Dallasiin, Busaniin ja Tokion Hanedan-kentälle.

Vuosi 2021 oli edeltäjänsä kaltaisesti Finnairille erittäin vaikea. Pitkään jatkunut pandemiatilanne ja toimintaympäristön nopeat muutokset kuormittivat rajusti henkilöstöämme. Tahdon osoittaa erityiskiitokseni kaikille heille jaksamisesta ja korkealuokkaisen asiakaspalvelukokemuksen tarjoamisesta näissä vaikeissa olosuhteissa. Uskon, että alkaneena vuonna etenemme merkittävästi pandemiasta toipumisen tiellä ja vuosi tuo työntekijöillemme mukanaan parempaa ennakoitavuutta ja onnistumisen iloa.

Toimintaympäristö loka–joulukuussa

Edeltävien kuuden vuosineljänneksen tapaan COVID-19-pandemia vaikutti koko globaaliin lentotoimialaan ja näin ollen myös Finnairin toimintaan vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä. Vaikka Finnair pystyi asteittain lisäämään myös kaukomatkustajalentojensa määrää katsauskaudella verrattuna edeltäneeseen vuosineljännekseen, koska matkustus esimerkiksi Yhdysvaltoihin, Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan avautui, se operoi edelleen rajoitetumpaa verkostoa neljännellä vuosineljänneksellä verrattuna pandemiaa edeltävään aikaan.

Kapasiteetti pysyi suhteellisen matalalla tasolla Helsingin ja muiden Euroopan markkinoiden välillä, vaikka Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna nousikin 305,1 prosenttia (-86,9) vertailukaudesta. Vaikka kysyntä lisääntyi loppukesästä alkaen parantuneen koronavirusrakotuskattavuuden ja lieventyneiden matkustusrajoitusten myötä, se oli edelleen selvästi koronaa edeltävää aikaa heikompaa koko neljännen vuosineljänneksen. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna nousi 38,9 prosenttia (-82,6). Kysyntä Euroopan ja Finnairin monien Aasian-kohteiden välillä pysyi varsin heikkona katsauskaudella matkustusrajoitusten takia.

Aurinkomatkojen ulkomaan matkapakettien talvitarjonta käynnistyi lokakuussa yli vuoden kestäneen koronaliitännäisen tauon jälkeen neljännellä vuosineljänneksellä. Aurinkomatoilla oli tarjolla kohteita pääasiassa Kanariansaarille, manner-Espanjaan, Portugaliin, Arabiemiraatteihin ja Thaimaahan. Matkapaketteja järjestettiin myös kotimaankohteisiin edellisten vuosineljännesten tapaan. Ulkomaan matkapakettien kysyntä kasvoi nopeasti katsauskauden alussa lieventyneiden matkustusrajoitusten myötä, mutta heikkeni jälleen erityisesti omikronmuunnoksen aiheuttamien uusien rajoitusten tullessa voimaan. Kysyntä kohdistui ensisijaisesti talvikauden 2021–2022 ulkomaanmatkoihin ja kesän 2022 matkoihin.

COVID-19 vaikutti merkittävästi myös globaaleihin rahtimarkkinoihin viimeisellä vuosineljänneksellä, ja pandemiasta aiheutuneet toimitusketjuongelmat sekä rahtikapasiteetin puute ja niitä seuranneet toimitusviivästykset hyödyttivät edelleen lentorahtia. Nämä seikat johtivat poikkeuksellisen vahvaan lentorahdin kysyntään ja huomattavasti kohonneisiin markkinahintoihin, kun samalla matkustajareittiliikenteen kapasiteetti ja sitä myöden näillä lennoilla kuljetettavan rahdin kapasiteetti pysyivät pandemiaa edeltänyttä aikaa



matalammalla tasolla. Rahdin jatkonut vahva kysyntä ylläpiti markkinaa pelkkää rahtia kuljettaville lennoille myös katsauskaudella, ja Finnair pystyi lisäksi lisäämään Aasiaan sekä Pohjois-Amerikkaan lennettyjen, rahtia kuljettavien reittilentojen määrää alhaisista matkustajamääristä huolimatta. Tämä yhdistettynä korkeisiin markkinahintoihin johti vertailukaudesta selvästi kasvaneeseen, ennätysuureen rahtiliikemäärään katsauskaudella. Finnairin rahtiliikenteen kokonaiskäyttöaste pysyi suunnilleen vertailukauden tasolla kasvaneesta kapasiteetista huolimatta. Finnair arvioi rahdin kysynnän pysyvän vahvana ainakin vuoden 2022 ensimmäisellä puoliskolla.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 4,3 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta oli vuoden viimeisellä neljänneksellä 91,7 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin, koska hinta oli vuoden 2020 toisella neljänneksellä alimmillaan koko pandemia-aikana ja se oli palautumassa viimeisellä vuosineljänneksellä huhtikuun pohjalukemista.

Taloudellinen kehitys loka–joulukuussa

LIKEVAIHTO LOKA–JOULUKUUSSA

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

Liikevaihto tuotteittain

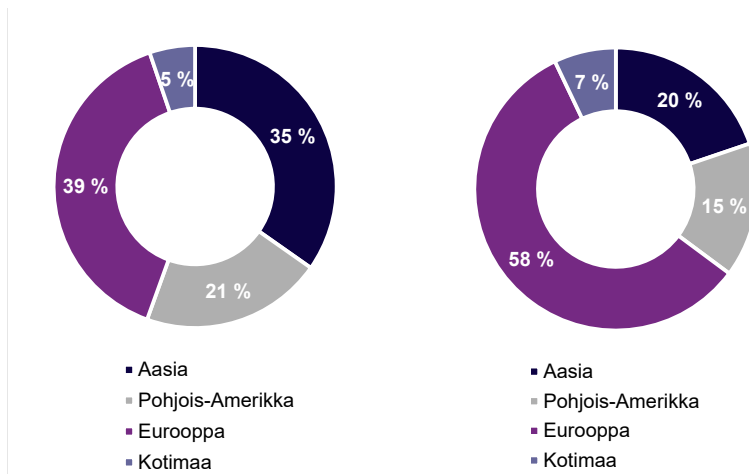
Milj. euroa	10–12/2021	10–12/2020	Muutos, %
Matkustajatuotot	218,9	36,4	501,5
Lisämyynti	19,4	5,2	270,3
Rahti	147,1	59,9	145,7
Matkapalvelut	28,1	0,5	5 667,3
Yhteensä	413,5	102,0	305,5

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) laski 17,6 prosenttia ja oli 6,69 senttiä (8,12). Negatiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti ennen kaikkea rahtiliikemäärän pienempi osuus kokonaisliikemäärästä katsauskaudella sekä pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suurempi osuus vertailukaudesta, koska ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 10–12/2021

Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	38,9	17,8	524,4	2 147,9	208,8	607,0	507,8	28,3	13,9
Pohjois-Amerikka	24,7	11,3	23 860,8	1 283,9	N/A	472,6	N/A	36,8	N/A
Eurooppa	122,0	55,7	416,7	2 427,0	493,5	1 771,3	868,5	73,0	28,3
Kotimaa	27,1	12,4	123,0	322,1	113,2	217,3	160,3	67,5	12,2
Reiteille kohdistumaton	6,1	2,8	-207,4						
Yhteensä	218,9	100,0	501,5	6 180,9	392,3	3 068,2	737,7	49,6	20,5

Tarjotut henkilökilometrit (ASK) Myydyt henkilökilometrit (RPK)



COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus neljännellä vuosineljänneksellä näkyi edelleen selvästi matkustajaliikenneluvuissa, vaikka luvut paranivat edelleen sekä vertailukaudesta että vuoden 2021 kolmannelta neljännekseltä. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna nousivat 501,5 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna nousi 392,3 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä nousi 447,2 prosenttia ollen 1 523 000 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna nousi 737,7 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 20,5 prosenttiyksikköä 49,6 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin yhä vähäinen määrä reittilentoja, mikä oli kuitenkin vertailukautta enemmän matkustuksen avauduttua Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan sekä Finnairin aloitettua lennot Ruotsista Thaimaahan. Kapasiteetti nousi sen vuoksi 208,8 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 507,8 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 13,9 prosenttiyksikköä 28,3 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäyttöastetta ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot ja niiden korkea käyttöaste.

Maaliskuussa aloitettujen New Yorkin -reittilentojen lisäksi kesäkuussa aloitettiin lennot Chicagoon ja Los Angelesiin ja toisaalta talvikauden myötä lennot myös Miamiin. Finnair aloitti lisäksi katsauskaudella suorat lennot myös Tukholmasta New Yorkiin, Los Angelesiin ja Miamiin. Katsauskauden Pohjois-Amerikan kapasiteetti jopa ylitti vuoden 2019 vastaavan ajanjakson, mutta koska vertailukaudella Pohjois-Amerikkaan ei kuitenkaan operoitu matkustajareittilentoja, alueen tarjottujen ja myytyjen henkilökilometrien kasvuprosenttia tai matkustajakäyttöasteen muutosprosenttia ei voi määrittää. Matkustajakäyttöaste oli katsauskaudella 36,8 prosenttia, mutta myös sitä ja sen aiheuttamia matalia matkustajatuottoja tukivat Aasian tapaan kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti nousi 493,5 prosenttia, koska matkustusrajoitusten lieventyminen Euroopan sisällä on vahvistanut kysyntää huomattavasti loppukesästä alkaen ja toisaalta koska vertailukauden liikenne oli vähäistä. Näin ollen myydyt henkilökilometrit nousivat 868,5 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 28,3 prosenttiyksikköä 73,0 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti nousi vertailukaudesta 113,2 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit 160,3 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 12,2 prosenttiyksikköä 67,5 prosenttiin.

Lisämyynti nousi 270,3 prosenttia. Lisämatkatavarat ja istumapaikkojen ennakkovaraukset olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19 näkyi Finnairin rahtivolymien kehityksessä myös viimeisellä vuosineljänneksellä, koska reittilentoja operoitiin pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna selvästi vähemmän, vaikka pandemian negatiivinen vaikutus oli vertailukaudella merkittävämpi. Tämän vuoksi tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit nousivat 349,9 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 275,6 prosenttia. Tarjotut rahtitonnikilometrit nousivat 146,3 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 112,5 prosenttia ja ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita

Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Finnair pystyi lisäämään myös Aasian- ja Pohjois-Amerikan-matkustajareittilentoja, joissa kuljetettiin korkeilla käyttöasteilla rahtia, vaikka niiden matkustajakäyttöaste oli matala. Rahdin kysyntä jatkuikin vahvana, ja joulukuussa tehtiin kuukausitason rahtiliikevaihtoennätys, joka siivitti myös katsauskauden liikevaihdon ennätystasolle. Tämän vuoksi rahtiliikevaihto nousi jopa 145,7 prosenttia.

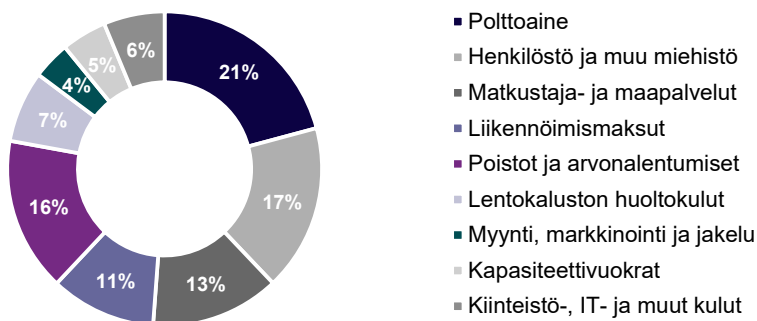
Matkapakettien taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Neljännen vuosineljänneksen aikana matkapaketteja tuotettiin rajoitetusti ulkomaan ja kotimaan kohteisiin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 3 587,3 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 90,0 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 28,1 miljoonaan euroon (0,5).

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT LOKA–JOULUKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 77,4 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin myötä. Finnair jatkoi neljännellä vuosineljänneksellä merkittäviä kustannuspeutustoimiaan.

Yksikkökustannus (CASK) laski 63,3 prosenttia ja oli 7,75 senttiä (21,10). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 67,9 prosenttia. Laskut johtuivat lähinnä siitä, että katsauskaudella operoitiin vertailukautta selvästi enemmän kapasiteettia.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 491,7 milj. euroa)



Milj. euroa	10–12/2021	10–12/2020	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	84,0	42,1	99,7
Polttoainekulut	102,4	26,5	>200
Kapasiteettivuokrat	22,9	17,9	27,9
Lentokaluston huoltokulut	36,1	27,9	29,4
Liikennöimismaksut	53,4	18,7	185,7
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	19,0	5,1	>200
Matkustaja- ja maapalvelut	65,2	23,8	173,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	30,8	24,0	28,3
Poistot ja arvonalentumiset	77,9	91,2	-14,6
Yhteensä	491,7	277,1	77,4

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 55,3 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat pääasiassa lähes viisinkertaisen kapasiteetin (ASK) sekä nousseen polttoaineen hinnan¹ takia. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 38,9 prosenttia muun muassa siksi, että pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin suhteellisesti vähemmän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 8,8 prosenttia vertailukaudesta.

¹ Polttoaineen hinta valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.



Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kaksinkertaistuivat, koska kapasiteettia nostettiin vertailukaudesta, vaikka Finnair jatkoi kustannussopeutustoimiaan ja niihin sisältyviä lomautuksia myös vuoden viimeisellä neljänneksellä.

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

Lentokaluston huoltokulut nousivat hieman kasvaneen kapasiteetin takia, mutta poistot ja arvonalentumiset laskivat, koska vertailukautta rasittivat luovutuksiin liittyneet alaskirjaukset. Lentojen lisääntyminen nosti liikennöimismaksuja.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) nousivat kasvaneen kapasiteetin myötä vertailukaudesta Norran kanssa uudelleenneuvotelluista sopimuksista huolimatta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat eräiden kertaluonteisten kustannusten takia.

TULOS LOKA–JOULUKUUSSA

Vaikka Euroopassa pystyi matkustamaan suhteellisen vapaasti ja matkustus Yhdysvaltoihin sekä tiettyihin Aasian maihin avautui katsauskauden aikana, COVID-19-pandemialla oli kuitenkin edelleen merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen loka–joulukuussa. Finnair joutui karsimaan reittiverkostostaan lukuisia kohteita ja vuoroja, koska erityisesti Finnairin kaukokohteissa turvaututtiin tiukkoihin matkustusrajoituksiin.

Milj. euroa	10–12/2021	10–12/2020	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	12,6	-71,7	117,6
Poistot ja arvonalentumiset	-77,9	-91,2	14,6
Vertailukelpoinen liiketulos	-65,2	-162,9	60,0
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	5,1	148,3	-96,6
Liiketulos	-60,2	-14,6	<-200
Rahoitustuotot	0,1	4,5	-97,2
Rahoituskulut	-33,6	-20,7	-62,4
Kurssivoitot ja -tappiot	-11,2	19,1	-158,5
Tulos ennen veroja	-104,8	-11,7	<-200
Tuloverot	21,2	2,6	>200
Kauden tulos	-83,7	-9,1	<-200

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liiketulos paranivat liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän. Vertailukelpoinen EBITDA eli käyttökate oli positiivinen ensimmäistä kertaa sitten vuoden 2019 viimeisen neljänneksen.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -3,4 miljoonaa euroa (6,3) liittyen vahvistuneesta Yhdysvaltain dollarista aiheutuneisiin valuuttakurssimuutoksiin. Poikkeukselliset etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutokset olivat yhteensä 7,7 miljoonaa euroa ja ne liittyivät lentäjien peruuttamiin ilmoituksiin varhaisemmasta eläköitymisestä. Vertailukaudella (132,8) ne liittyivät etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutoksiin, jotka muodostuivat Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspoistoista aiheutuneiden säästöjen sekä lentäjien eläköitymisilmoituksista aiheutuneiden kulujen nettovaikutuksesta. Viimeisellä vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 0,8 miljoonaa euroa (9,2).

Nettorahoituskulut kasvoivat vertailukaudesta ja vertailukauden kurssivoitot muuttuivat kurssitappioiksi (liittyivät pääosin dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin). Näin ollen myös tulos ennen veroja ja tulos verojen jälkeen heikkenivät vertailukauden tasosta.

Taloudellinen kehitys vuonna 2021

LIIVEVAIHTO

Finnairin liikevaihto nousi hieman vuotta aiemmasta rahdin ennätysvuoden ansiosta.

Liikevaihto tuotteittain

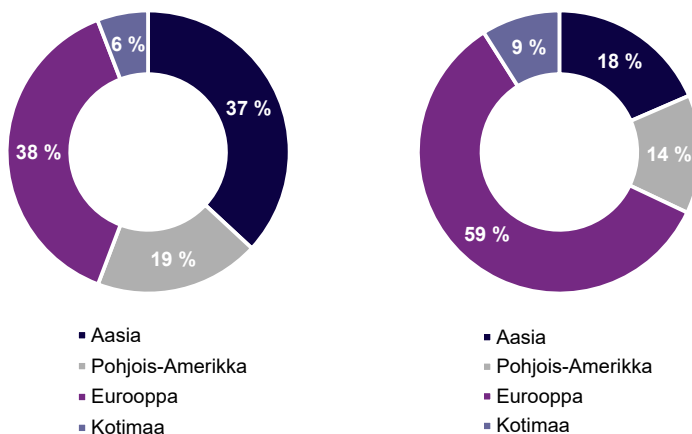
Milj. euroa	2021	2020	Muutos, %
Matkustajatuotot	420,8	528,1	-20,3
Lisämyynti	44,1	62,3	-29,2
Rahti	334,7	177,7	88,3
Matkapalvelut	38,7	61,1	-36,7
Yhteensä	838,4	829,2	1,1

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 8,2 prosenttia ja oli 6,93 senttiä (6,41). Positiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti COVID-19-liitännäinen tarjottujen henkilökilometrien lasku vertailukaudesta. Samanaikaisesti erinomaisesti suoriutunut rahti, jonka pelkkää rahtia kuljettaneet lennot eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, korostui nostoen yksikkötuottoa.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2021

Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	75,3	17,9	-59,5	4 463,0	-27,5	956,3	-75,1	21,4	-40,9
Pohjois-Amerikka	38,6	9,2	46,0	2 282,5	168,9	703,5	8,7	30,8	-45,4
Eurooppa	243,6	57,9	-0,4	4 644,7	-8,2	3 053,8	-2,8	65,7	3,7
Kotimaa	60,3	14,3	-12,8	704,0	-19,2	464,6	-11,4	66,0	5,8
Reiteille kohdistumaton	3,0	0,7	59,7						
Yhteensä	420,8	100,0	-20,3	12 094,2	-6,5	5 178,2	-36,5	42,8	-20,2

Tarjotut henkilökilometrit (ASK) Myydyt henkilökilometrit (RPK)



COVID-19-pandemiolla ja tiukoilla matkustusrajoituksilla oli merkittävä negatiivinen vaikutus lähes kaikkiin vuoden 2021 matkustajaliikennelukuihin. Koska pandemia alkoi vaikuttaa merkittävämmiin vasta vertailukauden ensimmäisen vuosineljänneksen loppupuolella, matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 20,3 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 6,5 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 18,2 prosenttia ollen 2 852 300 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 36,5 prosenttia, ja matkustajakäytöstä laski 20,2 prosenttiyksikköä 42,8 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin vain rajallinen määrä matkustajareittilentoja vuonna 2021, vaikka viimeisellä neljänneksellä matkustus esimerkiksi Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan avautui, mikä näkyi myös lentomäärissä näihin kohteisiin. Tarjotut henkilökilometrit laskivat 27,5 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 75,1 prosenttia, ja matkustajakäytöstä laski 40,9 prosenttiyksikköä 21,4 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäytöstä ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot ja niiden korkea käyttöaste.

Vaikka ensimmäiset matkustajareittilennot kesäkuun 2020 jälkeen operoitiin vasta maaliskuussa ja ainoastaan New Yorkin -reitillä, Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti nousi 168,9 prosenttia vertailukaudesta. Kasvu selittyi kesäkuussa käynnistetyillä Chicagon- ja Los Angelesin -reiteillä, talvikaudeksi avatulla Miamin-reitillä sekä toisaalta matkustusrajoitusten lieventymisellä Suomesta ja Ruotsista Yhdysvaltoihin matkustaessa viimeisellä vuosineljänneksellä, jolloin Finnair avasi suorat lennot myös Tukholmasta Miamiin, Los Angelesiin ja New Yorkiin. Myydyt henkilökilometrit nousivat 8,7 prosenttia. Toisaalta matkustajakäyttöaste laski 45,4 prosenttiyksikköä 30,8 prosenttiin, mikä johti mataliin matkustajatuottoihin. Vahvat rahtioperaatiot tukivat kuitenkin myös Pohjois-Amerikan-liikennettä.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski 8,2 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 2,8 prosenttia, mutta matkustajakäyttöaste nousi 3,7 prosenttiyksikköä 65,7 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 19,2 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 11,4 prosenttia. Matkustajakäyttöaste kuitenkin nousi 5,8 prosenttiyksikköä 66,0 prosenttiin.

Lisämyynti laski 29,2 prosenttia COVID-19-vaikutusten vuoksi. Lisämatkatavarat ja pluspisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19 näkyi myös Finnairin rahtivolyymin kehityksessä koko vuonna 2021, koska reittilentoja operoitiin rajallisesti, vaikka tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit nousivatkin 16,9 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 47,0 prosenttia vertailukaudesta. Tarjotut rahtitonnikilometrit nousivat 36,5 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 58,9 prosenttia, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Finnair pystyi lisäämään myös Aasian- ja Pohjois-Amerikan-matkustajareittilentoja, joissa kuljetettiin korkeilla käyttöasteilla rahtia, vaikka niiden matkustajakäyttöaste oli matala. Tämän vuoksi rahtiliikevaihto nousi jopa 88,3 prosenttia vertailukaudesta joulukuun oltua ennätyskuukausi liikevaihdolla mitattuna.

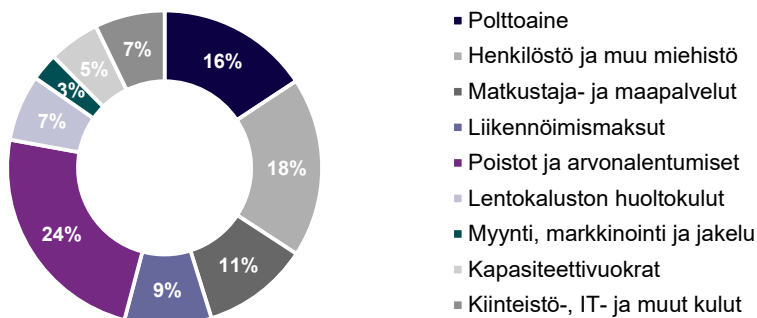
Matkapalveluiden taloudelliseen kehitykseen vaikutti merkittävästi COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Tammi-kesäkuun aikana Aurinkomatkat tuotti matkapaketteja vain kotimaan kohteisiin, mutta toisella vuosipuoliskolla ulkomaan kohteet tulivat mukaan valikoimiin kysynnän vahvistuttua huomattavasti matkustusrajoitusten lievennyttyä. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 0,7 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 89,1 prosenttia. Liikevaihto laski kuitenkin 36,7 prosenttia.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT VUONNA 2021

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut laskivat 8,6 prosenttia vertailukaudesta kasvaneesta liikevaihdosta huolimatta. Finnair jatkoi merkittäviä kustannussopeutustoimia vuonna 2021. Ne pitivät sisällään henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi toiminnallisten kulujen alenemisena.

Yksikkökustannus (CASK) laski 1,8 prosenttia ja oli 10,81 senttiä (11,01). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 1,6 prosenttia.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 1 346,4 milj. euroa)





Milj. euroa	2021	2020	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	248,9	283,5	-12,2
Polttoainekulut	211,4	232,7	-9,1
Kapasiteettivuokrat	71,3	89,3	-20,1
Lentokaluston huoltokulut	91,7	104,7	-12,4
Liikennöimismaksut	120,4	112,4	7,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	38,1	28,2	35,0
Matkustaja- ja maapalvelut	148,0	168,6	-12,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	96,8	109,7	-11,8
Poistot ja arvonalentumiset	319,8	343,8	-7,0
Yhteensä	1 346,4	1 472,9	-8,6

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 8,5 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat lähes kapasiteettia (ASK) vastaavasti, vaikka vuoden 2020 toisella neljänneksellä aloitetut pelkkää rahtia kuljettavat lennot lisäsivät ainoastaan polttoainekulutusta, eivät kapasiteettia. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 6,7 prosenttia samasta syystä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) kuitenkin parani 1,8 prosentilla.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin COVID-19-pandemian vuoksi ja siksi Finnair jatkoi lomautuksia vuonna 2021. Toisaalta myös muut henkilöstöliittämissä säästöt vaikuttivat kulujen laskuun.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen muun muassa hotelleihin liittyvät valmistamatkulut) laskivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen alempien volyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut pysyivät matalalla tasolla, vaikka markkinointiaktiviteetit lisääntyivät ja toisaalta myynti kasvoi liikenteen lisäämisen sekä vahvistuneen kysynnän myötä.

Lentokaluston huoltokulut laskivat vertailukaudesta ja niitä alensi erityisesti kapasiteetin aleneminen sekä myös huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivitys. Poistot ja arvonalentumiset pysyivät lähempänä vertailukauden tasoa. Liikennöimismaksut nousivat, koska liikennöidyt lennot painottuivat tavallista enemmän maksuja nostaviin laajarunkolentoihin johtuen pelkkää rahtia kuljettaneista lennoista.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) laskivat kapasiteettia enemmän vertailukaudesta Norran kanssa uudelleenneuvoteltujen sopimusten ansiosta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut olivat hieman lähempänä vertailukauden tasoa, koska ne muodostuvat pääosin kiinteistä kuluista, vaikka merkityksellisiä kustannussäästöjä saavutettiin.

TULOS

COVID-19-pandemiolla oli merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen vuonna 2021, sillä Finnair joutui karsimaan lukuisia kohteita ja vuoroja, koska monissa maissa turvaututtiin tiukkoihin matkustusrajoituksiin.

Milj. euroa	2021	2020	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-149,0	-251,5	40,7
Poistot ja arvonalentumiset	-319,8	-343,8	7,0
Vertailukelpoinen liiketulos	-468,9	-595,3	21,2
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	14,4	130,8	-89,0
Liiketulos	-454,4	-464,5	2,2
Rahoitustuotot	12,8	38,7	-67,0
Rahoituskulut	-117,8	-255,2	53,8
Kurssivoitot ja -tappiot	-22,5	26,6	-184,5
Tulos ennen veroja	-581,9	-654,4	11,1
Tuloverot	117,6	131,1	-10,3
Kauden tulos	-464,3	-523,2	11,3

Kustannussäästötoimenpiteiden ansiosta sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liiketulos paranivat.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat -11,7 miljoonaa euroa (12,2) vahvistuneen Yhdysvaltain dollarin takia. Poikkeukselliset etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset olivat



20,6 miljoonaa euroa ja ne liittyivät työehtosopimusmuutosten mukaisiin työkyvyttömyyseläkkeisiin tehtyihin rajoituksiin sekä lentäjien peruuttamiin ilmoituksiin varhaisemmasta eläköitymisestä. Vertailukaudella (132,8) ne liittyivät etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksiin, jotka muodostuivat Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspoistoista aiheutuneiden säästöjen sekä lentäjien eläköitymisilmoituksista aiheutuneiden kulujen nettovaikutuksesta. Vuonna 2021 muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 5,6 miljoonaa euroa (-14,3). Selvästi pienempien vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien vuoksi vuoden 2021 liiketulos oli lähellä vuoden 2020 vastaavaa.

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

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli vuoden 2021 lopussa 4 047,1 miljoonaa euroa (3 646,5). Laivaston tasearvo laski katsauskaudella 494,0 miljoonalla eurolla poistojen sekä neljä Airbus A350 -lentokonetta kattaneen, syyskuussa toteutetun myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn vuoksi. Käyttöoikeuslaivaston arvo kasvoi poistoista huolimatta 252,8 miljoonaa euroa samoin edellä mainitun myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn vuoksi sekä toisaalta viimeisellä vuosineljänneksellä Finnairille toimitetun, vuokratun A350-lentokoneen myötä. Molemmat edellä mainitut järjestelyt kasvattivat vuokrasopimusvelkojen määrää. Myytävänä olevat omaisuuserät olivat 18,7 miljoonaa euroa (ei vertailukaudella) ja ne liittyivät neljään A321-lentokoneeseen.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 110,9 miljoonaan euroon (57,5) parantuneen lentolippumyynnin ja rahdin vahvan myynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset kasvoivat 191,9 miljoonaan euroon (84,8) COVID-19-vaikutuksista aiheutuneiden arviotujen verotappioiden vuoksi. Eläkesaamiset kasvoivat 80,9 miljoonaan euroon (31,8) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ja työkyvyttömyyseläkkeiden supistamisen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät samalla tasolla ollen 0,7 miljoonaa euroa (1,5).

Myyntin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot nousivat 291,1 miljoonaan euroon (133,6). Muutos selittyi pääasiassa maksettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 202,7 miljoonaan euroon (55,7) selvästi parantuneen varaustilanteen myötä.

Vuoden 2021 tappiollinen tulos mutta myös kolmannella vuosineljänneksellä maksettu hybridilainan korko heikensivät omaa pääomaa. Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrol- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2021 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 16,6 miljoonaa euroa (-41,8), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot nousivat erityisesti polttoaineen hinnan nousun vuoksi vahvistaen samalla omaa pääomaa. Lisäksi lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot kasvattivat osaltaan omaa pääomaa.

Oma pääoma oli vuoden 2021 lopussa 475,7 miljoonaa euroa (896,6) eli 0,34 euroa osakkeelta (0,64).

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	2021	2020
Liiketoiminnan nettorahavirta	-25,3	-1 043,1
Investointien nettorahavirta	309,6	351,6
Rahoituksen nettorahavirta	73,4	1 001,9

Vuonna 2021 COVID-19-vaikutus näkyi yhä selvästi ja yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli positiivisesta toisesta vuosipuoliskosta (yhteensä 151,7 miljoonaa euroa) huolimatta edelleen negatiivinen johtuen tappiollisesta tuloksesta, vuokra- ja korkokuluista sekä purettuihin polttoaine- ja valuuttasuojiin liittyvistä maksuista. Investointien nettorahavirta pysyi positiivisena erityisesti syyskuiseen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyyn liittyneiden laivastomyyntien takia. Rahoituksen nettorahavirta oli samoin positiivinen, koska



toukokuussa liikkeeseen laskettiin uusi vakuudeton noin 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalaina, joka erääntyy vuoden 2025 toukokuussa. Toisaalta uudelleenrahoitetusta, vanhasta 200 miljoonan joukkovelkakirjalainasta lunastettiin toukokuussa noin puolet, millä oli negatiivinen vaikutus rahoituksen nettorahavirtaan, ja loppuosa maksetaan takaisin sen erääntyessä maaliskuussa 2022.

Pääomarakenne

%	31.12.2021	31.12.2020
Omavaraisuusaste	11,8	24,6
Nettovelkaantumisaste (gearing)	321,8	153,2

Omavaraisuusaste oli joulukuun lopussa alemmalla tasolla kuin vuoden 2020 lopussa pääasiassa tappiollisen kauden tuloksen, jonka negatiivista vaikutusta omaan pääomaan lievensi käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erien positiivinen kehitys, sekä syyskuisen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn ja uuden joukkovelkakirjalainan yhteisvaikutuksen vuoksi. Nettovelkaantumisaste (gearing) toisaalta nousi vuoden 2020 lopusta nousseen korollisen nettovelan sekä heikenneen oman pääoman yhteisvaikutuksesta.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.12.2021	31.12.2020
Kassavarat	1 265,7	823,7
Oikaistu korollinen velka	2 796,6	2 197,5
Korollinen nettovelka	1 530,9	1 373,8

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen erittäin vahva. Negatiivisesta vuoden 2021 liiketoiminnan nettorahavirrasta huolimatta konsernin kassavaroja vahvistivat yli 400 miljoonan euron käyttöomaisuusmyynnit, jotka liittyivät pääosin syyskuiseen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyyn, sekä noin 400 miljoonan euron nostettu joukkovelkakirjalaina, jota tosin netotti vanhan joukkovelkakirjalainan osittainen lunastus.

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

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2020 loppua suurempi pääasiassa syyskuisen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn, uuden joukkovelkakirjalainan takia sekä viimeisellä vuosineljänneksellä Finnairille toimitetun, vuokratun A350-lentokoneen myötä. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista oli 1 381,0 miljoonaa euroa (1 016,2). Korollinen nettovelka kasvoi vuoden 2020 lopusta ennen kaikkea viimeisellä vuosineljänneksellä vastaanotetun A350-lentokoneen ja negatiivisen liiketoiminnan nettorahavirran, mutta myös Yhdysvaltain dollarin vahvistumisen takia.

INVESTOINNIT

Vuoden 2021 bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 434,5 miljoonaa euroa (515,9), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Luku sisältää myös käyttöoikeuslaivastomuutokset eli muun muassa syyskuisen, neljä A350-lentokonetta kattaneen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn sekä viimeisellä vuosineljänneksellä vastaanotetun A350-lentokoneen.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut sekä ennakkomaksut) oli 377,2 miljoonaa euroa (-88,3).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -67,5 miljoonaa euroa (439,9) ja myös se on osa investointien nettorahavirtaa, joka oli 309,6 miljoonaa euroa (351,6).

Vuoden 2022 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, on noin -180 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.



Yhtiöllä on 35 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 30,5 prosenttia koko laivaston 1 971,6 miljoonan euron tasearvosta.²

Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

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

Vuonna 2021 osakekohtainen tulos oli -0,34 euroa (-0,51). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 73 709 760,76 euroa 31.12.2021. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2021 ei jaeta osinkoa.

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2021 lopussa Finnairilla oli 60 lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 35 kapearunkokoneita. Neljännen vuosineljänneksen aikana Finnair vastaanotti seitsemännentoista Airbus A350 -lentokoneen. Lentokone rahoitettiin käyttöleasingsopimuksella vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä, jolloin lentokoneen suunniteltu toimitus oli vuoden 2022 toisella neljänneksellä. Lentokoneen toimitusta kuitenkin aikaistettiin laajarunkokoneiden kapasiteettivaatimusten takia. Neljännen vuosineljänneksen aikana Finnair myös osti rahoitusleasingkauden päättyessä yhden Airbus A330 -lentokoneen, joka jo aiemmin sisältyi omistettuihin lentokoneisiin.

Vuoden 2021 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 11,4 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 31.12.2021	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2020 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2021	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	6		5	1	20,1	
Airbus A320	174	10		8	2	19,4	
Airbus A321	209	19		4	15	10,6	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	12,2	
Airbus A350	297/336	17	1	5	12	4,1	2
Yhteensä		60	1	26	34	11,4	2

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

** Sisältää JOLCO- (Japanese Operating Lease with Call Option) ja ECA-rahoitetut (Export Credit Agency) lentokoneet.

LAIVASTOUUDISTUS

Vuoden 2021 lopussa yhtiöllä oli seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350-900 -lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Nämä jäljellä olevat lentokoneet toimitetaan nykysuunnitelmien mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 355,0 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

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

² Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.



NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIKENNELAIVASTO)

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

Norran operoima laivasto* 31.12.2021	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2020 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2021	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	12,4	
Embraer E190	100	12		9	3	13,5	
Yhteensä		24	0	15	9	13,0	

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

Strategian toteutus

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

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

KASVU MARKKINAN MUKANA

Finnair keskittyy edelleen vaihtomatkustukseen keskeisten Aasian suurkaupunkien ja Euroopan välillä. Yhtiö hyödyntää kotikenttensä maantieteellistä sijaintia, joka mahdollistaa nopeat yhteydet pohjoista reittiä pitkin, ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Finnair ennustaa nyt noin 3 prosentin vuosittaista kapasiteettikasvua, mikä vastaa Finnairin päämarkkinoiden oletettua kasvua.

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

MODERNI JA LAADUKAS TUOTEVALIKOIMA, MYYNTI JA JAKELU

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö. Asiakslupaus korostaa asiakkaan valinnan mahdollisuuksia, sujuvaa matkustuskokemusta ja vastuullisuutta. Finnair tukee asiakaskokemusta helpokäyttöisillä digitaalisilla palveluilla. Samalla Finnair pyrkii tuotteidensa dynamisempaan myyntiin, digitaalisen suoramyynnin osuuden kasvattamiseen ja jakelukanaviensa uudistamiseen.

Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä jatkoi palautumista loka–joulukuussa ollen keskimäärin 2,0 miljoonaa eri kävijää (0,6) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta jopa 275,4 prosenttia 473 000:een. Digitaalisen suoramyynnin osuus kaikesta lentolippumyynnistä pysyi 49,0 prosentissa (49,0).

Menestyäkseen Finnairin täytyy onnistua hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Katsauskaudella asiakastytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli edelleen kohtuullisella tasolla ollen 29 (51). Asiakastytyväisyys laski erityisesti joulukuun mittauksissa, koska saapumistämällisyys laski, lentokentillä oli muun muassa sairauspoissaoloista aiheutuneita ongelmia ja asiakaspalvelukanavat ruuhkautuivat.

Katsauskaudella Finnair uudelleenkäynnisti eräitä pandemiaa edeltäneitä palveluitaan, koska non-Schengen-lounge avattiin ja ennakkotilaukset sekä priority-koneeseenousu aloitettiin. Sisu-chatbotti lisättiin kokonaan uutena asiakaspalvelukanavana Finnair Appiin. Katsauskauden jälkeen Finnair esitteli pitkään valmistellun uuden kaukolentokokemuksen, johon yhtiö investoi noin 200 miljoonaa euroa. Uudistus kattaa kaikki laajarunkokoneet ja pitää sisällään business- ja economy-luokan uudistamisen sekä kokonaan uuden premium economy -luokan tuomisen Finnairin tarjontaan.

Finnair jatkoi koronaliitännäisiä toimiaan pidentämällä lentolippujen poikkeuksellisia joustomahdollisuuksia 28.2.2022 asti ja katsauskauden jälkeen 31.5.2022 asti. Yhtiö toi asiakkaille myös digitaalisen palvelun, jonka avulla asiakkaat voivat jo lähtöselvityksen tehdessään vahvistaa, että heillä on matkalle tarvittavat koronatodistukset. Palvelu on tarjolla Suomesta kymmeneen Euroopan maahan matkustaessa. Lisäksi Finnairilla on digitaalinen matkustusrajotuskartta, josta voi tarkastaa kunkin kohteen matkustusohjeet.



KUSTANNUSTEHOKKUUS

Katsauskauden aikana varmistui, että Finnair saavuttaa tavoittelemansa noin 200 miljoonan euron pysyvät kustannussäästöt, jotka vaikuttavat täysimääräisinä vuoden 2022 alusta vuoden 2019 operatiivisilla volyyymeillä laskettuna. Myös tämän tavoitteen jälkeen yhtiö tulee jatkamaan kustannussäästötyötään jatkuvan parantamisen ja tehostamisen kautta.

Strategiakaudella kiinnitetään erityistä huomiota polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastyytyvyyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on olla yksi johtavista lentoyhtiöistä. Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys oli viimeisellä vuosineljänneksellä 72,3 % (91,8). Lasku vertailukaudesta liittyi lähinnä joulukuuhun ja aiheutui vaikeiden sääolosuhteiden lisäksi koronaliitännäisistä haasteista, kuten uusista, ylimääräisiä matkustusasiakirjatarkastuksia vaatineista matkustusrajoituksista sekä sairauspoissaolojen tavallista suuremmasta määrästä, joka aiheutti sekä sisäisiä että palveluntarjoajien resurssihaasteita niin kotilentoasemalla kuin ulkoasemillakin.

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

VASTUULLISUUS KILPAILUTEKIJÄNÄ

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin toimintaa, ja yhtiön kunnianhimoiset vastuullisuustavoitteet pysyvät ennallaan. Finnairin vastuullisuussuunnitelman mukaan yhtiön tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidinettopäästönsä vuonna 2025 vuoden 2019 tasosta. Finnairin tekemien toimenpiteiden tärkeimpänä tavoitteena on pyrkiä vähentämään toiminnan omia, todellisia lentämisen päästöjä aina kun se on kohtuullisesti mahdollista. Lyhyellä aikavälillä yhtiö joutuu turvautumaan enemmän ns. taloudellisiin keinoihin ennen kuin se pääsee pidemmällä jänteellä hyödyntämään päästöttehokkuutta parantavaa uutta teknologiaa.

Finnair tavoittelee kestävän fossiilivapaan polttoaineen käytön lisäämistä yhdessä oneworld-allianssin ja muiden sidosryhmien kanssa. Oneworld-allianssi asetti yhteiseksi päämääräkseen saavuttaa vuoteen 2030 mennessä kestävän polttoaineen (SAF) tankkauksissa 10 prosentin tason, joka on reilusti yli EU:n tavoitteleman viiden prosentin mandaatin. Tämän tavoitteen saavuttaminen vaatii yhteisiä ponnisteluja niin lainsäätäjien kuin eri teollisuussektoreiden kanssa. Ensimmäisenä konkreettisena tekona oneworld-allianssin jäsenet aikovat ostaa San Franciscon kansainväliseltä lentokentältä yli 11 miljoonaa tonnia valmiiksi sekoitettua SAF:ia Aemetikselta, joka on uusiutuvia polttoaineita valmistava yritys. Osana oneworldin yhteistä hanketta Finnair allekirjoitti katsauskaudella yhteisymmärryspöytäkirjan SAF:n hankinnasta Aemetiksen kanssa. Myös Suomessa Finnair ja Neste pyrkivät yhdessä löytämään mahdollisuuksia ja tapoja lisätä SAF:n käyttöä ja siten vähentää lentoliikenteen kasvihuonekaasujen päästöjä. Oneworld-sopimus ei muuta tätä, sillä uusiutuviin polttoaineisiin tarvitaan useampia kumppaneita.

HENKILÖSTÖ

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

Finnairin palveluksessa oli loka–joulukuussa keskimäärin 5 365 (6 234) henkilöä eli 13,9 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä laski loka–joulukuussa 101 henkilöllä eli 1,9 prosentilla ja oli vuoden 2021 lopussa 5 325 (6 105). Finnairiin palkattiin viimeisellä vuosineljänneksellä 60 uutta työntekijää pääasiassa Finnair Business Servicesiin (FBS), Aurinkomatkojen matkaoppaiksi sekä Finnairin digitaalisiin palveluihin. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 6,8 prosenttia (7,4). Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli loka–joulukuussa 3,3 prosenttia (2,3).

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

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

SDG 5:	Sukupuolten tasa-arvo
SDG 9:	Kestävää teollisuutta, innovaatioita ja infrastruktuuria
SDG 12:	Vastuullista kuluttamista
SDG 13:	Ilmastotekoja
SDG 16:	Rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto
SDG 17:	Yhteistyö ja kumppanuus

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

Finnairin vastuullisuus heijastuu niin sen strategiassa, visiossa kuin arvoissakin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaisuus, rohkeus ja yhdessä tekeminen. Vastuullisuusstrategia on keskeinen osa niin yhtiön koko strategiaa kuin brändin, palveluiden ja toiminnan kehittämistä. Strategian toimenpiteet tukevat kulujen ja riskien hallintaa sekä lisäarvon tuottamista.

Finnairin eettiset liiketoimintaperiaatteet on linjattu sen eettisissä säännöissä. Ne koskevat Finnairin koko henkilöstöä sen kaikissa toimipisteissä. Finnair edellyttää alihankkijoiltaan sitoutumista 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 tilinpäätöstiedotteen Keskeiset tunnusluvut -taulukossa.

Muutokset yhtiön johdossa

Tammi–syyskuussa Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

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

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2021 lopussa 837,7 miljoonaa euroa (1 066,1) ja päätöskurssi 31.12.2021 oli 0,60 euroa (0,76). Vuoden 2021 aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,81 euroa, alin kurssi 0,56 euroa ja keskipurssi 0,68 euroa. Osakkeita vaihdettiin 1 143,8 miljoonaa kappaletta yhteensä 780,5 miljoonalla eurolla.

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

Omat osakkeet

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

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

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

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

Finnair ei käyttänyt vuoden toisella tai kolmannella neljänneksellä vuoden 2021 yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseksi tai luovuttamiseksi.

Neljännellä vuosineljänneksellä Finnair luovutti vuoden 2021 yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 16 060 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille.

Näin ollen Finnairin hallussa oli 31.12.2021 yhteensä 1 421 133 osaketta, mikä vastaa 0,10 prosenttia 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 riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenteen kysyntää ohjaavat yleisesti makrotaloudelliset tekijät. Lentomat kustuksen ja makrotaloudellisten tekijöiden, kuten bruttokansantuotteen, kehityksen välillä on historiallisesti ollut vahva yhteys. Tämän seurauksena lentoliikenneala on erittäin altis maailmantalouden sykleille, ja se reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausiluonteiseen vaihteluun ja taloussuhdanteisiin, kuten globaaliksi laajentunut 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 merkittävä

vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkyymiin seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet ja niiden odotetaan jatkossakin vaikuttavan haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Matkustusrajoitusten keston liittyvät epävarmuustekijät, erityisesti Aasiassa, muodostavat riskin lentomatkustuksen kysynnän ja sitä kautta Finnairin liikevaihdon kehitykselle. COVID 19-pandemialla voi myös olla negatiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia lentomatkustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomatkoihin, tai että nykyinen pandemia tai vastaavat tulevat terveysuhat lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistyminen vaikuttaa todennäköisesti liikematkustuksen elpymiseen.

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät COVID-19-pandemian ja matkustusrajoitusten keston sekä lentoliikenteen kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu, yleinen kysynnän vaihtelu, valuuttakurssien muutokset sekä sääntelyn ja verotuksen muutokset ovat tekijöitä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa. Lentoliikenteen kysyntää ohjaavat yleisesti muut makrotaloudelliset tekijät, kuten yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, muutokset kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, inflaation kiihtyminen tai verotuksen muutokset, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen.

Liikevaihtoon ja liiketulokseen vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi vaikuttaa, ovat operatiivisten kustannusten sopeuttaminen ja kyky vastata kysynnän muutoksiin. COVID-19-pandemian vallavien vaikutusten vuoksi Finnair on toteuttanut mittavan kustannussäästöohjelman. Nykyiset inflaatiopaineet muodostavat riskin saavutetun kustannustason säilyttämiseen.

Polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä, ja siksi polttoaineen hintakehitys vaikuttaa keskeisesti kannattavuuteen. Polttoaineen hintavaihtelu voi aiheuttaa korostunutta epävarmuutta Finnairin taloudellisessa tuloksessa ja rahavirroissa. Lentopetrolin hinta on historiallisesti vaihdellut paljon, ja hintavaihtelun odotetaan jatkuvan tulevaisuudessa COVID-19-kriisin jälkeen. Finnairin kykyä siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan erittäin kilpailtu luonne. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jäännösvaikutus määräytyy kulloinkin käytössä olevien suojausten perusteella. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja tehottomat suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkyymiin. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja ne voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan.

COVID-19-pandemian pitkittyminen mahdollisesti suurimmaksi osaksi vuotta 2022 johtaisi yhtiön heikentyneeseen kannattavuuteen, kassatilanteeseen sekä oman pääoman määrään. Pidempään jatkuva heikentynyt kannattavuus ja pääomien ehtyminen voivat haitata rahoituksen saatavuutta ja ehtoja sekä kasvattaa riskiä laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumiselle.

Finnairin olemassa olevien tai uusien kilpailijoiden kapasiteetin kasvu ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palvelujen kysyntään ja tuottoon. Kilpailu toimialalla on intensiivistä ja markkinatilanne muuttuu jatkuvasti, kun uudet toimijat ja/tai allianssit laajentuvat, toimialan osapuolet konsolidoituvat ja lentoyhtiöt muodostavat markkinointiin tai toimintaan perustuvia alliansseja, jotka voivat saavuttaa kilpailuedun suhteessa Finnairin oneworld-allianssiin tai yhteishankkeisiin. Lisäksi Finnairin kilpailijoiden toteuttamat kustannusrakenteen uudelleenjärjestelyt COVID-19-pandemian takia saattavat johtaa aiempaa kiristyneempään kilpailuun muun muassa entistä aggressiivisemmän hinnoittelun kautta.

Finnair pyrkii muiden lentoyhtiöiden tavoin jakelemaan palveluitaan yhä monipuolisemmin, joustavammin ja edullisemmin kustannuksin ottamalla käyttöön ja hyödyntämällä uusia jakeluteknologioita ja -kanavia, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä. Kyky hyödyntää näiden teknologioiden tarjoamia kaupallisia mahdollisuuksia riippuu muun muassa Finnairin kumppaneista sovellusten kehittämisessä ja toteuttamisessa sekä Finnairin kyvystä tuottaa asiakkaiden tarpeita parhaiten vastaavia tuotteita ja palveluita. Näin ollen uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuustekijöitä.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat



hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suojaa ja kuluttajan suojaa koskeva sääntely. COVID-19-pandemian aiheuttamissa poikkeuksellisissa olosuhteissa erilaiset sopimuksiin ja viranomaiskäytäntöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi valtiontukien sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä.

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat, kuten COVID-19-pandemia, voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatkustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastomuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, esimerkiksi rankka lumisade, ilmakedän turbulenssit, maanjäristykset, hurrikaanit, taifuunit tai raju ukonilma, voivat aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia Finnairille. Tällaiset sääolosuhteet voivat johtaa esimerkiksi lentojen peruutumiseen, pidempiin odotusaikoihin, suurempaan polttoainekulutukseen sekä lentokoneiden jäänpoiston lisäkustannuksiin, mitkä voivat aiheuttaa lisäkustannuksia Finnairille ja siten vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien tai terrorismin uhkalla, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten COVID-19) uhkalla sekä muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan. Geopoliittisilla jännitteillä voi olla haitallinen vaikutus globaaliin talousympäristöön sekä Finnairin reittiverkostoon ja kannattavuuteen. 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 toteuttamiseen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Samalla on mahdollista, että matkustusyhteyksien tarve saattaa kasvaa joissakin maissa johtaen markkinoille pääsyyn ja liikenneoikeuksien kasvuun.

Yleinen työmarkkinatilanne Suomessa on haastava, mikä voi vaikuttaa myös Finnairin liiketoimintaan. Lakoilla ja muilla työnteisauksilla voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarouksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä 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 terminejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnair suojaa kyseisen politiikan nojalla polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Suojausasteen yläraja on seuraaville 12 kuukaudelle 50 prosenttia ja alaraja 0 prosenttia, mutta tavoitesuojausaste on asetettu 25 prosenttiin.

Operatiivisen toiminnan herkkydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	27 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	18 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	19 milj. euroa



Polttoaineherkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	59 milj. euroa	57 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
Joulukuu 2021	15 000	528
Q1 2022	20 000	632
Q2 2022	15 000	685
Q3 2022	12 000	647
Q4 2022 ja sen jälkeen	6 000	651
Yhteensä	68 000	625

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausten kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %	10–12 2021	10–12 2020	2021	2020	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä liikevoiton kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur. 12 kk)
					10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat							
EUR	49	35	46	55	-	-	-
USD*	5	2	5	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	7	13	9	7	21 milj. euroa	21 milj. euroa	7 %
CNY	6	12	7	6	-	-	-
KRW	4	8	5	3	-	-	-
SEK	4	3	4	3	-	-	-
Muut	25	27	25	21	-	-	-
Ostovaluutat							
EUR	65	64	69	59	-	-	-
USD*	31	32	26	35	70 milj. euroa	67 milj. euroa	14 %
Muut	5	4	5	6	-	-	-

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

TASEESEEN LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

IFRS 16 otettiin käyttöön vuonna 2019 ja sen myötä Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määraisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Finnair on vähentänyt taseen valuuttapositiosta 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-määraisten velkojen suojausaste oli noin 50 prosenttia.



Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Finnair tiedotti 10.2.2022 uudesta kaukolentokokemuksestaan, johon yhtiö investoi noin 200 miljoonaa euroa. Uudistus kattaa kaikki laajarunkokoneet ja pitää sisällään business- ja economy-luokan uudistamisen sekä kokonaan uuden premium economy -luokan tuomisen Finnairin tarjontaan.

Finnair tiedotti 17.3.2021, että yhtiö ja Suomen valtio olivat tuolloin allekirjoittaneet sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainamiitistä yhtiön tukemiseksi. Yhtiö tiedotti samalla, että limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen jälkeen yhtiön käytettävissä Euroopan komission 12.3.2021 tekemän valtiontukipäätöksen nojalla ja että jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron osuudelle haetaan myöhemmin komission erillinen hyväksyntä. Finnair tiedotti 17.2.2022, että komissio on antanut hyväksyntänsä myös tälle 50 miljoonan euron osuudelle. Yhtiö voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltyjen raja-arvojen alapuolelle.

COVID-19-pandemiaan liittyvä lisääntynyt epävarmuus jatkuu edelleen ja tulee vaikuttamaan merkittävästi Finnairin toimintaympäristöön myös katsauskauden jälkeisenä aikana. Lisäksi polttoaineen tulevaan hintakehitykseen liittyy keskimääräistä suurempi epävarmuus tilinpäätöksen julkistamishetkellä, mitä lisää entisestään Itä-Euroopan kiristynyt geopoliittinen tilanne. Itä-Euroopan geopoliittinen tilanne voisi eskaloitua ja pitkittyessään vaikuttaa erittäin negatiivisesti paitsi polttoaineen hintaan, myös Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen ilmatilan käytettävyyteen, reitityksiin ja kustannuksiin.

Taloudellinen raportointi vuonna 2022

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2022 on seuraava:

- Osavuositarkastus tammi–maaliskuulta 2022 keskiviikkona 27.4.2022
- Puolivuosikatsaus tammi–kesäkuulta 2022 tiistaina 19.7.2022
- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2022 perjantaina 28.10.2022

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 17.2.2022 tulosjulkistuslehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2022-0217-press>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 17.2.2022 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 11247595#. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2021-q4>.

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Mika Stirkinen**, puhelin (09) 818 4960, mika.stirkkinen@finnair.com

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



Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	10- 12/2021	10- 12/2020	Muutos %	2021	2020	Muutos %
Liikevaihto ja kannattavuus						
Liikevaihto	413,5	102,0	> 200	838,4	829,2	1,1
Vertailukelpoinen liiketulos	-65,2	-162,9	60,0	-468,9	-595,3	21,2
Vertailukelpoinen liiketulos vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-58,9	-166,2	64,6	-466,0	-558,9	16,6
Vertailukelpoinen liiketulos vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-62,2	-167,2	62,8	-476,5	-575,5	17,2
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	-15,8	-159,7	143,9 %-yks.	-55,9	-71,8	15,9 %-yks.
Liiketulos	-60,2	-14,6	<-200	-454,4	-464,5	2,2
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	3,1	-70,3	73,4 %-yks.	-17,8	-30,3	12,5 %-yks.
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,06	-0,01	<-200	-0,34	-0,51	33,5
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,06	-0,01	<-200	-0,34	-0,51	33,5
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK	6,69	8,12	-17,6	6,93	6,41	8,2
RASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,63	8,22	-19,3	6,91	6,40	7,9
RASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	6,72	8,33	-19,4	6,99	6,43	8,7
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield), senttiä/MPK	7,14	9,94	-28,2	8,13	6,48	25,4
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK	7,75	21,10	-63,3	10,81	11,01	-1,8
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	6,09	18,99	-67,9	9,06	9,21	-1,6
CASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	7,58	21,45	-64,7	10,76	10,72	0,4
CASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	7,72	21,65	-64,3	10,93	10,88	0,5
Pääomarakenne						
Omavaraisuusaste, %				11,8	24,6	-12,8 %-yks.
Nettovelkaantumisaste, %				321,8	153,2	168,6 %-yks.
Korollinen nettovelka				1 530,9	1 373,8	11,4
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				-10,3	-5,5	-4,8 %-yks.
Bruttoinvestoinnit	128,7	91,5	40,6	434,5	515,9	-15,8
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				-13,9	-15,2	1,3 %-yks.
Liikenne						
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	1 523	278	> 200	2 852	3 486	-18,2
Lentojen lukumäärä, kpl	17 919	6 525	174,6	41 392	46 094	-10,2
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	6 181	1 256	> 200	12 094	12 937	-6,5
Myydyt henkilökilometrit (MPK), milj. km	3 068	366	> 200	5 178	8 150	-36,5
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	49,6	29,2	20,5 %-yks.	42,8	63,0	-20,2 %-yks.
Moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu						
Nettosuosittelutulos (NPS)	29	51	-43,0	38	47	-18,3
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, %	49,0	49,0	0,0 %-yks.	51,0	40,7	10,3 %-yks.
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,0	0,6	> 200	1,1	1,1	4,8
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	473,0	126,0	> 200	326,0	187,3	74,1
Lisämyynti	19,4	5,2	> 200	44,1	62,3	-29,2
Kustannustehokkuus						
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia*	163 446	54 362	> 200	364 478	365 492	-0,3
Saapumistasmällisyys, %	72,3	91,8	-19,5 %-yks.	82,3	90,2	-7,9 %-yks.
Vastuullisuus kilpailutekijänä						
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia*	514 856	171 241	> 200	1 148 107	1 151 299	-0,3
Lentoihin liittymättömät CO ₂ päästöt, tonnia				8 870	7 632	16,2
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/ASK*	0,0833	0,1364	-38,9	0,0949	0,0890	6,7
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/RTK*	0,8942	0,9801	-8,8	0,9317	0,9486	-1,8
Henkilöstö						
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 365	6 234	-13,9	5 614	6 573	-14,6
Työntekijöiden nettosuositellutulos (eNPS)				-31	-1	<-200 %
Sairauspoissaolot, %	3,28	2,31	0,97 %-yks.	2,31	3,81	-1,50 %-yks.
Tapaturmataajuus (LTIF)	5,4	4,3	24,6	5,6	4,4	27,0
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				6,8	7,4	-0,6 %-yks.

* Luvuista ei ole oikaistu kestävien lentopolttoaineiden vaikutusta.



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 liikeluoksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liikelulos	Liikelulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liikelulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liikelulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Liikevaihto vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018/2019 valuuttakurssin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeluoksen kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin ja RASK kiintein valuuttakurssin laskennassa. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
Kulut vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Liiketoiminnan muut tuotot + Vertailukelpoiseen liikeluokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut + Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018/2019 valuuttakurssin ja hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeluoksen kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liikelulos vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Liikevaihto vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin + Kulut vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liikelulos kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liikeluoksesta. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
RASK vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin	Liikevaihto vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
CASK vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Kulut vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liikelulos + Poistot ja arvonalentumiset	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluoksen kehitystä ilman pääomakuluja.



Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisasaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisasaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja, poistoja ja arvonalentumisia.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja 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 TUNNUSLUKIJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	10-12/2021	10-12/2020	Muutos %	2021	2020	Muutos %
Liiketulos	-60,2	-14,6	<-200	-454,4	-464,5	2,2
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	3,4	-6,3	154,8	11,7	-12,2	195,9
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset		0,0	100,0	0,0	0,2	-95,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,3	-0,8	134,8	-5,6	-0,8	<-200
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	-7,7	-132,8	94,2	-20,6	-132,8	84,5
Uudelleenjärjestelykulut	-1,1	-8,4	86,9	0,0	14,9	-99,8
Vertailukelpoinen liiketulos	-65,2	-162,9	60,0	-468,9	-595,3	21,2
Poistot ja arvonalentumiset	77,9	91,2	-14,6	319,8	343,8	-7,0
Vertailukelpoinen EBITDA	12,6	-71,7	117,6	-149,0	-251,5	40,7



Vertailukelpoinen liikeytulos, RASK ja CASK vuoden 2018						
kiintein valuuttakurssien ja polttoainehinnoin						
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	10- 12/2021	10- 12/2020	Muutos %	2021	2020	Muutos %
Liikevaihto	413,5	102,0	> 200	838,4	829,2	1,1
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssien	-3,7	1,2	<-200	-2,5	-0,8	<-200
Liikevaihto vuoden 2018 kiintein valuuttakurssien	409,8	103,2	> 200	835,9	828,4	0,9
Liiketoiminnan muut tuotot	13,0	12,3	5,6	39,2	48,4	-19,0
Vertailukelpoiseen liikeytulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-491,7	-277,1	-77,4	-1 346,4	-1 472,9	8,6
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssien ja hinnoin	10,1	-4,5	> 200	5,3	37,2	-85,7
Kulut vuoden 2018 kiintein valuuttakurssien ja polttoainehinnoin	-468,7	-269,3	-74,0	-1 301,9	-1 387,3	6,2
Vertailukelpoinen liikeytulos vuoden 2018 kiintein valuuttakurssien ja polttoainehinnoin	-58,9	-166,2	64,6	-466,0	-558,9	16,6
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	6 181	1 256	> 200	12 094	12 937	-6,5
RASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssien, senttiä/ASK	6,63	8,22	-19,3	6,91	6,40	7,9
CASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssien ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	7,58	21,45	-64,7	10,76	10,72	0,4

Vertailukelpoinen liikeytulos, RASK ja CASK vuoden 2019						
kiintein valuuttakurssien ja polttoainehinnoin						
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	10- 12/2021	10- 12/2020	Muutos %	2021	2020	Muutos %
Liikevaihto	413,5	102,0	> 200	838,4	829,2	1,1
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2019 valuuttakurssien	1,7	2,6	-34,2	7,2	2,7	168,5
Liikevaihto vuoden 2019 kiintein valuuttakurssien	415,3	104,6	> 200	845,6	831,9	1,6
Liiketoiminnan muut tuotot	13,0	12,3	5,6	39,2	48,4	-19,0
Vertailukelpoiseen liikeytulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-491,7	-277,1	-77,4	-1 346,4	-1 472,9	8,6
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2019 valuuttakurssien ja hinnoin	1,3	-6,9	119,4	-14,8	17,1	-186,9
Kulut vuoden 2019 kiintein valuuttakurssien ja polttoainehinnoin	-477,4	-271,8	-75,7	-1 322,1	-1 407,4	6,1
Vertailukelpoinen liikeytulos vuoden 2019 kiintein valuuttakurssien ja polttoainehinnoin	-62,2	-167,2	62,8	-476,5	-575,5	17,2
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	6 181	1 256	> 200	12 094	12 937	-6,5
RASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssien, senttiä/ASK	6,72	8,33	-19,4	6,99	6,43	8,7
CASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssien ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	7,72	21,65	-64,3	10,93	10,88	0,5

Omavaraisuusaste			
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	2021	2020	Muutos %
Oma pääoma yhteensä	475,7	896,6	-46,9
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 047,1	3 646,5	11,0
Omavaraisuusaste, %	11,8	24,6	-12,8 %-yks.



Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk			
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2021	31.12.2020	Muutos %
Vuokrasopimusvelat	1 381,0	1 016,2	35,9
Muut korolliset velat	1 427,9	1 162,6	22,8
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-12,3	18,8	-165,3
Oikaistut korolliset velat	2 796,6	2 197,5	27,3
Muut rahoitusvarat	-531,4	-358,3	-48,3
Rahat ja pankkisaamiset	-734,3	-465,3	-57,8
Kassavarat	-1 265,7	-823,7	-53,7
Korollinen nettovelka	1 530,9	1 373,8	11,4
Oma pääoma yhteensä	475,7	896,6	-46,9
Nettovelkaantumisaste, %	321,8	153,2	168,6 %-yks.
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-149,0	-251,5	40,7
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-10,3	-5,5	-4,8 %-yks.

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

Bruttoinvestoinnit						
miljoonaa euroa	10-12/2021	10-12/2020	Muutos %	2021	2020	Muutos %
Lisäykset käyttöomaisuudessa	11,2	16,1	-30,3	28,7	348,3	-91,8
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	117,0	79,9	46,6	380,6	173,3	119,6
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	0,4	-4,5	110,0	25,3	-5,7	> 200
Bruttoinvestoinnit	128,7	91,5	40,6	434,5	515,9	-15,8

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk			
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2021	31.12.2020	Muutos %
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-581,9	-654,4	11,1
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	117,8	255,2	-53,8
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	22,5	-26,6	184,5
Tuotto, edelliset 12 kk	-441,6	-425,8	-3,7
Oma pääoma yhteensä	475,7	896,6	-46,9
Vuokrasopimusvelat	1 381,0	1 016,2	35,9
Muut korolliset velat	1 427,9	1 162,6	22,8
Sijoitettu pääoma	3 284,6	3 075,4	6,8
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	3 180,0	2 808,3*	13,2
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-13,9	-15,2	1,3 %-yks.

* Sijoitettu pääoma oli 2 541,1 miljoonaa euroa 31.12.2019.



MUUT TUNNUSLUVUT

Liikevaihto ja kannattavuus

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

Liikenne

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

Kustannustehokkuus

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

Moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu

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

Vastuullisuus kilpailutekijänä

Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
Lentoihin liittymättömät CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt kiinteistöjen sähkön ja lämmityksen kulutuksesta ja maakaluston polttoaineen kulutuksesta

Henkilöstö

Työntekijöiden nettosuosittelutulos (eNPS)	Työntekijöiden nettosuosittelutulos (eNPS) perustuu kysymykseen: "Miten todennäköisesti suosittelisitte Finnairia työnantajana sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suosittelijoiden osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
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



Tilinpäätöstiedote - Konsernin taloudellinen vuosikatsaus 1.1.-31.12.2021

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	10-12/2021	10-12/2020 *	2021	2020 *
Liikevaihto	5	413,5	102,0	838,4	829,2
Liiketoiminnan muut tuotot		13,4	13,1	62,5	49,3
Liiketoiminnan kulut					
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-76,4	96,9	-229,3	-163,9
Polttoainekulut		-102,4	-26,5	-211,4	-232,8
Kapasiteettivuokrat		-22,9	-17,9	-71,3	-89,3
Lentokaluston huoltokulut		-39,5	-21,6	-117,2	-92,5
Liikennöimismaksut		-53,4	-18,7	-120,4	-112,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-19,0	-5,1	-38,1	-28,2
Matkustaja- ja maapalvelut		-65,2	-23,8	-148,0	-168,6
Poistot ja arvonalentumiset	7	-77,9	-91,2	-319,8	-343,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-30,4	-21,9	-99,7	-111,6
Liiketulos		-60,2	-14,6	-454,4	-464,5
Rahoitustuotot		0,1	4,5	12,8	38,7
Rahoituskulut		-33,6	-20,7	-117,8	-255,2
Kurssivoitot ja -tappiot		-11,2	19,1	-22,5	26,6
Tulos ennen veroja		-104,8	-11,7	-581,9	-654,4
Tuloverot	12	21,2	2,6	117,6	131,1
Kauden tulos		-83,7	-9,1	-464,3	-523,2
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille		-83,7	-9,1	-464,3	-523,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa					
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,06	-0,01	-0,34	-0,51
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,06	-0,01	-0,34	-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	10-12/2021	10-12/2020	2021	2020
Kauden tulos	-83,7	-9,1	-464,3	-523,2
Muut laajan tuloksen erät				
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi				
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-5,6	18,9	30,1	-29,9
Muuntoerot		-0,7		-0,7
Verovaikutus	1,1	-3,8	-6,0	6,0
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi				
Etuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	18,3	-4,1	43,0	-13,1
Verovaikutus	-3,7	0,8	-8,6	2,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	10,2	11,1	58,4	-35,1
Kauden laaja tulos	-73,5	2,0	-405,9	-558,4
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille	-73,5	2,0	-405,9	-558,4



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	2021	2020
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Laivasto	14, 16	946,3	1 440,3
Käyttöoikeuslaivasto	15, 16	1 025,3	772,5
Laivasto yhteensä		1 971,6	2 212,7
Muu käyttöomaisuus	14, 16	162,3	185,3
Muu käyttöoikeusomaisuus	15, 16	156,4	145,0
Muu käyttöomaisuus yhteensä		318,7	330,2
Eläkesaamiset	18	80,9	31,8
Muut pitkäaikaiset varat		6,9	25,1
Laskennalliset verosaamiset	12	191,9	84,8
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 569,9	2 684,7
Lyhytaikaiset varat			
Myyntiin liittyvät saamiset		110,9	57,5
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		55,8	68,1
Johdannaisinstrumentit	9, 10	26,1	12,4
Muut rahoitusvarat	10	531,4	358,3
Rahat ja pankkisaamiset		734,3	465,3
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 458,5	961,8
Myytävänä olevat omaisuuserät		18,7	
Varat yhteensä		4 047,1	3 646,5
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		400,2	821,2
Oma pääoma yhteensä		475,7	896,6
Pitkäaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	19	1 204,1	880,6
Muut korolliset velat	19	986,2	1 111,0
Eläkevelvoitteet		0,7	1,5
Varaukset ja muut velat	20	200,7	161,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä		2 391,6	2 154,2
Lyhytaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	19	176,9	135,6
Muut korolliset velat	19	441,7	51,5
Varaukset	20	13,8	20,0
Ostovelat		53,5	24,8
Johdannaisinstrumentit	9, 10	0,4	99,7
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	21	291,1	133,6
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		74,4	70,7
Muut velat		128,1	59,8
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 179,8	595,7
Velat yhteensä		3 571,4	2 749,9
Oma pääoma ja velat yhteensä		4 047,1	3 646,5



LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoisen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2021	75,4	168,1	-41,8	759,5	-262,6	198,0	896,6
Kauden tulos					-464,3		-464,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			24,0				24,0
Etuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			34,4				34,4
Kauden laaja tulos			58,4		-464,3		-405,9
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-16,4		-16,4
Omien osakkeiden hankinnat					-1,1		-1,1
Osakeperusteiset maksut				2,4			2,4
Oma pääoma 31.12.2021	75,4	168,1	16,6	762,0	-744,5	198,0	475,7

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 ehtoisen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2020	75,4	168,1	-6,7	256,1	275,2	198,2	966,4
Kauden tulos					-523,2		-523,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-23,9				-23,9
Etuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-10,5				-10,5
Muuntoerot			-0,7				-0,7
Kauden laaja tulos			-35,1		-523,2		-558,4
Osakeanti				511,7			511,7
Osakeantikulut				-8,8			-8,8
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot						200,0	200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-200,0	-200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-14,6	-0,2	-14,8
Osakeperusteiset maksut				0,6			0,6
Oma pääoma 31.12.2020	75,4	168,1	-41,8	759,5	-262,6	198,0	896,6



KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	10-12/2021	10-12/2020 **	2021	2020 **
Liiketoiminnan rahavirta				
Tulos ennen veroja	-104,8	-11,7	-581,9	-654,4
Poistot ja arvonalentumiset	77,9	91,2	319,8	343,8
Rahoitustuotot ja -kulut	44,6	-2,9	127,5	189,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,3	-0,8	-19,4	-0,8
Varausten muutos	4,9	-19,3	19,8	3,5
Työsuhde-etuudet	-5,4	-132,1	-4,3	-120,8
Muut oikaisut	3,4	0,1	3,3	0,7
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	2,9	-151,3	18,9	-116,6
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-28,4	17,8	-49,9	112,3
Vaihto-omaisuuden muutos	-1,0	4,0	1,9	4,6
Osto- ja muiden velkojen muutos	150,6	-53,1	257,3	-672,0
Käyttöpääoman muutos	121,3	-31,3	209,2	-555,2
Maksetut rahoituskulut, netto	-17,6	-71,9	-99,3	-243,4
Maksetut tuloverot				-6,4
Liiketoiminnan nettorahavirta	124,6	-178,6	-25,3	-1 043,1
Investointien rahavirta				
Investoinnit laivastoon	-27,0	-26,0	-70,3	-300,7
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-0,5	-4,9	-6,0	-24,7
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	37,8	104,9	441,7	221,1
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	2,1	4,0	11,7	16,1
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-79,2	57,3	-67,5	439,9
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	-66,8	135,3	309,6	351,6
Rahoituksen rahavirta				
Lainojen nostot		297,8	396,7	872,8
Lainojen takaisinmaksut	-15,0	-11,1	-154,8	-218,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-42,4	-39,4	-146,8	-134,9
Osakeanti				511,7
Osakeantikulut		-0,4		-11,1
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut		-42,2		-200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot				200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut		-4,9	-20,5	-18,5
Omien osakkeiden hankinnat			-1,1	
Rahoituksen nettorahavirta	-57,4	199,7	73,4	1 001,9
Rahavirtojen muutos				
Rahavarat tilikauden alussa	1 149,6	635,9	792,2	481,7
Rahavirtojen muutos	0,4	156,4	357,8	310,5
Rahavarat kauden lopussa *	1 150,0	792,2	1 150,0	792,2
* Rahavarat				
Muut rahoitusvarat	531,4	358,3	531,4	358,3
Rahat ja pankkisaamiset	734,3	465,3	734,3	465,3
Kassavarat	1 265,7	823,7	1 265,7	823,7
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-115,7	-31,5	-115,7	-31,5
Rahavarat	1 150,0	792,2	1 150,0	792,2

** Konsernin tuloslaskelman esittämistavan muutoksen seurauksena liiketoiminnan nettorahavirran esitystapaa on selkeytetty ja vertailukauden luvut päivitetty vastaamaan vuoden 2021 alussa käyttöön otettua esitystapaa. Aiemmin vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin 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.



TILINPÄÄTÖSTIEDOTE - KONSERNIN TALOUDELLISEN VUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT 1.1.-31.12.2021

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu IAS 34 Osavuosisikatsaukset -standardia noudattaen ja sen luvut perustuvat Finnair Oyj:n tilintarkastettuun vuoden 2021 tilinpäätökseen. Tilinpäätöstiedote on hyväksytty julkistettavaksi 16.2.2022.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Tilinpäätöstiedotteessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2020 konsernitiilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita lukuun ottamatta seuraavissa kappaleissa kuvattua konsernin tuloslaskelmalla esitettyjen vertailukelpoisten erien esittämistavan sekä pilvipalvelujärjestelyiden kirjanpitokäsittelyn muutosta. Tilinpäätöstiedotteen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

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

IFRS tulkintakomitea (IFRIC) antoi huhtikuussa 2021 lopullisen agendapäätöksen pilvipalvelujärjestelyiden konfigurointi- ja räätälöintimenojen kirjanpitokäsittelystä (IAS 38 Aineettomat hyödykkeet). Tässä agendapäätöksessä tulkintakomitea tarkasteli, kirjaako asiakas IAS 38-standardia soveltaen sovelluksen konfiguroinnista ja räätälöinnistä aineettoman hyödykkeen, ja mikäli aineetonta hyödykettä ei kirjata, kuinka kyseiset konfigurointi- ja räätälöintimenot tulisi kirjata. Finnair otti käyttöön IFRIC:n agendapäätöksen mukaisen kirjanpitokäsittelyn ensimmäistä kertaa vuoden 2021 tilinpäätöksessään. Pilvipalvelujärjestelyiden kirjanpitokäsittelyn muutoksella ei ollut olennaista vaikutusta Finnairin tulokseen tai taloudelliseen asemaan.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Konsernin tilinpäätöksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään. Toteutuneet taloudelliset luvut saattavat poiketa aiemmista arvioista ja oletuksista. Tunnistetut erät, jotka sisältävät kriittisiä tilinpäätösarvioita ja epävarmuustekijöitä, ovat laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaraukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä, johdannaissopimukset ja suojauslaskenta sekä laskennalliset verot. Lisäksi liiketoiminnan jatkuvuuden arviointi pohjautuu pitkälti johdon ennusteisiin tulevista tapahtumista sekä muihin johdon käytettävissä oleviin tietoihin arviointihetkellä. Hallituksen arviota konsernin toiminnan jatkuvuudesta on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 4. Keskeisimmistä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu tarkemmin vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä.



Vuoden 2020 ensimmäisen kvartaalin lopulla alkanut COVID-19 pandemia on aiheuttanut lentoliiketoiminnan lähi- ja pitkän aikavälin toimintaympäristön kehitykseen liittyvää huomattavaa epävarmuutta, joka jatkui myös vuonna 2021. Finnairin johto seuraa pandemian sekä pandemian vastaisten toimien vaikutusta liiketoimintaansa jatkuvasti, ja päivittää arvioita ja oletuksia viimeisimmän saatavillaan olevan tiedon mukaisesti. Yhtiön johto on myös tilikauden 2021 aikana päivittänyt ennusteskenaarioitaan kunkin osavuositarkastuksen yhteydessä jatkuvasti muuttuvasta pandemiatilanteesta ja matkustusrajoituksista johtuen. Käytetyistä ennusteskenaarioista on kerrottu kunkin tilikauden aikana julkistetun aiemman osavuositarkastuksen yhteydessä.

Ennusteskenaarioita on päivitetty myös tilinpäätöksen 2021 laatimisen yhteydessä pohjautuen hallituksen hyväksymään viimeisimpään strategiaan sekä johdon viimeisimpään liiketoimintasuunnitelmaan. Tilinpäätöksessä 2021 käytetyistä ennusteskenaarioista sekä niiden vaikutuksesta konsernin toiminnan jatkuvuuden arviointiin ja arvonalennustestaukseen kerrotaan tarkemmin alla olevissa liitetiedoissa 4. ja 16.

COVID-19 pandemian aiheuttama merkittävä epävarmuus liittyy talouden lähi- ja pitkän aikavälin kehitykseen sekä Finnairin tulevaisuuden toimintaympäristöön jatkuu edelleen vuoden 2021 tilinpäätöstiedotteen julkistamishetkellä. Lisäksi polttoaineen hintaan liittyy keskimääräistä suurempi epävarmuus, jota lisää Itä-Euroopan geopoliittisen tilanteen eskaloitumisen mahdollisuus. Geopoliittinen tilanne voisi eskaloituessaan ja pitkittyessään vaikuttaa Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen yllentolupiiin, reitityksiin ja kustannuksiin. Pandemian lopullisen keston, polttoaineiden hintakehityksen ja geopoliittisen tilanteen ennakoimattomuuden vuoksi, niiden vaikutus Finnairin tulevaan kannattavuuteen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin voi poiketa nykyisistä johdon arvioista ja olettamuksista.

4. COVID-19 JA HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Konsernin tilinpäätöstiedote 31. joulukuuta 2021 päättyvältä ajalta on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöstiedotteen julkistamisesta. Hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu hallituksen hyväksymään strategiaan ja viimeisimpään kolmen vuoden liiketoimintasuunnitelmaan sekä yhtiön johdon jatkuvaan arviointiin COVID-19 pandemian vaikutuksista konsernin taloudelliseen asemaan. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19-pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut kolmea johdon laatimaa ennusteskenaarioita, jotka käsittävät 36 kuukauden ajanjakson tammikuusta 2022 joulukuuhun 2024 asti. Ennusteskenaariot eroavat toisistaan pääasiassa heijastelemalla erilaisia arvioita liiketoiminnan elpymistahdista sekä yksikkötuottojen kehityksestä. Toiminnan jatkuvuuden arviointiin liittyviä merkittävimpiä tunnistettuja epävarmuustekijöitä sekä johdon käyttämää harkintaa on kuvattu tarkemmin vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä.

Vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä päivitettyissä ennusteskenaarioissa vuoden 2022 kysynnän ja liikevaihdon arvioidaan kehittyvän jonkin verran vuoden 2020 tilinpäätöksen yhteydessä arvioitua hitaammin, johtuen pääasiassa pitkittyneen COVID-19 pandemian vaikutuksista matkustusrajoituksiin. Perusskenaariossa Finnair arvioi operoivansa vuositasona vuonna 2022 noin 83 % kapasiteetilla (tarjotuilla vuositason henkilökilometreillä mitattuna) vuoteen 2019 verrattuna. Vastaavasti optimistisen skenaarion mukaisen liiketoiminnan odotetaan vuonna 2022 olevan noin 87 % vuoden 2019 tasosta, kun taas kaikkein pessimistisimmässä skenaariorissa sen arvioidaan olevan noin 75 %. Eriävästä elpymistahdistasta huolimatta, liiketoiminnan odotetaan kaikissa muissa paitsi pessimistisimmässä skenaariorissa palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle, pandemiaa edeltävälle vuotuiselle operatiiviselle tasolle, vuoden 2023 aikana. Kaikkein pessimistisimmän ennusteskenaariion mukaan vuonna 2023 operatiivisen tason ennustetaan olevan 98 % 2019 tasosta. Kaikissa kolmessa skenaariorissa, Finnair kykenee täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kk ajan tilinpäätöksen julkistamisesta.

Samalla kun COVID-19 viruksen jatkunut leviäminen ja sen vaikutukset matkustusrajoituksiin ja matkustajakysyntään eivät ole Finnairin vaikutusvallassa, Finnair on jatkanut rahoitusasemansa varmistamista optimoimalla investointeja, alentamalla kustannuksia, sopeuttamalla operatiivista kapasiteettiaan kysyntään sekä toteuttamalla uusia rahoitusjärjestelyitä myös vuonna 2021.



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

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

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

Tämän lisäksi Finnair tiedotti 28.9.2021 solmineensa myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen koskien neljää Airbus A350-lentokonetta. Järjestelyllä oli Finnairille välitön, yli 400 miljoonan Yhdysvaltain dollarin positiivinen kassavaikutus. Lisäksi Finnair luopui tilikauden aikana käyttämättömistä 175 miljoonan euron suuruisesta valmiusluottolimitistään, minkä jälkeen sillä ei enää ole kovenanttiehtoisia lainasopimuksia.

Huomioiden vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä sekä 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 ja tilinpäätöstiedote laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu tilinpäätöksen julkistamispäivänä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon, joiden perusteella oletetaan, että yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan rahoituksen riittävyden vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta. Finnairin johto ja hallitus ovat tarkastelleet myös julkistuspäivän jälkeisiä tapahtumia ja tulleet siihen johtopäätökseen, ettei näillä ole olennaista vaikutusta hallituksen hyväksymiin ennusteskenaarioihin tai konsernin liiketoiminnan jatkuvuuden arviointiin.

Huolimatta yhtiön toteuttamista toimenpiteistä, vähentynyt lentomatkojen kysyntä tulee edelleen vaikuttamaan tuleviin kuukausiin merkittävästi, johtaen alhaiseen liikevaihtoon ja heikompaan taloudelliseen tulokseen ja jatkuen ajanjakson ajan, jonka 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.

Siitä huolimatta, että matkustajakysyntä jatkoi elpymistään vuoden viimeisen neljänneksen aikana, COVID-19 pandemian negatiivinen vaikutus näkyi yhä selkeästi sekä matkustajamäärissä että liikevaihdossa.

**Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain**

10-12/2021, miljoonaa euroa	Pohjois-			Kotimaa	Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa				
Matkustajatuotot	38,9	24,7	122,0	27,1	6,1	218,9	52,9
Lisämyynti	3,5	1,5	6,5	1,3	6,6	19,4	4,7
Rahti	101,1	23,4	16,9	0,1	5,7	147,1	35,6
Matkapalvelut	1,5	0,0	26,4	0,2	0,0	28,1	6,8
Yhteensä	145,0	49,7	171,8	28,6	18,4	413,5	
Osuus %	35,1	12,0	41,5	6,9	4,5		

10-12/2020, miljoonaa euroa	Pohjois-			Kotimaa	Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa				
Matkustajatuotot	6,2	0,1	23,6	12,2	-5,7	36,4	35,7
Lisämyynti	2,0	-0,4	0,3	0,5	2,9	5,2	5,1
Rahti	47,6	3,6	7,7	0,0	0,9	59,9	58,7
Matkapalvelut	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5	0,5
Yhteensä	55,9	3,3	31,6	13,2	-2,0	102,0	
Osuus %	54,8	3,2	31,0	12,9	-1,9		

2021, miljoonaa euroa	Pohjois-			Kotimaa	Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa				
Matkustajatuotot	75,3	38,6	243,6	60,3	3,0	420,8	50,2
Lisämyynti	9,7	1,8	10,7	2,5	19,4	44,1	5,3
Rahti	236,3	49,8	35,9	0,2	12,6	334,7	39,9
Matkapalvelut	1,5	0,0	35,8	1,3	0,0	38,7	4,6
Yhteensä	322,8	90,2	326,0	64,4	35,0	838,4	
Osuus %	38,5	10,8	38,9	7,7	4,2		

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

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	10-12/2021 7-9/2021 4-6/2021 1-3/2021 10-12/2020 7-9/2020 4-6/2020 1-3/2020							
	Liikevaihto	413,5	199,4	111,8	113,6	102,0	97,4	68,6
Matkustajatuotot	218,9	113,9	44,9	43,2	36,4	54,7	13,7	423,3
Lisämyynti	19,4	10,5	5,7	8,6	5,2	8,8	5,5	42,8
Rahti	147,1	65,4	61,2	60,9	59,9	31,7	49,5	36,7
Matkapalvelut	28,1	9,7	0,0	0,9	0,5	2,3	0,0	58,4
Vertailukelpoinen EBITDA	12,6	-30,7	-70,0	-60,9	-71,7	-81,9	-89,2	-8,6
Vertailukelpoinen liiketulos	-65,2	-109,1	-151,3	-143,2	-162,9	-167,0	-174,3	-91,1
Liiketulos	-60,2	-106,0	-139,1	-149,1	-14,6	-183,1	-171,2	-95,6

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sisältävät konsernin tulokseen positiivisesti vaikuttavia kertaluonteisia erä yhteensä 19,5 miljoonaa euroa (119,7). Ne koostuvat pääosin työehtosopimusmuutoksista liittyen ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen ja lentäjien peruuttamista ilmoituksista varhaisemmasta eläköitymisestä. Tilikaudella 2020 kertaluonteisiin eriin sisältyi Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehtyjen sääntömuutosten ja lentäjien eläköitymisilmoitusten 132,8 miljoonan euron positiivinen erä sekä työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettaviin etuuksiin liittyvä 13,1 miljoonan euron kulu.



miljoonaa euroa	10- 12/2021	10- 12/2020	Muutos %	2021	2020	Muutos %
Palkat ja palkkiot	-57,7	-33,0	-74,7	-185,8	-231,9	19,9
Maksupohjaiset järjestelyt	-8,8	-3,2	-177,6	-30,1	-35,4	15,0
Etuuspohjaiset järjestelyt	6,2	131,7	-95,3	6,6	120,3	-94,5
Eläkekulut yhteensä	-2,6	128,5	-102,0	-23,4	84,9	-127,6
Muut sosiaalikulut	-6,5	5,5	<-200	-0,6	12,8	-104,9
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-66,8	101,0	-166,2	-209,9	-134,1	-56,5
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-3,6	-1,6	-124,1	-8,3	-15,8	47,2
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-4,7	-1,0	<-200	-7,2	-6,6	-9,0
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-1,3	-1,5	12,3	-3,9	-7,3	47,3
Yhteensä	-76,4	96,9	-178,8	-229,3	-163,9	-40,0

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	10- 12/2021	10- 12/2020	Muutos %	2021	2020	Muutos %
Oman laivaston poistot	-31,0	-47,2	34,4	-155,7	-184,1	15,4
Muun käyttöomaisuuden poistot	-4,8	-5,5	12,0	-20,5	-23,8	14,1
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-35,6	-27,7	-28,3	-123,2	-107,2	-15,0
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,0	-4,9	-1,5	-18,5	-20,5	10,2
Poistot	-76,4	-85,3	10,5	-317,8	-335,6	5,3
Arvonalentumiset	-1,5	-5,9	74,1	-2,0	-8,2	75,4
Yhteensä	-77,9	-91,2	14,6	-319,8	-343,8	7,0

8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT JA MUUTOKSET TULOSLASKELMAN JA RAHAVIRTALASKELMAN ESITTÄMISTAVASSA

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

Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei sisällytetä pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien lentokaluston 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 liiketuloksessa 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 liiketulos'.



miljoonaa euroa	10-12/2021			10-12/2020		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	413,5		413,5	102,0		102,0
Liiketoiminnan muut tuotot	13,4	-0,4	13,0	13,1	-0,8	12,3
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-76,4	-7,7	-84,0	96,9	-139,0	-42,1
Polttoainekulut	-102,4		-102,4	-26,5	0,0	-26,5
Kapasiteettivuokrat	-22,9		-22,9	-17,9		-17,9
Lentokaluston huoltokulut	-39,5	3,4	-36,1	-21,6	-6,3	-27,9
Liikennöimismaksut	-53,4		-53,4	-18,7		-18,7
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-19,0		-19,0	-5,1		-5,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-65,2		-65,2	-23,8		-23,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-30,4	-0,4	-30,8	-21,9	-2,2	-24,0
EBITDA	-		12,6	-		-71,7
Poistot ja arvonalentumiset	-77,9		-77,9	-91,2		-91,2
Liiketulos	-60,2	-5,1	-65,2	-14,6	-148,3	-162,9

miljoonaa euroa	2021			2020		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	838,4		838,4	829,2		829,2
Liiketoiminnan muut tuotot	62,5	-23,3	39,2	49,3	-0,9	48,4
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-229,3	-19,5	-248,9	-163,9	-119,7	-283,5
Polttoainekulut	-211,4	0,0	-211,4	-232,8	0,2	-232,7
Kapasiteettivuokrat	-71,3		-71,3	-89,3		-89,3
Lentokaluston huoltokulut	-117,2	25,5	-91,7	-92,5	-12,2	-104,7
Liikennöimismaksut	-120,4		-120,4	-112,4		-112,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-38,1		-38,1	-28,2		-28,2
Matkustaja- ja maapalvelut	-148,0		-148,0	-168,6		-168,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-99,7	2,9	-96,8	-111,6	1,9	-109,7
EBITDA	-		-149,0	-		-251,5
Poistot ja arvonalentumiset	-319,8		-319,8	-343,8		-343,8
Liiketulos	-454,4	-14,4	-468,9	-464,5	-130,8	-595,3

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät 23,3 miljoonaa euroa (0,9) liiketoiminnan muissa tuotoissa koostuvat pääosin neljän A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn myyntivoitosta sekä Suomen Ilmailuopisto Oy:n myynnistä. Lentokaluston huoltokulujen vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät -25,5 miljoonaa euroa (12,2) sisältävät realisoitumattomien valuuttakurssimuutosten lisäksi huoltovaraukset liittyen neljän A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyyn.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sisältävät konsernin tulokseen positiivisesti vaikuttavia eriä yhteensä 19,5 miljoonaa euroa (119,7). Ne koostuvat pääosin työehtosopimusmuutoksista liittyen ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen ja lentäjien peruuttamista ilmoituksista varhaisemmasta eläköitymisestä. Tilikaudella 2020 näihin kuluihin sisältyi Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehtyjen sääntömuutosten ja lentäjien eläköitymisilmoitusten 132,8 miljoonan euron positiivinen kertaluonteinen erä sekä työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettaviin etuuksiin liittyvät 13,1 miljoonan euron kulut.



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

miljoonaa euroa	10-12/2020			2020		
	Rapor- toitu	Vertailu- kelpoi- suuteen vaikutta- vat erät	Oikaistu	Rapor- toitu	Vertailu- kelpoi- suuteen vaikutta- vat erät	Oikaistu
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-148,3	148,3		-130,8	130,8	
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot		-0,8	-0,8		-0,8	-0,8
Varausten muutos	-4,6	-14,7	-19,3	0,8	2,7	3,5
Työsuhde-etuudet	0,8	-132,8	-132,1	12,0	-132,8	-120,8
Muut oikaisut	0,1	0,0	0,1	0,6	0,2	0,7
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	-3,8	-147,5	-151,3	13,4	-130,0	-116,6



9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteita on uudelleenarvioitu ja päivitetty vuoden 2021 viimeisen vuosineljänneksen aikana. Tehdyt muutokset koskevat pääasiassa suojaustasoja ja suojaushorisonttia lentopetrolin ja valuutan osalta. Lentopetrolin ja valuutan osalta suojaushorisontti laskettiin 12 kuukauteen 24 kuukauden sijasta ja suojausten alaraja laskettiin nolnaan pysyvästi. Suojausten yläraja asetettiin 50 %:iin lentopetrolin ja valuutan osalta koko suojaushorisontille, tavoitetason ollessa 25 %:ssa. Lisäksi tasesuojauksen alaraja laskettiin 0 %:iin pitäen kuitenkin tavoitetaso 50 %:ssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon. Johdannaissopimusten lisäksi Finnair on suojannut tasettaan USD-määräisillä talletuksilla ja sijoituksilla. Näiden määrä vuoden 2021 viimeisen vuosineljänneksen lopussa oli noin 400 miljoonaa dollaria.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	2021		2020	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	57,4	0,7	268,4	-8,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot	4,5	0,0	80,5	0,0
Myydyt optiot	4,3	0,0	74,3	-1,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	162,9	8,8	180,4	-13,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	229,2	9,5	603,7	-24,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)			173,9	1,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot			20,3	0,1
Myydyt optiot			20,3	0,0
Taseen suojaus (termiinit)	270,1	0,0	267,1	-0,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	270,1	0,0	481,6	0,7
Valuuttajohdannaiset yhteensä	499,3	9,5	1 085,3	-23,8
Hyödykejohdannaiset				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	68 000	3,9	240 000	-14,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	68 000	3,9	240 000	-14,2
Lentopetrolitermiinit, tonnia			336 000	-30,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä			336 000	-30,5
Hyödykejohdannaiset yhteensä	68 000	3,9	576 000	-44,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	280,3	12,3	286,0	-18,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	280,3	12,3	286,0	-18,8
Korkojohdannaiset yhteensä	280,3	12,3	286,0	-18,8
Johdannaiset yhteensä		25,7		-87,2



10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	2021	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	531,4	512,4	19,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	12,3		12,3
Valuuttajohdannaiset	9,7		9,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	8,8		8,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,8		0,8
Hyödykejohdannaiset	4,1		4,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,1		4,1
Yhteensä	557,5	512,4	45,1
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	0,2		0,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Hyödykejohdannaiset	0,2		0,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,2		0,2
Yhteensä	0,4		0,4

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

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

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

11. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Konsernilla ei ollut tilikauden viimeisen neljänneksen aikana toteutuneita yrityshankintoja tai -myyntejä.

12. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta kaudella 2021 oli -20,2 % (-20,0 %). Laskennallinen verosaaminen 117,6 miljoonaa euroa tappioista tilikauden aikana on kirjattu täysimääräisesti taseeseen. Lisäksi muihin laajan tuloksen eriin liittyvien laskennallisten verojen vaikutus oli -14,6 miljoonaa euroa ja oman pääoman ehtoisen lainan maksettuihin korkoihin liittyvät laskennalliset verot olivat 4,1 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 191,9 miljoonaa euroa (31.12.2020: 84,8).

Versaamiset verotuksessa vahvistettavista tappioista vuodelta 2020 olivat 141 miljoonaa euroa, joka vanhenee vuonna 2030. Versaamisten verotuksessa vahvistettavista tappioista vuodelta 2021 arvioidaan olevan noin 75 miljoonaa euroa, joka vanhenee vuonna 2031. Finnair arvioi, että nämä voidaan hyödyntää sen tulevaa verotettavaa tulosta vastaan. Arviointi perustuu viimeisimpiin Finnairin johdon ennusteisiin, joissa tarkastellaan erilaisia skenaarioita liittyen liiketoiminnan elpymistähtiin. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 4. Covid-19 ja hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta. Finnair arvioi pystyvänsä käyttämään verotappiot ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa kaikissa eri skenaarioissa. Tämä perustuu sekä oletettuihin tuleviin voittoihin että verosuunnittelumenetelmiin liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä.



13. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

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

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

14. KÄYTTÖMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	2021	2020
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 625,5	1 711,7
Lisäykset	28,7	348,3
Ennakoiden muutos	26,3	-30,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-22,6	32,4
Vähennykset ja siirrot	-371,0	-220,3
Poistot	-178,2	-216,1
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 108,6	1 625,5

Finnairin käyttöomaisuus on vähentynyt johtuen käyttöomaisuuden vähennyksistä ja siirroista, jotka sisältää syyskuussa 2021 toteutetun neljän A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn, jonka vaikutus Finnairin käyttöomaisuuteen oli noin 330 miljoonaa euroa. Lisäksi, neljä A321-lentokonetta siirrettiin käyttöomaisuudesta myytävissä oleviin omaisuuseriin marraskuussa 2021. Myytävissä oleviin hyödykkeisiin siirrettyjen A321-lentokoneiden tasearvo oli 18,5 miljoonaa euroa.

15. KÄYTTÖOIKEUSOMAISSUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	2021	2020
Kirjanpitoarvo kauden alussa	917,5	877,5
Uudet sopimukset	380,6	173,3
Uudellenarvostukset ja modifikaatiot	25,3	-5,7
Poistot	-141,6	-127,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 181,7	917,5

Lisäykset uusissa sopimuksissa sisältää syyskuussa 2021 toteutuneen neljän A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn sekä marraskuussa 2021 voimaan tulleen A350-lentokoneen vuokrausjärjestelyn. A350-lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn vaikutus Finnairin käyttöoikeusomaisuuteen oli noin 240 miljoonaa euroa ja marraskuussa toteutunut vuokrausjärjestely kasvatti Finnairin käyttöoikeusomaisuuden määrää 104,1 miljoonaa euroa.

16. ARVONALENTUMISTESTAUS

Laivasto ja muu käyttöomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuon vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Konserni arvioi jokaisena raportointihetkenä, onko viitteitä siitä, että jonkin käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Liikearvosta ja aineettomista hyödykkeistä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, ei kirjata poistoja, vaan ne testataan arvonalentumisen varalta jokaisena raportointihetkenä. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvonalentumistestauksen laatimisesta on kerrottu tarkemmin vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä.



Finnair pitää useita COVID-19-pandemian johdosta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viitteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on suorittanut arvonalentumistestauksen tilinpäätöspäivänä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö sekä pandemian kielteiset vaikutukset konsernin omaan toimintaympäristöön ja tällä hetkellä erittäin alhaisen matkustajakysynnän vaikutukset konsernin taloudelliseen tulokseen ja matalaan kapasiteetin käyttöasteeseen. Arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU). Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, mukaan lukien liikearvo, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Arvonalentumistestauksen hetkellä 31.12.2021 Finnairin tase ei sisällä liikearvoa (0,5). Tase sisältää 1,4 miljoonaa euroa (1,7) muita aineettomia hyödykkeitä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika. Omaisuuserät, jotka on tarkoitettu myydä, on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu erikseen.

Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon. Testauksen perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Tilinpäätöspäivänä rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä oli 2 748,6 miljoonaa euroa (2 897,3) ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 2 155,8 miljoonaa euroa (2 498,3).

Käyttöarvo on määritetty käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat yhtiön johdon viimeisimpään, strategiaan perustuvaan päivitettyyn ennusteeseen seuraavalle neljälle vuodelle. Neljän vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Ottaakseen huomioon COVID-19 pandemian liittyvän lisääntyneen epävarmuuden ja sen vaikutukset tulevaisuuden näkymiin, Finnair käyttää rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon laatimat kolme vaihtoehtoista rahavirtaskenaariota painotetaan niiden arvioituilla todennäköisyyksillä. Tilinpäätöksen 2021 yhteydessä käytetyt ennusteskenaariot ja niille allokoituiden todennäköisyydet on arvioitu ja hyväksytty yhtiön hallituksen toimesta. Määrittäessään todennäköisyyksiä johto on harkinnut pandemian kestoon ja elpymisnopeuden arviointiin liittyvää epävarmuutta. Optimistisen skenaarion, jossa vuoden 2022 liiketoiminnan operatiivisen tason odotetaan olevan noin 87 % pandemiaa edeltävästä vuoden 2019 tasosta (tarjotuilla vuositasen henkilökilometreillä mitattuna), todennäköisyydeksi on määritetty 5 %. Perusskenaariota, jossa vuoden 2022 operatiivisen toiminnan tason arvioidaan olevan noin 83 % vuoteen 2019 verrattuna, todennäköisyydeksi on määritetty 60 %. Pessimistisessä skenaariossa, jonka todennäköisyydeksi on määritetty 35 %, operatiivisen toiminnan arvioidaan vastaavan noin 75 % vuoden 2019 tasosta. Liiketoiminnan odotetaan kaikissa muissa paitsi kaikkein pessimistisimmässä skenaariossa palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle, pandemiaa edeltävälle vuotuiselle operatiiviselle tasolle, vuonna 2023. Pessimistisen ennusteskenaariota mukaan vuotuisen operatiivisen tason arvioidaan olevan noin 98 % pandemiaa edeltävästä tasosta vuonna 2023.

Arvonalentumistestauksessa käytetyt keskeiset oletukset	31.12.2021	30.9.2021	31.12.2020
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	7,7	7,9	8,2
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	8,8	9,0	9,3
Pitkän aikavälin kasvu-%	2,8	2,8	2,4
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	768-864	660-835	540-610

Arvonalentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa sekä johdon arvioiden käyttöä. Nämä arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta. Epävarmuustekijöistä ja niihin liittyvästä johdon harkinnasta on kerrottu laajemmin vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä. Merkittävää johdon harkintaa sisältyy erityisesti pandemian keston ja kysynnän elpymisnopeuden arviointiin sekä yksikkökohtaisen liikevaihdon kehittymiseen. Finnair on tarkastellut näiden johdon arvioiden vaikutusta arvonalentumistestaukseen yllä mainittujen ennusteskenaarioiden ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin avulla. Lisäksi käyttöarvolaskelma reagoi herkästi laskelmassa käytettyjen keskeisten oletusten, EBITDA-marginaalin, polttoaineen hinnan, pitkän aikavälin kasvuprosentin sekä diskonttokoron muutoksiin.

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

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

Keskeisten oletuksien muutosherkkydet	31.12.2021	30.9.2021	31.12.2020
EBITDA marginaali-%, prosenttiyksikköä	-1,1	-1,0	-1,0
Diskonttokorko, prosenttiyksikköä	+1,4	+1,2	+0,9
Pitkän aikavälin kasvuprosentti, prosenttiyksikköä	-1,5	-1,3	-1,0
Polttoainekustannus, prosenttia	+4,0	+4,0	+15,0

17. VALTIONTUKI FINNAIRIN RAHOITUSJÄRJESTELYISSÄ

Valtiontuki TyEL-takaisinlainassa ja osakeannissa

Euroopan komissio päätyi ratkaisuun, jonka mukaan Suomen valtion 540 miljoonan euron takaus Finnairin TyEL-takaisinlainassa, jonka Euroopan komissio hyväksyi 18.5.2020, ja Suomen valtion osallistuminen osakeantiin ovat niin läheisesti sidoksissa toisiinsa, että niiden voidaan yhdessä katsoa muodostavan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107(1) artiklan mukaisen valtiontuen. Komission päätöksen nojalla yhtiö on sitoutunut osakeannin jälkeen tiettyihin ehtoihin, jotka koskevat muun muassa 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 ilmastoneutraaliustavoite.



Valtiontuki hybridilainaliimitissä

Finnair ja Suomen valtio ovat allekirjoittaneet 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainaliimitistä 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 määriteltujen raja-arvojen alapuolelle.

Kuten kohdassa 24. Katsauskauden jälkeiset tapahtumat on kerrottu, Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi 10.2.2022 hyväksyntänsä jäljellä olevalle, noin 50 miljoonan euron osuudelle, ja näin ollen Finnairin ja Suomen valtion välinen 400 miljoonan euron hybridilainaliimi on kokonaisuudessaan yhtiön käytössä lainaehtojen mukaisesti tilinpäätöstiedotteen julkistamishetkellä.

18. ELÄKESAAMISET

Eläkesaamiset olivat 80,9 miljoonaa euroa (31.12.2020: 31,8). Muutos tilikauden 2021 aikana johtuu pääosin muihin laajan tuloksen eriin kirjatusta järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotosta 31,6 miljoonaa euroa sekä tuloslaskelmaan kirjatusta 20,6 miljoonan euron säästöstä, joka koostuu työehtosopimusmuutoksista liittyen ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen ja lentäjien peruuttamista ilmoituksista varhaisemmasta eläköitymisestä.

19. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Finnair on luopunut 175 miljoonan valmiusluottolimiittijärjestelystä 4.10.2021. Aikaisemmin julkaistut kovenanttitiedot liittyivät valmiusluottolimiitin ehtoihin. Järjestelystä luopumisen jälkeen Finnairilla ei ole voimassa olevia taloudellisia kovenantteja joten Finnair ei julkaise enään kovenanttitietoja.

Olemassa olevia lainoja lyhennettiin lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo		Kirjanpitoarvo	
	2021	2020	2021	2020
Pitkäaikaiset korolliset velat				
Vuokrasopimusvelat	1 204,1	880,6	1 204,1	880,6
Lainat rahoituslaitoksilta	299,7	599,0	299,7	599,0
Joukkovelkakirjalainat	406,2	197,2	397,2	199,8
JOLCO-lainat* ja muut	289,4	312,2	289,4	312,2
Yhteensä	2 199,3	1 988,9	2 190,3	1 991,6
Lyhytaikaiset korolliset velat				
Vuokrasopimusvelat	176,9	135,6	176,9	135,6
Lainat rahoituslaitoksilta	299,8		299,8	
Joukkovelkakirjalainat	98,9		98,9	
JOLCO-lainat* ja muut	43,1	51,5	43,1	51,5
Yhteensä	618,6	187,2	618,6	187,2

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



Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2021							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	133,8	135,9	137,5	138,4	95,4	416,7	1 057,7
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	43,0	44,6	46,5	40,6	26,8	121,6	323,3
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	300,0	300,0					600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	98,9			400,0			498,9
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset				28,1	14,0		42,1
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	43,1	38,2	39,4	83,8	31,1	57,9	293,5
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	618,9	518,7	223,4	690,9	167,3	596,2	2 815,5
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	490,2						490,2
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-506,2	-1,9	-3,9				-512,0
Hyödykejohdannaiset	-3,8	-0,1					-3,9
Ostovelat ja muut velat	181,5						181,5
Korkomaksut	104,8	91,0	70,8	57,1	33,5	107,8	465,1
Yhteensä	885,4	607,8	290,4	748,0	200,8	704,0	3 436,4

Merkittävin rahoitusvelkojen erääntyminen seuraavan kahden vuoden aikana on 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan erääntyminen. Laina erääntyy kahdessa erässä, josta ensimmäinen 300 miljoonan osuus maksetaan vuoden 2022 viimeisen kvartaalin aikana ja toinen 300 miljoonan euron erä vuoden 2023 toisen kvartaalin aikana.

* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä 2022 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2017 maksettua 43 tuhannen euron kulujaksotusta, eikä vuonna 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 2,8 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Lainat rahoituslaitoksilta eivät sisällä 0,6 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	2021	2020
Lentokaluston huoltovaraus		
Varaus kauden alussa	162,8	166,3
Uudet varaukset	32,0	25,4
Käytetyt varaukset	-12,7	-18,3
Puretut varaukset	-1,3	-1,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	2,2	2,1
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	1,4	0,9
Kurssierot	11,7	-12,2
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	195,9	162,8
Joista pitkäaikaista	184,6	153,6
Joista lyhytaikaista	11,3	9,2
Muut varaukset		
Varaus kauden alussa	13,0	3,1
Uudet varaukset	1,9	27,2
Käytetyt varaukset	-9,0	-6,7
Puretut varaukset	-2,1	-10,6
Muut varaukset yhteensä	3,8	13,0
Joista pitkäaikaista	1,4	2,2
Joista lyhytaikaista	2,5	10,8
Yhteensä	199,8	175,8
Joista pitkäaikaista	186,0	155,8
Joista lyhytaikaista	13,8	20,0



Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovaruksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2033 mennessä. Muihin varauksiin sisältyneet COVID-19-pandemian seurauksena tehtyihin rakennejärjestelyihin liittyvät erät purkautuivat pääosin vuoden 2021 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 200,7 miljoonaa euroa (31.12.2020: 161,1) sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 14,7 miljoonaa euroa (31.12.2020: 5,2), jotka pääosin koostuvat pitkäaikaisista kannustinpalkkioista johtoryhmälle ja muulle henkilöstölle sekä saaduista vuokravakuuksista.

21. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	2021	2020
Ennakkoon saadut lentolipputulot	202,7	55,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	55,1	51,9
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	15,2	3,4
Muut erät	18,1	22,5
Yhteensä	291,1	133,6

22. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	2021	2020
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	51,0	32,1
Yhteensä	51,0	32,1

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2021 olivat 355,3 miljoonaa euroa (31.12.2020: 429). Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet kasvoivat, sillä valmismatkatuotannon varaukset alkoivat lisääntyä. Vuokravastuut 31.12.2021 koostuvat ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja vähäarvoisista IT-laitteiden vuokrista, jotka eivät kuulu IFRS 16 standardin piiriin, olivat 18,0 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 yhteisyritykset sekä Finnairin eläkesäätiö. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

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



miljoonaa euroa	2021	2020
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	18,2	28,4
Eläkesäätiö	0,1	0,4
Työsuhde-etuudet		
Eläkesäätiö	-7,4	-121,5
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	4,6	3,9
Hallitus	0,4	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	73,0	88,2
Eläkesäätiö	2,0	1,9
Rahoitustuotot ja -kulut		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	1,6	2,8
Eläkesäätiö	0,1	-0,6
Saamiset		
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	2,4	19,6
Pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä	78,9	31,0
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	14,5	15,9
Velat		
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	2,8	3,6
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	3,3	2,1

24. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

COVID-19-pandemiaan liittyvä lisääntynyt epävarmuus jatkuu edelleen ja tulee vaikuttamaan merkittävästi Finnairin toimintaympäristöön myös katsauskauden jälkeisenä aikana. Lisäksi polttoaineen tulevaan hintakehitykseen liittyy keskimääräistä suurempi epävarmuus tilinpäätöksen julkistamishetkellä, mitä lisää entisestään Itä-Euroopan kiristynyt geopoliittinen tilanne. Itä-Euroopan geopoliittinen tilanne voisi eskaloituessaan ja pitkittyessään vaikuttaa erittäin negatiivisesti paitsi polttoaineen hintaan, myös Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen ilmatilan käytettävyyteen, reitityksiin ja kustannuksiin.

Finnair tiedotti 17.3.2021, että yhtiö ja Suomen valtio olivat tuolloin allekirjoittaneet sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainaliimitistä yhtiön tukemiseksi. Yhtiö tiedotti samalla, että liimitistä noin 350 miljoonan euron suuruisen osuus on sopimuksen solmimisen jälkeen yhtiön käytettävissä Euroopan komission 12.3.2021 tekemän valtiontukipäätöksen nojalla ja että jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron osuudelle haetaan myöhemmin komission erillinen hyväksyntä. Finnair tiedotti 17.2.2022, että komissio on antanut hyväksyntänsä myös tälle 50 miljoonan euron osuudelle. Yhtiö voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltyjen raja-arvojen alapuolelle.