



# FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–31.3.2023



27.4.2023

# FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

## 1.1.–31.3.2023

*Vahva kysyntä ja hyvin edennyt strategian toteutus nostivat kausiluonteisesti heikoimman neljänneksen niukasti voitolliseksi.*

### Tammi–maaliskuu 2023

- Osakekohtainen tulos oli -0,01 euroa (-0,15)\*.
- Liikevaihto kasvoi 73,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 694,7 miljoonaa euroa (399,8).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 0,9 miljoonaa euroa (-132,9). Liiketulos oli 8,3 miljoonaa euroa (-164,9).
- Korkean polttoaineen hinnan negatiivinen kustannusvaikutus oli noin 40 miljoonaa euroa\*\* vertailukauteen verrattuna.
- Kassavarat olivat 1 567,8 miljoonaa euroa (31.12.2022: 1 524,4) ja omavaraisuusaste oli 9,6 prosenttia (31.12.2022: 9,9).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 206,8 miljoonaa euroa (35,4) ja investointien nettorahavirta -143,7 miljoonaa euroa (-23,7).\*\*\*
- Matkustajamäärä kasvoi 71,8 prosenttia 2,6 miljoonaan (1,5).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 23,6 prosenttia 8 550,2 miljoonaan kilometriin (6 915,2).
- Matkustajakäyttöaste oli 75,1 prosenttia (47,3).

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

\*\* Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

\*\*\* Investointien nettorahavirta sisälsi vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 63,8 miljoonaa euroa sijoituksia (7,7) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Ne muodostavat osan konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

## Tulevaisuuden näkymät

### OHJEISTUS 15.2.2023

Finnair arvioi lentävänsä vuoden 2023 aikana 80–85 prosentin kapasiteetilla vuoteen 2019 verrattuna tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna. Kapasiteettiin vaikuttavat kysynnän kehittyminen, muun muassa Kiinan matkustuksen lisääntyminen, ja se, miten paljon yhtiö vuokraa lentokoneita miehistöineen toisille lentoyhtiöille.

Finnair arvioi, että matkustuksen vahva kysyntä jatkuu lyhyellä aikavälillä tukien yhtiön yksikkötuottoja vuoden 2022 toisen puoliskon tapaan, mutta yleisen taloudellisen epävarmuuden jatkuminen heikentää näkyvyyttä matkustuskysynnän kehittymiseen koko vuoden 2023 osalta. Pandemian vaikutusten jäädessä taakse Kiinan avautumisen myötä Finnair uskoo liiketoiminnan normaalin kausiluonteisuuden palaavan. Sen mukaisesti vuoden ensimmäinen neljännes on kausiluonteisesti heikoin ja tyypillisesti liikelokseltaan tappiollinen, kun taas kesäkuukaudet ovat vilkkaan matkustuksen aikaa.

Finnairin toimintaympäristön merkittävä epävarmuus jatkuu edelleen, koska polttoaineen hinta on korkea ja Venäjän ilmatilan sulun pituus sekä inflaation vaikutus kysyntään ja kustannuksiin ovat epäselviä.

Finnair arvioi koko vuoden 2023 liikevaihdon kasvavan vuodesta 2022 huomattavasti erityisesti siksi, että vuoden 2022 ensimmäinen puolisko oli sekä pandemian että suljetun Venäjän ilmatilan vahvasti rasittama. Yhtiö arvioi, että liikevaihto ei kuitenkaan vielä yllä vuoden 2019 tasolle.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2023 ensimmäisen neljänneksen osavuosiokatsauksen yhteydessä.

### UUSI OHJEISTUS 27.4.2023

Finnair toistaa ohjeistuksensa, jonka mukaan se arvioi lentävänsä vuoden 2023 aikana 80–85 prosentin kapasiteetilla vuoteen 2019 verrattuna tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna. Kapasiteettiin vaikuttavat kysynnän



kehittyminen, muun muassa Kiinan matkustuksen lisääntyminen, ja se, miten paljon yhtiö vuokraa lentokoneita miehistöineen toisille lentoyhtiöille.

Finnair arvioi, että matkustuksen vahva kysyntä jatkuu tukien yhtiön yksikkötuottoja, mutta yleisen taloudellisen epävarmuuden jatkuminen heikentää näkyvyyttä matkustuskysynnän kehittymiseen vuoden 2023 kesäkauden jälkeen. Kesäkuukaudet ovat viikkaan matkustuksen aikaa kysynnän tavallisesti heikentyessä normaalin kausiluonteisuuden mukaisesti loppuvuotta kohden.

Finnairin toimintaympäristön merkittävä epävarmuus jatkuu edelleen. Polttoaineen hinta on korkea, ja Venäjän ilmatilan sulun loppuminen ei ole näköpiirissä. Lisäksi inflaation ja korkotason nousun vaikutusten laajuus kysyntään ja kustannuksiin on epävarmaa.

Finnair arvioi koko vuoden 2023 liikevaihdon kasvavan huomattavasti sekä vertailukelpoisen liiketuloksen paranevan huomattavasti vuodesta 2022 erityisesti siksi, että vuoden 2022 ensimmäinen puolisko oli sekä pandemian että suljetun Venäjän ilmatilan vahvasti rasittama. Yhtiö arvioi, että liikevaihto ja vertailukelpoinen liiketulos eivät kuitenkaan vielä yllä vuoden 2019 tasolle.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2023 puolivuosisikatsauksen yhteydessä.

## Toimitusjohtaja Topi Manner:

Vuosi alkoi myönteisesti, kun Finnair teki kausiluonteisesti heikoimmalla ensimmäisellä neljänneksellä niukasti positiivisen vertailukelpoisen liiketuloksen. Tämä oli kolmas peräkkäinen voitollinen vuosineljännes pandemian ja Venäjän ilmatilan sulkeutumisen aiheuttamien kymmenen tappiollisen neljänneksen jälkeen. Tyypillisesti vuoden ensimmäinen neljännes on tappiollinen, joten tulos kertoo sekä uuden strategian toteutuksen hyvästä etenemisestä että vahvasta kysyntäympäristöstä. Vahva kysyntä yhdistettynä pandemiasta aiheutuneisiin lentoalan kapasiteetti- ja resurssirajoitteisiin osaltaan tuki yksikkötuottojemme myönteistä kehitystä.

Suuntamme on oikea, mutta tie tervehtymiseen on pitkä. Emme voi tuodittautua siihen, että vallitseva vahva kysyntätilanne olisi pysyvä. Toimintaympäristömme on monilta osin edelleen hyvin haasteellinen, sillä polttoaineen hinta on pysynyt korkeana, inflaatio ei ole taittunut, korkotaso on noussut ja Venäjän ilmatila pysyy suljettuna Ukrainan sodan jatkuessa. Jatkamme siis määrätietoisesti strategiamme täytäntöönpanoa ja haemme sekä yksikkötuottojen kasvattamista että yksikkökustannusten pienentämistä, jotta voimme saavuttaa asettamamme taloudelliset tavoitteet myös normaalimmassa kysyntäympäristössä ja kapasiteettiilanteessa.

Finnairilla on nyt maantieteellisesti tasapainoisempi verkosto. Vaikka Venäjän ilmatilan sulku on pienentänyt Aasian-liikennettä ja matkustus Kiinaan on vasta lisääntymässä, Finnairin asema Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä on säilynyt vahvana. Samalla olemme löytäneet kaukoliikenteessä uusia matkustajavirtoja muun muassa Yhdysvaltojen ja Euroopan, Intian ja Yhdysvaltojen sekä Lähi-idän ja Pohjois-Euroopan välisestä liikenteestä. Matkustus Euroopan sisällä on myös jatkunut vilkkaana. Vapaa-ajan matkustus on palautunut pandemiaa edeltävälle tasolle ja yritysmatkustuksen palautuminen jatkuu.

Neljänneksen aikana solmimme Suomen matkustamohenkilökuntamme kanssa uuden tuottavuuden tehostamista tukevan ja säästöjä mahdollistavan sopimuksen. Sen myötä lähes 90 prosenttia Finnairin henkilökunnasta on sopinut säästöistä yrityksen tervehdyttämiseksi. Teimme myös muutoksia lentojemme palvelukonsepteihin, mikä alentaa yksikkökustannuksia. Osana vastuullisuusyötämme ostimme Nesteeltä tähän mennessä suurimman yksittäisen erän, 750 tonnia, uusiutuvaa lentopolttoainetta. Vaikka erä vastaa vain pientä osaa lentopolttoaineen kokonaiskulutuksestamme, tämä on merkityksellinen askel pitkällä matkallamme uusiutuvan polttoaineen käytön lisäämiseksi.

Lentojemme saapumistäsmällisyys oli alkuvuoden aikana 82 prosenttia. Asiakkaat ovat olleet tyytyväisiä Finnairin palveluun ja nettosuosittelemme oli 42. Haluan kiittää koko Finnairin tiimiä asiakkaiden hyvästä huolenpidosta ja strategian järjestelmällisestä toteutuksesta alkuvuoden aikana.

Nyt suuntaamme katseen kohti vilkasta kesäkautta. Olemme vahvistaneet resurssijamme rekrytoimalla lentäjiä ja palkkaamalla kausityöntekijöitä matkustamopalveluun kumppanin kautta. Uskomme, että vahvan tiimimme ja hyvin toimivan Helsinki-Vantaan kotikenttämme ansiosta olemme hyvässä valmiudessa palvelemaan asiakkaitamme edessä olevalla matkustuksen huippusesongilla.

## Toimintaympäristö tammi–maaliskuussa

COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin toimintaan olivat jo lieviä vuoden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä. Kaikki yhtiölle keskeiset markkinat olivat auki, vaikka matkustus Kiinaan on vasta hiljalleen lisääntymässä. Sen sijaan keskellä vertailukautta EU-lentoyhtiöiltä sulkeutunut Venäjän ilmatila vaikutti selvästi Finnairin Aasian-liikenteeseen myös katsauskaudella. Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä huolimatta. Katsauskauden Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna oli kuitenkin alle 60 prosenttia vuoden 2019 ensimmäisen neljänneksen kapasiteetista. Pidemmät lentoreitit ja korkea polttoaineen hinta kasvattivat yksikkökustannuksia merkittävästi Aasian-liikenteen markkinahintojen pysyessä kuitenkin hyvällä tasolla vahvan kysynnän sekä globaalista työvoimapulasta ja pidempien lentojen operatiivisista haasteista johtuneen rajallisemman kapasiteetin takia. Kysyntä Euroopan sisäisten lentojen sekä Pohjois-Amerikan-liikenteen osalta oli samoin edelleen vahvaa kapasiteetin ollessa samanaikaisesti rajallisempaa. Näin ollen matkustajatuotot kasvoivat huomattavasti vertailukaudesta.

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 30,1 prosenttia (388,9) vertailukaudesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 119,5 prosenttia (43,0) vertailukaudesta ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 39,0 prosenttia (193,6) vertailukaudesta.

Matkapakettien vahva kysyntä jatkui ensimmäisen vuosineljänneksen ajan. Hyvä kysyntä näkyi edelleen kohonneina matkojen hintoina, joilla pystyttiin kattamaan lisääntyneitä lentojen polttoainekustannuksia sekä kohonneita hotellikustannuksia. Kysyntä pysyi kohonneista hinnoista huolimatta vahvana myös ns. äkkilähtöjen osalta. Katsauskaudella asiakkaat jatkoivat matkojen varaamista tulevaan kesäkauteen. Kaupunkilomien kysyntä jatkoi vahvaa kasvua.

Globaaleilla lentorahtimarkkinoilla kapasiteetti oli edelleen rajallisempaa verrattuna pandemiaa edeltävään aikaan, joten lentorahtihinnat olivat yhä koholla. Laskevat hinnat johtivat kuitenkin edellisneljänneestä alempaan Finnairin rahtiliikvaihtoon. Finnair arvioi heikkenevän rahdin kysynnän ja hintojen laskun jatkuvan kapasiteetin kasvaessa.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 4,6 prosenttia vertailukaudesta. Katsauskauden lentopetrolin markkinahinta oli korkeimmillaan tammikuun lopussa, mutta laski sen jälkeen. Sen dollarihintana oli keskimäärin 3,6 prosenttia matalampi ja eurohinta 0,7 prosenttia korkeampi kuin vertailukaudella. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään.

## Taloudellinen kehitys tammi–maaliskuussa

### LIKEVAIHTO TAMMI–MAALISKUUSSA

Finnairin liikevaihto nousi vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten oltua tuolloin voimakkaampia ja toisaalta lentolippujen hintojen oltua katsauskaudella poikkeuksellisen korkealla tasolla vahvan kysynnän ja rajallisen kapasiteetin siivittäminä.

#### Liikevaihto tuotteittain

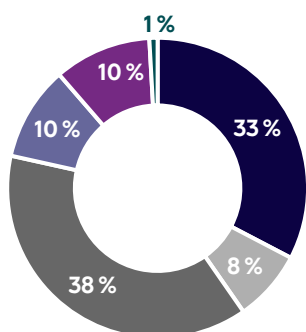
Milj. euroa	1–3/2023	1–3/2022	Muutos, %
Matkustajatuotot	553,4	227,6	143,1
Lisämyynti	33,0	26,7	23,8
Rahti	53,4	120,5	-55,7
Matkapalvelut	54,9	25,0	119,9
<b>Yhteensä</b>	<b>694,7</b>	<b>399,8</b>	<b>73,8</b>

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 40,5 prosenttia ja oli 8,13 senttiä (5,78). RASK nousi kohonneiden lentolippuhintojen sekä paremman matkustajakäyttöasteen myötä, huolimatta siitä, että vertailukaudella lennettiin selvästi enemmän pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja. Ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, joten ne parantavat yksikkötuottoja.

## Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1–3/2023

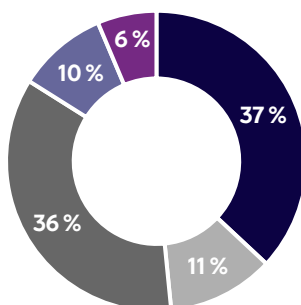
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	1–3/2023 Milj. euroa	1–3/2022 Milj. euroa	1–3/2023 Milj. km	1–3/2022 Milj. km	1–3/2023 Milj. km	1–3/2022 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	180,7	48,7	3 159,0	2 157,3	2 417,0	799,4	76,5	39,5
Pohjois-Amerikka	42,4	29,2	981,4	1 734,3	636,8	565,2	64,9	32,3
Eurooppa	211,1	109,2	3 036,1	2 492,6	2 346,5	1 542,7	77,3	15,4
Lähi-itä	56,3	4,4	829,4	120,4	625,6	87,4	75,4	2,8
Kotimaa	58,0	32,4	544,3	410,6	392,4	274,5	72,1	5,2
Reiteille kohdistumaton	4,9	3,7						
<b>Yhteensä</b>	<b>553,4</b>	<b>227,6</b>	<b>8 550,2</b>	<b>6 915,2</b>	<b>6 418,4</b>	<b>3 269,2</b>	<b>75,1</b>	<b>27,8</b>

### Matkustajatuotot



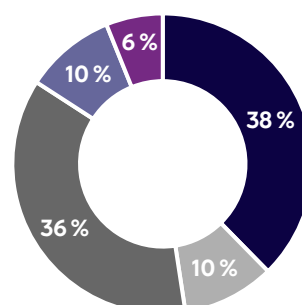
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Reiteille kohdistumaton

### Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa

### Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa

COVID-19-pandemian negatiivinen vaikutus ensimmäisellä vuosineljänneksellä näkyi vielä Aasian-matkustajaliikenneluvuissa Kiinan-matkustuksen hiljalleen käynnistyessä. Vertailukauden lukuja sen sijaan rasitti kysyntää selvästi heikentänyt omikronmuunnos ja helmikuun 2022 lopussa sulkeutunut Venäjän ilmatila. Vaikka katsauskauden luvut paranivat vahvan kysynnän myötä vertailukaudesta, Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti kuitenkin negatiivisesti erityisesti Aasian-lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 143,1 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 23,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 71,8 prosenttia ollen 2 592 700 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 96,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 27,8 prosenttiyksikköä 75,1 prosenttiin.

Raportoidut, etäisyyteen perustuvat liikenneluvut ovat isoympyräetäisyyteen (*Great Circle distance*) pohjautuvia lukuja, joten niissä ei huomioida Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä Aasian-lentoreittejä. Näin ollen ne eivät ole täysin vertailukelpoisia ennen Venäjän ilmatilan sulkeutumista raportoitujen lukujen kanssa. Pidemmällä lentoreiteillä oikaistu kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna olisi katsauskauden aikana ollut noin 15 prosenttia raportoituja tarjottuja henkilökilometrejä suurempi.

Aasian-liikenteessä Finnair operoi jäljellä olevien pandemiavaikutusten sekä erityisesti suljetun Venäjän ilmatilan takia reittilentoja alle 60 prosenttia verrattuna vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta enemmän matkustuksen avauduttua Aasiaan. Kapasiteetti kasvoi 46,4 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 202,4 prosenttia vertailukaudesta huolimatta vuoden 2022 lokakuun lopulla lakkautetuista lennoista Tukholman ja Bangkokin välillä. Matkustajakäyttöaste nousi 39,5 prosenttiyksikköä 76,5 prosenttiin.

Suljetun Venäjän ilmatilan myötä yhtiö on lisännyt Pohjois-Amerikan kapasiteettia, ja se kasvoi katsauskaudella noin 35 prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kapasiteetti pieneni vertailukaudesta kuitenkin 43,4 prosenttia vuoden 2022 lokakuun lopulla lakkautettujen Tukholman-lentojen myötä. Myydyt

henkilökilometrit kuitenkin nousivat 12,7 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 32,3 prosenttiyksikköä 64,9 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 21,8 prosenttia vahvan kysynnän siivittämänä. Myytyt henkilökilometrit nousivat 52,1 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 15,4 prosenttiyksikköä 77,3 prosenttiin. Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän, jonka luvut raportoitiiin vielä vuoden 2022 aikana Euroopan-luvuissa. Vertailukauden liikennelukuja on nyt oikaistu vastaavasti.

Finnair aloitti vuonna 2022 yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa. Finnairin operoimat lennot Kööpenhaminan ja Tukholman sekä Dohan välillä alkoivat marraskuun alusta ja lennot Helsingin ja Dohan välillä joulukuun puolivälistä. Edellä todetusti vuoden 2023 alusta alkaen nämä päivittäiset lennot raportoidaan osana uutta liikennealuetta Lähi-itää, johon sisältyvät myös jo ennen Qatar Airways -yhteistyötä operoidut lennot Dubaihin ja Israeliin. Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 589,2 prosenttia. Henkilökilometrit nousivat 615,9 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 2,8 prosenttiyksikköä 75,4 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 32,6 prosenttia ja myytyt henkilökilometrit nousivat 42,9 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 5,2 prosenttiyksikköä 72,1 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 33,0 miljoonaan euroon (26,7). Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Pluspisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Finnair operoi katsauskaudella vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna ennen kaikkea suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, joten rahtivolyymit jäivät selvästi vuoden 2019 ensimmäisen neljänneksen volyymeistä. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kuitenkin nousivat 9,7 prosenttia ja myytyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 2,2 prosenttia vertailukaudesta. Toisaalta tarjotut rahtitonnikilometrit laskivat 11,6 prosenttia ja myytyt rahtitonnikilometrit 22,5 prosenttia vertailukaudesta. Vertailukauden luvut sisältävät myös pelkkää rahtia kuljettaneet lennot, kun taas katsauskaudella rahtia kuljetettiin lähes kokonaan matkustajareittilentoilla. Kokonaisrahti- ja postitonnit laskivat 11,8 prosenttia ja rahtiliikenvaihto pieneni 55,7 prosenttia vertailukaudesta alempien rahtihintojen myötä. Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentöjen rahtiliikenneluvut, vaikka niihin liittyvä liikevaihto raportoidaan osana matkustajatuottoja.

Matkapakettien positiiviseen taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemiaan liittyvistä matkustusrajoituksista luopuminen. Katsauskauden aikana matkapaketteja tuotettiin vain ulkomaan kohteisiin kotimaanpakettien tuotannon loputtua jo aiemmin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 59,6 prosenttia vertailukaudesta ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 97,8 prosenttia. Liikenvaihto kasvoi 119,9 prosenttia 54,9 miljoonaan euroon (25,0).

Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 31,1 miljoonaan euroon (15,6). Tuottojen kasvu johtui pääasiassa Lufthansa-omisteisen Eurowings Discoverin kanssa sovitusta wet leaseistä (lentokoneen vuokraus miehistöineen).

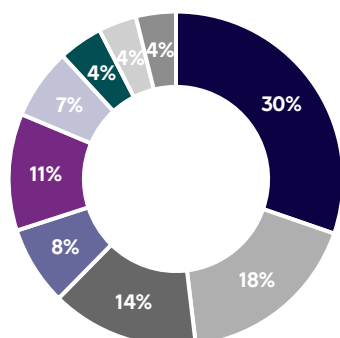
## **VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–MAALISKUUSSA**

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 32,2 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin, pidentyneiden Aasian-reittien sekä korkean polttoaineen hinnan myötä. Finnair jatkoi ensimmäisellä vuosineljänneksellä merkittäviä kustannussopeutustoimiaan.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) nousi 5,3 prosenttia ja oli 8,11 senttiä (7,70). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 3,1 prosenttia. Lasku vertailukaudesta johtui katsauskaudella enemmän operoidusta kapasiteetista, pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suuremmasta osuudesta vertailukaudella, wet lease -operaatioista sekä saavutetuista kustannussäästöistä.



## Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 725,0 milj. euroa)



- Polttoaine
- Henkilöstö ja muu miehistö
- Matkustaja- ja maapalvelut
- Liikennöimismaksut
- Poistot ja arvonalentumiset
- Lentokaluston huoltokulut
- Myynti, markkinointi ja jakelu
- Kapasiteettivuokrat
- Kiinteistö-, IT- ja muut kulut

Milj. euroa	1–3/2023	1–3/2022	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	129,1	101,7	27,0
Polttoainekulut	219,6	136,8	60,5
Kapasiteettivuokrat	26,8	22,8	17,3
Lentokaluston huoltokulut	49,6	34,8	42,4
Liikennöimismaksut	55,4	51,5	7,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	31,1	20,7	50,6
Matkustaja- ja maapalvelut	103,4	70,8	46,1
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	28,0	30,3	-7,6
Poistot ja arvonalentumiset	82,0	78,8	4,0
<b>Yhteensä</b>	<b>725,0</b>	<b>548,3</b>	<b>32,2</b>

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 22,8 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, kasvoivat vertailukaudesta pääasiassa kasvaneen kapasiteetin (ASK), pidentyneiden Aasian-reittien sekä korkean polttoaineen hinnan<sup>1</sup> takia, minkä negatiivinen vaikutus kuluihin oli noin 40 miljoonaa euroa vertailukauteen verrattuna. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 5,8 prosenttia muun muassa pidempien Aasian-reittien takia, vaikka pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin hyvin vähän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) sen sijaan parani 8,3 prosenttia vertailukaudesta parantuneen matkustajakäyttöasteen myötä.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat kapasiteetin noustua vertailukaudesta ja Aasian-reittien pidentymistä.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmistamatkulut) nousivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen kasvaneiden volyyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat viimeaikaisten markkinointiaktiviteettien ja toisaalta lisääntyneen myynnin takia.

Lentokaluston huoltokulut nousivat kasvaneen kapasiteetin ja pidentyneiden Aasian-reittien takia. Koska kapasiteetti on kasvanut ja lennot ovat pidentyneet Euroopan ja Aasian välillä, liikennöimismaksut kasvoivat vertailukaudesta, vaikka esimerkiksi Venäjän ylilentorojalteja ei kertynyt katsauskaudella lainkaan.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) nousivat kasvaneen kapasiteetin myötä vertailukaudesta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut sen sijaan laskivat pääasiassa valuuttakurssivoittojen ansiosta.

### TULOS TAMMI–MAALISKUUSSA

Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä lähes kaikkiin Aasian maihin pystyi matkustamaan vapaasti, joten COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin tulokseen olivat lieviä tammi–maaliskuussa. Vuoden 2022 helmikuussa suljetun Venäjän ilmatilan takia uudelleenreititetyt Aasian-lennot olivat kuitenkin pidempiä nostaten esimerkiksi niiden henkilöstö-, polttoaine- sekä navigointikustannuksia. Tulokseen vaikutti vahvasti myös korkea polttoaineen hinta.

<sup>1</sup> Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Milj. euroa	1–3/2023	1–3/2022	Muutos, %
<b>Vertailukelpoinen käyttökate</b>	<b>82,8</b>	<b>-54,1</b>	<b>&gt;200</b>
Poistot ja arvonalentumiset	-82,0	-78,8	-4,0
<b>Vertailukelpoinen liiketulos</b>	<b>0,9</b>	<b>-132,9</b>	<b>100,7</b>
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	7,4	-32,0	123,3
<b>Liiketulos</b>	<b>8,3</b>	<b>-164,9</b>	<b>105,0</b>
Rahoitustuotot	12,2	-0,4	>200
Rahoituskulut	-36,7	-33,3	-10,0
Kurssivoitot ja -tappiot	8,8	-13,4	165,5
<b>Tulos ennen veroja</b>	<b>-7,4</b>	<b>-212,0</b>	<b>96,5</b>
Tuloverot	10,3	-0,7	>200
<b>Kauden tulos</b>	<b>3,0</b>	<b>-212,8</b>	<b>101,4</b>

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos paranivat vertailukaudesta ja kääntyivät voitollisiksi liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 3,2 miljoonaa euroa (-3,4) liittyen katsauskaudella heikentyneeseen Yhdysvaltain dollariin. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 4,3 miljoonaa euroa (4,1) liittyen pääosin myyntivoittoihin, joita oli 2,8 miljoonaa euroa (4,0). Vertailukaudella ei ollut lainkaan uudelleenjärjestelykuluja. Toisaalta katsauskaudella ei tehty lainkaan lentokoneiden alaskirjauksia, kun vertailukaudella tehty A330-lentokoneiden alaskirjaus oli suurin vertailukelpoisuuteen vaikuttanut erä (-32,7).

Nettorahoituskulut aiheutuivat pääasiassa korkokuluista, jotka ylittivät korkotuottojen ja kurssivoittojen määrän. Kauden verotuksellisista tappioista ei kirjattu laskennallista verosaamista niiden hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden takia. Tuloverokirjaukset liittyivät pääosin muihin laskennallisten verosaamisten muutoksiin. Ne selittyvät erällä väliaikaisilla eroilla, joista ei ollut kirjattu laskennallista verosaamista tilikaudella 2022. Ne kirjattiin katsauskaudella laskennallisiin verosaamisiin, koska kyseisillä erillä ei ole verotuksellista vanhenemisaikaa ja yhtiön tulevaisuuden näkymät ovat parantuneet.

Kauden tulos oli positiivinen toisen vuosineljänneksen peräkkäin. Voitto selittyi yllä mainituilla laskennallisten verosaamisten kirjauksilla.

## Rahoitusasema ja investoinnit

### TASE

Konsernin taseen loppusumma oli maaliskuun lopussa 4 204,4 miljoonaa euroa (31.12.2022: 4 133,0). Laivaston tasearvo nousi tehtyjen investointien ansiosta katsauskaudella 16,0 miljoonalla eurolla poistoista huolimatta. Käyttöoikeuslaivaston arvo sen sijaan laski poistojen takia 37,9 miljoonaa euroa.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 161,3 miljoonaan euroon (31.12.2022: 134,9) pääasiassa parantuneen lentolippumyynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset nousivat 97,6 miljoonaan euroon (31.12.2022: 80,6), koska erät väliaikaiset erot kirjattiin taannehtivasti laskennallisiin verosaamisiin. Eläkesaamiset kasvoivat 126,2 miljoonaan euroon (31.12.2022: 120,0) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina ollen 0,7 miljoonaa euroa (31.12.2022: 0,7).

Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 619,0 miljoonaan euroon (31.12.2022: 452,0). Muutos selittyi pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 519,7 miljoonaan euroon (31.12.2022: 356,4) selvästi parantuneen varaustilanteen myötä.

Ensimmäisen vuosineljänneksen voitollinen tulos paransi osaltaan omaa pääomaa, joka oli maaliskuun lopussa 401,6 miljoonaa euroa (31.12.2022: 410,7) eli 0,29 euroa osakkeelta (31.12.2022: 0,29). Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrolin ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Maaliskuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 29,8 miljoonaa euroa (31.12.2022: 42,8), koska suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot laskivat erityisesti polttoaineen hinnan laskun vuoksi heikentäen samalla omaa pääomaa.



## KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

### Rahavirta

Milj. euroa	1-3/2023	1-3/2022
Liiketoiminnan nettorahavirta	206,8	35,4
Investointien nettorahavirta	-143,7	-23,7
Rahoituksen nettorahavirta	-78,5	-154,8

Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli huomattavasti parantuneen lentolippumyynnin sekä positiivisen vertailukelpoisen käyttökateen ansiosta selvästi positiivinen. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen laivastoinvestointien sekä muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutosten (maturiteetti yli kolme kuukautta) takia. Rahoituksen nettorahavirta oli samoin negatiivinen lainojen takaisinmaksujen, jotka sisältävät myös joukkovelkakirjalainan 18 miljoonan euron katsauskaudella suoritetun takaisinoston, sekä lentokoneiden vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksun takia.

### Pääomarakenne

%	31.3.2023	31.12.2022
Omavaraisuusaste	9,6	9,9
Nettovelkaantumisaste (gearing)	238,4	266,4

Omavaraisuusaste oli maaliskuun lopussa alemmalla tasolla kuin vuoden 2022 lopussa voitollisesta kauden tuloksesta huolimatta, sillä käyvän arvon rahaston negatiivinen kehitys ylitti positiivisen tuloksen vaikutuksen. Nettovelkaantumisaste (gearing) laski vuoden 2022 lopusta kasvaneiden kassavarojen, alentuneen oikaistun korollisen velan ja näin ollen matalamman korollisen nettovelan takia, vaikka oma pääoma on heikentynyt.

### Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.3.2023	31.12.2022
Kassavarat	1 567,8	1 524,4
Oikaistu korollinen velka	2 525,3	2 618,4
Korollinen nettovelka	957,5	1 094,0

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen hyvä kassavarojen kasvaessa vuoden 2022 lopusta vahvan liiketoiminnan nettorahavirran ansiosta. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2022 loppua pienempi vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksun, heikentyneen Yhdysvaltain dollarin sekä lainojen takaisinmaksujen takia. Korollisia vuokrasopimusvelkoja oli yhteensä 1 261,7 miljoonaa euroon (31.12.2022: 1 330,7).

## INVESTOINNIT

Vuoden 2023 ensimmäisen neljänneksen bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 73,7 miljoonaa euroa (66,2), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -79,9 miljoonaa euroa (-15,9).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -63,8 miljoonaa euroa (-7,7) ja myös se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -143,7 miljoonaa euroa (-23,7).

Vuoden 2023 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -216 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 36 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 32,5 prosenttia koko laivaston 1 805,7 miljoonan euron tasearvosta.<sup>2</sup>

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

## Laivasto

### FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Ensimmäisen vuosineljänneksen lopussa Finnairilla oli 55 lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 11,7 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 31.3.2023	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2022 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2023	Tilaukset
<b>Kapearunkolaivasto</b>							
Airbus A319	144	5	-1	5	0	21,8	
Airbus A320	174	10		10	0	20,6	
Airbus A321	209	15		1	14	8,7	
<b>Laajarunkolaivasto</b>							
Airbus A330	289/263	8		4	4	13,4	
Airbus A350	297/336	17		5	12	5,4	2
<b>Yhteensä</b>		<b>55</b>	<b>-1</b>	<b>25</b>	<b>30</b>	<b>11,7</b>	<b>2</b>

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

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

### LAIVASTOUUDISTUS

Maaliskuun lopussa yhtiöllä oli seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350 -lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Näistä jäljellä olevista lentokoneista ensimmäinen toimitetaan tämänhetkisten sitoumusten mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä, mutta toisen lentokoneen toimitus siirtyy vuoden 2025 ensimmäiseltä neljännekseltä vuoden 2026 toiselle neljännekselle katsauskauden jälkeen allekirjoitetun sopimuksen myötä.

Ensimmäisen vuosineljänneksen aikana Finnair palautti vuokranantajalle vuokrasopimuksen päättyessä yhden Airbus A319 -lentokoneen, sekä osti vuokranantajilta kaksi Airbus A320 -lentokonetta ja yhden Airbus A321 -lentokoneen.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 353,4 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

### NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIIKENNELAIVASTO)

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

Norran operoima laivasto* 31.3.2023	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2022 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2023	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	13,7	
Embraer E190	100	12		9	3	14,8	
<b>Yhteensä</b>		<b>24</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>14,2</b>	

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

## Strategian toteutus

Finnair uudisti syyskuussa 2022 vuoteen 2025 ulottuvaa strategiaansa pandemian sekä suljetun Venäjän ilmatilan vaikutusten vuoksi. Uusi strategia tähtää kannattavuuden palauttamiseen ja kilpailukykyisen lentoyhtiön rakentamiseen suljetusta Venäjän ilmatilasta riippumatta. Se pitää sisällään neljä pääteemaa, jotka ovat tasapainoisempi verkosto ja laivaston optimointi, yksikkötuottojen vahvistaminen, yksikkökustannusten pienentäminen ja vastuullisuus.



Uuden strategian tavoitteena on pandemiaa edeltävän ajan vähintään 5 prosentin vertailukelpoinen liikevoittotaso vuoden 2024 puolivälistä lähtien. Keskeiset toimet tämän saavuttamiseksi ovat:

- Maantieteellisesti aiempaa tasapainoisempi verkosto, joka yhdistää Euroopan Aasiaan, Intiaan ja Lähi-itään sekä Pohjois-Amerikkaan Helsinki-Vantaan kotikentän kautta.
- Laivaston koon optimointi tulevaa verkostoa varten.
- Kumppanuuksien, erityisesti oneworld-allianssin ja yhteishankkeiden, tehokkaampi hyödyntäminen jakelun vahvistamiseksi ja verkoston ja tuotetarjonnan laajentamiseksi.
- Yksikkötuottojen merkittävä vahvistaminen paremmilla digitaalisilla ratkaisuilla, kilpailukykyisellä tuotetarjonnalla ja lisäpalveluiden kehityksellä.
- Yksikkökustannusten merkittävä pienentäminen vuoden 2019 tasosta kilpailukyvyn varmistamiseksi kaikilla markkinoilla.
- Kestävän taseen rakentaminen, jotta yhtiö voi investoida tulevaisuuteen.
- Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen.

## TASAPAINOISEMPI VERKOSTO JA LAIVASTON OPTIMOINTI

Venäjän ilmatilan sulun vuoksi Finnair menetti ainutlaatuisen maantieteellisen etunsa, sillä Venäjän ilmatilan kiertäminen pidentää lentoreittejä Finnairin kotikentän ja Japanissa, Etelä-Koreassa sekä Kiinassa sijaitsevien keskeisten suurkaupunkien välillä 15–40 prosenttia kohteesta riippuen. Finnair painottaa siksi uuden strategiansa myötä verkostossaan aiempaa enemmän länttä sekä Lähi-itää ja Intiaa. Pidemmistä lentoreiteistä huolimatta yhtiö kuitenkin jatkaa keskeisten Aasian-markkinoiden palvelemista keskittyen kannattavimpiin kaupunkeihin. Uuden strategian myötä Euroopan verkostoa ja liikenteen rakennetta optimoidaan tehokkuuden lisäämiseksi, koska aiemman strategian pohjana toiminut vaihtomatustus Helsingin kautta Aasian ja Euroopan välillä vähenee.

Uusi strategia painottaa myös lentoyhtiökumppanuuksien yhteishankkeiden (Atlantic Joint Business eli AJB, Siberian Joint Business eli SJB ja yhteishanke Juneyao Airin kanssa) hyödyntämistä. Tässä korostuvat oneworld-kumppanit, kuten American Airlines ja Alaska Airlines Pohjois-Amerikassa, Qatar Airways Lähi-idässä sekä Japan Airlines Japanin-reiteillä. Pohjois-Amerikan-kumppanit tarjoavat Finnairin asiakkaiden käyttöön laajan verkostonsa ja toisaalta vahvistavat Finnairin jakeluvoimaa huomattavasti Pohjois-Amerikassa.

Finnair ilmoitti katsauskauden jälkeen, että se lopettaa lyhyimmät kotimaiset lentonsa Helsingin sekä Tampereen ja Turun välillä 1. toukokuuta alkaen. Finnair korvaa lennot bussiyhteyksillä. Tällä on sekä yhtiön päästöjä pienentävä että kannattavuutta parantava vaikutus.

Uuden strategian myötä Finnair pyrkii optimoimaan laivastoaan vastaamaan tulevan verkoston tarpeisiin.

## YKSIKÖTUOTTOJEN VAHVISTAMINEN

Yksikkötuottojen vahvistamisessa Finnairilla on kolme tavoitetta: tarjota asiakkailleen paras digitaalinen osto- ja palvelukokemus käytön helppoutta lisäämällä, kehittää parempi yhteys asiakkaisiin suorien jakelukanavien osuutta kasvattamalla ja tehokkaamman jakelun avulla sekä tarjota kilpailukykyiset tuotteet ja vaihtoehtoja asiakkaille lisämyynnin kasvattamiseksi. Näiden tavoitteiden avulla tähdätään myös entistä parempaan asiakastyytyvyyteen.

Tuotteen ja palvelun laatu ovat Finnairille edelleen erottautumistekijä, ja laadukas operatiivinen toiminta on tässä tärkeässä roolissa. Finnairin kaukoliikenteessä painottuu laadukas, erottuva matkustuskokemus, kun taas Euroopan sisäisessä liikenteessä keskeisiä ovat sujuvuus, yksinkertaisuus ja tehokkuus. Finnairin asiakastyytyvyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli hyvällä tasolla ollen 42 (33). Siihen on vaikuttanut erinomaisen vastaanoton saaneen uusitun laajarunkokoneiden matkustamon lisäksi Finnairin hyvä 81,9 prosentin (74,5) saapumistäsmällisyys eurooppalaista ilmailujärjestelmää rasittaneista kapasiteettihaasteista huolimatta.

Digitaalisen asioinnin rooli on jo nyt keskeistä Finnairin tarjonnassa ja se tulee edelleen kasvamaan. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä ylitti tammi-maaliskuussa pandemiaa edeltäneen tason (Q1 2019 noin 1,6 miljoonaa eri kävijää) sekä pysyi vertailukauden tasolla, kun sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 2,2 miljoonaa eri kävijää (2,2) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 40,6 prosenttia 796 000:een. Modernien myyntikanavien<sup>3</sup> matkustajaosuus kokonaismatkustajamäärästä laski 64,6 prosenttiin (68,1) liikematkustuksen osuuden kasvaessa, koska sen myynnissä painottuvat perinteiset myyntikanavat.

<sup>3</sup> Finnair aloitti vuoden 2023 alusta raportoimaan suorien digitaalisten kanavien myyntiosuuden sijasta modernien myyntikanavien matkustajaosuutta digitalisointiin keskittymisen myötä. Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.



Finnair ilmoitti katsauskaudella jatkavansa jakelun modernisointia ja ottavansa seuraavat askeleet kohti dynaamista, asiakaskeskeistä myyntiä moderneissa jakelukanavissa. Yhtiö siirtyy vuoden 2023 aikana vaihteittain niin sanottuun jatkuvaan hinnoitteluun, joka näkyy asiakkaille kilpailukykyisempinä hintoina perinteiseen jakeluun verrattuna. Lisäksi Finnair tukee tätä siirtymää poistamalla Suomen sisäiset lennot perinteisemmistä jakelukanavista 1.5.2023 alkaen.

## YKSIKÖKUSTANNUSTEN PIENENTÄMINEN

Kannattava toiminta edellyttää aiempaa matalampaa kustannustasoa suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, mikä korostuu Finnairin uudessa strategiassa. Yhtiön tavoitteena on alentaa yksikkökustannuksia merkittävästi vuoden 2019 tasosta. Tähän tavoitteeseen sisältyvät pandemian aikana toteutetut noin 200 miljoonan euron pysyvät kustannussäästöt.

Markkinan aiemmin arvioitua positiivisemmän kehityksen valossa ja toisaalta voimakkaana jatkuvan kustannusinflaation vuoksi Finnair odottaa yksikkötuottojen vahvistamisen painottuvan aiempaa enemmän tavoitteiden saavuttamisessa. Yhtiö jatkaa samalla vahvasti kustannusten hallintaa ja karsimista kaikessa toiminnassaan. Lisäsäästöjä haetaan muun muassa laivastokuluista, toimittajasopimuksista ja toimitiloista sekä rakenteellisista muutoksista. Neuvottelut henkilöstön kanssa työehtojen muutoksista ovat edenneet hyvin ja yhtiö on sopinut säästöistä lähes kaikkien henkilöstöryhmien kanssa. Katsauskauden aikana Finnair solmi matkustamohenkilökuntansa kanssa säästösopimuksen.

Katsauskauden aikana Finnair ilmoitti lopettavansa jäljellä olevan tuotemyynnin, eli kosmetiikan, asusteiden, lahjaesineiden ja muiden tuotteiden myynnin lennon aikana ja ennakkotilauksena lennolle helmikuun 2023 loppuun mennessä. Yhtiö luopui jo vuonna 2020 tuotemyynnistä EU:n sisäisillä lennoilla osana tavoitettaan vähentää koneiden painoa ja näin ollen myös polttoainekustannuksia sekä päästöjä. Finnair ilmoitti myös uudistavansa lennonaikaista palvelukonseptiaan muun muassa tarjoilujen osalta huhtikuun 2023 puolivälistä alkaen, millä on yksikkökustannuksia pienentävä vaikutus.

## VASTUULLISUUS

Finnair on sitoutunut kehittämään toimintaansa jatkuvasti ja systemaattisesti kaikilla kestävän kehityksen osa-alueilla. Yhtiö haluaa olla yksi maailman vastuullisimmista lentoyhtiöistä ja tämän saavuttamiseksi yrityksen on tehtävä näkyviä ja vaikuttavia sosiaalisen- ja ympäristövastuun tekoja sekä tiivistä yhteistyötä kumppaneidensa ja koko toimitusketjunsä kanssa. Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin kaikkea toimintaa, mutta kestävän kehityksen strategiassa yhtiö keskittyy olemassaolonsa tarkoitukseen ja ympäristöön.

Yhtiön kunnianhimoiset vastuullisuustavoitteet pysyivät ennallaan, kun yhtiö uudisti strategiaansa. Finnairin vastuullisuussuunnitelman mukaan yhtiön tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidinnettopäästönsä vuoden 2025 loppuun mennessä vuoden 2019 tasosta. Osa tavoitteesta saavutetaan lentämällä vähemmän kuin vuonna 2019. Keskeisiä toimia ovat myös laivaston polttoainetehokkuuden parantaminen, uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisääminen ja päästökompensointi. Vuoden 2023 alussa Finnair osti Nesteeltä tähän mennessä suurimman yksittäisen erän, 750 tonnia, uusiutuvaa lentopolttoainetta. Polttoaine toimitettiin vuoden ensimmäisen neljänneksen aikana Helsinki-Vantaan lentoasemalta lähteville lennoille.

Sosiaalinen vastuu ja yhteiskuntavastuu ovat myös keskeinen osa yhtiön vastuullisuustyötä ja niiden merkitys kasvaa tulevaisuudessa entisestään. Tämä tarkoittaa työntekijöiden hyvinvointia ja terveyttä, ihmisoikeuksien, tasa-arvon, syrjimättömyyden ja monimuotoisuuden edistämistä työpaikoilla ja arvoketjuissa, esteettömien palvelujen tarjoamista sekä asiakkaiden ja henkilöstön turvallisuudesta ja terveydestä huolehtimisesta kaikissa olosuhteissa. Yhtiö tukee myös muutosneuvotteluiden yhteydessä tapahtuvien henkilöstövähennysten kohteina olevia työntekijöitä heidän hyvinvointiinsa ja uudelleen sijoittumiseensa liittyen.

Katsauskaudella suomalaiset kuluttajat mielsivät Finnairin ja Aurinkomatkat toimialojensa vastuullisimmiksi brändeiksi Suomessa Sustainable Brand Index 2023 -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 aikana ja tarve vähennyksille on jatkunut Venäjän suljetun ilmatilan liiketoiminnallisten vaikutusten seurauksena. Tehokkaampien toimintatapojen käyttöönotto sekä toisaalta kattava ja organisaatorajat ylittävä yhteistyö ovat siksi välttämättömiä.

Finnairin palveluksessa oli tammi–maaliskuussa keskimäärin 5 150 (5 326) henkilöä eli 3,3 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä laski tammi–maaliskuussa 80 henkilöllä eli 1,5 prosentilla ja oli maaliskuun lopussa 5 150 (5 381). Finnairiin palkattiin ensimmäisellä vuosineljänneksellä 64 uutta työntekijää pääasiassa Finnair Kitcheniin, Finnair Business Serviceen sekä asiakaspalvelutehtäviin Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 6,9 prosenttia (9,0). Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli tammi–maaliskuussa 4,6 prosenttia (4,8).

## 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. Yritysten on reagoitava maailmanlaajuisiin haasteisiin 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:	Kestävä teollisuus, innovaatiot ja infrastruktuuri
SDG 12:	Vastuullinen kuluttaminen
SDG 13:	Ilmastotoimet
SDG 16:	Rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto
SDG 17:	Yhteistyö ja kumppanuus

Isoimmat odotukset Finnairiin kohdistuvat lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, ja Finnair on sitoutunut alan yleiseen hiilineutraalin kasvun tavoitteeseen vuodesta 2020 eteenpäin. Se kuitenkin näkee tämän tavoitteen vain päästöjen vähentämisen ensiaskeleena. Strategiansa mukaan Finnair pyrkii hiilineutraaliuteen vuoteen 2045 mennessä ja sen tavoitteena on puolittaa nettopäästönsä jo vuoden 2025 loppuun mennessä. Tavoite on haastava, mutta tärkeä yhtiön tulevaisuuden ja koko toimialan kehityksen kannalta, Finnair onkin sitoutunut asettamaan tieteesen pohjautuvan hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteen (SBTi) viimeistään vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä.

Finnairin vastuullisuus heijastuu niin sen strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen, 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

Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei tapahtunut henkilövaihdoksia.

## Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli maaliskuun lopussa 720,6 miljoonaa euroa (31.12.2022: 546,4) ja päätöskurssi oli 0,51 euroa (31.12.2022: 0,39). Ensimmäisen vuosineljänneksen aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,60 euroa, alin kurssi 0,39 euroa ja keskiarvo 0,52 euroa. Osakkeita vaihdettiin 116,8 miljoonaa kappaletta yhteensä 60,8 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 1 408 726 198 osaketta (31.12.2022: 1 407 401 265), koska Finnair Oyj antoi 1 324 933 uutta osaketta itselleen vastikkeetta 31.3.2023. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (31.12.2022: 55,9). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus maaliskuun lopussa oli 9,6 prosenttia (31.12.2022: 7,6).

## Omat osakkeet

Finnairin hallussa oli 31.12.2022 yhteensä 399 303 osaketta, mikä vastaa 0,03 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Finnair Oyj antoi 31.3.2023 vuoden 2023 varsinaisen yhtiökokouksen myöntämän osakeantivaltuutuksen nojalla itselleen vastikkeetta 1 324 933 uutta osaketta. Näin ollen yhtiön hallussa oli kauden lopussa yhteensä 1 724 236 osaketta, mikä vastaa 0,12 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Kauden jälkeen 3.4.2023 Finnair luovutti yhteensä 1 324 933 omaa osakettaan kannustinpalkkiona FlySharen eli henkilöstön osakesäästöohjelman osallistujille. Tämän jälkeen Finnairin hallussa oli 399 303 omaa osaketta.

## Varsinaisen yhtiökokouksen päätökset ja sen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Helsingissä 23.3.2023.

Yhtiökokoukseen osallistui ennakoäänestämällä henkilökohtaisesti tai valtakirjalla 247 osakkeenomistajaa, jotka edustivat 62,9 prosenttia äänistä. Yhtiökokous hyväksyi kokoukselle tehdyt ehdotukset sellaisenaan ja myönsi hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajille vastuuvapauden tilikaudelta 2022.

Yhtiökokouksen päätöksellä Tiina Alahuhta-Kasko, Montie Brewer, Jukka Erlund, Hannele Jakosuo-Jansson, Henrik Kjellberg ja Simon Large valittiin hallitukseen uudelleen. Minna Pajumaa ja Sanna Suvanto-Harsaae valittiin hallitukseen uusina jäseninä. Hallituksen toimikausi päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä. Yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Sanna Suvanto-Harsaaen.

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 päivastuullisena 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 yhteensä enintään 250 000 euron suuruisista lahjoituksista yleishyödyllisiin tai niihin rinnastettaviin tarkoituksiin. Valtuutus on voimassa seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen saakka.

Yhtiökokous päätti lisäksi hallituksen ehdotuksen mukaisesti muuttaa yhtiön yhtiöjärjestystä siten, että se mahdollistaa yhtiökokouksen järjestämisen etäkokouksena ilman kokouspaikkaa vaihtoehtona fyysisesti pidettävälle kokoukselle tai hybridikokoukselle. Muutoksen tarkoituksena on helpottaa yhtiökokousten järjestämistä sekä edistää Finnairin kaikkien osakkeenomistajien mahdollisuutta osallistua yhtiökokouksiin ja käyttää oikeuksiaan täysimääräisesti.

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-2023>

## Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

Finnairin liiketoimintaan ja sen strategian toteuttamiseen 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 vähintään seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

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 merkittävästi maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä, erityisesti siviili-ilmailuun liittyen, sulkenut ilmatiloja. Venäjän ilmatilan sulun kesto sekä mahdollinen sodan eskaloituminen nykyistä laajemmaksi on Finnairin Aasian-liikenteen kannalta merkittävin riskitekijä. Lisää reittejä Euroopan ja Aasian välillä saattaa muuttua operatiivisesti mahdottomiksi ja / tai taloudellisesti kannattamattomiksi. Pitkittyneen Venäjän ilmatilan sulun sekä mahdollisen sodan eskaloitumisen negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan, liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään sekä rahoitustaan 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 globaaliksi laajentunut COVID-19-pandemia ja sota Ukrainassa ovat osoittaneet.

COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Vaikka matkustusrajoituksia ei Kiinan avautumisen myötä juurikaan enää ole, niihin 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 lentomatkoihin, tai jos 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 Venäjän ilmatilan sulun keston sekä COVID-19-pandemiaan ja mahdollisiin uudelleenkiristyviin matkustusrajoituksiin, COVID-19-pandemiasta aiheutuneisiin resurssiongelmiiin eurooppalaisessa ilmailujärjestelmässä sekä lentoliikenteen kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu ja sen heikentynyt tarjonta, yleinen lentomat kustuksen 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, vallitsevan korkean inflaation kiihtyminen, taantuma tai verotuksen muutokset, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen.

Liikevaihtoon ja liiketulokseen vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi osittain vaikuttaa, ovat operatiiviset kustannukset ja tuotannon määrä. COVID-19-pandemian valtavien vaikutusten vuoksi Finnair on toteuttanut mittavan 200 miljoonan euron kustannussäästöohjelman ja tavoittelee vuoden 2024 puoliväliin mennessä uuden strategian myötä merkittävästi alempia yksikkökustannuksia vuoden 2019 tasoon verrattuna (aiemmat 200 miljoonan euron säästöt sisältyvät tavoitteeseen) COVID-19-pandemian sekä suljetun Venäjän ilmatilan jatkuvien vaikutusten takia. Nykyiset inflaatiopaineet muodostavat riskin saavutetun kustannustason säilyttämiselle.

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 tulevaisuudessakin muun muassa Ukrainan sodan vaikutusten takia. Finnairin kykyä siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan ankara kilpailu. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jännös vaikutus määräytyy kulloinkin käytössä olevien suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkyymiin. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja ne voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen, minkä vuoksi Finnairin nykyinen suojausaste on alle pandemiaa edeltävällä tasolla, mutta kuitenkin riskienhallintapolitiikan asettamissa rajoissa.

COVID-19-pandemiarajoitusten kiristyminen uudelleen erityisesti Japanissa ja Kiinassa sekä Venäjän ilmatilan sulun pitkittyminen heikentäisivät yhtiön kannattavuutta, kassatilannetta ja omaa pääomaa. Heikentynyt kannattavuus kasvattaa myös riskiä laivaston ja muiden omaisuuserien arvonalentumiselle.

Pidempään jatkuva heikentynyt kannattavuus ja pääomien ehtyminen voivat vaikeuttaa uuden rahoituksen saamista entisiin ehdoin, tai jopa estää uuden rahoituksen saamisen.

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 ja suljetun Venäjän ilmatilan takia saattavat johtaa aiempaa kireämpään kilpailuun muun muassa entistä aggressiivisemmän hinnoittelun kautta.

Finnair pyrkii muiden lentoyhtiöiden tavoin jakelemaan palveluitaan yhä monipuolisemmin, joustavammin ja edullisemmin kustannuksien 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 valtioneuvoston sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä.

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

Lentoliikenteen muuttuvassa liiketoimintaympäristössä on vaikea ennakoita COVID-19-pandemian sekä geopolittisen tilanteen mahdollisten lisämuutosten 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.

Finnair on nojannut vuoden 2025 loppuun mennessä tavoitellussa hiilidioksidinettopäästöjensä puolitusavoitteessa vuoteen 2019 verrattuna 95 prosenttisesti päästökompensatioon. Niiden markkinan globaali kehitys ei ole kuitenkaan ollut odotusten mukaista, koska markkina on edelleen epäkypsä. Finnair sitoutui vuonna 2022 Science Based Targets Initiative -avoitteeseen, jossa päästöhäviöitä ei hyväksytä osaksi päästövähennyksen laskentaa. Näiden kehityssuuntien takia Finnair arvioi nyt uudelleen päästötavoitteen saavuttamiseen käyttämäänsä keinovalikoimaa ja sen kustannuksia. On myös riskinä, että Finnair ei saavuta tavoitetta.

Lakoilla ja muilla työnseisauksilla voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan.

## Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja liiketulos ovat 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 polttoaineistoista, lentokoneistoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan, Yhdysvaltain dollari, Etelä-Korean won ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten terminejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnairin suojaa kyseisen politiikan nojalla polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Riskienhallintapolitiikkaa on päivitetty vuoden 2022 viimeisellä neljänneksellä. Päivityksen myötä suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on noin 90 prosenttia ja alaraja noin 60 prosenttia suojausasteen laskiessa suojausjakson loppua kohden. Keskimääräinen suojausaste nousee päivityksen myötä merkittävästi, joten uuden politiikan mukainen suojausaste tullaan saavuttamaan vasta vuoden 2023 ensimmäisen puoliskon aikana.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	29 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	21 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	19 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	72 milj. euroa	52 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojiin keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojiin keskihinta, USD/tonnia**
Q2 2023	141 000	1 027
Q3 2023	147 000	975
Q4 2023	99 000	972
Q1 2024	69 000	937
<b>Yhteensä</b>	<b>456 000</b>	<b>985</b>

\* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojaus kassavirtaan

\*\* Termiinhintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	1–3 2023	1–3 2022	2022	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liikevoiton kassavirroille)		Suojausaste liikevoiton kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
				10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
<b>Myyntivaluutat</b>						
EUR	65	54	59	-	-	-
USD*	4	5	8	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	3	6	4	9 milj. euroa	5 milj. euroa	38 %
CNY	1	4	2	-	-	-
KRW	3	3	2	-	-	-
SEK	4	5	4	-	-	-
Muut	19	24	21	-	-	-
<b>Ostovaluutat</b>						
EUR	62	59	55	-	-	-
USD*	31	35	41	68 milj. euroa	40 milj. euroa	45 %
Muut	7	6	5	-	-	-



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

## TASEESEEN LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

Finnairin taseeseen liittyy valuuttariskiä, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposiitiosta aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia suojautumalla valuuttakurssimuutoksilta johdannaisilla ja sijoittamalla likviditeettiä osittain valuuttamääräisiin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli noin 80 prosenttia.

## Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair on katsauskauden jälkeen solminut Airbusin kanssa sopimuksen toisen jäljellä olevan A350-lentokoneen toimituksen siirtämisestä. Lentokone oli tarkoitus toimittaa vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä, mutta sitä siirretään nyt vuoden 2026 toiselle neljännekselle. Vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä toimitettavaksi suunniteltu A350-lentokone sen sijaan toimitetaan aikataulun mukaisesti. Toimituksen siirtämisen vuoksi investoinnin yli 100 miljoonan euron negatiivinen kassavirtavaikutus siirtyy vuodelta 2025 vuodelle 2026.

## Taloudellinen raportointi vuonna 2023

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2023 on seuraava:

- Puolivuosikatsaus tammi–kesäkuulta 2023 perjantaina 21.7.2023
- Osavuositiedot tammi–syyskuulta 2023 tiistaina 31.10.2023

FINNAIR OYJ  
Hallitus

## Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 27.4.2023 tulosjulkistuslehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2023-0427-press>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 27.4.2023 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä ensin osoitteessa <https://palvelu.flik.fi/teleconference/?id=10010295>. Rekisteröidyttäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2023-q1>.

## Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Kristian Pullola**, puhelin (09) 818 4960, [kristian.pullola@finnair.com](mailto:kristian.pullola@finnair.com)

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



## Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	1-3/2023	1-3/2022	Muutos%	2022
<b>Liikevaihto ja kannattavuus</b>				
Liikevaihto	694,7	399,8	73,8	2 356,6
Vertailukelpoinen liiketulos	0,9	-132,9	100,7	-163,9
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	0,1	-33,2	33,4 %-yks.	-7,0
Liiketulos	8,3	-164,9	105,0	-200,6
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	11,9	-13,5	25,4 %-yks.	6,5
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,01	-0,15	96,4	-0,36
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,01	-0,15	96,4	-0,36
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	8,13	5,78	40,5	7,53
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	8,62	6,96	23,8	8,09
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	8,11	7,70	5,3	8,05
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,55	5,72	-3,1	5,38
<b>Pääomarakenne</b>				
Omavaraisuusaste, %	9,6	7,2	2,3 %-yks.	9,9
Nettovelkaantumisaste, %	238,4	551,4	-312,9 %-yks.	266,4
Korollinen nettovelka	957,5	1 549,3	-38,2	1 094,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	3,3	-10,9	14,2 %-yks.	7,1
Bruttoinvestoinnit	73,7	66,2	11,4	199,6
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-0,3	-15,5	15,3 %-yks.	-6,1
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	59,1	101,1	-41,9 %-yks.	64,7
<b>Liikenne</b>				
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 593	1 509	71,8	9 096
Lentojen lukumäärä, kpl	24 638	18 232	35,1	88 713
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	8 550	6 915	23,6	31 298
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	6 418	3 269	96,3	21 157
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	75,1	47,3	27,8 %-yks.	67,6
<b>Yksikkötuottojen vahvistaminen</b>				
Nettosuosittelutulos (NPS)	42	33	26,7	40
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %	64,6	68,1	-3,5 %-yks.	66,3
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,2	2,2	-1,8	2,3
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	796,0	566,0	40,6	711,0
Lisämyynti	33,0	26,7	23,8	123,2
<b>Yksikkökustannusten pienentäminen</b>				
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	227 209	173 706	30,8	788 104
Saapumistasmällisyys, %	81,9	74,5	7,4 %-p	79,0
<b>Vastuullisuus</b>				
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt, tonnia	715 709	547 173	30,8	2 482 528
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt, g/ASK	83,7	79,1	5,8	79,3
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt, g/RTK	939,9	1 024,9	-8,3	926,9
<b>Henkilöstö</b>				
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 150	5 326	-3,3	5 336
Sairauspoissaolot, %	4,55	4,82	-0,27 %-yks.	5,37
Tapaturmataajuuus (LTIF)	7,9	6,4	24,2	6,8
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	6,9	9,0	-2,1 %-yks.	7,3



## VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvonalentumiset A330-lentokoneista + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liiketulos	Liiketulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liiketulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liiketulos + 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 liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään 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.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa Konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.



## VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	1-3/2023	1-3/2022	Muutos%	2022
<b>Liiketulos</b>	<b>8,3</b>	<b>-164,9</b>	<b>105,0</b>	<b>-200,6</b>
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-3,2	3,4	-193,5	8,8
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-1,6	-0,1	<-200	-0,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-2,8	-4,0	30,2	-6,6
Arvonalentumiset A330-lentokoneista		32,7	-100,0	32,7
Uudelleenjärjestelykulut	0,1		-	2,6
<b>Vertailukelpoinen liiketulos</b>	<b>0,9</b>	<b>-132,9</b>	<b>100,7</b>	<b>-163,9</b>
Poistot ja arvonalentumiset	82,0	78,8	4,0	317,1
<b>Vertailukelpoinen EBITDA</b>	<b>82,8</b>	<b>-54,1</b>	<b>&gt; 200</b>	<b>153,2</b>

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2023	31.3.2022	Muutos%	31.12.2022
Oma pääoma yhteensä	401,6	281,0	42,9	410,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 204,4	3 898,4	7,9	4 133,0
<b>Omavaraisuusaste, %</b>	<b>9,6</b>	<b>7,2</b>	<b>2,3 %-yks.</b>	<b>9,9</b>

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2023	31.3.2022	Muutos%	31.12.2022
Vuokrasopimusvelat	1 261,7	1 381,0	-8,6	1 330,7
Muut korolliset velat	1 265,5	1 321,0	-4,2	1 298,5
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-2,0	-16,2	87,6	-10,7
<b>Oikaistut korolliset velat</b>	<b>2 525,3</b>	<b>2 685,7</b>	<b>-6,0</b>	<b>2 618,4</b>
Muut rahoitusvarat	-880,7	-590,5	-49,1	-738,6
Rahat ja pankkisaamiset	-687,0	-545,9	-25,8	-785,8
<b>Kassavarat</b>	<b>-1 567,8</b>	<b>-1 136,5</b>	<b>-38,0</b>	<b>-1 524,4</b>
<b>Korollinen nettovelka</b>	<b>957,5</b>	<b>1 549,3</b>	<b>-38,2</b>	<b>1 094,0</b>
Oma pääoma yhteensä	401,6	281,0	42,9	410,7
<b>Nettovelkaantumisaste, %</b>	<b>238,4</b>	<b>551,4</b>	<b>-312,9 %-yks.</b>	<b>266,4</b>
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	290,1	-142,2	> 200	153,2
<b>Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk</b>	<b>3,3</b>	<b>-10,9</b>	<b>14,2 %-yks.</b>	<b>7,1</b>

\* 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 saamiin/velkoihin ja raportoidaan liitetiedoissa 10 ja 11, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	1-3/2023	1-3/2022	Muutos%	2022
Lisäykset käyttöomaisuudessa	66,9	38,3	74,9	125,8
Uudet sopimukset käyttöomaisuudessa	1,0	2,3	-58,2	9,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöomaisuudessa	5,9	25,6	-77,2	64,3
<b>Bruttoinvestoinnit</b>	<b>73,7</b>	<b>66,2</b>	<b>11,4</b>	<b>199,6</b>

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2023	31.3.2022	Muutos%	31.12.2022
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-166,1	-612,2	72,9	-370,7
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	141,3	122,6	15,2	137,9
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	16,6	26,8	-38,3	38,8
<b>Tuotto, edelliset 12 kk</b>	<b>-8,2</b>	<b>-462,8</b>	<b>98,2</b>	<b>-194,0</b>
Oma pääoma yhteensä	401,6	281,0	42,9	410,7
Vuokrasopimusvelat	1 261,7	1 381,0	-8,6	1 330,7
Muut korolliset velat	1 265,5	1 321,0	-4,2	1 298,5
<b>Sijoitettu pääoma</b>	<b>2 928,9</b>	<b>2 983,0</b>	<b>-1,8</b>	<b>3 039,8</b>
<b>Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo</b>	<b>2 955,9</b>	<b>2 978,6*</b>	<b>-0,8</b>	<b>3 162,2*</b>
<b>Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %</b>	<b>-0,3</b>	<b>-15,5</b>	<b>15,3 %-yks.</b>	<b>-6,1</b>

\* Sijoitettu pääoma oli 2 974,3 miljoonaa euroa 31.3.2021 ja 3 284,6 miljoonaa euroa 31.12.2021

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2023	31.3.2022	Muutos%	31.12.2022
--	-----------	-----------	---------	------------



Muut rahoitusvarat	880,7	590,5	49,1	738,6
Rahat ja pankkisaamiset	687,0	545,9	25,8	785,8
<b>Kassavarat</b>	<b>1 567,8</b>	<b>1 136,5</b>	<b>38,0</b>	<b>1 524,4</b>
Liikevaihto, edelliset 12 kk	2 651,5	1 124,6	135,8	2 356,6
<b>Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %</b>	<b>59,1</b>	<b>101,1</b>	<b>-41,9 %-p</b>	<b>64,7</b>

## 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 myydyltä 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 henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Yksikkökustannusten pienentäminen	
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus

Yksikkötuottojen vahvistaminen	
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 suositelijoiden osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	Matkustajien osuus kauden kokonaismatkustajamäärästä Finnairin omista suorakanavissa ja moderneissa, digitaalisissa epäsuorissa kanavissa lähtöpäivään perustuen. Näitä kanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut, Finnairin puhelinkeskukset, Aurinkomatkojen myynti ja ryhmätyökälymyynti.

Vastuullisuus	
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt	CO <sub>2</sub> päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta

Henkilöstö	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikatapaturmien 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 osavuositiedote 1.1.–31.3.2023

## KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	1–3/2023	1–3/2022	2022
<b>Liikevaihto</b>	<b>5</b>	<b>694,7</b>	<b>399,8</b>	<b>2 356,6</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	6	33,9	19,6	153,5
<b>Liiketoiminnan kulut</b>				
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	7	-129,2	-101,7	-449,6
Polttoainekulut		-218,0	-136,7	-835,1
Kapasiteettivuokrat		-26,8	-22,8	-102,5
Lentokaluston huoltokulut		-46,4	-38,2	-192,4
Liikennöimismaksut		-55,4	-51,5	-206,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-31,1	-20,7	-103,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-103,4	-70,8	-348,0
Poistot ja arvonalentumiset	8	-82,0	-111,6	-349,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-28,1	-30,3	-123,7
<b>Liiketulos</b>		<b>8,3</b>	<b>-164,9</b>	<b>-200,6</b>
Rahoitustuotot		12,2	-0,4	6,5
Rahoituskulut		-36,7	-33,3	-137,9
Kurssivoitot ja -tappiot		8,8	-13,4	-38,8
<b>Tulos ennen veroja</b>		<b>-7,4</b>	<b>-212,0</b>	<b>-370,7</b>
Tuloverot	13	10,3	-0,7	-105,4
<b>Kauden tulos</b>		<b>3,0</b>	<b>-212,8</b>	<b>-476,2</b>
<b>Jakautuminen</b>				
Emoyhtiön omistajille		3,0	-212,8	-476,2
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa</b>				
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,01	-0,15	-0,36
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,01	-0,15	-0,36

## KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	1–3/2023	1–3/2022	2022
<b>Kauden tulos</b>	<b>3,0</b>	<b>-212,8</b>	<b>-476,2</b>
<b>Muut laajan tuloksen erät</b>			
<b>Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi</b>			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-27,5	8,3	-13,8
Verovaikutus	8,2	-1,7	0,1
<b>Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi</b>			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	7,8	15,0	49,9
Verovaikutus	-1,6	-3,0	-10,0
<b>Muut laajan tuloksen erät yhteensä</b>	<b>-13,0</b>	<b>18,6</b>	<b>26,2</b>
<b>Kauden laaja tulos</b>	<b>-10,1</b>	<b>-194,2</b>	<b>-450,0</b>
<b>Jakautuminen</b>			
Emoyhtiön omistajille	-10,1	-194,2	-450,0



## KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	31.3.2023	31.3.2022	31.12.2022
<b>VARAT</b>				
<b>Pitkäaikaiset varat</b>				
Laivasto	15	910,8	907,5	894,8
Käyttöoikeuslaivasto	16	894,9	1010,2	932,9
Laivasto yhteensä		1 805,7	1 917,7	1 827,6
Muu käyttöomaisuus	15	147,6	158,8	150,1
Muu käyttöoikeusomaisuus	16	144,0	156,1	145,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		291,6	314,9	295,5
Eläkesaamiset	18	126,2	93,0	120,0
Muut pitkäaikaiset varat		3,3	4,4	4,5
Laskennalliset verosaamiset	13	97,6	186,3	80,6
<b>Pitkäaikaiset varat yhteensä</b>		<b>2 324,4</b>	<b>2 516,3</b>	<b>2 328,3</b>
<b>Lyhytaikaiset varat</b>				
Myyntiin liittyvät saamiset		161,3	123,7	134,9
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		138,1	66,4	122,0
Johdannaisinstrumentit	10,11	12,9	46,3	23,5
Muut rahoitusvarat	11	880,7	590,5	738,6
Rahat ja pankkisaamiset		687,0	545,9	785,8
<b>Lyhytaikaiset varat yhteensä</b>		<b>1 880,1</b>	<b>1 372,9</b>	<b>1 804,8</b>
Myytäväinä olevat omaisuuserät			9,2	
<b>Varat yhteensä</b>		<b>4 204,4</b>	<b>3 898,4</b>	<b>4 133,0</b>
<b>OMA PÄÄOMA JA VELAT</b>				
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma</b>				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		326,2	205,6	335,2
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>401,6</b>	<b>281,0</b>	<b>410,7</b>
<b>Pitkäaikaiset velat</b>				
Vuokrasopimusvelat	19	1 067,3	1 200,5	1 128,0
Muut korolliset velat	19	1 025,7	980,5	1 058,4
Eläkevelvoitteet		0,7	0,7	0,7
Varaukset ja muut velat	21	164,3	195,8	186,4
<b>Pitkäaikaiset velat yhteensä</b>		<b>2 258,0</b>	<b>2 377,4</b>	<b>2 373,5</b>
<b>Lyhytaikaiset velat</b>				
Vuokrasopimusvelat	19	194,4	180,4	202,7
Muut korolliset velat	19	239,8	340,5	240,1
Varaukset	21	51,6	22,5	71,7
Ostovelat		91,5	50,4	90,3
Johdannaisinstrumentit	10,11	66,3	7,0	36,7
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	22	619,0	402,0	452,0
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		128,5	81,4	111,2
Muut velat		153,6	155,7	144,4
<b>Lyhytaikaiset velat yhteensä</b>		<b>1 544,9</b>	<b>1 239,9</b>	<b>1 348,9</b>
<b>Velat yhteensä</b>		<b>3 802,8</b>	<b>3 617,4</b>	<b>3 722,4</b>
<b>Oma pääoma ja velat yhteensä</b>		<b>4 204,4</b>	<b>3 898,4</b>	<b>4 133,0</b>

**LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA**

<b>miljoonaa euroa</b>	<b>Osake- pääoma</b>	<b>Muut sidotun oman pääoman rahastot</b>	<b>Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät</b>	<b>Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto</b>	<b>Kertyneet voittovarot</b>	<b>Oman pääoman ehtoisen hybridilainan</b>	<b>Oman pääoman ehtoisen pääomalainan</b>	<b>Oma pääoma yhteensä</b>
<b>Oma pääoma 1.1.2023</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>42,8</b>	<b>763,3</b>	<b>-1 237,0</b>	<b>198,0</b>	<b>400,0</b>	<b>410,7</b>
Kauden tulos					3,0			3,0
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-19,3					-19,3
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			6,3					6,3
<b>Kauden laaja tulos</b>			<b>-13,0</b>		<b>3,0</b>			<b>-10,1</b>
Osakeperusteiset maksut				1,0				1,0
<b>Oma pääoma 31.3.2023</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>29,8</b>	<b>764,3</b>	<b>-1 234,1</b>	<b>198,0</b>	<b>400,0</b>	<b>401,6</b>

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

<b>miljoonaa euroa</b>	<b>Osake- pääoma</b>	<b>Muut sidotun oman pääoman rahastot</b>	<b>Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät</b>	<b>Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto</b>	<b>Kertyneet voittovarot</b>	<b>Oman pääoman ehtoisen hybridilainan</b>	<b>Oman pääoman ehtoisen pääomalainan</b>	<b>Oma pääoma yhteensä</b>
<b>Oma pääoma 1.1.2022</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>16,6</b>	<b>762,0</b>	<b>-744,5</b>	<b>198,0</b>		<b>475,7</b>
Kauden tulos					-476,2			-476,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-13,7					-13,7
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			40,0					40,0
<b>Kauden laaja tulos</b>			<b>26,2</b>		<b>-476,2</b>			<b>-450,0</b>
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan nostot						290,0		290,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan konvertointi pääomalainaksi						-290,0	290,0	
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan nostot							110,0	110,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut					-16,4			-16,4
Osakeperusteiset maksut				1,4				1,4
<b>Oma pääoma 31.12.2022</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>42,8</b>	<b>763,3</b>	<b>-1 237,0</b>	<b>198,0</b>	<b>400,0</b>	<b>410,7</b>



## KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	1-3/2023	1-3/2022	2022
<b>Liiketoiminnan rahavirta</b>			
Tulos ennen veroja	-7,4	-212,0	-370,7
Poistot ja arvonalentumiset	82,0	111,6	349,8
Rahoitustuotot ja -kulut	15,7	47,2	170,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-2,8	-4,0	-6,6
Varausten muutos	-10,4	2,2	45,2
Työsuhde-etuudet	3,8	2,5	12,7
Muut oikaisut	0,8	-0,1	2,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	-5,9	4,7	60,0
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-36,9	-23,6	-86,9
Vaihto-omaisuuden muutos	-0,7	-3,6	-10,1
Osto- ja muiden velkojen muutos	186,3	139,1	249,5
Käyttöpääoman muutos	148,7	111,9	152,5
Maksetut rahoituskulut, netto	-23,6	-23,9	-96,1
<b>Liiketoiminnan nettorahavirta</b>	<b>206,8</b>	<b>35,4</b>	<b>259,0</b>
<b>Investointien rahavirta</b>			
Investoinnit laivastoon	-79,7	-28,1	-83,1
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-0,7	-1,5	-4,9
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,4	13,6	25,5
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-63,8	-7,7	-12,8
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0	-0,7
<b>Investointien nettorahavirta</b>	<b>-143,7</b>	<b>-23,7</b>	<b>-75,5</b>
<b>Rahoituksen rahavirta</b>			
Lainojen takaisinmaksut	-27,3	-111,3	-144,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-51,2	-43,5	-193,4
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut			-20,5
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot			400,0
<b>Rahoituksen nettorahavirta</b>	<b>-78,5</b>	<b>-154,8</b>	<b>42,1</b>
<b>Rahavirtojen muutos</b>	<b>-15,5</b>	<b>-143,1</b>	<b>225,6</b>
Rahavarat tilikauden alussa	1 375,6	1 150,0	1 150,0
Rahavirtojen muutos	-15,5	-143,1	225,6
<b>Rahavarat kauden lopussa *</b>	<b>1 360,1</b>	<b>1 006,9</b>	<b>1 375,6</b>
<b>* Rahavarat</b>			
Muut rahoitusvarat	880,7	590,5	738,6
Rahat ja pankkisaamiset	687,0	545,9	785,8
<b>Kassavarat</b>	<b>1 567,8</b>	<b>1 136,5</b>	<b>1 524,4</b>
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-207,6	-129,5	-148,8
<b>Rahavarat</b>	<b>1 360,1</b>	<b>1 006,9</b>	<b>1 375,6</b>



# Konsernin taloudellisen osavuositarkastuksen liitetiedot 1.1.–31.3.2023

## 1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 26.4.2023.

## 2. LAADINTAPERIAATTEET

Osavuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2022 konsernitilinpäätöksessä 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. HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus 31. maaliskuuta 2023 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 yhtiön strategiaan ja hallituksen hyväksymään viimeisimpään liiketoimintasuunnitelmaan. Yhtiön johto arvioi, ettei Ukrainan sodan ja COVID-19-pandemian vaikutukset ole liiketoiminnan jatkuvuuden kannalta enää niin merkittäviä kuin vielä edellisellä tilikaudella, johtuen pandemian vaikutusten lieventymistä seuranneesta palautuneesta matkustajakysynnästä ja Finnairin uudistetun strategian suunnitelman mukaisesta toteuttamisesta.

Huolimatta liiketoimintaympäristön positiivisesta kehityksestä, Venäjän ilmatilan sulkua ja polttoaineen korkea hinta tulevat edelleen 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.

## 4. KESKEISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

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 edellyttävät eniten johdon arvioita ja oletuksia, tai joiden arvioihin liittyy eniten epävarmuustekijöitä, ovat laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvostus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaraukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä, johdannaissopimukset ja suojauslaskenta sekä laskennalliset verosaamiset. Lisäksi myös liitetiedossa 3 esitetty hallituksen arvio konsernin liiketoiminnan jatkuvuudesta pohjautuu pitkälti johdon ennusteisiin tulevista tapahtumista sekä muihin johdon käytettävissä oleviin tietoihin arviointihetkellä. Laatiessaan osavuositarkastusta, yhtiön johto on arvioinut myös ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutusta osavuositarkastuksessa käytetyissä ennusteissa. Keskeisimmistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä sekä ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutuksista on kerrottu tarkemmin vuoden 2022 tilinpäätöksen yhteydessä.

Yhtiön johto on tarkastellut tämän osavuositarkastuksen yhteydessä ainoastaan yhtä ennusteskennariota, sillä se arvioi COVID-19-pandemian ja Ukrainan sodan aiheuttaman poikkeuksellisen korkean epävarmuuden vähentyneen merkittävästi, mikä on seurausta pandemian vaikutusten lieventymistä seuranneesta palautuneesta matkustajakysynnästä sekä Finnairin uudistetun strategian mukaisten toimenpiteiden suunnitelman mukaisesta toteuttamisesta. Osavuositarkastuksessa käytettyihin johdon arvioihin ja oletuksiin, sekä niihin perustuviin raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään, sisältyy kuitenkin edelleen merkittävää epävarmuutta. Venäjän ilmatilan sulun uskotaan vaikuttavan pidemmän aikaa Aasiaan suuntautuvien lentojen reitityksiin ja kustannuksiin, minkä lisäksi polttoaineen tuleva hintakehitys, inflaation ja korkotason nousun vaikutuksiin matkustajakysyntään ja kustannuksiin sekä taloudellisen- ja kilpailuympäristön muutoksiin liittyy normaalia suurempi epävarmuus. Lisäksi, vaikka pandemiasta johtuvia matkustusrajoituksia ei juurikaan enää ole, mahdollisiin uusiin virusmuunnoksiin ja matkustusrajoituksiin liittyy edelleen epävarmuustekijöitä, jotka muodostavat riskin lentomatkustuksen kysynnän ja sitä kautta Finnairin liikevaihdon kehitykselle. Finnairin johto seuraa toimintaympäristön muutosten vaikutusta liiketoimintaansa jatkuvasti, ja päivittää arvioita ja oletuksia viimeisimmän saatavillaan olevan tiedon mukaisesti.

## 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 kuluvaan vuoden ensimmäisen vuosineljänneksen liikevaihto kasvoi verrattuna vuoden 2022 vastaavaan vuosineljännekseen johtuen pääosin matkustajatuottojen merkittävästä kasvusta, mikä johtui COVID-19 pandemian voimakkaasta vaikutuksesta vertailukaudella ja toisaalta lentolippujen katsauskauden poikkeuksellisen korkeasta tasosta. Rahtipalvelujen liikevaihdon lasku johtui pääasiassa rahtihintojen laskusta.

1-3/2023, miljoonaa euroa	Pohjois-					Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa			
Matkustajatuotot	180,7	42,4	211,1	56,3	58,0	4,9	<b>553,4</b>	79,7
Lisämyynti	7,5	1,9	9,9	0,8	2,0	11,0	<b>33,0</b>	4,8
Rahti	35,3	8,7	8,6	0,9	0,1	-0,2	<b>53,4</b>	7,7
Matkapalvelut	15,8	0,4	34,2	4,6	0,0	0,0	<b>54,9</b>	7,9
<b>Yhteensä</b>	<b>239,3</b>	<b>53,3</b>	<b>263,8</b>	<b>62,5</b>	<b>60,1</b>	<b>15,7</b>	<b>694,7</b>	
Osuus %	34,4	7,7	38,0	9,0	8,6	2,3		

1-3/2022, miljoonaa euroa	Pohjois-					Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa			
Matkustajatuotot	48,7	29,2	109,2	4,4	32,4	3,7	<b>227,6</b>	56,9
Lisämyynti	3,7	2,0	6,4	0,3	1,9	12,2	<b>26,7</b>	6,7
Rahti	78,0	27,0	17,2	1,5	0,1	-3,1	<b>120,5</b>	30,2
Matkapalvelut	2,5	0,0	20,5	1,7	0,4	-0,1	<b>25,0</b>	6,2
<b>Yhteensä</b>	<b>132,8</b>	<b>58,2</b>	<b>153,3</b>	<b>7,9</b>	<b>34,8</b>	<b>12,7</b>	<b>399,8</b>	
Osuus %	33,2	14,6	38,3	2,0	8,7	3,2		

2022, miljoonaa euroa	Pohjois-					Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa			
Matkustajatuotot	425,0	244,3	866,1	31,9	128,2	15,3	<b>1 710,7</b>	72,6
Lisämyynti	19,4	12,8	36,7	1,0	5,4	47,9	<b>123,2</b>	5,2
Rahti	224,7	82,6	46,3	2,4	0,4	-4,1	<b>352,3</b>	15,0
Matkapalvelut	7,6	0,3	156,2	5,5	0,5	0,2	<b>170,3</b>	7,2
<b>Yhteensä</b>	<b>676,8</b>	<b>340,0</b>	<b>1 105,4</b>	<b>40,7</b>	<b>134,4</b>	<b>59,3</b>	<b>2 356,6</b>	
Osuus %	28,7	14,4	46,9	1,7	5,7	2,5		

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	10–		4–		10–			
	1–3/2023	12/2022	7–9/2022	6/2022	1–3/2022	12/2021	7–9/2021	4–6/2021
<b>Liikevaihto</b>	<b>694,7</b>	<b>687,3</b>	<b>719,2</b>	<b>550,3</b>	<b>399,8</b>	<b>413,5</b>	<b>199,4</b>	<b>111,8</b>
Matkustajatuotot	553,4	535,5	553,9	393,6	227,6	218,9	113,9	44,9
Lisämyynti	33,0	32,4	36,3	27,7	26,7	19,4	10,5	5,7
Rahti	53,4	68,6	73,4	89,8	120,5	147,1	65,4	61,2
Matkapalvelut	54,9	50,8	55,5	39,1	25,0	28,1	9,7	0,0
<b>Vertailukelpoinen EBITDA</b>	<b>82,8</b>	<b>99,1</b>	<b>114,1</b>	<b>-6,0</b>	<b>-54,1</b>	<b>12,6</b>	<b>-30,7</b>	<b>-70,0</b>
<b>Vertailukelpoinen liike-tulos</b>	<b>0,9</b>	<b>17,9</b>	<b>35,2</b>	<b>-84,2</b>	<b>-132,9</b>	<b>-65,2</b>	<b>-109,1</b>	<b>-151,3</b>
<b>Liiketulos</b>	<b>8,3</b>	<b>38,0</b>	<b>19,2</b>	<b>-92,9</b>	<b>-164,9</b>	<b>-60,2</b>	<b>-106,0</b>	<b>-139,1</b>

## 6. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat vertailukauteen verrattuna johtuen Eurowings Discoverin kanssa sovitusta wet lease -järjestelyistä, joissa Finnair vuokraa lentokoneen miehistöineen etukäteen sovitulle ajanjaksolle.

miljoonaa euroa	1-3/2023	1-3/2022	Muutos%	2022
Vuokratuotot	25,5	9,7	163,0	118,8
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	2,8	4,0	-30,3	6,8
Muut tuotot	5,6	5,9	-4,5	27,9
<b>Yhteensä</b>	<b>33,9</b>	<b>19,6</b>	<b>73,3</b>	<b>153,5</b>

## 7. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat kapasiteetin noustua vertailukaudesta ja Aasian-reittien pidennyttyä.

miljoonaa euroa	1-3/2023	1-3/2022	Muutos%	2022
Palkat ja palkkiot	-90,2	-67,0	-34,8	-297,3
Maksupohjaiset järjestelyt	-14,7	-11,1	-32,9	-55,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	-2,8	-3,0	8,2	-11,4
Eläkekulut yhteensä	-17,5	-14,1	-24,1	-66,8
Muut sosiaalikulut	-4,5	-8,1	44,4	-31,6
<b>Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut</b>	<b>-112,2</b>	<b>-89,1</b>	<b>-25,9</b>	<b>-395,7</b>
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-8,7	-5,5	-58,4	-27,6
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-6,1	-5,5	-10,8	-19,0
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-2,2	-1,6	-34,9	-7,3
<b>Yhteensä</b>	<b>-129,2</b>	<b>-101,7</b>	<b>-27,0</b>	<b>-449,6</b>

## 8. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	1-3/2023	1-3/2022	Muutos%	2022
Oman laivaston poistot	-32,0	-30,2	-6,0	-120,9
Muun käyttöomaisuuden poistot	-3,9	-5,4	28,3	-18,9
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-40,7	-38,0	-7,1	-156,0
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,4	-5,3	-2,9	-21,3
<b>Poistot</b>	<b>-82,0</b>	<b>-78,8</b>	<b>-4,0</b>	<b>-317,1</b>
Arvonalentumiset		-32,7	100,0	-32,7
<b>Yhteensä</b>	<b>-82,0</b>	<b>-111,6</b>	<b>26,5</b>	<b>-349,8</b>

Laivasto ja muu käyttöomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuon vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Finnair arvioi jokaisena raportointitietkenä, onko viitteitä siitä, että jonkin käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Mikäli arvonalentumiseen viittaavia tekijöitä ilmenee, arvioidaan omaisuuserän kerrytettävissä oleva rahamäärä. Kerrytettävissä oleva rahamäärä määritetään rahavirtaa tuottavalle yksikölle, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavan yksikön tasolla. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Arvonalentumistestauksesta kerrotaan tarkemmin vuoden 2022 tilinpäätöksessä.

Aineettomista hyödykkeistä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, ei kirjata poistoja, vaan ne testataan arvonalentumisen varalta vähintään vuosittain tai mikäli viitteitä arvonalentumisesta ilmenee. Konsernin tase sisältää 1,4 miljoonaa euroa (31.12.2022: 1,4) aineettomia hyödykkeitä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika.

Finnairin johto on osavuositarkastuksen raportointitietkellä arvioinut arvonalentumiseen viittaavia tekijöitä sekä viimeisimpiä liiketoimintaennusteitaan, minkä perusteella se ei enää pidä COVID-19-pandemiasta ja Venäjän ilmatilan sulusta aiheutuneita vaikutuksia viiteinä mahdollisesta käyttöomaisuuden arvonalentumisesta. Yhtiön johto arvioi, ettei vaikutukset käyttöomaisuuden arvostukseen ole enää samalla tavalla merkittäviä kuin vielä

edellisellä tilikaudella, johtuen palautuneesta matkustajakysynnästä ja Finnairin uudistetun strategian suunnitelman mukaisesta toteuttamisesta.

## 9. 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, omistettujen A330-lentokoneiden arvonalentumisia ja uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	1–3/2023			1–3/2022			2022		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
<b>Liikevaihto</b>	<b>694,7</b>		<b>694,7</b>	<b>399,8</b>		<b>399,8</b>	<b>2 356,6</b>		<b>2 356,6</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	33,9	-2,8	31,1	19,6	-4,0	15,6	153,5	-6,8	146,7
<b>Liiketoiminnan kulut</b>									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-129,2	0,0	-129,1	-101,7		-101,7	-449,6	2,5	-447,1
Polttoainekulut	-218,0	-1,6	-219,6	-136,7	-0,1	-136,8	-835,1	-0,9	-836,0
Kapasiteettivuokrat	-26,8		-26,8	-22,8		-22,8	-102,5		-102,5
Lentokaluston huoltokulut	-46,4	-3,2	-49,6	-38,2	3,4	-34,8	-192,4	8,8	-183,6
Liikennöimismaksut	-55,4		-55,4	-51,5		-51,5	-206,5		-206,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-31,1		-31,1	-20,7		-20,7	-103,1		-103,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-103,4		-103,4	-70,8		-70,8	-348,0		-348,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-28,1	0,1	-28,0	-30,3	0,0	-30,3	-123,7	0,4	-123,3
<b>EBITDA</b>			<b>82,8</b>			<b>-54,1</b>			<b>153,2</b>
Poistot ja arvonalentumiset	-82,0		-82,0	-111,6	32,7	-78,8	-349,8	32,7	-317,1
<b>Liiketulos</b>	<b>8,3</b>	<b>-7,4</b>	<b>0,9</b>	<b>-164,9</b>	<b>32,0</b>	<b>-132,9</b>	<b>-200,6</b>	<b>36,6</b>	<b>-163,9</b>

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 3,2 miljoonan euron voiton lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta ja 2,8 miljoonan euron voiton pääosin kolmen vuokratun lentokoneen ostosta. Voitto suojauslaskennan ulkopuolella olevien johdannaisten realisoitumattomista käyvän arvon muutoksista oli 1,6 miljoonaa euroa.

## 10. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallintavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2022 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 2023 ensimmäisen vuosineljänneksen lopussa oli yli 400 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollarin vahvistumisella euroa vastaan on ollut positiivinen vaikutus johdannaisten arvostuksiin, ja lentopetrolin hinnan laskulla on ollut negatiivinen vaikutus johdannaisten arvostuksiin. Yhdysvaltain dollari vahvistui 4,6 % vertailukauteen verrattuna ja lentopetrolin hinta laski 3,6 % samalla ajanjaksolla.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	31.3.2023		31.3.2022		31.12.2022	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
<b>Valuuttajohdannaiset</b>						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	305,7	-8,3	53,6	0,3	284,7	-7,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	43,3	0,2	4,5	0,0		
Myydyt optiot	40,1	-0,6	4,3	0,0		
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	183,7	-13,8	162,9	12,6	183,7	-11,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	572,7	-22,4	225,3	13,0	468,4	-18,9
Taseen suojaus (termiinit)	330,8	-1,2	291,2	-2,3	337,7	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	330,8	-1,2	291,2	-2,3	337,7	-0,3
<b>Valuuttajohdannaiset yhteensä</b>	<b>903,4</b>	<b>-23,7</b>	<b>516,6</b>	<b>10,6</b>	<b>806,1</b>	<b>-19,3</b>
<b>Hyödykejohdannaiset</b>						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	287 000	-23,4	43 000	14,4	209 000	-2,5
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	205 000	2,3	48 000	-0,4	149 000	4,8
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	205 000	-13,2	18 000	-1,6	149 000	-7,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	697 000	-34,3	109 000	12,3	507 000	-5,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	205 000	2,5	18 000	0,1	149 000	0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	205 000	2,5	18 000	0,1	149 000	0,9
<b>Hyödykejohdannaiset yhteensä</b>	<b>902 000</b>	<b>-31,8</b>	<b>127 000</b>	<b>12,5</b>	<b>656 000</b>	<b>-4,6</b>
<b>Valuutan- ja koronvaihtosopimukset</b>						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	294,3	2,0	278,3	16,2	253,1	10,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	294,3	2,0	278,3	16,2	253,1	10,7
<b>Korkojohdannaiset yhteensä</b>	<b>294,3</b>	<b>2,0</b>	<b>278,3</b>	<b>16,2</b>	<b>253,1</b>	<b>10,7</b>
<b>Johdannaiset yhteensä</b>		<b>-53,4</b>		<b>39,3</b>		<b>-13,2</b>

## 11. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	31.3.2023	Taso 1	Taso 2
<b>Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat</b>			
Kaupankäyntiarvopaperit	880,7	783,5	97,2
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	7,0		7,0
Valuuttajohdannaiset	0,9		0,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,9		0,9
Hyödykejohdannaiset	5,1		5,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	2,6		2,6
<b>Yhteensä</b>	<b>893,6</b>	<b>783,5</b>	<b>110,1</b>
<b>Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat</b>			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	5,0		5,0
Valuuttajohdannaiset	24,5		24,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	13,8		13,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,5		9,5
Hyödykejohdannaiset	36,8		36,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	36,8		36,8
<b>Yhteensä</b>	<b>66,3</b>		<b>66,3</b>

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

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

## 12. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Konsernilla ei ollut tilikauden aikana toteutuneita yrityshankintoja tai -myyntejä.

## 13. TULOVEROT

Finnair ei ole kirjannut laskennallista verosaamista tilikauden 2022 ja vuoden 2023 ensimmäisen neljänneksen tappiosta eikä korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä olevista korkokuluista. Laskennallisiin verosaamisiin liittyvät muut väliaikaiset erot, joita ei kirjattu tilikaudella 2022, kirjattiin tilikauden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä, koska kyseisillä erillä ei ole vanhenemisaikaa ja yhtiön tulevaisuuden näkymät ovat parantuneet. Lisäksi Ukrainan sodan ja COVID-19-pandemian vaikutus johdon ennusteisiin ja arvioihin on vähentynyt merkittävästi johtuen pandemian vaikutusten lieventymistä seuranneesta palautuneesta matkustajakysynnästä ja Finnairin uudistetun strategian mukaisten toimenpiteiden suunnitelman mukaisesta toteuttamisesta. Finnair voisi vähentää korkokulut kertyneiden verotuksellisten tappioiden, joilla on 10 vuoden lakisäätäinen vanhenemisaika, hyödyntämisen jälkeen riippuen pääomarakenteesta ja kannattavuudesta. Näillä väliaikaisilla eroilla ei ole vanhenemisaikaa, mutta korkokulujen vähentämismahdollisuuden arviointi kertyneiden verotuksellisten tappioiden hyödyntämisen jälkeen on tällä hetkellä epävarmaa.

Tilikauden 2022 toisella neljänneksellä laskennallisista verosaamisista liittyen verotuksessa vahvistettuihin tappioihin vuosilta 2020 ja 2021 tehtiin 117 miljoonan euron alaskirjaus. Ennusteiden ja arvioiden perusteella yhtiön hallitus arvioi, että jäljellä oleva 94 miljoonan euron laskennallinen verosaaminen voidaan hyödyntää, vastaten noin 469 miljoonan euron verotuksellisia tappioita tilikaudelta 2020 ja 2021, jotka vanhenevat vuosina 2030 ja 2031. Tehty alaskirjaus vastaa noin 585 miljoonan euron verotuksellisia tappioita tilikaudelta 2020 ja 2021, jotka vanhenevat vuosina 2030 ja 2031.

Konsernitaseeseen kirjattu netotettu laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 97,6 miljoonaa euroa (31.12.2022: 80,6), joka sisältää kausien 2020 ja 2021 tappioista jäljellä olevan 94 miljoonan euron suuruisen laskennallisen verosaamisen. Taseeseen kirjatut laskennalliset verosaamiset ja -velat netotetaan, koska ne liittyvät



saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään. Tilikauden 2022 vuonna 2032 vanhentavasta noin 169 miljoonan euron ja tilikauden 2023 ensimmäisen neljänneksen vuonna 2033 vanhentavasta noin 21 miljoonan euron arvioidusta verotuksellisesta tappiosta ei ole kirjattu laskennallista verosaamista. Lisäksi väliaikaisista eroista 62 miljoonaa euroa liittyen korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä oleviin korkokuluihin ei ole kirjattu laskennallista verosaamista.

Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti, kuin on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy verotettavaa tuloa, jota vastaan väliaikainen ero voidaan hyödyntää, huomioiden myös Finnairilla käytävissä olevat verosuunnittelumenetelmät liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä. Hallituksen arviointi tulevaisuudessa syntyvästä verotettavasta tuloksesta perustuu viimeisimpään osavuositarkastuksen yhteydessä laadittuun ennusteskenaarioon, jota kuvataan tarkemmin liitetiedossa 4. Keskeiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät.

#### 14. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 23.3.2023 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2022 ei maksettu osinkoa. Yhtiökokous päätti 7.4.2022 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2021 ei maksettu osinkoa.

#### 15. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.3.2023	31.3.2022	31.12.2022
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 044,9	1 108,6	1 108,6
Lisäykset	66,9	38,3	125,8
Ennakoiden muutos	13,6	-8,5	-37,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	2,2	-3,8	20,4
Vähennykset ja siirrot	-33,4	0,0	0,0
Poistot	-35,9	-35,6	-139,8
Arvon alentumiset		-32,7	-32,7
<b>Kirjanpitoarvo kauden lopussa</b>	<b>1 058,4</b>	<b>1 066,2</b>	<b>1 044,9</b>

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin kolmen vuokratun lentokoneen ostoon sekä Finnairin laajarakokoneiden matkustamouudistukseen. Myös ennakoiden kasvu liittyy pääosin laajarakokoneiden matkustamouudistukseen. Vähennykset ja siirrot liittyvät pääosin ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan purettuihin huoltovarauksiin.

#### Myytävänä olevat omaisuuserät

Finnairilla ei ollut vuoden 2023 ensimmäisen kvartaalin lopussa myytävissä oleviin omaisuuseriin luokiteltua käyttöomaisuutta.

#### 16. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.3.2023	31.3.2022	31.12.2022
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 078,2	1 181,7	1 181,7
Uudet sopimukset	1,0	2,3	9,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	5,9	25,6	64,3
Poistot	-46,1	-43,3	-177,3
<b>Kirjanpitoarvo kauden lopussa</b>	<b>1 038,9</b>	<b>1 166,3</b>	<b>1 078,2</b>

#### 17. VALTIONTUKI FINNAIRIN RAHOITUSJÄRJESTELYISSÄ

##### Valtiontuki TyEL-takaisinlainassa ja osakeannissa

Euroopan komissio on päättänyt 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 yritystostokieltoa, jonka mukaan yhtiö ei saa kolmen vuoden kuluessa osakeannista hankkia yli 10 prosentin osuutta kilpailijoissa tai muissa saman alan toimijoissa, tuotantoketjun alku- ja loppupään toimijat mukaan luettuina.

Komission päätökseen perustuvien rajoitusten seurauksena yhtiön johtoon kuuluville henkilöille ei makseta suurempaa palkkiota kuin kyseisen henkilön kiinteä palkkio oli 31.12.2019. Jos henkilöstä tulee yhtiön johdon jäsen osakeannin yhteydessä tai sen jälkeen, hänen suurin sallittu palkkionsa on samantasoinen kuin vastaavissa johtoasemissa toimivien ja vastaavia vastuualueita omaavien johtohenkilöiden palkkiot Finnairissa 31.12.2019. Finnair ei maksa bonuksia ja muita muuttuvia tai vastaavia palkkioeriä kolmen tilikauden 2020–2022 aikana johtoon kuuluville henkilöille.

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

Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi 20.6.2022 hyväksyntänsä Suomen valtion myöntämälle 540 miljoonan euron takauksen jatkamiselle koskien TyEL-takaisinlainaa. Jatkettu takaus on voimassa vuoden 2026 toiselle kvartaalille asti.

### **Valtiontuki pääomalinassa**

Finnair ja Suomen valtio ovat allekirjoittaneet 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainalmiitistä yhtiön tukemiseksi. Hybridilainalmiitti on konvertoitu pääomalainaksi 30.6.2022 ja Euroopan komission kilpailuviranomainen on hyväksynyt konversion 20.6.2022. Pääomalaina on tällä hetkellä täysin nostettuna.

### **Valtiontuki TyEL-takaisinlainan uudelleenrahoituksessa**

Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi 20.6.2022 hyväksyntänsä Suomen valtion myöntämälle 540 miljoonan euron takauksen jatkamiselle koskien TyEL-takaisinlainaa. Ylläpitääkseen tarvittavaa kassaa vallitsevassa epävarmassa toimintaympäristössä yhtiö on sopinut muiden osapuolten kanssa, että jatkettujen takausten myötä laina-aikaa jatketaan vuoteen 2025 saakka ja takaisinmaksuaikataulua muutetaan siten, että yhtiö lyhentää lainaa kesäkuusta 2023 alkaen 100 miljoonaa euroa puolivuositain, kuitenkin niin, että kaksi viimeistä 100 miljoonan euron lyhennystä maksetaan kokonaisuudessaan 15.5.2025. TyEL-takaisinlainan ehtojen mukaisesti lainalla on oltava voimassa oleva takaus lainanantajalle. Takauksen TyEL-takaisinlainalle on antanut Suomen valtio ja liikepankki.

## **18. ELÄKESAAMISET**

Eläkesaamiset olivat 126,2 miljoonaa euroa (31.12.2022: 120,0). Tilikauden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä muihin laajan tuloksen eriin kirjattiin yhteensä 7,8 miljoonaa euroa, joka pääosin koostuu järjestelyyn kuuluvien varojen voitosta. Tuloslaskelmaan kirjattiin työsuorituksen perustuvia menoja 2,8 miljoonaa euroa ja nettokorkotuottoja 1,1 miljoonaa euroa.

## **19. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA**

Finnair tiedotti 16 helmikuuta 2023 kutsuvansa sen 19.5.2025 erääntyvän 400 miljoonan euron 4,250 % joukkovelkakirjalainan lainaosuuksien haltijat myymään lainaosuutensa käteistä vastaan. Lainaosuuden matalin mahdollinen takaisinostohinta määriteltiin 85,5 % lainaosuuden nimellisarvosta vapaaehtoisen takaisinostotarjouksen julkistamisen yhteydessä, mutta lainaosuuksien lopullinen takaisinostohinta tulisi määräytymään muunnellun hollantilaisen huutokauppanettelyn mukaisesti. Tarjousajan päättymiseen mennessä yhtiö sai lainaosuuksien myyntitarjouksia 152 084 000 euron nimellisarvosta tarjoussten volyymipainotetun keskiarvohinnan ollessa noin 94 %. Yhtiö asetti lainaosuuksien lopulliseksi takaisinostohinnaksi 90,00 % kunkin lainaosuuden nimellisarvosta. Lopullista Takaisinostohintaa matalampaan hintaan ostettavaksi tarjoamien lainaosuuksien nimellisarvojen kokonaismäärä oli 17 546 000 euroa. Finnair osti 400 miljoonan euron 4,250 % joukkovelkakirjalainaa edellä mainitun määrän takaisin.



Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	31.3.2023	31.3.2022	31.12.2022	31.3.2023	31.3.2022	31.12.2022
<b>Pitkäaikaiset korolliset velat</b>						
Vuokrasopimusvelat	1 067,3	1 200,5	1 128,0	1 067,3	1 200,5	1 128,0
Lainat rahoituslaitoksilta	352,2	299,7	305,6	399,3	299,7	399,2
Joukkovelkakirjalainat	343,6	363,9	298,0	380,7	397,4	397,9
JOLCO-lainat* ja muut	190,6	283,4	164,4	245,7	283,4	261,3
<b>Yhteensä</b>	<b>1 955,7</b>	<b>2 147,5</b>	<b>1 896,0</b>	<b>2 093,0</b>	<b>2 181,0</b>	<b>2 186,4</b>
<b>Lyhytaikaiset korolliset velat</b>						
Vuokrasopimusvelat	194,4	180,4	202,7	194,4	180,4	202,7
Lainat rahoituslaitoksilta	213,9	299,8	207,3	199,8	299,8	199,6
JOLCO-lainat* ja muut	53,1	40,7	53,0	40,1	40,7	40,4
<b>Yhteensä</b>	<b>461,4</b>	<b>521,0</b>	<b>463,0</b>	<b>434,3</b>	<b>521,0</b>	<b>442,7</b>

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

Velkojen käyvät arvot (pois lukien vuokrasopimusvelat) on laskettu diskonttaamalla velkojen tulevat kassavirrat käyttämällä tilinpäätöspäivän markkinakorkoa ja yrityksen luottoriskipreemiota. Joukkovelkakirjojen käypä arvo on laskettu käyttämällä tilinpäätöspäivän noteerattua hintaa (89,8).

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.3.2023							
miljoonaa euroa	1–12 kk	13–24 kk	25–36 kk	37–48 kk	49–60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	134,6	141,4	136,1	101,3	80,4	330,8	<b>924,7</b>
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	59,9	63,3	43,7	33,8	35,5	101,0	<b>337,1</b>
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	200,0	200,0	200,0				<b>600,0</b>
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset			382,5				<b>382,5</b>
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset		13,0	12,3	12,6			<b>37,9</b>
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,1	70,6	52,5	30,0	10,2	47,6	<b>251,0</b>
<b>Korolliset rahoitusvelat yhteensä*</b>	<b>434,5</b>	<b>488,3</b>	<b>827,0</b>	<b>177,7</b>	<b>126,1</b>	<b>479,5</b>	<b>2 533,1</b>
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	825,1						<b>825,1</b>
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-803,3				-0,1		<b>-803,4</b>
Hyödykejohdannaiset	30,9	0,9					<b>31,8</b>
Ostovelat ja muut velat	245,1						<b>245,1</b>
Korkomaksut	116,9	97,4	61,8	37,8	28,1	87,9	<b>429,8</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>849,1</b>	<b>586,6</b>	<b>888,7</b>	<b>215,5</b>	<b>154,1</b>	<b>567,3</b>	<b>3 261,4</b>

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 31.12.2022							
miljoonaa euroa	1–12 kk	13–24 kk	25–36 kk	37–48 kk	49–60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	144,4	148,0	150,0	104,6	86,3	353,7	987,0
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	58,2	61,0	51,5	32,9	34,6	105,5	343,7
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	200,0	200,0	200,0				600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset			400,0				400,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset			26,0	13,0			39,0
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,4	41,8	89,0	33,0	10,3	51,2	265,8
<b>Korolliset rahoitusvelat yhteensä*</b>	<b>443,1</b>	<b>450,8</b>	<b>916,5</b>	<b>183,6</b>	<b>131,2</b>	<b>510,4</b>	<b>2 635,5</b>
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	809,4						809,4
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-792,1	-8,7					-800,8
Hyödykejohdannaiset	4,4	0,2					4,6
Ostovelat ja muut velat	234,7						234,7
Korkomaksut	121,4	98,9	69,5	39,9	29,8	92,8	452,3
<b>Yhteensä</b>	<b>820,9</b>	<b>541,2</b>	<b>986,0</b>	<b>223,5</b>	<b>160,9</b>	<b>603,2</b>	<b>3 335,7</b>

\* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 1,8 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Lainat rahoituslaitoksilta eivät sisällä 0,9 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2020 ja erääntyy vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

## 20. PÄÄOMALAINA

Finnairilla on nostettuna 400 miljoonaa euroa pääomalainaa. Nostettu pääomalaina on kirjattu konsernin emoyhtiön omaan pääomaan omana eränään.

Pääomalainan ehtojen ja osakeyhtiölain mukaisesti Finnair voi maksaa lainasta kertyneitä korkoja ja muita maksuja. Ehtojen täytyessä Finnair maksaa pääomalainasta viitekorkoa lisättynä lainan marginaalilla, joka on määritelty pääomalainan ehdoissa. Nostohetkellä pääomalainan marginaali oli 3,5 % ja viitekorko 0 % ehtojen mukaisesti. Pääomalainan ehtoihin sisältyy marginaalitalukko, jonka mukaisesti marginaali nousee vuosittain. Pääomalainasta voidaan maksaa lisäksi käyttömaksua, jonka suuruus on sidottu nostetun pääomalainan määrään pääomalainan ehtojen mukaisesti. Nostohetkellä käyttömaksun vuosittainen kulu oli 2 %. Käyttömaksun lisäksi pääomalainasta voidaan maksaa luotonvarauspalkkiota nostamattomalle osuudelle, joka on 20 prosenttia kulloinkin voimassa olevasta lainan marginaalista.

Pääomalainalla ei ole erikseen määriteltyä eräpäivää vaan se voidaan maksaa takaisin osakeyhtiölain sääntöjen ja pääomalainaehtojen mukaisesti. Pääomalainan ehtojen ja osakeyhtiölain mukaisesti Finnair voi maksaa lainasta kertyneitä korkoja ja muita maksuja ehtojen ja osakeyhtiölain sääntöjen täytyessä. Pääomalainalle kertyneet korot ovat kuluksi kirjaamattomia korkoja.

miljoonaa euroa	31.3.2023	31.12.2022
Pääomalainalle kertyneet korot	24,4	15,9

## 21. VARAUKSET

miljoonaa euroa	31.3.2023	31.3.2022	31.12.2022
<b>Lentokaluston huoltovaraus</b>			
Varaus kauden alussa	246,7	195,9	195,9
Uudet varaukset	12,6	10,0	56,1
Käytetyt varaukset	-17,9	-9,7	-16,6
Puretut varaukset	-0,9	-0,7	-3,1
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	1,2	-0,6	-0,9
Siirrot erien välillä	-34,5		
Diskonnttauksesta johtuvat muutokset	2,1	0,8	6,4
Kurssierot	-3,2	3,4	8,8
<b>Lentokaluston huoltovaraus yhteensä</b>	<b>206,1</b>	<b>199,1</b>	<b>246,7</b>
Joista pitkäaikaista	157,1	179,0	178,7
Joista lyhytaikaista	49,0	20,2	68,0
<b>Muut varaukset</b>			
Varaus kauden alussa	5,0	3,8	3,8
Uudet varaukset	0,2	0,4	4,8
Käytetyt varaukset	-1,2	-0,4	-2,6
Puretut varaukset	-0,1	-0,2	-1,0
<b>Muut varaukset yhteensä</b>	<b>4,0</b>	<b>3,7</b>	<b>5,0</b>
Joista pitkäaikaista	1,3	1,3	1,4
Joista lyhytaikaista	2,7	2,4	3,6
<b>Yhteensä</b>	<b>210,1</b>	<b>202,8</b>	<b>251,7</b>
Joista pitkäaikaista	158,5	180,2	180,1
Joista lyhytaikaista	51,6	22,5	71,7

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovaruksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2035 mennessä. Huoltovaruksista siirrettiin 34,5 miljoonaa euroa ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 164,3 miljoonaa euroa (31.12.2022: 186,4) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 5,8 miljoonaa euroa (31.12.2022: 6,3), jotka pääosin koostuvat saaduista vuokravakuuksista.

## 22. MYYNIN SIIRTOVELAT JA MYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	31.3.2023	31.3.2022	31.12.2022
Ennakkoon saadut lentolipputulot	519,7	313,6	356,4
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	53,5	51,6	51,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	36,7	20,8	27,9
Muut erät	9,2	16,0	16,4
<b>Yhteensä</b>	<b>619,0</b>	<b>402,0</b>	<b>452,0</b>

## 23. VASTUUSITOUKSET

miljoonaa euroa	31.3.2023	31.3.2022	31.12.2022
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	50,5	51,3	52,5
<b>Yhteensä</b>	<b>50,5</b>	<b>51,3</b>	<b>52,5</b>

Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet pysyivät lähes vertailukauden tasolla.

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.3.2023 olivat 353,4 miljoonaa euroa (31.12.2022: 366,1) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 72,2 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 281,2 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 31.3.2023 olivat 17,0 miljoonaa euroa (31.12.2022: 17,2) sisältäen pääosin lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä muita vuokrasopimuksia, joiden kohdeomaisuuserä on arvoltaan vähäinen tai



jotka eivät sisällä IFRS 16-standardin mukaista vuokrasopimusta. Nämä sisältävät pääosin kiinteistöjen ja erilaisten IT-laitteiden vuokria.

## 24. 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, Finnairin eläkesäätiö sekä Finnair-konsernin sairauskassa. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,8 % (31.12.2022: 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	1-3/2023	1-3/2022	2022
<b>Tavaroiden ja palvelujen myynnit</b>			
Yhteisyritys	6,3	6,9	25,7
Eläkesäätiö	0,0	0,1	0,3
Sairauskassa	0,1	0,0	0,0
<b>Työsuhde-etuudet</b>			
Eläkesäätiö	2,8	3,0	11,2
Sairauskassa	0,2	0,2	0,6
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	1,7	0,0	4,1
Hallitus	0,1	0,1	0,4
<b>Tavaroiden ja palvelujen ostot</b>			
Yhteisyritys	21,9	20,2	78,2
Eläkesäätiö	0,4	0,5	2,0
<b>Rahoitustuotot</b>			
Eläkesäätiö	1,1	0,1	0,6
<b>Saamiset</b>			
Yhteisyritys	6,5	6,5	6,4
Eläkesäätiö	125,8	91,0	119,9
<b>Velat</b>			
Yhteisyritys	5,7	4,3	4,3

## 25. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair on katsauskauden jälkeen solminut Airbusin kanssa sopimuksen toisen jäljellä olevan A350-lentokoneen toimituksen siirtämisestä. Lentokone oli tarkoitus toimittaa vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä ja sitä siirretään nyt vuoden 2026 toiselle neljännekselle. Vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä toimitettavaksi suunniteltu A350-lentokone sen sijaan toimitetaan aikataulun mukaisesti. Toimituksen siirtämisen vuoksi investoinnin yli 100 miljoonan euron negatiivinen kassavirtavaikutus siirtyy vuodelta 2025 vuodelle 2026.