



FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–31.3.2024



23.4.2024



FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–31.3.2024

Yksikkötuotot ja operatiivinen kassavirta säilyivät hyvällä tasolla. Lakot rasittivat liikevaihtoa ja tulosta.

Tammi–maaliskuu 2024

- Liikevaihto laski 1,9 prosenttia vertailukaudesta ja oli 681,5 miljoonaa euroa (694,7*).
- Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 4,3 prosenttia ja oli 7,77 senttiä (8,11).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -11,6 miljoonaa euroa (0,9) ja liiketulos oli -17,2 miljoonaa euroa (8,3).
- Osakekohtainen tulos oli -0,15 euroa (-0,09**).
- Kassavarat olivat 981,0 miljoonaa euroa (31.12.2023: 922,0). Omavaraisuusaste oli 15,3 prosenttia (31.12.2023: 15,6).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 138,9 miljoonaa euroa (206,8) ja investointien nettorahavirta -25,9 miljoonaa euroa (-143,7).*** Bruttoinvestoinnit olivat 43,4 miljoonaa euroa (80,0).
- Matkustajamäärä laski 1,9 prosenttia 2,5 miljoonaan (2,6).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 4,4 prosenttia 8 922,9 miljoonaan kilometriin (8 550,2). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (wet lease) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 3,5 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) laski 72,1 prosenttiin (75,1).

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

** Yhtiö toteutti merkintäoikeusannin marraskuussa 2023 ja vertailukauden lukua on tämän vuoksi oikaistu. Yhtiö toteutti 20.3.2024 yhtiön osakkeiden yhdistämisen eli osakkeiden lukumäärän vähentämisen, jonka jälkeen sata yhtiön vanhaa osaketta vastaa yhtä yhtiön uutta osaketta.

*** Investointien nettorahavirta sisälsi vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 6,5 miljoonaa euroa lunastuksia (63,8 miljoonaa euroa sijoituksia) rahamarkkinarahastoista tai muista lyhytaikaisista rahoitusvaroista (maturiteetti yli kolme kuukautta). Ne ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

OHJEISTUS 14.2.2024

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2024. Riskit liittyen inflaation ja kohonneen korkotason nousun vaikutuksista kysyntään ja kustannuksiin ovat kuitenkin edelleen koholla aiheuttaen toimintaympäristön epävarmuutta. Myös kansainväliset konfliktit ja maailmanpoliittinen epävakaus aiheuttavat toimintaympäristön epävarmuutta. Nämä tekijät saattavat vaikuttaa lentomatkustuksen ja -rahdin kysyntään.

Finnair suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan yli 10 prosentilla vuonna 2024. Kapasiteettiarvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Kasvu painottuu pääasiassa Aasiaan ja Eurooppaan. Finnairin liikevaihdon odotetaan kasvavan kapasiteettia jonkin verran hitaammin vuonna 2024.

Tiedonantopolitiikkansa mukaisesti Finnair antaa koko vuoden vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä kuvaavan ennusteen puolivuosisikatsauksen yhteydessä heinäkuussa.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2024 ensimmäisen neljänneksen osavuosisikatsauksen yhteydessä.

UUSI OHJEISTUS 23.4.2024

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2024. Riskit liittyen inflaation ja kohonneen korkotason nousun vaikutuksista kysyntään ja kustannuksiin ovat kuitenkin edelleen koholla aiheuttaen toimintaympäristön epävarmuutta. Myös kansainväliset konfliktit ja maailmanpoliittinen epävakaus aiheuttavat toimintaympäristön epävarmuutta. Nämä tekijät saattavat vaikuttaa lentomatkustuksen ja -rahdin kysyntään.



Finnair päivittää ohjeistustaan ja yhtiö suunnittelee nyt lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan, tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna, noin 10 prosentilla vuonna 2024. Kapasiteetti-arvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Kasvu painottuu pääasiassa Aasiaan ja Eurooppaan. Finnairin liikevaihdon odotetaan nyt kasvavan kapasiteettia hitaammin vuonna 2024. Aiemman ohjeistuksensa mukaan Finnair suunnitteli lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan yli 10 prosentilla ja yhtiön liikevaihdon odotettiin kasvavan kapasiteettia jonkin verran hitaammin vuonna 2024.

Tiedonantopolitiikkansa mukaisesti Finnair antaa koko vuoden vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä kuvaavan ennusteen puolivuositarkastuksen yhteydessä heinäkuussa.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2024 puolivuositarkastuksen yhteydessä.

Väliaikainen toimitusjohtaja Jaakko Schildt:

Finnair kuljetti tammi–maaliskuussa 2,5 miljoonaa matkustajaa ja katsauskauden liikevaihto oli 681,5 miljoonaa euroa (694,7). Liikevaihdon lasku johtui Suomen poliittisista lakoista, normalisoituneesta käyttämättömien lippujen tuloutuksesta ja alemmista rahtihinnoista, vaikka lisämyynti ja matkapalveluiden liikevaihto kasvoivat. Toisaalta toiminnalliset kulut pysyivät vertailukauden tasolla tiukan kuluseurannan ja alemman polttoaineen hinnan ansiosta. Vertailukelpoinen liiketulos oli -11,6 miljoonaa euroa (0,9) tällä kausiluonteisesti heikoimmalla neljänneksellä.

Matkustuskysyntä pysyi hyvänä katsauskauden aikana ja asiakkaat varasivat matkoja erityisesti kesäksi. Lentolippujen onnistuneen hinnoittelun myötä yksikkötuotomme pysyivät vahvalla tasolla, vaikka ne laskivat hieman vertailukaudesta. Myös operatiivinen kassavirtamme oli hyvällä tasolla.

Lakot Suomessa ja Euroopassa vaikuttivat myös lentojemme täsmällisyyteen neljänneksen aikana. Lakkojen lisäksi talviolosuhteiden rasittama saapumistäsmällisyytemme oli 75 prosenttia (82).

Maaliskuussa Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmassamme alkoi uusi aikakausi, kun ohjelmasta tuli ostosummaan perustuva ja otimme Avios-kanta-asiakasvaluutan käyttöön. Viime kesänä toteuttamamme lippu-uudistus on asiakastytyväisyys-, täsmällisyys- ja lisämyyntidatan valossa tuottanut toivottua tulosta. Asiakastytyväisyysme pysyi hyvällä tasolla ja oli nettosuositeluindeksillä mitattuna 34.

Otimme ensimmäisen neljänneksen aikana tärkeän askeleen eteenpäin lentämisen ilmastohaasteen ratkaisemiseksi, kun toimitimme ilmastotavoitteemme validoitavaksi Science Based Targets -aloitteelle (SBTi). Tavoitteenamme on vähentää lentämiemme lentokoneiden päästöintensiteettiä 34,5 prosenttia vuoteen 2033 mennessä verrattuna vuoden 2023 lähtötasoon.

Maaliskuussa Finnairin varsinainen yhtiökokous päätti osakkeiden yhdistämisestä siten, että yhdistämisen jälkeen jokaista vanhaa sataa yhtiön osaketta vastasi yksi uusi osake. Yhdistämisen tarkoituksena oli osakkeiden kaupankäynnin edellytysten ja hinnanmuodostuksen parantaminen.

Maaliskuun lopussa British Airwaysillä ulosvuokrattuina olleet neljä A320-konetta palasivat Finnairin omaan käyttöön. Samaan aikaan yksi A330-koneemme siirtyi operoimaan Qantasin lentoja Bangkokin ja Sydneyn välillä osana ulosvuokraussopimustamme.

Valmistaudumme parhaillaan koko henkilöstöämme voimin vuoden vilkkaimpaan matkustuskauteen. Olemme rekrytoineet kesätyöntekijöitä erityisesti Finnair Kitcheniin ja lentoaseman asiakaspalveluun. Myös viime vuoden aikana tehdyt lentäjien ja matkustamohenkilökunnan rekrytoinnit tukevat kesän liikennöintiä. Verkostomme pitää sisällään 15 kaukokohdetta ja lähes 70 Euroopan kohdetta, joista uusimpana Puolan Wrocław. Uskon, että vahva tarjontamme vastaa hyvin asiakkaiden tarpeisiin. Sitoutunut henkilökuntamme yhdessä yhteistyökumppanimme kanssa puolestaan huolehtii turvallisesta, sujuvasta ja miellyttävästä asiakaskokemuksesta.

Toimintaympäristö tammi–maaliskuussa

Lakot vaikuttivat Finnairin toimintaan katsauskaudella, sillä yhtiö joutui helmikuisen lakon takia perumaan noin 550 lentoa ja maalikuun lakon takia järjestelemään uudelleen polttoainetankkauksiaan, koska Suomen polttoainejakelu oli noin kaksi viikkoa keskeytyneenä. Myös EU-lentoyhtiöiltä sulkeutunut Venäjän ilmatila vaikutti edelleen negatiivisesti Finnairin Aasian-liikenteeseen. Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä huolimatta, mutta yhtiö on rajoittanut erityisesti Kiinan-lentojaan. Vaikka pidemmät lentoreitit kasvattivat kustannuksia merkittävästi, Aasian-liikenteen markkinahinnat pysyivät kuitenkin hyvällä tasolla kysynnän sekä rajallisen kapasiteetin takia, joka johtui globaalista



työntekijäpulasta sekä operatiivisista haasteista. Euroopan sisäisten lentojen sekä Pohjois-Amerikan-liikenteen kysyntä oli edelleen vahvaa kapasiteetin kasvusta huolimatta.

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 5,7 prosenttia (30,1) vertailukaudesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 32,1 prosenttia (116,7) vertailukaudesta ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 2,7 prosenttia (39,0) vertailukaudesta.

Matkapakettien kysyntä jatkui vahvana ensimmäisen vuosineljänneksen aikana. Tämä näkyi edelleen kohonneina matkojen hintoina, joilla pystyttiin kattamaan lisääntyneitä lento- ja hotellikustannuksia. Kesäkauden myynti on hyvässä vauhdissa, ja asiakkaat ovat alkaneet hyvissä ajoin varaamaan tulevan talvikauden matkoja. Lakot ovat luoneet markkinaympäristöön epävarmuutta, mutta niillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta Aurinkomatkojen tuotantoon. Kaupunkilomien kysyntä jatkoi vahvaa kasvua. Lähi-idän kriisillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta Aurinkomatkojen kysyntään, vaikka Tel Avivin -kaupunkilomat onkin toistaiseksi peruttu.

Globaaleilla lentorahtimarkkinoilla kasvava tarjonta, heikompi kysyntä ja näin ollen laskevat hinnat johtivat vertailukaudesta alempaan Finnairin rahtiliikvaihtoon. Rahdin heikentynyt kysyntä on kuitenkin jo alkanut tasaantua heijastuen positiivisesti rahtihintoihin.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 1,2 prosenttia vertailukaudesta. Katsauskauden lentopetrolin dollarihintana oli keskimäärin 3,5 prosenttia matalampi ja eurohinta 4,7 prosenttia matalampi 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 kokonaisliikvaihto laski vuotta aiemmasta ennen kaikkea alempien matkustajatuottojen takia.

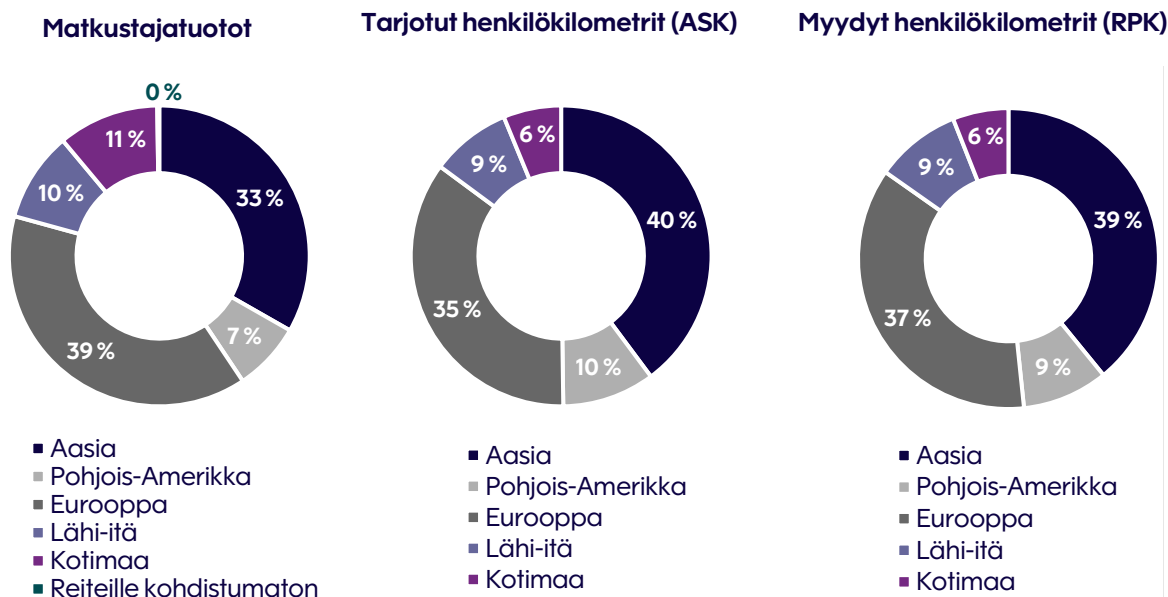
Liikvaihto tuotteittain

Milj. euroa	1–3/2024	1–3/2023	Muutos, %
Matkustajatuotot	539,3	553,4	-2,5
Lisämyynti	37,4	33,0	13,2
Rahti	46,3	53,4	-13,3
Matkapalvelut	58,4	54,9	6,4
Yhteensä	681,5	694,7	-1,9

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) laski 6,0 prosenttia ja oli 7,64 senttiä (8,13). Tämä johtui laskeneesta matkustajakäyttöasteesta, normalisoituneesta käyttämättömien lippujen tuloutuksesta, lakoista sekä alemmista rahtihinnoista.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	1–3/2024 Milj. euroa	1–3/2023 Milj. euroa	1–3/2024 Milj. km	1–3/2023 Milj. km	1–3/2024 Milj. km	1–3/2023 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	179,3	180,7	3 552,8	3 159,0	2 516,8	2 417,0	70,8	-5,7
Pohjois-Amerikka	39,8	42,4	888,4	981,4	594,3	636,8	66,9	2,0
Eurooppa	208,4	211,1	3 154,5	3 036,1	2 343,1	2 346,5	74,3	-3,0
Lähi-itä	52,0	56,3	771,5	829,4	594,7	625,6	77,1	1,7
Kotimaa	58,6	58,0	555,7	544,3	386,3	392,4	69,5	-2,6
Reiteille kohdistumaton	1,2	4,9						
Yhteensä	539,3	553,4	8 922,9	8 550,2	6 435,2	6 418,4	72,1	-2,9



Katsauskauden liikenneluvuista monet heikkenivät vertailukaudesta. Helmikuisen poliittisen lakon seurauksena Finnair joutui perumaan noin 550 lentoa ensimmäisellä neljänneksellä. Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti erityisesti Aasian-lukuihin sillä Kiinan-matkustus oli edelleen vähäistä ja pidemmät lentoreitit rajoittavat myös Finnairin Aasian-kapasiteettiä. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 2,5 prosenttia, vaikka matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 4,4 prosenttia vertailukaudesta. Tarjotut henkilökilometrit huomioiden koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease out*) kasvoivat 3,5 prosenttia edellisvuodesta. Matkustajamäärä laski 1,9 prosenttia ollen 2 543 400 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 0,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 2,9 prosenttiyksikköä 72,1 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 on lisännyt vaihteittain kapasiteettiä esimerkiksi Japaniin, Hongkongiin sekä Thaimaahan. Siksi kapasiteetti kasvoi 12,5 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 4,1 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste laski 5,7 prosenttiyksikköä 70,8 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan kapasiteetti pieneni vertailukaudesta 9,5 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 6,7 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 2,0 prosenttiyksikköä 66,9 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 3,9 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 0,1 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 3,0 prosenttiyksikköä 74,3 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski vertailukaudesta 7,0 prosenttia pääasiassa peruttujen Israelin-lentojen takia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 4,9 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 1,7 prosenttiyksikköä 77,1 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 2,1 prosenttia, mutta myydyt henkilökilometrit laskivat 1,6 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 2,6 prosenttiyksikköä 69,5 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 13,2 prosenttia 37,4 miljoonaan euroon (33,0) ja matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 15,4 prosenttia 14,70 euroon (12,74). Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja lentolippuliitännäiset maksut olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit nousivat 11,6 prosenttia vertailukaudesta. Vaikka kokonaisrahti- ja postitonni nousivat 11,9 prosenttia, rahtiliikenvaihto pieneni 13,3 prosenttia vertailukaudesta alempien rahtihintojen myötä. On huomattava, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden taloudelliseen kehitykseen on vaikuttanut koronapandemian jälkeinen matkapakettien vahva kysyntä. Vaikka ensimmäisen vuosineljänneksen aikana matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 1,9 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 96,1 prosenttia, liikevaihto kasvoi 6,4 prosenttia 58,4 miljoonaan euroon (54,9).

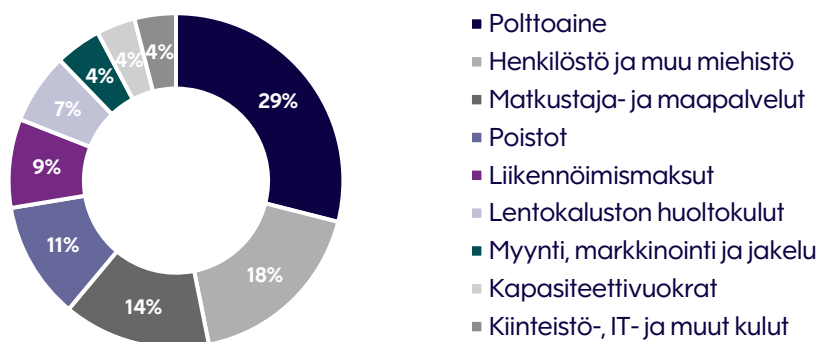
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 4,4 prosenttia 32,5 miljoonaan euroon (31,1) Qantasille operoitavien, vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä aloitettujen *wet lease out* -lentojen seurauksena.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–MAALISKUUSSA

Vaikka kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta, Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut pysyivät muuttumattomina jatkuneiden kustannussäästöjen sekä alemman polttoaineen hinnan takia. Poliittisten lakkojen takia Finnair joutui polttoainejakelun varmistukseen tankkaamaan koneitaan osan maaliskuuta pääasiassa muualla kuin Suomessa, millä oli negatiivinen kustannusvaikutus. Myös Aasian-liikenteen vertailukaudesta kasvaneella kapasiteetilla on kuluja lisäävä vaikutus, koska vuonna 2022 sulkeutunut Venäjän ilmatila on pidentänyt Aasian-lentoja jopa 40 prosentilla.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 4,3 prosenttia ja oli 7,77 senttiä (8,11). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 2,4 prosenttia. Yksikkökustannusten lasku vertailukaudesta johtui katsauskauden suuremmasta kapasiteetista, alemmasta polttoainehinnasta sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 725,6 milj. euroa)



Milj. euroa	1–3/2024	1–3/2023	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	129,7	129,1	0,4
Polttoainekulut	210,2	219,6	-4,3
Kapasiteettivuokrat	27,2	26,8	1,6
Lentokaluston huoltokulut	49,5	49,6	-0,0
Liikennöimismaksut	62,3	55,4	12,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	32,3	31,1	3,8
Matkustaja- ja maapalvelut	103,3	103,4	-0,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	29,0	28,0	3,7
Poistot	82,1	82,0	0,2
Yhteensä	725,6	725,0	0,1

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 2,0 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppalut, pienenevät 4,3 prosenttia vertailukaudesta kasvaneesta kapasiteetista (ASK) huolimatta, koska polttoaineen hinta¹ laski vertailukaudesta, vaikka maaliskuun poliittiset lakot vaikuttivat negatiivisesti erityisesti polttoainekuluihin. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 1,7 prosenttia muun muassa kasvaneen Aasian-kapasiteetin takia. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikkeni 3,0 prosenttia vertailukaudesta alemman käyttöasteen takia.

¹ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat kapasiteetin myötä. Liikennöintimaksut kasvoivat kapasiteettia enemmän erityisesti hintojen nousun takia. Katsauskaudella allokoitiin myös eräitä kuluja matkustaja- ja maapalveluista liikennöimismaksuihin, mikä vaikuttaa näiden kuluerien vertailukelpoisuuteen viime vuoteen verrattuna.

Kapasiteettivuokrat sisältäen ostoliikenteen Norralta, lentokonevuokraukset (*wet lease in*) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat nousivat vertailukaudesta hieman kapasiteettia vähemmän. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat pääasiassa valuuttakurssimuutosten takia.

TULOS TAMMI–MAALISKUUSSA

Milj. euroa	1–3/2024	1–3/2023	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	70,5	82,8	-14,9
Poistot	-82,1	-82,0	0,2
Vertailukelpoinen liiketulos	-11,6	0,9	<-200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-5,6	7,4	-174,9
Liiketulos	-17,2	8,3	<-200
Rahoitustuotot	11,0	12,2	-9,7
Rahoituskulut	-27,7	-36,7	24,3
Kurssivoitot ja -tappiot	-3,6	8,8	-141,3
Tulos ennen veroja	-37,6	-7,4	<-200
Tuloverot	7,6	10,3	-26,3
Kauden tulos	-29,9	3,0	<-200

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos pienenevät vertailukaudesta liikevaihdon laskun takia. Vertailukelpoinen liiketulos kääntyi tappiolliseksi sen oltua vertailukaudella kausiluonteisuus huomioiden poikkeuksellisesti voitollinen, vaikka kyse on heikoimmasta vuosineljänneksestä.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -2,5 miljoonaa euroa (3,2). Finnair teki katsauskaudella 0,7 miljoonan euron alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen. Vertailukaudella ei tehty alaskirjauksia. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä -2,3 miljoonaa euroa (4,3).

Nettorahoituskulut olivat negatiiviset ensimmäisellä neljänneksellä johtuen korkokuluista ja kurssitappioista, jotka ylittivät korkotuotot. Myös kauden tulos kääntyi tappiolliseksi.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli maaliskuun lopussa 3 815,0 miljoonaa euroa (31.12.2023: 3 698,0). Laivaston tasearvo laski 14,6 miljoonaa euroa 1 038,4 miljoonaan euroon (31.12.2023: 1 053,0) poistojen takia huolimatta rajallisista investoinneista. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski samoin poistojen takia 31,7 miljoonaa euroa 743,3 miljoonaan euroon (31.12.2023: 775,0).

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 207,6 miljoonaan euroon (31.12.2023: 154,4), mikä selittyy kausiluonteisuudella. Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat hieman 232,2 miljoonaan euroon (31.12.2023: 234,0). Eläkesaamiset kasvoivat 129,0 miljoonaan euroon pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta (31.12.2023: 128,0). Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina 0,8 miljoonassa eurossa (31.12.2023: 0,8).

Myyntin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 662,1 miljoonaan euroon (31.12.2023: 506,7). Muutos selittyi pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 545,7 miljoonaan euroon (31.12.2023: 394,8) kausiluonteisuuden myötä.

Yhtiön oma pääoma kasvoi tappiollisesta nettotuloksesta huolimatta ja oli maaliskuun lopussa 583,9 miljoonaa euroa (31.12.2023: 577,0) eli 2,86 euroa osakkeelta (2,82²). Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrol- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon

² Yhtiö toteutti merkintäoikeusannin marraskuussa 2023. Vertailukauden oma pääoma osakkeelta on tämän vuoksi oikaistu. Lisäksi osakkeiden yhdistäminen toteutettiin vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä, missä sata vanhaa osaketta yhdistettiin yhdeksi uudeksi osakkeeksi. Koska osakemäärä väheni vastaavasti, sillä oli satakertaistava vaikutus omaan pääomaan osakkeelta.

muutokset sekä etuus pohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Maaliskuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 86,2 miljoonaa euroa (31.12.2023: 48,6), koska suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot nousivat erityisesti polttoaineen hinnannousun vuoksi vahvistaen samalla omaa pääomaa.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	1–3/2024	1–3/2023
Liiketoiminnan nettorahavirta	138,9	206,8
Investointien nettorahavirta	-25,9	-143,7
Rahoituksen nettorahavirta	-61,9	-78,5

Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta laski pääasiassa käyttöpääoman muutosten takia. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen pääasiassa laivastoinvestointien vuoksi. Rahoituksen nettorahavirta oli samoin negatiivinen lainojen sekä lentokoneiden vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen ja osakeantikulujen takia.

Pääomarakenne

%	31.3.2024	31.12.2023
Omavaraisuusaste	15,3	15,6
Nettovelkaantumisaste (gearing)	177,0	192,8

Omavaraisuusaste maaliskuun lopussa pysyi vakaana verrattuna vuoden 2023 loppuun tappiollisesta nettotuloksesta huolimatta. Nettovelkaantumisaste laski kasvaneiden kassavarojen ja näin ollen alemman nettovelan takia.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.3.2024	31.12.2023
Kassavarat	981,0	922,0
Oikaistu korollinen velka	2 014,6	2 034,5
Korollinen nettovelka	1 033,6	1 112,5

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen vahva johtuen hyvästä liiketoiminnan nettorahavirrasta ja rajallisista investoinneista.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2023 loppua pienempi vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksun sekä lainojen takaisinmaksujen takia. Korollisia vuokrasopimusvelkoja oli yhteensä 1 108,4 miljoonaa euroon (31.12.2023: 1 115,0).

INVESTOINNIT

Vuoden 2024 ensimmäisen neljänneksen bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 43,4 miljoonaa euroa (80,0), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -32,4 miljoonaa euroa (-79,9).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli 6,5 miljoonaa euroa (-63,8) ja myös se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -25,9 miljoonaa euroa (-143,7).

Vuoden 2024 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -232 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta. Yhtiöllä on 42 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 38,3 prosenttia koko laivaston 1 781,7 miljoonan euron tasearvosta.³

³ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden lopussa Finnair operoi 55:tä lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 12,7 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 31.3.2024	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2023 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2024	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5		5		22.8	
Airbus A320	174	10		10		21.6	
Airbus A321	209	15		7	8	9.7	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	14.4	
Airbus A350	297/336	17		5	12	6.4	2
Yhteensä		55	0	31	24	12.7	2

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

LAIVASTOUUDISTUS

Vuoden 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 ja toinen vuoden 2026 toisella neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 300,1 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIKENNELAIVASTO)

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

Norran operoima laivasto* 31.3.2024	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2023 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2024	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	14.7	
Embraer E190	100	12		9	3	15.8	
Yhteensä		24	0	15	9	15.2	0

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

Strategian toteutus

Vuoden 2023 toisella neljänneksellä Finnair asetti itselleen uuden taloudellisen tavoitteen, joka on 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä. Strategiateemat tämän saavuttamiseksi ovat:

- Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus
- Tasapainoinen kasvu optimoidulla laivastolla
- Jatkuva kustannustehokkuus kilpailukyyn varmistamiseksi
- Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista
- Kestävä tase
- Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla

Vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä Finnair toteutti 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin. Samassa yhteydessä yhtiö täydensi keskeisiä pitkän aikavälin taloudellisia tavoitteitaan. Aiemmin julkistetun 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen lisäksi Finnair pyrkii saavuttamaan 1–2-kertaisen nettovelan

suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä ja palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn vuodesta 2025 alkaen. Lisäksi yhtiö piti voimassa hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseen vuoteen 2045 mennessä.

Finnairin pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet perustuvat seuraaviin keskeisiin oletuksiin: yhtiön kokonaiskapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvaisi yli 15 prosenttia vuodesta 2023 vuoteen 2025; yhtiön ylläpitoinvestoinnit olisivat 80–100 miljoonaa euroa vuosittain; yhtiö kykenisi hyödyntämään 190 miljoonan euron laskennalliset verosaamiset, jotka vähentäisivät maksettavan yhteisöveron määrää keskipitkällä aikavälillä; ja yhtiön kassavarojen suhde liikevaihdosta pysyisi 30 prosentissa ajan myötä.

ASIAKASLÄHTÖINEN KAUPALLINEN JA OPERATIIVINEN LAADUKKUUS

Finnairin tavoitteena on olla moderni pohjoismainen lentoyhtiö, joka tarjoaa asiakkailleen mahdollisuuden muokata matkaansa halutunlaiseksi sen jokaisessa vaiheessa ja on heille merkityksellinen myös muulloin kuin matkustaessa. Yhtiö on jo kasvattanut merkittävästi suoran jakelun osuutta, parantanut digitaalista myyntikyvykkyyttään sekä kehittänyt tuottojen optimointia ja kumppaneiden hyödyntämistä. Seuraava askel on prosessin sujuvoittaminen asiakkaan näkökulmasta, kun painotus on siirtynyt asiakaslähtöiseen ja dataa hyödyntävään myyntiin, jossa asiakassuhteita vahvistetaan tarjoamalla oikea tuote oikeaan aikaan ja asiakassitoutumista lisätään kohdennetummalla viestinnällä. Turvallisuus sekä erinomainen lentojen täsmällisyys ja säännöllisyys ovat edelleen operatiivisen laadukkuuden keskiössä, ja Finnair panostaa analytiikan ja datan hyödyntämiseen sujuvan ja oikea-aikaisen matkustuskokemuksen tarjoamiseksi.

Digitaalisella asioinnilla on keskeinen rooli Finnairin strategiassa ja sen merkitys tulee kasvamaan edelleen. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä tammi–maaliskuussa nousi vertailukaudesta, kun sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 3,0 miljoonaa todennettua eri kävijää (2,2) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 33,7 prosenttia 1 064 000 :een, koska asiakkaat pystyivät tekemään paremmin muutoksia ja ostamaan enemmän lisäpalveluita suoraan sovelluksesta. Modernien myyntikanavien⁴ matkustajaosuus kokonaismatkustajamäärästä nousi 69,0 prosenttiin (64,6), koska NDC-jakelun (*New Distribution Capability*) osuus kasvoi kaikissa asiakassegmenteissä.

Päivitetty strategia painottaa edelleen 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, Japan Airlines Japanin-reiteillä ja Qantas uusilla Australian ja Aasian yhdistävillä, Finnairin operoimilla reiteillä. Finnairin kumppanuudet tarjoavat Finnairin asiakkaiden käyttöön laajan globaalin verkoston ja toisaalta vahvistavat merkittävästi Finnairin jakeluvoimaa.

Tuotteen ja palvelun laatu ovat Finnairille edelleen erottautumistekijä, ja laadukas, täsmällinen operatiivinen toiminta on tässä tärkeässä roolissa. Finnairin kaukoliikenteessä painottuu laadukas, erottuva matkustuskokemus, kun taas Euroopan sisäisessä liikenteessä keskeisiä ovat sujuvuus, yksinkertaisuus ja tehokkuus. Finnairin asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositusindeksi oli edelleen hyvällä tasolla ollen 34 (42) ensimmäisellä neljänneksellä. Siihen on vaikuttanut asiakkaiden suosiossa olleen uusien laajarunkokoneiden matkustamon lisäksi Finnairin kohtuullinen 75,1 prosentin (81,9) saapumistäsmällisyys eurooppalaista ilmailujärjestelmää rasittaneista kapasiteettihaasteista ja haastavista sääolosuhteista huolimatta.

Katsauskauden aikana Finnair otti käyttöön uuden kanta-asiakasvaluutan, Avioksen, sekä päivitti kanta-asiakasohjelmaansa siten, että se perustuu nyt käytettyyn rahamäärään. Yhtiö lisäsi myös joitain uusia jäsenetuja. Avios on käytössä useissa lentoyhtiöissä, joten se avaa uusia mahdollisuuksia kanta-asiakasvaluutan keräämiseen ja käyttämiseen nykyisten vaihtoehtojen lisäksi. Yhtiö esitteli lisäksi uuden PrioFlex-lipputyypin yritysasiakkailleen. Siinä yhdistyvät joustavuus varausmuutoksiin ja suosituimmat priority-palvelut lentoasemalla.

TASAPAINOINEN KASVU OPTIMOIDULLA LAIVASTOLLA

Venäjän ilmatilan sulun vuoksi Finnair menetti kotikenttensä ainutlaatuisen maantieteellisen edun, sillä Venäjän ilmatilan kiertäminen pidentää lentoreittejä Helsingin ja Japanissa, Etelä-Koreassa sekä Kiinassa sijaitsevien keskeisten suurkaupunkien välillä jopa 40 prosenttia kohteesta riippuen. Finnair on siksi tasapainottanut verkostoaan painottaen länttä sekä Lähi-itää ja optimoinut Euroopan verkostoaan sekä liikenteen rakennetta tehokkuuden lisäämiseksi.

⁴ Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.

Qantasin kanssa solmittujen *wet lease* - ja *dry lease* -sopimusten sekä Qatar Airways -yhteistyön kautta Finnair pystyy hyödyntämään A330-laivastoaan tuottavasti Venäjän ilmatilan sulusta huolimatta, ja samalla säilyttää joustavuuden Aasian ja Euroopan välisten yhteyksien palauttamiseen.

Lentokoneiden nopeammat, standardoidut käännöt lentoasemilla, niiden käyttöasteen tehostaminen ja British Airways -ulosvuokrauksesta palautuneet lentokoneet sekä seuraava A350-toimitus vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä mahdollistavat Finnairille kasvun markkinan mukana ja kapasiteetin lisäämisen kilpailukykyisellä kustannustasolla huolimatta lentokonemarkkinoilla vallitsevista kapasiteettirajoitteista.

JATKUVA KUSTANNUSTEHOKKUUS KILPAILUKYVYN VARMISTAMISEKSI

Kannattavan ja kilpailukykyisen toiminnan ylläpito edellyttää Finnairilta kustannustason jatkuvaa tarkkailua kustannusten nousun hillitsemiseksi. Yhtiö on kuitenkin siirtynyt ohjelmamuotoisista kustannussäästöistä kohti jatkuvaa kustannustehokkuuden parantamista varmistaakseen kilpailukykyensä ja mahdollisuuden investoida asiakaskokemukseen myös jatkossa.

Katsauskauden aikana Finnair on jatkanut olemassa olevien säästöhankeiden edistämistä ja kehittänyt uusia hankkeita, jotka muun muassa hyödyntävät tekoälyn tuomia mahdollisuuksia.

YKSI ALAN JOHTAVISTA VASTUULLISUUSTOIMIIJOISTA

Finnair on sitoutunut kehittämään toimintaansa jatkuvasti ja systemaattisesti kaikilla merkittävillä vastuullisuuden osa-alueilla. Yhtiön tavoitteena on olla maailman vastuullisimpien lentoyhtiöiden joukossa. Tämän saavuttamiseksi yhtiö tekee jatkuvaa systemaattista työtä ympäristövastuun ja sosiaalisen vastuun edistämiseksi sekä tiivistä yhteistyötä kumppaneidensa ja koko toimitusketjunsä kanssa. Tehdäkseen vastuullisempia investointeja yhtiön pitää myös varmistaa, että sen liiketoiminnan taloudellinen kehitys tukee niitä.

Finnairin panos ilmastohaasteen ratkaisemiseksi otti tärkeän askeleen eteenpäin ensimmäisen vuosineljänneksen lopulla, sillä yhtiö toimitti ilmastotavoitteemme validoitavaksi Science Based Targets -aloitteelle (SBTi). Pariisin sopimuksen ja SBTi:n vaatimusten mukaisesti Finnairin tavoitteena on vähentää lentämiensä lentokoneiden päästöintensiteettiä 34,5 prosenttia vuoteen 2033 mennessä verrattuna vuoden 2023 lähtötasoon. Finnair valitsi vertailuvuodeksi vuoden 2023, koska se oli ensimmäinen toimintavuosi, jota voidaan pitää normaalina pandemian jälkeen ja joka kuvaa parhaiten nykyistä liiketoimintarakennetta. SBTi:n vaatimusten mukaisesti Finnair keskittyy vähentämään lentokoneidensa suoria päästöjä. Tämä edellyttää merkittäviä toimenpiteitä Finnairin lentokoneiden modernisoimiseksi, toiminnan tehostamiseksi ja uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi.

Yhtiön pitkän tähtäimen tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä.

Sosiaalinen vastuu ja yhteiskuntavastuu ovat keskeinen osa yhtiön vastuullisuustyötä. Tämä tarkoittaa työntekijöiden ja asiakkaiden hyvinvoinnista ja terveydestä huolehtimista kaikissa olosuhteissa, ihmisoikeuksien, tasa-arvon, syrjimättömyyden ja monimuotoisuuden edistämistä työpaikoilla ja arvoketjuissa, sekä esteettömien palvelujen tarjoamista.

KESTÄVÄ TASE

Kestävän taseen rakentamisessa keskeistä on ylläpitää saavutettua toiminnan kannattavuutta. Tämä vahvistaa omaa pääomaa ja parantaa kassavirtaa, mikä mahdollistaa velkojen takaisinmaksun ja, yhdessä kustannustehokkuuden kanssa, kestävän taseen rakentamisen. Tämä strategiateema on myös sisäänrakennettu muihin strategiateemoihin.

Katsauskauden jälkeen Finnair tiedotti, että S&P Global Ratings on myöntänyt Finnair Oyj:lle pitkäaikaisen luottoluokituksen tasolla BB+, ja sen näkyvä on vakaa. Luottoluokitus on Finnairille ensimmäinen. Julkinen luottoluokitus mahdollistaa laajempien velkapääomamarkkinoiden käytön ja lisää rahoitustransaktioiden toteutusvarmuutta. Lisäksi Finnair on katsauskauden jälkeen allekirjoittanut sitovan, 200 miljoonan euron suuruisen, vakuudellisen luottolimiittijärjestelyn yleisiin rahoitustarpeisiin.

SOPEUTUMISKYKYINEN FINNAIR-KULTTUURI SITOUTUNEEN HENKILÖSTÖN AVULLA

Finnair ja sen henkilöstö ovat satavuotisen historiansa aikana osoittaneet huomattavaa kykyä sopeutua muuttuviin olosuhteisiin ja löytää uusia, ennen hyödyntämättömiä mahdollisuuksia. Tämä on korostunut erityisesti pandemian ja Venäjän hyökkäystä Ukrainaan seuranneen Venäjän ilmatilan sulun muodostaman kaksoiskriisin aikana ja sen jälkeen. Yhtiö keskittyy jatkossa entistä enemmän tämän kulttuurisen vahvuuden vaalimiseen ja kehittämiseen sekä investoi henkilöstöönsä parantaakseen edelleen henkilöstön osaamista, työntekijä- ja asiakaskokemusta sekä liiketoiminnan tuloksia.

Finnairin palveluksessa oli tammi–maaliskuussa keskimäärin 5 335 (5 150) henkilöä eli 3,6 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä nousi katsauskaudella 164 henkilöllä eli 3,1 prosentilla ja oli maaliskuun lopussa 5 387 (5 150). Finnairiin palkattiin ensimmäisellä vuosineljänneksellä 257 uutta työntekijää pääasiassa asiakaspalvelutehtäviin Helsinki-Vantaan lentoasemalle, matkustamotyöntekijöiksi sekä Finnair Kitcheniin. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 3,4 prosenttia⁵. Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli tammi–maaliskuussa 4,2 prosenttia (4,6).

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: Ilmastoteot
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.

Finnairin vastuullisuus heijastuu niin sen strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen, rohkeus ja yhdessä työskenteleminen. 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 lentoliikennetoiminnissa on aina riittävästi asianmukaisia resursseja. Näin varmistetaan turvallisuustoiminnan huipputaso ja säännöstenmukaisuus palveluja tuottaessa.

Vastuullisuustyön keskeiset mittarit on esitetty tämän osavuosisikatsauksen Keskeiset tunnusluvut -taulukossa.

Muutokset yhtiön johdossa

Finnair tiedotti 11.1.2024, että Turkka Kuusisto on nimitetty Finnairin toimitusjohtajaksi. Kuusisto aloittaa roolissaan 24.4.2024. Kuusisto on toiminut vuodesta 2020 lähtien Posti Group Oyj:n toimitusjohtajana, ja sitä ennen vaativissa johtotehtävissä Posti Groupissa ja Lindorff Groupissa. Finnairin aiempi toimitusjohtaja Topi Manner jätti Finnairin 15.1.2024 siirtyäkseen seuraavaksi Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi. Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimii toimitusjohtajan sijaisena tammikuun 15. päivästä lähtien uuden toimitusjohtajan aloitukseen asti.

⁵ Henkilöstön vaihtuvuus -tunnusluvun laskentakaava muuttui vuoden 2024 alussa siten, että se lasketaan nyt koko henkilöstön määrästä aiemman laskentakaavan aktiivisesti työssä olevan henkilöstön sijaan.



Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnair Oyj:n markkina-arvo oli maaliskuun lopussa 600,5 miljoonaa euroa (720,6) ja päätöskurssi oli 2,93 euroa (5,10). Tammi–maaliskuun aikana Finnair Oyj:n osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 4,04 euroa (10,03), alin kurssi 2,86 euroa (6,57) ja keskipurssi 3,28 euroa (8,70). Osakekurssit on oikaistu 20.3.2024 suoritetun osakkeiden yhdistämisen takia vertailukelpoisiksi. Osakkeita vaihdettiin 1 441,0 miljoonaa kappaletta yhteensä 52,0 miljoonalla eurolla.

Finnair Oyj:n kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 204 811 392 osaketta (1 408 726 198). Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,7 prosenttia (55,8). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus joulukuun lopussa oli 8,6 prosenttia (9,6).

Omat osakkeet

Finnairilla oli hallussa 49 565 650 yhtiön omaa osaketta 31.12.2023.

Finnair Oyj luovutti 9 419 258 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta 4.3.2024 vastikkeetta henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelmaan osallistuville työntekijöille.

Finnairin varsinainen yhtiökokous päätti 18.3.2024 Yhtiön osakkeiden yhdistämisestä sekä siihen liittyvästä osakkeiden lunastamisesta siten, että osakkeiden yhdistämisen jälkeen jokaista sataa osaketta vastaa yksi osake. Osakkeiden yhdistämisen toteuttamisen yhteydessä Finnair toteutti varsinaisen yhtiökokouksen päättämän maksuttoman suunnatun osakeannin, jossa yhtiö luovutti yhteensä 4 714 922 kappaletta hallussaan ollutta omaa osakettaan siten, että jokaisen arvo-osuustilin, jolla säilytetään Finnairin osakkeita, sisältämien osakkeiden lukumäärästä on tehty jaollinen sadalla.

Finnairilla oli hallussaan 354 315 omaa osaketta 31.3.2024, mikä vastaa 0,2 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Helsingissä 18.3.2024.

Kokouksessa oli edustettuna 266 osakkeenomistajaa, jotka edustivat 13 041 146 965 osaketta ja ääntä. Yhtiökokous vahvisti tilikauden 2023 tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen, myönsi vastuuvapauden yhtiön hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle sekä päätti hyväksyä yhtiön toimielinten palkitsemisraportin.

Yhtiökokous päätti hallituksen ehdotuksen mukaisesti, että tilikauden voitto 231 458 763,52 euroa kirjataan edellisten tilikausien voitto/tappiotilille ja että osinkoa ei jaeta.

Tiina Alahuhta-Kasko, Montie Brewer, Jukka Erlund, Hannele Jakosuo-Jansson, Henrik Kjellberg, Simon Large ja Sanna Suvanto-Harsaae valittiin hallitukseen uudelleen, ja Jussi Siitonen valittiin hallitukseen uutena jäsenenä. Sanna Suvanto-Harsaae valittiin hallituksen puheenjohtajaksi.

Yhtiökokous päätti, että toimikaudeksi, joka päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä, yhtiön tilintarkastajaksi ja kestävyysraportoinnin varmentajaksi valitaan tilintarkastusyhteisö KPMG Oy Ab. KHT, KRT Kirsi Jantunen toimii päivävuorokautena tilintarkastajana ja kestävyysraportointitarkastajana.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta seuraavasti. Hankittavien ja/tai pantiksi otettavien omien osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 730 000 000 osaketta, tai enintään 7 300 000 osaketta yhtiön osakkeiden yhdistämisen jälkeen, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Omia osakkeita voidaan valtuutuksen nojalla hankkia vain vapaalla omalla pääomalla. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta yhtiökokouksen päätöksestä lukien ja se kumoaa varsinaisen yhtiökokouksen 23.3.2023 antaman valtuutuksen päättää yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta. Yhtiökokouksen osakkeiden yhdistämistä koskevan päätöksen johdosta valtuutuksen perusteella hankittavien ja/tai pantiksi otettavien omien osakkeiden lukumäärä on enintään 7 300 000 osaketta osakkeiden yhdistämisen jälkeen.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään osakeannista seuraavasti. Valtuutuksen nojalla annettavien

osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 120 000 000 osaketta, tai enintään 1 200 000 osaketta yhtiön osakkeiden yhdistämisen jälkeen, mikä vastaa noin 0,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta yhtiökokouksen päätöksestä lukien ja se kumoaa ylimääräisen yhtiökokouksen 27.10.2023 antaman valtuutuksen päättää osakeannista.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään yhteensä enintään 250 000 euron suuruisista lahjoituksista yleishyödyllisiin tai rinnastettaviin tarkoituksiin, sekä päättämään lahjoitusten saajista, käyttötarkoituksista ja muista lahjoitusten ehtoista. Lahjoitukset voidaan tehdä yhdessä tai useammassa erässä. Valtuutus on voimassa seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen saakka.

Yhtiökokous päätti yhtiön osakkeiden yhdistämisestä eli osakkeiden lukumäärän vähentämisestä sekä siihen liittyvästä suunnatusta osakeannista ja osakkeiden lunastamisesta. Osakkeiden yhdistäminen toteutettiin arvo-osuusjärjestelmässä pörssikaupankäynnin päättymisen jälkeen 20.3.2024. Järjestely toteutettiin luovuttamalla vastikkeetta yhtiön hallussa olevia omia osakkeita ja lunastamalla vastikkeetta yhtiön osakkeita siten, että osakkeiden yhdistämisen jälkeen jokaista yhtiön vanhaa sataa osaketta vastaisi yksi uusi yhtiön osake.

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-2024>.

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 reittiverkoston ja kannattavuuteen. Ukrainan sota on vaikuttanut merkittävästi maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä, erityisesti siviili-ilmailuun liittyen, sulkenut ilmatiloja. Mahdollinen sodan eskaloituminen sekä Lähi-idän konfliktialueiden levoittomuudet voivat vaikuttaa haitallisesti mm. lentomatokustuksen kysyntään, polttoaineen hintaan, vakuutusten saatavuuteen ja hinnoitteluun, lentoverkoston ja ilmatilan käyttöön. Näiden 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 lentomatokustuksen ja makrotaloudellisten tekijöiden, kuten bruttokansantuotteen, kehityksen välillä on historiallisesti ollut vahva yhteys. Tämän seurauksena lentoliikenneala on erittäin altis maailmantalouden sykleille, ja se reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausiluonteiseen vaihteluun ja taloussuhdanteisiin, kuten globaalisti laajentunut COVID-19-pandemia ja sota Ukrainassa ovat osoittaneet. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistyminen vaikuttaa todennäköisesti liikematokustuksen elpymiseen.

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät Venäjän ilmatilan sulun keston, vallitseviin resurssiongelmien eurooppalaisessa ilmailujärjestelmässä sekä lentoliikenteen kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu ja sen heikentynyt tarjonta, yleinen lentomatokustuksen 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.

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 hinnoitteluvaihtelu on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jäännösvaikutus määräytyy kulloinkin käytössä olevien suojausten perusteella. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja tehottomat suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkyisiin. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja ne voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen. Finnair hallitsee polttoainekustannuksista aiheutuvia riskejä voimassa olevan riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

Finnairin olemassa olevien tai uusien kilpailijoiden kapasiteetin kasvu, tuoteparannukset tai entistä aggressiivisempi hinnoittelu 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.

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 tarkkoja 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.

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

Lentoliikenteen muuttuvassa liiketoimintaympäristössä on vaikea ennakoida geopolittisen tilanteen mahdollisten muutosten 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.

Yleiset työmarkkinajännitteet ovat Suomessa normaalia korkeammalla tasolla, mikä kasvattaa välillisten lakkojen ja muiden työtaistelutoimien riskiä. Lakot ja muut työtaistelutoimet Suomessa ja muualla voivat niiden ajoituksesta, kestosta ja laajuudesta riippuen vaikuttaa merkittävästi Finnairin toimintaan ja tulokseen.

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 polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarouksista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat esimerkiksi 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 Yhdysvaltain dollari, Japanin jeni, Etelä-Korean won, Ruotsin kruunu, Ison-Britannian punta ja Norjan kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten terminejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnairin riskienhallintapolitiikan periaatteita päivitettiin vuoden 2023 viimeisen neljänneksen aikana. Aikaisemmin Finnair suojasi polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Riskienhallintapolitiikan päivityksen jälkeen Finnair suojaa polttoainehankintojaan 18 kuukautta eteenpäin. Myös suojausasteita nostettiin maltillisesti läpi koko suojattavan aikahorisontin. Päivityksen myötä suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on 93 prosenttia ja alaraja 68 prosenttia, keskiarvon ollessa noin 80 prosenttia. Finnairin riskienhallintapolitiikan mukaisesti suojausaste on laskeva 18 kuukauden suojaushorisontin loppua kohden.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1%-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	35 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	24 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	21 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojausasteita	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	81 milj. euroa	47 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 18 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia**
Q2 2024	213 000	874
Q3 2024	183 000	883
Q4 2024	129 000	844
Q1 2025	90 000	820
Q2 2025	57 000	815
Q3 2025	18 000	818
Yhteensä	690 000	862

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausasteen kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	Valuuttajakauma			Valuuttaherkkyydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liikevoiton kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
	1-3/2024	1-3/2023	2023	10 %:n muutos ilman suojausasteita	10 %:n muutos suojausasteita huomioon ottaen	
Myyntivaluutat						
EUR	61	65	59	-	-	-
USD*	9	4	9	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	4	3	4	12 milj. euroa	4 milj. euroa	51 %
SEK	4	4	3	-	-	-
GBP	4	4	4	-	-	-
NOK	3	3	3	-	-	-
KRW	2	3	3	-	-	-
Muut	13	14	14	-	-	-
Ostovaluutat						
EUR	58	62	60	-	-	-
USD*	35	31	34	64 milj. euroa	31 milj. euroa	57 %
Muut	7	7	6	-	-	-

* Suojausaste ja herkkyydelaskelma USD-korille, joka käsittää USD- ja HKD-nettokassavirrat. Herkkyydelaskelmassa 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 valuuttaposition aiheuttavaa 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 90 prosenttia.

Kauden jälkeiset tapahtumat

S&P Global Ratings on katsauskauden jälkeen 23.4.2024 myöntänyt Finnair Oyj:lle pitkäaikaisen luottoluokituksen tasolla BB+, ja sen näkyvä on vakaa. Luottoluokitus on Finnairille ensimmäinen.

Lisäksi Finnair on katsauskauden jälkeen 23.4.2024 allekirjoittanut sitovan, 200 miljoonan euron suuruisen, vakuudellisen luottolimiittijärjestelyn yleisiin rahoitustarpeisiin. Uusi järjestely on voimassa kolme vuotta ja sisältää yhden vuoden pituisen jatko-option. Taloudellisena lainakovenanttina on nettovelan suhde käyttökatteeseen, jonka taso on 3,75 tai sen alle.

Taloudellinen raportointi vuonna 2024

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2024 on seuraava:

- Puolivuosikatsaus tammi–kesäkuulta 2024 perjantaina 19.7.2024
- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2024 tiistaina 29.10.2024

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 23.4.2024 tulosjulkistuslehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2024-04-23-media>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 23.4.2024 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä ensin osoitteessa <https://palvelu.flik.fi/teleconference/?id=50048501>. Rekisteröidyttäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/q1-2024>.

Lisätietoja antavat:

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

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



Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	1-3/2024	1-3/2023	Muutos%	2023
Liikevaihto ja kannattavuus				
Liikevaihto	681,5	694,7	-1,9	2 988,5
Vertailukelpoinen liiketulos	-11,6	0,9	<-200	184,0
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	-1,7	0,1	-1,8 %-yks.	6,2
Liiketulos	-17,2	8,3	<-200	191,4
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	10,3	11,9	-1,6 %-yks.	17,3
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,15	-0,09	-56,1	2,25
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,15	-0,09	-55,1	2,19
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	7,64	8,13	-6,0	8,27
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	8,38	8,62	-2,8	8,73
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	7,77	8,11	-4,3	7,76
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,41	5,55	-2,4	5,27
Pääomarakenne				
Omavaraisuusaste, %	15,3	9,6	5,8 %-yks.	15,6
Nettovelkaantumisaste, %	177,0	238,4	-61,4 %-yks.	192,8
Korollinen nettovelka	1 033,6	957,5	7,9	1 112,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	2,0	3,3	-1,3 %-yks.	2,2
Bruttoinvestoinnit	43,4	80,0	-45,8	484,2
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	8,0	-0,3	8,3 %-yks.	8,8
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	33,0	59,1	-26,2 %-yks.	30,9
Liikenne				
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 543	2 593	-1,9	10 983
Lentojen lukumäärä, kpl	25 635	24 638	4,0	101 201
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	8 923	8 550	4,4	36 154
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	6 435	6 418	0,3	27 626
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	72,1	75,1	-2,9 %-yks.	76,4
Tarjotut henkilökilometrit ml. koneiden ulosvuokraukset, milj. km	9 540	9 220	3,5	38 230
Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus				
Nettosuosittelutulos (NPS)	34	42	-19,1	35
Saapumistäsmällisyys, %	75,1	81,9	-6,8 %-yks.	80,9
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %	69,0	64,6	4,4 %-yks.	67,8
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	3,0	2,2	38,1	2,1
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	1 064	796	33,7	860
Lisämyynti	37,4	33,0	13,2	147,8
Matkustajakohtainen lisämyynti, euroa	14,70	12,74	15,4	13,46
Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen				
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	241 153	227 213	6,1	960 357
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	759 632	715 721	6,1	3 025 124
Lentojen CO ₂ päästöt, g/ASK	85,1	83,7	1,7	83,7
Lentojen CO ₂ päästöt, g/RTK	967,8	939,9	3,0	920,5
Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla				
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 335	5 150	3,6	5 195
Sairauspoissaolot, %	4,2	4,6	-0,3 %-yks.	4,6
Tapaturmataajuus (LTIF)	5,6	7,9	-29,1	5,5
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	3,4	6,6	-3,2 %-yks.	3,7



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 + Arvon alentumiset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike-tuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liike-tulos	Liike-tulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liike-tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liike-tulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liike-tulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liike-tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liike-tulos + Poistot	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike-tuloksen 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 liike-tuloksen 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 nettovelkaantumisasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen 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 ja poistoja.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatuista 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	1-3/2024	1-3/2023	Muutos %	2023
Liiketulos	-17,2	8,3	<-200	191,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	2,5	-3,2	178,2	-7,1
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	1,4	-1,6	187,9	-0,7
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,0	-2,8	99,9	-13,3
Arvonalentumiset	0,7	-	-	13,7
Uudelleenjärjestelykulut	1,0	0,1	> 200	-0,1
Vertailukelpoinen liiketulos	-11,6	0,9	<-200	184,0
Poistot	82,1	82,0	0,2	332,6
Vertailukelpoinen EBITDA	70,5	82,8	-14,9	516,5

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2024	31.3.2023	Muutos %	31.12.2023
Oma pääoma yhteensä	583,9	401,6	45,4	577,0
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 815,0	4 204,4	-9,3	3 698,0
Omavaraisuusaste, %	15,3	9,6	5,8 %-yks.	15,6

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2024	31.3.2023	Muutos %	31.12.2023
Vuokrasopimusvelat	1 108,4	1 261,7	-12,2	1 115,0
Muut korolliset velat	903,9	1 265,5	-28,6	910,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	2,3	-2,0	> 200	8,9
Oikaistut korolliset velat	2 014,6	2 525,3	-20,2	2 034,5
Muut rahoitusvarat	-823,0	-880,7	6,6	-776,8
Rahat ja pankkisaamiset	-158,0	-687,0	77,0	-145,1
Kassavarat	-981,0	-1 567,8	37,4	-922,0
Korollinen nettovelka	1 033,6	957,5	7,9	1 112,5
Oma pääoma yhteensä	583,9	401,6	45,4	577,0
Nettovelkaantumisaste, %	177,0	238,4	-61,4 %-yks.	192,8
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	504,2	290,1	73,8	516,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	2,0	3,3	-1,3 %-yks.	2,2

* Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaissopimukseen perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitetiedoissa 10 ja 11, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	1-3/2024	1-3/2023	Muutos %	2023
Lisäykset käyttöomaisuudessa	29,4	66,9	-56,1	409,4
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	9,3	1,0	> 200	24,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	4,7	12,1	-61,3	50,5
Bruttoinvestoinnit	43,4	80,0	-45,8	484,2

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2024	31.3.2023	Muutos %	31.12.2023
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	88,9	-166,1	153,5	119,1
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	133,3	141,3	-5,6	142,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-1,3	16,6	-107,6	-13,7
Tuotto, edelliset 12 kk	220,9	-8,2	> 200	247,6
Oma pääoma yhteensä	583,9	401,6	45,4	577,0
Vuokrasopimusvelat	1 108,4	1 261,7	-12,2	1 115,0
Muut korolliset velat	903,9	1 265,5	-28,6	910,6
Sijoitettu pääoma	2 596,3	2 928,9	-11,4	2 602,5
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 762,6	2 955,9*	-6,5	2 821,2*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	8,0	-0,3	8,3 %-yks.	8,8

* Sijoitettu pääoma oli 2 983,0 miljoonaa euroa 31.3.2022 ja 3 039,8 miljoonaa euroa 31.12.2022.



Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2024	31.3.2023	Muutos %	31.12.2023
Muut rahoitusvarat	823,0	880,7	-6,6	776,8
Rahat ja pankkisaamiset	158,0	687,0	-77,0	145,1
Kassavarat	981,0	1567,8	-37,4	922,0
Liikevaihto, edelliset 12 kk	2 975,2	2 651,5	12,2	2 988,5
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	33,0	59,1	-26,2 %-p	30,9

MUUT TUNNUSLUVUT

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

Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä x isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Asiakslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suositelisitte 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.
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
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.

Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista	
Lentojen CO ₂ -päästöt	CO ₂ -päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta

Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna työsuhteisiin keskimäärin edellisen 12 kuukauden aikana



Konsernin taloudellinen osavuositiedote 1.1.–31.3.2024

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	1-3/2024	1-3/2023	2023
Liikevaihto	4	681,5	694,7	2 988,5
Liiketoiminnan muut tuotot	5	32,5	33,9	130,5
Liiketoiminnan kulut				
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-130,7	-129,2	-498,1
Polttoainekulut		-211,5	-218,0	-898,9
Kapasiteettivuokrat		-27,2	-26,8	-107,2
Lentokaluston huoltokulut		-52,0	-46,4	-200,1
Liikennöimismaksut		-62,3	-55,4	-233,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-32,3	-31,1	-117,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-103,3	-103,4	-414,1
Poistot ja arvonalentumiset	7	-82,8	-82,0	-346,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-29,0	-28,1	-112,1
Liiketulos		-17,2	8,3	191,4
Rahoitustuotot		11,0	12,2	56,2
Rahoituskulut		-27,7	-36,7	-142,2
Kurssivoitot ja -tappiot		-3,6	8,8	13,7
Tulos ennen veroja		-37,6	-7,4	119,1
Tuloverot	11	7,6	10,3	135,2
Kauden tulos		-29,9	3,0	254,3
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille		-29,9	3,0	254,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa				
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,15	-0,09	2,25
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,15	-0,09	2,19

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	1-3/2024	1-3/2023	2023
Kauden tulos	-29,9	3,0	254,3
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	43,5	-27,5	-7,7
Verovaikutus	-8,7	8,2	4,2
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	3,5	7,8	11,6
Verovaikutus	-0,7	-1,6	-2,3
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	37,6	-13,0	5,8
Kauden laaja tulos	7,7	-10,1	260,0
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille	7,7	-10,1	260,0



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	31.3.2024	31.3.2023	31.12.2023
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	12	1 038,4	910,8	1 053,0
Käyttöoikeuslaivasto	13	743,3	894,9	775,0
Laivasto yhteensä		1 781,7	1 805,7	1 828,0
Muu käyttöomaisuus	12	140,4	147,6	141,8
Muu käyttöoikeusomaisuus	13	148,1	144,0	140,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		288,5	291,6	282,2
Eläkesaamiset		129,0	126,2	128,0
Muut pitkäaikaiset varat		3,0	3,3	3,1
Laskennalliset verosaamiset	11	232,2	97,6	234,0
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 434,5	2 324,4	2 475,2
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		207,6	161,3	154,4
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		155,5	138,1	134,6
Johdannaisinstrumentit	9,10	36,3	12,9	11,8
Muut rahoitusvarat	10	823,0	880,7	776,8
Rahat ja pankkisaamiset		158,0	687,0	145,1
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 380,5	1 880,1	1 222,8
Varat yhteensä		3 815,0	4 204,4	3 698,0
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		508,5	326,2	501,5
Oma pääoma yhteensä		583,9	401,6	577,0
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	937,8	1 067,3	951,0
Muut korolliset velat	14	741,3	1 025,7	790,2
Eläkevelvoitteet		0,8	0,7	0,8
Varaukset ja muut velat	15	125,7	164,3	125,9
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 805,7	2 258,0	1 868,0
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	170,6	194,4	164,0
Muut korolliset velat	14	162,5	239,8	120,3
Varaukset	15	32,1	51,6	28,1
Ostovelat		95,3	91,5	107,0
Johdannaisinstrumentit	9,10	12,9	66,3	43,4
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	16	662,1	619,0	506,7
Työsuhde-etuksiin liittyvät velat		115,7	128,5	116,5
Muut velat		174,1	153,6	167,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 425,4	1 544,9	1 253,1
Velat yhteensä		3 231,0	3 802,8	3 121,0
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 815,0	4 204,4	3 698,0

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2024	75,4	168,1	48,6	1 325,0	-1 040,2	-	-	577,0
Kauden tulos	-	-	-	-	-29,9	-	-	-29,9
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	34,8	-	-	-	-	34,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	2,8	-	-	-	-	2,8
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	37,6	-	-	-	-	37,6
Kauden laaja tulos	-	-	37,6	-	-29,9	-	-	7,7
Osakeantikulut	-	-	-	-0,1	-	-	-	-0,1
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-0,7	-	-	-	-0,7
Oma pääoma 31.3.2024	75,4	168,1	86,2	1 324,3	-1 070,1	-	-	583,9

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

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2023	75,4	168,1	42,8	763,3	-1 237,0	198,0	400,0	410,7
Kauden tulos	-	-	-	-	254,3	-	-	254,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-3,5	-	-	-	-	-3,5
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	9,3	-	-	-	-	9,3
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	5,8	-	-	-	-	5,8
Kauden laaja tulos	-	-	5,8	-	254,3	-	-	260,0
Osakeanti	-	-	-	570,4	-	-	-	570,4
Osakeantikulut	-	-	-	-9,5	-	-	-	-9,5
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-	-	-400,0	-400,0
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan korot ja kulut	-	-	-	-	-39,1	-	-	-39,1
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-	-200,0	-	-200,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-	-	-	-18,3	2,0	-	-16,3
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,7	-	-	-	0,7
Oma pääoma 31.12.2023	75,4	168,1	48,6	1 325,0	-1 040,2	-	-	577,0



KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	1-3/2024	1-3/2023	2023
Liiketoiminnan rahavirta			
Tulos ennen veroja	-37,6	-7,4	119,1
Poistot ja arvonalentumiset	82,8	82,0	346,2
Rahoitustuotot ja -kulut	20,4	15,7	72,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,0	-2,8	-13,3
Varausten muutos	2,2	-10,4	-21,4
Työsuhde-etuudet	2,8	3,8	8,9
Muut oikaisut	-0,4	0,8	1,0
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	4,6	-5,9	-11,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-71,5	-36,9	-30,2
Vaihto-omaisuuden muutos	-1,0	-0,7	-1,1
Osto- ja muiden velkojen muutos	153,5	186,3	89,4
Käyttöpääoman muutos	81,0	148,7	58,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-12,4	-23,6	-98,7
Maksetut tuloverot	-0,1	-	-
Liiketoiminnan nettorahavirta	138,9	206,8	472,3
Investointien rahavirta			
Investoinnit laivastoon	-30,9	-79,7	-400,6
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-1,4	-0,7	-3,6
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,0	0,4	0,4
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	6,5	-63,8	-60,7
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	-0,1	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	-25,9	-143,7	-464,0
Rahoituksen rahavirta			
Lainojen takaisinmaksut	-10,2	-27,3	-377,4
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-41,9	-51,2	-198,1
Osakeanti **	-	-	570,4
Osakeantikulut	-9,8	-	-2,1
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-	-	-200,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-	-20,4
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan takaisinmaksut **	-	-	-400,0
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan korot ja kulut	-	-	-48,9
Rahoituksen nettorahavirta	-61,9	-78,5	-676,4
Rahavirtojen muutos	51,1	-15,5	-668,1
Rahavarat tilikauden alussa	707,5	1 375,6	1 375,6
Rahavirtojen muutos	51,1	-15,5	-668,1
Rahavarat kauden lopussa *	758,6	1 360,1	707,5
* Rahavarat			
Muut rahoitusvarat	823,0	880,7	776,8
Rahat ja pankkisaamiset	158,0	687,0	145,1
Kassavarat	981,0	1 567,8	922,0
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-222,4	-207,6	-214,4
Rahavarat	758,6	1 360,1	707,5

** Suomen valtio maksoi osallistumisensa osakeantiin kuittaamalla koko merkintähinnan vastaavalla määrällä pääomalainan pääomaa. Summa kokonaisuudessaan oli 318,6 miljoonaa euroa ja osakeannissa saadut nettovarot olivat 251,8 miljoonaa euroa ennen osakeantikuluja. Osakeannin toteuttamisen jälkeen Finnair maksoi Suomen valtiolle takaisin pääomalainan loppuosan eli 81,4 miljoonaa euroa.

Konsernin taloudellisen osavuositarkastuksen liitetiedot 1.1.–31.3.2024

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 22.4.2024.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Osavuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2023 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. KESKEISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Osavuositarkastuksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää johdolta harkinnan käyttöä laadintaperiaatteiden soveltamisessa, jotka vaikuttavat taseen varoihin ja velkoihin sekä tuottojen ja kulujen määriin raportointikaudella. Lisäksi IFRS-standardien soveltamisen yhteydessä joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdyistä 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, johdannaisopimukset ja suojauslaskenta sekä laskennalliset verosaamiset. Laatiessaan osavuositarkastusta yhtiön johto on arvioinut myös ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutusta osavuositarkastuksessa käytetyissä ennusteissa.

Riskit liittyen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksiin kysyntään ja kustannuksiin ovat edelleen koholla. Lisäksi Lähi-idän konfliktin mahdollinen eskaloituminen sekä Suomen työmarkkinajännitteiden normaalia korkeampi taso aiheuttavat toimintaympäristön epävarmuutta. Tämän lisäksi polttoaineen hinnan ja valuuttakurssien vaihteluilla voi olla merkittävä vaikutus yhtiön taloudelliseen tulokseen, taseeseen ja kassavirtaan. Finnairin johto seuraa toimintaympäristön muutosten vaikutusta liiketoimintaansa jatkuvasti, ja päivittää arvioita ja oletuksia viimeisimmän saatavillaan olevan tiedon mukaisesti. Keskeisimmistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä sekä ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutuksista on kerrottu tarkemmin vuoden 2023 tilinpäätöksen yhteydessä.

4. 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 vuoden 2024 ensimmäisen neljänneksen liikevaihto laski hieman vuoden 2023 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna johtuen matkustajatuottojen ja rahtimyynnin laskusta. Matkapalvelujen myynti kasvoi hieman edellisen vuoden vastaavaan neljännekseen verrattuna.

1-3/2024, miljoonaa euroa	Pohjois-					Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa			
Matkustajatuotot	179,3	39,8	208,4	52,0	58,6	1,2	539,3	79,1
Lisämyynti	9,9	2,1	11,4	0,7	2,6	10,7	37,4	5,5
Rahti	32,0	5,9	6,5	0,7	0,1	1,1	46,3	6,8
Matkapalvelut	19,6	0,4	36,5	2,0	-0,0	-0,1	58,4	8,6
Yhteensä	240,9	48,2	262,7	55,4	61,3	12,9	681,5	100,0
Osuus %	35,3	7,1	38,6	8,1	9,0	1,9	100,0	-

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	553,4	79,7
Lisämyynti	7,5	1,9	9,9	0,8	2,0	11,0	33,0	4,8
Rahti	35,3	8,7	8,6	0,9	0,1	-0,2	53,4	7,7
Matkapalvelut	15,8	0,4	34,2	4,6	-0,0	0,0	54,9	7,9
Yhteensä	239,3	53,3	263,8	62,5	60,1	15,7	694,7	100,0
Osuus %	34,4	7,7	38,0	9,0	8,6	2,3	100,0	-

2023, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	763,2	214,9	1 045,3	206,3	172,7	9,3	2 411,6	80,7
Lisämyynti	30,6	9,9	50,7	1,9	5,8	48,9	147,8	4,9
Rahti	133,6	28,5	26,5	1,4	0,4	1,6	192,0	6,4
Matkapalvelut	23,8	1,3	205,8	6,0	0,0	0,1	237,1	7,9
Yhteensä	951,3	254,6	1 328,3	215,6	178,9	59,9	2 988,5	100,0
Osuus %	31,8	8,5	44,4	7,2	6,0	2,0	100,0	-

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	1-3/2024	10-12/2023	7-9/2023	4-6/2023	1-3/2023	10-12/2022	7-9/2022	4-6/2022
Liikevaihto	681,5	727,2	817,3	749,2	694,7	687,3	719,2	550,3
Matkustajatuotot	539,3	573,1	673,1	612,1	553,4	535,5	553,9	393,6
Lisämyynti	37,4	43,8	37,9	33,1	33,0	32,4	36,3	27,7
Rahti	46,3	50,5	40,8	47,3	53,4	68,6	73,4	89,8
Matkapalvelut	58,4	59,8	65,6	56,8	54,9	50,8	55,5	39,1
Vertailukelpoinen EBITDA	70,5	106,9	177,7	149,1	82,8	99,1	114,1	-6,0
Vertailukelpoinen liiketulos	-11,6	22,5	94,3	66,2	0,9	17,9	35,2	-84,2
Liiketulos	-17,2	27,3	90,0	65,8	8,3	38,0	19,2	-92,9

5. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

miljoonaa euroa	1-3/2024	1-3/2023	Muutos %	2023
Vuokratuotot	27,6	25,5	8,3	95,3
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	0,0	2,8	-99,8	13,4
Muut tuotot	4,9	5,6	-13,0	21,8
Yhteensä	32,5	33,9	-4,1	130,5

Vuokratuotot kasvoivat vertailukauteen verrattuna johtuen Qantas-lentoyhtiön kanssa sovitun wet lease -järjestelyn aloittamisesta Sidney-Singapore-reitillä edellisen vuoden viimeisen neljänneksen aikana.



6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	1-3/2024	1-3/2023	Muutos %	2023
Palkat ja palkkiot	-91,8	-90,2	-1,7	-348,6
Maksupohjaiset järjestelyt	-15,8	-14,7	-7,7	-61,7
Etuuspohjaiset järjestelyt	-3,5	-2,8	-23,9	-8,3
Eläkekulut yhteensä	-19,3	-17,5	-10,3	-70,0
Muut sosiaalikulut	-1,7	-4,5	61,6	-16,3
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-112,9	-112,2	-0,5	-435,0
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-8,3	-8,7	4,3	-30,5
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-8,0	-6,1	-31,4	-26,0
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-1,5	-2,2	29,8	-6,5
Yhteensä	-130,7	-129,2	-1,2	-498,1

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	1-3/2024	1-3/2023	Muutos %	2023
Oman laivaston poistot	-41,1	-32,0	-28,3	-139,5
Muun käyttöomaisuuden poistot	-3,8	-3,9	0,4	-15,3
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-32,0	-40,7	21,4	-156,9
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,2	-5,4	3,8	-20,9
Poistot	-82,1	-82,0	-0,2	-332,6
Arvonalentumiset	-0,7	-	-	-13,7
Yhteensä	-82,8	-82,0	-1,1	-346,2

Laivasto, muu käyttöomaisuus sekä käyttöoikeusomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuun vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla.

8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei sisällytetä pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia eikä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia. Nämä valuuttakurssi- ja käyvän arvon muutokset huomioidaan vertailukelpoisessa tuloksessa vasta kun ne realisoituvat. Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liiketuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, arvonalentumisia sekä uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	1-3/2024			1-3/2023			2023		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	681,5	-	681,5	694,7	-	694,7	2 988,5	-	2 988,5
Liiketoiminnan muut tuotot	32,5	-0,0	32,5	33,9	-2,8	31,1	130,5	-13,5	117,0
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-130,7	1,0	-129,7	-129,2	0,0	-129,1	-498,1	-	-498,1
Polttoainekulut	-211,5	1,4	-210,2	-218,0	-1,6	-219,6	-898,9	-0,7	-899,6
Kapasiteettivuokrat	-27,2	-	-27,2	-26,8	-	-26,8	-107,2	-	-107,2
Lentokaluston huoltokulut	-52,0	2,5	-49,5	-46,4	-3,2	-49,6	-200,1	-7,1	-207,2
Liikennöimismaksut	-62,3	-	-62,3	-55,4	-	-55,4	-233,8	-	-233,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-32,3	-	-32,3	-31,1	-	-31,1	-117,1	-	-117,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-103,3	-	-103,3	-103,4	-	-103,4	-414,1	-	-414,1
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-29,0	0,0	-29,0	-28,1	0,1	-28,0	-112,1	0,1	-111,9
EBITDA	-	-	70,5	-	-	82,8	-	-	516,5
Poistot ja arvonalentumiset	-82,8	0,7	-82,1	-82,0	-	-82,0	-346,2	13,7	-332,6
Liiketulos	-17,2	5,6	-11,6	8,3	-7,4	0,9	191,4	-7,5	184,0

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 2,5 miljoonan euron tappion lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta ja 1,4 miljoonan euron tappion suojauslaskennan ulkopuolisten lentopetrolioptioiden käyvän arvon muutoksista.



9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. 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 2024 ensimmäisen neljänneksen lopussa oli yli 400 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollari heikentyi vuoden 2024 ensimmäisen neljänneksen aikana 1,2 prosenttia verrattuna vuoden 2023 ensimmäiseen neljännekseen ja lentopetrolin hinta laski 3,9 prosenttia samalla ajanjaksolla.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	31.3.2024		31.3.2023		31.12.2023	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	403,5	7,4	305,7	-8,3	389,7	-3,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	56,9	0,2	43,3	0,2	53,3	0,0
Myydyt optiot	52,1	-0,3	40,1	-0,6	48,9	-0,6
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	150,8	2,4	183,7	-13,8	158,9	-1,4
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	663,3	9,6	572,7	-22,4	650,7	-5,5
Taseen suojaus (termiinit)	289,0	1,1	330,8	-1,2	321,8	0,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	289,0	1,1	330,8	-1,2	321,8	0,2
Valuuttajohdannaiset yhteensä	952,3	10,6	903,4	-23,7	972,6	-5,3
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	523 000	15,8	287 000	-23,4	422 000	-9,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	233 000	5,1	205 000	2,3	255 000	2,6
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	233 000	-6,0	205 000	-13,2	255 000	-12,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	989 000	14,9	697 000	-34,3	932 000	-18,9
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	121 000	0,2	205 000	2,5	187 000	1,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	121 000	0,2	205 000	2,5	187 000	1,6
Hyödykejohdannaiset yhteensä	1 110 000	15,1	902 000	-31,8	1 119 000	-17,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	295,0	-2,3	294,3	2,0	310,4	-8,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	295,0	-2,3	294,3	2,0	310,4	-8,9
Korkojohdannaiset yhteensä	295,0	-2,3	294,3	2,0	310,4	-8,9
Johdannaiset yhteensä	-	23,4	-	-53,4	-	-31,5

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	31.3.2024	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	823,0	741,9	81,1
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	1,4	-	1,4
Valuuttajohdannaiset	11,7	-	11,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	2,5	-	2,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,1	-	8,1
Hyödykejohdannaiset	23,2	-	23,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	23,0	-	23,0
Yhteensä	859,3	741,9	117,5
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	3,7	-	3,7
Valuuttajohdannaiset	1,0	-	1,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1	-	0,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,9	-	0,9
Hyödykejohdannaiset	8,1	-	8,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,1	-	8,1
Yhteensä	12,9	-	12,9

Raportointikauden aikana ei tapahtunut merkittäviä siirtoja käypien arvojen hierarkian tasojen 1 ja 2 välillä. Pääosa kaupankäyntiarvopapereista on sijoitettu matalan riskin rahamarkkinarahastoihin ja yritystodistuksiin rahoituspolitiikan mukaisesti.

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. markkinahintoina) tai epäsuorasti (ts. markkinahinnoista johdettuina).

11. TULOVEROT

Efekttiivinen verokanta raportointikaudella oli -20,3 %. Tilikauden ensimmäisellä vuosineljänneksellä kirjattiin laskennallinen verosaaminen kauden verotettavasta tuloksesta -3,6 miljoonaa euroa, muista väliaikaisista eroista 11,1 miljoonaa euroa ja muista laajan tuloksen eristä -9,4 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 232,2 miljoonaa euroa (31.12.2023: 234,0).

Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset eivät ole muuttuneet raportointikauden aikana. Ne on esitetty tilinpäätöksen 2023 liitetiedossa 5.1 Tuloverot.

Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti kuin on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy verotettavaa tuloa, jota vastaan väliaikainen ero voidaan hyödyntää, huomioiden myös Finnairilla käytettävissä olevat verosuunnittelumenetelmät liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä. Johdon arviointi tulevaisuudessa syntyvästä verotettavasta tuloksesta perustuu viimeisimpään osavuositarkastuksen yhteydessä laadittuun hallituksen hyväksymään ennusteeseen. Vahvistettuihin tappioihin liittyvä lakisäätäinen vanhentumisaika on 10 vuotta ja vastaavat taseeseen tällä hetkellä kirjatut laskennalliset verot vanhenevat vuosina 2030–2032. Taseeseen kirjatut laskennalliset verosaamiset ja -velat netotetaan, koska ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään.

12. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.3.2024	31.3.2023	31.12.2023
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1194,8	1044,9	1044,9
Lisäykset	29,4	66,9	409,4
Ennakoiden muutos	3,3	13,6	-4,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-3,7	2,2	-10,2
Vähennykset ja siirrot	-0,0	-33,4	-90,0
Poistot	-44,9	-35,9	-154,8
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1178,8	1058,4	1194,8

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen ja lentokoneiden huoltoon liittyviin investointeihin.

13. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.3.2024	31.3.2023	31.12.2023
Kirjanpitoarvo kauden alussa	915,3	1078,2	1078,2
Uudet sopimukset	9,3	1,0	24,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	4,7	12,1	50,5
Vähennykset	-	-6,2	-46,2
Poistot	-37,2	-46,1	-177,8
Arvonalentumiset	-0,7	-	-13,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	891,4	1038,9	915,3

Uudet vuokrasopimukset liittyvät pääosin Schengen-loungen vuokrasopimuksen uudistamiseen. Uudelleenarvostusten ja modifikaatioiden muutos johtuu pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista.

14. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	31.3.2024	31.3.2023	31.12.2023	31.3.2024	31.3.2023	31.12.2023
Vuokrasopimusvelat	1108,4	1261,7	1115,0	1108,4	1261,7	1115,0
Lainat rahoituslaitoksilta	278,7	568,1	272,1	279,8	599,1	279,7
Joukkovelkakirjalainat	378,6	343,6	371,9	381,5	380,7	381,3
JOLCO-lainat* ja muut	235,5	243,7	231,9	242,6	285,8	249,5
Yhteensä	2001,3	2417,1	1990,9	2012,3	2527,3	2025,6

* JOLCO-lainat ja muut lainat sisältävät kolmen A350-lentokoneiden hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (*Japanese Operating lease with call option*) ja vientiluottotakaukset yhdelle A350-lentokoneelle. 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 (99,0).

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 31.3.2024							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	132,5	128,8	101,4	84,8	69,7	318,6	835,8
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	38,1	38,1	38,2	40,1	33,9	84,3	272,7
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	80,0	200,0	-	-	-	-	280,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	382,5	-	-	-	-	382,5
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	11,5	10,9	11,2	-	-	-	33,6
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	71,0	52,8	30,2	10,2	10,4	37,5	212,1
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	333,2	813,0	181,0	135,1	113,9	440,5	2 016,6
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	807,8	32,3	-	0,0	0,0	-	840,1
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-818,0	-32,7	0,0	-	-	-	-850,7
Hyödykejohdannaiset	-13,6	-1,5	-	-	-	-	-15,1
Ostovelat ja muut velat	269,4	-	-	-	-	-	269,4
Korkomaksut	97,9	67,5	43,7	33,7	26,6	80,8	350,2
Yhteensä	676,6	878,6	224,6	168,8	140,6	521,3	2 610,5

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 31.12.2023							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	127,6	131,9	101,8	89,7	68,5	329,0	848,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	36,4	36,4	35,9	37,7	35,0	85,2	266,5
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	80,0	200,0	-	-	-	-	280,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	382,5	-	-	-	-	382,5
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	-	23,4	11,7	-	-	-	35,1
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,4	85,9	31,9	10,0	10,1	39,3	217,5
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	284,4	860,1	181,2	137,3	113,7	453,4	2 030,1
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	872,4	2,3	2,7	-	1,7	-	879,1
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-864,9	-	-	-	-	-	-864,9
Hyödykejohdannaiset	15,8	1,5	-	-	-	-	17,4
Ostovelat ja muut velat	274,1	-	-	-	-	-	274,1
Korkomaksut	96,8	73,2	45,1	34,6	27,6	84,1	361,3
Yhteensä	678,5	937,2	229,1	171,9	142,9	537,5	2 697,0

* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 1,0 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 0,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu järjestelypalkkiona TyEL-takaisinlainasta vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

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 takauksen 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 lainantantajalle. Takauksen TyEL-takaisinlainalle on antanut Suomen valtio ja liikepankki.

Vuoden 2023 joulukuussa Finnair ilmoitti lyhentäneensä 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainaansa aiemmin suunnitellun 100 miljoonan euron maksuerän lisäksi 120 miljoonaa euroa. Joulukuun maksuerä on korkoineen yhteensä noin 230 miljoonaa euroa, ja sen jälkeen lainaa on jäljellä 280 miljoonaa euroa.

15. VARAUKSET

miljoonaa euroa	31.3.2024	31.3.2023	31.12.2023
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	144,2	246,7	246,7
Uudet varaukset	9,8	12,6	49,1
Käytetyt varaukset	-10,1	-17,9	-58,9
Puretut varaukset	-0,6	-0,9	-2,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	0,1	1,2	-0,3
Siirrot erien välillä	-	-34,5	-90,8
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	1,4	2,1	7,8
Kurssierot	2,5	-3,2	-7,1
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	147,1	206,1	144,2
Joista pitkäaikaista	117,9	157,1	118,3
Joista lyhytaikaista	29,2	49,0	25,9
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	2,9	5,0	5,0
Uudet varaukset	1,0	0,2	1,2
Käytetyt varaukset	-0,2	-1,2	-2,8
Puretut varaukset	-0,1	-0,1	-0,6
Muut varaukset yhteensä	3,7	4,0	2,9
Joista pitkäaikaista	0,8	1,3	0,8
Joista lyhytaikaista	2,9	2,7	2,1
Yhteensä	150,8	210,1	147,1
Joista pitkäaikaista	118,7	158,5	119,0
Joista lyhytaikaista	32,1	51,6	28,1

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoden 2036 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 125,7 miljoonaa euroa (31.12.2023: 125,9) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 7,0 miljoonaa euroa (31.12.2023: 6,9), jotka koostuvat pääosin saaduista vuokravakuuksista.

16. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	31.3.2024	31.3.2023	31.12.2023
Ennakkoon saadut lentolipputulot	545,7	519,7	394,8
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	66,5	53,5	66,7
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	35,2	36,7	32,5
Muut erät	14,7	9,2	12,8
Yhteensä	662,1	619,0	506,7

17. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	31.3.2024	31.3.2023	31.12.2023
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	66,0	50,5	51,5
Yhteensä	66,0	50,5	51,5

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.3.2024 olivat 300,1 miljoonaa euroa (31.12.2023: 313,7) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 160,0 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 140,1 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 31.3.2024 olivat 17,1 miljoonaa euroa (31.12.2023: 16,5) 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.



18. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Lähipiiritapahtumien laajuudessa tai määrissä ei tapahtunut merkittäviä muutoksia raportointikauden aikana. Lähipiiritapahtumia kuvataan tarkemmin tilinpäätöksen 2023 liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

19. KAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

S&P Global Ratings on katsauskauden jälkeen 23.4.2024 myöntänyt Finnair Oyj:lle pitkäaikaisen luottoluokituksen tasolla BB+, ja sen näkymä on vakaa. Luottoluokitus on Finnairille ensimmäinen.

Lisäksi Finnair on katsauskauden jälkeen 23.4.2024 allekirjoittanut sitovan, 200 miljoonan euron suuruisen, vakuudellisen luottolimiittijärjestelyn yleisiin rahoitustarpeisiin. Uusi järjestely on voimassa kolme vuotta ja sisältää yhden vuoden pituisen jatko-option. Taloudellisena lainakovenanttina on nettovelan suhde käyttökatteeseen, jonka taso on 3,75 tai sen alle.