



Tilinpäätösanalyysi: Globaalin pandemian taloudelliset vaikutukset lentoyhtiöihin

Alexi Pouta

Opinnäytetyö

Marraskuu 2021

Yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja hallinnon ala
Tradenomi (AMK), Liiketalouden tutkinto-ohjelma

Pouta, Aleks

Tilinpäätösanalyysi: Globaalin Pandemian vaikutukset lentoyhtiöihin

Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Marraskuu 2021, 24 sivua

Yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja hallinnon ala, Liiketalouden tutkinto-ohjelma, Opinnäytetyö AMK

Julkaisun kieli: suomi

Verkkojulkaisulupa myönnetty: kyllä

Tiivistelmä

Vuonna 2019 alkanut Covid-19 pandemia vaikutti koko maailmaan. Tämä johti ihmisten liikkuvuuden rajoittamiseen vuonna 2020. Liikkuvuuden rajoittaminen vaikuttaa suoraan lentoyhtiöiden ydinliiketoimintaan. Opinnäytetyön tutkii, kuinka pandemia vaikutti kaupallisten lentoyhtiöiden talouteen.

Teoreettisessa viitekehyksessä tutkitaan lentoliikenteestä julkaistuja ennusteita ajalta ennen pandemiaa, sekä pandemian vaikutuksia lentoliikenteeseen globaalisti. Tilinpäätösanalyysiä käsiteltiin esittelemällä erilaisia tilinpäätösanalyysijä, niiden käyttötarkoituksia ja käyttäjiä. Opinnäytetyössä esiteltiin myös lasketut tunnusluvut ja niiden laskukaavat.

Analyysissä tutkitaan kolmea pohjoismaalaista lentoyhtiötä, Finnairia, Norwegian Air Shuttlea ja SAS:ia. Tutkimus toteutettiin tilinpäätösanalyysinä käyttäen vuosien 2018 – 2020 tilinpäätöksiä. Yhtiöiden tilinpäätöksistä lasketaan kannattavuudesta, vakavaraisuudesta ja maksuvalmiudesta kertovia tunnuslukuja. Ensimmäisenä siirrettiin yrityksiä tilinpäätökset Excel-tilukkolaskentaohjelmaan, jonka jälkeen laskettiin auki valitut tunnusluvut.

Tunnusluvut esitetään työssä taulukkomuodossa. Niiden perusteella esitetään tutkimuksen tulokset. Tuloksista selviää, että pandemialla on ollut merkittävä vaikutus lentoyhtiöiden talouteen. Opinnäytetyössä todettiin vaikutusten olevan suurella todennäköisyydellä pitkäaikaisia.

Avainsanat (asiasanat)

Kannattavuus, lentoliikenne, maksuvalmius, tilinpäätösanalyysi, vakavaraisuus

Muut tiedot (salassa pidettävät liitteet)

-

Pouta, Aleks

Finance Analysis: Economic impacts of global pandemic on airlines

Jyväskylä: JAMK University of Applied Sciences, November 2021, 24 pages

Business, Business administration, Bachelor's thesis

Permission for web publication: Yes

Language of publication: Finnish

Abstract

Covid-19 pandemic which started in 2019 affected the whole world. In consequence of that, people's mobility was limited in 2020. Limiting people's mobility affects straightforwardly to the business core of airlines. This bachelor's thesis investigates on how this global pandemic affected the economy of airline companies.

Theoretical framework is investigating predictions about airlines, which were published before the pan-demic started and the effects of the pandemic to the airlines on global scale. Financial statement was dealt with representing different analysis about financial statements, and about their usage and users as well. Calculated statistics and calculating patterns are also represented in bachelor's thesis.

In analysis three Scandinavian airlines were investigated, and those are Finnair, Norwegian Air Shuttle and SAS. Research was implemented as financial statement analysis with usage of the airlines' financial state-ments between 2018 and 2020. Statistics about profitability, solidity and liquidity were calcu-lated based on the financial statements of the companies. Firstly, the financial statements were trans-ferred to Excel spreadsheet, and then the selected statistics were calculated open.

Statistics are showed in a chart form and based on those charts the results of the research are repre-sent-ed. Results transpire that the pandemic has had massive effect on the economic state of airlines. Bache-lor's thesis states that the effects on economy are highly likely long term.

Keywords/tags (subjects)

Air Traffic, Financial Analysis, Financial Solidity, Liquidity, Profitability,

Miscellaneous (Confidential information)

-

Sisältö

1	Johdanto	3
2	Lentoliikenteen kehitys.....	4
2.1	Kansainväliset organisaatiot	5
2.2	Kaupallisen lentoliikenteen tulevaisuudennäkymät ennen pandemiaa.....	5
2.3	Globaali pandemia ja sen vaikutukset	6
3	Tilinpäätösanalyysi	9
3.1	Erilaisia tilinpäätösanalyysijä	9
3.2	Tilinpäätösanalyysin käyttäjät.....	10
3.3	Tunnusluvut.....	12
3.3.1	Kannattavuus	13
3.3.2	Vakavaraisuus	14
3.3.3	Maksuvalmius	15
4	Analyysi.....	16
4.1	Finnair.....	17
4.2	Norwegian Air Shuttle	17
4.3	SAS.....	17
4.4	Kannattavuus.....	18
4.5	Vakavaraisuus.....	21
4.6	Maksuvalmius.....	22
5	Johtopäätökset ja pohdinta	23
	Lähteet	25

Kuviot

Kuvio 1	RPK:n ja BKT:n kasvun muutos.....	7
Kuvio 2.	RPK:n ja CTK:n muutos vuonna 2020	8
Kuvio 3.	Liikevaihdon kasvu-%	18

Taulukot

Taulukko 1.	Liiketulos-%	19
Taulukko 2.	Nettotulos-%.....	19
Taulukko 3.	Oman pääoman tuottoaste	20
Taulukko 4.	Sijoitetun pääoman tuottoaste	20
Taulukko 5.	Omavaraisuusaste	21

Taulukko 6. Nettovelkaantumisaste	21
Taulukko 7. Quick Ratio	22
Taulukko 8. Current Ratio	23

1 Johdanto

Globaali Covid-19 pandemia, joka ravisteli koko maailman taloutta, alkoi vuonna 2019. Se on aiheuttanut kansalaisten liikkuvuuteen rajoituksia vuodesta 2020 alkaen ja näin ollen vaikuttanut myös lentoyhtiöiden talouteen. Tämän opinnäytetyön on tarkoitus tutkia kolmen eri lentoyhtiön taloudellista tilannetta ja kehitystä vuodesta 2018 vuoden 2020 loppuun saakka ja tutkia pandemian vaikutuksia lentoliiketoimintaan.

Lentoyhtiöitä on tutkittu aikaisemminkin, mutta tutkimukset ovat painottuneet muihin lentoyhtiöiden kohtaamiin haasteisiin tai lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiin. Trendi viime aikoina on ollut puhua lentoliiketoiminnan ympäristövaikutuksista tai yksittäisistä kehityskohteista. Lentoyhtiöistä on myös tehty tilinpäätösanalyysjä, kuten Melarti (2019). Ne eivät kuitenkaan ole niin tuoreita, että ottaisivat kantaa tähän ongelmaan.

Tämä työ keskittyy koronan vaikutuksiin lentoliiketoiminnassa ja se pyrkii osoittamaan toimialan kohtaaman haasteen ja muutoksen. Työ kuvaa lentoliikenteen kehitystä kolme yhtiön tilinpäätösanalyysien avulla. Pandemian luoma tilanne lentoliikenteelle on todella poikkeuksellinen, mikä tekee tutkimuksesta merkityksellisen ja mielenkiintoisen.

Tietoperustassa käsitellään kaupallisen lentoliikenteen kehittymistä nykyisen kaltaiseksi. Siinä huomioidaan lentoliikenteen kehityksen ennusteet ennen pandemiaa ja kuinka pandemia lopulta vaikutti koko toimialaan. Toisessa osiossa käsitellään tilinpäätösanalyysin perusteita, sekä todetaan tutkimuksessa käytetyt tunnusluvut. Tunnuslukuja on useita erilaisia ja tähän työhön on valittu tutkimuksen kannalta merkittävät luvut kannattavuudesta, vakavaraisuudesta, sekä maksuvalmiudesta.

Analyysissä tuodaan esille tilinpäätöksistä paljastuneet yksityiskohdat, sekä verrataan yhtiöitä toisiinsa. Tämän perusteella on todettu lentoliikenteen tila vuonna 2020 ja tehty yhteenveto. Lopun pohdinnoissa spekuloidaan hieman lentoliikenteen tulevaisuudesta.

2 Lentoliikenteen kehitys

Vuonna 1914 Floridassa aloitettiin säännöllinen lentoliikenne. Kyseessä oli 30 kilometriä pitkä reitti, jota operoitiin lentoveneellä. Koneen kyytiin mahtui vain yksi matkustaja. Toisen maailman sodan jälkeen lentoliikenne lähti kuitenkin nopeaan kehitykseen, kun vanhoilla sotilaskoneilla aloitettiin postin ja ihmisten kuljettaminen. Vuonna 1950 otettiin kaupalliseen käyttöön ensimmäinen potkuriturbiini kone ja vuonna 1952 ensimmäinen suihkumoottorikone. Ei kuitenkaan ollut missään nimessä selvää, että tulevaisuuden lentoliikenne tulisi perustumaan suihkumoottoreilla varustettuihin lentokoneisiin. (Rauhamäki 2003, 22)

Samalla kun itse lentokoneet ovat kehittyneet, on samalla tapahtunut kehitystä myös sen tukitoiminnoissa. Kasvaneet käyttäjämäärät ovat edellyttäneet investointeja esimerkiksi kiitoteihin, lennonjohtoon, lentokenttäpalveluihin ja sääpalveluihin. Kehitykseen on vahvasti vaikuttanut suhdanetilanne ja valtioiden lentoliikennettä kohti kokema mielenkiinto ja niiden asettama sääntely. Myös yhtiöiden tulonlähteet ovat muuttuneet. Aikaisemmin rahtia otettiin vain sen verran, mitä matkustajien jälkeen jäi tilaa, mutta nykyisellään myös rahti on vakiinnuttanut paikkansa. Alalle onkin syntynyt myös täysin rahtiin keskittyviä yrityksiä. (Rauhamäki 2003, 23, 34)

Lentoliikenne on vahvasti säännelty ala, jossa vaikuttavat tuhannet eri toimijat. Lentoyhtiöiden vastuulla on matkustajien kuljettamisen lisäksi myös matkatavaroiden ja rahdin kuljetus. Niiden ympärille linkittyy paljon erilaisia tehtäviä, kuten lähtöselvityksen järjestäminen, lentokoneeseen liittyvien huollollisten toimenpiteiden järjestäminen ja lentokoneaterioiden valmistus. Tämän lisäksi lentoasemilla työskentelee erilaisia palveluntarjoajia ja viranomaisia. Maailmanlaajuisesti kymmenet tuhannet eri yritykset ovat varmistamassa lentoliikenteen toimivuutta ja sujuvuutta. (Taustatietoa lentoliikenteestä. N.d.)

Nykyään markkinassa operoi karkeasti kahdenlaisia lentoyhtiöitä, perinteisiä kansallisia verkostolentoyhtiöitä, sekä uudenkaltaisia halpalentoyhtiöitä. Tyypillisesti verkostolentoyhtiöt keskittyvät pitkille lennoille, kun taas halpalentoyhtiöt panostavat reitteihin, jotka ovat huomattavasti lyhyempiä ja ne kulkevat usein vaihtoehtoisten kenttien kautta. Onkin tavallista, että halpalentoyhtiöt liikennöivät tietyllä reitillä ainoastaan kysynnän ollessa riittävää ja sen vähentyessä reitti lakkauteen ja vaihdetaan uuteen. Myös erilaisista palveluista on usein karsittu ja niitä on korvattu mak-

sullisilla lisäpalveluilla. Halpalentoyhtiöiden tehokkuus perustuu myös tehokkaaseen verkkopalvelujen hyödyntämiseen, joka mahdollistaa pienemmät markkinointi- ja mainoskulut. Ero yhtiötyyppien välillä on kuitenkin kaventunut vuosi vuodelta. (Tapaninen 2018)

2.1 Kansainväliset organisaatiot

Lentoliikenne on kansainvälinen toimiala, jossa on useita toimijoita. Jotta toiminta olisi järjestyksellistä, turvallista on siihen vaikuttava säädöksillä. Näitä säädöksiä asettava monet kansainväliset, alueelliset ja kansalliset organisaatiot. Kansainvälisillä sopimuksilla määritetään toimialan yhteiset pelisäännöt, joita voidaan alueellisesti soveltaa sallituissa rajoissa. (Rauhamäki 2003, 24, 28)

ICAO (International Civil Aviation Organization) on YK:n alajärjestö. Se on perustettu vuonna 1944 ja sen tärkein päättävä elin on kolmen vuoden välein järjestettävä yleiskokous. Osallistumisoikeus on kaikilla ICAO:n jäsenmailla. Järjestön tehtävänä on kehittää kansainvälisen ilmailun periaatteita ja tekniikkaa, sekä edistää kansainvälisen ilmakuljetuksen suunnittelua ja kehittämistä. Sen tekemät säädökset löytyvät yleissopimuksen liitteinä (Annex). (Rauhamäki 2003, 24-25)

Yhteistyössä ICAO:n kanssa toimii IATA (International Air Transport Association). Kyseessä on kansainvälinen ilmakuljetusliitto ja sen tehtävä on toimia lentoyhtiöiden edustajana. Se tekee yhteistyötä myös monien muiden tahojen kanssa, kuten viranomaisien, matkatoimistojen ja rahdinvälittäjien kanssa. Lähtökohtaisesti sen työnä on edistää lentoliikennepalveluja, tukea toimialaa ja tarjota houkutteleva työympäristö alan parissa. Yksi IATA:n tehtävistä on koordinoida jäsenyhtiöiden toimintaa kuljetushintoihin, -ohjeisiin ja -ehtoihin vaikuttamalla. (Rauhamäki 2003, 27)

2.2 Kaupallisen lentoliikenteen tulevaisuudennäkymät ennen pandemiaa

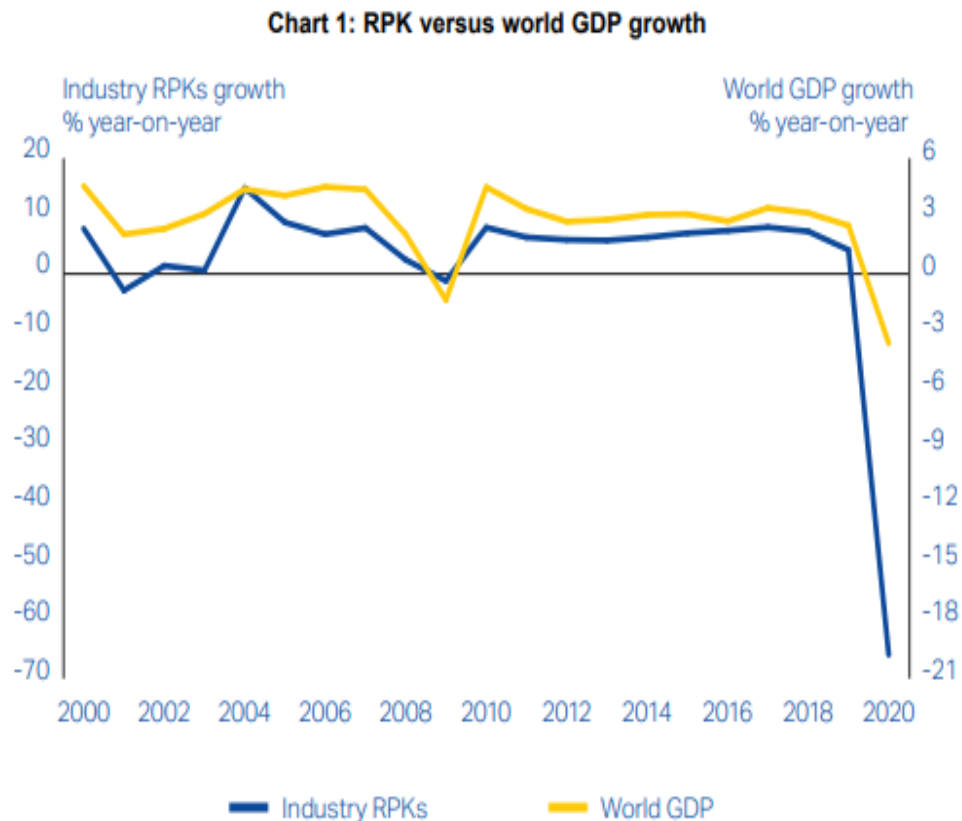
Vuodesta 2012 vuoteen 2019 asti kansainvälinen turismi kasvoi nopeammin kuin kauppatarvikkeiden vienti. Lentoliiketoiminnan osuus kaikesta matkailusta vuonna 2018 oli 58 %, mitä voidaan pitää erittäin merkittävänä. Tähän syynä olivat vahva globaalin talouden kehitys, kasvanut keskiluokka, teknologinen kehitys, uudet bisnesmallit, sekä kohtuulliset kustannukset matkailussa. (International Tourism Highlights, 2019)

Vuonna 2019 IATA:n ennuste seuraavasta vuodesta toteaa, että maailman talous tulee jatkamaan kasvuaan ja yksi prosentti maailman bruttokansantuotteesta muodostuisi kuluttajien käyttämästä rahasta lentoliikenteeseen. Kaiken kaikkiaan kuluttajien lentoliikenteeseen käyttämä rahamäärä kasvaisi neljän prosentin verran. Uniikkien, kahden kaupungin välisten lentoreittien määrän ennustettiin myös kasvavan yli 23 000 yhteyden, kun samalla lentomatkustamisen hinnat inflaation suhteutettuna jatkaisivat putoamistaan. Tämän kaiken oli ennusteen mukaan tarkoitus myös vaikuttaa positiivisesti lentoliikenteen työllistämien ihmisten määrään, sekä eri valtioiden keräämiin veroihin ja maksuihin, jotka muodostuvat lentoliikenteen myötävaikutuksesta. (Economic Performance of the Airline Industry, 2019)

2.3 Globaali pandemia ja sen vaikutukset

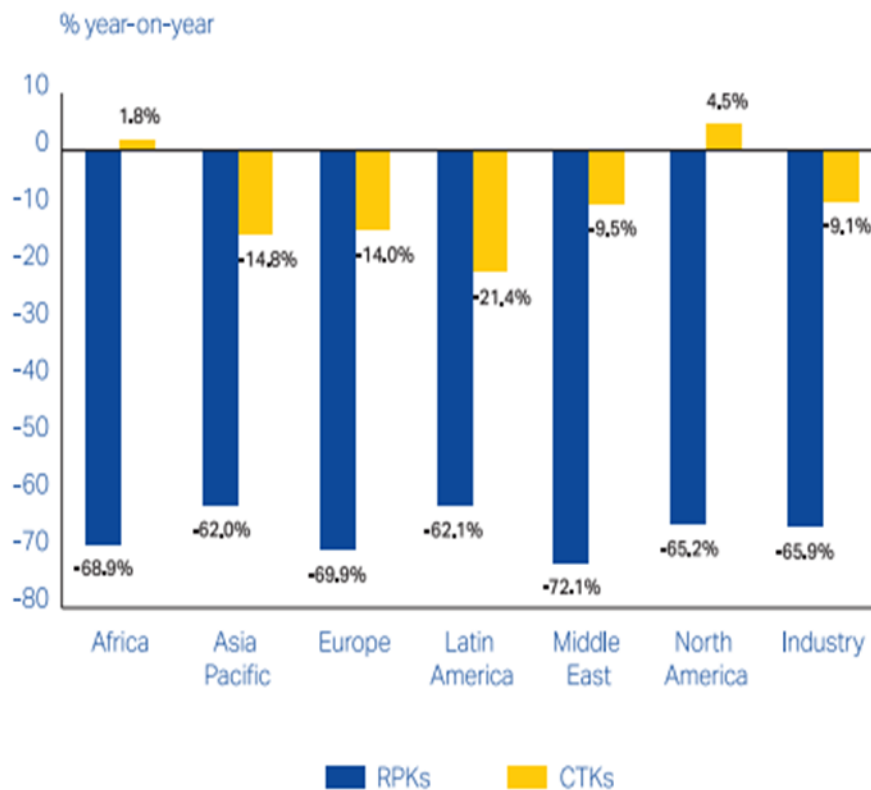
Vuonna 2020 globaali Covid-19 pandemia iski koko maailmaan, mukaan lukien lentoliikenteeseen. Tämä pakotti valtiot rajoittamaan kansalaistensa liikkumisvapautta, joka näkyi myös lentoyhtiöiden liiketoiminnassa dramaattisesti. Tilanteen vuoksi lentoyhtiöt ovat joutuneet hyödyntämään erilaisia rahoituslähteitä. Euroopassa valtiot ovat joutuneet tukemaan lentoyhtiöitä ja lentoliikenteeseen sitoutuneita yhtiöitä rahallisesti. (Savolainen 2021, 13, 16)

Lentoliikenne on yksi olennaisimmista taudinaiheuttajien levittäjistä ja tämä lienee syynä sen kohtaamiin rajoitustoimenpiteisiin. Pelkästään Yhdysvalloissa kuljetetaan normaalioloissa kaksi ja puolimiljoonaa matkustajaa päivittäin. Kun ihmiset suljetaan samaan ahtaaseen ilmatilaan vierekkäin, on luonnollista, että tauditkin leviävät helposti. Esimerkiksi vuoden 2002 SARS-epidemian aikana yhdessä lentokoneessa tauti tarttui ainakin 16 henkilölle. (Robertson & Joiner, 2020)



Kuvio 1 RPK:n ja BKT:n kasvun muutos (World Air Transport Statistics 2021, 2021)

Kuten kuvio 1 osoittaa, niin lentoyhtiöt kohtasivat todella kovan iskun. Kun maailman bruttokansantuotteen kehitys oli vuonna 2020 noin -3 % luokkaa, kun maksettujen lentoliikennekilometrien määrä putosi noin 21 %. RPK on mittari, joka kertoo myydyt lentokilometrit (revenue passenger kilometre). RPK:n kehitys itsessään putosi 65.9 %. Pudotus RPK:ssa on isoin sitten sen mittaamisen aloittamisen vuonna 1950. Vaikka koko maailma kohtasi iskun koronan vuoksi, kohtasivat lentoyhtiöt vielä paljon kovemman iskun. Tämä johtui lentoliikenteen kohtaamista rajoituksista etenkin kansainvälisessä toimintaympäristössä. (World Air Transport Statistics 2021, 2021; Rauhamäki 2003, 5)



Kuvio 2. RPK:n ja CTK:n muutos vuonna 2020 (World Air Transport Statistics 2021, 2021)

Kuvio 2 osoittaa kuinka myydyt kilometrit matkustajaliikenteessä vähenivät vuonna 2020 keskeisillä maantieteellisillä alueilla. Kuvio erottelee matkustajaliikenteen ja rahdin osuudet. CTK kertoo myydyt rahti kilometrit (Cargo tonne kilometres). Parhaiten pärjäivät alueet, joilla on vahva sisämarkkina, kuten Aasia. Aasiassa suuri vaikutus oli Kiinan sisämarkkinalla. Pahimmin kärsi taas Lähi-Idän alue, jonka matkustajaliikenne perustuu vahvemmin kansainvälisiin lentoihin. (World Air Transport Statistics 2021; Rauhamäki 2003, 5)

Suuremmat erot ovat kuitenkin havaittavissa rahtiliikenteen puolella (kuvio 2). Kiinalaisten tuotteiden suuri kysyntä Yhdysvalloissa onnistui nostamaan koko Pohjois-Amerikan tuloksen positiiviseksi. Afrikassa taas löyhemmät rajoitukset aiheuttivat Afrikan positiivisen tuloksen rahdin osalta. Muualla vuosi oli kuitenkin negatiivinen. (World Air Transport Statistics 2021, 2021)

Suomessakin vaikutukset olivat suuria. Vuonna 2019 Helsinki-Vantaan lentokentän läpi kulki huhtikuun aikana 1.8 miljoonaa matkustajaa. Vuoden kuluttua huhtikuussa matkustajamäärä oli enää vain 21 000. Lentoliikenteen matkustajamäärät vähenivät koko vuoden tarkastelujaksolla yli 16

miljoonalla matkustajalla (76,9 %) edellisvuoteen verrattuna. Myös rahtimäärät putosivat 37,9 % vuoden 2020 aikana. (Savolainen 2021, 16)

Edellä mainitut tilastot osoittavat pandemian vaikutukset koko kaupallista lentoliikennettä kohtaan. Tämän vuoksi on aiheellista tutkia lentoyhtiöiden taloutta tarkemmin.

3 Tilinpäätösanalyysi

Tilinpäätösanalyysi on tarkoitettu yrityksen taloudellisen tilanteen arviointia varten. Tilinpäätösanalyysin avulla on mahdollista verrata eri yrityksiä keskenään, todentaa yrityksen tavoitteiden saavuttamista sekä vertailla yrityksen kehitystä eri vuosien välillä. Vertailtavuus on yksi tilinpäätösanalyysin vahvuus. Taloudellista tilaa pystytään arvioimaan moniulotteisesti esimerkiksi kannattavuuden, kasvun ja liiketoiminnan riskien kannalta. Tilinpäätösanalyysi pohjautuu aina yrityksen tilinpäätökseen. (Kallunki 2014, 12-14)

Tilinpäätösanalyysin perustana toimii yrityksen liikekirjanpito, joka usein on tilinpäätös. Tilinpäätöksen etuna on sen vahva standardisointi, sillä sitä ohjaavat lainsäädäntö, sekä normistossa määritellyt periaatteet. Tilinpäätös on yksi yksikäsitteisimpiä, vähiten subjektiivisia, sekä luotettavimpia taloudellisia laskelmia. (Kallunki 2014, 12-14)

3.1 Erilaisia tilinpäätösanalyysejä

Tilinpäätösanalyysin koko ja laajuus voivat vaihdella suurestikin. Tämä johtuu erilaisista tarpeista ja halutuista tiedoista yrityksen tai sen toimialaan liittyen. Suurimmat analyysit ovat usein koko toimialan kattavia ja pienimmät keskittyvät vain yksittäisiin arvoihin. (Salmi 2020, 123-125)

Toimiala-analyysi kertoo koko toimialan tilasta ja toimintaedellytyksistä. Näitä tilastoja käytetään koko toimialan tilan tarkasteluun ja sen avulla pystytään vertaamaan yksittäisen yrityksen toimintaa koko alaan suhteutettuna. (Salmi 2020, 123-125)

Yritysanalyysi käsittää kokonaisuudessaan yksittäisen yrityksen analyysin. Laajimmillaan se käsittelee taloutta, johtoa, järjestelmiä, muita resursseja, tuotteita ja kilpailuasemaa. Lisäksi voidaan arvioida yrityksen toimintaympäristöä. (Salmi 2020, 123-125)

Perinteinen tilinpäätösanalyysi käsittelee myös yhtä yhtiötä tai konsernia. Analyysi perustuu yrityksen tuottamaan tilinpäätökseen, josta lasketaan erilaisia tunnuslukuja. Näiden avulla pystytään arvioimaan yrityksen tilaa ja muutoksia. (Salmi 2020, 123-125)

Sijoitusanalyysi on yleensä tarkoitettu erilaisille pääomasijoittajille. Se mittaa rahoituskelpoisuutta ja tai yrityksen arvoon vaikuttavia tekijöitä. Sijoitusanalyysiä tarkastellessa on muistettava, että pitkä aikavälin arvostukseen liittyy aina riskiä. Pidemmällä tarkastelujaksolla kaikkia tapahtumia on mahdotonta ennustaa täysin oikein. (Salmi 2020, 123-125)

3.2 Tilinpäätösanalyysin käyttäjät

Tilinpäätösanalyysiä käyttävät kaikki sidosryhmät, joilla on tarve tietää yrityksen taloudellinen tila. Kuitenkin tarpeet, tarkoitukset ja lähtökohdat voivat erota hyvinkin paljon toisistaan. Tämän vuoksi eri tahojen johtopäätökset voivat hyvinkin erota toisistaan, vaikka tutkittaisiin hyvin samankaltaisia arvoja. Määritykseen vaikuttavat useat eri tekijät. (Salmi 2020, 122-123)

Tunnuslukujen käyttäjät arvostavat usein eri asioita. Esimerkiksi kannattava kasvu on osakesijoittajalle hyvinkin oleellinen tieto, kun taas pitkien lainojen myöntäjät arvostavat taserakenteen terveyttä ja kassavirran riittävyyttä. (Salmi 2020, 122-123)

Myös tarkasteltavan jakson pituus vaikuttaa tulkintaan. Joillekin käyttäjistä lyhyen ajan trendit ovat merkittävämpiä kuin pitkän ajan näkymät. Esimerkiksi suurien investointien arvo saattaa näkyä vasta vuosien päästä. (Salmi 2020, 122-123)

Monille tarkastelijoille yrityksen tapa tehdä tulosta on myös merkityksellistä. Toinen tarkastelija arvostaa ainoastaan yrityksen kasvua, kun taas toiselle tärkeää voi olla myös esimerkiksi yrityksen eettiset valinnat. Tällä on luonnostaan vaikutus siihen millaisiin johtopäätöksiin tilinpäätösanalyysin käyttäjä tulee. (Salmi 2020, 122-123):

Osakkeenomistajat pyrkivät saavuttamaan tuottoja yrityksestä arvonnousun ja osinkojen kautta. Arvonnousu ja maksettavat osingot perustuvat yrityksen kannattavuuden ja riskin suhteeseen. Yritys ei voi maksaa osinkoa, jos sen toiminta ei ole kannattavaa. Osakkeen omistajat käyttävätkin tilinpäätösanalyysiä osto- ja myyntipäätöksiensä tukena. (Kallunki 2014, 15-16)

Toinen tilinpäätösanalyysiä hyödyntävä taho on yrityksen lainoittajat ja tavarantoimittajat. Yritykselle pitkäaikaisen velan tarjoajana toimivat eri rahoitusinstituutit, esimerkiksi pankit. Lyhyttä velkaa taas tarjoavat eri tavarantoimittajat, jotka tarjoavat yritykselle maksuaikaa. Tilinpäätösanalyysissä tärkeitä arvoja näille tahoille ovat velkaisuus, maksuvalmius ja kannattavuus, jotka heijastavat yrityksen luottokelpoisuutta. (Kallunki 2014, 16-17)

Asiakkaille tilinpäätösanalyysi parhaimmillaan kertoo toimitusvarmuudesta, sekä tuotteiden laadusta. Luonnollisesti ostoksen kokoluokka vaikuttaa näiden asioiden merkittävyyteen. Varsinkin suurten ja pitkäkestoisten hankintojen ostaminen vaikeuksissa olevalta yritykseltä ei ole järkevää. (Kallunki 2014, 17-18)

Myös sisäiset sidosryhmät voivat hyödyntää tilinpäätösanalyysiä. Yrityksen johdon palkkiot ovat usein sidottuja yrityksen tulokseen, tuloksen kasvuun tai johonkin muuhun valittuun arvoon. Työntekijöillä tulos saattaa vaikuttaa suoraan tulospalkkioihin. Yrityksillä voi olla käytössään eläkejärjestelmiä, joihin sillä on tulokseen sidottu velvoite. (Kallunki 2014, 18)

Viranomaiset saavat myös tarvittavaa tietoa tilinpäätösanalyysin avulla. Yrityksien verotettava tulos perustuu aina kirjanpitoon ja tilinpäätökseen. Tätä tietoa hyödyntävät veroviranomaiset. Mikäli toimialaa säädelään, käyttävät viranomaiset tilinpäätöksen tietoja osana säädösten toteutumisen arvioinnissa. Suomessa tämänkaltaisen esimerkki on sähkönsiirtohintojen seuraaminen. (Kallunki 2014, 18)

3.3 Tunnusluvut

Tunnusluvut ovat keino tehdä yrityksen tilinpäätösasiakirjoista ymmärrettävämpiä. Yrityksen tuottamat tilinpäätösdokumentit itsessään eivät kerro asioista koko totuutta. Jotta yritystä ja sen saavutuksia pystytään todentamaan ja vertailemaan, on tutkittava ja tiivistettävä sen tuottamaa informaatiota. Yleisesti tunnuslukujen avulla tutkitaan yrityksen saavutustasoa, muutosta ja tavoitteiden saavuttamista. (Salmi 2020, 121)

Jokaisella tunnusluvulla on tulkintaohje. Tulkintaohjetta tarvitaan, sillä tunnusluvulle on pystyttävä määrittämään kiinnekohta ja arviointiperuste. Tulkintaohjeita muodostetaan erilaisista lähteistä (Salmi 2020, 122):

- Ohjeita rakennetaan tieteelliseltä pohjalta
- Niitä syntyy päättelyn tuloksena, esimerkiksi ”kansanviisautena”
- Omien havaintojen perusteella, esimerkiksi vuosia toimineet arvot, jotka on havaittu yritykselle toimivaksi
- Vertailu toimialan sisällä
- Yrityksen omat tavoitteet.

On tärkeää muistaa, että tilinpäätösanalyysi pyrkii aina kuvaamaan todellisuutta. Sen on tarkoitus auttaa löytämään yrityksen kehityksen kannalta tärkeitä kysymyksiä, kun taas liiketoimien tarkoitus on löytää vastauksia niihin. Tunnuslukujen tulkintaa tehdään usein useammasta eri suunnasta. Tunnuslukuja on kehitetty useita erilaisia, joista osa on yleisemmin käytettyjä ja tunnustettuja. Jotta kyetään valitsemaan oikea tunnusluku, käyttäjän on huomioitava muutamia asioita. (Salmi 2020, 135)

Tunnusluvun on siis mitattava sitä asiaa, jota sen on tarkoitus mitata, eli sen on oltava validi. Toisin sanoen käyttäjän on ymmärrettävä mitä halutaan mitata ja miten sitä voidaan mitata. Tunnusluvun tuottama arvo ei saa myöskään olla kiinni mittajaasta, eli sen on oltava luotettava. Kyseinen tulos on kyettävä toistamaan. (Salmi 2020, 135)

Jotta tunnusluvun käyttäjä kykenee valitsemaan oikean tunnusluvun, on hänen myös ymmärrettävä sen laskukaava. Jos käyttäjä ei ymmärrä tunnusluvun laskukaavaa, ei hän yksinkertaisesti pysty ymmärtämään mitä mitataan. Jos käyttäjällä ei ole kokemusta tunnusluvusta ja hän vain saa

jostain valmiin tuloksen, ei hän voi myöskään todentaa asioita niiden pohjalta. (Salmi 2020, 140-141)

3.3.1 Kannattavuus

Kannattavuutta pidetään tärkeimpänä mittarina arvioitaessa yrityksen toimintaedellytyksiä. Heikosti kannattava yritys tuottaa tappiota ja vähentää yrityksen omaa pääomaa. Jos kannattavuutta ei saada positiiviseksi, yrityksen toiminta päättyy viimeistään pääoman loppumiseen. Kannattavuutta mitataan katemittareilla sekä pääomaan suhteutetuilla tuottomittareilla. (Tunnuslukuopas, N.d)

Liikevaihdon kasvu-%

Liikevaihdon kasvu-% kuvaa kuinka yrityksen liikevaihto on muuttunut tilikausien välillä. Se soveltuu myös yrityksen myyntimenestyksen mittaamiseen. Lukuun voivat vaikuttaa myös yrityksen rakenteessa tapahtuneet toimenpiteet. Tunnusluku mielletään yhdeksi toiminnan laajuuden mittariksi, mutta tässä työssä se tuodaan esille kannattavuuden alla. Liikevaihdossa tapahtuneet muutokset ovat sen verran suuria, että ne vaikuttavat suoraan kannattavuuden lukuihin. (Tunnuslukuopas, N.d)

Liikevaihdon kasvu-% = $100 * [\text{liikevaihto (12 kk)} - \text{edellinen liikevaihto (12 kk)}] / \text{edellinen liikevaihto (12 kk)}$

Nettotulos

Nettotulos kertoo yrityksen toiminnan tuloksen, eli omistajille jäävän osuuden tuloksesta. Nettotulos eroaa usein tuloslaskelman voitto tai tappio osuudesta. Satunnaisia eriä ja tilinpäätössiirtoja ei oteta huomioon laskukaavoissa. Yrityksen voitonjakotavoitteet määrittävät onko nettotulos riittävä. Nettulosta tarkasteltaessa vertaillaan sitä usein huomioon myös oman pääoman tuotto prosenttiin. (Tunnuslukuopas, N.d)

Nettotulos = liiketulos +/- rahoituserät +/- verot

Nettotulos-% = $100 * \text{nettotulos} / \text{liikevaihto}$

Oman pääoman tuotto-% (ROE)

Oman pääoman tuotto-% kertoo tilikauden aikana syntyneen tuoton omaa pääomaa kohtaan.

Luku on tärkeä omistajille, sillä se kuvastaa yrityksen kykyä huolehtia yritykseen sijoitetusta pääomasta. Yrityksen on lähtökohtaisesti onnistuttava tuottamaan myös omalle pääomalle, muuten toiminta ei ole kannattavaa. Koska oma pääoma sisältää enemmän riskiä, on sen suotavaa nousta korkeammaksi kuin riskittömän pääoman tuoton. Oma pääoma lasketaan tilikauden alun ja lopun keskiarvona. (Tunnuslukuopas, N.d)

Oman pääoman tuotto-% = $100 * \text{nettotulos} / \text{oma pääoma keskimäärin}$

Sijoitetun pääoman tuotto-% (ROCE)

Sijoitetun pääoman tuotto-% tuottoa joka on saatu yritykseen sijoitetulle korkoa tai muuta tuottoa vaativalle pääomalle. Se sisältää siis sekä oman pääoman että korolliset velat. Vieraalle pääomalle maksettu korko asettaa vähimmäistuoton vaatimuksen. Kuitenkin usein vaatimus on korkeampi, sillä oman pääoman sijoittajat tavoittelevat korkeampaa tuottoa. Sijoitettu pääoma lasketaan tilikauden alun ja lopun keskiarvona. (Tunnuslukuopas, N.d)

Sijoitetun pääoman tuotto-% = $100 * [\text{nettotulos} + \text{rahoituskulut} + \text{verot (12 kk)}] / \text{sijoitettu pääoma keskimäärin}$.

3.3.2 Vakavaraisuus

Vakavaraisuus kertoo yrityksen rahoituksen rakenteesta. Vaikka yritys onnistuu tekemään voittoa, on sen kyettävä hoitamaan rahoituksesta aiheutuneet kulut. Vakavaraisuutta tarkastellaan staattisilla- ja dynaamisilla rahoituksen riittävyyden mittareilla. (Tunnuslukuopas, N.d)

Omavaraisuusaste-%

Omavaraisuusasteen tehtävänä on kuvata yrityksen vakavaraisuutta, mutta myös tappion sietokykyä ja potentiaalia selvittää sitoumuksista pitkällä aikavälillä. Mikäli omavaraisuusaste on korkea, on yrityksen taseessa omia varoja, jotka auttavat sitä selviämään tappioista. Päinvastaisesti matala omavaraisuusaste nostaa yrityksen riskiä, koska se ei kestä tappioita yhtä reilusti. Arvioinnissa on myös muistettava, että nuoren yrityksen taseessa on useasti reilummin velkaa. Liian suurta omavaraisuusastetta taas pidetään usein heikkouden merkinä, joka kertoo ettei yrityksen johto kykene kehittämään toimintaansa. Toisaalta joskus syynä voi olla esimerkiksi suureen investointiin varautuminen (Tunnuslukuopas, N.d; Salmi 2020, 190-191)

Omavaraisuusaste-% = $100 * \text{oma pääoma} / (\text{taseen loppusumma} - \text{saadut ennakkomaksut})$

Nettovelkaantumisaste-%

Nettovelkaantumisaste kuvaa korollisen nettovelan suhdetta yrityksen omaan pääomaan, eli velkaantuneisuutta. Korollinen nettovelka muodostuu velasta jolle on maksettava korkoa, sekä siitä vähennetyistä varoista, jotka vastaavat käytännössä käteistä rahaa. Jotta yritys noudattaisi hyvän talouden pidon periaatteita, on nettovelkaantumisen yläraja 100 %. (Salmi 2020, 191-192)

Nettovelkaantumisaste-% = $100 * \text{korollinen nettovelka} / \text{oma pääoma}$

josta korollinen nettovelka = korollinen vieras pääoma - rahavarat

3.3.3 Maksuvalmius

Maksuvalmiuden tunnusluvut mittaavat liiketoiminnan juoksevia kuluja. Näitä kuluja ovat esimerkiksi tavaraostot ja palkat. Maksuvalmiutta mitataan staattisilla- ja dynaamisilla mittareilla. Staattiset mittarit lasketaan taseeseen perustuvilla arvoilla, kun taas dynaamiset perustuvat rahavirtoihin. (Tunnuslukuopas, N.d)

Quick ratio

Quick ratio:ta kutsutaan yrityksen happotestiksi, eikä suotta. Se kertoo yrityksen kyvystä selviytyä lyhytaikaisista veloista nopeasti rahaksi muutettavilla omaisuuserillä. Näitä omaisuuseriä ovat lyhytaikaiset saamiset, rahat ja pankkisaamiset, sekä yrityksen omistamat rahoitusarvopaperit.

Quick ratio kuvaa siis yrityksen kassavalmiutta ja rahoituspuskurien kokoa. Arvo yksi tarkoittaa tilannetta, jossa yrityksen nopeasti rahaksi muutettavat omaisuus erät vastaa lyhytaikaisia velkoja. Quick ration yhteydessä on syytä huomioida myös yrityksen pääomarakenne, sillä omavaraisemalla yhtiöllä on suuremmat mahdollisuudet saada lisärahoitusta. (Tunnuslukuopas, N.d)

Quick ratio = (Lyhytaikaiset saamiset + rahat ja pankkisaamiset + rahoitusarvopaperit) / (lyhytaikainen vieras pääoma - lyhytaikaiset saadut ennakkomaksut)

Current Ratio

Current ratio mittaa quick ration tavoin yrityksen maksukykyä ja rahoituspuskuria. Erona on kuitenkin se, että current ratio huomioi myös yrityksen vaihto-omaisuuden nopeasti rahaksi muutettavana eränä. (Tunnuslukuopas, N.d)

Current ratio = (vaihto-omaisuus + lyhytaikaiset saamiset + rahat ja pankkisaamiset + rahoitusomaisuusarvopaperit) / lyhytaikainen vieras pääoma.

4 Analyysi

Tämä osio käsittelee opinnäytetyöhön valittujen yritysten tilinpäätöksiä ja niiden analyysiä. Yhtiöiksi valikoitui kolme pohjoismaalaista lentoyhtiötä: Finnair, Norwegian ja SAS. Yhtiöiden tuli olla pörssiyhtiöitä, jotta tilinpäätökset ovat saatavilla. Pörssiyhtiöt laativat tilinpäätöksensä IFRS-standardin mukaisesti, jolloin niiden tuottamia tilinpäätöksiä voidaan pitää vertailukelpoisina. Näillä periaatteella valitsin tutkimukseen kyseiset kolme eri pohjoismaalaista yhtiötä. Yhtiöiden tilinpäätöksien saatavuus esitetään lähdeluettelossa.

Yhtiöitä arvioidaan kolmen eri vuoden tilinpäätöksien perusteella aikavälillä 2018-2020. Kolmen vuoden tarkasteluväli on valittu, jotta saadaan luotua kuva yhtiöiden toiminnasta ennen pandemian alkua ja jotta pandemian vaikutuksia vuonna 2020 voidaan verrata luotettavasti. Tutkimuk-

sessä tarkastellaan yhtiöiden tilaan kannattavuuden, vakavaraisuuden ja maksuvalmiuden kannalta. Tutkimuksen on tarkoituksena kuvata pandemian aiheuttamia muutoksia yhtiöiden taloudellisessa tilanteessa ja tunnusluvut on valittu tämän periaatteen mukaisesti. Työhön valitut tunnusluvut ovat myös yleisesti tunnettuja ja käytettyjä, joten niitä voidaan pitää vertailukelpoisina ja valideina.

Yhtiöiden tilinpäätökset on analyysiä varten viety excel-taulukko-ohjelmaan, jossa analyysi on suoritettu tietoperustassa nimettyjen kaavojen mukaisesti. Tulokset on esitelty pääosin taulukko muodossa, sillä näin esiteltynä erot on selkeämmin havaittavia. Esimerkiksi viivadiagrammeja käytettäessä iso osa tuloksista skaalautuu hyvin saman näköisiksi, koska poikkeava yksittäinen tulos pakottaa käyttämään suurta asteikkoa.

4.1 Finnair

Finnair perustettiin vuonna 1923 nimellä Aero ja se onkin yksi maailman vanhimmista lentoyhtiöistä. 1946 osake-enemmistö siirtyi Suomen valtiolle. Virallinen nimenmuutos Finnairiksi tapahtui 1968. Finnair on tasaisesti päivittänyt laivastoaan ja palveluitaan. Lisäksi yhtiö on julkaissut tavoitteen olla hiilineutraali lentoyhtiö vuonna 2045. Vuonna 2020 yhtiö ilmoittaa lentäneensä alle 10% normaalista lentomäärästään. (Finnairin historia, N.d.)

4.2 Norwegian Air Shuttle

Norwegian perustettiin vuonna 1993. Sen tarkoituksena on tarjota edullisia lentomatkoja. Aluksi toiminta keskittyi lyhyisiin reitteihin, mutta nykyään se operoi myös pitkillä matkoilla. Vuonna 2018 yhtiö muutti strategista suuntautumistaan keskittyen enemmän ydinkohteisiin laajan reittitarjonnan sijaan. Myös Norwegian nimeää vastuullisuuden yhdeksi ydinarvoistaan ja yhtiö on sitoutunut tulemaan hiilineutraaliksi vuoteen 2050 mennessä. (Tarinamme, N.d.)

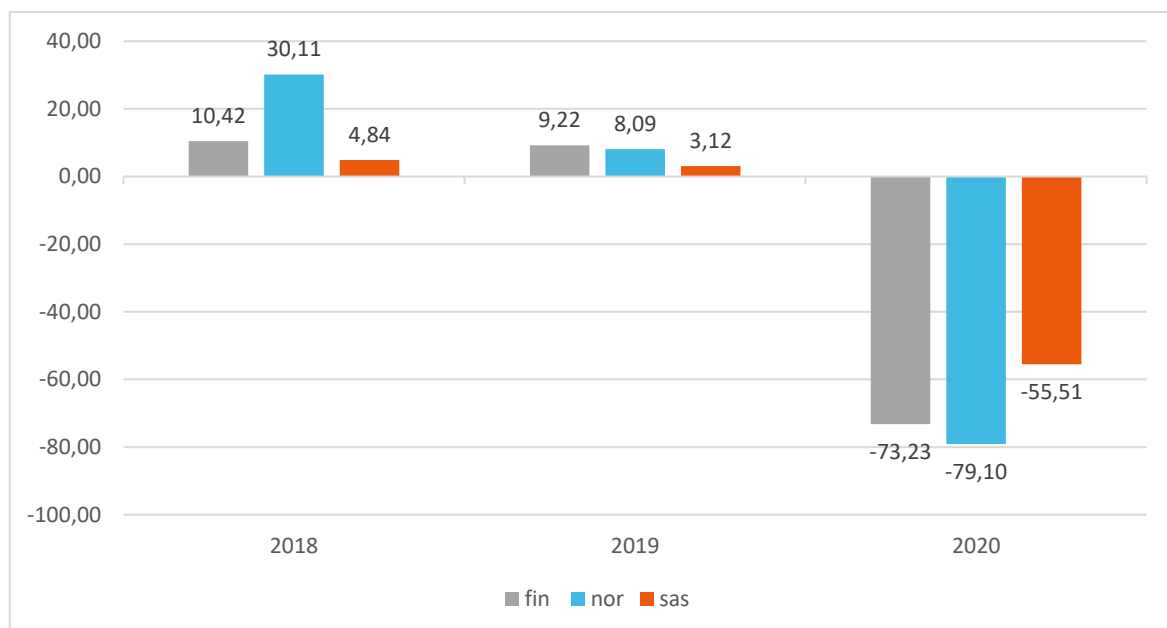
4.3 SAS

SAS muodostettiin vuonna 1946 tanskalaisen Det Danske Luftfartselskabin, Det Norske Luftfartselskapin ja ruotsalaisen Svensk Interkontinental Lufttrafik AB:n yhdistyessä. 2001 se listautui Tukholman, Kööpenhaminan ja Oslon pörssiin. Se oli ensimmäinen pohjoismaalainen lentoyhtiö,

joka mahdollisesti korkea nopeuksisen WiFin käytön lentojen aikana. SAS:n tavoitteena on käyttää ainoastaan biopolttoaineita yhtiön reiteillä vuoteen 2030 mennessä. (History Milestones N.d.)

4.4 Kannattavuus

Kuviossa 3. havainnollistetaan yhtiöiden liikevaihdon muutosta tarkasteluajanjaksolla. Kuten voidaan huomata niin liikevaihto on ollut jokaisella yhtiöllä kasvussa, vaikka kasvu on ollut vuonna 2019 ollut heikompaa kuin vuonna 2018. Vuonna 2020 pandemian vaikutus on nähtävissä ja se on merkittävä. Finnairin ja Norwegianin liikevaihto on pudonnut jopa yli 70 %. SAS:n liikevaihto on pudonnut vähiten, mutta siihen vaikuttaa poikkeava tilikausi. Kun kahden muun yhtiön tilikaudet alkavat tammikuussa ja päättyvät joulukuussa, alkaa SAS:n tilikausi marraskuussa ja päättyy loka-kuussa. Kuvioista voidaan kuitenkin havaita, että pandemian vaikutus yhtiöiden liikevaihdolle on ollut hyvin samankaltainen verrattaessa yhtiöitä toisiinsa. Tulos on lisäksi hyvin samankaltainen kuin kuviossa 1 esitelty muutos.



Kuvio 3. Liikevaihdon kasvu-%

Yli 50% pudotusta liikevaihdossa voidaan pitää merkittävänä ja jo pelkästään se kertoo lentoyhtiöiden tilanteen haastavuudesta vuonna 2020. Liikevaihto heijastuu luonnollisesti koko vuoden tulokseen ja näin ollen myös moniin tunnuslukuihin.

Taulukko 1. Liiketulos-%

	2018	2019	2020
fin	9,04	5,17	-56,02
nor	-9,56	1,97	-261,31
sas	5,66	2,53	-46,55

Vuosina 2018 Finnairin ja SAS:n liiketulos on ollut tyydyttävällä tasolla, kun taas Norwegianilla se on ollut heikko, jopa negatiivinen (Kts. Taulukko 1). Seuraavana vuonna Finnairin ja SAS:n liiketulos-% on laskenut, sen kuitenkin pysyessä positiivisena. Norwegian on taas onnistunut nostamaan omansa myös positiiviseksi.

Kuten Taulukko 1. osoittaa on vuosi 2020 ollut haasteellinen. Liiketulos-% on jokaisella yhtiöllä todella heikko, Finnairilla ja SAS:lla sen ollessa -50 % tuntumassa. Norwegian on taas painunut aivan omille lukemilleen.

Luonnollisesti pudonneet lentomäärät ovat vaikuttaneet liiketoiminnan kuluihin. Jos verrataan vuotta 2019 ja 2020 on kaikkien yhtiöiden henkilöstökulut ja polttoaineen kulutus pienentyneet. Pudotus liikevaihdossa on kuitenkin ollut niin kova, etteivät nämä muutokset ole onnistuneet nostamaan liiketulosta positiiviseksi.

Taulukko 2. Nettotulos-%

	2018	2019	2020
fin	3,58	2,41	-63,10
nor	-3,61	-3,70	-253,30
sas	3,57	1,35	-45,22

Taulukko 2. osoittaa muutamia mielenkiintoisia asioita. Norwegianin nettotulos-% on ollut negatiivinen koko tarkastelujakson ajan, eli se ei ole missään vaiheessa kyennyt tuottamaan voittoa omistajilleen. Se on kuitenkin vuonna 2020 korkeampi kuin liiketulos-%. Tämä osoittaa, että yhtiön finanssi- ja verotukseen liittyvät erät ovat kuitenkin olleet kokonaisuudessaan positiivisia. Finnair ja SAS ovat taas olleet hieman positiivisen puolella vuosina 2018 ja 2019. Nettotulos-% ei kuitenkaan voida pitää hyvänä tai edes tyydyttävänä. Kun tähän yhdistetään vielä vuoden 2020

haasteet, voidaan todeta ettei tulos kulujen jälkeen ole mairitteleva. Ero vuosien 2019 ja 2020 välillä on Finnairin osalta yli 65 % ja SAS:n osalta yli 45 %.

Taulukko 3. Oman pääoman tuottoaste

	2018	2019	2020
fin	10,51	7,90	-56,17
nor	-172,37	-55,60	N.a.
sas	20,81	7,46	-93,39

Kun tarkastellaan oman pääoman tuottoa (ks. Taulukko 3), niin voidaan havaita jälleen suuria muutoksia vuosien välillä. Vuonna 2018 SAS:n oman pääoman tuottoaste on ollut yli 20 % mitä voidaan pitää jo hyvänä. Samana vuonna Finnairin tulos on ollut tyydyttävällä tasolla. Vuonna 2019 molempien tuotto on kuitenkin pudonnut. Kuten muissakin kannattavuuden luvuissa, on 2020 hurjaa luettavaa. Molemmat yhtiöt painuvat reilusti negatiivisen puolelle, eikä tuota voi pitää kuin todella heikkona.

Poikkeuksen tekee Norwegian (ks. Taulukko 3). Vuodet 2018 ja 2019 ovat reilusti negatiiviset, tosin muutos on jo positiivisen suuntaan vuonna 2019. Kuitenkin vuonna 2020 oma pääoma painui negatiivisen puolelle. Tämän vuoksi oman pääoman tuottoastetta ei voida laskea. Tätä voidaan pitää erittäin kriittisenä merkinä yrityksen tilasta.

Taulukko 4. Sijoitetun pääoman tuottoaste

	2018	2019	2020
fin	11,58	6,11	-16,54
nor	-12,19	2,58	-144,13
sas	14,89	6,13	-30,44

Taulukko 4 kuvaa sijoitetun pääoman tuottoasteen kehitystä. Tunnusluvut kertovat hyvin samoja asioita kuin oman pääoman tuottoasteen taulukko. Vaikutukset eivät kuitenkaan olleet yhtä suuria siirryttäessä vuodesta 2019 vuoteen 2020, mutta niitä ei voi kuitenkaan pitää positiivisena.

Sijoitetun pääoman tuottoasteen tulisi olla pienempi, kuin oman pääoman tuottoasteen. Tämä toteutuu Finnairilla ainoastaan vuonna 2019, SAS:lla vuosina 2018 ja 2019, kun taas Norwegianilla ei kertaakaan.

4.5 Vakavaraisuus

Tarkasteltavien yhtiöiden kannattavuus romahti vuonna 2020. Tilannetta on syytä tarkastella myös vakavaraisuuden kannalta.

Taulukko 5. Omavaraisuusaste

	2018	2019	2020
fin	27,06	29,06	25,52
nor	3,44	5,18	-13,48
sas	25,49	29,32	20,14

Taulukko 5 kertoo meille omavaraisuusteen kehittymisestä. Finnairin omavaraisuusaste on pysynyt koko tarkastelujakson ajan tyydyttävällä tasolla. Yllättävää on, että vuoden 2020 vaikutus on suhteellisen pieni verrattuna muihin yhtiöihin. Omavaraisuusasteen laski vain vajaan 5 %. Norwegianin omavaraisuusaste oli nousussa, mutta 2020 se painui negatiiviseksi yhtiön oman pääoman loppumisen vuoksi. Kokonaisuudessaan yhtiön omavaraisuus on ollut heikkoa. SAS:n omavaraisuusaste on ollut lähes vastaava Finnairin kanssa 2018 ja 2019, mutta pudotus on ollut korkeampi vuoden 2020 tilikaudella. Voidaan kuitenkin todeta sen olevan edelleen tyydyttävällä tasolla.

Taulukko 6. Nettovelkaantumisaste

	2018	2019	2020
fin	76,32	64,37	151,14
nor	1491,51	329,31	N.a.
sas	-12,15	13,73	200,64

Kun tarkastellaan yhtiöiden velkaantumisasastetta, kertoo se aivan toista tarinaa (Ks. Taulukko 6). Vuonna 2019 SAS:lla on ollut enemmän likvidejä rahavaroja kuin korollista velkaa, joten velkaantumisasastekin on negatiivinen ja 2019 se on ollut myös hyvällä tasolla. Kuitenkin 2020 vuonna nettovelkaantuminen ylitti yli 200 %, joka on heikko. Finnair on vuosina 2018 ja 2019 pitänyt velkaantumisen tyydyttävällä tasolla, mutta myös siellä nettovelkaantumisasaste ylitti 150 % vuonna 2020. Norwegianilla on ollut tarkastelujakson aikana reilusti nettovelkaa vuosina 2018 ja 2019 eikä se ole missään nimessä kestävä. Vuoden 2020 nettovelkaantumista ei pystytä laskemaan käytetyllä kaavalla, sillä Norwegianin oma pääoma on negatiivinen.

Pandemia on pakottanut yritykset ottamaan lainaa. Se näkyy todella vahvasti yrityksen velkaantumisasasteessa, mutta myös omavaraisuusasteessa.

4.6 Maksuvalmius

Pandemian on vaikuttanut merkittävästi yritysten kannattavuuteen ja vakavaraisuuteen. Seuraavaksi tutkitaan miten tämä on vaikuttanut yhtiöiden maksuvalmiuteen.

Taulukko 7. Quick Ratio

	2018	2019	2020
fin	1,69	1,75	1,93
nor	0,52	0,74	0,32
sas	1,37	0,96	0,72

Taulukko 7. kertoo yritysten välittömästä maksuvalmiudesta. Finnairin ja SAS:n arvo kahtena ensimmäisenä vertailuvuotena kertoo hyvästä valmiudesta selvitä välittömistä maksuista. Norwegianin taso on tyydyttävä. Pandemia vuonna Norwegianin ja SAS:n arvo on heikentynyt, Finnairilla se on taas parantunut. Vaikka Finnairin rahoitusomaisuus on pienentynyt, on kuitenkin lyhyen vieraan pääoman määrä pienentynyt. Tämä voi johtua esimerkiksi siitä, että Finnair on onnistunut neuvottelemaan veloilleen lisää maksuaikaa.

Taulukko 8. Current Ratio

	2018	2019	2020
fin	1,07	1,02	1,61
nor	0,32	0,44	0,14
sas	0,88	0,65	0,57

Kun tarkastellaan maksuvalmiutta hieman laajemmin paljastuu meille hieman lisää asioita (Ks. Taulukko 8). Finnairin kaksi vertailujakson ensimmäistä vuotta ovat edelleen tyydyttävällä tasolla ja maksuvalmiudessa tapahtuu huomattava parannus vuonna 2020. Norwegian on edelleen suhteellisen heikko verrattuna muuhun vertailuryhmään. Kun otetaan huomioon myös vaihto-omaisuus ja saadut ennakkomaksut, on SAS:n maksuvalmius heikkoa läpi tarkastelujakson.

5 Johtopäätökset ja pohdinta

Tutkimuksessa analysoitiin kolmea eri lentoyhtiötä tilinpäätösanalyysin keinoin painottuen kannattavuuteen, vakavaraisuuteen ja maksuvalmiuteen. Jokainen tutkituista yhtiöistä on kärsinyt pandemian vaikutuksista. Vaikutus on ollut todella paljon kovempi, kuin monella muulla toimialalla, koska ihmisten liikkuvuutta rajoitettiin merkittävästi. Liikkuvuusrajoitukset ovat osuneet suoraan lentoyhtiöiden ydinliiketoimintaan.

Yhtiöiden liikevaihdon romahdus on todella merkittävä ja sen vaikutukset on helposti todettavissa tutkimuksessa. Vuosina 2018 ja 2019 tarkasteltujen lentoyhtiöiden kannattavuus on ollut vielä positiivista. On kuitenkin huomioitava se, että kannattavuuden mittareilla arvioituna ne ovat olleet tiukalla jo ennen pandemiaa. Yleisesti lentoliikenteen on arvioitu olevan kasvussa kun katsotaan ennusteita ajalta ennen pandemiaa. Pandemian seurauksena lentoyhtiöt kuitenkin kokivat kannattavuuden osalta todella merkittävän iskun, joka on havaittavissa tuloksista selkeästi.

Vakavaraisuuden osalta pandemian vaikutukset ovat helposti havaittavissa. Lentoyhtiöt ovat joutuneet ottamaan merkittävästi velkaa, jotta ne ovat pystyneet maksamaan kuluja. Luonnollisesti osa kuluista on vähentynyt henkilöstön lomautuksien ja koneiden käyttökustannusten pienenemisen vuoksi. Tämä ei kuitenkaan poista muita kuluja. Tilanne on jopa niin radikaali, että Norwegianin oma pääoma on painunut negatiiviseksi.

Tämä kaikki on vaikuttanut yhtiöiden maksukykyyn lyhyellä aikavälillä. On todella yllättävää, että Finnair on kuitenkin jopa onnistunut nostamaan omaa maksukykyään pandemian aikana. Kahdella muulla yhtiöllä se on heikentynyt. Tutkimuksen perusteella voidaan kuitenkin olettaa, että valtaosalla lentoyhtiöistä maksuvalmiuskyky on pudonnut.

Tutkimusta ja sen tuloksia voidaan pitää luotettavana. Tulokset on muodostettu lentoyhtiöiden tilinpäätösten perusteella, joten käytetty data on kaikkien saatavilla. Tilinpäätökset on luotu IFRS-standardin mukaisesti, joten ne ovat vertailukelpoisia. Analyysissä käytetyt tunnusluvut ovat yleisesti tunnettuja ja yleisesti käytettyjä. Näin ollen voidaan todeta ne myös valideiksi ja luotettaviksi.

Vuosi 2020 oli pandemian osalta vasta alkusoittoa. Tätä kirjoittaessa eletään marraskuuta 2021 ja vasta nyt lentoliikenne alkaa näkyvästi avautumaan, mutta vain osittain. On mielenkiintoista nähdä ja seurata tilanteen kehittymistä, koska se on ollut yhtiöiden jatkuvuuden kannalta erittäin merkittävä. Lisäksi lentoyhtiöt tulevat varmasti kohtaamaan tulevaisuudessa muitakin haasteita. On mahdollista, että lentoliikenteen kehitys palaa pandemiaa edeltäneelle tasolle, mutta on myös mahdollista, että lentoliikenne on muuttunut pysyvästi. Tämä pakottaa yhtiöt keksimään uusia toimintamalleja, jotta ne voivat jatkaa toimintaansa. Tämä tutkimus jättää mahdollisuuden jatkotutkimukselle, sillä on mielenkiintoista nähdä, kuinka lentoyhtiöt tulevat palautumaan tilanteesta.

Lähteet

Kirjoita tähän lähdeluettelo.

Economic Performance of the Airline Industry. 2019. IATA:n Verkkójulkaisu. Viitattu: 11.11.2021. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---december-2019---report/>.

Finnairin Historia. N.d. Finnairin verkkosivut. Viitattu 22.11.2021. <https://company.finnair.com/fi/finnair-yrityksena/historia>.

Finnairin tilinpäätökset. Finnairin verkkosivusto. Viitattu 20.11.2021. <https://investors.finnair.com/fi/reports-and-presentations>.

History Milestones. N.d. SAS verkkosivu. Viitattu 22.11.2021. <https://www.sasgroup.net/about-sas/sas-history/history-milestones/>.

International Tourism Highlights. 2019. Verkkójulkaisu. World Tourism Organization (UNWTO). Viitattu 11.11.2021. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>.

Kallunki, J. 2014. Tilinpäätösanalyysi. Helsinki: Talentum. Viitattu: 10.11.2021. <https://janet.finna.fi/>, Alma Talent Pro.

Melart, S. 2019. Tilinpäätösanalyysi lentoyhtiöistä: Finnair, Norwegian ja SAS. Viitattu 22.11.2021. <https://www.theseus.fi/handle/10024/226893>.

Norwegian tilinpäätökset. Norwegianin verkkosivusto. Viitattu 20.11.2021. <https://www.norwegian.com/fi/tietoja-meista/yritys/investor-relations/reports-and-presentations/>.

Robertson, C., Joiner, K. 2020. Lentokoneet levittävät tauteja nopeasti – joten ehkä rokottamattomien ihmisten ei pitäisi antaa lentää. Artikkelit Tekniikan Maailmassa. Viitattu: 11.11.2021. <https://tekniikanmaailma.fi/lentokoneet-levittavat-tauteja-nopeasti-joten-ehka-rokottamattomien-ihmisten-ei-pitaisi-antaa-lentaa/>.

Salmi, I. 2020. Mitä tilinpäätös kertoo? 10., uudistettu painos. Helsinki: Edita.

Sas tilinpäätökset. SAS:n verkkosivusto. Viitattu 20.11.2021. <https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/annual-reports/>.

Savolainen, K. 2021. Selvitystyö Helsinki-Vantaan ilmailualan kestävä kasvun uudelleenrakentamiseksi. Selvitystyön loppuraportti. Viitattu: 8.11.2021. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162959/TEM_2021_19.pdf?sequence=4&isAllowed=y.

Tapaninen, U. 2018. Logistiikka ja liikennejärjestelmät. Helsinki: Otatieto. Viitattu: 10.11.2021. <https://janet.finna.fi/>, Ellibs.

Taustatietoa lentoliikenteestä. N.d. Finnairin verkkosivu. Viitattu: 8.11.2021. <https://www.finnair.fi/fi/taustatietoa-lentoliikenteesta?navref=paragraph>.

Tarinamme. N.d. Norwegianin verkkosivu. Viitattu 22.11.2021. <https://www.norwegian.com/fi/tietoja-meista/tarinamme/>.

Tunnuslukuopas. N.d. Alma Talentin verkko-opas. Viitattu 16.11.2021. <https://www.almatalent.fi/tietopalvelut/tunnuslukuopas>.

World Air Transport Statistics 2021. 2021. IATA:n verkkojulkaisu. Viitattu 15.11.2021. <https://www.iata.org/contentassets/a686ff624550453e8bf0c9b3f7f0ab26/wats-2021-media-kit.pdf>.

