



# FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTE

1.1.–31.12.2022



15.2.2023



# FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTE

## 1.1.–31.12.2022

*Toinen voitollinen vertailukelpoinen liiketulos peräkkäin; työ kannattavuuden palauttamiseksi jatkuu.*

### Loka–joulukuu 2022

- Osakekohtainen tulos oli 0,03 euroa (-0,06)\*.
- Liikevaihto kasvoi 66,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 687,3 miljoonaa euroa (413,5).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 17,9 miljoonaa euroa (-65,2). Liiketulos oli 38,0 miljoonaa euroa (-60,2).
- Poikkeuksellisen korkean polttoaineen hinnan negatiivinen kustannusvaikutus oli noin 94 miljoonaa euroa\*\* vertailukauteen verrattuna.
- Kassavarat olivat 1 524,4 miljoonaa euroa (1 265,7) ja omavaraisuusaste oli 9,9 prosenttia (11,8).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 29,9 miljoonaa euroa (124,6) ja investointien nettorahavirta -54,3 miljoonaa euroa (-66,8).\*\*\*
- Matkustajamäärä kasvoi 60,9 prosenttia 2,5 miljoonaan (1,5).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 32,4 prosenttia 8 185,5 miljoonaan kilometriin (6 180,9).
- Matkustajakäyttöaste oli 72,3 prosenttia (49,6).

### Tammi–joulukuu 2022

- Osakekohtainen tulos oli -0,36 euroa (-0,34).
- Liikevaihto kasvoi 181,1 prosenttia vertailukaudesta ja oli 2 356,6 miljoonaa euroa (838,4).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -163,9 miljoonaa euroa (-468,9). Liiketulos oli -200,6 miljoonaa euroa (-454,4).
- Korkean polttoainehinnan negatiivinen kustannusvaikutus oli noin 375 miljoonaa euroa\*\* vertailukauteen verrattuna.
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 259,0 miljoonaa euroa (-25,3) ja investointien nettorahavirta -75,5 miljoonaa euroa (309,6).\*\*\*
- Matkustajamäärä kasvoi 218,9 prosenttia 9,1 miljoonaan (2,9).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 158,8 prosenttia 31 298,4 miljoonaan kilometriin (12 094,2).
- Matkustajakäyttöaste oli 67,6 prosenttia (42,8).
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, ettei vuodelta 2022 jaeta osinkoa.

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

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

\*\*\* *Investointien nettorahavirta sisältää vuoden neljännellä neljänneksellä 38,9 miljoonaa euroa sijoituksia (79,2) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Vuonna 2022 sijoitusten tasearvo kasvoi 12,8 miljoonalla eurolla (67,5). Ne muodostavat osan konsernin maksuvalmiuden hallintaa.*

## Tulevaisuuden näkymät

### OHJEISTUS 28.10.2022

Finnair arvioi lentävänsä vuoden 2022 neljännen neljänneksen aikana keskimäärin noin 70 prosentin kapasiteetilla vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna. Lentokoneiden vuokraukset miehistöineen toisille lentoyhtiöille nostavat käytössä olevan kapasiteetin noin 80 prosenttiin.

Lyhyellä aikavälillä matkustuksen vahvan kysynnän ennustetaan jatkuvan, mikä tukee Finnairin yksikkötuottoja vuoden 2022 kesäkuukausien tapaan. Finnairin toimintaympäristön merkittävä epävarmuus kuitenkin jatkuu edelleen, koska polttoaineen hinta on poikkeuksellisen korkea ja Venäjän ilmatilan sulun pituus, inflaation vaikutus kysyntään ja kustannuksiin sekä koronapandemian ja siihen liittyvien toimenpiteiden kehitys ovat epäselviä. Yhtiö



toistaa ohjeistuksensa, jonka mukaan vuoden 2022 vertailukelpoinen liiketulos tulee olemaan kolmatta vuotta peräkkäin huomattavan tappiollinen.

Finnair kertoo uuden strategiansa toteuttamisen etenemisestä sekä vuoden 2023 tulevaisuuden näkymistään ja ohjeistuksestaan vuoden 2022 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

### UUSI OHJEISTUS 15.2.2023

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

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

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

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

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

## Toimitusjohtaja Topi Manner:

Finnairin vertailukelpoinen liiketulos oli voitollinen toisen neljänneksen peräkkäin ja nettotuloksemme kääntyi heikentyneen Yhdysvaltain dollarin avittamana 53,3 miljoonaa euroa voitolle ensimmäistä kertaa sitten vuoden 2019 viimeisen neljänneksen. Tämä on jälleen uusi, tärkeä askel oikeaan suuntaan, mutta edessä oleva taival yhtiön saamiseksi kannattavaksi vuositasolla on pitkä ja täynnä toimintaympäristön asettamia haasteita. Finnairin kolmen vuoden akuutti kriisivaihe on nyt jäämässä taakse ja jatkamme tervehtymisvaiheeseen.

Finnair kuljetti katsauskauden aikana 2,5 miljoonaa matkustajaa ja liikevaihto oli 687,3 miljoonaa euroa (413,5). Vaikka vahva kysyntä jatkui tukien yksikkötuottoja, sekä matkustaja- että liikevaihtoluvut jäivät kausiluonteisuuden takia edellisneljänneksestä. Vertailukelpoinen liiketulos oli 17,9 miljoonaa euroa (-65,2), joten jatkuneet toimmemme kustannusten karsimiseksi, myynnin tehostamiseksi ja tuottojen optimoimiseksi tuottivat toivotunlaista tulosta.

Vaikka toimintaympäristömme haasteet jatkuivat korkean polttoaineen hinnan, yhä kiihtyvän inflaation, pandemian jäljellä olevien vaikutusten sekä Ukrainan sodan ja suljetun Venäjän ilmatilan muodossa, toimintaympäristössämme tapahtui myös positiivisia muutoksia. Keskeisistä markkinoistamme Japani avautui matkustukselle ja Kiina luopui joulukuussa *zero covid* -politiikastaan, mikä mahdollistaa myös Kiinan matkustuksen käynnistymisen vaiheittain kuluvan vuoden aikana. Pandemian vaikutukset ovat näin ollen poistumassa ja uskomme, että matkustusrajoitukset eivät enää kesän jälkeen vaikuta toimintaamme millään operoimallamme reitillä. Aloitimme lisäksi yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa käynnistämällä päivittäiset operoimamme lennot Kööpenhaminan ja Tukholman sekä Dohan välillä marraskuun alusta sekä Helsingin ja Dohan välillä joulukuun puolivälistä. Yhteistyömme tulee kasvattamaan Lähi-idän merkitystä verkostossamme huomattavasti ja se mahdollistaa myös sujuvan vaihtomatkustuksen lukuisiin kohteisiin muun muassa Afrikassa ja Aasiassa.

Syyskuussa julkistetun, kannattavuuden palauttamiseen tähtäävän strategiamme toteutustyö jatkui järjestelmällisesti kautta organisaation ja tavoitteena on vähintään 5 prosentin vertailukelpoinen liikevoitto vuoden 2024 puolivälistä alkaen. Markkinan aiemmin arvioitua positiivisemmän kehityksen valossa ja toisaalta voimakkaana jatkuvan kustannusinflaation vuoksi odotamme yksikkötuottojen vahvistamisen painottuvan aiempaa enemmän tavoitteidemme saavuttamisessa. Talouden epävarmuudesta ja heikosta kuluttajaluottamuksesta huolimatta ihmiset haluavat matkustaa ja vahvan kysynnän oletetaan jatkuvan.



Jatkamme samalla vahvasti kustannusten hallintaa ja karsimista kaikessa toiminnassamme. Saimme katsauskaudella päätökseen muutosneuvottelut, joiden lopputulemana vähensimme 150 työpaikkaa globaalisti. Osana kestävästä tavoitettamme solmimme myös sopimuksen TyEL-lainan jatkamisesta vuoteen 2025 saakka, mikä ylläpitää tarvittavaa kassaa vallitsevassa haastavassa toimintaympäristössä.

Lisäksi sovimme katsauskauden aikana pitkäaikaisista säästöistä joidenkin henkilöstöryhmien kanssa. Katsauskauden jälkeen saavutimme myös matkustamohenkilökunnan kanssa neuvottelutuloksen, joka etenee vielä hallinnolliseen käsittelyyn.

Aikaisin alkaneista talviolosuhteista huolimatta lentojemme täsmällisyys pysyi hyvällä tasolla. Useiden voitettujen palkintojen lisäksi laajarunkokoneidemme uusittu matkustamo on saanut erittäin positiivista palautetta asiakkailtamme, mikä on osaltaan vaikuttanut asiakastytytyvöisyyteen. Hyvänä pysynyt nettosuositeluindeksimme oli 40. Lisäksi saimme Airline Passenger Experience Associationilta (APEX) viiden tähden statuksen asiakkaidemme arvioihin ja palautteeseen perustuen. Isot kiitokset näistä saavutuksista kuuluvat jälleen kaikille finnairilaisille.

Finnair täyttää tänä vuonna 100 vuotta. Merkkivuoden aikana katseemme on vahvasti tulevaisuudessa, ja työ Finnairin kannattavuuden palauttamiseksi jatkuu. Yhdessä Finnair-tiimin kanssa rakennamme entistä vahvempaa yhtiötä tuleville sadalle vuodelle.

## Toimintaympäristö loka–joulukuussa

COVID-19-pandemia vaikutti edelleen Finnairin toimintaan vuoden 2022 neljännellä neljänneksellä Aasian osalta, vaikka valtaosa Aasian markkinoista oli joko auennut tai aukesi matkustukselle katsauskauden aikana. Lisäksi EU:ssa sijaitseville lentoyhtiöille suljettu Venäjän ilmatila johti reitti- ja vuoroperuutuksiin Aasian-liikenteessä sekä Venäjälle katsauskaudella. Finnair jatkoi kuitenkin lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä huolimatta vahvan rahtikysynnän tukemana. Katsauskauden Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna oli vain noin 50 prosenttia vuoden 2019 neljännen neljänneksen vastaavasta. Pidemmät lentoreitit ja korkea polttoaineen hinta kasvattivat kuluja merkittävästi Aasian-liikenteen markkinahintojen pysyessä kuitenkin hyvällä tasolla erityisesti matkustusrajoituksista, globaalista työvoimapulasta ja pidempien lentojen operatiivisista haasteista johtuneen rajallisemman kapasiteetin takia. Kysyntä Euroopan sisäisten lentojen sekä Pohjois-Amerikan liikenteen osalta oli vahvaa matkustusrajoitusten poistuttua ja kapasiteetti oli myös rajallisempaa, mikä ylläpiti korkeita markkinahintoja ja paransi osaltaan matkustajatuottoja.

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 45,3 prosenttia (299,0) vertailukaudesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 86,3 prosenttia (35,1) vertailukaudesta ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 54,6 prosenttia (125,5) vertailukaudesta.

Matkapakettien vahva kysyntä jatkui neljännen vuosineljänneksen ajan Ukrainan sodasta huolimatta ja siksi Aurinkomatkat lisäsi kapasiteettiaan suosittuihin kohteisiin. Hyvä kysyntä näkyi selvästi kohonneina matkojen hintoina, joilla pystyttiin kattamaan lisääntyneitä lentojen polttoainekustannuksia sekä kohonneita hotellikustannuksia. Kysyntä pysyi kohonneista hinnoista huolimatta vahvana myös ns. äkkilähtöjen osalta. Talven lisäksi asiakkaat jatkoivat matkojen varaamista tulevaan kesäkauteen. Kaupunkilomien kysyntä jatkoi vahvaa kasvua.

COVID-19 ja Ukrainan sota vaikuttivat globaaleihin rahtimarkkinoihin neljännellä vuosineljänneksellä niistä aiheutuneen rajallisen rahtikapasiteetin hyödyttäessä edelleen lentorahtia verrattuna pandemiaa edeltävään aikaan. Vaikka rahtimarkkinassa oli edelleen häiriöitä ja rahtihinnat olivat koholla, laskevat hinnat johtivat edellisneljännestä alempaan Finnairin rahtiliikvaihtoon. Finnair arvioi heikkenevän rahdin kysynnän jatkuvan ja näin ollen vaikuttavan myös vuoden ensimmäisen neljänneksen kysyntään.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 12,1 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta oli vuoden neljännellä neljänneksellä 43,9 prosenttia korkeampi ja eurohinta 61,4 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin Ukrainan sodan ja sitä seuranneiden pakotteiden vaikuttaessa hintaan.

# Taloudellinen kehitys loka–joulukuussa

## LIKEVAIHTO LOKA–JOULUKUUSSA

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

### Liikevaihto tuotteittain

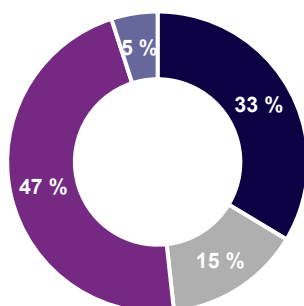
Milj. euroa	10–12/2022	10–12/2021	Muutos, %
Matkustajat tuotot	535,5	218,9	144,6
Lisämyynti	32,4	19,4	67,2
Rahdi	68,6	147,1	-53,4
Matkapalvelut	50,8	28,1	80,5
<b>Yhteensä</b>	<b>687,3</b>	<b>413,5</b>	<b>66,2</b>

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 25,5 prosenttia ja oli 8,40 senttiä (6,69). RASK nousi kohonneiden lentolippuhintojen sekä paremman matkustajakäyttöasteen myötä, huolimatta siitä, että vertailukaudella lennettiin selvästi enemmän pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja. Ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, joten ne parantavat yksikkötuottoja.

### Matkustajat tuotot ja liikennesuoritteet alueittain 10–12/2022

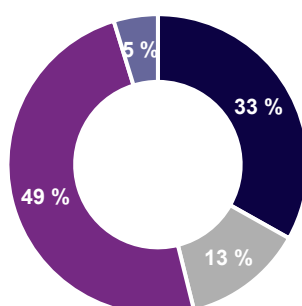
Liikennealue	Lipputuotot		ASK			RPK		PLF	
	10–12/2022 Milj. euroa	Osuus, %	10–12/2021 Milj. euroa	10–12/2022 Milj. km	10–12/2021 Milj. km	10–12/2022 Milj. km	10–12/2021 Milj. km	%	Muutos, %-yks.
Aasia	166,9	31,2	38,9	2 751,1	2 147,9	1 961,6	607,0	71,3	43,0
Pohjois-Amerikka	49,6	9,3	24,7	1 198,8	1 283,9	768,5	472,6	64,1	27,3
Eurooppa	284,6	53,1	122,0	3 828,8	2 427,0	2 907,1	1 771,3	75,9	2,9
Kotimaa	42,4	7,9	27,1	406,9	322,1	281,0	217,3	69,1	1,6
Reiteille kohdistumaton	-7,9	-1,5	6,1						
<b>Yhteensä</b>	<b>535,5</b>	<b>100,0</b>	<b>218,9</b>	<b>8 185,5</b>	<b>6 180,9</b>	<b>5 918,2</b>	<b>3 068,2</b>	<b>72,3</b>	<b>22,7</b>

### Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

### Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus neljännellä vuosineljänneksellä näkyi yhä selvästi matkustajaliikenneluvuissa Aasian osalta, vaikka luvut paranivat edelleen vertailukaudesta. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti negatiivisesti katsauskauden lukuihin heikentäen erityisesti Aasian lukuja. Matkustajat tuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 144,6 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 32,4 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 60,9 prosenttia ollen 2 450 600 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 92,9 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 22,7 prosenttiyksikköä 72,3 prosenttiin. Raportoiduissa, etäisyyteen



perustuvissa liikenneluvuissa ei huomioida Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä lentoreittejä, koska ne ovat isoympyräetäisyyteen (*Great Circle distance*) pohjautuvia lukuja.

Aasian-liikenteessä Finnair operoi pandemiavaikutusten sekä suljetun Venäjän ilmatilan takia yhä vähäisen määrän reittilentoja verrattuna vuoteen 2019, vaikka suljetusta Venäjän ilmatilasta huolimatta yhtiö pystyi jatkamaan suurinta osaa reiteistä lentämällä pidempiä reittejä. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta enemmän matkustuksen avauduttua vaihteittain myös Aasiaan. Kapasiteetti kasvoi sen vuoksi 28,1 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat jopa 223,2 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 43,0 prosenttiyksikköä 71,3 prosenttiin. Lisäksi Aasian liikevaihtoa tukivat lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Finnair aloitti Pohjois-Amerikan-lennot pandemiatauton jälkeen maaliskuussa 2021 ja on sittemmin vaihteittain lisännyt Yhdysvaltojen kohteita ja vuoroja niin Helsingistä kuin Tukholmastakin. Suljetun Venäjän ilmatilan myötä yhtiö on lisännyt Pohjois-Amerikan kapasiteettia entisestään, joten katsauskauden Pohjois-Amerikan kapasiteetti kasvoi 18,5 prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kapasiteetti pieneni vertailukaudesta 6,6 prosenttia lokakuun lopulla lakkautettujen Tukholman-lentojen myötä. Myydyt henkilökilometrit kuitenkin nousivat 62,6 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 27,3 prosenttiyksikköä 64,1 prosenttiin. Pohjois-Amerikan liikevaihtoa tukivat Aasian tapaan kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 57,8 prosenttia, koska matkustusrajoitusten lieventyminen Euroopan sisällä on vahvistanut kysyntää huomattavasti. Lisäksi Finnair aloitti katsauskaudella yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa. Finnairin operoimat lennot Kööpenhaminan ja Tukholman sekä Dohan välillä alkoivat marraskuun alusta ja lennot Helsingin ja Dohan välillä joulukuun puolivälistä. Näiden kolmen päivittäisen reitin luvut raportoitiin vuoden 2022 loppuun saakka osana Eurooppaa, mutta vuoden 2023 alusta alkaen ne raportoidaan osana uutta liikennealuetta Lähi-itää. Näin ollen myydyt henkilökilometrit nousivat 64,1 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 2,9 prosenttiyksikköä 75,9 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 26,3 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 29,3 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 1,6 prosenttiyksikköä 69,1 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 32,4 miljoonaan euroon (19,4). Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja lentolippumaksut olivat suurimmat lisämyyntierät.

Koska Finnair operoi katsauskaudella vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna COVID-19-liitännäisten rajoitusten sekä suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, Finnairin katsauskauden rahtivolyymit jäivät pandemiaa edeltäneen vuoden 2019 neljännen neljänneksen vastaavista. Toisaalta volyymit olivat vuoden 2022 kolmatta neljänestä korkeampia kausiluonteisuuden takia. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit nousivat 14,8 prosenttia, vaikka myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 6,2 prosenttia vuoden 2021 viimeisen neljänneksen vertailukaudesta. Tarjotut rahtitonnikilometrit laskivat 19,8 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 37,7 prosenttia vertailukaudesta, koska ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Katsauskaudella pelkkää rahtia kuljettaneet lennot oli kuitenkin lähes kokonaan korvattu rahtia kuljettaneilla matkustajareittilennoilla. Rahdin kysyntä jatkui vahvana, vaikka kokonaisrahti- ja postitonnit laskivat 26,2 prosenttia ja rahtiliikevaihto 53,4 prosenttia vertailukaudesta, jolla kysyntä oli poikkeuksellisen vahvaa johtuen ennätyskelliseen rahtiliikevaihtoon.

Matkapakettien positiiviseen taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemiaan liittyvistä matkustusrajoituksista luopuminen. Katsauskauden aikana matkapaketteja tuotettiin vain ulkomaan kohteisiin, sillä kotimaanpakettien tuotanto lopetettiin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 37,8 prosenttia vertailukaudesta ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 97,3 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 80,5 prosenttia 50,8 miljoonaan euroon (28,1).

Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 37,2 miljoonaan euroon (13,0). Tuottojen kasvu johtui pääasiassa Lufthansa-omisteisen Eurowings Discoverin kanssa sovitusta wet leaseistä (lentokoneen vuokraus miehistöineen).

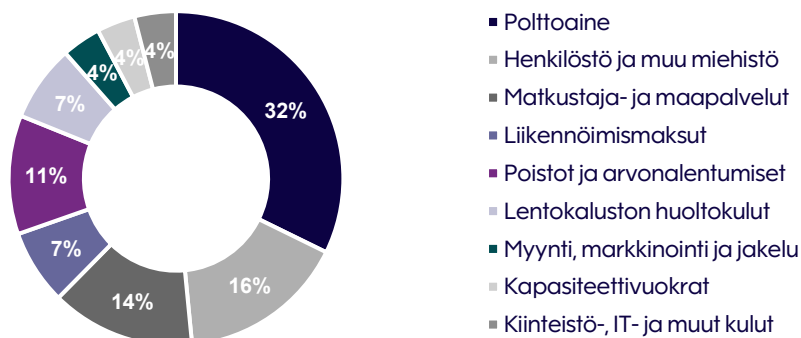
## **VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT LOKA–JOULUKUUSSA**

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 43,7 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin, pidentyneiden Aasian-reittien sekä korkean polttoaineen hinnan myötä. Finnair jatkoi neljännellä vuosineljänneksellä merkittäviä kustannussopeutustoimiaan.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) nousi 5,6 prosenttia ja oli 8,18 senttiä (7,75). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 11,4 prosenttia. Lasku vertailukaudesta johtui

katsauskaudella selvästi enemmän operoidusta kapasiteetista, pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suuremmasta osuudesta vertailukaudesta, wet lease -operaatioista sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

### Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 706,6 milj. euroa)



Milj. euroa	10–12/2022	10–12/2021	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	114,5	84,0	36,2
Polttoainekulut	227,9	102,4	122,5
Kapasiteettivuokrat	26,2	22,9	14,2
Lentokaluston huoltokulut	52,2	36,1	44,9
Liikennöimismaksut	51,1	53,4	-4,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	26,7	19,0	40,9
Matkustaja- ja maapalvelut	98,5	65,2	51,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	28,3	30,8	-8,3
Poistot ja arvonalentumiset	81,2	77,9	4,2
<b>Yhteensä</b>	<b>706,6</b>	<b>491,7</b>	<b>43,7</b>

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 23,0 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppaluut, yli kaksinkertaistuivat vertailukaudesta pääasiassa kasvaneen kapasiteetin (ASK), pidentyneiden Aasian-reittien sekä poikkeuksellisen korkean polttoaineen hinnan<sup>1</sup> takia, mikä negatiivinen vaikutus kuluihin oli noin 94 miljoonaa euroa vertailukauteen verrattuna. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,7 prosenttia muun muassa siksi, että pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin hyvin vähän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 3,5 prosenttia vertailukaudesta, koska Aasian-reitit ovat olleet pidempiä Venäjän ilmatilan sulkemisen jälkeen, mikä on lisännyt kulutusta.

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

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

Lentokaluston huoltokulut nousivat kasvaneen kapasiteetin ja pidentyneiden Aasian-reittien takia. Poistot ja arvonalentumiset kasvoivat hieman vertailukaudesta. Vaikka kapasiteetti on kasvanut ja lennot ovat pidentyneet Euroopan ja Aasian välillä, liikennöimismaksut laskivat vertailukaudesta, koska esimerkiksi Venäjän ylilentorojalteja ei kertynyt katsauskaudella.

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

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

## TULOS LOKA–JOUUKUUSSA

Vaikka Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä moniin Aasian maihin pystyi matkustamaan vapaasti, COVID-19-pandemialla oli kuitenkin edelleen merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen loka–joulukuussa. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkemisen takia Finnair oli karsinut jo maaliskuussa reittiverkostostaan kohteita ja vuoroja Aasiaan ja jäljelle jääneet lennot uudelleenreititettiin. Uudelleenreititetyt lennot olivat pidempiä nostaten esimerkiksi niiden henkilöstö-, polttoaine- sekä navigointikustannuksia. Tulokseen vaikutti vahvasti myös poikkeuksellisen korkea polttoaineen hinta.

Milj. euroa	10–12/2022	10–12/2021	Muutos, %
<b>Vertailukelpoinen käyttökate</b>	<b>99,1</b>	<b>12,6</b>	<b>&gt;200</b>
Poistot ja arvonalentumiset	-81,2	-77,9	-4,2
<b>Vertailukelpoinen liiketulos</b>	<b>17,9</b>	<b>-65,2</b>	<b>127,5</b>
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	20,1	5,1	>200
<b>Liiketulos</b>	<b>38,0</b>	<b>-60,2</b>	<b>163,2</b>
Rahoitustuotot	7,1	0,1	>200
Rahoituskulut	-36,7	-33,6	-9,3
Kurssivoitot ja -tappiot	46,9	-11,2	>200
<b>Tulos ennen veroja</b>	<b>55,3</b>	<b>-104,8</b>	<b>152,8</b>
Tuloverot	-2,0	21,2	-109,6
<b>Kauden tulos</b>	<b>53,3</b>	<b>-83,7</b>	<b>163,7</b>

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

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 19,2 miljoonaa euroa (-3,4) liittyen katsauskaudella heikentyneeseen Yhdysvaltain dollariin. Neljännellä vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 0,9 miljoonaa euroa (0,8) liittyen pääosin muutosneuvotteluperusteisiin uudelleenjärjestelykuluihin, joita oli 2,2 miljoonaa euroa (1,1). Katsauskaudella ei ollut poikkeuksellisia etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutoksia (7,7).

Nettorahoituskulut muuttuivat positiivisiksi pääasiassa lentokoneiden vuokrasopimusvelkoihin liittyneiden realisoitumattomien valuuttakurssivoittojen takia Yhdysvaltain dollarin heikennyttyä. Vuoden 2022 verotuksellisista tappioista ei ole kirjattu laskennallista verosaamista niiden hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden takia, joten myöskään katsauskauden verotettavasta tuloksesta ei kirjattu tuloveroja. Tuloverot liittyivät laskennallisten verovelkojen muutoksiin.

Kauden tulos oli positiivinen ensimmäistä kertaa sitten vuoden 2019 neljännen neljänneksen. Voitto selittyi Yhdysvaltain dollarin heikentymisen seurauksena realisoituneilla valuuttakurssivoitoilla.

## Taloudellinen kehitys vuonna 2022

### LIKEVAIHTO

Finnairin liikevaihto nousi vuodesta 2021, jolloin COVID-19-vaikutukset olivat selvästi voimakkaampia kuin vuonna 2022.

#### Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2022	2021	Muutos, %
Matkustajatuotot	1 710,7	420,8	306,5
Lisämyynti	123,2	44,1	179,1
Rahit	352,3	334,7	5,3
Matkapalvelut	170,3	38,7	339,9
<b>Yhteensä</b>	<b>2 356,6</b>	<b>838,4</b>	<b>181,1</b>

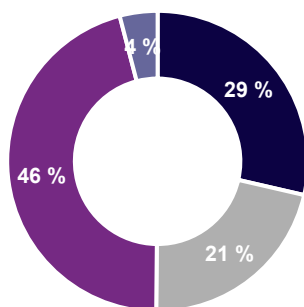
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) kasvoi 8,6 prosenttia ja oli 7,53 senttiä (6,93). Parantunut RASK oli korkeampien lentolippuhintojen ja parantuneen matkustajakäyttöasteen ansiota. Vertailukaudella lennettiin selvästi enemmän pelkkää rahit kuljettaneita lentoja. Ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, joten niillä on yksikkötuottoja parantava vaikutus.



## Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2022

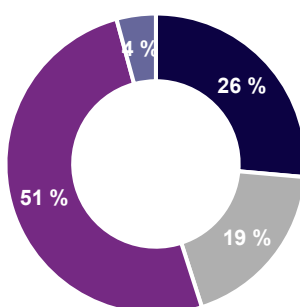
Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF		
	2022 Milj. euroa	Osuus, %	2021 Milj. euroa	2022 Milj. km	2021 Milj. km	2022 Milj. km	2021 Milj. km	%	Muutos, %-yks.
Aasia	425,0	24,8	75,3	8 953,1	4 463,0	5 586,0	956,3	62,4	41,0
Pohjois-Amerikka	244,3	14,3	38,6	6 743,3	2 282,5	3 946,2	703,5	58,5	27,7
Eurooppa	897,9	52,5	243,6	14 330,1	4 644,7	10 730,2	3 053,8	74,9	9,1
Kotimaa	128,2	7,5	60,3	1 271,8	704,0	894,4	464,6	70,3	4,3
Reiteille kohdistumaton	15,3	0,9	3,0						
<b>Yhteensä</b>	<b>1 710,7</b>	<b>100,0</b>	<b>420,8</b>	<b>31 298,4</b>	<b>12 094,2</b>	<b>21 156,8</b>	<b>5 178,2</b>	<b>67,6</b>	<b>24,8</b>

### Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

### Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus erityisesti vuoden 2022 ensimmäisellä puoliskolla näkyi yhä selvästi matkustajaliikenneluvuissa, vaikka luvut paranivat edelleen vertailukaudesta. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti negatiivisesti katsauskauden lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna nousivat 306,5 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 158,8 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä nousi 218,9 prosenttia ollen 9 095 800 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna nousi 308,6 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 24,8 prosenttiyksikköä 67,6 prosenttiin. Raportoiduissa, etäisyyteen perustuvissa liikenneluvuissa ei huomioida Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä lentoreittejä, koska ne ovat isoympyräetäisyyteen pohjautuvia lukuja.

Aasian-liikenteessä Finnair operoi pandemiavaikutusten takia yhä vähäisen määrän reittilentoja. Lisäksi Finnair perui Venäjän suljetun ilmatilan vuoksi lukuisia Aasian-lentoja maaliskuussa, vaikka yhtiö pystyi jatkamaan suurinta osaa lennoista lentämällä pidempiä reittejä. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukaudesta selvästi enemmän matkustuksen avauduttua vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan sekä Finnairin aloitettua lennot Ruotsista Thaimaahan, jotka tosin lopetettiin lokakuun lopussa. Kapasiteetti kasvoi sen vuoksi 100,6 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat jopa 484,1 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 41,0 prosenttiyksikköä 62,4 prosenttiin. Edelleen heikkoa matkustajakäyttöastetta, pandemiaa edeltänyttä aikaa selvästi matalampaa kapasiteettiä ja niistä aiheutuneita, vuoteen 2019 verrattuna matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Maaliskuussa 2021 aloitettujen New Yorkin -reittilentojen lisäksi Finnair aloitti kesäkuussa 2021 lennot Chicagoon ja Los Angelesiin ja talvikauden 2021/2022 myötä lennot myös Miamiin. Finnair aloitti lisäksi vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä suorat lennot Tukholmasta New Yorkiin, Los Angelesiin ja Miamiin, jotka tosin lopetettiin lokakuun 2022 lopussa, sekä vuoden 2022 maaliskuussa Helsingistä Dallasiin ja kesäkuussa Seattleen. Tämän seurauksena katsauskauden Pohjois-Amerikan kapasiteetti kasvoi 65,8 prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna, vaikka myydyt henkilökilometrit nousivat vain 13,7 prosenttia. Toisaalta kapasiteetti kasvoi 195,4 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 460,9 prosenttia vertailukaudesta, sillä vertailukauden kahden ensimmäisen kuukauden aikana matkustajalentoja ei ollut lainkaan ja maaliskuusta toukokuuhun operoitiin vain yksi viikkovuoro New Yorkiin. Vaikka matkustajakäyttöaste nousi 27,7 prosenttiyksikköä 58,5 prosenttiin, se oli edelleen heikolla tasolla. Matkustajatuottoja tukivat kuitenkin Aasian tapaan kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 208,5 prosenttia, koska matkustusrajoitusten lieventyminen Euroopan sisällä on vahvistanut kysyntää huomattavasti loppukesästä 2021 alkaen. Lisäksi Finnair aloitti yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa viimeisellä vuosineljänneksellä Kööpenhaminasta, Tukholmasta ja Helsingistä Dohaan. Myydyt henkilökilometrit nousivat 251,4 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 9,1 prosenttiyksikköä 74,9 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 80,6 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 92,5 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 4,3 prosenttiyksikköä 70,3 prosenttiin.

Lisämyynti nousi 123,2 miljoonaan euroon (44,1). Lisämatkatavarat, istumapaikkojen ennakkovaraukset ja pluspisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Vaikka Finnair operoi katsauskaudella erityisesti Aasian-reittilentoja vähemmän kuin pandemiaa edeltävänä aikana COVID-19-liitännäisten rajoitusten sekä helmikuun lopussa suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, tarjotut reittiliikenteen rahti tonnikilometrit nousivat vertailukaudesta 108,6 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahti tonnikilometrit 67,0 prosenttia. Tarjotut rahti tonnikilometrit nousivat 30,6 prosenttia ja myydyt rahti tonnikilometrit 2,2 prosenttia ja ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Rahdin kysyntä jatkuikin vahvana, sillä kokonaisrahti- ja postitonit nousivat 16,9 prosenttia. Rahtiliikenvaihto nousi 5,3 prosenttia vertailukaudesta ja oli ennätyskorkea.

Ensimmäisellä vuosineljänneksellä matkapakettien taloudelliseen kehitykseen vaikutti merkittävästi COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Toisella vuosineljänneksellä niiden vaikutus oli jo lievää ja kolmannesta vuosineljänneksestä alkaen rajoituksista oli Euroopassa jo luovuttu, joten kysyntä oli vahvaa toisella vuosipuoliskolla. Katsauskauden aikana matkapaketteja tuotettiin sekä ulkomaan että kotimaan kohteisiin, kun vertailukaudella matkapaketteja tuotettiin pääasiassa kotimaan kohteisiin. Sen vuoksi matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta jopa 291,4 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,1 prosenttia. Liikenvaihto kasvoi 170,3 miljoonaan euroon (38,7).

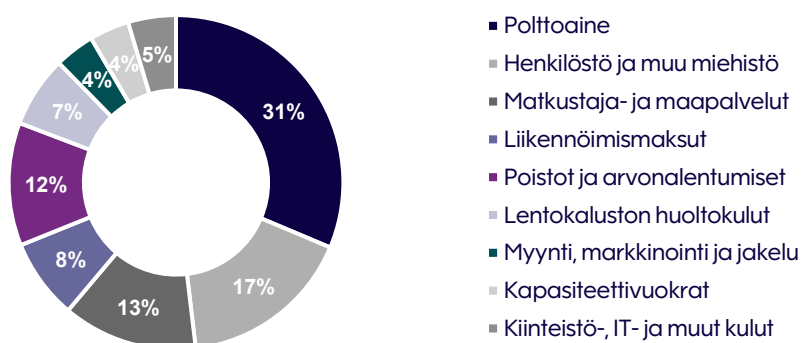
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 146,7 miljoonaan euroon (39,2). Tuottojen kasvu johtui pääasiassa Lufthansa-omisteisen Eurowings Discoverin ja British Airwaysin kanssa sovitusta wet leaseistä, joita alettiin operoida vuoden 2022 toisella vuosineljänneksellä. Sopimus British Airwaysin kanssa loppui kolmannen vuosineljänneksen lopussa, mutta Eurowings Discoverin sopimus jatkuu kuluvan talvikauden loppuun.

## VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT VUONNA 2022

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 98,1 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin, pidentyneiden Aasian-reittien sekä polttoaineen hinnan myötä. Finnair jatkoi vuonna 2022 merkittäviä kustannussopeutustoimiaan.

Yksikkökustannus (CASK) laski 25,5 prosenttia ja oli 8,05 senttiä (10,81). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 40,6 prosenttia. Yksikkökustannusten lasku vertailukaudesta johtui katsauskauden selvästi suuremmasta kapasiteetista, wet lease -operaatioista, pelkkää rahtia kuljettaneiden lentojen pienemmästä lukumäärästä, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

### Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 2 667,1 milj. euroa)





Milj. euroa	2022	2021	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	447,1	248,9	79,7
Polttoainekulut	836,0	211,4	>200
Kapasiteettivuokrat	102,5	71,3	43,6
Lentokaluston huoltokulut	183,6	91,7	100,1
Liikennöimismaksut	206,5	120,4	71,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	103,1	38,1	170,6
Matkustaja- ja maapalvelut	348,0	148,0	135,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	123,3	96,8	27,4
Poistot ja arvonalentumiset	317,1	319,8	-0,9
<b>Yhteensä</b>	<b>2 667,1</b>	<b>1 346,4</b>	<b>98,1</b>

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 61,3 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat vertailukaudesta pääasiassa noin 2,5-kertaisen kapasiteetin (ASK), pidentyneiden Aasian-reittien sekä selvästi nousseen polttoaineen hinnan<sup>2</sup> takia, minkä negatiivinen vaikutus kuluihin oli noin 375 miljoonaa euroa verrattuna vertailukauteen. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 16,4 prosenttia muun muassa siksi, että pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin suhteellisesti vähemmän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 0,5 prosenttia vertailukaudesta paremman matkustajakäyttöasteen myötä, vaikka Aasian-reitit ovat olleet pidempiä Venäjän ilmatilan sulkemisen jälkeen, mikä on lisännyt kulutusta.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat vertailukaudesta kapasiteettia vähemmän, vaikka Aasian-reitit ovat pidentyneet ja vaikka katsauskaudella oli yhteensä noin 9 miljoonaa euroa henkilöstöliitännäisiä poikkeuksellisia kuluja, sillä saavutettujen kustannussäästöjen vaikutus näkyi vuonna 2022. Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) nousivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen kasvaneiden volyyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat markkinointiaktiiviteettien ja toisaalta lisääntyneen myynnin takia.

Lentokaluston huoltokulut nousivat kasvaneen kapasiteetin sekä pidentyneiden Aasian-reittien vuoksi, vaikka huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttoron päivityksellä oli kuluja laskeva vaikutus. Poistot ja arvonalentumiset pysyivät lähes vertailukauden tasolla. Lentojen lisääntyminen sekä pidemmät reitit Euroopan ja Aasian välillä nostivat liikennöimismaksuja, mutta kuitenkin selvästi alle kapasiteetin kasvun, koska esimerkiksi Venäjän ylilentorojalteja ei kertynyt ilmatilan helmikuisen sulkeutumisen jälkeen.

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

## TULOS

Vaikka Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä tiettyihin Aasian maihin pystyi matkustamaan suhteellisen vapaasti, COVID-19-pandemialla oli kuitenkin edelleen merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen vuonna 2022 erityisesti sen ensimmäisellä puoliskolla. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkemisen takia Finnair karsi maaliskuussa reittiverkostostaan kohteita ja vuoroja Aasiaan ja jäljelle jääneet lennot uudelleenreititettiin. Uudelleenreititetty lennot olivat pidempiä, mikä nosti esimerkiksi henkilöstö-, polttoaine sekä navigointikustannuksia. Tulokseen vaikutti vahvasti myös kallistunut polttoaine.

Milj. euroa	2022	2021	Muutos, %
<b>Vertailukelpoinen käyttökate</b>	<b>153,2</b>	<b>-149,0</b>	<b>&gt;200</b>
Poistot ja arvonalentumiset	-317,1	-319,8	0,9
<b>Vertailukelpoinen liiketulos</b>	<b>-163,9</b>	<b>-468,9</b>	<b>65,0</b>
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-36,6	14,4	<-200
<b>Liiketulos</b>	<b>-200,6</b>	<b>-454,4</b>	<b>55,9</b>
Rahoitustuotot	6,5	12,8	-49,0
Rahoituskulut	-137,9	-117,8	-17,0
Kurssivoitot ja -tappiot	-38,8	-22,5	-72,7
<b>Tulos ennen veroja</b>	<b>-370,7</b>	<b>-581,9</b>	<b>36,3</b>
Tuloverot	-105,4	117,6	-189,7
<b>Kauden tulos</b>	<b>-476,2</b>	<b>-464,3</b>	<b>-2,6</b>

<sup>2</sup> Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Sekä vertailukelpoinen käyttökate että vertailukelpoinen liiketulos paranivat liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän ja vertailukelpoinen käyttökate kääntyi katsauskauden aikana voitolliseksi.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -8,8 miljoonaa euroa (-11,7) liittyen vahvistuneeseen Yhdysvaltain dollariin. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä Finnair kirjasi yhteensä 32,7 miljoonan euron (ei lukua vertailukaudella) arvonalentumisen neljästä omistetusta A330-lentokoneesta, koska yhtiön arvion mukaan oli epätodennäköistä, että lyhyemmän kantaman laajarunkolaivasto tulisi olemaan kokonaisuudessaan käytössä niin kauan kuin Venäjän ilmatila pysyy suljettuna. Vuonna 2022 muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen määrä oli yhteensä 4,9 miljoonaa euroa (5,6) liittyen pääosin neljän A321-lentokoneen myynnistä saatuihin voittoihin. Vuonna 2022 ei ollut poikkeuksellisia etuus pohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia (20,6).

Nettorahoituskulut kasvoivat vertailukaudesta lentokoneiden vuokrasopimusvelkoihin liittyneiden realisoitumattomien valuuttakurssitappioiden takia Yhdysvaltain dollarin vahvistuttua sekä yleistä korkotason nousua seuranneiden lisääntyneiden rahoituskulujen vuoksi. Finnair ei kirjannut katsauskauden tappioista laskennallista verosaamista, koska Venäjän ilmatilan sulkeutumisesta on seurannut epävarmuutta yhtiön kyvystä hyödyntää tappioita verotuksessa. Lisäksi yhtiö kirjasi samasta syystä alas aiempien vuosien verotuksessa vahvistettuihin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamia 117 miljoonaa euroa toisella vuosineljänneksellä.

## Rahoitusasema ja investoinnit

### TASE

Konsernin taseen loppusumma oli joulukuun lopussa 4 133,0 miljoonaa euroa (4 047,1). Laivaston tasearvo laski investoinneista huolimatta katsauskaudella 51,5 miljoonalla eurolla neljästä A330-lentokoneesta tehtyjen arvonalentumiskirjausten sekä koko laivastoa koskeneiden tilikauden poistojen vuoksi. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski samoin poistojen takia 92,4 miljoonaa euroa. Myytävänä olevia omaisuuseriä ei ollut vuoden 2022 lopussa (18,7), koska kaikki neljä myytäväksi luokiteltua A321-lentokonetta myytiin katsauskauden aikana.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 134,9 miljoonaan euroon (110,9) pääasiassa parantuneen lentolippumyynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 80,6 miljoonaan euroon (191,9), koska kauden 2022 tappioista ei kirjattu laskennallista verosaamista ja koska aikaisemmalla tilikaudella kirjattuja laskennallisia verosaamia kirjattiin alas 117 miljoonalla eurolla tappioiden verotuksessa hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden vuoksi. Eläkesaamiset kasvoivat 120,0 miljoonaan euroon (80,9) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina ollen 0,7 miljoonaa euroa (0,7).

Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 452,0 miljoonaan euroon (291,1). Muutos selittyi pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 356,4 miljoonaan euroon (202,7) selvästi parantuneen varaustilanteen myötä.

Vuoden 2022 tappiollinen tulos sekä hybridilainalle maksetut korot heikensivät omaa pääomaa, joka oli joulukuun lopussa 410,7 miljoonaa euroa (475,7) eli 0,29 euroa osakkeelta (0,34). Vuonna 2021 Finnair sopi rahoitusjärjestelystä, joka koski valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta 400 miljoonan euron hybridilainalmiittiä. Tämä limiitti oli kokonaisuudessaan yhtiön käytettävissä Euroopan komission maaliskuussa 2021 ja helmikuussa 2022 tekemien valtioneuvoston päätösten nojalla. Toisella vuosineljänneksellä Suomen valtion hybridilaina konvertoitiin kokonaisuudessaan pääomalainaksi emoyhtiön oman pääoman vahvistamiseksi ja samalla Finnair myös nosti lainaehtojen täytyttyä ensin 290 miljoonaa euroa omaksi pääomaksi kirjattavaa pääomalainaa ja kolmannella vuosineljänneksellä loppuosan 110 miljoonaa euroa. Omaan pääomaan sisältyi myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrol- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuus pohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 42,8 miljoonaa euroa (16,6). Kasvu selittyi lentäjien etuus pohjaisiin eläkkeisiin liittyvillä vakuutusmatemaattisilla voitoilla, jotka kasvattivat osaltaan omaa pääomaa.

### KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta	2022	2021
Milj. euroa		
Liiketoiminnan nettorahavirta	259,0	-25,3
Investointien nettorahavirta	-75,5	309,6
Rahoituksen nettorahavirta	42,1	73,4

COVID-19-pandemian ja suljetun Venäjän ilmatilan vaikutukset näkyivät kauden aikana, vaikka yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta olikin huomattavasti parantuneen lentolippumyynnin sekä positiivisen vertailukelpoisen käyttökateen ansiosta selvästi positiivinen. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen erityisesti laivastoinvestointien takia, vaikka yhtiö myi neljä A321-lentokonetta. Rahoituksen nettorahavirta oli positiivinen katsauskaudella nostetun 400 miljoonan euron pääomallainan ansiosta, vaikka vanhasta 200 miljoonan vakuudettomasta joukkovelkakirjalainasta maksettiin takaisin noin 100 miljoonan euron loppuosa sen eräännyttyä maaliskuussa 2022.

#### Pääomarakenne

%	31.12.2022	31.12.2021
<b>Omavaraisuusaste</b>	<b>9,9</b>	<b>11,8</b>
<b>Nettovelkaantumisaste (gearing)</b>	<b>266,4</b>	<b>321,8</b>

Omavaraisuusaste oli joulukuun lopussa alemmalla tasolla kuin vuoden 2021 lopussa pääasiassa tappiollisen kauden tuloksen vuoksi, mutta sen negatiivista vaikutusta omaan pääomaan lievensi osittain 400 miljoonan euron nostettu pääomallaina sekä käyvän arvon rahaston positiivinen kehitys. Nettovelkaantumisaste (gearing) laski vuoden 2021 lopusta kasvaneiden kassavarojen, alentuneen oikaistun korollisen velan ja näin ollen matalamman korollisen nettovelan takia, vaikka oma pääoma on heikentynyt.

#### Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.12.2022	31.12.2021
Kassavarat	1 524,4	1 265,7
Oikaistu korollinen velka	2 618,4	2 796,6
<b>Korollinen nettovelka</b>	<b>1 094,0</b>	<b>1 530,9</b>

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen vahva. Positiivisen liiketoiminnan nettorahavirran sekä nostetun 400 miljoonan euron pääomallainan ansiosta konsernin kassavarat kasvoivat. Ylläpitääkseen tarvittavaa kassaa yhtiö sopi vuoden neljännellä neljänneksellä 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainansa osapuolten kanssa, että jatkettujen takausten myötä laina-aikaa jatketaan vuoteen 2025 saakka. Takaisinmaksuaikataulua muutettiin 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. Aiemman maksuaikataulun mukaan laina oli tarkoitus maksaa takaisin kahdessa 300 miljoonan euron erässä joulukuussa 2022 sekä kesäkuussa 2023. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2021 loppua pienempi pääasiassa vanhan joukkovelkakirjalainan noin 100 miljoonan euron loppuosan takaisinmaksun myötä. Korolliset vuokrasopimusvelat laskivat 1 330,7 miljoonaa euroon (1 381,0).

#### INVESTOINNIT

Vuoden 2022 bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 199,6 miljoonaa euroa (434,5), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -62,7 miljoonaa euroa (377,1).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -12,8 miljoonaa euroa (-67,5) ja myös se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -75,5 miljoonaa euroa (309,6).

Vuoden 2023 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -173 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 33 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 30,9 prosenttia koko laivaston 1 827,6 miljoonan euron tasearvosta.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

## Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

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

Vuonna 2022 osakekohtainen tulos oli -0,36 euroa (-0,34). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat -291 913 121,87 euroa 31.12.2022. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2022 ei jaeta osinkoa.

## Laivasto

### FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Neljännen vuosineljänneksen lopussa Finnairilla oli 56 lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 31 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 11,6 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 31.12.2022	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2021 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2022	Tilaukset
<b>Kapearunkolaivasto</b>							
Airbus A319	144	6		5	1	21,1	
Airbus A320	174	10		8	2	20,4	
Airbus A321	209	15	-4	0	15	8,4	
<b>Laajarunkolaivasto</b>							
Airbus A330	289/263	8		4	4	13,2	
Airbus A350	297/336	17		5	12	5,1	2
<b>Yhteensä</b>		<b>56</b>	<b>-4</b>	<b>22</b>	<b>34</b>	<b>11,6</b>	<b>2</b>

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

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

### LAIVASTOUUDISTUS

Vuoden 2022 lopussa yhtiöllä oli seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350 -lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Nämä jäljellä olevat lentokoneet toimitetaan tämänhetkisten sitoumusten mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 366,1 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

### NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIIKENNELAIVASTO)

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

Norran operoima laivasto* 31.12.2022	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2021 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2022	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	13,4	
Embraer E190	100	12		9	3	14,5	
<b>Yhteensä</b>		<b>24</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>14,0</b>	

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

## Strategian toteutus

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



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

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

## TASAPAINOISEMPI VERKOSTO JA LAIVASTON OPTIMOINTI

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

Uusi strategia painottaa myös lentoyhtiökumppanuuksien yhteishankkeiden (Atlantic Joint Business eli AJB, Siberian Joint Business eli SJB ja yhteishanke Juneyao Airin kanssa) hyödyntämistä. Tässä korostuvat oneworld-kumppanit, kuten American Airlines ja Alaska Airlines Pohjois-Amerikassa, Qatar Airways Lähi-idässä sekä Japan Airlines Japanin-reiteillä. Pohjois-Amerikan-kumppanit tarjoavat Finnairin asiakkaiden käyttöön laajan verkostonsa ja toisaalta vahvistavat Finnairin jakeluvoimaa huomattavasti Pohjois-Amerikassa. Finnair aloitti katsauskaudella strategisen yhteistyönsä Qatar Airwaysin kanssa päivittäisillä lennoilla Helsingistä, Kööpenhaminasta ja Tukholmasta Qatar Airwaysin kotikentälle Dohaan. Qatar Airways ostaa kiinteän osuuden näiden Finnairin operoimien lentojen matkustaja- ja rahtikapasiteetista.

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

## YKSIKKÖTUOTTOJEN VAHVISTAMINEN

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

Tuotteen ja palvelun laatu ovat Finnairille edelleen erottautumistekijä, ja laadukas operatiivinen toiminta on tässä tärkeässä roolissa. Finnairin kaukoliikenteessä painottuu laadukas, erottuva matkustuskokemus, kun taas Euroopan sisäisessä liikenteessä keskeisiä ovat sujuvuus, yksinkertaisuus ja tehokkuus. Katsauskaudella Finnairin asiakkaat palkitsivat sen viiden tähden lentoyhtiönä Airline Passenger Experience Associationin (APEX) lentoyhtiöarvioinnissa. Lisäksi jo aiemmin palkittu Finnairin laajarunkokoneiden uusittu matkustamo voitti muotoilustaan Best Cabin Innovation -palkinnon. Uusittu matkustamo on saanut erittäin positiivista palautetta yhtiön asiakkailta, mikä on osaltaan vaikuttanut asiakastytyväisyyteen. Siihen on vaikuttanut myös eurooppalaista ilmailujärjestelmää rasittaneista kapasiteettihaasteista huolimatta Finnairin hyvä 80,4 prosentin (72,3) saapumistäsmällisyys. Asiakastytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli hyvällä tasolla ollen 40 (29).

Digitaalisen asioinnin rooli on jo nyt keskeistä Finnairin tarjonnassa, ja sen rooli tulee kasvamaan. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä jäi loka-joulukuussa pandemiaa edeltäneestä tasosta (Q4 2019 noin 2,3 miljoonaa eri kävijää) sekä myös vertailukaudesta, kun sivuilla asioidi keskimäärin 1,8 miljoonaa eri kävijää (2,0) kuukaudessa. Laskenut todennettu kävijämäärä johtui lokakuun lopussa uudistetusta evästeiden suostumusikäntästä. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 52,4 prosenttia 721 000:een. Digitaalisen suoramyyntin osuus kaikesta lentolippumyynnistä laski hieman 43,0 prosenttiin (49,0) kokonaisyntymyksen selvästi kasvaessa. Katsauskaudella Finnair tiedotti pitkäaikaisesta investoinnistaan nykyaikaista myyntiä tukevaan IT-järjestelmään, joka mahdollistaa monipuolisemman ja yksilöllisemmän palvelukokemuksen tuottamisen asiakkaalle.

## YKSIKÖKUSTANNUSTEN PIENENTÄMINEN

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

Markkinan aiemmin arvioitua positiivisemmän kehityksen valossa ja toisaalta voimakkaana jatkuvan kustannusinflaation vuoksi Finnair odottaa yksikkötuottojen vahvistamisen painottuvan aiempaa enemmän tavoitteiden saavuttamisessa. Yhtiö jatkaa samalla vahvasti kustannusten hallintaa ja karsimista kaikessa toiminnassaan. Lisäsäätöjä haetaan muun muassa laivastokuluista, henkilöstökuluista, toimittajasopimuksista ja toimittiloista sekä rakenteellisista muutoksista. Neuvottelut henkilöstön kanssa työehtojen muutoksista etenevät ja yhtiö on saavuttanut neuvottelutulokset useiden henkilöstöryhmien kanssa. Finnair arvioi myös muita toimia, kuten mahdollisuuksia ulkoistaa joitain operatiivisia toimintoja. Lisäksi yhtiö on katsauskaudella saanut päätökseen keskustelut henkilöstönsä kanssa yhtiön rakenteiden keventämisestä henkilöstövähennyksin vastaamaan Finnairin tulevaa kokoa. Näiden muutosneuvotteluiden lopputulemana Finnair vähensi noin 150 työpaikkaa globaalisti. Katsauskauden jälkeen Finnair saavutti matkustamohenkilökuntansa kanssa neuvottelutuloksen, joka etenee vielä hallinnolliseen käsittelyyn.

## VASTUULLISUUS

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

Yhtiön kunnianhimoiset vastuullisuustavoitteet pysyivät ennallaan, kun yhtiö uudisti strategiaansa. Finnairin vastuullisuussuunnitelman mukaan yhtiön tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidinettopäästönsä vuoden 2025 loppuun mennessä vuoden 2019 tasosta. Osa tavoitteesta saavutetaan lentämällä vähemmän kuin vuonna 2019. Keskeisiä toimia ovat myös laivaston polttoainetehokkuuden parantaminen, uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisääminen ja päästökompensointi.

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

## HENKILÖSTÖ

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

Finnairin palveluksessa oli loka–joulukuussa keskimäärin 5 256 (5 365) henkilöä eli 2,0 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä laski loka–joulukuussa 98 henkilöllä eli 1,9 prosentilla ja oli joulukuun lopussa 5 230 (5 325). Finnairiin palkattiin neljännellä vuosineljänneksellä 42 uutta työntekijää pääasiassa Finnair Business Serviceen sekä Aurinkomatkojen oppaiksi. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 7,3 prosenttia (6,8). Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli loka–joulukuussa 5,3 prosenttia (3,3).

## Kestävä kehitys ja yritysvastuu

Taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristönäkökohdat ovat pitkään olleet olennainen osa Finnairin kokonaisstrategiaa ja toimintaa. Finnair on vastuullinen maailmankansalainen ja se vastaa sidosryhmiensä, myös yritysvastuusta kiinnostuneiden, tarpeisiin. Vastuullinen toiminta on tärkeää, mikäli yritys haluaa säilyttää merkityksellisyytensä sekä harjoittaa menestyksellistä ja pitkäjänteistä liiketoimintaa. Yritysten on reagoitava maailmanlaajuisiin haasteisiin ja toimittava aktiivisesti YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden (SDG) toteuttamiseksi.



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

SDG 5:	Sukupuolten tasa-arvo
SDG 9:	Kestävä teollisuus, innovaatiot ja infrastruktuuri
SDG 12:	Vastuullinen kuluttaminen
SDG 13:	Ilmastotoimet
SDG 16:	Rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto
SDG 17:	Yhteistyö ja kumppanuus

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

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

Finnairin eettiset liiketoimintaperiaatteet on linjattu sen eettisissä säännöissä. Ne koskevat Finnairin koko henkilöstöä sen kaikissa toimipisteissä. Finnair edellyttää alihankkijoiltaan sitoutumista olennaisin osin vastaaviin eettisiin periaatteisiin, joita se itse noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin kumppaneita koskeva eettinen koodisto määrittelee selkeät periaatteet, jotka varmistavat eettisen ostotoiminnan, mukaan lukien korruption nollatoleranssin.

Turvallisuus on Finnairin toiminnassa aina ensisijaista. Finnair on sitoutunut toteuttamaan, ylläpitämään ja edelleen kehittämään strategioita ja prosesseja, joiden avulla varmistetaan, että kaikissa sen lentoliikennetoiminnoissa on aina riittävästi asianmukaisia resursseja. Näin varmistetaan turvallisuustoiminnan huipputaso ja säännöstenmukaisuus palveluja tuottaessa.

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

## Muutokset yhtiön johdossa

Digitaalisista palveluista vastaava johtaja ja johtoryhmän jäsen Tomi Pienimäki jätti Finnairin tammikuun 2022 lopussa. Finnair tiedotti 2.3.2022, että uudeksi tietohallintojohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi on nimitetty 1.6.2022 alkaen KTM Antti Kleemola. Ennen Finnairille siirtymistä hän toimi Outokummun tietohallintojohtajana. Aiemmin Kleemola on toiminut digitaalisten palveluiden sekä IT-palveluiden johtotehtävissä muun muassa VR:llä, Vapossa ja Postissa.

Finnair tiedotti 24.8.2022, että se on nimittänyt KTM Kristian Pullolan Finnairin talousjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 1.10.2022 alkaen. Pullola aloitti Finnairissa 1.9.2022 johdon neuvonantajan roolissa. Pullola on aiemmin toiminut pitkään Nokian talousjohtajana sekä muissa taloushallinnon, rahoituksen ja sijoittajasuhteiden johtotehtävissä Nokiassa. Pullola on hallituksen jäsenenä Kemira Oyj:ssä ja Terveystalo Oyj:ssä, sekä hallituksen puheenjohtaja Antilooppi Management Oy:ssä, Eduhouse Oy:ssä sekä FinanceKey Oy:ssä. Finnairin aiempi talousjohtaja Mika Stirkinen toimi 1.10.2022–31.10.2022 johdon neuvonantajana ja jätti sen jälkeen Finnairin.

Finnair tiedotti 8.9.2022, että se on nimittänyt MBA Christine Rovellin Finnairin strategiasta ja laivastosta vastaavaksi johtajaksi ja Finnairin johtoryhmän jäseneksi 1.10.2022 alkaen. Rovelli on työskennellyt Finnairissa vuodesta 2012, ja viimeisimmässä roolissaan hän on vastannut Finnairin rahoituksesta ja laivaston hallinnasta. Aiempi Finnairin strategiajohtaja Nicklas Ilebrand työskenteli johdon neuvonantajana 1.10.2022–31.12.2022 jättäen sen jälkeen yhtiön.

## Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli joulukuun lopussa 546,4 miljoonaa euroa (837,7) ja päätöskurssi oli 0,39 euroa (0,60). Vuoden 2022 aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,68 euroa, alin kurssi 0,34 euroa ja keskimurssi 0,49 euroa. Osakkeita vaihdettiin 619,2 miljoonaa kappaletta yhteensä 302,7 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 1 407 401 265 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,9 prosenttia (55,9). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus joulukuun lopussa oli 7,6 prosenttia (4,8).

## Omat osakkeet

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

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

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

## Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

### HENKILÖSTÖN OSAKESÄÄSTÖOHJELMA FLYSHARE

Finnairin hallitus päätti syyskuussa 2022, että vapaaehtoinen henkilöstön osakesäästöohjelma päättyy eikä näin ollen uusia säästökausia enää aloiteta. Päätös FlyShare-ohjelman päättymisestä liittyy Finnairin säästötavoitteisiin. Lopettamispäätöksellä ei ole vaikutusta meneillään oleviin FlyShare-osakeohjelmiin (vuosina 2020 ja 2021 alkaneet ohjelmat). Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin yhtiön verkkosivuilla.

### AVAINHENKILÖIDEN OSAKEPERUSTEINEN KANNUSTINJÄRJESTELMÄ

Finnairin hallitus päätti katsauskauden jälkeen tammikuussa 2023 uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, jonka kaudet käsittävät vuodet 2023–2024 ja 2023–2025. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritusavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan osallistujille ensimmäisen kauden osalta keväällä 2025 ja toisen kauden osalta keväällä 2026. Ohjelmaa koskee noin 70 henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin 23.1.2023 julkaistussa pörsstitiedotteessa ja yhtiön verkkosivuilla.

## Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 7.4.2022 koronapandemian takia poikkeusjärjestelyin.

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään osakeannista (koskee sekä uusien osakkeiden antamista että omien osakkeiden luovuttamista). Valtuutus hankittavista ja/tai pantiksi otettavista omista osakkeista koskee enintään 50 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista, ja valtuutus osakeannista koskee enintään 8 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 0,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään myös yhteensä enintään 250 000 euron suuruisista lahjoituksista yleishyödyllisiin tai niihin rinnastettaviin tarkoituksiin. Valtuutus on voimassa seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen saakka.

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

## Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

Finnairin liiketoimintaan ja sen strategian toteuttamiseen kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin

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

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien, terrorismin ja kyberhyökkäysten uhkalla sekä muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan. Geopoliittisilla jännitteillä voi olla haitallinen vaikutus globaaliin talousympäristöön sekä Finnairin reittiverkostoon ja kannattavuuteen. Ukrainan sota on vaikuttanut dramaattisesti maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä, erityisesti siviili-ilmailuun liittyen, sulkenut ilmatiloja. Venäjän ilmatilan sulun kesto sekä mahdollinen sodan eskaloituminen nykyistä laajemmaksi on Finnairin Aasian-liikenteen kannalta merkittävin riskitekijä. Lisää reittejä Euroopan ja Aasian välillä saattaa muuttua operatiivisesti mahdottomiksi ja / tai taloudellisesti kannattamattomiksi. Pitkittyneen Venäjän ilmatilan sulun sekä mahdollisen sodan eskaloitumisen negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan, liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään sekä rahoitustaan uudessa toimintaympäristössä.

Makrotaloudelliset tekijät ohjaavat edelleen keskeisesti lentoliikenteen kysyntää, sillä lentomat kustuksen ja makrotaloudellisten tekijöiden, kuten bruttokansantuotteen, kehityksen välillä on historiallisesti ollut vahva yhteys. Tämän seurauksena lentoliikenneala on erittäin altis maailmantalouden sykleille, ja se reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausiluonteiseen vaihteluun ja taloussuhdanteisiin, kuten globaaliksi laajentunut COVID-19-pandemia ja sota Ukrainassa ovat osoittaneet.

COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Vaikka matkustusrajoituksia ei Kiinan avautumisen myötä juurikaan enää ole, niihin liittyvät epävarmuustekijät, erityisesti Aasiassa, muodostavat riskin lentomat kustuksen kysynnän ja sitä kautta Finnairin liikevaihdon kehitykselle. COVID-19-pandemiolla voi myös olla negatiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia lentomat kustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomatkoihin, tai jos nykyinen pandemia tai vastaavat tulevat terveysuhat lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistyminen vaikuttaa todennäköisesti liikemat kustuksen elpymiseen.

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät Venäjän ilmatilan sulun keston sekä COVID-19-pandemiaan ja mahdollisiin uudelleenkiristyviin matkustusrajoituksiin, COVID-19-pandemiasta aiheutuneisiin resurssiongelmiiin eurooppalaisessa ilmailujärjestelmässä sekä lentoliikenteen kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu ja sen heikentynyt tarjonta, yleinen lentomat kustuksen kysynnän vaihtelu, valuuttakurssien muutokset sekä sääntelyn ja verotuksen muutokset ovat tekijöitä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa. Lentoliikenteen kysyntää ohjaavat yleisesti muut makrotaloudelliset tekijät, kuten yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, muutokset kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, vallitsevan korkean inflaation kiihtyminen, taantuma tai verotuksen muutokset, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen.

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

Polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä, ja siksi polttoaineen hintakehitys vaikuttaa keskeisesti kannattavuuteen. Polttoaineen hintavaihtelu voi aiheuttaa korostunutta epävarmuutta Finnairin taloudellisessa tuloksessa ja rahavirroissa. Lentopetrolin hinta on historiallisesti vaihdellut paljon, ja hintavaihtelun odotetaan jatkuvan tulevaisuudessakin muun muassa Ukrainan sodan vaikutusten takia. Finnairin kykyä siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan ankara kilpailu. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaihtelu on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jännösvaihtelu määrättyy kulloinkin käytössä olevien suojausinstrumenttien suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkyymiin. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja ne voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen, minkä vuoksi Finnairin nykyinen suojausaste on alle pandemiaa edeltävällä tasolla, mutta kuitenkin riskienhallintapolitiikan asettamissa rajoissa.

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

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

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

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

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suoja ja kuluttajan suoja koskeva sääntely. COVID-19-pandemian aiheuttamissa poikkeuksellisissa olosuhteissa erilaiset sopimuksiin ja viranomaiskäytäntöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi valtioneuvoston sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä.

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä säätömiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin ja liikevaihtoon, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat, kuten COVID-19-pandemia on osoittanut, voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatkatustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastonmuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, esimerkiksi rankka lumisade, ilmakehän turbulenssit, maanjäristykset, hurrikaanit, taifuunit tai rajua 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 COVID-19-pandemian sekä geopolitiittisen tilanteen mahdollisten lisämuutosten vaikutuksia lentoyhtiöiden markkinoille pääsyn ja liikenneoikeuksien mahdollisuuksiin yleisellä tasolla. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Samalla on mahdollista, että matkustusyhteyksien tarve saattaa kasvaa joissakin maissa johtaen markkinoille pääsyyn ja liikenneoikeuksien kasvuun.

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

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

## Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja liike-tulos ovat normaalitilanteessa yleensä selvästi pienimmät vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja suurimmat vuoden kolmannella neljänneksellä. Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineistoista, lentokoneistoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikuluja ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan, Yhdysvaltain dollari, Etelä-Korean won ja Ruotsin kruunu.

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

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	30 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	22 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	20 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojausjaksoja	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	80 milj. euroa	64 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojen keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia**
Q1 2023	108 000	1 055
Q2 2023	87 000	1 069
Q3 2023	84 000	996
Q4 2023 ja sen jälkeen	60 000	1 005
<b>Yhteensä</b>	<b>339 000</b>	<b>1 035</b>

\* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausjakson kassavirtaan

\*\* Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	10–12 2022	10–12 2021	2022	2021	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
					10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
<b>Myyntivaluutat</b>							
EUR	63	49	59	46	-	-	-
USD*	5	5	8	5	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	3	7	4	9	8 milj. euroa	5 milj. euroa	32 %
CNY	1	6	2	7	-	-	-
KRW	2	4	2	5	-	-	-
SEK	4	4	4	4	-	-	-
Muut	21	25	21	25	-	-	-
<b>Ostovaluutat</b>							
EUR	55	65	55	69	-	-	-
USD*	40	31	41	26	74 milj. euroa	48 milj. euroa	36 %
Muut	5	5	5	5	-	-	-

\* Suojausaste ja herkkyyslaskelma USD-korille, joka käsittää USD- ja HKD-nettokassavirrat. Herkkyyslaskelmassa 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 aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia suojautumalla valuuttakurssimuutoksilta johdannaisilla ja sijoittamalla likviditeettiä osittain valuuttamääräisiin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli noin 70 prosenttia.

## Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Finnairin tiedotti 23.1.2023, että sen hallitus päätti uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, jonka kaudet käsittävät vuodet 2023–2024 ja 2023–2025. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritusavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan osallistujille ensimmäisen kauden osalta keväällä 2025 ja toisen kauden osalta keväällä 2026. Ohjelma koskee noin 70 henkilöä.

Finnair allekirjoitti tilikauden päättymisen jälkeen sopimukset kahden A320-lentokoneen ja yhden A321-lentokoneen ennaikaisesta vuokrasopimusten päättämisestä ja koneiden hankkimisesta Finnairin omistukseen. Transaktioilla arvioidaan olevan positiivinen vaikutus Finnairin kannattavuuteen lähivuosien aikana. Transaktioista ensimmäinen toteutui helmikuussa 2023 ja kahden muun koneen suunnitellaan toteutuvan maaliskuun 2023 aikana. Transaktioilla on noin 50 miljoonan euron negatiivinen kassavirtavaikutus vuoden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä. Vuokrattujen koneiden siirtymisellä Finnairin omistukseen ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta konsernin tulokseen tai taseeseen johtuen vuokrasopimuksen päättämisen yhteydessä purkautuvista huoltoveloista.

Tilikauden päättymisen jälkeen Finnair sopi jatkavansa yhteistyötään British Airwaysin kanssa ja vuokraavansa 24.3.2023 lähtien neljä A320-lentokonetta miehistöineen British Airwaysin Euroopan-liikenteeseen.

## Taloudellinen raportointi vuonna 2023

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2023 on seuraava:

- Osavuositarkastus tammi–maaliskuulta 2023 torstaina 27.4.2023
- Puolivuositarkastus tammi–kesäkuulta 2023 perjantaina 21.7.2023
- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2023 tiistaina 31.10.2023

FINNAIR OYJ  
Hallitus



## Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 15.2.2023 tulosjulkistuslehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2023-0215-press>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 15.2.2023 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä ensin osoitteessa <https://palvelu.flik.fi/teleconference/?id=10010294>. Rekisteröidyttyäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2022-q4>.

## Lisätietoja antavat:

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

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

## Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	10– 12/2022	10– 12/2021	Muutos %	2022	2021	Muutos %
<b>Liikevaihto ja kannattavuus</b>						
Liikevaihto	687,3	413,5	66,2	2 356,6	838,4	181,1
Vertailukelpoinen liiketulos	17,9	-65,2	127,5	-163,9	-468,9	65,0
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	2,6	-15,8	18.4 %-yks.	-7,0	-55,9	49.0 %-yks.
Liiketulos	38,0	-60,2	163,2	-200,6	-454,4	55,9
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	14,4	3,1	11.4 %-yks.	6,5	-17,8	24.3 %-yks.
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	0,03	-0,06	148,4	-0,36	-0,34	-5,1
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	0,03	-0,06	148,4	-0,36	-0,34	-5,1
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	8,40	6,69	25,5	7,53	6,93	8,6
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	9,05	7,14	26,8	8,09	8,13	-0,5
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	8,18	7,75	5,6	8,05	10,81	-25,5
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,39	6,09	-11,4	5,38	9,06	-40,6
<b>Pääomarakenne</b>						
Omavaraisuusaste, %				9,9	11,8	-1.8 %-yks.
Nettovelkaantumisaste, %				266,4	321,8	-55.4 %-yks.
Korollinen nettovelka				1 094,0	1 530,9	-28,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				7,1	-10,3	17.4 %-yks.
Bruttoinvestoinnit	61,8	128,7	-51,9	199,6	434,5	-54,1
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				-6,1	-13,9	7.8 %-yks.
<b>Liikenne</b>						
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 451	1 523	60,9	9 096	2 852	> 200
Lentojen lukumäärä, kpl	23 858	17 919	33,1	88 713	41 392	114,3
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	8 186	6 181	32,4	31 298	12 094	158,8
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	5 918	3 068	92,9	21 157	5 178	> 200
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	72,3	49,6	22.7 %-yks.	67,6	42,8	24.8 %-yks.
<b>Yksikkötuottojen vahvistaminen</b>						
Nettosuosittelutulos (NPS)	40	29	36,9	40	38	4,8
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, %	43,0	49,0	-6,0 %-yks.	44,0	51,0	-7,0 %-yks.
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	1,8	2,0	-9,7	2,3	1,1	104,5
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	721,0	473,0	52,4	711,0	326,0	118,1
Lisämyynti	32,4	19,4	67,2	123,2	44,1	179,1
<b>Yksikkökustannusten pienentäminen</b>						
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	210 599	163 446	28,8	788 104	364 478	116,2
Saapumistäsmällisyys, %	80,4	72,3	8,1 %-yks.	79,0	82,3	-3,3 %-yks.
<b>Vastuullisuus</b>						
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt, tonnia	663 388	514 856	28,8	2 482 528	1 148 107	116,2
Lentoihin liittymättömät CO <sub>2</sub> päästöt, tonnia				6 597	6 239	5,7
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt, kg/ASK	0,0810	0,0833	-2,7	0,0793	0,0949	-16,4
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt, kg/RTK	0,9251	0,8942	3,5	0,9269	0,9317	-0,5
<b>Henkilöstö</b>						
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 256	5 365	-2,0	5 336	5 614	-4,9
Työntekijöiden nettosuositelutulos (eNPS)				-17	-31	45,2
Sairauspoissaolot, %	5,26	3,28	1,98 %-yks.	5,37	2,31	3,06 %-yks.
Tapaturmataajuus (LTIF)	3,9	5,4	-27,0	6,8	5,6	20,4
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				7,3	6,8	0,5 %-yks.



## 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		Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvonalentumiset A330-lentokoneista + Etuuspoijaisten eläkejärjestelyiden muutokset + 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 ja arvonalentumiset	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen 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, poistoja ja arvonalentumisia.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatusta investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.

## VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	10- 12/2022	10- 12/2021	Muutos %	2022	2021	Muutos %
<b>Liiketulos</b>	<b>38,0</b>	<b>-60,2</b>	<b>163,2</b>	<b>-200,6</b>	<b>-454,4</b>	<b>55,9</b>
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-19,2	3,4	<-200	8,8	11,7	-24,8
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	1,2		-	-0,9	0,0	<-200
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,2	0,3	-43,9	-6,6	-5,6	-16,5
Arvonalentumiset A330-lentokoneista			-	32,7		-
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset		-7,7	100,0		-20,6	100,0
Uudelleenjärjestelykulut	-2,2	-1,1	-101,8	2,6	0,0	>200
<b>Vertailukelpoinen liiketulos</b>	<b>17,9</b>	<b>-65,2</b>	<b>127,5</b>	<b>-163,9</b>	<b>-468,9</b>	<b>65,0</b>
Poistot ja arvonalentumiset	81,2	77,9	4,2	317,1	319,8	-0,9
<b>Vertailukelpoinen EBITDA</b>	<b>99,1</b>	<b>12,6</b>	<b>&gt;200</b>	<b>153,2</b>	<b>-149,0</b>	<b>&gt;200</b>

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	2022	2021	Muutos %
Oma pääoma yhteensä	410,7	475,7	-13,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 133,0	4 047,1	2,1
<b>Omavaraisuusaste, %</b>	<b>9,9</b>	<b>11,8</b>	<b>-1,8 %-yks.</b>

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2022	31.12.2021	Muutos %
Vuokrasopimusvelat	1 330,7	1 381,0	-3,6
Muut korolliset velat	1 298,5	1 427,9	-9,1
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-10,7	-12,3	12,7
<b>Oikaistut korolliset velat</b>	<b>2 618,4</b>	<b>2 796,6</b>	<b>-6,4</b>
Muut rahoitusvarat	-738,6	-531,4	-39,0
Rahat ja pankkisaamiset	-785,8	-734,3	-7,0
<b>Kassavarat</b>	<b>-1 524,4</b>	<b>-1 265,7</b>	<b>-20,4</b>
<b>Korollinen nettovelka</b>	<b>1 094,0</b>	<b>1 530,9</b>	<b>-28,5</b>
Oma pääoma yhteensä	410,7	475,7	-13,7
<b>Nettovelkaantumisaste, %</b>	<b>266,4</b>	<b>321,8</b>	<b>-55,4 %-yks.</b>
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	153,2	-149,0	>200
<b>Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk</b>	<b>7,1</b>	<b>-10,3</b>	<b>17,4 %-yks.</b>

\*Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkorisikon 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	10- 12/2022	10- 12/2021	Muutos %	2022	2021	Muutos %
Lisäykset käyttöomaisuudessa	41,0	11,2	>200	125,8	28,7	>200
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	3,7	117,0	-96,8	9,5	380,6	-97,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	17,1	0,4	>200	64,3	25,3	154,3
<b>Bruttoinvestoinnit</b>	<b>61,8</b>	<b>128,7</b>	<b>-51,9</b>	<b>199,6</b>	<b>434,5</b>	<b>-54,1</b>



Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2022	31.12.2021	Muutos %
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-370,7	-581,9	36,3
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	137,9	117,8	17,0
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	38,8	22,5	72,7
<b>Tuotto, edelliset 12 kk</b>	<b>-194,0</b>	<b>-441,6</b>	<b>56,1</b>
Oma pääoma yhteensä	410,7	475,7	-13,7
Vuokrasopimusvelat	1 330,7	1 381,0	-3,6
Muut korolliset velat	1 298,5	1 427,9	-9,1
<b>Sijoitettu pääoma</b>	<b>3 039,8</b>	<b>3 284,6</b>	<b>-7,5</b>
<b>Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo</b>	<b>3 162,2</b>	<b>3 180,0*</b>	<b>-0,6</b>
<b>Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %</b>	<b>-6,1</b>	<b>-13,9</b>	<b>7.8 %-yks.</b>

\* Sijoitettu pääoma oli 3 075,4 miljoonaa euroa 31.12.2020.

## MUUT TUNNUSLUVUT

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

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

Yksikkökustannusten pienentäminen	
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus

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

Vastuullisuus	
Lentojen CO <sub>2</sub> päästöt	CO <sub>2</sub> päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
Lentoihin liittyvät CO <sub>2</sub> päästöt	CO <sub>2</sub> päästöt kiinteistöjen sähkön ja lämmityksen kulutuksesta ja maakaiston polttoaineen kulutuksesta

Henkilöstö	
Työntekijöiden nettosuosittelutulos (eNPS)	Työntekijöiden nettosuosittelutulos (eNPS) perustuu kysymykseen: "Miten todennäköisesti suosittelisitte Finnairia työnantajana sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suosittelijoiden osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuuksuu (LTIF)	Työpaikatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät

# Tilinpäätöstiedote – Konsernin taloudellinen vuosikatsaus

## 1.1.–31.12.2022

### KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	10–12/2022	10–12/2021	2022	2021
<b>Liikevaihto</b>	5	687,3	413,5	2 356,6	838,4
Liiketoiminnan muut tuotot	6	37,3	13,4	153,5	62,5
<b>Liiketoiminnan kulut</b>					
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	7	-112,6	-76,4	-449,6	-229,3
Polttoainekulut		-229,0	-102,4	-835,1	-211,4
Kapasiteettivuokrat		-26,2	-22,9	-102,5	-71,3
Lentokaluston huoltokulut		-33,1	-39,5	-192,4	-117,2
Liikennöimismaksut		-51,1	-53,4	-206,5	-120,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-26,7	-19,0	-103,1	-38,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-98,5	-65,2	-348,0	-148,0
Poistot ja arvonalentumiset	8	-81,2	-77,9	-349,8	-319,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-28,1	-30,4	-123,7	-99,7
<b>Liiketulos</b>		<b>38,0</b>	<b>-60,2</b>	<b>-200,6</b>	<b>-454,4</b>
Rahoitustuotot		7,1	0,1	6,5	12,8
Rahoituskulut		-36,7	-33,6	-137,9	-117,8
Kurssivoitot ja -tappiot		46,9	-11,2	-38,8	-22,5
<b>Tulos ennen veroja</b>		<b>55,3</b>	<b>-104,8</b>	<b>-370,7</b>	<b>-581,9</b>
Tuloverot	13	-2,0	21,2	-105,4	117,6
<b>Kauden tulos</b>		<b>53,3</b>	<b>-83,7</b>	<b>-476,2</b>	<b>-464,3</b>
<b>Jakautuminen</b>					
Emoyhtiön omistajille		53,3	-83,7	-476,2	-464,3
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa</b>					
Laimentamaton osakekohtainen tulos		0,03	-0,06	-0,36	-0,34
Laimennettu osakekohtainen tulos		0,03	-0,06	-0,36	-0,34

### KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	10–12/2022	10–12/2021	2022	2021
<b>Kauden tulos</b>	<b>53,3</b>	<b>-83,7</b>	<b>-476,2</b>	<b>-464,3</b>
<b>Muut laajan tuloksen erät</b>				
<b>Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi</b>				
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokset	-11,5	-5,6	-13,8	30,1
Verovaikutus		1,1	0,1	-6,0
<b>Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi</b>				
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	8,3	18,3	49,9	43,0
Verovaikutus	-1,7	-3,7	-10,0	-8,6
<b>Muut laajan tuloksen erät yhteensä</b>	<b>-4,9</b>	<b>10,2</b>	<b>26,2</b>	<b>58,4</b>
<b>Kauden laaja tulos</b>	<b>48,4</b>	<b>-73,5</b>	<b>-450,0</b>	<b>-405,9</b>
<b>Jakautuminen</b>				
Emoyhtiön omistajille	48,4	-73,5	-450,0	-405,9



## KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	2022	2021
<b>VARAT</b>			
<b>Pitkäaikaiset varat</b>			
Laivasto	15,17	894,8	946,3
Käyttöoikeuslaivasto	16,17	932,9	1 025,3
Laivasto yhteensä		1 827,6	1 971,6
Muu käyttöomaisuus	15,17	150,1	162,3
Muu käyttöoikeusomaisuus	16,17	145,4	156,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		295,5	318,7
Eläkesaamiset	19	120,0	80,9
Muut pitkäaikaiset varat		4,5	6,9
Laskennalliset verosaamiset	13	80,6	191,9
<b>Pitkäaikaiset varat yhteensä</b>		<b>2 328,3</b>	<b>2 569,9</b>
<b>Lyhytaikaiset varat</b>			
Myyntiin liittyvät saamiset		134,9	110,9
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		122,0	55,8
Johdannaisinstrumentit	10,11	23,5	26,1
Muut rahoitusvarat	11	738,6	531,4
Rahat ja pankkisaamiset		785,8	734,3
<b>Lyhytaikaiset varat yhteensä</b>		<b>1 804,8</b>	<b>1 458,5</b>
Myytäväinä olevat omaisuuserät			18,7
<b>Varat yhteensä</b>		<b>4 133,0</b>	<b>4 047,1</b>
<b>OMA PÄÄOMA JA VELAT</b>			
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma</b>			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		335,2	400,2
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>410,7</b>	<b>475,7</b>
<b>Pitkäaikaiset velat</b>			
Vuokrasopimusvelat	20	1 128,0	1 204,1
Muut korolliset velat	20	1 058,4	986,2
Eläkevelvoitteet		0,7	0,7
Varaukset ja muut velat	22	186,4	200,7
<b>Pitkäaikaiset velat yhteensä</b>		<b>2 373,5</b>	<b>2 391,6</b>
<b>Lyhytaikaiset velat</b>			
Vuokrasopimusvelat	20	202,7	176,9
Muut korolliset velat	20	240,1	441,7
Varaukset	22	71,7	13,8
Ostovelat		90,3	53,5
Johdannaisinstrumentit	10,11	36,7	0,4
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	23	452,0	291,1
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		111,2	74,4
Muut velat		144,4	128,1
<b>Lyhytaikaiset velat yhteensä</b>		<b>1 348,9</b>	<b>1 179,8</b>
<b>Velat yhteensä</b>		<b>3 722,4</b>	<b>3 571,4</b>
<b>Oma pääoma ja velat yhteensä</b>		<b>4 133,0</b>	<b>4 047,1</b>

**LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA**

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

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



## KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	10–12/2022	10–12/2021	2022	2021
<b>Liiketoiminnan rahavirta</b>				
Tulos ennen veroja	55,3	-104,8	-370,7	-581,9
Poistot ja arvonalentumiset	81,2	77,9	349,8	319,8
Rahoitustuotot ja -kulut	-17,3	44,6	170,2	127,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,2	0,3	-6,6	-19,4
Varausten muutos	-10,2	4,9	45,2	19,8
Työsuhde-etuudet	0,8	-5,4	12,7	-4,3
Muut oikaisut	2,6	3,4	2,1	3,3
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	-6,8	2,9	60,0	18,9
Myynti- ja muiden saamisten muutos	19,9	-28,4	-86,9	-49,9
Vaihto-omaisuuden muutos	-0,6	-1,0	-10,1	1,9
Osto- ja muiden velkojen muutos	-42,7	150,6	249,5	257,3
Käyttöpääoman muutos	-23,4	121,3	152,5	209,2
Maksetut rahoituskulut, netto	-59,2	-17,6	-96,1	-99,3
<b>Liiketoiminnan nettorahavirta</b>	<b>29,9</b>	<b>124,6</b>	<b>259,0</b>	<b>-25,3</b>
<b>Investointien rahavirta</b>				
Investoinnit laivastoon	-13,4	-27,0	-83,1	-70,3
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-1,6	-0,5	-4,9	-6,0
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,0	37,8	25,5	441,7
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,2	2,1	0,4	11,7
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-38,9	-79,2	-12,8	-67,5
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	-0,6	0,0	-0,7	0,0
<b>Investointien nettorahavirta</b>	<b>-54,3</b>	<b>-66,8</b>	<b>-75,5</b>	<b>309,6</b>
<b>Rahoituksen rahavirta</b>				
Lainojen nostot				396,7
Lainojen takaisinmaksut	-9,7	-15,0	-144,0	-154,8
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-52,1	-42,4	-193,4	-146,8
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut			-20,5	-20,5
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot			400,0	
Omien osakkeiden hankinnat				-1,1
<b>Rahoituksen nettorahavirta</b>	<b>-61,8</b>	<b>-57,4</b>	<b>42,1</b>	<b>73,4</b>
<b>Rahavirtojen muutos</b>				
	<b>-86,2</b>	<b>0,4</b>	<b>225,6</b>	<b>357,8</b>
Rahavarat tilikauden alussa	1 461,8	1 149,6	1 150,0	792,2
Rahavirtojen muutos	-86,2	0,4	225,6	357,8
<b>Rahavarat kauden lopussa *</b>	<b>1 375,6</b>	<b>1 150,0</b>	<b>1 375,6</b>	<b>1 150,0</b>
<b>* Rahavarat</b>				
Muut rahoitusvarat	738,6	531,4	738,6	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	785,8	734,3	785,8	734,3
<b>Kassavarat</b>	<b>1 524,4</b>	<b>1 265,7</b>	<b>1 524,4</b>	<b>1 265,7</b>
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-148,8	-115,7	-148,8	-115,7
<b>Rahavarat</b>	<b>1 375,6</b>	<b>1 150,0</b>	<b>1 375,6</b>	<b>1 150,0</b>

# TILINPÄÄTÖSTIEDOTE – KONSERNIN TALOUDELLISEN VUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT 1.1.–31.12.2022

## 1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Tilinpäätöstiedote on hyväksytty julkistettavaksi 14.2.2023.

## 2. LAADINTAPERIAATTEET

Tilinpäätöstiedotteessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2022 konsernitilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Tilinpäätöstiedotteen 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

Konsernin tilinpäätöstiedotteen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään. Toteutuneet taloudelliset luvut saattavat poiketa aiemmista arvioista ja oletuksista. Tunnistetut erät, jotka sisältävät keskeisiä tilinpäätösarvioita ja epävarmuustekijöitä, ovat laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaraukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä, johdannaissopimukset ja suojauslaskenta sekä laskennalliset verosaamiset. Finnair on arvioinut myös ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutusta konsernitilinpäätöksessä käytetyissä johdon kannattavuus- ja kassavirtaennusteissa, jotka ovat osa tilinpäätöshetkellä laadittua käyttöomaisuuden arvonalennustestiä sekä laskennallisten verosaamisten arvostusta. Edellä mainittujen erien lisäksi, hallituksen arvio konsernin liiketoiminnan jatkuvuudesta pohjautuu pitkälti johdon ennusteisiin tulevista tapahtumista sekä muihin johdon käytettävissä oleviin tietoihin arviointihetkellä. Hallituksen arviota konsernin toiminnan jatkuvuudesta on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 4. Keskeisimmistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu vuoden 2022 tilinpäätöksen yhteydessä sekä jäljempänä tässä liitetiedossa.

Vaikka COVID-19-pandemian negatiiviset vaikutukset lievenivät tilikauden 2022 loppua kohden, Finnairin toimintaympäristöä vaikeutti merkittävästi geopolittisen tilanteen eskaloituminen Itä-Euroopassa Venäjän hyökättyä Ukrainaan helmikuussa 2022. Sodan vastaisia pakotteita seuranneet vastapakotteet johtivat Venäjän ilmatilan sulkuun, mikä on vaikuttanut merkittävästi Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen reitityksiin ja kustannuksiin. Lisäksi lentopolttoaineen markkinahinta nousi kuluvan vuoden aikana poikkeuksellisen korkealle tasolle, minkä lisäksi polttoaineen tulevaan hintakehitykseen, inflaation vaikutukseen matkustajakysyntään ja kustannuksiin sekä taloudellisen- ja kilpailuympäristön muutoksiin liittyy aiempaa suurempi epävarmuus. Lisäksi, vaikka pandemiasta johtuvia matkustusrajoituksia ei Kiinan avautumisen myötä juurikaan enää tilinpäätöshetkellä ollut, mahdollisiin uusiin virusmuunnoksiin ja matkustusrajoituksiin liittyy edelleen epävarmuustekijöitä, jotka muodostavat riskin lentomatkustuksen kysynnän ja sitä kautta Finnairin liikevaihdon kehitykselle.

Finnairin johto seuraa Ukrainan sodan sekä muiden yllä mainittujen toimintaympäristön muutosten vaikutusta liiketoimintaansa jatkuvasti, ja päivittää arvioita ja oletuksia viimeisimmän saatavillaan olevan tiedon mukaisesti. Finnair arvioi vaikean toimintaympäristön, mukaan lukien Venäjän ilmatilan sulun, jatkuvan pitkään ja yhtiö on siksi laatinut uuden strategian heikon kannattavuuden parantamiseksi ja taloudellisen asemansa vahvistamiseksi. Uusi strategia julkistettiin 7.9.2022.

Johtuen toimintaympäristön muutoksista ja niiden ennustamisen vaikeudesta, tässä tilinpäätöstiedotteessa käytettyihin johdon arvioihin ja oletuksiin, sekä niihin perustuviin raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään, sisältyy korostunutta epävarmuutta. Erityisesti Venäjän ilmatilan sulun lopullista kestoa on äärimmäisen vaikea ennustaa, minkä takia sen vaikutukset Finnairin tulevaisuudessa toteutuvaan tulokseen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin saattavat poiketa johdon tekemistä tämänhetkisistä arvioista ja oletuksista. Tässä tilinpäätöstiedotteessa käytetyistä ennusteskenaarioista sekä niiden vaikutuksesta konsernin toiminnan jatkuvuuden arviointiin ja arvonalentumistestaukseen kerrotaan tarkemmin alla olevissa liitetiedoissa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta ja 17. Arvonalentumistestaus.

## 4. HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Konsernin tilinpäätöstiedote 31. joulukuuta 2022 päättyvältä ajalta on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöstiedotteen julkistamisesta. Finnairin hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu yhtiön syyskuussa julkistamaan strategiaan ja hallituksen



hyväksymään viimeisimpään liiketoimintasuunnitelmaan, sekä yhtiön johdon jatkuvaan arviointiin Venäjän ilmatilan sulun ja COVID-19-pandemian vaikutuksista konsernin taloudelliseen asemaan. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja sen keston ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut kolmea johdon laatimaa ennusteskenaarioita, jotka käsittävät 36 kuukauden ajanjakson tammikuusta 2023 joulukuuhun 2025 asti. Ennusteskenaariot eroavat toisistaan pääasiassa mahdollisen laskusuhdanteen vaikutuksen sekä Venäjän ilmatilan sulun arvioidun keston suhteen. Johdon laatimiin ennusteskenaarioihin sekä toiminnan jatkuvuuden arviointiin liittyviä merkittävimpiä tunnistettuja epävarmuustekijöitä sekä johdon käyttämää harkintaa on kuvattu tarkemmin vuoden 2022 konsernitilinpäätöksessä ja edellä olevassa liitetiedossa 3. Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät.

Liikevaihdon ja kannattavuuden arvioidaan kehittyvän vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä arvioitua hitaammin, johtuen Venäjän ilmatilan sulun pitkäaikaisista vaikutuksista sekä polttoaineen korkeammasta hinnasta. Tilinpäätöksen yhteydessä päivitettyjen perusskenaarion sekä tätä pessimistisemmän skenaarion mukaan Venäjän ilmatilan arvioidaan pysyvän kiinni toistaiseksi, kun taas optimisen skenaarion mukaan Venäjän ilmatila aukeaisi vuoden 2025 toisen kvartaalin aikana. Lisäksi yhtiö arvioi kaikkein pessimistisimmässä skenaariossa mahdollisen taloudellisen laskusuhdanteen vaikuttavan matkustajatuottoja vähentävästi, johtaen jonkin verran perusskenaariota heikompaan tulokseen. Finnair arvioi optimoivansa kapasiteettiaan ja verkostoaan uudistetun strategian mukaisesti kaikissa kolmessa skenaariossa sekä tehostavansa merkittävästi toimintaansa vuoden 2024 puoliväliin mennessä kannattavuutensa parantamiseksi. Se arvioi kaikissa skenaarioissa operoivansa vuonna 2023 noin 84 % kapasiteetilla ja vuonna 2024 noin 88 % kapasiteetilla (tarjotuilla vuositason henkilökilometreillä mitattuna) pandemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Optimistisessa skenaariossa kapasiteetin arvioidaan nousevan noin 93 %:iin vuonna 2025, kun taas kahdessa muussa skenaariossa yhtiö arvioi operoivansa noin 88 % kapasiteetilla. Finnair ei Venäjän ilmatilan sulun myötä enää arvioi saavuttavansa pandemiaa edeltävää operatiivista tasoa ennusteperiodin aikana, johtuen päivitetyn strategian mukaisesta lentoverkoston ja laivaston optimoinnista. Finnair kykenee kaikissa skenaarioissa täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kk ajan tilinpäätöstiedotteen julkistamisesta.

Samalla kun Venäjän ilmatilan sulkeutumisen kesto ja niiden laajemmat vaikutukset eivät ole Finnairin vaikutusvallassa, Finnair jatkaa operatiivisen kapasiteetin sopeuttamista ja kustannusten alentamista osana uutta strategiaansa.

Huomioiden vuoden 2022 konsernitilinpäätöksessä esitetyt sekä edellä mainitut olosuhteet ja epävarmuustekijät, sekä yhtiön toimesta toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet Venäjän ilmatilan sulun ja pandemian aiheuttaman tilanteen lieventämiseksi, yhtiön hallitus on tullut siihen johtopäätökseen, ettei arvio anna merkittävää aihetta epäillä yhtiön toiminnan jatkuvuutta, eikä näin ollen ole perusteltua poiketa sen aikaisemmasta arviosta, jonka mukaan tilinpäätös ja tilinpäätöstiedote laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu tilinpäätöksen julkistamispäivänä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon, joiden perusteella oletetaan, että yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan rahoituksen riittävyyden vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta. Finnairin johto ja hallitus ovat tarkastelleet myös tilinpäätöspäivän jälkeisiä tapahtumia ja tulleet siihen johtopäätökseen, ettei näillä ole olennaista vaikutusta hallituksen hyväksymiin ennusteskenaarioihin tai konsernin liiketoiminnan jatkuvuuden arviointiin.

Huolimatta yhtiön toteuttamista toimenpiteistä, mukaan lukien uuden strategian mukaisten toimenpiteiden käynnistäminen, Venäjän ilmatilan sulkua ja polttoaineen korkea hinta tulevat vaikuttamaan Finnairin tuleviin kuukausiin merkittävästi, johtaen koronapandemiaa edeltävään aikaan verrattuna heikompaan taloudelliseen tulokseen ja jatkuen ajanjakson ajan, jonka kesto ei voida tällä hetkellä varmuudella arvioida. Mikäli tulevaisuuden tapahtumat tai olosuhteet johtaisivat siihen, että konserni ei pysty jatkamaan toimintaansa johdon nykyisen arvion mukaisesti, jatkuvuuden periaatteen käyttäminen voi osoittautua perusteettomaksi ja konsernin kirjanpitoarvot sekä varojen ja velkojen luokittelu olisi mukautettava vastaavasti.

## 5. SEGMENTTITIEDOT JA LIIKEVAIHTO

Finnairin johtoryhmä on IFRS 8 Segmenttiraportointi -standardin määritelmän mukainen konsernin ylin operatiivinen päätöksentekijä. Johtoryhmä tarkastelee liiketoimintaa yhtenä toiminnallisena segmenttinä, minkä vuoksi erillisiä raportoitavia segmenttejä ei ole.

Finnairin kuluvan vuoden viimeisen vuosineljänneksen liikevaihto kasvoi verrattuna vuoden 2021 vastaavaan vuosineljännekseen johtuen COVID-19-pandemian vaikutusten lieventymisestä ja lentolippujen hintojen poikkeuksellisen korkeasta tasosta vahvan matkustajakäynnin ja rajallisen kapasiteetin takia. Kokonaisliikevaihdon parantumisesta huolimatta COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun vaikutukset näkyivät yhä edelleen erityisesti Aasiaan suuntautuvan matkustuksen matkustajamäärissä.

**Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain**

10–12/2022, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	166,9	49,6	284,6	42,4	-7,9	<b>535,5</b>	77,9
Lisämyynti	6,2	2,3	10,6	1,2	12,1	<b>32,4</b>	4,7
Rahti	44,1	12,0	10,7	0,1	1,6	<b>68,6</b>	10,0
Matkapalvelut	5,1	0,2	45,4	0,0	0,1	<b>50,8</b>	7,4
<b>Yhteensä</b>	<b>222,3</b>	<b>64,2</b>	<b>351,3</b>	<b>43,7</b>	<b>5,8</b>	<b>687,3</b>	
Osuus %	32,3	9,3	51,1	6,4	0,8		

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

2022, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	425,0	244,3	897,9	128,2	15,3	<b>1 710,7</b>	72,6
Lisämyynti	19,4	12,8	37,6	5,4	48,0	<b>123,2</b>	5,2
Rahti	227,1	82,6	46,3	0,4	-4,1	<b>352,3</b>	15,0
Matkapalvelut	7,6	0,3	161,7	0,5	0,2	<b>170,3</b>	7,2
<b>Yhteensä</b>	<b>679,2</b>	<b>340,0</b>	<b>1 143,6</b>	<b>134,4</b>	<b>59,4</b>	<b>2 356,6</b>	
Osuus %	28,8	14,4	48,5	5,7	2,5		

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

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	10–				10–			
	12/2022	7–9/2022	4–6/2022	1–3/2022	12/2021	7–9/2021	4–6/2021	1–3/2021
<b>Liikevaihto</b>	<b>687,3</b>	<b>719,2</b>	<b>550,3</b>	<b>399,8</b>	<b>413,5</b>	<b>199,4</b>	<b>111,8</b>	<b>113,6</b>
Matkustajatuotot	535,5	553,9	393,6	227,6	218,9	113,9	44,9	43,2
Lisämyynti	32,4	36,3	27,7	26,7	19,4	10,5	5,7	8,6
Rahti	68,6	73,4	89,8	120,5	147,1	65,4	61,2	60,9
Matkapalvelut	50,8	55,5	39,1	25,0	28,1	9,7	0,0	0,9
<b>Vertailukelpoinen EBITDA</b>	<b>99,1</b>	<b>114,1</b>	<b>-6,0</b>	<b>-54,1</b>	<b>12,6</b>	<b>-30,7</b>	<b>-70,0</b>	<b>-60,9</b>
<b>Vertailukelpoinen liike-tulos</b>	<b>17,9</b>	<b>35,2</b>	<b>-84,2</b>	<b>-132,9</b>	<b>-65,2</b>	<b>-109,1</b>	<b>-151,3</b>	<b>-143,2</b>
<b>Liiketulos</b>	<b>38,0</b>	<b>19,2</b>	<b>-92,9</b>	<b>-164,9</b>	<b>-60,2</b>	<b>-106,0</b>	<b>-139,1</b>	<b>-149,1</b>

## 6. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

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

miljoonaa euroa	10– 12/2022	10– 12/2021	Muutos %	2022	2021	Muutos %
Vuokratuotot	31,9	8,2	> 200	118,8	23,0	> 200
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	0,0	0,4	-95,5	6,8	23,3	-70,7
Muut tuotot	5,4	4,7	13,2	27,9	16,2	71,9
<b>Yhteensä</b>	<b>37,3</b>	<b>13,4</b>	<b>179,0</b>	<b>153,5</b>	<b>62,5</b>	<b>145,6</b>

## 7. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat, koska kapasiteettia nostettiin vertailukaudesta ja Aasian-reiitit pidentyivät, vaikka saavutettujen kustannussäästöjen, mukaan lukien lomautusten, vaikutus näkyi vuonna 2022.

miljoonaa euroa	10– 12/2022	10– 12/2021	Muutos %	2022	2021	Muutos %
Palkat ja palkkiot	-74,3	-57,7	-28,6	-297,3	-185,8	-60,0
Maksupohjaiset järjestelyt	-12,7	-8,8	-45,0	-55,4	-30,1	-84,3
Etuuspohjaiset järjestelyt	-0,2	6,2	-102,6	-11,4	6,6	<-200
Eläkekulut yhteensä	-12,9	-2,6	<-200	-66,8	-23,4	-185,0
Muut sosiaalikulut	-11,4	-6,5	-75,3	-31,6	-0,6	<-200
<b>Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut</b>	<b>-98,5</b>	<b>-66,8</b>	<b>-47,4</b>	<b>-395,7</b>	<b>-209,9</b>	<b>-88,5</b>
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-7,4	-3,6	-107,0	-27,6	-8,3	<-200
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-4,8	-4,7	-2,4	-19,0	-7,2	-162,7
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-1,9	-1,3	-49,7	-7,3	-3,9	-89,9
<b>Yhteensä</b>	<b>-112,6</b>	<b>-76,4</b>	<b>-47,5</b>	<b>-449,6</b>	<b>-229,3</b>	<b>-96,1</b>

## 8. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	10– 12/2022	10– 12/2021	Muutos %	2022	2021	Muutos %
Oman laivaston poistot	-31,0	-31,0	-0,3	-120,9	-155,7	22,3
Muun käyttöomaisuuden poistot	-4,4	-4,8	10,0	-18,9	-20,5	7,6
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-40,3	-35,6	-13,3	-156,0	-123,2	-26,6
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,4	-5,0	-9,4	-21,3	-18,5	-15,5
<b>Poistot</b>	<b>-81,2</b>	<b>-76,4</b>	<b>-6,3</b>	<b>-317,1</b>	<b>-317,8</b>	<b>0,2</b>
Arvonalentumiset		-1,5	100,0	-32,7	-2,0	<-200
<b>Yhteensä</b>	<b>-81,2</b>	<b>-77,9</b>	<b>-4,2</b>	<b>-349,8</b>	<b>-319,8</b>	<b>-9,4</b>

Arvonalentumiset on esitelty tarkemmin liitteessä 17. Arvonalentumistestaus.

## 9. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei sisällytetä pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia eikä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia. Nämä valuuttakurssi- ja käyvän arvon muutokset huomioidaan vertailukelpoisessa tuloksessa vasta kun ne realisoituvat. Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liiketuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, omistettujen A330-lentokoneiden arvonalentumisia, tiettyjen etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia ja uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	10–12/2022			10–12/2021		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
<b>Liikevaihto</b>	<b>687,3</b>		<b>687,3</b>	<b>413,5</b>		<b>413,5</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	37,3	0,0	37,2	13,4	-0,4	13,0
<b>Liiketoiminnan kulut</b>						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-112,6	-1,9	-114,5	-76,4	-7,7	-84,0
Polttoainekulut	-229,0	1,2	-227,9	-102,4		-102,4
Kapasiteettivuokrat	-26,2		-26,2	-22,9		-22,9
Lentokaluston huoltokulut	-33,1	-19,2	-52,2	-39,5	3,4	-36,1
Liikennöimismaksut	-51,1		-51,1	-53,4		-53,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-26,7		-26,7	-19,0		-19,0
Matkustaja- ja maapalvelut	-98,5		-98,5	-65,2		-65,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-28,1	-0,2	-28,3	-30,4	-0,4	-30,8
<b>EBITDA</b>			<b>99,1</b>			<b>12,6</b>
Poistot ja arvonalentumiset	-81,2		-81,2	-77,9		-77,9
<b>Liiketulos</b>	<b>38,0</b>	<b>-20,1</b>	<b>17,9</b>	<b>-60,2</b>	<b>-5,1</b>	<b>-65,2</b>

miljoonaa euroa	2022			2021		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
<b>Liikevaihto</b>	<b>2 356,6</b>		<b>2 356,6</b>	<b>838,4</b>		<b>838,4</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	153,5	-6,8	146,7	62,5	-23,3	39,2
<b>Liiketoiminnan kulut</b>						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-449,6	2,5	-447,1	-229,3	-19,5	-248,9
Polttoainekulut	-835,1	-0,9	-836,0	-211,4	0,0	-211,4
Kapasiteettivuokrat	-102,5		-102,5	-71,3		-71,3
Lentokaluston huoltokulut	-192,4	8,8	-183,6	-117,2	25,5	-91,7
Liikennöimismaksut	-206,5		-206,5	-120,4		-120,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-103,1		-103,1	-38,1		-38,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-348,0		-348,0	-148,0		-148,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-123,7	0,4	-123,3	-99,7	2,9	-96,8
<b>EBITDA</b>			<b>153,2</b>			<b>-149,0</b>
Poistot ja arvonalentumiset	-349,8	32,7	-317,1	-319,8		-319,8
<b>Liiketulos</b>	<b>-200,6</b>	<b>36,6</b>	<b>-163,9</b>	<b>-454,4</b>	<b>-14,4</b>	<b>-468,9</b>

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät neljästä omistetusta A330-lentokoneesta kirjatun 32,7 miljoonan euron arvonalennuksen, lentokaluston huoltovaroiksiin liittyvän 8,8 miljoonan euron realisoitumattoman valuuttakurssimuutoksen ja neljän A321-lentokoneen myyntivoiton 6,8 miljoonaa euroa. Lisäksi henkilöstö- ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin on kirjattu 2,5 miljoonaa euroa järjestelykuluja, jotka liittyvät marraskuussa 2022 päättyneisiin muutosneuvotteluihin.

## 10. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin tehtiin merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Liiketoiminnan valuutta- ja lentopetroliriskien kassavirtojen keskimääräisiä suojausasteita nostettiin ja suojausprofiilia muutettiin. Päivityksen myötä suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on noin 90 prosenttia ja alaraja noin 60 prosenttia suojausasteen laskiessa suojausjakson loppua kohden. Keskimääräinen suojausaste nousee päivityksen myötä merkittävästi, joten uuden politiikan mukainen suojausaste tullaan saavuttamaan vasta vuoden 2023 ensimmäisen puoliskon aikana. Suojaushorisontti säilyi muuttumattomana 12 kuukaudessa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon. Johdannaissopimusten lisäksi Finnair on suojannut tasettaan USD-määräisillä talletuksilla ja sijoituksilla. Näiden määrä vuoden 2022 neljännen vuosineljänneksen lopussa oli yli 400 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollarin vahvistumisella euroa vastaan on ollut positiivinen vaikutus johdannaisten arvostuksiin, ja lentopetrolin kallistumisella on ollut negatiivinen vaikutus johdannaisten arvostuksiin. Yhdysvaltain dollari vahvistui 17,1 % vertailukauteen verrattuna ja lentopetroli kallistui 77,9 % samalla ajanjaksolla.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	2022		2021	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
<b>Valuuttajohdannaiset</b>				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	284,7	-7,3	57,4	0,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot			4,5	0,0
Mydyt optiot			4,3	0,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	183,7	-11,6	162,9	8,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	468,4	-18,9	229,2	9,5
Taseen suojaus (termiinit)	337,7	-0,3	270,1	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	337,7	-0,3	270,1	0,0
<b>Valuuttajohdannaiset yhteensä</b>	<b>806,1</b>	<b>-19,3</b>	<b>499,3</b>	<b>9,5</b>
<b>Hyödykejohdannaiset</b>				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	209 000	-2,5	68 000	3,9
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	149 000	4,8		
Mydyt optiot, lentopetroli, tonnia	149 000	-7,8		
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	507 000	-5,6	68 000	3,9
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	149 000	0,9		
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	149 000	0,9		
<b>Hyödykejohdannaiset yhteensä</b>	<b>656 000</b>	<b>-4,6</b>	<b>68 000</b>	<b>3,9</b>
<b>Valuutan- ja koronvaihtosopimukset</b>				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	253,1	10,7	280,3	12,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	253,1	10,7	280,3	12,3
<b>Korkojohdannaiset yhteensä</b>	<b>253,1</b>	<b>10,7</b>	<b>280,3</b>	<b>12,3</b>
<b>Johdannaiset yhteensä</b>		<b>-13,2</b>		<b>25,7</b>

## 11. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

<b>Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista</b>			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	2022	Taso 1	Taso 2
<b>Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat</b>			
Kaupankäyntiarvopaperit	738,6	690,8	47,8
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	13,5		13,5
Valuuttajohdannaiset	0,5		0,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Hyödykejohdannaiset	9,5		9,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,6		8,6
<b>Yhteensä</b>	<b>762,1</b>	<b>690,8</b>	<b>71,3</b>
<b>Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat</b>			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	2,8		2,8
Valuuttajohdannaiset	19,8		19,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	11,6		11,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	7,4		7,4
Hyödykejohdannaiset	14,1		14,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	14,1		14,1
<b>Yhteensä</b>	<b>36,7</b>		<b>36,7</b>

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

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

## 12. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Konsernilla ei ollut tilikauden aikana toteutuneita yrityshankintoja tai -myyntejä.

## 13. TULOVEROT

Finnair ei ole kirjannut tilikaudella 2022 tappiosta ja väliaikaisista eroista aiheutuvaa laskennallista verosaamista johtuen Venäjän ilmatilan sulun aiheuttamasta merkittävästä epävarmuudesta. Tilikauden toisella neljänneksellä laskennallisista verosaamisista liittyen verotuksessa vahvistettuihin tappioihin vuosilta 2020 ja 2021 tehtiin 117 miljoonan euron alaskirjaus.

Ennusteskenaariot ja niiden oletetut todennäköisyydet on päivitetty tilinpäätöksen laatimisen yhteydessä, ja ne perustuvat Finnairin syyskuussa julkistettuun uuteen strategiaan, joka tähtää kannattavuuden palauttamiseen tavoitteenaan pandemiaa edeltävän ajan 5 %:n vertailukelpoinen liikevoittotaso vuoden 2024 puolivälistä lähtien. Ennusteskenaarioiden ja niiden oletettujen todennäköisyyksien perusteella yhtiön hallitus arvioi, että toisella vuosineljänneksellä kirjatun 117 miljoonan euron suuruisen laskennallisen verosaamisen alaskirjauksen jälkeen jäljellä oleva 99 miljoonan euron laskennallinen verosaaminen voidaan hyödyntää, vastaten noin 497 miljoonan euron verotuksellisia tappioita tilikausilta 2020 ja 2021, jotka vanhenevat vuosina 2030 ja 2031. Tehty alaskirjaus vastaa noin 585 miljoonan euron verotuksellisia tappioita tilikausilta 2020 ja 2021, jotka vanhenevat vuosina 2030 ja 2031.

Konsernitaseeseen kirjattu netotettu laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 80,6 miljoonaa euroa (31.12.2021: 191,9), joka sisältää kausien 2020 ja 2021 tappioista jäljellä olevan 99 miljoonan euron suuruisen laskennallisen verosaamisen. Taseeseen kirjatut laskennalliset verosaamiset ja -velat netotetaan, koska ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään. Tilikauden 2022 noin 169 miljoonan euron arvioidusta verotuksellisesta tappiosta, joka vanhenee vuonna 2032 ja väliaikaisista eroista 140 miljoonaa euroa, joilla ei ole vanhenemisaikaa, ei ole kirjattu laskennallista verosaamista. Väliaikaisiin eroihin sisältyy vuokrasopimukseen liittyvät, pääosin valuuttakurssieroista johtuvat 64 miljoonan euron tappiot, korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä olevat korkokulut 57 miljoonaa euroa ja

johdannaisten arvostus käypään arvoon 13 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti, kuin on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy verotettavaa tuloa, jota vastaan väliaikainen ero voidaan hyödyntää, huomioiden myös Finnairilla käytävissä olevat verosuunnittelumenetelmät liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä. Hallituksen arviointi tulevaisuudessa syntyvästä verotettavasta tuloksesta perustuu viimeisiin ennusteskennariioihin, joita kuvataan tarkemmin liitetiedossa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta ja liitetiedossa 17. Arvon alentumistestaus.

#### 14. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa ei makseta vuodelta 2022. Yhtiökokous päätti 7.4.2022 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2021 ei maksettu osinkoa. Yhtiökokous päätti 17.3.2021 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2020 ei maksettu osinkoa.

#### 15. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	2022	2021
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 108,6	1 625,5
Lisäykset	125,8	28,7
Ennakoiden muutos	-37,4	26,3
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	20,4	-22,6
Vähennykset ja siirrot	0,0	-371,0
Poistot	-139,8	-176,2
Arvon alentumiset	-32,7	-2,0
<b>Kirjanpitoarvo kauden lopussa</b>	<b>1 044,9</b>	<b>1 108,6</b>

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen, joka julkistettiin ensimmäisen vuosineljänneksen aikana. Poistot laskivat tilikaudella johtuen vuoden 2021 lopulla toteutetuista neljästä A350 lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelystä. Venäjän ilmatilan sulun vaikutusten sekä Aasian kohteiden pitkittyneen lentoajan vuoksi neljästä omistetusta A330-lentokoneesta kirjattiin 32,7 miljoonan euron arvonalennus.

#### Myytävänä olevat omaisuuserät

Finnairilla ei ollut tilikauden 2022 lopussa myytävissä oleviin omaisuuseriin luokiteltua käyttöomaisuutta. Vuoden 2021 viimeisellä vuosineljänneksellä Finnair siirsi neljä A321-lentokonetta myytävissä oleviin omaisuuseriin, jotka myytiin tilikauden 2022 aikana.

#### 16. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	2022	2021
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 181,7	917,5
Uudet sopimukset	9,5	380,6
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	64,3	25,3
Poistot	-177,3	-141,6
<b>Kirjanpitoarvo kauden lopussa</b>	<b>1 078,2</b>	<b>1 181,7</b>

Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot johtuvat pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista. Rivi sisältää myös tiettyjen aiemmin rahoitusleasingsopimuksiksi luokiteltujen edelleenvuokrasopimusten pidennyksen ja luokittelun operatiivisiksi vuokrasopimuksiksi sopimusmuutosten takia, joiden vaikutus oli 19,4 miljoonaa euroa. Poistojen kasvu tilikaudella johtui pääasiassa edellisellä tilikaudella tehdyistä A350-lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelystä.

#### 17. ARVONALENTUMISTESTAUS

Laivasto ja muu käyttöomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenoon vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Konserni arvioi jokaisena raportointi hetkenä, onko viitteitä siitä, että jonkin käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Aineettomista hyödykkeistä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, ei kirjata poistoja, vaan ne testataan arvonalentumisen varalta jokaisena raportointi hetkenä. Arvon alentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Finnair käyttää kerrytettävissä olevan rahamäärän määrittelyssä

ensisijaisesti käyttöarvomenetelmää. Käyttöarvoon perustuvasta arvonalentumistestauksen laatimisesta on kerrottu tarkemmin vuoden 2022 konsernitilinpäätöksessä.

Finnair pitää useita COVID-19-pandemiasta ja Ukrainan sotaa seuranneesta Venäjän ilmatilan sulusta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viiteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on suorittanut arvonalentumistestauksen tilinpäätöspäivänä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta ja Ukrainan sodasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö sekä niistä johtuvat kielteiset vaikutukset konsernin toimintaympäristöön, konsernin taloudelliseen tulokseen ja normaalia matalampaan kapasiteetin käyttöasteeseen. Käyttöarvoon perustuva arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU) perustuen Finnairin viimeisimpään strategiaan ja olemassa olevaan laivastoon raportointipäivänä. Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Mahdolliset myytäväksi tarkoitetut omaisuuserät jätetään rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet arvioidaan erikseen. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, luokitellaan sisältyvän rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Tase sisältää 1,4 miljoonaa euroa (31.12.2021: 1,4) aineettomia hyödykkeitä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika.

Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon. Testauksen perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerryttävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Tilinpäätöspäivänä rahavirtaa tuottavan yksikön kerryttävissä oleva rahamäärä oli 2 059,2 miljoonaa euroa (31.12.2021: 2 748,6) ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 1 635,0 miljoonaa euroa (31.12.2021: 2 155,8).

Käyttöarvo on määritetty käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat hallituksen hyväksymään strategiaan ja tästä johdettuun ennusteeseen seuraavan viiden vuoden ajalle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Ottaakseen huomioon Ukrainan sodasta johtuvan lisääntyneen epävarmuuden vaikutuksen tulevaisuuden näkyymiin, Finnair käyttää rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon laatimia vaihtoehtoisia rahavirtaskenaarioita painotetaan niiden arvioiduilla todennäköisyyksillä. Tilinpäätöksen 2022 yhteydessä käytetyt ennusteskenaariot ja niille allokoitut todennäköisyydet on arvioitu ja hyväksytty yhtiön hallituksen toimesta. Määrittäessään käyttämiensä skenaarioiden todennäköisyyksiä, johto on harkinnut erityisesti mahdollisen taloudellisen taantumun vaikutuksiin sekä Venäjän ilmatilan sulun kestoon liittyvää korostunutta epävarmuutta.

Arvonalentumistestissä käytettyjen kassavirtojen mallintaminen pohjautuu johdon laatimiin viimeisimpiin ennusteskenaarioihin, joita on kuvattu tarkemmin liitetietojen kohdassa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta. Skenaariot eroavat toisistaan pääasiassa mahdollisen laskusuhdanteen vaikutuksen sekä Venäjän ilmatilan arvioidun keston suhteen. Perusskenaariossa, jonka todennäköisyydeksi johto on määritellyt 50 %, Venäjän ilmatilan arvioidaan pysyvän kiinni toistaiseksi. Pessimistisessä skenaariossa, jonka todennäköisyydeksi johto on määritellyt 30 %, ilmatilan arvioidaan samoin pysyvän kiinni toistaiseksi, ja lisäksi mahdollisen talouden laskusuhdanteen vaikuttavan matkustajatuottoihin heikentävästi. Optimistisessä skenaariossa, jonka todennäköisyydeksi on määritetty 20 %, johto arvioi Venäjän ilmatilan aukeavan vuoden 2025 puoliväliin mennessä. Finnair arvioi optimoivansa laivastoaan ja verkostoaan uudistetun strategian mukaisesti kaikissa kolmessa skenaariossa sekä tehostavansa toimintaansa vuosien 2022–2024 aikana kannattavuuden parantamiseksi.

Arvonalennustestauksessa käytetyt keskeiset oletukset	31.12.2022	30.9.2022	31.12.2021
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	8,5	7,9	7,7
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	9,9	9,1	8,8
Pitkän aikavälin kasvu-%	2,6	2,6	2,8
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	952–1015	916–1024	768–864

Arvonalentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa ja arvioiden käyttöä. Arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta, minkä lisäksi Venäjän aloittama Ukrainan sota on lisännyt ennusteisiin liittyvää epävarmuutta entisestään. Erityisesti Venäjän ilmatilan sulun kesto on äärimmäisen vaikea ennustaa. Tilikauden aikana myös lentopolttoaineen markkinahinta nousi poikkeuksellisen korkealle tasolle, minkä lisäksi polttoaineen tulevaan hintakehitykseen, inflaation vaikutukseen matkustajakysyntään ja kustannuksiin sekä taloudellisen- ja kilpailuympäristön muutoksiin liittyy aiempaa suurempi epävarmuus. Epävarmuustekijöistä ja niihin liittyvästä johdon harkinnasta on kerrottu laajemmin vuoden 2022 konsernitilinpäätöksessä sekä tämän tilinpäätöstiedotteen liitetiedossa 3. Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät. Ottaakseen lisääntyneen epävarmuuden huomioon arvonalentumistestauksessaan, Finnair soveltaa kassavirtaennusteessaan odotusarvomenetelmää, joka huomioi eri skenaarioihin pohjautuvat kassavirrat sekä niiden todennäköisyydet.



Pitkän aikavälin kasvuoletus on määritetty perustuen yhtiön johdon tilinpäätöshetken parhaaseen arvioon Venäjän ilmatilan sulun kestosta sekä tulevasta markkinakysynnästä ja -ympäristöstä. Arvioita on pyritty vertaamaan saatavilla oleviin ulkoisiin tietolähteisiin, kuten toimialan pitkän aikavälin keskimääräisiin kasvuodotuksiin. Optimistisessa skenaariossa pitkän aikavälin kasvuoletukseksi on määritetty 2,8 % ja puolestaan perusskenaariolle sekä pessimistisemmälle skenaariolle on määritetty 2,5 % pitkän aikavälin kasvuodotus. Näin ollen, odotusarvoon perustuvan mallin mukainen pitkän aikavälin kasvuodotus on 2,6 %. Käytetty diskonttokorko perustuu yhtiön painotettuun, pääoman keskimääräiseen kustannukseen, joka heijastaa markkinoiden arviota rahan aika-arvosta sekä Finnairin liiketoiminnalle ominaista riskiä. Polttoaineen hinta on määritetty perustuen hintasuojilla painotettuun polttoaineen hintaan, joka perustuu termiinikäyrään, suunniteltujen lentojen arvioituun polttoaineen kulutukseen sekä historiaan perustuvaan tietoon kunkin konetyypin polttoaineen kulutuksesta.

Arvonlennustestin pohjana olevat laskelmat ja ennusteet vaativat merkittävää johdon harkintaa ja arvioiden käyttämistä, mistä syystä Finnair on laatinut herkkyyksianalyysin, jonka tarkoituksena on heijastella, miten arvonalentumistestin tulos reagoi keskeisten oletusten tai EBITDA-marginaalin muutoksiin. Herkkyyksianalyysi huomioi yhden oletuksen muutoksen kerrallaan muiden oletusten pysyessä ennallaan. Herkkyyksianalyysin tulokset heijastelevat rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin pohjalta määritetyn kerrytettävissä olevan rahamäärän herkkyyttä. Alla olevassa taulukossa on esitetty muutokset oletuksissa, joilla käyttöarvon ja omaisuuserien kirjanpitoarvon välinen ero laskisi nollaan.

Muutosherkkyydet	31.12.2022	30.9.2022	31.12.2021
EBITDA marginaali-%, prosenttiyksikköä	-1,0	-0,6	-1,1
Diskonttokorko, prosenttiyksikköä	+1,5	+0,9	+1,4
Pitkän aikavälin kasvuprosentti, prosenttiyksikköä	-2,1	-1,1	-1,5
Polttoainekustannus, prosenttia	+3	+2	+4

Käyttöarvolaskelma reagoi herkästi diskonttokoron, pitkän aikavälin kasvuodotuksen ja polttoainekustannusten muutoksiin sekä EBITDA-marginaalin muutukseen.

## 18. VALTIONTUKI FINNAIRIN RAHOITUSJÄRJESTELYISSÄ

### Valtiontuki TyEL-takaisinlainassa ja osakeannissa

Euroopan komissio päätyi ratkaisuun, jonka mukaan Suomen valtion 540 miljoonan euron takaus Finnairin TyEL-takaisinlainassa, jonka Euroopan komissio hyväksyi 18.5.2020, ja Suomen valtion osallistuminen osakeantiin ovat niin läheisesti sidoksissa toisiinsa, että niiden voidaan yhdessä katsoa muodostavan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107(1) artiklan mukaisen valtiontuen. Komission päätöksen nojalla yhtiö on sitoutunut osakeannin jälkeen tiettyihin ehtoihin, jotka koskevat muun muassa yritysostokieltä, jonka mukaan yhtiö ei saa kolmen vuoden kuluessa osakeannista hankkia yli 10 prosentin osuutta kilpailijoissa tai muissa saman alan toimijoissa, tuotantoketjun alku- ja loppupään toimijat mukaan luettuina.

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

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

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

### Valtiontuki hybridilainalmiitissä ja konversiossa pääomalainaksi

Finnair ja Suomen valtio ovat allekirjoittaneet 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainalmiitistä yhtiön tukemiseksi. Päätöksen järjestelystä teki valtioneuvoston yleisistunto 18.2.2021 ja järjestelyllä on Euroopan komission kilpailuviranomaisen hyväksyntä Euroopan unionin valtiontukisäätelyn mukaisesti. Koronapandemiasta

seuranneet matkustusrajoitukset ovat aiheuttaneet yhtiölle mittavia tappioita, mikä on huomioitu lainan korkotasossa. Limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen jälkeen yhtiön käytettävissä komission 12.3.2021 tekemän valtioneuvoston päätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltyjen raja-arvojen alapuolelle.

Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi 10.2.2022 hyväksyntänsä jäljellä olevalle, noin 50 miljoonan euron osuudelle, ja näin ollen Finnairin ja Suomen valtion välinen 400 miljoonan euron hybridilainalimiitti on kokonaisuudessaan yhtiön käytössä lainaehtojen mukaisesti.

Finnair on 22.6.2022 nostanut 290 miljoonaa euroa hybridilainaa, joka konvertoitiin pääomalainaksi 30.6.2022 valtioneuvoston päätöksellä. Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi hyväksyntänsä hybridilainalimiitin konvertoinnista pääomalainaksi 20.6.2022. Lisätietoja pääomalainasta on kohdassa 21. Pääomalaina.

Finnair on 2.9.2022 nostanut 400 miljoonan pääomalainasta jäljellä olevan 110 miljoonan euron osuuden. Näin ollen koko 400 miljoonan euron pääomalaina on kokonaisuudessaan nostettu.

### Valtioneuvoston 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 valliitsevassa epävarmasta toimintaympäristössä yhtiö on sopinut muiden osapuolten kanssa, että jatkettujen takausten myötä laina-aikaa jatketaan vuoteen 2025 saakka ja takaisinmaksuaikataulua muutetaan siten, että yhtiö lyhentää lainaa kesäkuusta 2023 alkaen 100 miljoonaa euroa puolivuositain, kuitenkin niin, että kaksi viimeistä 100 miljoonan euron lyhennystä maksetaan kokonaisuudessaan 15.5.2025. TyEL-takaisinlainan ehtojen mukaisesti lainalla on oltava voimassa oleva takaus lainanantajalle. Takauksen TyEL-takaisinlainalle on antanut Suomen valtio ja liikepankki.

### 19. ELÄKESAAMISET

Eläkesaamiset olivat 120,0 miljoonaa euroa (31.12.2021: 80,9). Tilikaudella 2022 muihin laajan tuloksen eriin kirjattiin yhteensä 49,9 miljoonaa euroa, joka pääosin koostuu diskonttoron muutoksesta 3,69 %:iin (31.12.2021: 0,74 %) ja palkankorotusoletuksen muutoksesta aiheutuneesta 86,4 miljoonan euron voitosta sekä järjestelyyn kuuluvien varojen 34,9 miljoonan euron tappiosta. Tuloslaskelmaan kirjattiin työsuoritukseen perustuvia menoja 11,5 miljoonaa euroa.

### 20. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Finnair on jatkanut TyEL-takaisinlainan laina-aikaa vuoteen 2025 saakka ja takaisinmaksuaikataulua on muutettu 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. Lainan pääoma on pysynyt muuttumattomana 600 miljoonassa eurossa. TyEL-takaisinlainalla on lainaehtojen mukaisesti oltava turvaava vakuus. Vakuus TyEL-takaisinlainalle on saatu Suomen valtiolta ja liikepankilta. Suomen Valtion Finnairille myöntämästä vakuudesta kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 18. Valtioneuvoston Finnairin rahoitusjärjestelyissä. TyEL-takaisinlaina sisältyy Lainat rahoituslaitoksilta -erään.

Yhdysvaltojen dollarin vahvistuminen euroa vastaan on nostanut vuokrasopimusvelkojen määrää, sillä suurin osa näistä on Yhdysvaltojen dollari määräisiä.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo		Kirjanpitoarvo	
	2022	2021	2022	2021
<b>Pitkäaikaiset korolliset velat</b>				
Vuokrasopimusvelat	1128,0	1204,1	1128,0	1204,1
Lainat rahoituslaitoksilta	305,6	299,7	399,2	299,7
Joukkovelkakirjalainat	298,0	406,2	397,9	397,2
JOLCO-lainat* ja muut	164,4	289,4	261,3	289,4
<b>Yhteensä</b>	<b>1896,0</b>	<b>2199,3</b>	<b>2186,4</b>	<b>2190,3</b>
<b>Lyhytaikaiset korolliset velat</b>				
Vuokrasopimusvelat	202,7	176,9	202,7	176,9
Lainat rahoituslaitoksilta	207,3	299,8	199,6	299,8
Joukkovelkakirjalainat		98,9		98,9
JOLCO-lainat* ja muut	53,0	43,1	40,4	43,1
<b>Yhteensä</b>	<b>463,0</b>	<b>618,6</b>	<b>442,7</b>	<b>618,6</b>

Velkojen käyvät arvot (poislukien vuokrasopimusvelat) on laskettu diskonttaamalla velkojen tulevat kassavirrat käyttämällä tilinpäätöspäivän markkinakorkoa ja yrityksen luottoriskipreemiota. Joukkovelkakirjojen käypä arvo on laskettu käyttämällä tilinpäätöspäivän noteerattua hintaa (75,5).

\* 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.

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

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

\* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 2,1 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 1,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2020 ja erääntyy vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

## 21. PÄÄOMALAINA

Finnair on 22.6.2022 nostanut 290 miljoonaa euroa hybridilainaa, joka on konvertoitu pääomalainaksi 30.6.2022 valtioneuvoston päätöksellä. Jäljellä oleva 110 miljoonan euron osuus pääomalainasta on nostettu 2.9.2022. Näin ollen koko 400 miljoonan euron pääomalaina on nostettu kokonaisuudessaan. Nostettu pääomalaina on kirjattu konsernin emoyhtiön omaan pääomaan omana eränä.

Pääomalainan ehtojen ja osakeyhtiölain mukaisesti Finnair voi maksaa lainasta kertyneitä korkoja ja muita maksuja. Ehtojen täyttyessä Finnair maksaa pääomalainasta viitekorkoa lisättynä lainan marginaalilla, joka on

määritelty pääomallainan ehdoissa. Nostohetkellä pääomallainan marginaali oli 3,5 % ja viitekorko 0 % ehtojen mukaisesti. Pääomallainan ehtoihin sisältyy marginaalitulukko, jonka mukaisesti marginaali nousee vuosittain. Pääomallainasta voidaan maksaa lisäksi käyttömaksua, jonka suuruus on sidottu nostetun pääomallainan määrään pääomallainan ehtojen mukaisesti. Nostohetkellä käyttömaksun vuosittainen kulu oli 2 %. Käyttömaksun lisäksi pääomallainasta voidaan maksaa luotonvarauspalkkiota nostamattomalle osuudelle, joka on 20 prosenttia kulloinkin voimassa olevasta lainan marginaalista.

Pääomallainalla ei ole erikseen määriteltyä eräpäivää vaan se voidaan maksaa takaisin osakeyhtiölain sääntöjen ja pääomallainaehtojen mukaisesti. Pääomallainan ehtojen ja osakeyhtiölain mukaisesti Finnair voi maksaa lainasta kertyneitä korkoja ja muita maksuja ehtojen ja osakeyhtiölain sääntöjen täytyessä. Pääomallainalle kertyneet korot ovat kuluksi kirjaamattomia korkoja.

miljoonaa euroa	2022	2021
Pääomallainalle kertyneet korot	15,9	

## 22. VARAUKSET

miljoonaa euroa	2022	2021
<b>Lentokaluston huoltovaraus</b>		
Varaus kauden alussa	195,9	162,8
Uudet varaukset	56,1	32,0
Käytetyt varaukset	-16,6	-12,7
Puretut varaukset	-3,1	-1,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-0,9	2,2
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	6,4	1,4
Kurssierot	8,8	11,7
<b>Lentokaluston huoltovaraus yhteensä</b>	<b>246,7</b>	<b>195,9</b>
Joista pitkäaikaista	178,7	184,6
Joista lyhytaikaista	68,0	11,3
<b>Muut varaukset</b>		
Varaus kauden alussa	3,8	13,0
Uudet varaukset	4,8	1,9
Käytetyt varaukset	-2,6	-9,0
Puretut varaukset	-1,0	-2,1
<b>Muut varaukset yhteensä</b>	<b>5,0</b>	<b>3,8</b>
Joista pitkäaikaista	1,4	1,4
Joista lyhytaikaista	3,6	2,5
<b>Yhteensä</b>	<b>251,7</b>	<b>199,8</b>
Joista pitkäaikaista	180,1	186,0
Joista lyhytaikaista	71,7	13,8

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2034 mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 186,4 miljoonaa euroa (31.12.2021: 200,7) sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 6,3 miljoonaa euroa (31.12.2021: 14,7), jotka pääosin koostuvat saaduista vuokravakuuksista. Pitkäaikaiset kannustinpalkkiot johtoryhmälle ja muulle henkilöstölle, joiden odotetaan maksettavan vuoden 2023 kolmannella neljänneksellä, siirrettiin lyhytaikaisiin velkoihin.

## 23. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	2022	2021
Ennakkoon saadut lentolipputulot	356,4	202,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	51,3	55,1
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	27,9	15,2
Muut erät	16,4	18,1
<b>Yhteensä</b>	<b>452,0</b>	<b>291,1</b>

## 24. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	2022	2021
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	52,5	51,0
<b>Yhteensä</b>	<b>52,5</b>	<b>51,0</b>

Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet pysyivät suunnilleen samalla tasolla kuin vertailuvuotena.

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2022 olivat 366,1 miljoonaa euroa (31.12.2021: 355,3) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 62,1 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 304,0 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 31.12.2022 olivat 17,2 miljoonaa euroa (31.12.2021: 18,0) 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.

## 25. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Finnair-konsernin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, johto (hallitus, toimitusjohtaja ja johtoryhmä), heidän läheiset perheenjäsenensä ja heidän tai heidän läheisten perheenjäsentensä määräysvallassa olevat yhtiöt, osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset, Finnairin eläkesäätiö sekä Finnair-konsernin sairauskassa. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

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

miljoonaa euroa	2022	2021
<b>Tavaroiden ja palvelujen myynnit</b>		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	25,7	18,2
Eläkesäätiö	0,3	0,1
Sairauskassa	0,0	0,2
<b>Työsuhde-etuudet</b>		
Eläkesäätiö	11,2	-7,4
Sairauskassa	0,6	0,6
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	4,1	4,6
Hallitus	0,4	0,4
<b>Tavaroiden ja palvelujen ostot</b>		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	78,2	73,0
Eläkesäätiö	2,0	2,0
<b>Rahoitustuotot</b>		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset		1,6
Eläkesäätiö	0,6	0,1
<b>Saamiset</b>		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	6,4	17,0
Eläkesäätiö	119,9	78,9
<b>Velat</b>		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	4,3	6,1

## 26. KATSUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair allekirjoitti sopimukset kahden A320-lentokoneen ja yhden A321-lentokoneen ennaaikaisesta vuokrasopimusten päättämisestä ja koneiden hankkimisesta Finnairin omistukseen. Transaktiolla arvioidaan olevan positiivinen vaikutus Finnairin kannattavuuteen lähivuosien aikana. Transaktioista ensimmäinen toteutui helmikuussa 2023 ja kahden muun koneen suunnitellaan toteutuvan maaliskuun 2023 aikana. Transaktioilla on noin 50 miljoonan euron negatiivinen kassavirtavaikutus vuoden ensimmäisellä kvartaalilla. Vuokrattujen koneiden siirtymisellä Finnairin omistukseen ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta konsernin tulokseen tai taseeseen, johtuen vuokrasopimuksen päättämisen yhteydessä purkautuvista huoltoveloista.



Tilikauden päättymisen jälkeen Finnair sopi jatkavansa yhteistyötään British Airwaysin kanssa ja vuokraavansa 24.3.2023 lähtien neljä A320-lentokonetta miehistöineen British Airwaysin Euroopan-liikenteeseen.