



FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–31.3.2022



27.4.2022

FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–31.3.2022

Pandemiasta toipuminen etenee vauhdilla, samaan aikaan sopeutamme toimintaamme Venäjän ilmatilan sulkuun

Tammi–maaliskuu 2022

- Osakekohtainen tulos oli -0,15 euroa (-0,11)*.
- Liikevaihto kasvoi 252,1 prosenttia vertailukaudesta ja oli 399,8 miljoonaa euroa (113,6).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -132,9 miljoonaa euroa (-143,2). Liiketulos oli -164,9 miljoonaa euroa (-149,1).
- Kassavarat olivat 1 136,5 miljoonaa euroa (31.12.2021: 1 265,7) ja omavaraisuusaste oli 7,2 prosenttia (31.12.2021: 11,8).
- Liiketoiminnan nettorahavirta (eli operatiivinen kassavirta) oli 35,4 miljoonaa euroa (-117,7) ja investointien nettorahavirta -23,7 miljoonaa euroa (5,2).**
- Matkustajamäärä kasvoi 482,0 prosenttia 1,5 miljoonaan (0,3).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 475,5 prosenttia 6 915,2 miljoonaan kilometriin (1 201,5).
- Matkustajakäyttöaste oli 47,3 prosenttia (25,5).

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

** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 7,7 miljoonaa euroa sijoituksia (9,3 miljoonaa euroa lunastuksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Ne muodostavat osan konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

OHJEISTUS 17.2.2022 (OSITTAIN PERUTTU 28.2.2022)

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.

Finnair julkaisi 28.2.2022 pörssitiedotteen, jolla se perui Venäjän ilmatilan sulkemisen takia yllä olevan ohjeistuksen siltä osin kuin se koski vuoden 2022 ensimmäistä neljänneistä ja vuoden 2022 jälkipuoliskon toimintaympäristöä



UUSI OHJEISTUS 27.4.2022

Finnairin toimintaympäristö on kaksijakoinen. Euroopassa, Yhdysvalloissa ja Etelä-Aasiassa* matkustus on normalisoitumassa, kun pandemialiittännäiset vaikutukset ovat lieventyneet. Sen sijaan Pohjois-Aasian** markkinoiden matkustusrajoitukset yhdistettynä Venäjän suljettuun ilmatilaan vaikuttavat merkittävästi Finnairin toimintaympäristöön.

Finnair arvioi lentävänsä vuoden 2022 toisen ja kolmannen neljänneksen aikana kesäkaudella keskimäärin noin 70 prosentin kapasiteetilla tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kesäkaudelle sovitut lentokoneiden vuokraukset miehistöineen toisille lentoyhtiöille nostavat käytössä olevan kapasiteetin lähes 80 prosenttiin.

Finnair arvioi vuoden 2022 toisen neljänneksen vertailukelpoisen liiketuloksen parantuvan ensimmäisestä neljänneksestä ja olevan samaa suuruusluokkaa kuin vuoden 2021 viimeisellä vuosineljänneksellä (-65 miljoonaa euroa). Tulosta tukee matkustuskysynnän voimakas palautuminen Finnairin verkostossa, mutta sitä rasittavat polttoaineen hinnan voimakas nousu ja edelleen jatkuva vähäinen Pohjois-Aasian-liikenne.

Yhtiö arvioi, että vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä kysyntä on lähempänä pandemiaa edeltävää aikaa Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Etelä-Aasiassa.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2022 puolivuosisikatsauksen yhteydessä.

* Intia, Singapore ja Thaimaa.

** Japani, Etelä-Korea ja Kiina

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Viimeisen kahden vuoden aikana Finnair on kohdannut kaksi perustavanlaatuista häiriötä, joilla on historiallisen suuret vaikutukset: globaalin pandemian ja Venäjän hyökkäyksen, joka johti ilmatilan sulkun. Nämä molemmat vaikuttivat voimakkaasti Finnairin vuoden 2022 ensimmäiseen neljännekseen, pandemia omikronmuunnoksen muodossa. Omikronmuunnos rajoituksiineen ja sulkutoimisineen heikensi kysyntää erityisesti tammi- ja helmikuussa. Tämän vuoksi kysynnän ennakoitu kasvu taukosi kahdeksi kuukaudeksi ja katsauskauden liikevaihto heikkeni edeltäneestä vuosineljänneksestä ollen 400 miljoonaa euroa. Vertailukelpoinen liiketulos pysyi ennakoidusti vahvasti tappiollisena ollen -133 miljoonaa euroa, mikä johtui pääasiassa korkeasta polttoaineen hinnasta sekä omikronin vaikutuksesta kuluihin ja kysyntään.

Vuoden alussa omikronaalto vaikeutti toimintaamme monin tavoin, kun sekä asiakkaat että Finnair tekivät muutoksia lentoihin, mikä ruuhkautti asiakaspalveluamme. Myös saapumistämällisyytemme kärsi huomattavista sairauspoissaoloista toiminnan eri osissa. Järjestelmälliset toimet lentojen täsmällisyyden parantamiseksi ja asiakaspalvelun jonotusaikojen lyhentämiseksi paransivat kuitenkin asiakastyytyväisyyttä neljänneksen loppua kohden. Lisäämme edelleen asiakaspalvelun resursseja kohti kesää, jotta jonotusajat saadaan normalisoitua. Kiitän lämpimästi kaikkia asiakkaitamme tuesta, kärsivällisyydestä ja arvokkaasta palautteesta.

Toimintaympäristömme muuttui helmikuun lopussa dramaattisesti Venäjän hyökättyä Ukraina. Sodasta johtuvat pakotteet ja vastapakotteet sulkivat Venäjän ilmatilan. Helmikuun 28. päivä kerroimme pörssitiedotteessa ilmatilan mahdollisella sululla olevan merkittävä vaikutus Euroopan ja Aasian väliseen lentoliikenteeseen, ja negatiiviset taloudelliset vaikutukset Finnairille olisivat huomattavat erityisesti tilanteen pitkittyessä. Kerroimme myös kartoittavamme ratkaisuvaihtoehtoja tilanteen pitkittymisen varalta ja käyvämmä aktiivista dialogia Suomen valtion kanssa.

Varaudumme nyt Venäjän ilmatilan sulun pitkittymiseen ja olemme jo aloittaneet toimintamme sopeutuksen monin määrätietoisin toimin. Ensimmäisenä toimenä päivitetty verkostomme painottaa aiempaa enemmän yhteyksiä länteen ja Etelä-Aasiaan. Avasimme uuden reitin Dallasiin maaliskuun lopussa, ja kesällä aukeavat uudet Mumbain ja Seattlen reitit. Käynnistämme uuden kustannussäästöohjelman, jonka ensimmäisessä vaiheessa haemme 60 miljoonan euron pysyviä säästöjä jakelusta, lentokoneiden vuokrasopimuksista ja toimintojen jatkuvasta parantamisesta. Nämä lisäsäästöt tulevat jo saavutettujen 200 miljoonan euron vuosittaisten pysyvien säästöjen päälle. Täydennämme kustannussäästöohjelmaa samalla kun jatkamme pitkän aikavälin ratkaisun määrittämistä Venäjän ilmatilan sulkun. Kassatilanteemme on edelleen vahva ja Suomen valtion myöntämä 400 miljoonan euron hybridilaina, joka on kokonaisuudessaan nostamaton, vahvistaa taseasemaamme. Hybridilainan muuttaminen kokonaisuudessaan pääomalainaksi on seuraus jatkuvasta dialogistamme valtio-omistajan kanssa.



Olemme Venäjän ilmatilan sulun jälkeen myös nopeasti löytäneet ylimääräiselle kapasiteettillemme kannattavaa käyttöä vuokraamalla koneita miehistöineen toisten lentoyhtiöiden käyttöön. Tämä luo meille tuottoja ja työllistää merkittävän määrän lentäjiä, matkustamohenkilökuntaa ja tekniikan työntekijöitä. Vuokrausjärjestelyiden ansiosta vältymme lentävän henkilökunnan lomautuksilta Suomessa kesällä. Olemme myös aloittaneet laivastosuunnitelmamme tarkastelun ja tarkastelemme rinnakkain sekä lentokoneiden ulosvuokrausta että käyttämättä olevien lentokoneiden myyntimahdollisuuksia.

Pandemiasta toipuminen etenee parhaillaan vauhdilla. Asiakkaidemme varauskäyttäytyminen on normalisoitumassa ja lentoja varataan jo pitkälle kesään ja syksyyn. Kysyntä erityisesti Euroopassa, Etelä-Aasiassa ja Pohjois-Amerikan reiteillä on vahvaa, ja lentojemme määrä nousee kesäkaudella yli 300 päivittäiseen lentoon. Uuden kaukolentokokemuksemme myötä uudistettuja laajarunkokoneita on jo liikenteessä, ja premium economy -matkustusluokka on tarjolla toukokuusta alkaen Dallasin, New Yorkin ja Singaporen reiteillä.

Sota Ukrainassa koskettaa meitä kaikkia. Olemme tarjonneet sotaa pakeneville ukrainalaisille lentolippuja 95 prosentin alennuksella keskeisillä reiteillä.

Katsauskauden aikana sitouduimme asettamaan tieteeseen pohjautuvat tavoitteet (Science Based Target) hiilidioksidipäästöjemme vähentämiseksi. Sitouduimme myös huomattaviin uusiutuvien polttoaineiden hankintoihin yhdessä oneworld-kumppanien kanssa ja toimme uudelleen asiakkaillemme mahdollisuuden hyvittää lentojen päästöjä.

Valmistaudumme nyt vilkkaaseen kesäkauteen samalla kun sopeutamme toimintaamme Venäjän ilmatilan aiheuttamaan todellisuuteen. Kiitän lämpimästi koko Finnairin tiimiä erinomaisesta kestävydestä ja omistautumisesta asiakkaiden palvelemiseen näiden uusien muutosten keskellä.

Toimintaympäristö tammi–maaliskuussa

COVID-19-pandemia sekä erityisesti omikronmuunnos vaikuttivat edelleen koko globaaliin lentotoimialaan ja näin ollen myös Finnairin toimintaan vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä. Lisäksi Venäjän ilmatila sulkeutui EU:ssa sijaitseville lentoyhtiöille Ukrainan sotaa seuranneiden vastapakotteiden takia helmikuun lopussa, mikä johti reitti- ja vuoroperuutuksiin Aasian-liikenteessä sekä Venäjälle maaliskuussa. Finnair pystyi kuitenkin noin viikon tauon jälkeen jatkamaan suurinta osaa Aasian-lennoistaan pidemmistä lentoreiteistä huolimatta vahvan rahtikysynnän tukemana. Yhtiö lisäsi myös kaukomatkustajalentojensa määrää katsauskaudella verrattuna edeltäneeseen vuosineljännekseen, koska matkustus esimerkiksi Yhdysvaltoihin, Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan oli avautunut. Se operoi kuitenkin edelleen rajoitetumpaa verkostoa ensimmäisellä 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 389,8 prosenttia (-86,7) vertailukaudesta. Vaikka kysyntä on lisääntynyt loppukesästä 2021 alkaen parantuneen koronavirusrokotuskattavuuden ja lieventyneiden matkustusrajoitusten myötä, se oli edelleen selvästi koronaa edeltävää aikaa heikompaa erityisesti tammi- ja helmikuussa omikronmuunnoksen vaikutuksesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna nousi 42,4 prosenttia (-79,5). Kysyntä Euroopan ja Finnairin monien Aasian-kohteiden välillä pysyi varsin heikkona katsauskaudella matkustusrajoitusten takia, joten Venäjän ilmatilan sulun vaikutus oli maltillista ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna nousi 170,2 prosenttia (-72,2). Matkustus Yhdysvaltoihin on ollut vähemmän rajoitettua vuoden 2021 viimeisestä neljänneksestä alkaen, mikä on näkynyt selvästi vahvistuneena kysyntänä Euroopan ja Finnairin Pohjois-Amerikan-kohteiden välillä erityisesti katsauskauden loppua kohden.

Aurinkomatkojen ulkomaan matkapakettien kysyntä heikkeni omikronmuunnoksen takia, mikä vaikutti sekä katsauskauden että kesäkauden 2022 myyntiin. Lisäksi Thaimaan matkustusrajoitukset hidastivat osaltaan kysyntää ja aiheuttivat odotettua enemmän peruutuksia. Kysyntä katsauskaudella kohdistui pääasiassa Kanariansaarten, manner-Espanjan, Portugaliin ja Arabiemiraattien kohteisiin. Matkapaketteja järjestettiin myös kotimaankohteisiin edellisten vuosineljänneksen tapaan. Ukrainan sodalla ei ole ollut merkittävää vaikutusta tulevan kesän kysyntään, sillä kysyntä piristyi merkittävästi maaliskuun puolivälistä alkaen.

COVID-19 ja Ukrainan sota vaikuttivat myös globaaleihin rahtimarkkinoihin ensimmäisellä vuosineljänneksellä, koska niistä aiheutuneet toimitusketjuongelmat sekä rahtikapasiteetin puute ja niitä seuranneet toimitusviivästykset hyödyttivät edelleen lentorahtia. Nämä seikat johtivat vahvaan lentorahdin kysyntään ja poikkeuksellisen korkeisiin kohonneisiin markkinahintoihin tietyillä Aasian-reiteillä. Rahdin jatkonut vahva kysyntä ylläpiti markkinaa pelkkää

rahtia kuljettaville lennoille myös katsauskaudella, vaikka niiden suhteellinen osuus pieni, koska niiden määrä väheni maaliskuussa Venäjän suljetun ilmatilan takia ja toisaalta koska matkustajareittilentojen määrä lisääntyi. Kasvanut rahtikapasiteetti yhdistettynä korkeisiin markkinahintoihin johti vertailukaudesta selvästi kasvaneeseen rahtiliikvaihtoon. Finnair arvioi rahdin kysynnän pysyvän vahvana ainakin vuoden 2022 ensimmäisellä puoliskolla.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 8,2 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihintana oli vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 85,0 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin, koska hintaan vaikutti Ukrainan sota ja sitä seuranneet pakotteet.

Taloudellinen kehitys tammi–maaliskuussa

LIKEVAIHTO TAMMI–MAALISKUUSSA

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	1–3/2022	1–3/2021	Muutos, %
Matkustajatutuotot	227,6	43,2	427,3
Lisämyynti	26,7	8,6	210,7
Rahdi	120,5	60,9	97,8
Matkapalvelut	25,0	0,9	2762,9
Yhteensä	399,8	113,6	252,1

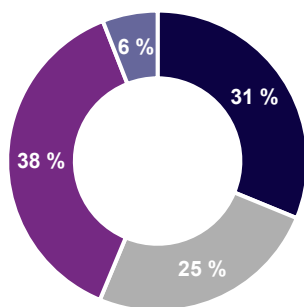
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 38,8 prosenttia ja oli 5,78 senttiä (9,45). Negatiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti ennen kaikkea rahtiliikvaihdon pienempi osuus kokonaisliikvaihdosta katsauskaudella sekä pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suurempi osuus vertailukaudesta, koska ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä.

Matkustajatutuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1–3/2022

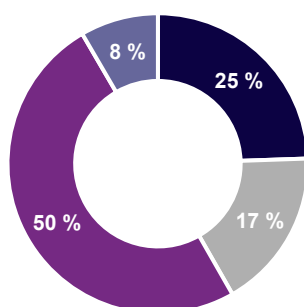
Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	1–3/ 2022 Milj. euroa	Osuus, %	1–3/ 2021 Milj. euroa	1–3/ 2022 Milj. km	1–3/ 2021 Milj. km	1–3/ 2022 Milj. km	1–3/ 2021 Milj. km	%	Muutos, %-yks.
Aasia	48,7	21,4	6,7	2 157,3	664,2	799,4	67,9	37,1	26,8
Pohjois-Amerikka	29,2	12,8	0,2	1 734,3	17,3	565,2	0,9	32,6	27,3
Eurooppa	113,6	49,9	24,2	2 613,0	361,1	1 630,1	147,4	62,4	21,6
Kotimaa	32,4	14,2	12,6	410,6	158,9	274,5	90,3	66,9	10,1
Reiteille kohdistumaton	3,7	1,6	-0,5						
Yhteensä	227,6	100,0	43,2	6 915,2	1 201,5	3 269,2	306,5	47,3	21,8

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus ensimmäisellä vuosineljänneksellä näkyi yhä selvästi matkustajaliikenneluvuissa, vaikka luvut paranivat edelleen sekä vertailukaudesta että vuoden 2021 viimeisestä neljänneksestä. Lisäksi Venäjän ilmatilan salku vaikutti jonkin verran maaliskuun lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna nousivat 427,3 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna nousi 475,5 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä nousi 482,0 prosenttia ollen 1 508 800 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna nousi 966,7 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 21,8 prosenttiyksikköä 47,3 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin pandemiavaikutusten takia yhä vähäinen määrä reittilentoja. Lisäksi Finnair perui Venäjän suljetun ilmatilan vuoksi lukuisia Aasian-lentoja maaliskuussa, vaikka yhtiö pystyi jatkamaan suurinta osaa lennoista lentämällä pidempiä reittejä. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta selvästi enemmän matkustuksen avauduttua vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan sekä Finnairin aloitettua lennot Ruotsista Thaimaahan. Kapasiteetti nousi sen vuoksi 224,8 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 1 076,9 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 26,8 prosenttiyksikköä 37,1 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäyttöastetta ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot ja niiden korkea käyttöaste.

Maaliskuussa 2021 aloitettujen New Yorkin -reittilentojen lisäksi kesäkuussa 2021 aloitettiin lennot Chicagoon ja Los Angelesiin ja toisaalta talvikauden 2021/2022 myötä lennot myös Miamiin. Finnair aloitti lisäksi vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä suorat lennot myös Tukholmasta New Yorkiin, Los Angelesiin ja Miamiin. Katsauskauden Pohjois-Amerikan kapasiteetti jopa yli kaksinkertaistui sekä vuoden 2019 että 2020 vastaaviin ajanjaksoihin verrattuna. Kapasiteetti ja myydyt henkilökilometrit nousivat vertailukaudesta poikkeuksellisen jyrkästi, sillä vertailukauden kahden ensimmäisen kuukauden aikana matkustajalentoja ei ollut lainkaan ja maaliskuussakin operoitiin vain viikkovuoro New Yorkiin. Matkustajakäyttöaste nousi 27,3 prosenttiyksikköä 32,6 prosenttiin, mutta myös sitä ja sen aiheuttamia matalia matkustajatuottoja tukivat Aasian tapaan kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti nousi 623,7 prosenttia, koska matkustusrajoitusten lieventyminen Euroopan sisällä on vahvistanut kysyntää huomattavasti loppukesästä 2021 alkaen ja toisaalta koska vertailukauden liikenne oli vähäistä. Näin ollen myydyt henkilökilometrit nousivat 1 006,1 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 21,6 prosenttiyksikköä 62,4 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti nousi vertailukaudesta 158,4 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit 204,2 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 10,1 prosenttiyksikköä 66,9 prosenttiin.

Lisämyynti nousi 210,7 prosenttia. Pluspisteliitännäinen myynti, lisämatkatavarat ja istumapaikkojen ennakkovaraukset olivat suurimmat lisämyyntierät.

Vaikka Finnair operoi katsauskaudella erityisesti vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna COVID-19-liitännäisten rajoitusten sekä helmikuun lopussa suljetun Venäjän ilmatilan takia, Finnairin rahtivolyymit olivat jo samankaltaisia kuin ennen pandemiaa. Tämän vuoksi tarjotut reittiliikenteen

rahti-tonnikilometrit nousivat 374,5 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahti-tonnikilometrit 238,7 prosenttia. Tarjotut rahti-tonnikilometrit nousivat 120,2 prosenttia ja myydyt rahti-tonnikilometrit 70,3 prosenttia ja ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Rahdin kysyntä jatkuikin vahvana, sillä kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 79,1 prosenttia ja rahtiliikevaihto jopa 97,8 prosenttia vertailukaudesta.

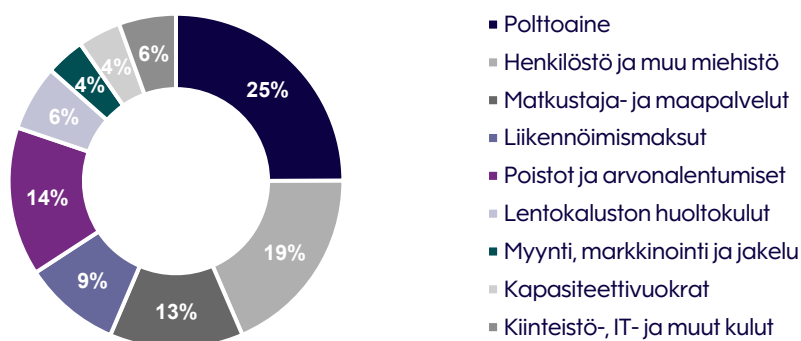
Matkapakettien taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Ensimmäisen vuosineljänneksen aikana matkapaketteja tuotettiin rajoitetusti ulkomaan ja kotimaan kohteisiin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 1 621,4 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 79,6 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 25,0 miljoonaan euroon (0,9).

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–MAALISKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 106,4 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin myötä. Finnair jatkoi ensimmäisellä vuosineljänneksellä merkittäviä kustannussopeutustoimiaan.

Yksikkökustannus (CASK) laski 64,0 prosenttia ja oli 7,70 senttiä (21,37). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 69,6 prosenttia. Laskut vertailukaudesta johtuivat sekä katsauskaudella selvästi enemmän operoidusta kapasiteetista että saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 548,3 milj. euroa)



Milj. euroa	1–3/2022	1–3/2021	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	101,7	52,6	93,5
Polttoainekulut	136,8	30,4	>200
Kapasiteettivuokrat	22,8	15,2	50,4
Lentokaluston huoltokulut	34,8	14,7	136,5
Liikennöimismaksut	51,5	20,9	146,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	20,7	4,1	>200
Matkustaja- ja maapalvelut	70,8	23,8	197,5
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	30,3	21,7	39,8
Poistot ja arvonalentumiset	78,8	82,3	-4,2
Yhteensä	548,3	265,6	106,4

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 74,9 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat vertailukaudesta pääasiassa lähes viisinkertaisen kapasiteetin (ASK) sekä selvästi nousseen polttoaineen hinnan¹ takia, mikä negatiivinen vaikutus kuluihin oli noin 51 miljoonaa euroa. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 44,1 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) heikkeni 2,1 prosenttia vertailukaudesta.

¹ Polttoaineen hinta valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kaksinkertaistuivat, koska kapasiteettia nostettiin vertailukaudesta, vaikka saavutettujen kustannussäästöjen, mukaan lukien lomautusten, vaikutus näkyi vuoden ensimmäisellä 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 kasvaneen kapasiteetin takia, vaikka huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivityksellä oli kuluja alentava vaikutus. Poistot ja arvonalentumiset laskivat hieman vertailukaudesta. Lentojen lisääntyminen nosti liikennöimismaksuja.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) nousivat kasvaneen kapasiteetin myötä vertailukaudesta Norran kanssa vuoden 2021 toisella vuosineljänneksellä uudelleenneuvotelluista sopimuksista huolimatta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat eräiden kertaluonteisten kustannusten takia.

TULOS TAMMI–MAALISKUUSSA

Vaikka Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä tiettyihin Aasian maihin pystyi matkustamaan suhteellisen vapaasti, COVID-19-pandemiolla oli kuitenkin edelleen merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen tammi–maaliskuussa. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkemisen takia Finnair karsi maaliskuussa reittiverkostostaan joitain kohteita ja vuoroja Aasiaan ja jäljelle jääneet lennot uudelleen reititettiin. Uudelleenreititetty lennot olivat pidempiä, mikä nosti henkilöstö-, polttoaine sekä navigointikustannuksia. Tulokseen vaikutti vahvasti myös selvästi kallistunut polttoaine.

Milj. euroa	1–3/2022	1–3/2021	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-54,1	-60,9	11,3
Poistot ja arvonalentumiset	-78,8	-82,3	4,2
Vertailukelpoinen liiketulos	-132,9	-143,2	7,2
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-32,0	-5,8	<-200
Liiketulos	-164,9	-149,1	-10,6
Rahoitustuotot	-0,4	5,0	-108,4
Rahoituskulut	-33,3	-28,6	-16,6
Kurssivoitot ja -tappiot	-13,4	-9,1	-48,3
Tulos ennen veroja	-212,0	-181,7	-16,7
Tuloverot	-0,7	36,3	-102,1
Kauden tulos	-212,8	-145,4	-46,3

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liiketulos paranivat liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -3,4 miljoonaa euroa (-6,3) liittyen vahvistuneesta Yhdysvaltain dollarista aiheutuneisiin valuuttakurssimuutoksiin. Yhtiö kirjasi yhteensä 32,7 miljoonan euron (ei lukua vertailukaudella) arvonalentumisen neljästä omistetusta A330-lentokoneesta, koska yhtiön arvion mukaan on epätodennäköistä, että lyhyemmän kantaman laajarunkolaivasto tulisi olemaan kokonaisuudessaan käytössä niin kauan kuin Venäjän ilmatila pysyy suljettuna. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 4,1 miljoonaa euroa (0,5) liittyen pääosin kahden A321-lentokoneen myynnistä saatuihin voittoihin.

Nettorahoituskulut kasvoivat jonkin verran vertailukaudesta muun muassa vahvistuneen Yhdysvaltain dollarin takia. Koska katsauskauden tappioista aiheutuneita tuloveroja ei kirjattu laskennallisiin verosaamisiin niiden verotuksessa hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden takia, myös tulos verojen jälkeen heikkeni vastaavasti vertailukauden tasosta.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli maaliskuun lopussa 3 898,4 miljoonaa euroa (31.12.2021: 4 047,1). Laivaston tasearvo laski pienehköistä investoinneista huolimatta katsauskaudella 38,8 miljoonalla eurolla neljästä A330-lentokoneesta tehtyjen arvonalentumiskirjausten sekä koko laivastoa koskeneiden poistojen vuoksi. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski samoin poistojen takia 15,1 miljoonaa euroa. Myytävänä olevat omaisuuserät laskivat 9,2 miljoonaa euroon (31.12.2021: 18,7), koska kaksi A321-lentokonetta yhteensä neljästä myytiin katsauskauden aikana.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 123,7 miljoonaan euroon (31.12.2021: 110,9) parantuneen lentolippumyynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 186,3 miljoonaan euroon (31.12.2021: 191,9), koska kauden tappioista ei kirjattu laskennallista verosaamista niiden verotuksessa hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden vuoksi ja koska johdannaisten ja eläkkeiden muutoksista kirjattiin laskennallisia verovelkoja. Eläkesaamiset kasvoivat 93,0 miljoonaan euroon (31.12.2021: 80,9) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät samalla tasolla ollen 0,7 miljoonaa euroa (31.12.2021: 0,7).

Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot nousivat 402,0 miljoonaan euroon (31.12.2021: 291,1). Muutos selittyi pääasiassa maksettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 313,6 miljoonaan euroon (31.12.2021: 202,7) selvästi parantuneen varaustilanteen myötä.

Ensimmäisen vuosineljänneksen tappiollinen tulos heikensi omaa pääomaa, joka oli maaliskuun lopussa 281,0 miljoonaa euroa (31.12.2021: 475,7) eli 0,20 euroa osakkeelta (31.12.2021: 0,34). Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Maaliskuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 35,2 miljoonaa euroa (31.12.2021: 16,6), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot nousivat erityisesti polttoaineen hinnan nousun vuoksi vahvistuen samalla omaa pääomaa. Lisäksi lentäjien etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot kasvattivat osaltaan omaa pääomaa.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	1–3/2022	1–3/2021
Liiketoiminnan nettorahavirta	35,4	-117,7
Investointien nettorahavirta	-23,7	5,2
Rahoituksen nettorahavirta	-154,8	-46,1

Ensimmäisellä vuosineljänneksellä COVID-19:n sekä suljetun Venäjän ilmatilan vaikutukset näkyivät, vaikka yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta olikin parantuneen lentolippumyynnin ansiosta positiivinen huolimatta tappiollisesta tuloksesta sekä vuokra- ja korkokuluista. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen erityisesti laivastoinvestointien takia, vaikka yhtiö myi kaksi A321-lentokonetta. Rahoituksen nettorahavirta oli samoin negatiivinen, koska vanhasta 200 miljoonan joukkovelkakirjalainasta, josta noin puolet uudelleenrahoitettiin vuonna 2021 liikkeeseen lasketulla 400 miljoonan euron vakuudettomalla joukkovelkakirjalainalla, maksettiin takaisin noin 100 miljoonan euron loppuosa sen eräännyttyä maaliskuussa 2022.

Pääomarakenne

%	31.3.2022	31.12.2021
Omarahaisuusaste	7,2	11,8
Nettovelkaantumisaste (gearing)	551,4	321,8

Omarahaisuusaste oli maaliskuun lopussa alemmalla tasolla kuin vuoden 2021 lopussa pääasiassa tappiollisen kauden tuloksen, jonka negatiivista vaikutusta omaan pääomaan lievensi käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erien positiivinen kehitys, vuoksi. Nettovelkaantumisaste (gearing) toisaalta nousi vuoden 2021 lopusta nousseen korollisen nettovelan sekä heikenneen oman pääoman yhteisvaikutuksesta.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.3.2022	31.12.2021
Kassavarat	1136,5	1265,7
Oikaistu korollinen velka	2685,7	2796,6
Korollinen nettovelka	1549,3	1530,9

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen vahva. Positiivisesta liiketoiminnan nettorahavirrasta huolimatta konsernin kassavarat laskivat pääasiassa siksi, että yhtiö maksoi takaisin noin 100 miljoonan euron loppuosan vanhasta 200 miljoonan euron vakuudettomasta joukkovelkakirjalainasta sen eräännyttyä maaliskuun lopussa.

Vuonna 2021 allekirjoitettiin sopimus rahoitusjärjestelystä, joka koskee valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta, 400 miljoonan euron hybridilainaliimiä. Tämä limiitti on kokonaisuudessaan yhtiön käytettävissä Euroopan komission maaliskuussa 2021 ja helmikuussa 2022 tekemien valtiontukipäätösten nojalla. Finnair voisi nostaa tätä omaan pääomaan kirjattavaa lainaa, kun emoyhtiön kassavarat tai oma pääoma laskevat lainaehdoissa määriteltyn raja-arvojen alapuolelle. Katsauskauden jälkeen Suomen valtio ilmoitti, että hybridilaina konvertoidaan kokonaisuudessaan pääomalainaksi emoyhtiön oman pääoman vahvistamiseksi. Lisäksi Finnairilla

on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2021 loppua pienempi pääasiassa vanhan vakuudettoman joukkovelkakirjalainan noin 100 miljoonan euron loppuosan takaisinmaksun myötä sen eräännyttyä maaliskuussa. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista pysyi 1 381,0 miljoonassa eurossa (31.12.2021: 1 381,0). Korollinen nettovelka kasvoi vuoden 2021 positiivisesta liiketoiminnan nettorahavirrasta huolimatta ennen kaikkea Yhdysvaltain dollarin vahvistumisen takia.

INVESTOINNIT

Vuoden 2022 ensimmäisen neljänneksen bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 66,2 miljoonaa euroa (11,4), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut sekä ennakkomaksut) oli -15,9 miljoonaa euroa (-4,1).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -7,7 miljoonaa euroa (9,3) ja myös se on osa investointien nettorahavirtaa, joka oli -23,7 miljoonaa euroa (5,2).

Vuoden 2022 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, on noin -173 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 34 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 29,6 prosenttia koko laivaston 1 917,7 miljoonan euron tasearvosta.²

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Ensimmäisen vuosineljänneksen lopussa Finnairilla oli 58 lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 33 kapearunkokoneita. Ensimmäisen vuosineljänneksen aikana Finnair saattoi loppuun kahden Airbus A321 -lentokoneen myynnin, ja katsauskauden jälkeen yhtiö myi kaksi muuta A321-lentokonetta. Katsauskauden aikana Finnair myös osti rahoitusleasingkauden päättyessä yhden Airbus A330 -lentokoneen, joka jo aiemmin sisältyi omistettuihin lentokoneisiin.

Ensimmäisen vuosineljänneksen lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 11,2 vuotta.

Finnairin operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2021 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2022	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	6		5	1	20,3	
Airbus A320	174	10		8	2	19,6	
Airbus A321	209	17	-2	2	15	9,3	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	12,4	
Airbus A350	297/336	17		5	12	4,4	2
Yhteensä		58	-2	24	34	11,2	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 2022 ensimmäisen neljänneksen lopussa yhtiöllä oli seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350 -lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Nämä jäljellä olevat lentokoneet toimitetaan nykysuunnitelmien mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

² Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokoneitoimitusten ennakkomaksut.



Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 364,3 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

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

NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIIKENNELAIVASTO)

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

Norran operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2021 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2022	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	12,7	
Embraer E190	100	12		9	3	13,8	
Yhteensä		24	0	15	9	13,2	

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

Strategian toteutus

Finnair päivitti vuoteen 2025 ulottuvaa strategiaansa pandemian puhkeamisen vuoksi ja määritti neljä strategista teemaa, jotka ovat kasvu markkinan mukana; moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu; kustannustehokkuus sekä vastuullisuus kilpailutekijänä.

Finnair on nyt Venäjän ilmatilan sulun takia muokannut verkostostrategiaansa osana kasvu markkinan mukana -teemaa sekä nostanut tavoitetasoja kustannustehokkuus-teemassaan. Jatkomuokkauksia on odotettavissa osana pitkän aikavälin ratkaisun määrittämistä Venäjän ilmatilan sulkuun. Finnairin pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet arvioidaan uudelleen vasta, kun näkyvyys liiketoimintaympäristön, ja erityisesti Aasian sekä Venäjän ilmatilan, osalta on selkeämpää.

KASVU MARKKINAN MUKANA

Venäjän ilmatilan sulun vuoksi matkustus erityisesti Japanissa, Etelä-Koreassa sekä Kiinassa sijaitsevien keskeisten suurkaupunkien ja Euroopan välillä on vaikeutunut pidempien lentoreittien vuoksi. Finnair on siksi ensitoimenpiteenään päivittänyt verkostostrategiaansa ja painottaa nyt verkostossaan aiempaa enemmän länttä ja Etelä-Aasian-reittejä. Finnair jatkaa edelleen tärkeimpien Pohjois-Aasian-reittiensä operointia ja lisää vuoroja kohteisiin Etelä-Aasiassa, missä Venäjän suljetun ilmatilan vaikutus reittien pituuteen on selvästi pienempi. Kohteita ja vuoroja Japaniin ja Etelä-Koreaan on vastavuoroisesti vähennetty.

Venäjän ilmatilan sulun ajan Finnairilla on laivastossaan ylimääräistä kapasiteettia, ja yhtiö on aloittanut laivastosuunnitelmansa tarkastelun arvioimalla rinnakkain sekä lentokoneiden ja miehistön ulosvuokrausta toisille lentoyhtiöille (wet lease) että käyttämättä olevien lentokoneiden myyntimahdollisuuksia. Katsauskauden jälkeen yhtiö solmi wet lease -sopimukset, mikä auttaa hyödyntämään ylikapasiteettia lyhyellä aikavälillä. Kuten yhtiö on aiemmin todennut, kapearunkolaivastouudistus tulee siirtymään joillakin vuosilla, ja yhtiö keskittyy nykyisen kapearunkolaivastonsa käyttöön optimointiin.

MODERNI JA LAADUKAS TUOTEVALIKOIMA, MYYNTI JA JAKELU

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö. Asiakaslupaus korostaa asiakkaan valinnan mahdollisuuksia, sujuvaa matkustuskokemusta ja vastuullisuutta. Finnair tukee asiakaskokemusta helppokäyttöisillä digitaalisilla palveluilla. Samalla Finnair pyrkii tuotteidensa dynaamisempaan myyntiin, digitaalisen suoramyynnin osuuden sekä lisämyynnin kasvattamiseen ja jakelukanaviensa uudistamiseen.

Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä ylsi pandemiaa edeltäneelle tasolle tammi–maaliskuussa ollen keskimäärin 2,2 miljoonaa eri kävijää (0,6) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta jopa 135,8 prosenttia 566 000:een. Digitaalisen suoramyynnin osuus kaikesta lentolippumyynnistä laski 48,0 prosenttiin (54,0).

Menestyäkseen Finnairin täytyy onnistua hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Katsauskaudella asiakastytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli edelleen kohtuullisella tasolla ollen 33 (52). Asiakastytyväisyys oli tammikuun mittauksissa selvästi helmi- ja maaliskuuta alempi, koska saapumistäsmällisyys



oli tuolloin matalalla tasolla, lentokentillä oli muun muassa huonosta säästä sekä sairauspoissaoloista aiheutuneita ongelmia ja asiakaspalvelukanavat ruuhkautuivat.

Helmikuussa Finnair esitteli uuden kaukolentokokemuksen, joka kattaa kaikki laajarunkokoneet ja pitää sisällään business- ja economy-luokan uudistamisen sekä kokonaan uuden premium economy -matkustusluokan tuomisen Finnairin tarjontaan. Uudistettuja laajarunkokoneita oli liikenteessä jo katsauskaudella ja näillä lennoilla asiakkaat saattoivat saada yllätyksenä siirron economy-luokasta premium economyyn. Lipunmyynti premium economy -luokkaan alkoi maaliskuun alussa ja matkustusluokka on tarjolla toukokuusta alkaen Dallasin, New Yorkin ja Singaporen reiteillä.

Finnair jatkoi matkustamisen sujuvuutta parantavia toimiaan julkaisemalla uuden version digitaalisesta palvelustaan, jonka avulla asiakkaat voivat jo lähtöselvityksen tehdessään vahvistaa, että heillä on matkalle tarvittavat koronadokumentit. Palveluun lisättiin katsauskaudella uusia maita sekä uusia dokumenttityyppejä.

KUSTANNUSTEHOKKUUS

Koronapandemian ja suljetun Venäjän ilmatilan vaikutusten takia Finnair jatkaa kustannussäästötyötään. Aiemmin toteutuneen 200 miljoonan euron kustannussäästöohjelman lisäksi Finnair käynnisti ensimmäisessä vaiheessa uuden 60 miljoonan euron vuosittaisin, pysyviin kustannussäästöihin tähtäävän ohjelman katsauskauden jälkeen. Säästöt vaikuttavat täysimääräisinä vuoden 2024 alusta alkaen ja niitä haetaan muun muassa jatkuvan tuottavuuden parantamisen sekä jakelu- ja vuokrasopimusten uudelleen neuvottelun kautta. Katsauskauden jälkeen Finnair ilmoitti wet lease -järjestelyistä, koska yhtiöllä on tällä hetkellä ylikapasiteettia kaukolentojen vähennyttä. Järjestelyillä on yli 600 finnairilaista työllistävä ja tuottoja kerryttävä vaikutus.

Jatkuvan tuottavuuden parantamisen osalta strategiakaudella kiinnitetään erityistä huomiota polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastytyväisyyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on olla yksi johtavista lentoyhtiöistä. Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys oli ensimmäisellä vuosineljänneksellä 74,5 % (85,7). Lasku vertailukaudesta liittyi lähinnä tammikuuhun ja aiheutui vaikeiden sääolosuhteiden lisäksi koronaliitännäisistä haasteista, kuten ylimääräisiä matkustusasiakirjatarkastuksia vaatineista matkustusrajoituksista sekä sairauspoissaolojen tavallista suuremmasta määrästä, joka aiheutti resurssihaasteita.

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. Myös sosiaalinen vastuu on keskeinen osa yhtiön vastuullisuustyötä ja sen merkitys tulee vain kasvamaan tulevaisuudessa.

Sosiaalisen vastuun viimeisin toimenpide on ollut Ukrainan tukeminen Finnairin ja sen asiakkaiden tekemin lahjoituksin. Katsauskauden aikana Finnairin asiakkaat lahjoittivat lähes 400 000 euron arvosta Finnair Plus -pisteitä Ukrainan naisten ja lasten hyväksi. Finnair on tukenut maaliskuuhun ukrainalaisia 95 prosentin alennuksella yhdensuuntaisesta lipusta reiteillä, jotka olivat keskeisiä sodan takia maasta lähteville. Lisäksi yhtiö lahjoitti huopia ja tarvikkeita avustujajärjestöjen kautta.

Katsauskaudella Finnair allekirjoitti sitoumuksen asettaa tieteeseen pohjautuvan tavoitteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä Pariisin ilmasopimuksen mukaisesti (Science Based Target, SBT). Aikaa tämän tavoitteen asettamiselle on 24 kuukautta. Finnairin tekemien toimenpiteiden tärkeimpänä tavoitteena on pyrkiä vähentämään toiminnan omia, todellisia lentämisen päästöjä aina kun se on kohtuullisesti mahdollista. Finnair käyttää laajaa työkalupakkia päästövähennysten saavuttamiseksi. Keskeisessä roolissa ovat päästöjen vähentäminen lentokoneiden painoa vähentämällä, polttoainetehokkaiden lentomenetelmien kehittäminen, uusiutuvien polttoaineiden (Sustainable Aviation Fuel, SAF) käyttö ja päästöhyvytykset, sekä asiakkaiden osallistaminen lentojen päästöjen vähentämiseen. Finnair tutkii aktiivisesti myös uusien teknologioiden käyttöön oton mahdollisuuksia.

Maaliskuussa Finnair avasi uudelleen asiakkailleen mahdollisuuden hyvittää lentonsa päästöjä yhdistämällä sertifioituja päästövähennysprojekteja ja uusiutuvia lentopolttoaineita. Palvelun avulla voi laskea lentonsa päästöt



ja hyvittää lennon hiilijalanjäljen yhdistämällä saumattomasti uusiutuvaa lentopolttoainetta ja päästövähennysprojekteja. Hinta vaihtelee sen mukaan, miten käytettävä summa jakautuu näiden kahden välillä.

Oneworld-allianssi asetti vuonna 2021 yhteiseksi päämääräkseen saavuttaa vuoteen 2030 mennessä uusiutuvan polttoaineen 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. Ensimmäisinä konkreettisina toimenpiteinä allianssin jäsenet, mukaan lukien Finnair, ovat allekirjoittaneet pitkän aikavälin sitoumuksia kahden polttoainetuottajan Aemetiksen ja Gevon kanssa. Polttoaineita toimitetaan uusista rakenteilla olevista tehtaista, Aemetikselta vuodesta 2025 ja Gevolta vuodesta 2027 alkaen. Suomessa Finnair ja Neste pyrkivät yhdessä löytämään mahdollisuuksia ja tapoja lisätä uusiutuvien polttoaineiden käyttöä ja siten vähentää lentoliikenteen kasvihuonekaasujen päästöjä.

Suomalaiset kuluttajat arvioivat Finnairin ja Aurinkomatkat toimialojensa vastuullisimmiksi brändeiksi Suomessa Sustainable Brand Index 2022 -kyselyssä.

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 tammi–maaliskuussa keskimäärin 5 326 (6 016) henkilöä eli 11,5 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä kasvoi tammi–maaliskuussa 56 henkilöllä eli 1,1 prosentilla ja oli maaliskuun lopussa 5 381 (5 962). Finnairiin palkattiin ensimmäisellä vuosineljänneksellä 105 uutta työntekijää pääasiassa asiakaspalvelutehtäviin Helsinki-Vantaan lentokentälle sekä Finnair Business Servicesiin (FBS). Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 9,0 prosenttia (6,5). Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli tammi–maaliskuussa 4,8 prosenttia (1,7).

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 yritys vastuusta 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 ensiaskelena. 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 strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, 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 osavuosikatsauksen Keskeiset tunnusluvut -taulukossa.

Muutokset yhtiön johdossa

Digitaalisista palveluista vastaava johtaja ja johtoryhmän jäsen Tomi Pienimäki jätti Finnairin aiemmin ilmoitetun mukaisesti tammikuun 2022 lopussa.

Finnair tiedotti 2.3.2022, että uudeksi tietohallintojohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi on nimitetty 1.6.2022 alkaen KTM Antti Kleemola. Tällä hetkellä hän toimii Outokummun tietohallintojohtajana. Aiemmin Kleemola on toiminut digitaalisten palveluiden sekä IT-palveluiden johtotehtävissä muun muassa VR:llä, Vapossa ja Postissa.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli maaliskuun lopussa 703,3 miljoonaa euroa (31.12.2021: 837,7) ja päätöskurssi 31.3.2022 oli 0,50 euroa (31.12.2021: 0,60). Vuoden ensimmäisen neljänneksen aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,68 euroa, alin kurssi 0,36 euroa ja keskipurssi 0,53 euroa. Osakkeita vaihdettiin 321,0 miljoonaa kappaletta yhteensä 170,0 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 1 407 401 265 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,9 prosenttia (31.12.2021: 55,9). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus maaliskuun lopussa oli 5,5 prosenttia (31.12.2021: 4,6).

Omat osakkeet

Finnairin hallussa oli 31.12.2021 yhteensä 1 421 133 osaketta, mikä vastaa 0,10 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Finnair käytti ensimmäisellä vuosineljänneksellä vuoden 2021 yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden luovuttamiseen. Se luovutti helmikuussa yhteensä 902 093 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Lisäksi Finnair luovutti maaliskuussa yhtiön vuosien 2019–2021 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 119 737 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille.

Näin ollen Finnairin hallussa oli 31.3.2022 yhteensä 399 303 osaketta, mikä vastaa 0,03 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Varsinaisen yhtiökokouksen päätökset ja sen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla katsauskauden jälkeen 7.4.2022 koronapandemian takia poikkeusjärjestelyin. Yhtiökokoukseen osallistui ennakkoäänestämällä henkilökohtaisesti tai valtakirjalla 155 osakkeenomistajaa, jotka edustivat 61,1 prosenttia äänistä. Yhtiökokous hyväksyi kokoukselle tehdyt ehdotukset sellaisenaan ja myönsi hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajille vastuuvapauden tilivuodelta 2021.

Yhtiökokouksen päätöksellä Tiina Alahuhta-Kasko, Montie Brewer, Jukka Erlund, Hannele Jakosuo-Jansson, Jouko Karvinen, Henrik Kjellberg ja Maija Strandberg valittiin hallitukseen uudelleen ja Simon Large valittiin hallitukseen uutena jäsenenä. Hallituksen toimikausi päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä. Yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Jouko Karvisen.

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

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään osakeannista (koskee sekä uusien osakkeiden antamista että omien osakkeiden luovuttamista). Valtuutus hankittavista ja/tai pantiksi otettavista omista osakkeista koskee enintään 50 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista, ja valtuutus osakeannista koskee enintään 8 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 0,6 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-2022>.

Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien, terrorismin ja kyberhyökkäysten 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. Ukrainan sota on vaikuttanut dramaattisesti maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä, erityisesti siviili-ilmailuun liittyen, sulkenut ilmatiloja. Venäjän ilmatilan sulun kesto on Finnairin Aasian-liikenteen kannalta merkittävin riskitekijä. Eräät reitit Euroopan ja Aasian välillä saattavat muuttua operationaalisesti ja / tai taloudellisesti kannattamattomiksi. Pitkittyneen Venäjän ilmatilan sulun negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan ja liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään uudessa toimintaympäristössä.

Makrotaloudelliset tekijät ohjaavat edelleen keskeisesti lentoliikenteen kysyntää, sillä 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 globaalisti 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 merkittävää 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 lentomat kustuksen kysynnän ja sitä kautta Finnairin liikevaihdon kehitykselle. COVID-19-pandemialla voi myös olla negatiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia lentomat kustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomat koihin, tai että nykyinen pandemia tai vastaavat tulevat terveysuhat lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistyminen vaikuttaa todennäköisesti liikemat kustuksen 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 valtavien 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 hinnoitteluvuorokaus on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jäännösvaihtelu 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 näkymiin. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja ne voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen, minkä vuoksi Finnairin nykyinen suojausaste on alle pandemiaa edeltävällä tasolla, mutta kuitenkin riskienhallintapolitiikan asettamissa rajoissa.

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

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 lentomatkatustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastonmuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, esimerkiksi rankka lumisade, ilmakehän turbulenssit, maanjäristykset, hurrikaanit, taifuunit tai raju ukonilma, voivat aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia Finnairille. Tällaiset sääolosuhteet voivat johtaa esimerkiksi lentojen peruuntumiseen, pidempiin odotusaikoihin, suurempaan polttoainekulutukseen sekä lentokoneiden jäänpöistön lisäkustannuksiin, mitkä voivat aiheuttaa lisäkustannuksia Finnairille ja siten vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

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

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyudet

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja liiketulos ovat normaalitilanteessa yleensä selvästi pienimmät vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja suurimmat vuoden kolmannella neljänneksellä.

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 huoltovaroauksista, yllentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan, Yhdysvaltain dollari, Etelä-Korean won ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. 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.

Ennen kaikkea suljetusta Venäjän ilmatilasta aiheutuvan operatiivisen toiminnan huonon näkyvyyden takia luotettavaa ennustetta ei ole käytettävissä. Näin ollen normaalitilanteessa Finnairin raportoimia operatiivisen toiminnan herkkyksiä ja polttoaineherkkyksiä sekä niiden vaikutusta vertailukelpoiseen liiketulokseen eikä toisaalta myöskään valuuttaherkkyksiä ja niiden vaikutusta liiketoiminnan kassavirtaan ole käytettävissä.

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat		
(rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
maaliskuu 2022	10 000	638
Q2 2022	30 000	992
Q3 2022	27 000	954
Q4 2022	15 000	1 040
Q1 2023 ja sen jälkeen	9 000	1 200
Yhteensä	91 000	970

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %	1–3 2022	1–3 2021	2021
Myyntivaluutat			
EUR	54	46	46
USD	5	2	5
JPY	6	14	9
CNY	4	9	7
KRW	3	7	5
SEK	5	3	4
Muut	24	21	25
Ostovaluutat			
EUR	59	74	69
USD	35	22	26
Muut	6	4	5

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 valuuttaposition aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia käyttämällä suojauksia, kuten johdannaisia ja luonnollisia suojia. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määraisten velkojen suojausaste oli noin 50 prosenttia.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Katsauskauden jälkeen Finnair solmi vuokrasopimuksen British Airwaysin kanssa, jolle se vuokraa neljä A321-lentokonetta miehistöineen. Kahden ensimmäisen koneen vuokraus alkoi 3.5. ja seuraavien kahden kesäkuun alusta. Kaikkien lentokoneiden vuokra-aika on neljä kuukautta. Koneet ja miehistöt lentävät British Airwaysin lentoja Lontoon Heathrow'sta useisiin Euroopan kohteisiin. Operaatio työllistää kokonaisuudessaan yli 200 Finnairin työntekijää.

Tämän lisäksi Finnair on solminut sopimuksen Lufthansan omistaman Eurowings Discover -lentoyhtiön kanssa, jolle se tulee vuokraamaan kolme A350-lentokonetta miehistöineen. Kahden ensimmäisen koneen vuokrasopimus alkoi toukokuussa ja kolmannen kesäkuussa. Sopimus Eurowings Discoverin kanssa on tehty kesäkauden loppuun. Koneet miehistöineen lentävät Eurowings Discoverin lentoja Frankfurtista ja Münchenistä useisiin kohteisiin USA:ssa ja Kanadassa. Operaatio työllistää yhteensä miltei 400 lentävän henkilöstön jäsentä.

Suomen valtio ja Finnair tiedottivat 27.4.2022, että Finnairille maaliskuussa 2021 myönnetty 400 miljoonan euron hybridilaina konvertoidaan pääomalainaksi. Talouspoliittinen ministerivaliokunta on kokouksessaan 19.4.2022 puoltanut lainainstrumentin muuttamista hybridilainasta oman pääoman ehtoiseksi pääomalainaksi. Pääomalaina vahvistaa emoyhtiö Finnair Oyj:n omaa pääomaa.

Finnair päätti katsauskauden jälkeen käynnistää uuden kustannussäästöohjelman, jonka ensimmäisessä vaiheessa se tavoittelee 60 miljoonan euron vuotuisia, pysyviä kustannussäästöjä jakelusta, lentokoneiden vuokrasopimuksista ja toimintojen jatkuvasta parantamisesta. Nämä lisäsäästöt näkyvät täysimääräisinä vuonna 2024, ja tulevat jo saavutettujen 200 miljoonan euron vuosittaisten pysyvien säästöjen päälle. Uusi säästöohjelma on osa Finnairin varautumissuunnitelmaa Venäjän ilmatilan sulun pitkeyttämisen varalle.

Taloudellinen raportointi vuonna 2022

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2022 on seuraava:

- Puolivuosisikatsaus tammi–kesäkuulta 2022 tiistaina 19.7.2022
- Osavuosisikatsaus tammi–syyskuulta 2022 perjantaina 28.10.2022

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 27.4.2022 tulosjulkistulehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2022-0427-press>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 27.4.2022 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 10451095#. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2022-q1>.

Lisätietoja antavat:

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

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



Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	1-3/2022	1-3/2021	Muutos%	2021
Liikevaihto ja kannattavuus				
Liikevaihto	399,8	113,6	> 200	838,4
Vertailukelpoinen liiketulos	-132,9	-143,2	7,2	-468,9
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	-33,2	-126,1	92,9 %-yks.	-55,9
Liiketulos	-164,9	-149,1	-10,6	-454,4
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	-13,5	-53,6	40,1 %-yks.	-17,8
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,15	-0,11	-45,1	-0,34
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,15	-0,11	-45,1	-0,34
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	5,78	9,45	-38,8	6,93
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	6,96	14,08	-50,6	8,13
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	7,70	21,37	-64,0	10,81
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,72	18,85	-69,6	9,06
Pääomarakenne				
Omavaraisuusaste, %	7,2	22,7	-15,5 %-yks.	11,8
Nettovelkaantumisaste, %	551,4	191,8	359,6 %-yks.	321,8
Korollinen nettovelka	1549,3	1514,7	2,3	1530,9
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-10,9	-5,0	-5,9 %-yks.	-10,3
Bruttoinvestoinnit	66,2	11,4	> 200	434,5
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-15,5	-17,7	2,1 %-yks.	-13,9
Liikenne				
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	1 509	259	> 200	2 852
Lentojen lukumäärä, kpl	18 232	6 187	194,7	41 392
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	6 915	1 202	> 200	12 094
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	3 269	306	> 200	5 178
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	47,3	25,5	21,8 %-yks.	42,8
Moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu				
Nettosuosittelutulos (NPS)	33	52	-35,6	38
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, %	48,0	54,0	-6,0 %-yks.	51,0
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,2	0,6	> 200	1,1
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	566,0	240,0	135,8	326,0
Lisämyynti	26,7	8,6	> 200	44,1
Kustannustehokkuus				
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	173 809	54 010	> 200	364 478
Saapumistäsmällisyys, %	74,5	85,7	-11,2 %-yks.	82,3
Vastuullisuus kilpailutekijänä				
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	547 498	170 130	> 200	1 148 107
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/ASK	0,0792	0,1416	-44,1	0,0949
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/RTK	1,0256	1,0045	2,1	0,9317
Henkilöstö				
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 326	6 016	-11,5	5 614
Sairauspoissaolot, %	4,82	1,74	3,08 %-yks.	2,31
Tapaturmataajuus (LTIF)	6,4	5,9	8,3	5,6
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	9,0	6,5	2,5 %-yks.	6,8

VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä lisätäkseen tilikauden 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 + Etuus pohjaisten 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.
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 liikeluoksen 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 johdannaissopeuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja, poistoja ja arvonalentumisia.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa konsernin taseeseen kirjatusta investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKIJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	1-3/2022	1-3/2021	Muutos %	2021
Liiketulos	-164,9	-149,1	-10,6	-454,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	3,4	6,3	-46,2	11,7
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,1	-0,1	-87,2	0,0
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-4,0	-0,6	<-200	-5,6
Arvon alentumiset A330-lentokoneista	32,7		-	
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset			-	-20,6
Uudelleenjärjestelykulut		0,2	-100,0	0,0
Vertailukelpoinen liiketulos	-132,9	-143,2	7,2	-468,9
Poistot ja arvonalentumiset	78,8	82,3	-4,2	319,8
Vertailukelpoinen EBITDA	-54,1	-60,9	11,3	-149,0

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2022	31.3.2021	Muutos %	31.12.2021
Oma pääoma yhteensä	281,0	789,7	-64,4	475,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 898,4	3 473,2	12,2	4 047,1
Omavaraisuusaste, %	7,2	22,7	-15,5 %-yks.	11,8

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2022	31.3.2021	Muutos %	31.12.2021
Vuokrasopimusvelat	1 381,0	1 021,7	35,2	1 381,0
Muut korolliset velat	1 321,0	1 162,9	13,6	1 427,9
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-16,2	-4,6	<-200	-12,3
Oikaistut korolliset velat	2 685,7	2 180,0	23,2	2 796,6
Muut rahoitusvarat	-590,5	-367,8	-60,6	-531,4
Rahat ja pankkisaamiset	-545,9	-297,5	-83,5	-734,3
Kassavarat	-1 136,5	-665,3	-70,8	-1 265,7
Korollinen nettovelka	1 549,3	1 514,7	2,3	1 530,9
Oma pääoma yhteensä	281,0	789,7	-64,4	475,7
Nettovelkaantumisaste, %	551,4	191,8	359,6 %-yks.	321,8
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-142,2	-303,8	53,2	-149,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-10,9	-5,0	-5,9 %-yks.	-10,3

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

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	1-3/2022	1-3/2021	Muutos %	2021
Lisäykset käyttöomaisuudessa	38,3	11,1	> 200	28,7
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	2,3	0,3	> 200	380,6
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	25,6	0,1	> 200	25,3
Bruttoinvestoinnit	66,2	11,4	> 200	434,5

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2022	31.3.2021	Muutos %	31.12.2021
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-612,2	-657,9	6,9	-581,9
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	122,6	194,9	-37,1	117,8
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	26,8	-20,5	> 200	22,5
Tuotto, edelliset 12 kk	-462,8	-483,5	4,3	-441,6
Oma pääoma yhteensä	281,0	789,7	-64,4	475,7
Vuokrasopimusvelat	1 381,0	1 021,7	35,2	1 381,0
Muut korolliset velat	1 321,0	1 162,9	13,6	1 427,9
Sijoitettu pääoma	2 983,0	2 974,3	0,3	3 284,6
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 978,6	2 735,1*	8,9	3 180,0*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-15,5	-17,7	2,1 %-yks.	-13,9

* Sijoitettu pääoma oli 2 495,9 miljoonaa euroa 31.3.2020.

MUUT TUNNUSLUVUT

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

Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä × lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä × lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometriä 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 suosittelette Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0–10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0–6) vähennetään suosittelevien osuudesta (vastaukset 9–10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omista 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

Henkilöstö	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuuus (LTIF)	Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät



Konsernin taloudellinen osavuositiedot 1.1.-31.3.2022

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	1-3/2022	1-3/2021	2021
Liikevaihto	5	399,8	113,6	838,4
Liiketoiminnan muut tuotot		19,6	9,4	62,5
Liiketoiminnan kulut				
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-101,7	-52,8	-229,3
Polttoainekulut		-136,7	-30,3	-211,4
Kapasiteettivuokrat		-22,8	-15,2	-71,3
Lentokaluston huoltokulut		-38,2	-21,0	-117,2
Liikennöimismaksut		-51,5	-20,9	-120,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-20,7	-4,1	-38,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-70,8	-23,8	-148,0
Poistot ja arvonalentumiset	7	-111,6	-82,3	-319,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-30,3	-21,7	-99,7
Liiketulos		-164,9	-149,1	-454,4
Rahoitustuotot		-0,4	5,0	12,8
Rahoituskulut		-33,3	-28,6	-117,8
Kurssivoitot ja -tappiot		-13,4	-9,1	-22,5
Tulos ennen veroja		-212,0	-181,7	-581,9
Tuloverot	12	-0,7	36,3	117,6
Kauden tulos		-212,8	-145,4	-464,3
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille		-212,8	-145,4	-464,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa				
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,15	-0,11	-0,34
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,15	-0,11	-0,34

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	1-3/2022	1-3/2021	2021
Kauden tulos	-212,8	-145,4	-464,3
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	8,3	27,1	30,1
Verovaikutus	-1,7	-5,4	-6,0
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	15,0	21,7	43,0
Verovaikutus	-3,0	-4,3	-8,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	18,6	39,1	58,4
Kauden laaja tulos	-194,2	-106,3	-405,9
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille	-194,2	-106,3	-405,9



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	31.3.2022	31.3.2021	31.12.2021
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	14, 16	907,5	1 381,3	946,3
Käyttöoikeuslaivasto	15, 16	1 010,2	742,7	1 025,3
Laivasto yhteensä		1 917,7	2 124,0	1 971,6
Muu käyttöomaisuus	14, 16	158,8	181,4	162,3
Muu käyttöoikeusomaisuus	15, 16	156,1	141,6	156,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		314,9	323,0	318,7
Eläkesaamiset	18	93,0	49,9	80,9
Muut pitkäaikaiset varat		4,4	45,7	6,9
Laskennalliset verosaamiset	12	186,3	111,3	191,9
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 516,3	2 653,9	2 569,9
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		123,7	63,9	110,9
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		66,4	66,3	55,8
Johdannaisinstrumentit	9, 10	46,3	23,4	26,1
Muut rahoitusvarat	10	590,5	367,8	531,4
Rahat ja pankkisaamiset		545,9	297,5	734,3
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 372,9	818,9	1 458,5
Myytävinä olevat omaisuuserät		9,2	0,4	18,7
Varat yhteensä		3 898,4	3 473,2	4 047,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		205,6	714,3	400,2
Oma pääoma yhteensä		281,0	789,7	475,7
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	1 200,5	879,9	1 204,1
Muut korolliset velat	19	980,5	910,1	986,2
Eläkevelvoitteet		0,7	1,8	0,7
Varaukset ja muut velat	20	195,8	165,6	200,7
Pitkäaikaiset velat yhteensä		2 377,4	1 957,3	2 391,6
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	180,4	141,7	176,9
Muut korolliset velat	19	340,5	252,8	441,7
Varaukset	20	22,5	16,5	13,8
Ostovelat		50,4	21,8	53,5
Johdannaisinstrumentit	9, 10	7,0	33,2	0,4
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	21	402,0	129,7	291,1
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		81,4	71,0	74,4
Muut velat		155,7	59,4	128,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 239,9	726,1	1 179,8
Velat yhteensä		3 617,4	2 683,5	3 571,4
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 898,4	3 473,2	4 047,1

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2022	75,4	168,1	16,6	762,0	-744,5	198,0	475,7
Kauden tulos					-212,8		-212,8
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			6,6				6,6
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			12,0				12,0
Kauden laaja tulos			18,6		-212,8		-194,2
Osakeperusteiset maksut				-0,5			-0,5
Oma pääoma 31.3.2022	75,4	168,1	35,2	761,5	-957,3	198,0	281,0

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

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 ehtoinen 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
Etuuspohjaisten 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



KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	1-3/2022	1-3/2021	2021
Liiketoiminnan rahavirta			
Tulos ennen veroja	-212,0	-181,7	-581,9
Poistot ja arvonalentumiset	111,6	82,3	319,8
Rahoitustuotot ja -kulut	47,2	32,7	127,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-4,0	-0,6	-19,4
Varausten muutos	2,2	0,6	19,8
Työsuhde-etuudet	2,5	4,5	-4,3
Muut oikaisut	-0,1	-0,2	3,3
Liiketahtumat, joihin ei sisälly maksua	4,7	5,0	18,9
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-23,6	-11,2	-49,9
Vaihto-omaisuuden muutos	-3,6	1,8	1,9
Osto- ja muiden velkojen muutos	139,1	-7,4	257,3
Käyttöpääoman muutos	111,9	-16,8	209,2
Maksetut rahoituskulut, netto	-23,9	-38,5	-99,3
Liiketoiminnan nettorahavirta	35,4	-117,7	-25,3
Investointien rahavirta			
Investoinnit laivastoon	-28,1	-6,4	-70,3
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-1,5	-2,4	-6,0
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	13,6	0,6	441,7
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	4,0	11,7
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-7,7	9,3	-67,5
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	-23,7	5,2	309,6
Rahoituksen rahavirta			
Lainojen nostot			396,7
Lainojen takaisinmaksut	-111,3	-11,6	-154,8
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-43,5	-33,3	-146,8
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut			-20,5
Omien osakkeiden hankinnat		-1,1	-1,1
Rahoituksen nettorahavirta	-154,8	-46,1	73,4
Rahavirtojen muutos	-143,1	-158,5	357,8
Rahavarat tilikauden alussa	1150,0	792,2	792,2
Rahavirtojen muutos	-143,1	-158,5	357,8
Rahavarat kauden lopussa *	1006,9	633,7	1150,0
* Rahavarat			
Muut rahoitusvarat	590,5	367,8	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	545,9	297,5	734,3
Kassavarat	1136,5	665,3	1265,7
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-129,5	-31,6	-115,7
Rahavarat	1006,9	633,7	1150,0

KONSERNIN TALOUDELLISEN OSAVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT 1.1.-31.3.2022

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 26.4.2022.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Osavuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2021 konsernitalinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Osavuositarkastuksen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Konsernin taloudellisen osavuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään. Toteutuneet taloudelliset luvut saattavat poiketa aiemmista arvioista ja oletuksista. Tunnistetut erät, jotka sisältävät kriittisiä tilinpäätösarvioita ja epävarmuustekijöitä, ovat laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaraukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä, johdannaissopimukset ja suojauslaskenta sekä laskennalliset verosaamiset. 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 sekä jäljempänä tässä liitetiedossa.

Finnairin toimintaympäristö on vaikeutunut merkittävästi vuoden 2021 tilinpäätöksen julkaisun jälkeen, johtuen geopolittisen tilanteen eskaloitumisesta Itä-Euroopassa Venäjän hyökättyä Ukrainaan. Sodan vastaisia pakotteita seuranneet vastapakotteet ovat johtaneet Venäjän ilmatilan sulkuun, mikä vaikuttaa merkittävästi Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen reitityksiin ja kustannuksiin. Geopolittinen kriisi on lisäksi kiihdyttänyt lentopolttoaineen hinnannousua, mikä lisäksi polttoaineen tulevaan hintakehitykseen liittyy suurempi epävarmuus. Samaan aikaan COVID-19-pandemia vaikuttaa edelleen Finnairin liiketoimintaan vaikkakin jo selvästi aiempaa vähemmän, ja lisää omalta osaltaan lentoliiketoiminnan lähi- ja pitkän aikavälin toimintaympäristön kehitykseen liittyvää epävarmuutta.

Finnairin johto seuraa Ukrainan sodan sekä pandemian vaikutusta liiketoimintaansa jatkuvasti, ja päivittää arvioita ja oletuksia viimeisimmän saatavillaan olevan tiedon mukaisesti. Yhtiö on päivittänyt verkostostrategiaansa kuluneen kvartaalin aikana ottaen huomioon Venäjän ilmatilan sulkeutumisen, mikä lisäksi yhtiön johto jatkaa laivastosuunnitelmansa tarkastelua seuraavien vuosineljännesten aikana. Erityisesti Venäjän ilmatilan sulun lopullista kestoa on äärimmäisen vaikea ennustaa, mistä johtuen sen vaikutukset Finnairin tulevaisuudessa toteutuvaan tulokseen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin saattavat poiketa johdon tekemistä tämänhetkistä arvioista ja oletuksista. Johtuen käynnissä olevasta laivastosuunnitelman tarkastelusta, tässä osavuositarkastuksessa käytettyihin johdon arvioihin ja oletuksiin, sekä niihin perustuviin raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään, sisältyy aiempaa enemmän epävarmuutta.

Tässä osavuositarkastuksessa käytetyistä ennusteskenaarioista sekä niiden vaikutuksesta konsernin toiminnan jatkuvuuden arviointiin ja arvonalennustestaukseen kerrotaan tarkemmin alla olevissa liitetiedoissa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta ja 16. Arvonalentumistestaus.

4. HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus 31. maaliskuuta 2022 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 osavuositarkastuksen julkistamisesta. Hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu hallituksen hyväksymään viimeisimpään strategiaan pohjautuvaan, kolmen vuoden liiketoimintasuunnitelmaan sekä yhtiön johdon jatkuvaan arviointiin Venäjän ilmatilan sulun ja COVID-19 pandemian vaikutuksista konsernin taloudelliseen asemaan. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja sen keston ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut kolmea johdon laatimaa ennusteskenaarioita, jotka käsittävät 33 kuukauden ajanjakson huhtikuusta 2022 joulukuuhun 2024 asti. Ennusteskenaariot eroavat toisistaan pääasiassa heijastelemalla erilaisia arvioita Venäjän ilmatilan sulun kestoista. Johdon laatimiin ennusteskenaarioihin sekä toiminnan jatkuvuuden arviointiin liittyviä merkittävimpiä tunnistettuja epävarmuustekijöitä sekä johdon käyttämää harkintaa on kuvattu tarkemmin

vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä ja edellä olevassa liitetiedossa 3. Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät.

Vuoden 2022 sekä sitä seuraavien vuosien liikevaihdon ja kannattavuuden arvioidaan kehittyvän vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä arvioitua hitaammin, johtuen Venäjän ilmatilan sulkeutumisesta sekä korkeammasta polttoaineen hinnasta. Perusskenaariossa Finnair arvioi Venäjän ilmatilan olevan kiinni kolme vuotta. Vastaavasti optimistisen skenaarion mukaan ilmatila aukeaisi kahden vuoden kuluttua, kun taas pessimistisemmän skenaarion mukaan ilmatila aukeaisi neljän vuoden kuluttua. Siten kaikissa skenaarioissa, Finnair arvioi operoivansa vuositasolla vuonna 2022 noin 71 % kapasiteetilla ja vuonna 2023 noin 84 % kapasiteetilla (tarjotuilla vuositason henkilökilometreillä mitattuna) pandemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Optimistisessa skenaariossa Finnair arvioi saavuttavansa vuoden 2019 operatiivisen tason vuonna 2024. Perusskenaariossa ja pessimistisemmässä skenaariossa vuoden 2024 operatiivisen tason ennustetaan olevan noin 86 % 2019 tasosta. Kaikissa kolmessa skenaariossa, Finnair kykenee täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kk ajan osavuositarkastuksen julkistamisesta.

Samalla kun Venäjän ilmatilan sulkeutumisen tai COVID-pandemian kesto eivät ole Finnairin vaikutusvallassa, Finnair jatkaa rahoitusasemansa varmistamista päivittämällä verkostostrategiaansa ja laivastosuunnitelmaansa, sopeuttamalla operatiivista kapasiteettiaan ja alentamalla kustannuksia ja toteuttamalla uusia rahoitusjärjestelyitä.

Huomioiden vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä sekä edellä mainitut olosuhteet ja epävarmuustekijät, sekä yhtiön toimesta toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet Venäjän ilmatilan sulun ja pandemian aiheuttaman 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 taloudellinen osavuositarkastus laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu osavuositarkastuksen julkistamispäivänä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon, joiden perusteella oletetaan, että yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan rahoituksen riittävyyden vähintään 12 kuukauden ajan osavuositarkastuksen 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, Venäjän ilmatilan sulkua, pandemiaa sekä polttoaineen korkea hinta tulevat vaikuttamaan Finnairin tuleviin kuukausiin merkittävästi, johtaen koronapandemiaa edeltävään aikaan verrattuna 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.

Finnairin ensimmäisen vuosineljänneksen liikevaihto kasvoi merkittävästi verrattuna vuoden 2021 ensimmäiseen vuosineljännekseen. Siitä huolimatta, että matkustajaliikennemäärät paranivat, COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset olivat yhä selvästi nähtävissä liikevaihdossa verrattuna pandemiaa edeltävään aikaan. Myös Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti jonkin verran ensimmäisen neljänneksen liikevaihtoon, sillä Finnair joutui karsimaan maaliskuussa reittiverkostostaan joitakin Aasian kohteita ja lentovuoroja.

1-3/2022, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	48,7	29,2	113,6	32,4	3,7	227,6	56,9
Lisämyynti	3,7	2,0	6,7	1,9	12,3	26,7	6,7
Rahti	79,4	27,0	17,2	0,1	-3,1	120,5	30,2
Matkapalvelut	2,5	0,0	22,2	0,4	-0,1	25,0	6,2
Yhteensä	134,3	58,2	159,7	34,8	12,8	399,8	
Osuus %	33,6	14,6	39,9	8,7	3,2		

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

2021, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
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		

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	1-3/2022	10-12/2021	7-9/2021	4-6/2021	1-3/2021	10-12/2020	7-9/2020	4-6/2020
Liikevaihto	399,8	413,5	199,4	111,8	113,6	102,0	97,4	68,6
Matkustajatuotot	227,6	218,9	113,9	44,9	43,2	36,4	54,7	13,7
Lisämyynti	26,7	19,4	10,5	5,7	8,6	5,2	8,8	5,5
Rahti	120,5	147,1	65,4	61,2	60,9	59,9	31,7	49,5
Matkapalvelut	25,0	28,1	9,7	0,0	0,9	0,5	2,3	0,0
Vertailukelpoinen EBITDA	-54,1	12,6	-30,7	-70,0	-60,9	-71,7	-81,9	-89,2
Vertailukelpoinen liiketulos	-132,9	-65,2	-109,1	-151,3	-143,2	-162,9	-167,0	-174,3
Liiketulos	-164,9	-60,2	-106,0	-139,1	-149,1	-14,6	-183,1	-171,2

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

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

miljoonaa euroa	1-3/2022	1-3/2021	Muutos %	2021
Palkat ja palkkiot	-67,0	-39,8	-68,4	-185,8
Maksupohjaiset järjestelyt	-11,1	-6,8	-63,4	-30,1
Etuuspohjaiset järjestelyt	-3,0	-3,9	22,7	6,6
Eläkekulut yhteensä	-14,1	-10,7	-31,7	-23,4
Muut sosiaalikulut	-8,1	1,0	<-200	-0,6
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-89,1	-49,5	-80,3	-209,9
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-5,5	-1,4	<-200	-8,3
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-5,5	-0,8	<-200	-7,2
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-1,6	-1,1	-48,1	-3,9
Yhteensä	-101,7	-52,8	-92,7	-229,3

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	1-3/2022	1-3/2021	Muutos %	2021
Oman laivaston poistot	-30,2	-43,6	30,7	-155,7
Muun käyttöomaisuuden poistot	-5,4	-5,2	-2,8	-20,5
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-38,0	-28,9	-31,4	-123,2
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,3	-4,6	-15,2	-18,5
Poistot	-78,8	-82,3	4,2	-317,8
Arvonalentumiset	-32,7	-	-	-2,0
Yhteensä	-111,6	-82,3	-35,5	-319,8

Arvonalentumiset on esitelty tarkemmin liitteessä 16. Arvonalentumistestaus.

8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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 etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutoksia ja uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	1-3/2022 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät			1-3/2021 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät			2021 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		
	Raportoitu	Vertailukelpoinen	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoinen	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoinen	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	399,8		399,8	113,6		113,6	838,4		838,4
Liiketoiminnan muut tuotot	19,6	-4,0	15,6	9,4	-0,6	8,8	62,5	-23,3	39,2
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-101,7		-101,7	-52,8	0,2	-52,6	-229,3	-19,5	-248,9
Polttoainekulut	-136,7	-0,1	-136,8	-30,3	-0,1	-30,4	-211,4	0,0	-211,4
Kapasiteettivuokrat	-22,8		-22,8	-15,2		-15,2	-71,3		-71,3
Lentokaluston huoltokulut	-38,2	3,4	-34,8	-21,0	6,3	-14,7	-117,2	25,5	-91,7
Liikennöimismaksut	-51,5		-51,5	-20,9		-20,9	-120,4		-120,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-20,7		-20,7	-4,1		-4,1	-38,1		-38,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-70,8		-70,8	-23,8		-23,8	-148,0		-148,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-30,3	0,0	-30,3	-21,7		-21,7	-99,7	2,9	-96,8
EBITDA			-54,1			-60,9			-149,0
Poistot ja arvonalentumiset	-111,6	32,7	-78,8	-82,3		-82,3	-319,8		-319,8
Liiketulos	-164,9	32,0	-132,9	-149,1	5,8	-143,2	-454,4	-14,4	-468,9

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät neljästä omistetusta A330-lentokoneesta kirjatun 32,7 miljoonan euron arvonalennuksen ja kahden A321-lentokoneen myyntivoiton 4,0 miljoonaa euroa.

9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2021 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. 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 2022 ensimmäisen vuosineljänneksen lopussa oli noin 400 miljoonaa dollaria.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	31.3.2022		31.3.2021		31.12.2021	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	53,6	0,3	195,1	0,2	57,4	0,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	4,5	0,0	53,1	0,1	4,5	0,0
Myydyt optiot	4,3	0,0	49,2	-0,1	4,3	0,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	162,9	12,6	172,1	-5,9	162,9	8,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	225,3	13,0	469,5	-5,8	229,2	9,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)			110,4	2,8		
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot			5,1	0,1		
Myydyt optiot			5,1	-0,1		
Taseen suojaus (termiinit)	291,2	-2,3	266,7	0,7	270,1	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	291,2	-2,3	387,4	3,5	270,1	0,0
Valuuttajohdannaiset yhteensä	516,6	10,6	856,9	-2,3	499,3	9,5
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	43 000	14,4	173 000	2,2	68 000	3,9
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	48 000	-0,4				
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	18 000	-1,6				
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	109 000	12,3	173 000	2,2	68 000	3,9
Lentopetrolitermiinit, tonnia			228 000	-14,3		
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	18 000	0,1	228 000	-14,3		
Hyödykejohdannaiset yhteensä	127 000	12,5	401 000	-12,1	68 000	3,9
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	278,3	16,2	292,2	4,6	280,3	12,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	278,3	16,2	292,2	4,6	280,3	12,3
Korkojohdannaiset yhteensä	278,3	16,2	292,2	4,6	280,3	12,3
Johdannaiset yhteensä		39,3		-9,8		25,7

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	31.3.2022	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	590,5	578,5	12,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	16,2		16,2
Valuuttajohdannaiset	13,4		13,4
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	12,6		12,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,5		0,5
Hyödykejohdannaiset	16,7		16,7
- joista rahavirran suojauslaskennassa	16,6		16,6
Yhteensä	636,9	578,5	58,3
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	2,8		2,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,2		0,2
Hyödykejohdannaiset	4,2		4,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,2		4,2
Yhteensä	7,0		7,0

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 -MYNNIT

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

12. TULOVEROT

Finnair ei kirjannut taseeseen tilikauden ensimmäisen vuosineljänneksen verotettavasta tappiosta aiheutuvaa laskennallista verosaamista johtuen Venäjän ilmatilan sulun aiheuttamasta kasvaneesta epävarmuudesta, mistä syystä efektiivinen verokanta oli -0,4 % (-20,0 %). Venäjän ilmatilan sululla on merkittävä negatiivinen vaikutus Finnairin toimintaympäristöön. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 186,3 miljoonaa euroa (31.12.2021: 191,9) koostuen pääosin aikaisempien kausien 2020 ja 2021 aikana kertyneistä laskennallisista verosaamisista.

Versaamiset verotuksessa vahvistetuista tappioista vuodelta 2020 olivat 141 miljoonaa euroa ja vuodelta 2021 niiden arvioidaan olevan noin 75 miljoonaa euroa. Lisääntyneestä epävarmuudesta huolimatta Finnair arvioi, että vuosien 2020–2021 aikana kertyneet vahvistettavat tappiot voidaan hyödyntää sen tulevaa verotettavaa tulosta vastaan, koska se pitää todennäköisenä, että se pystyy tulevaisuudessa kerryttämään riittävästi verotettavaa voittoa. Arviointi perustuu viimeisimpiin Finnairin johdon ennusteisiin, joissa tarkastellaan erilaisia skenaarioita liittyen liiketoiminnan pandemian jälkeiseen elpymistähtiin ja Venäjän ilmatilan sulun keston. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta ja liitetiedossa 16. Arvon alentumistestaus. Skenaarioiden perusteella johto pitää todennäköisenä, että Finnair pystyy käyttämään vuosina 2020 ja 2021 kertyneet verotappiot ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa. Arvio perustuu ennustettuihin tulevaisuudessa kertyviin verotettaviin voittoihin sekä Finnairin käytettävissä oleviin verosuunnittelumenetelmiin liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä.

13. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 7.4.2022 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2021 ei maksettu osinkoa. Yhtiökokous päätti 17.3.2021 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2020 ei maksettu osinkoa.

14. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.3.2022	31.3.2021	31.12.2021
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1108,6	1 625,5	1 625,5
Lisäykset	38,3	11,1	28,7
Ennakoiden muutos	-8,5	-13,5	26,3
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-3,8	-7,9	-22,6
Vähennykset ja siirrot	0,0	-3,7	-371,0
Poistot	-68,3	-48,8	-178,2
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 066,2	1 562,6	1 108,6

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen, joka julkistettiin ensimmäisen vuosineljänneksen aikana.

Myytävänä olevat omaisuuserät

Vuoden 2021 viimeisellä vuosineljänneksellä Finnair siirsi neljä A321-lentokonetta myytävissä oleviin omaisuuseriin, joista kaksi lentokonetta myytiin helmikuussa 2022. Myynneistä syntyi myyntivoittoa 4,0 miljoonaa euroa.

15. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.3.2022	31.3.2021	31.12.2021
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1181,7	917,5	917,5
Uudet sopimukset	2,3	0,3	380,6
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	25,6	0,1	25,3
Poistot	-43,3	-33,5	-141,6
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1166,3	884,3	1181,7

Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot sisältävät tiettyjen aiemmin rahoitusleasingsopimuksiksi luokiteltujen edelleenvuokrasopimusten pidennyksen ja luokittelun operatiivisiksi vuokrasopimuksiksi sopimusmuutosten johdosta. Näiden muutosten vaikutus oli 19,4 miljoonaa euroa.

16. ARVONALENTUMISTESTAUS

Laivasto ja muu käyttöomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenoa vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Konserni arvioi jokaisena raportointi hetkenä, 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 raportointi hetkenä. 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. Finnair käyttää kerrytettävissä olevan rahamäärän määrittelyssä ensisijaisesti käyttöarvomenetelmää, mutta on osavuosikatsauksen yhteydessä tarkastellut myös käypään arvoon perustuvaa arvostusmenetelmää. Käyttöarvoon perustuvasta arvonalentumistestauksen laatisesta on kerrottu tarkemmin vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä sekä seuraavissa kappaleissa.

Finnair pitää useita COVID-19-pandemiasta ja Ukrainan sotaa seuranneesta Venäjän ilmatilan sulusta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viitteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on suorittanut arvonalentumistestauksen osavuosikatsauksen raportointi hetkenä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta ja Ukrainan sodasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö sekä niistä johtuvat kielteiset vaikutukset konsernin toimintaympäristöön, konsernin taloudelliseen tulokseen ja normaalia matalampaan kapasiteetin käyttöasteeseen. Käyttöarvoon perustuva arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU) perustuen Finnairin nykyiseen liiketoimintamalliin ja laivastoon raportointipäivänä. 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, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Tase sisältää 1,4 miljoonaa euroa (31.12.2021: 1,4) aineettomia hyödykkeitä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika. Myytäväksi tarkoitettuja omaisuuserät on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu erikseen.

Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon. Testauksen perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Osavuositarkastuksen raportointitietokauden lopussa rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä oli 1 950,3 miljoonaa euroa (31.12.2021: 2 748,6) ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 1 807,3 miljoonaa euroa (31.12.2021: 2 155,8).

Käyttöarvo on määritetty käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat yhtiön johdon viimeisimpään, strategiaan perustuvaan päivitettyyn ennusteeseen seuraavalle viidelle vuodelle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Otaakseen huomioon Venäjän ilmatilan sulkuun ja COVID-19 pandemiaan liittyvän lisääntyneen epävarmuuden vaikutuksen tulevaisuuden näkymiin, Finnair käyttää rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon laatimat kolme vaihtoehtoista rahavirtaskenaariota painotetaan niiden arvioiduilla todennäköisyyksillä. Osavuositarkastuksen yhteydessä käytetyt ennusteskenaariot ja niille allokoitujen todennäköisyydet on arvioitu ja hyväksytty yhtiön hallituksen toimesta. Määrittäessään käyttämiensä skenaarioiden todennäköisyyksiä, johto on harkinnut erityisesti Venäjän ilmatilan sulun kestoon, mutta myös pandemian jälkeisen kysynnän elpymisnopeuden arviointiin liittyvää, korostunutta epävarmuutta. Koska Venäjän ilmatilan sulun kesto on äärimmäisen vaikea ennustaa, skenaarioita on painotettu yhtä suurilla todennäköisyyksillä.

Arvonalentumistestauksessa käytettyjen, ennustettujen kassavirtojen mallintaminen pohjautuu johdon laatimiin viimeisimpiin ennusteskenaarioihin, joita on kuvattu liitetietojen kohdassa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta. Skenaariot eroavat toisistaan pääasiassa Venäjän ilmatilan sulun keston perusteella, jonka arvioidaan vaihtelevan skenaariosta riippuen kahdesta neljään vuoteen. Optimistisessa skenaariossa Finnair arvioi ilmatilan sulun kestävän kaksi vuotta ja saavuttavansa pandemiaa edeltäneen vuoden 2019 operatiivisen tason vuonna 2024 (tarjotuilla vuositasen henkilökilometreillä mitattuna). Perusskenaariossa ilmatilan sulun arvioidaan kestävän kolme vuotta ja Finnairin saavuttavan vuoden 2019 operatiivisen tason vuonna 2025, kun taas pessimistisessä skenaariossa ilmatilan sulun arvioidaan kestävän neljä vuotta ja Finnairin saavuttavan vuoden 2019 operatiivisen tason vasta vuonna 2026.

Arvonalentumistestauksessa käytetyt keskeiset oletukset	31.3.2022	31.12.2021
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	7,5	7,7
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	8,5	8,8
Pitkän aikavälin kasvu-%	2,8	2,8
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	912–1021	768–864

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 sekä tämän osavuositarkastuksen liitetiedossa 3. Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät. Merkittävää johdon harkintaa sisältäviä erityisesti Venäjän ilmatilan sulun keston ennustamiseen sekä pandemian jälkeisen matkustuskysynnän elpymistahdin ja yksikkötuottojen kehittymisen ennustamiseen. Finnair on tarkastellut näiden johdon arvioiden vaikutusta arvonalentumistestaukseen yllä mainittujen ennusteskenaarioiden ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin avulla. Lisäksi käyttöarvolaskelma reagoi herkästi laskelmissa käytettyjen keskeisten oletusten, EBITDA-marginaalin, polttoaineen hinnan, pitkän aikavälin kasvuprosentin sekä diskonttokoron muutoksiin.

EBITDA ja pitkän aikavälin kasvuodotus on määritetty perustuen yhtiön johdon parhaaseen arvioon Venäjän ilmatilan sulun kestosta, koronaviruspandemiasta toipumisesta sekä tulevasta markkinakysynnästä ja -ympäristöstä. Arvioita on pyritty vertaamaan saatavilla oleviin ulkoisiin tietolähteisiin, kuten toimialan pitkän aikavälin keskimääräisiin markkinakohtaisiin kasvuodotuksiin. Käytetty diskonttokorko perustuu yhtiön painotettuun keskimääräiseen pääoman kustannukseen, joka heijastaa markkinoiden arviota rahan aika-arvosta sekä Finnairin liiketoiminnalle ominaista riskiä. Liiketoiminnan lisääntyneestä epävarmuudesta 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 arvioidun polttoaineen kulutukseen sekä historiaan perustuvaan tietoon kunkin konetyypin polttoaineen kulutuksesta.

Johtuen käytettyihin oletuksiin sekä johdon arviointiin liittyvästä kasvaneesta epävarmuudesta Finnair on laatinut herkkyyksianalyysin, jonka tarkoituksena on heijastella, miten arvonalentumistestauksen tulos reagoi keskeisten

oletusten muutoksiin. Herkkyysanalyysi huomioi yhden oletuksen muutoksen kerrallaan muiden oletusten pysyessä ennallaan. Herkkyysanalyysin tulokset heijastelevat rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin pohjalta määritetyin kerrytettävissä olevan rahamäärän herkkyyttä.

Keskeisten oletuksien muutosherkkydet	31.3.2022	31.12.2021
EBITDA marginaali-%, prosenttiyksikköä	-0,2	-1,1
Diskonttokorko, prosenttiyksikköä	+0,3	+1,4
Pitkän aikavälin kasvuprosentti, prosenttiyksikköä	-0,4	-1,5
Polttoainekustannus, prosenttia	+1,0	+4,0

Yllä esitettyyn käyttöarvomenetelmään perustuva arvonalentumistestaus ei osoittanut omaisuuden arvonalentumista. Venäjän ilmatilan sulun sekä Aasian kohteiden pitkittyneen lentoajan vuoksi mahdollisuudet liikennöidä Finnairin lyhyemmän kantaman laajarunkokoneita kannattavasti on vähentynyt, mistä syystä on epätodennäköistä, että laajarunkolaivasto tulisi olemaan täydessä käytössä niin kauan kuin Venäjän ilmatila pysyy suljettuna. Näistä tekijöistä johtuen, neljästä omistetusta A330-lentokoneesta kirjattiin johdon arvioon perustuen tulosvaikutteisesti 32,7 miljoonan euron arvonalennus.

Finnairin johto tulee tarkastelemaan laivastosuunnitelmaa vielä tarkemmin seuraavien vuosineljännesten aikana.

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 prosenttia 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 veloitteiden mukaisesti, mukaan lukien vuotta 2050 koskeva EU:n ilmastoneutraaliustavoite.

Valtiontuki hybridilainalmiitissä

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

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 hybridilainalmiitti on kokonaisuudessaan yhtiön käytössä lainaehtojen mukaisesti.

18. ELÄKESAAMISET

Eläkesaamiset olivat 93,0 miljoonaa euroa (31.12.2021: 80,9). Tilikauden ensimmäisellä neljänneksellä muihin laajan tuloksen eriin kirjattiin yhteensä 15,0 miljoonaa euroa, joka sisältää diskonttokoron muutoksesta 1,65 %:iin (31.12.2021: 0,74 %) aiheutuneen 30,2 miljoonan euron voiton, järjestykseen kuuluvien varojen 11,2 miljoonan euron tappion ja alkaneista ammatillisista työkyvyttömyyseläkkeistä aiheutuneen 4,1 miljoonan euron kulun. Tuloslaskelmaan kirjattiin työsuoritukseen perustuvia menoja 3,0 miljoonaa euroa.

19. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

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 hybridilainaliimiitti on kokonaisuudessaan yhtiön käytössä lainaehtojen mukaisesti.

Finnair on 29.3.2022 maksanut jäljellä olevan noin 100 miljoonan euron osuuden vuonna 2017 liikkeeseen lasketusta 200 miljoonan euron joukkovelkakirjalainasta. Muita olemassa olevia lainoja lyhennettiin lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	31.3.2022	31.3.2021	31.12.2021	31.3.2022	31.3.2021	31.12.2021
Pitkäaikaiset korolliset velat						
Vuokrasopimusvelat	1 200,5	879,9	1 204,1	1 200,5	879,9	1 204,1
Lainat rahoituslaitoksilta	299,7	599,1	299,7	299,7	599,1	299,7
Joukkovelkakirjalainat	363,9		406,2	397,4		397,2
JOLCO-lainat* ja muut	283,4	311,0	289,4	283,4	311,0	289,4
Yhteensä	2 147,5	1 790,0	2 199,3	2 181,0	1 790,0	2 190,3
Lyhytaikaiset korolliset velat						
Vuokrasopimusvelat	180,4	141,7	176,9	180,4	141,7	176,9
Lainat rahoituslaitoksilta	299,8		299,8	299,8		299,8
Joukkovelkakirjalainat		199,1	99,1		199,8	98,9
JOLCO-lainat* ja muut	40,7	53,0	43,1	40,7	53,0	43,1
Yhteensä	521,0	393,9	618,8	521,0	394,6	618,6

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

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 31.3.2022							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	135,2	141,8	145,5	137,2	95,0	403,9	1 058,6
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	45,2	46,5	49,3	35,8	28,2	117,5	322,4
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	300,0	300,0					600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset				400,0			400,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset			13,9	13,1	13,5		40,6
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,7	39,2	69,2	51,4	29,4	56,6	286,6
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	521,1	527,5	277,9	637,5	166,1	578,0	2 708,1
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	507,7						507,7
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-529,3	-5,3					-534,6
Hyödykejohdannaiset	-12,5	0,0					-12,5
Ostovelat ja muut velat	206,1						206,1
Korkomaksut	103,3	92,0	74,3	51,8	32,8	103,9	458,2
Yhteensä	796,4	614,3	352,2	689,3	198,9	681,9	3 333,1

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 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 2,6 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 0,4 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2020 ja erääntyy vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

20. VARAUKSET

miljoonaa euroa	31.3.2022	31.3.2021	31.12.2021
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	195,9	162,8	162,8
Uudet varaukset	10,0	1,6	32,0
Käytetyt varaukset	-9,7	-1,7	-12,7
Puretut varaukset	-0,7	0,0	-1,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-0,6	0,1	2,2
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	0,8	0,2	1,4
Kurssierot	3,4	6,3	11,7
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	199,1	169,2	195,9
Joista pitkäaikaista	179,0	158,2	184,6
Joista lyhytaikaista	20,2	11,1	11,3
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	3,8	13,0	13,0
Uudet varaukset	0,4	0,8	1,9
Käytetyt varaukset	-0,4	-5,6	-9,0
Puretut varaukset	-0,2	-0,8	-2,1
Muut varaukset yhteensä	3,7	7,5	3,8
Joista pitkäaikaista	1,3	2,1	1,4
Joista lyhytaikaista	2,4	5,5	2,5
Yhteensä	202,8	176,8	199,8
Joista pitkäaikaista	180,2	160,2	186,0
Joista lyhytaikaista	22,5	16,5	13,8

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2034 mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 195,8 miljoonaa euroa (31.12.2021: 200,7) sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 15,5 miljoonaa euroa (31.12.2021: 14,7), jotka pääosin koostuvat pitkäaikaisista kannustinpalkkioista johtoryhmälle ja muulle henkilöstölle sekä saaduista vuokravakuuksista.

21. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	31.3.2022	31.3.2021	31.12.2021
Ennakkoon saadut lentolipputulot	313,6	51,8	202,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	51,6	52,4	55,1
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	20,8	4,7	15,2
Muut erät	16,0	20,8	18,1
Yhteensä	402,0	129,7	291,1

22. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	31.3.2022	31.3.2021	31.12.2021
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	51,3	31,7	51,0
Yhteensä	51,3	31,7	51,0

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.3.2022 olivat 364,3 miljoonaa euroa (31.12.2021: 355,3). Tilikauden ensimmäisellä vuosineljänneksellä konserniyritysten puolesta annetut vakuudet pysyivät samalla tasolla kuin edellisen tilikauden lopussa. Vuokravastuut 31.3.2022 koostuvat ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja vähäarvoisista IT-laitteiden vuokrista, jotka eivät kuulu IFRS 16 standardin piiriin, olivat 18,2 miljoonaa euroa (31.12.2021: 18,0).

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 % (31.12.2021: 55,9 %) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiirin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia.

miljoonaa euroa	1-3/2022	1-3/2021	2021
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	6,9	3,8	18,2
Eläkesäätiö	0,1	0,0	0,1
Työsuhde-etuudet			
Eläkesäätiö	3,0	3,7	-7,4
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	0,0	1,2	4,6
Hallitus	0,1	0,1	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	20,2	16,6	73,0
Eläkesäätiö	0,5	0,5	2,0
Rahoitustuotot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset		0,6	1,6
Eläkesäätiö	0,1	0,0	0,1
Saamiset			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	6,5	36,0	17,0
Eläkesäätiö	91,0	49,0	78,9
Velat			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	4,3	4,5	6,1

Tilikauden ensimmäisellä neljänneksellä työsuhde-etuudet toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle sisältävät käynnissä olevien osakepalkkio-ohjelmien kulujaksotuksen pienentymisen 0,7 miljoonalla eurolla.

24. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Katsauskauden jälkeen Finnair solmi vuokrasopimuksen British Airwaysin kanssa, jolle se vuokraa neljä A321-lentokonetta miehistöineen. Kahden ensimmäisen koneen vuokrankausi alkaa 3.5. ja seuraavien kahden kesäkuun alusta. Kaikkien lentokoneiden vuokra-aika on neljä kuukautta. Koneet ja miehistöt lentävät British Airwaysin lentoja Lontoon Heathrow'sta useisiin Euroopan kohteisiin. Operaatio työllistää kokonaisuudessaan yli 200 Finnairin työntekijää.

Tämän lisäksi Finnair on solminut sopimuksen Lufthansan omistaman Eurowings Discover -lentoyhtiön kanssa, jolle se tulee vuokraamaan kolme A350-lentokonetta miehistöineen. Kahden ensimmäisen koneen vuokrasopimus alkaa toukokuussa ja kolmannen kesäkuussa. Sopimus Eurowings Discoverin kanssa on tehty kesäkauden loppuun. Koneet miehistöineen lentävät Eurowings Discoverin lentoja Frankfurtista ja Münchenistä useisiin kohteisiin USA:ssa ja Kanadassa. Operaatio työllistää yhteensä miltei 400 lentävän henkilöstön jäsentä.

Suomen valtio ja Finnair tiedottivat 27.4.2022, että Finnairille maaliskuussa 2021 myönnetty 400 miljoonan euron hybridilaina konvertoidaan pääomalainaksi. Talouspoliittinen ministerivaliokunta on kokouksessaan 19.4.2022 puoltanut lainainstrumentin muuttamista hybridilainasta oman pääoman ehtoiseksi pääomalainaksi. Pääomalaina vahvistaa emoyhtiö Finnair Oyj:n omaa pääomaa.

Finnair päätti katsauskauden jälkeen käynnistää uuden kustannussäästöohjelman, jonka ensimmäisessä vaiheessa se tavoittelee 60 miljoonan euron vuotuisia pysyviä kustannussäästöjä jakelusta, lentokoneiden vuokrasopimuksista ja toimintojen jatkuvasta parantamisesta. Nämä lisäsäästöt näkyvät täysimääräisinä vuonna 2024, ja tulevat jo saavutettujen 200 miljoonan euron vuosittaisten pysyvien säästöjen päälle. Uusi säästöohjelma on osa Finnairin varautumissuunnitelmaa Venäjän ilmatilan sulun pitkeyttymisen varalle.