



FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTE

1.1.–31.12.2023



14.2.2024

FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTE

1.1.–31.12.2023

Hyvä päätös vahvalle vuodelle vahvan markkinan sekä myynti- ja säästötoimenpiteiden siivittämänä.

Loka–joulukuu 2023

- Liikevaihto kasvoi 5,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 727,2 miljoonaa euroa (687,3*).
- Vertailukelpoinen liike-tulos oli 22,5 miljoonaa euroa (17,9) ja liike-tulos oli 27,3 miljoonaa euroa (38,0).
- Osakekohtainen tulos oli 0,004 euroa (0,005**).
- Kauden tulos sisälsi 46 miljoonan euron positiivisen laskennallisten verosaamisten kirjaamisen aiemmin kertyneistä tappioista.
- Kassavarat olivat 922,0 miljoonaa euroa (1 524,4) ja ne laskivat neljännen vuosineljänneksen aikana pääasiassa 220 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan takaisinmaksuerän sekä yli 200 miljoonan euron aiemmin vuokrattujen lentokoneiden hankinnan takia. Omavaraisuusaste oli 15,6 prosenttia (9,9).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli -5,7 miljoonaa euroa (29,9) ja investointien nettorahavirta -177,7 miljoonaa euroa (-54,3).*** Bruttoinvestoinnit olivat 268,6 miljoonaa euroa (61,8).
- Matkustajamäärä kasvoi 6,5 prosenttia 2,6 miljoonaan (2,5).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 10,5 prosenttia 9 047,5 miljoonaan kilometriin (8 185,5).
- Matkustajakäyttöaste oli 73,1 prosenttia (72,3).

Tammi–joulukuu 2023

- Liikevaihto kasvoi 26,8 prosenttia vertailukaudesta ja oli 2 988,5 miljoonaa euroa (2 356,6).
- Vertailukelpoinen liike-tulos oli 184,0 miljoonaa euroa (-163,9) ja liike-tulos oli 191,4 miljoonaa euroa (-200,6).
- Osakekohtainen tulos oli 0,022 euroa (-0,060**).
- Kauden tulos sisälsi 145 miljoonan euron positiivisen laskennallisten verosaamisten kirjaamisen aiemmin kertyneistä tappioista.
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 472,3 miljoonaa euroa (259,0) ja investointien nettorahavirta -464,0 miljoonaa euroa (-75,5).*** Bruttoinvestoinnit olivat 484,2 miljoonaa euroa (199,6).
- Matkustajamäärä kasvoi 20,8 prosenttia 11,0 miljoonaan (9,1).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 15,5 prosenttia 36 145,5 miljoonaan kilometriin (31 298,4). Tämä on noin 77 prosenttia vuoden 2019 tarjotuista henkilökilometreistä. Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti vuoteen 2019 verrattuna oli noin 81 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 76,4 prosenttia (67,6).
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, ettei vuodelta 2023 jaeta osinkoa.

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

** *Yhtiö toteutti merkintäoikeusannin marraskuussa 2023 ja vertailukauden lukua on tämän vuoksi oikaistu.*

*** *Investointien nettorahavirta sisälsi vuoden neljännellä neljänneksellä 68,0 miljoonaa euroa lunastuksia (38,9 miljoonaa euroa sijoituksia) rahamarkkinarahastoista tai muista lyhytaikaisista rahoitusvaroista (maturiteetti yli kolme kuukautta). Vuonna 2023 niihin tehtiin sijoituksia 60,7 miljoonalla eurolla (12,8 miljoonaa euroa). Ne ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.*

Tulevaisuuden näkymät

OHJEISTUS 24.10.2023

Finnair toistaa aiemmin antamansa kapasiteettiohjeistuksen, jonka mukaan se arvioi lentävänsä vuoden 2023 aikana 80–85 prosentin kapasiteetilla vuoteen 2019 verrattuna tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna. Kapasiteettiarvio pitää sisällään myös koneiden ulosvuokraukset miehistöineen.



Finnair tarkentaa aiempaa ohjeistustaan koko vuoden 2023 liikevaihdosta ja arvioi nyt sen olevan 2,9–3,1 miljardia euroa.

Yhtiö tarkentaa myös aiempaa ohjeistustaan koko vuoden 2023 vertailukelpoisesta liiketuloksesta ja arvioi nyt sen olevan 160–200 miljoonan euron välillä. Yhtiön arvio vertailukelpoisesta liiketuloksesta perustuu tämänhetkiseen polttoainehintaan ja valuuttakurssiin.

Finnairin toimintaympäristöön liittyvät erityiset riskit ovat normalisoituneet pandemian vaikutusten hälvettyä ja markkinoiden sopeuduttua Venäjän ilmatilan sulkuun. Riskit liittyen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksista kysyntään ja kustannuksiin ovat kuitenkin edelleen koholla aiheuttaen toimintaympäristön epävarmuutta. Myös Lähi-idän vallitseva tilanne aiheuttaa toimintaympäristön epävarmuutta.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2023 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

UUSI OHJEISTUS 14.2.2024

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

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

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

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

Väliaikainen toimitusjohtaja Jaakko Schildt:

Finnair kuljetti loka-joulukuussa 2,6 miljoonaa matkustajaa ja katsauskauden liikevaihto oli 727,2 miljoonaa euroa (687,3). Vertailukelpoinen liiketulos oli 22,5 miljoonaa euroa (17,9), joten jatkuneet kustannustentehostus- sekä myyninedistämistoimemme tuottivat suotuisan markkinan tukemina hyvää tulosta. Finnairin vertailukelpoinen liiketulos oli voitollinen kuudennen neljänneksen ja nettotulos jo viidennen neljänneksen peräkkäin.

Katsauskaudella vallinneista haastavista sääolosuhteista huolimatta lentojemme saapumistäsmällisyys pysyi kohtuullisella tasolla ja oli 75 prosenttia. Toisin kun monet muut lentoyhtiöt, pystyimme operoimaan lähes kaikki lentomme joidenkin lentojen viivästymisestä huolimatta. Luotettavuutemme onkin ollut niin katsauskaudella kuin koko vuoden aikana maailmanlaajuisesti mitattuna huippuluokkaa. Tämä on tukenut asiakastyytyväisyyttä ja nettosuositeluindeksimme oli neljännellä vuosineljänneksellä 32, mikä on kansainvälisesti hyvä taso.

Toteutimme katsauskauden aikana onnistuneesti 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin, joka oli merkittävä askel strategiassamme. Osakeannista saadut varat käytettiin Finnairin taseen ja taloudellisen aseman vahvistamiseen, jotta pystyisimme paremmin hallitsemaan rahoitusvelkojamme, tukemaan kestävään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategiaamme toteuttamista ja varmistamaan kykymme toteuttaa investointeja tulevaisuudessa. Tahdon osoittaa lämpimät kiitokseni kaikille vanhoille ja uusille osakkeenomistajille, jotka osallistuivat osakeantiimme.

Osakeannin jälkeen maksoimme muun muassa loput valtion myöntämästä 400 miljoonan euron pääomalinasta takaisin, minkä jälkeen Finnairilla ei enää ole oman pääoman ehtoisia velkainstrumentteja. Maksoimme myös ylimääräisen 120 miljoonan euron takaisinmaksuerän 600 miljoonan euron TyEL-lainastamme. Taseemme on näiden toimenpiteiden sekä vahvan koko vuoden tuloksen ja kassavirran myötä aiempaa terveempi. Myös rahoituskulumme pienivät.

Strategiatyömme jatkui kokonaisvaltaisesti katsauskauden aikana. Aloitimme muun muassa yhteistyömme oneworld-kumppanimme Qantasin kanssa vuokraamalla heille kaksi A330-lentokonetta Australian ja Kaakkois-Aasian välillä lennettäviin lentoihin. Tämä on jälleen yksi merkittävä askel, jolla varmistamme laivastomme tehokkaan ja kannattavan käytön, kun Venäjän ilmatila on kiinni.

Finnair täytti 1. marraskuuta 100 vuotta. Merkkivuotemme oli juhllisuuksien täyttämä, mutta mikä tärkeintä, se oli käännteentekevä, sillä jätimme sen aikana kaksoiskriisin taaksemme. Syksystä 2022 lähtien toteutettu systemaattinen strategiatyö on kantanut hedelmää ja olemme palauttaneet liiketoimintamme tavoitellulle kannattavuustasolle vuositasolla.

Jatkamme edelleen strategiaamme toteuttamista ja pidämme kannattavuuden lisäksi huolta operatiivisesta laadukkuudesta, luotettavuudesta ja niiden myötä asiakastytyvyydestä. Kiitokseni menestyksekkästä juhlavuodesta ja Finnairin käänteen saavuttamisesta kuuluu koko Finnairin henkilöstölle. Kiitos myös asiakkaillemme ja kaikille sidosryhmillemme yhteisestä matkasta.

Toimintaympäristö loka–joulukuussa

COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin toimintaan olivat hyvin lieviä vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä, vaikka matkustus Kiinaan oli osittain pandemian jälkiseurauksena edelleen rajallista maan avauduttua matkustukselle vuoden alkupuolella. Sen sijaan EU-lentoyhtiöiltä sulkeutunut Venäjän ilmatila vaikutti negatiivisesti Finnairin Aasian-liikenteeseen myös katsauskaudella. Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä huolimatta. Katsauskauden Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna oli kuitenkin alle 60 prosenttia vuoden 2019 vastaavan neljänneksen kapasiteetista. Pidemmät lentoreitit kasvattivat kustannuksia merkittävästi. Aasian-liikenteen markkinahinnat pysyivät kuitenkin hyvällä tasolla vahvan kysynnän sekä globaalista työvoimapulasta ja pidempien lentojen operatiivisista haasteista johtuneen rajallisemman kapasiteetin takia. Euroopan sisäisten lentojen sekä Pohjois-Amerikan-liikenteen kysyntä osalta oli samoin edelleen vahvaa kapasiteetin ollessa samanaikaisesti rajallisempaa.

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 7,9 prosenttia (45,3) vertailukaudesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 61,9 prosenttia (86,3) vertailukaudesta ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 8,8 prosenttia (54,6) vertailukaudesta.

Matkapakettien vahva kysyntä jatkui neljännen vuosineljänneksen ajan. Tämä näkyi edelleen kohonneina matkojen hintoina, joilla pystyttiin kattamaan lisääntyneitä lento- ja hotellikustannuksia. Lähi-idän kriisillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta Aurinkomatkojen kysyntään, vaikka Tel Avivin kaupunkilomat onkin toistaiseksi peruttu. Talvikauden matkojen kysyntä on ollut hyvällä tasolla ja kesäkauden 2024 myynti on hyvässä vauhdissa, kun asiakkaat varaavat jälleen matkojaan aiemmin pandemian jälkeen.

Globaaleilla lentorahtimarkkinoilla kasvava tarjonta, heikompi kysyntä ja näin ollen laskevat hinnat johtivat vertailukautta alempaan Finnairin rahtiliikenvaihtoon, vaikka liikevaihto kasvoikin edellisestä neljänneksestä lähinnä kausiluonteisuuden ansiosta, sillä viimeinen neljännes on perinteisesti vuoden vahvin. Rahdin heikentynyt kysyntä on kuitenkin jo alkanut tasaantua heijastuen positiivisesti rahtihintoihin.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 5,1 prosenttia vertailukaudesta. Katsauskauden lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 11,4 prosenttia matalampi ja eurohinta 15,9 prosenttia matalampi kuin vertailukaudella. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään.

Taloudellinen kehitys loka–joulukuussa

LIKEVAIHTO LOKA–JOULUKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto nousi vuotta aiemmasta kasvaneen kapasiteetin ansiosta laskeneista lentorahtihinnoista ja -liikevaihdosta huolimatta.

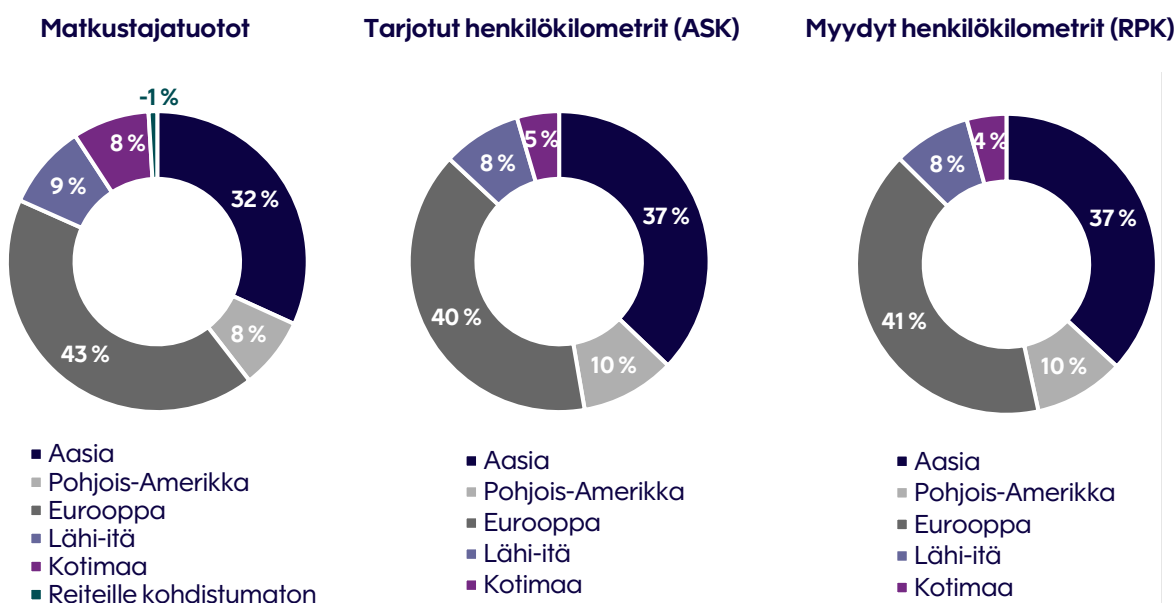
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	10–12/2023	10–12/2022	Muutos, %
Matkustajatuotot	573,1	535,5	7,0
Lisämyynti	43,8	32,4	34,9
Rahdi	50,5	68,6	-26,3
Matkapalvelut	59,8	50,8	17,8
Yhteensä	727,2	687,3	5,8

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 4,3 prosenttia ja oli 8,04 senttiä (8,40). Lasku johtui alemmista rahתיhinnoista, laskeneesta vanhentuneiden lippujen tuloutuksesta ja hieman laskeneesta matkustajakäyttöasteesta (PLF) Euroopassa.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	10–12/2023 Milj. euroa	10– 12/2022 Milj. euroa	10–12/2023 Milj. km	10–12/2022 Milj. km	10–12/2023 Milj. km	10– 12/2022 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	185,4	166,9	3 359,0	2 751,1	2 439,5	1 961,6	72,6	1,3
Pohjois-Amerikka	45,1	49,6	918,7	1 198,8	641,8	768,5	69,9	5,8
Eurooppa	246,2	250,4	3 591,4	3 343,6	2 700,7	2 574,4	75,2	-1,8
Lähi-itä	53,2	34,2	767,9	485,2	550,8	332,7	71,7	3,2
Kotimaa	48,3	42,4	410,5	406,9	282,0	281,0	68,7	-0,4
Reiteille kohdistumaton	-5,5	-7,9						
Yhteensä	573,1	535,5	9 047,5	8 185,5	6 614,8	5 918,2	73,1	0,8



COVID-19-pandemian lievä negatiivinen vaikutus neljännellä vuosineljänneksellä näkyi vielä Aasian-matkustajaliikenneluvuissa Kiinan-matkustuksen ollessa edelleen vähäistä. Vaikka katsauskauden luvut paranivat vahvan kysynnän myötä vertailukaudesta, Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti kuitenkin erityisesti Aasian-lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 7,0 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 10,5 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 6,5 prosenttia ollen 2 610 500 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 11,8 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 0,8 prosenttiyksikköä 73,1 prosenttiin.

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

Aasian-liikenteessä Finnair operoi jäljellä olevien pandemiavaikutusten sekä erityisesti suljetun Venäjän ilmatilan takia reittilentoja 59 prosenttia verrattuna vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta enemmän yhtiön lisättyä vaihteittain kapasiteettia esimerkiksi Japaniin, Hongkongiin ja Etelä-Koreaan. Kapasiteetti kasvoi 22,1 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 24,4 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 1,3 prosenttiyksikköä 72,6 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan kapasiteetti pieneni vertailukaudesta 23,4 prosenttia ennen kaikkea vuoden 2022 lokakuun lopulla lakkautettujen Tukholman-lentojen myötä. Myydyt henkilökilometrit laskivat 16,5 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 5,8 prosenttiyksikköä 69,9 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 7,4 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit nousivat 4,9 prosenttia ja näin ollen matkustajakäyttöaste laski 1,8 prosenttiyksikköä 75,2 prosenttiin. Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän, jonka luvut raportoitiin vielä vuoden 2022 aikana Euroopan-luvuissa. Vertailukauden liikennelukuja on nyt oikaistu vastaavasti.

Finnair aloitti vuonna 2022 yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa. Finnairin operoimat lennot Kööpenhaminan ja Tukholman sekä Dohan välillä alkoivat marraskuun alusta ja lennot Helsingin ja Dohan välillä joulukuun puolivälistä. Edellä todetusti vuoden 2023 alusta alkaen nämä päivittäiset lennot raportoidaan osana uutta liikennealuetta Lähi-itää, johon sisältyvät jo ennen Qatar Airways -yhteistyötä operoidut lennot Dubaihin ja Israeliin. Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 58,3 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 65,6 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 3,2 prosenttiyksikköä 71,7 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 0,9 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 0,4 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 0,4 prosenttiyksikköä 68,7 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 43,8 miljoonaan euroon (32,4). Pluspisteliitännäinen myynti, istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

Finnair operoi katsauskaudella vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna ennen kaikkea suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, joten rahtivolyymit jäivät vuoden 2019 neljännen neljänneksen volyymeistä. Tarjotut rahtitonnikilometrit kuitenkin nousivat 20,5 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 19,4 prosenttia vertailukaudesta. Vaikka kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 21,3 prosenttia, rahtiliikenvaihto pieni 26,3 prosenttia vertailukaudesta alempien rahtihintojen myötä sekä siksi, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölennojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden positiiviseen taloudelliseen kehitykseen on vaikuttanut COVID-19-pandemian jälkeinen matkapakettien vahva kysyntä. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 8,5 prosenttia vertailukaudesta ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 97,3 prosenttia. Liikenvaihto kasvoi 17,8 prosenttia 59,8 miljoonaan euroon (50,8).

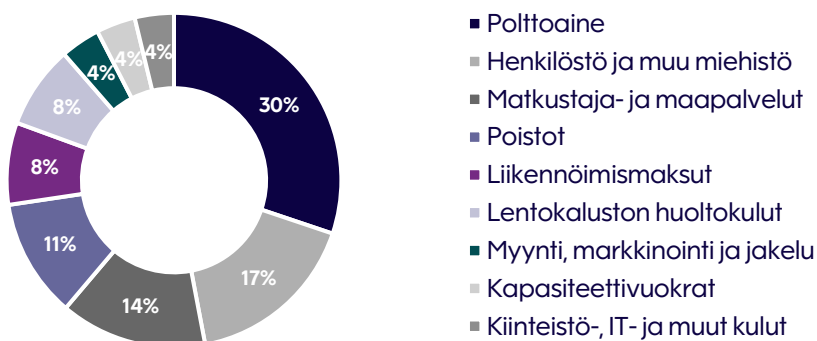
Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 15,5 prosenttia 31,5 miljoonaan euroon (37,2), koska Eurowings Discoverin kanssa sovittu, vertailukaudella operoitu *wet lease* -järjestely (lentokoneen vuokraus miehistöineen) loppui vuoden 2023 ensimmäisellä vuosineljänneksellä.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT LOKA–JOUUKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 4,2 prosenttia vertailukaudesta kasvaneen kapasiteetin takia. Finnair jatkoi neljännellä vuosineljänneksellä kustannustehostustoimiaan.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 4,8 prosenttia ja oli 7,79 senttiä (8,18). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 1,1 prosenttia. Yksikkökustannusten lasku vertailukaudesta johtui katsauskauden suuremmasta kapasiteetista, alemmasta polttoainehinnasta sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 736,1 milj. euroa)





Milj. euroa	10–12/2023	10–12/2022	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	124,0	114,5	8,3
Polttoainekulut	222,0	227,9	-2,6
Kapasiteettivuokrat	27,8	26,2	6,4
Lentokaluston huoltokulut	59,0	52,2	12,9
Liikennöimismaksut	58,4	51,1	14,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	28,3	26,7	5,9
Matkustaja- ja maapalvelut	104,4	98,5	6,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	27,8	28,3	-1,6
Poistot	84,3	81,2	3,9
Yhteensä	736,1	706,6	4,2

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 7,4 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, pienenevät vertailukaudesta kasvaneesta kapasiteetista (ASK) ja pidentyneistä Aasian-reiteistä huolimatta, koska polttoaineen hinta¹ laski vertailukaudesta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 4,1 prosenttia muun muassa pidempien Aasian-reittien ja niiden kasvaneen kapasiteetin takia. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikkeni 1,1 prosenttia vertailukaudesta.

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

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) nousivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat viimeaikaisten markkinointiaktiiviteettien takia, vaikka kasvu oli kapasiteettia pienempää muun muassa saavutettujen jakelukustannussäästöjen takia.

Nousseet lentokaluston huoltokulut johtuivat kasvaneesta kapasiteetista ja pidentyneistä Aasian-reiteistä. Koska lennot ovat pidentyneet Euroopan ja Aasian välillä ja kustannukset kasvaneet inflaation myötä, liikennöimismaksut kasvoivat vertailukaudesta kapasiteettia enemmän.

Kapasiteettivuokrat sisältäen ostoliikenteen Norralta, lentokonevuokraukset (*wet lease in*) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat nousivat vertailukaudesta hieman kapasiteettia vähemmän. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut laskivat pääasiassa saavutettujen kustannussäästöjen ansiosta. Poistot kasvoivat vertailukaudesta muun muassa laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen liittyvien poistojen takia.

TULOS LOKA–JOULUKUUSSA

Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä lähes kaikkiin Aasian maihin pystyi matkustamaan vapaasti, joten COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin tulokseen olivat lieviä loka–joulukuussa. Vuoden 2022 helmikuussa suljetun Venäjän ilmatilan takia uudelleenreititetyt Aasian-lennot olivat kuitenkin pidempiä, mikä nostaa esimerkiksi niiden henkilöstö-, polttoaine- sekä navigointikustannuksia.

Milj. euroa	10–12/2023	10–12/2022	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	106,9	99,1	7,8
Poistot	-84,3	-81,2	-3,9
Vertailukelpoinen liiketulos	22,5	17,9	25,6
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	4,7	20,1	-76,4
Liiketulos	27,3	38,0	-28,3
Rahoitustuotot	15,1	7,1	113,8
Rahoituskulut	-33,5	-36,7	8,7
Kurssivoitot ja -tappiot	7,5	46,9	-84,0
Tulos ennen veroja	16,4	55,3	-70,4
Tuloverot	43,8	-2,0	>200
Kauden tulos	60,2	53,3	12,9

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

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 8,4 miljoonaa euroa (19,2). Finnair teki katsauskaudella 13,7 miljoonan euron alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan

¹ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.



lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimuksiin. Vertailukaudella ei tehty alaskirjauksia. Neljännellä vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisien käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 10,0 miljoonaa euroa (0,9) ja se liittyi pääasiassa kuuden aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnasta saatuihin voittoihin.

Nettorahoituskulut aiheutuivat pääasiassa korkokuluista ja kurssitappioista, jotka ylittivät korkotuottojen määrän. Tuloverokirjaukset koostuivat 18 miljoonan euron vuoden 2022 toisella neljänneksellä alaskirjatuista, vuosien 2020 ja 2021 verotappioihin liittyvistä laskennallisten verosaamisten takaisinkirjauksista, vuoden 2022 verotappioihin liittyvien 28 miljoonan euron laskennallisten verosaamisten kirjaamisesta, käytetyistä verotuksellisista tappioista ja muista väliaikaisista eroista.

Kauden tulos oli positiivinen viidennen vuosineljänneksen peräkkäin.

Taloudellinen kehitys vuonna 2023

LIKEVAIHTO

Finnairin kokonaisliikevaihto nousi vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten rasittaessa vertailukautta. Toisaalta lentolippujen hinnat olivat katsauskaudella poikkeuksellisen korkealla tasolla vahvan kysynnän ja rajallisen markkinakapasiteetin siivittäminä.

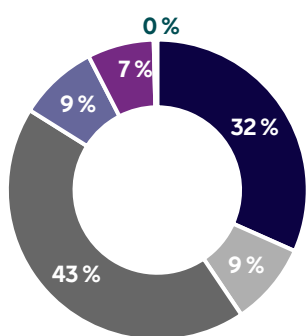
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2023	2022	Muutos, %
Matkustajat tuotot	2 411,6	1 710,7	41,0
Lisämyynti	147,8	123,2	20,0
Rahdi	192,0	352,3	-45,5
Matkapalvelut	237,1	170,3	39,2
Yhteensä	2 988,5	2 356,6	26,8

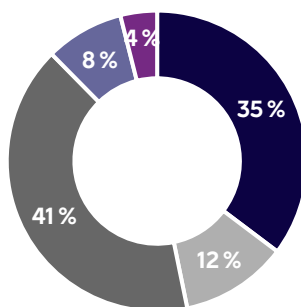
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 9,8 prosenttia ja oli 8,27 senttiä (7,53). RASK nousi kohonneiden lentolippuhintojen sekä paremman matkustajakäyttöasteen myötä, huolimatta siitä, että katsauskauden rahtihinnat laskivat ja vertailukaudella lennettiin selvästi enemmän pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja. Ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, joten ne parantavat yksikkötuottoja.

Matkustajat tuotot ja liikennesuoritteet alueittain

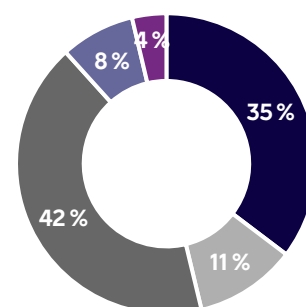
Liikennealue	Matkustajat tuotot		ASK		RPK		PLF	
	2023 Milj. euroa	2022 Milj. euroa	2023 Milj. km	2022 Milj. km	2023 Milj. km	2022 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	763,2	425,0	12 752,0	8 953,1	9 755,9	5 586,0	76,5	14,1
Pohjois-Amerikka	214,9	244,3	4 162,9	6 743,3	3 019,7	3 946,2	72,5	14,0
Eurooppa	1 045,3	855,0	14 760,0	13 639,5	11 618,9	10 243,3	78,7	3,6
Lähi-itä	206,3	42,9	3 054,4	690,7	2 211,9	486,9	72,4	1,9
Kotimaa	172,7	128,2	1 425,3	1 271,8	1 019,8	894,4	71,5	1,2
Reiteille kohdistumaton	9,3	15,3						
Yhteensä	2 411,6	1 710,7	36 154,5	31 298,4	27 626,4	21 156,8	76,4	8,8

Matkustajatuotot


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

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)


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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)


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

COVID-19-pandemian negatiivinen vaikutus vuonna 2023 näkyi vielä Aasian-matkustajaliikenneluvuissa erityisesti Kiinan-matkustuksen ollessa vähäistä. Vertailukauden lukuja sen sijaan kysyntää selvästi heikentänyt omikronmuunnos ja helmikuun 2022 lopussa sulkeutunut Venäjän ilmatila. Vaikka katsauskauden luvut paranivat vahvan kysynnän myötä vertailukaudesta, Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti kuitenkin negatiivisesti erityisesti Aasian-lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 41,0 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 15,5 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 20,8 prosenttia ollen 10 983 300 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 30,6 prosenttia ja matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 8,8 prosenttiyksikköä 76,4 prosenttiin.

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

Aasian-liikenteessä Finnair operoi jäljellä olevien pandemiavaikutusten sekä erityisesti suljetun Venäjän ilmatilan takia reittilentoja 55 prosenttia verrattuna vuoteen 2019. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vuotta 2022 enemmän matkustuksen avauduttua Aasiaan. Kapasiteetti kasvoi 42,4 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 74,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 14,1 prosenttiyksikköä 76,5 prosenttiin.

Suljetun Venäjän ilmatilan myötä yhtiö on lisännyt Pohjois-Amerikan kapasiteettia, ja se kasvoi vuonna 2023 hieman vuoteen 2019 verrattuna. Kapasiteetti pieneni vuodesta 2022 kuitenkin 38,3 prosenttia vuoden 2022 lokakuun lopulla lakkautettujen Tukholman-lentojen myötä. Myydyt henkilökilometrit laskivat vain 23,5 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 14,0 prosenttiyksikköä 72,5 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 8,2 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit nousivat 13,4 prosenttia vahvan kysynnän siivittämänä ja matkustajakäyttöaste nousi 3,6 prosenttiyksikköä 78,7 prosenttiin. Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän, jonka luvut raportoitiin vielä vuoden 2022 aikana Euroopan-luvuissa. Vertailukauden liikennelukuja on nyt oikaistu vastaavasti.

Finnair aloitti vuonna 2022 yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa. Finnairin operoimat lennot Kööpenhaminan ja Tukholman sekä Dohan välillä alkoivat marraskuun alusta ja lennot Helsingin ja Dohan välillä joulukuun puolivälistä. Edellä todetusti vuoden 2023 alusta alkaen nämä päivittäiset lennot raportoidaan osana uutta liikennealuetta Lähi-itää, johon sisältyvät jo ennen Qatar Airways-yhteistyötä operoidut lennot Dubaihin ja Israeliin. Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 342,2 prosenttia. Henkilökilometrit nousivat 354,3 prosenttia. Näin ollen myös matkustajakäyttöaste nousi 1,9 prosenttiyksikköä 72,4 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 12,1 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 14,0 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 1,2 prosenttiyksikköä 71,5 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 147,8 miljoonaan euroon (123,2). Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja pluspisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Finnair operoi katsauskaudella vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna ennen kaikkea suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, joten rahtivolyymit jäivät vuoden 2019 volyymeistä. Tarjotut rahtitonnikilometrit kuitenkin nousivat 12,6 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 3,5 prosenttia vuodesta 2022. Lukujen nousu selittyy pääasiassa sillä, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, vaikka niihin liittyvä liikevaihto raportoidaan osana matkustajatuottoja. Vaikka kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 10,3 prosenttia, rahtiliikevaihto pieneni 45,5 prosenttia vertailukaudesta alempien rahtihintojen ja toisaalta Qatar Airways -liikevaihdon allokoinnin myötä.

Matkapakettien positiiviseen taloudelliseen kehitykseen on vaikuttanut COVID-19-pandemian jälkeinen vahva kysyntä. Katsauskauden aikana matkapaketteja tuotettiin vain ulkomaan kohteisiin kotimaanpakettien tuotannon loputtua jo aiemmin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 18,9 prosenttia vertailukaudesta ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 95,9 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 39,2 prosenttia 237,1 miljoonaan euroon (170,3).

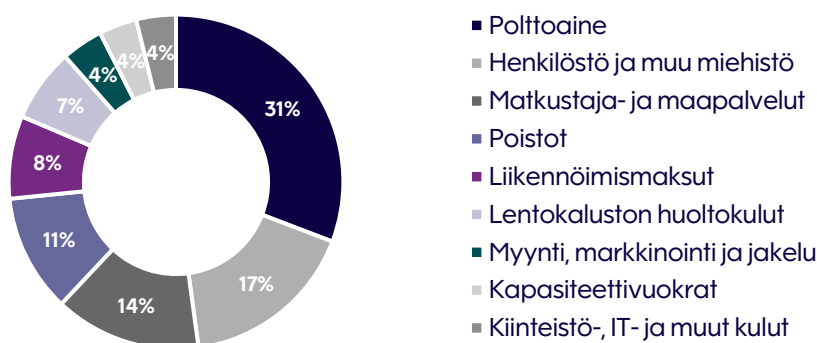
Liiketoiminnan muut tuotot pienenivät 20,2 prosenttia 117,0 miljoonaan euroon (146,7), koska Eurowings Discoverin kanssa sovittu, vuoden 2022 toisella neljänneksellä alkanut *wet lease* -järjestely päättyi jo vuoden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT VUONNA 2023

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 9,5 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin sekä pidentyneiden Aasian-reittien myötä. Finnair jatkoi koko vuonna 2023 kustannustehostustoimiaan.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 3,7 prosenttia ja oli 7,76 senttiä (8,05). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 2,1 prosenttia. Lasku vertailukaudesta johtui katsauskaudella enemmän operoidusta kapasiteetista, pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suuremmasta osuudesta vertailukaudella sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 2 921,5 milj. euroa)



Milj. euroa	2023	2022	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	498,1	447,1	11,4
Polttoainekulut	899,6	836,0	7,6
Kapasiteettivuokrat	107,2	102,5	4,6
Lentokaluston huoltokulut	207,2	183,6	12,8
Liikennöimismaksut	233,8	206,5	13,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	117,1	103,1	13,6
Matkustaja- ja maapalvelut	414,1	348,0	19,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	111,9	123,3	-9,2
Poistot	332,6	317,1	4,9
Yhteensä	2 921,5	2 667,1	9,5

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 10,4 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökaupunkulut, kasvoivat vertailukaudesta pääasiassa kasvaneen kapasiteetin (ASK) sekä pidentyneiden Aasian-reittien takia. Kapasiteettiin suhteutettu



polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 5,5 prosenttia muun muassa pidempien Aasian-reittien takia, vaikka pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin hyvin vähän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) sen sijaan parani 0,7 prosenttia vertailukaudesta parantuneen matkustajakäyttöasteen myötä.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat ennen kaikkea lisääntyneen kapasiteetin myötä ja Aasian-reittien pidennyttyä, mutta myös maksettujen kannustimien takia.

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

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

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, lentokonevuokraukset (*wet lease in*) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) nousivat kasvaneen kapasiteetin myötä vertailukaudesta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut sen sijaan laskivat pääasiassa valuuttakurssivoittojen ja kustannussäästöjen ansiosta. Poistot kasvoivat vertailukaudesta muun muassa laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen liittyvien poistojen takia.

TULOS

Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä lähes kaikkiin Aasian maihin pystyi matkustamaan vapaasti, joten COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin tulokseen olivat suhteellisen lieviä vuonna 2023. Vuoden 2022 helmikuussa suljetun Venäjän ilmatilan takia uudelleenreititetyt Aasian-lennot olivat kuitenkin pidempiä, mikä nosti esimerkiksi niiden henkilöstö-, polttoaine- sekä navigointikustannuksia.

Milj. euroa	2023	2022	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	516,5	153,2	>200
Poistot	-332,6	-317,1	-4,9
Vertailukelpoinen liike-tulos	184,0	-163,9	>200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	7,5	-36,6	-120,3
Liike-tulos	191,4	-200,6	195,4
Rahoitustuotot	56,2	6,5	>200
Rahoituskulut	-142,2	-137,9	-3,1
Kurssivoitot ja -tappiot	13,7	-38,8	135,3
Tulos ennen veroja	119,1	-370,7	132,1
Tuloverot	135,2	-105,4	>200
Kauden tulos	254,3	-476,2	153,4

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liike-tulos paranivat vertailukaudesta ja vertailukelpoinen liike-tulos kääntyi voitolliseksi liikevaihdon noustua toiminnallisia kuluja enemmän.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 7,1 miljoonaa euroa (-8,8) liittyen katsauskaudella heikentyneeseen Yhdysvaltain dollariin. Finnair teki katsauskaudella 13,7 miljoonan euron alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen, kun vertailukaudella tehty A330-lentokoneiden alaskirjaus oli suurin vertailukelpoisuuteen vaikuttanut erä (-32,7). Vuonna 2023 muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 14,0 miljoonaa euroa (4,9). Ne muodostuivat enimmäkseen 13,3 miljoonan euron myyntivoitoista (6,6), jotka liittyivät lähinnä kuuden aiemmin vuokratun A321-lentokoneen ostosta saatuihin voittoihin.

Nettorahoituskulut aiheutuivat pääasiassa korkokuluista, jotka ylittivät korkotuottojen ja kurssivoittojen määrän. Ensimmäisen vuosineljänneksen verotuksellisista tappioista ei kirjattu laskennallista verosaamista niiden hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden takia ja tuloverokirjaukset liittyivät pääosin muihin laskennallisten verosaamisten muutoksiin. Ne selittyivät eräillä väliaikaisilla eroilla, joista ei ollut kirjattu laskennallista verosaamista tilikaudella 2022. Ne kirjattiin ensimmäisellä vuosineljänneksellä laskennallisiin verosaamisiin, koska kyseisillä erillä ei ole verotuksellista vanhenemisaikaa ja yhtiön tulevaisuuden näkymät olivat parantuneet. Finnairin taloudellisten näkymien edelleen parantuessa yhtiö kirjasi toisella vuosineljänneksellä takaisin 99 miljoonaa euroa vuosien 2020 ja 2021 verotappioihin liittyviä laskennallisia verosaamia, jotka alaskirjattiin vertailukaudella. Neljänneksellä vuosineljänneksellä yhtiö kirjasi takaisin loput 18 miljoonaa euroa vuosien 2020 ja 2021 verotappioihin liittyviä, alaskirjattuja laskennallisia verosaamia sekä kirjasi myös vuoden 2022 verotappioihin liittyviä laskennallisia verosaamia 28 miljoonaa euroa. Muut vuoden 2023 tuloverokirjaukset koostuivat käytetyistä verotuksellisista tappioista ja muista väliaikaisista eroista.



Kauden positiivinen tulos selittyi yhtiön parantuneen taloudellisen suorituskyvyn lisäksi yllä mainituilla laskennallisten verosaamisten kirjauksilla, jotka perustuivat parantuneisiin taloudellisiin näkyymiin.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli joulukuun lopussa 3 698,0 miljoonaa euroa (4 133,0). Laivaston tasearvo nousi tehtyjen investointien, jotka muodostuivat pääosin aiemmin vuokrattujen yhdeksän kapearunkolentokoneen hankinnasta, ansiosta katsauskaudella 158,2 miljoonalla eurolla poistoista huolimatta. Käyttöoikeuslaivaston arvo sen sijaan laski poistojen ja lentokonehankintojen takia 157,9 miljoonaa euroa.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 154,4 miljoonaan euroon (134,9) pääasiassa parantuneen lentolippumyynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset nousivat 234,0 miljoonaan euroon (80,6) pääosin siksi, että yhtiö takaisinkirjasi toisella ja neljännellä vuosineljänneksellä yhteensä 117 miljoonaa euroa vuosien 2020 ja 2021 verotuksellisiin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia ja kirjasi lisäksi neljännellä vuosineljänneksellä 28 miljoonan euron osuuden vuoden 2022 verotuksellisiin tappioihin liittyviä verosaamisia. Eläkesaamiset kasvoivat 128,0 miljoonaan euroon (120,0) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta. Eläkevelvoitteet kasvoivat 0,8 miljoonaan euroon (0,7).

Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 506,7 miljoonaan euroon (452,0). Muutos selittyi pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 394,8 miljoonaan euroon (356,4) kasvaneen kapasiteetin ja kallistuneiden lentolippujen myötä.

Vuoden 2023 voitollinen tulos paransi osaltaan omaa pääomaa, joka oli joulukuun lopussa 577,0 miljoonaa euroa (410,7) eli 0,03 euroa osakkeelta (0,05²). Katsauskauden aikana yhtiö lunasti 200 miljoonan euron hybridilainan ja maksoi siihen liittyvät korot, millä oli omaa pääomaa heikentävä vaikutus. Lisäksi Finnair toteutti 570 miljoonan euron suuruisen merkintäoikeusannin marraskuussa vahvistaakseen taloudellista asemaansa. Sillä oli vaikutusta myös oman pääoman rakenteeseen, sillä Suomen valtion myöntämä 400 miljoonan euron pääomallinen konvertoitiin omaksi pääomaksi valtion omistuksen suhteessa ja Finnair maksoi loppuosan pääomallainasta sekä kertyneet korot valtiolle takaisin merkintäoikeusannin jälkeen. Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrolin- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 48,6 miljoonaa euroa (42,8), koska lentäjien etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot vahvistivat omaa pääomaa.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	2023	2022
Liiketoiminnan nettorahavirta	472,0	259,0
Investointien nettorahavirta	-464,0	-75,5
Rahoituksen nettorahavirta	-676,4	42,1

Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli huomattavasti parantuneen vertailukelpoisen käyttökatteen ansiosta vahva. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen laivastoinvestointien sekä muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutosten (maturiteetti yli kolme kuukautta) takia. Rahoituksen nettorahavirta oli samoin negatiivinen lainojen sekä lentokoneiden vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen takia. Lainojen takaisinmaksut sisälsivät muun muassa joukkovelkakirjalainan 18 miljoonan euron takaisinoston ensimmäisellä vuosineljänneksellä, TyEL-takaisinlainan ensimmäisen 100 miljoonan euron lyhennyksen kesäkuussa ja toisen 220 miljoonan euron lyhennyksen joulukuussa, 200 miljoonan euron hybridilainan lunastuksen 20 miljoonan euron korkoineen syyskuussa sekä valtion myöntämän pääomallainan 81 miljoonan euron loppuosan takaisinmaksun koko pääomallainan 49 miljoonan euron korkoineen ja muine maksuineen marraskuussa.

Pääomarakenne

%	31.12.2023	31.12.2022
Omavaraisuusaste	15,6	9,9
Nettovelkaantumisaste (gearing)	192,8	266,4

² Yhtiö toteutti merkintäoikeusannin marraskuussa 2023. Vertailukauden oma pääoma osakkeelta on tämän vuoksi oikaistu.



Omavaraisuusaste oli joulukuun lopussa korkeampi kuin vuoden 2022 lopussa lähinnä voitollisen kauden tuloksen sekä laskeneen korollisen velan ansiosta. Nettovelkaantumisaste (*gearing*) laski vuoden 2022 lopusta parantuneen oman pääoman takia.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.12.2023	31.12.2022
Kassavarat	922,0	1 524,4
Oikaistu korollinen velka	2 034,5	2 618,4
Korollinen nettovelka	1 112,5	1 094,0

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen hyvä vahvan liiketoiminnan nettorahavirran sekä merkintäoikeusannin ansiosta, vaikka yhtiö maksoi 130 miljoonalla eurolla takaisin valtion myöntämän pääomallainan loppuosan koko pääomallainan korkoineen ja muine maksuineen, lyhensi vuoden 2023 aikana 320 miljoonalla eurolla TyEL-takaisinlainaansa ja lunasti 200 miljoonan euron hybridilainan korkoineen sekä osti itselleen aiemmin vuokraamiaan kapearunkolentokoneita yli 200 miljoonalla eurolla. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2022 loppua pienempi vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksun, heikentyneen Yhdysvaltain dollarin sekä lainojen takaisinmaksujen takia. Korollisia vuokrasopimusvelkoja oli yhteensä 1 115,0 miljoonaa euroon (1 330,7).

INVESTOINNIT

Vuoden 2023 bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 484,2 miljoonaa euroa (199,6), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -403,3 miljoonaa euroa (-62,7).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -60,7 miljoonaa euroa (-12,8) ja myös se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -464,0 miljoonaa euroa (-75,5).

Vuoden 2024 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -235 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 42 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 38,0 prosenttia koko laivaston 1 828,0 miljoonan euron tasearvosta.³

Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

Finnairin osakkeenomistajien voitonjakopolitiikan mukaisesti tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina tai pääomanpalautuksena. Tällaisesta varojenjaosta päättäessään Finnair pyrkii ottamaan huomioon kulloisenkin tuloskehityksen ja tulevaisuudennäkymät, rahoitustilanteen sekä pääoma- ja investointitarpeet. Mahdolliset tulevat varojenjaot voidaan suorittaa kahdessa vuosittaisessa erässä.

Finnair asetti marraskuussa toteutetun 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin yhteydessä tavoitteen, jonka mukaan se pyrkii palauttamaan varojenjakokykynsä vuodesta 2025 alkaen vuoden 2024 tilinpäätökseen perustuen.

Vuonna 2023 osakekohtainen tulos oli 0,022 euroa (-0,060). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 473 123 719,36 euroa 31.12.2023. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2023 vahvistettavan tilinpäätöksen perusteella ei jaettaisi osinkoa.

³ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden lopussa Finnair operoi 55:tä lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 12,5 vuotta.

Vuoden viimeisellä neljänneksellä Finnair Aircraft Finance Oy osti yhteensä kuusi A321-kapearunkokonetta, jotka olivat aikaisemmin vuokrattuina yhtiölle.

Finnairin operoima laivasto* 31.12.2023	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2022 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2023	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-1	5		22,6	
Airbus A320	174	10		10		21,4	
Airbus A321	209	15		7	8	9,4	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	279/263	8		4	4	14,2	
Airbus A350	278/297/321/336	17		5	12	6,1	2
Yhteensä		55	-1	31	24	12,5	2

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

LAIVASTOUUDISTUS

Vuoden lopussa yhtiöllä oli seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350 -lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Näistä jäljellä olevista lentokoneista ensimmäinen toimitetaan tämänhetkisten sitoumusten mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja toinen vuoden 2026 toisella neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 313,7 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:ltä.

Norran operoima laivasto* 31.12.2023	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2022 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2023	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	14,4	
Embraer E190	100	12		9	3	15,5	
Yhteensä		24	0	15	9	15,0	0

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

Strategian toteutus

Finnair päivitti vuoden toisella neljänneksellä vuoteen 2025 ulottuvaa strategiaansa, koska yhtiö oli jo toteuttanut monia strategiakaudelle suunniteltuja toimia. Syyskuussa 2022 julkaistu strategia tähtäsi kannattavuuden palauttamiseen ja kilpailukykyisen lentoyhtiön ylläpitämiseen suljetusta Venäjän ilmatilasta riippumatta. Sen tavoitteena oli vähintään 5 prosentin vertailukelpoinen liikevoittotaso vuoden 2024 puolivälistä lähtien.

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

- Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus
- Tasapainoinen kasvu optimoidulla laivastolla

- Jatkuva kustannustehokkuus kilpailukyvyyn varmistamiseksi
- Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista
- Kestävä tase
- Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla

Katsauskauden aikana toteutti 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin. Osakeannista saadut bruttovarat käytettiin Finnairin taseen ja taloudellisen aseman vahvistamiseen, jotta yhtiö pystyisi paremmin hallitsemaan jäljellä olevia rahoitusvelkojaan, tukemaan kestävään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategiansa toteuttamista ja varmistamaan kykynsä toteuttaa investointeja tulevaisuudessa.

Samassa yhteydessä yhtiö täydensi keskeisiä pitkän aikavälin taloudellisia tavoitteitaan. Aiemmin julkistetun 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen lisäksi Finnair pyrkii saavuttamaan 1–2-kertaisen nettovelan suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä ja palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn vuodesta 2025 alkaen. Lisäksi yhtiö piti voimassa hiilineutraaliustavoitteensa vuoteen 2045 mennessä.

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

ASIAKASLÄHTÖINEN KAUPALLINEN JA OPERATIIVINEN LAADUKKUUS

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

Digitaalisella asioinnilla on keskeinen rooli Finnairin strategiassa ja sen merkitys tulee kasvamaan edelleen. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä loka–joulukuussa nousi vertailukaudesta, kun sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 2,1 miljoonaa todennettua eri kävijää (1,8) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 18,3 prosenttia 853 000:een, koska asiakkaat pystyivät tekemään paremmin muutoksia ja ostamaan enemmän lisäpalveluita suoraan sovelluksesta. Modernien myyntikanavien⁴ matkustajaosuus kokonaismatkustajamäärästä nousi 67,7 prosenttiin (66,1), koska NDC-jakelun (*New Distribution Capability*) osuus kasvoi kaikissa asiakassegmenteissä.

Päivitetty strategia painottaa edelleen lentoyhtiökumppanuuksien yhteishankkeiden (*Atlantic Joint Business* eli AJB, *Siberian Joint Business* eli SJB ja yhteishanke Juneyao Airin kanssa) hyödyntämistä. Tässä korostuvat oneworld-kumppanit, kuten American Airlines ja Alaska Airlines Pohjois-Amerikassa, Qatar Airways Lähi-idässä, Japan Airlines Japanin-reiteillä ja Qantas uusilla Australian ja Aasian yhdistävillä, Finnairin jo katsauskauden aikana operoimilla reiteillä. Finnairin kumppanuudet tarjoavat Finnairin asiakkaiden käyttöön laajan globaalin verkoston ja toisaalta vahvistavat merkittävästi Finnairin jakeluvoimaa.

Tuotteen ja palvelun laatu ovat Finnairille edelleen erottautumistekijä, ja laadukas, täsmällinen operatiivinen toiminta on tässä tärkeässä roolissa. Finnairin kaukoliikenteessä painottuu laadukas, erottuva matkustuskokemus, kun taas Euroopan sisäisessä liikenteessä keskeisiä ovat sujuvuus, yksinkertaisuus ja tehokkuus. Finnairin asiakastyytyvää mittaava nettosuositeluindeksi oli edelleen hyvällä tasolla ollen 32 (40). Siihen on vaikuttanut asiakkaiden suosiossa olleen uusitun laajarunkokoneiden matkustamon lisäksi Finnairin kohtuullinen 75,0 prosentin (80,4) saapumistäsmällisyys eurooppalaista ilmailujärjestelmää rasittaneista kapasiteettihaasteista ja erityisesti joulukuun haastavista sääolosuhteista huolimatta.

⁴ Finnair aloitti vuoden 2023 alusta raportoimaan suorien digitaalisten kanavien myyntiosuuden sijasta modernien myyntikanavien matkustajaosuutta digitalisointiin keskittymisen myötä. Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.



TASAPAINOINEN KASVU OPTIMOIDULLA LAIVASTOLLA

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

Vuoden toisella neljänneksellä julkistettujen, Qantasin kanssa solmittujen *wet lease* - ja *dry lease* -sopimusten sekä vuoden 2022 viimeisellä neljänneksellä alkaneen Qatar Airways -yhteistyön kautta Finnair pystyy hyödyntämään A330-laivastoaan tuottavasti Venäjän ilmatilan sulusta huolimatta, ja samalla säilyttää joustavuuden Aasian ja Euroopan välisten yhteyksien palauttamiseen.

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

JATKUVA KUSTANNUSTEHOKKUUS KILPAILUKYVYN VARMISTAMISEKSI

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

Katsauskauden aikana Finnair on jatkanut olemassa olevien säästöhankeiden edistämistä ja kehittänyt uusia hankkeita, jotka muun muassa hyödyntävät tekoälyn tuomia mahdollisuuksia. Lisäksi kuuden aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnalla katsauskauden aikana on lähivuosina yli 20 miljoonan euron vuotuinen positiivinen vaikutus tulokseen ennen veroja sekä kassavirtaan. Myös 120 miljoonan euron ylimääräisellä TyEL-takaisinlainan takaisinmaksulla katsauskauden aikana on yhteensä noin 3 miljoonan euron positiivinen vaikutus tulokseen ennen veroja vuonna 2024 alempien nettokorkomenojen muodossa.

YKSI ALAN JOHTAVISTA VASTUULLISUUSTOIMIJOISTA

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

Yhtiön pitkän tähtäimen tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä. Finnair sitoutui huhtikuussa 2022 tekemään yhteistyötä *Science Based Targets* -aloitteen (SBTi) kanssa saattaakseen päästötavoitteidensa Pariisin ilmastopimuksen mukaisiksi. SBTi edellyttää, että lentoyhtiöt irtautuvat hiilestä omalla toiminnallaan, joten se ei huomioi toimialan ulkopuolisia päästöhyvityksiä tai muita markkinapohjaisia mekanismeja, kuten päästökauppajärjestelmää. SBTi:n vaatimusten mukaisesti Finnairin keskittyy vähentämään lentokoneidensa suoria päästöjä. Tämä edellyttää merkittäviä toimenpiteitä Finnairin lentokoneiden modernisoimiseksi, toiminnan tehostamiseksi ja uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi. Toimenpiteiden tarkka aikataulu ja laajuus tarkentuvat vuoden 2024 aikana, kun Finnair valmistautuu toimittamaan lyhyen aikavälin CO₂-intensiteetin vähennystavoitteet SBTi:n validoitavaksi vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä.

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

KESTÄVÄ TASE

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

Katsauskauden aikana Finnair otti jälleen uuden askeleen kestäväen ja kustannustehokkaamman taseen rakentamisessa, kun yhtiö toteutti 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin taseen ja taloudellisen aseman vahvistamiseksi. Saaduilla varoilla Finnair maksoi katsauskaudella takaisin valtion myöntämän pääomallainan loppuosan sekä kokonaiskorot ja muut maksut 130 miljoonalla eurolla sekä ylimääräisen 120 miljoonan euron maksuerän TyEL-takaisinlainasta jo aikataulutetun 100 miljoonan euron maksuerän lisäksi. Lisäksi Finnair osti kuusi sille aiemmin vuokrattua A321-lentokonetta yli 200 miljoonalla eurolla.

SOPEUTUMISKYKYINEN FINNAIR-KULTTUURI SITOUTUNEEN HENKILÖSTÖN AVULLA

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

Finnairin palveluksessa oli loka–joulukuussa keskimäärin 5 195 (5 256) henkilöä eli 1,2 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä nousi katsauskaudella 22 henkilöllä eli 0,4 prosentilla ja oli joulukuun lopussa 5 223 (5 230). Finnairiin palkattiin neljännellä vuosineljänneksellä 149 uutta työntekijää pääasiassa matkustamotyöntekijöiksi, lentäjiksi ja asiakaspalvelutyöntekijöiksi. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 3,8 prosenttia (7,3). Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli loka–joulukuussa 4,9 prosenttia (5,3).

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 yritys vastuusta kiinnostuneiden, tarpeisiin. Vastuullinen toiminta on tärkeää, mikäli yritys haluaa säilyttää merkityksellisyytensä sekä harjoittaa menestyksellistä ja pitkäjänteistä liiketoimintaa. Yritysten on reagoitava maailmanlaajuisiin haasteisiin ja toimittava aktiivisesti YK:n kestäväen kehityksen tavoitteiden (SDG) toteuttamiseksi.

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

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

Isoimmat odotukset Finnairiin kohdistuvat lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, ja Finnair on sitoutunut alan yleiseen hiilineutraalin kasvun tavoitteeseen vuodesta 2020 eteenpäin. Se kuitenkin näkee tämän tavoitteen vain päästöjen vähentämisen ensiaskeleena. Strategiansa mukaan Finnair pyrkii hiilineutraaliuteen vuoteen 2045 mennessä ja on 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 työskenteleminen. Vastuullisuusstrategia on keskeinen osa niin yhtiön koko strategiaa kuin brändin, palveluiden ja toiminnan kehittämistä. Strategian toimenpiteet tukevat kulujen ja riskien hallintaa sekä lisäarvon tuottamista.

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

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

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

Muutokset yhtiön johdossa

Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei tapahtunut henkilövaihdoksia.

Finnair tiedotti 23.5.2023, että se on nimittänyt Kaisa Aalto-Luodon Finnairin henkilöstöjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi. Aalto-Luoto aloitti tehtävässään lokakuussa 2023. Hän on toiminut aiemmin Sanoma Median henkilöstöjohtajana sekä Outotecin henkilöstö- ja viestintäjohtajana ja on tehnyt pitkän uran vaativissa henkilöstöhallinnon johtotehtävissä Outotecissä ja Mandatum Lifessa. Finnairin aiempi henkilöstöjohtaja Johanna Karppi jatkoi roolissaan lokakuuhun 2023 asti.

Finnair tiedotti 18.8.2023, että toimitusjohtaja Topi Manner on jättänyt irtisanomisolmuksensa yhtiön palveluksesta siirtyäkseen Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi viimeistään 1.3.2024.

Finnair tiedotti tilikauden jälkeen 11.1.2024, että Turkka Kuusisto on nimitetty Finnairin toimitusjohtajaksi. Kuusisto aloittaa roolissaan viimeistään 11.7.2024. Kuusisto on toiminut vuodesta 2020 lähtien Posti Group Oyj:n toimitusjohtajana, ja sitä ennen vaativissa johtotehtävissä Posti Groupissa ja Lindorff Groupissa. Finnairin aiempi toimitusjohtaja Topi Manner jätti Finnairin 15.1.2024 siirtyäkseen seuraavaksi Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi. Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimii toimitusjohtajan sijaisena tammikuun 15. päivästä lähtien uuden toimitusjohtajan aloitukseen asti.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnair Oyj:n markkina-arvo oli joulukuun lopussa 815,1 miljoonaa euroa (546,4) ja päätöskurssi oli 0,04 euroa (0,07). Vuoden aikana Finnair Oyj:n osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,10 euroa, alin kurssi 0,03 euroa ja keskipurssi 0,06 euroa. Osakkeita vaihdettiin 1 831,4 miljoonaa kappaletta yhteensä 218,5 miljoonalla eurolla.

Finnair Oyj:n kauppakasteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 20 481 139 267 osaketta (1 407 401 265). Osakemäärän kasvu selittyy marraskuussa toteutetulla merkintäoikeusannilla. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,7 prosenttia (55,9). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus joulukuun lopussa oli 9,5 prosenttia (7,6).

Omat osakkeet

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

Finnair Oyj antoi 31.3.2023 vuoden 2023 varsinaisen yhtiökokouksen myöntämän osakeantivaltuutuksen nojalla itselleen vastikkeetta 1 324 933 uutta osaketta. Näin ollen yhtiön hallussa oli yhteensä 1 724 236 omaa osaketta.

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

Finnair Oyj antoi 27.10.2023 pidetyn ylimääräisen yhtiökokouksen myöntämän osakeantivaltuutuksen nojalla itselleen vastikkeetta 60 000 000 uutta osaketta 24.11.2023. Näin ollen yhtiöllä oli hallussaan yhteen 60 399 303 omaa osaketta.

Finnair Oyj luovutti 4.12.2023 10 833 653 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta palkkiona uudelleenrakennuskannustinohjelman ajanjaksosta 1.7.2020–30.6.2023 sekä FlyShare-osakesäästöohjelman säästökausista 2019–2020 ja 2020–2021. Osakkeet luovutettiin Finnairin johtoryhmän jäsenille, jotka olivat osallistujina näissä ohjelmissa. Omien osakkeiden luovutus perustui ylimääräisen yhtiökokouksen 27.10.2023 antamaan valtuutukseen.

Tilikauden lopussa Finnairin hallussa oli 49 565 650 omaa osaketta, mikä vastaa 0,24 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Helsingissä 23.3.2023.

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta. Valtuutus koskee enintään 50 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

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

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

Ylimääräisen yhtiökokouksen päätökset ja sen antamat valtuutukset

Finnair Oyj:n ylimääräinen yhtiökokous pidettiin 27.10.2023 ilman kokouspaikkaa yhtiön yhtiöjärjestyksen 11 §:n ja osakeyhtiölain 5 luvun 16 §:n 3 momentin mukaisena etäkokouksena. Yhtiökokoukseen osallistui, joko ennakoon äänestäneinä tai etäyhteyden välityksellä, edustettuna yhteensä 222 osakkeenomistajaa, jotka edustivat noin 61 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänistä. Yhtiökokous hyväksyi kaikki hallituksen yhtiökokoukselle tekemät ehdotukset.

HALLITUKSEN VALTUUTTAMINEN PÄÄTTÄMÄÄN MERKINTÄETUOIKEUSANNISTA

Yhtiökokous päätti hallituksen ehdotuksen mukaisesti, että hallitus valtuutetaan päättämään enintään 22 000 000 000 uuden osakkeen antamisesta. Valtuutuksen perusteella annettavat uudet osakkeet tarjotaan yhtiön osakkeenomistajille merkintäetuoikeuden perusteella merkittäväksi samassa suhteessa kuin he ennestään omistavat yhtiön osakkeita. Merkintäetuoikeuden perusteella merkitsemättä jääneitä osakkeita voidaan tarjota toissijaisesti merkittäväksi toisille osakkeenomistajille tai muille henkilöille. Hallitus on oikeutettu päättämään, kenelle merkitsemättä jääneitä osakkeita tarjotaan. Valtuutusta voidaan käyttää vain kerran, eikä se anna hallitukselle oikeutta toteuttaa useita osakeanteja. Hallitus päättää osakeannin kaikista muista ehdoista. Koska valtuutuksen mukainen merkintäetuoikeusanti toteutettiin marraskuussa 2023, valtuutus ei ole enää voimassa.

HALLITUKSEN VALTUUTTAMINEN PÄÄTTÄMÄÄN OSAKEANNISTA

Yhtiökokous päätti hallituksen ehdotuksen mukaisesti, että hallitus valtuutetaan päättämään osakeannista. Valtuutuksen nojalla annettavien osakkeiden enimmäismäärä on 132 935 562 osaketta, mikä vastaa noin 0,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista, mikäli yhtiökokouksen edellä merkintäetuoikeusantia varten antama osakeantivaltuutus käytetään kokonaisuudessaan. Valtuutus on kuitenkin rajoitettu 0,6 prosenttiin yhtiön merkintäetuoikeusannin jälkeisestä todellisesta osakkeiden kokonaismäärästä niin, että merkintäetuoikeusannin toteutuessa valtuutuksen nojalla annettavien osakkeiden enimmäismäärä pienenee lähimpään sellaiseen kokonaislukuun, joka vastaa 0,6 prosenttia yhtiön kaikkien osakkeiden lukumäärästä merkintäetuoikeusannissa annettavien osakkeiden rekisteröimisen jälkeen. Hallitus päättää kaikista osakeannin ehdoista, mukaan lukien kenelle, mihin hintaan ja millä tavoin osakkeita annetaan valtuutuksen perusteella. Valtuutus koskee sekä uusien osakkeiden antamista että omien osakkeiden luovuttamista. Osakeanti voi tapahtua myös osakkeenomistajien merkintäetuoikeudesta poiketen (suunnattu anti) esimerkiksi yhtiön pääomarakenteen kehittämiseksi, mahdollisten yrityskauppojen, investointien tai muiden yhtiön liiketoimintaan kuuluvien järjestelyjen rahoittamiseksi tai toteuttamiseksi tai yhtiön kannustin- tai palkkiojärjestelmien toteuttamiseksi. Valtuutus on voimassa 23.9.2024 saakka, mikä vastaa 18 kuukauden ajanjaksoa 23.3.2023 pidetystä varsinaisesta yhtiökokouksesta alkaen, ja valtuutuksen tultua voimaan se kumosi 23.3.2023 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen myöntämän osakeantivaltuutuksen. Valtuutus oli ehdollinen merkintäetuoikeusannin toteuttamiselle ja astui voimaan merkintäetuoikeusannissa annettujen uusien osakkeiden rekisteröimisestä alkaen.

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

Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

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

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

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien, terrorismin ja kyberhyökkäysten uhkalla sekä muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan. Geopoliittisilla jännitteillä voi olla haitallinen vaikutus globaaliin talousympäristöön sekä Finnairin reittiverkostoon ja kannattavuuteen. Ukrainan sota on vaikuttanut merkittävästi maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä, erityisesti siviili-ilmailuun liittyen, sulkenut ilmatiloja. Mahdollinen sodan eskaloituminen sekä Lähi-idän konfliktialueiden levottomuudet voivat vaikuttaa haitallisesti mm. lentomat kustuksen kysyntään, polttoaineen hintaan, lentoverkostoon ja ilmatilan käyttöön. Näiden negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan, liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään sekä rahoitustaan uudessa toimintaympäristössä.

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

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

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät Venäjän ilmatilan sulun kestoon 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 vallitavien vaikutusten vuoksi Finnair on toteuttanut mittavan 200 miljoonan euron kustannussäätöohjelman. 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 kyky siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan ankara kilpailu. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaihtelu on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jäännösvaikutus määräytyy kulloinkin käytössä olevien suojausten perusteella. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja tehottomat suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden 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. Finnair hallitsee polttoainekustannuksista aiheutuvia riskejä voimassa olevan riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

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



Jälleen kannattamattomaksi muuttuva toiminta ja pääomien ehtyminen voisivat 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 tarkkoja vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suoja ja kuluttajan suoja koskeva sääntely.

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin ja liikevaihtoon, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat, kuten COVID-19-pandemia on osoittanut, voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatrustamisen 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 geopolittisen tilanteen mahdollisten lisämuutosten vaikutuksia lentoyhtiöiden markkinoille pääsyn ja liikenneoikeuksien mahdollisuuksiin yleisellä tasolla. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Samalla on mahdollista, että matkustusyhteyksien tarve saattaa kasvaa joissakin maissa johtaen markkinoille pääsyyn ja liikenneoikeuksien kasvuun.

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineestoista, lentokoneestoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikuluja ovat esimerkiksi polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Yhdysvaltain dollari, Japanin jeni, Etelä-Korean won, Ruotsin kruunu, Ison-Britannian punta ja Norjan kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnairin riskienhallintapolitiikan periaatteita päivitettiin vuoden 2023 viimeisen neljänneksen aikana. Aikaisemmin Finnair suojasi polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Riskienhallintapolitiikan päivityksen

jälkeen Finnair suojaa polttoainehankintojaan 18 kuukautta eteenpäin. Myös suojausasteita nostettiin maltillisesti läpi koko suojattavan aikahorisontin. Päivityksen myötä suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on 93 prosenttia ja alaraja 68 prosenttia, keskiarvon ollessa noin 80 prosenttia. Finnairin riskienpolitiikan mukaisesti suojausaste on laskeva 18 kuukauden suojaushorisontin loppua kohden.

Operatiivisen toiminnan herkkydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	34 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	24 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	21 milj. euroa

Polttoaineherkkydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	77 milj. euroa	49 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojen keskihinnat (rullaavasti seuraavat 18 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia**
Q1 2024	198 000	909
Q2 2024	183 000	878
Q3 2024	144 000	895
Q4 2024	87 000	851
Q1 2025	-	-
Q2 2025	-	-
Yhteensä	612 000	888

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausten kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	10–12 2023	10–12 2022	2023	2022	Valuutטהerkkydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liike-toiminnan kassavirroille)		Suojausaste liike-toiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
					10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat							
EUR	58	63	59	58	-	-	-
USD*	10	6	9	8	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	4	3	4	4	12 milj. euroa	5 milj. euroa	51 %
KRW	3	2	3	2	-	-	-
SEK	4	4	3	4	-	-	-
GBP	4	4	4	4	-	-	-
NOK	3	4	3	4	-	-	-
Muut	14	14	14	15	-	-	-
Ostovaluutat							
EUR	65	55	60	55	-	-	-
USD*	29	40	34	41	62 milj. euroa	28 milj. euroa	57 %
Muut	6	5	6	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 valuuttaposiitiosta aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia suojautumalla valuuttakurssimuutoksilta johdannaisilla ja



sijoittamalla likviditeettiä osittain valuuttamääräisiin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli noin 90 prosenttia.

Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Finnair tiedotti 11.1.2024, että Turcka Kuusisto on nimitetty (44, DI) Finnairin toimitusjohtajaksi. Kuusisto aloittaa roolissaan viimeistään 11.7.2024. Kuusisto on toiminut vuodesta 2020 lähtien Posti Group Oyj:n toimitusjohtajana, ja sitä ennen vaativissa johtotehtävissä Posti Groupissa ja Lindorff Groupissa. Finnairin aiempi toimitusjohtaja Topi Manner jätti Finnairin 15.1.2024 siirtyäkseen seuraavaksi Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi. Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimii toimitusjohtajan sijaisena tammikuun 15. päivästä lähtien uuden toimitusjohtajan aloitukseen asti.

Taloudellinen raportointi vuonna 2024

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2024 on seuraava:

- Osavuositarkastus tammi–maaliskuulta 2024 tiistaina 23.4.2024
- Puolivuositarkastus tammi–kesäkuulta 2024 perjantaina 19.7.2024
- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2024 tiistaina 29.10.2024

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 14.2.2024 tulosjulkistulehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2024-02-14-media>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 14.2.2024 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä ensin osoitteessa <https://palvelu.flik.fi/teleconference/?id=50048500>. Rekisteröityttyäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/q4-2023>.

Lisätietoja antavat:

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

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

Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	10- 12/2023	10- 12/2022	Muutos %	2023	2022	Muutos %
Liikevaihto ja kannattavuus						
Liikevaihto	727,2	687,3	5,8	2 988,5	2 356,6	26,8
Vertailukelpoinen liiketulos	22,5	17,9	25,6	184,0	-163,9	> 200
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	3,1	2,6	0,5 %-yks.	6,2	-7,0	131 %-yks.
Liiketulos	27,3	38,0	-28,3	191,4	-200,6	195,4
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	14,7	14,4	0,3 %-yks.	17,3	6,5	10,8 %-yks.
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	0,004	0,005	-19,0	0,022	-0,060	137,3
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	0,004	0,005	-20,7	0,022	-0,060	136,2
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	8,04	8,40	-4,3	8,27	7,53	9,8
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	8,66	9,05	-4,3	8,73	8,09	8,0
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	7,79	8,18	-4,8	7,76	8,05	-3,7
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,33	5,39	-1,1	5,27	5,38	-2,1
Pääomarakenne						
Omavaraisuusaste, %	-	-	-	15,6	9,9	5,7 %-yks.
Nettovelkaantumisaste, %	-	-	-	192,8	266,4	-73,6 %-yks.
Korollinen nettovelka	-	-	-	1 112,5	1 094,0	1,7
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-	-	-	2,2	7,1	-5,0 %-yks.
Bruttoinvestoinnit	268,6	61,8	> 200	484,2	199,6	142,6
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-	-	-	8,8	-6,1	14,9 %-yks.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	-	-	-	30,9	64,7	-33,8 %-yks.
Liikenne						
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 611	2 451	6,5	10 983	9 096	20,8
Lentojen lukumäärä, kpl	25 702	23 858	7,7	101 201	88 713	14,1
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 048	8 186	10,5	36 154	31 298	15,5
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	6 615	5 918	11,8	27 626	21 157	30,6
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	73,1	72,3	0,8 %-yks.	76,4	67,6	8,8 %-yks.
Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus						
Nettosuosittelutulos (NPS)	32	40	-20,2	35	40	-11,4
Saapumistäsmällisyys, %	75,0	80,4	-5,4 %-yks.	80,9	79,0	1,8 %-yks.
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %	67,7	66,1	1,6 %-yks.	67,8	66,5	1,3 %-yks.
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,1	1,8	21,0	2,1	2,3	-4,9
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	853,0	721,0	18,3	860,0	711,0	21,0
Lisämyynti	43,8	32,4	34,9	147,8	123,2	20,0
Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista						
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	242 382	210 599	15,1	960 357	788 104	21,9
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	763 505	663 388	15,1	3 025 124	2 482 528	21,9
Lentoihin liittymättömät CO ₂ päästöt, tonnia	-	-	-	8 968	6 597	35,9
Lentojen CO ₂ päästöt, g/ASK	84,4	81,0	4,1	83,7	79,3	5,5
Lentojen CO ₂ päästöt, g/RTK	935,0	925,1	1,1	920,5	926,9	-0,7
Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla						
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 195	5 256	-1,2	5 195	5 336	-2,7
Työntekijöiden nettosuositelutulos (eNPS)	-	-	-	-2	-17	88,2
Sairauspoissaolot, %	4,92	5,26	-0,34 %-yks.	4,56	5,37	-0,81 %-yks.
Tapaturmataajuuus (LTIF)	5,1	3,9	28,5	5,5	6,8	-19,7
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	-	-	-	3,8	7,3	-3,5 %-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	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvon alentumiset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeluoksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liikeluosto	Liikeluosto - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liikeluosto, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liikeluosto / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liikeluosto + Poistot	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluoksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluoksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja ja poistoja.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa konsernin taseeseen kirjatuista investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	10- 12/2023	10- 12/2022	Muutos %	2023	2022	Muutos %
Liiketulos	27,3	38,0	-28,3	191,4	-200,6	195,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-8,4	-19,2	56,3	-7,1	8,8	-180,4
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,3	1,2	-70,6	-0,7	-0,9	29,4
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-10,3	0,2	<-200	-13,3	-6,6	-101,8
Arvonalentumiset	13,7	-	-	13,7	32,7	-58,3
Uudelleenjärjestelykulut	0,0	-2,2	99,6	-0,1	2,6	-102,9
Vertailukelpoinen liiketulos	22,5	17,9	25,6	184,0	-163,9	> 200
Poistot ja arvonalentumiset	84,3	81,2	3,9	332,6	317,1	4,9
Vertailukelpoinen EBITDA	106,9	99,1	7,8	516,5	153,2	> 200

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	2023	2022	Muutos %
Oma pääoma yhteensä	577,0	410,7	40,5
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 698,0	4 133,0	-10,5
Omavaraisuusaste, %	15,6	9,9	5,7 %-yks.

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2023	31.12.2022	Muutos %
Vuokrasopimusvelat	1 115,0	1 330,7	-16,2
Muut korolliset velat	910,6	1 298,5	-29,9
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	8,9	-10,7	182,8
Oikaistut korolliset velat	2 034,5	2 618,4	-22,3
Muut rahoitusvarat	-776,8	-738,6	-5,2
Rahat ja pankkisaamiset	-145,1	-785,8	81,5
Kassavarat	-922,0	-1 524,4	39,5
Korollinen nettovelka	1 112,5	1 094,0	1,7
Oma pääoma yhteensä	577,0	410,7	40,5
Nettovelkaantumisaste, %	192,8	266,4	-73,6 %-yks.
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	516,5	153,2	> 200
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	2,2	7,1	-5,0 %-yks.

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

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	10- 12/2023	10- 12/2022	Muutos %	2023	2022	Muutos %
Lisäykset käyttöomaisuudessa	252,3	41,0	> 200	409,4	125,8	> 200
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	16,2	3,7	> 200	24,3	9,5	155,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	0,2	17,1	-99,1	50,5	64,3	-21,5
Bruttoinvestoinnit	268,6	61,8	> 200	484,2	199,6	142,6

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2023	31.12.2022	Muutos %
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	119,1	-370,7	132,1
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	142,2	137,9	3,1
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-13,7	38,8	-135,3
Tuotto, edelliset 12 kk	247,6	-194,0	> 200
Oma pääoma yhteensä	577,0	410,7	40,5
Vuokrasopimusvelat	1 115,0	1 330,7	-16,2
Muut korolliset velat	910,6	1 298,5	-29,9
Sijoitettu pääoma	2 602,5	3 039,8	-14,4
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 821,2	3 162,2*	-10,8
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	8,8	-6,1	14,9 %-yks.

* Sijoitettu pääoma oli 3 284,6 miljoonaa euroa 31.12.2021.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2023	31.12.2022	Muutos %
Muut rahoitusvarat	776,8	738,6	5,2
Rahat ja pankkisaamiset	145,1	785,8	-81,5
Kassavarat	922,0	1524,4	-39,5
Liikevaihto, edelliset 12 kk	2 988,5	2 356,6	26,8
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	30,9	64,7	-33,8 %-p

MUUT TUNNUSLUVUT

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

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

Asiakslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suosittelette Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suositelijoiden osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Saapumistämällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	Matkustajien osuus kauden kokonaismatkustajamäärästä Finnairin omissa suorakanavissa ja moderneissa, digitaalisissa epäsuorissa kanavissa lähtöpäivään perustuen. Näitä kanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut, Finnairin puhelinkeskukset, Aurinkomatkojen myynti ja ryhmätyökälymyynti.

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

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

Tilinpäätöstiedote – Konsernin taloudellinen vuosikatsaus

1.1.–31.12.2023

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	10-12/2023	10-12/2022	2023	2022
Liikevaihto	5	727,2	687,3	2 988,5	2 356,6
Liiketoiminnan muut tuotot	6	41,8	37,3	130,5	153,5
Liiketoiminnan kulut					
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	7	-124,0	-112,6	-498,1	-449,6
Polttoainekulut		-222,4	-229,0	-898,9	-835,1
Kapasiteettivuokrat		-27,8	-26,2	-107,2	-102,5
Lentokaluston huoltokulut		-50,6	-33,1	-200,1	-192,4
Liikennöimismaksut		-58,4	-51,1	-233,8	-206,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-28,3	-26,7	-117,1	-103,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-104,4	-98,5	-414,1	-348,0
Poistot ja arvonalentumiset	8	-98,0	-81,2	-346,2	-349,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-27,8	-28,1	-112,1	-123,7
Liiketulos		27,3	38,0	191,4	-200,6
Rahoitustuotot		15,1	7,1	56,2	6,5
Rahoituskulut		-33,5	-36,7	-142,2	-137,9
Kurssivoitot ja -tappiot		7,5	46,9	13,7	-38,8
Tulos ennen veroja		16,4	55,3	119,1	-370,7
Tuloverot	13	43,8	-2,0	135,2	-105,4
Kauden tulos		60,2	53,3	254,3	-476,2
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille		60,2	53,3	254,3	-476,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa					
Laimentamaton osakekohtainen tulos		0,004	0,005	0,022	-0,060
Laimennettu osakekohtainen tulos		0,004	0,005	0,022	-0,060

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	10-12/2023	10-12/2022	2023	2022
Kauden tulos	60,2	53,3	254,3	-476,2
Muut laajan tuloksen erät				
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi				
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-77,2	-11,5	-7,7	-13,8
Verovaikutus	15,4	-	4,2	0,1
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi				
Etuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-6,2	8,3	11,6	49,9
Verovaikutus	1,2	-1,7	-2,3	-10,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-66,7	-4,9	5,8	26,2
Kauden laaja tulos	-6,5	48,4	260,0	-450,0
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille	-6,5	48,4	260,0	-450,0



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	2023	2022
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Laivasto	15	1 053,0	894,8
Käyttöoikeuslaivasto	16	775,0	932,9
Laivasto yhteensä		1 828,0	1 827,6
Muu käyttöomaisuus	15	141,8	150,1
Muu käyttöoikeusomaisuus	16	140,4	145,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		282,2	295,5
Eläkesaamiset	18	128,0	120,0
Muut pitkäaikaiset varat		3,1	4,5
Laskennalliset verosaamiset	13	234,0	80,6
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 475,2	2 328,3
Lyhytaikaiset varat			
Myyntiin liittyvät saamiset		154,4	134,9
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		134,6	122,0
Johdannaisinstrumentit	10, 11	11,8	23,5
Muut rahoitusvarat	11	776,8	738,6
Rahat ja pankkisaamiset		145,1	785,8
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 222,8	1 804,8
Varat yhteensä		3 698,0	4 133,0
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		501,5	335,2
Oma pääoma yhteensä		577,0	410,7
Pitkäaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	19	951,0	1 128,0
Muut korolliset velat	19	790,2	1 058,4
Eläkevelvoitteet		0,8	0,7
Varaukset ja muut velat	21	125,9	186,4
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 868,0	2 373,5
Lyhytaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	19	164,0	202,7
Muut korolliset velat	19	120,3	240,1
Varaukset	21	28,1	71,7
Ostovelat		107,0	90,3
Johdannaisinstrumentit	10, 11	43,4	36,7
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	22	506,7	452,0
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		116,5	111,2
Muut velat		167,1	144,4
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 253,1	1 348,9
Velat yhteensä		3 121,0	3 722,4
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 698,0	4 133,0

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

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
Oma pääoma 1.1.2022	75,4	168,1	16,6	762,0	-744,5	198,0	-	475,7
Kauden tulos	-	-	-	-	-476,2	-	-	-476,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-13,7	-	-	-	-	-13,7
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	40,0	-	-	-	-	40,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	26,2	-	-	-	-	26,2
Kauden laaja tulos	-	-	26,2	-	-476,2	-	-	-450,0
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
Oma pääoma 31.12.2022	75,4	168,1	42,8	763,3	-1 237,0	198,0	400,0	410,7



KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	10-12/2023	10-12/2022	2023	2022
Liiketoiminnan rahavirta				
Tulos ennen veroja	16,4	55,3	119,1	-370,7
Poistot ja arvonalentumiset	98,0	81,2	346,2	349,8
Rahoitustuotot ja -kulut	10,9	-17,3	72,3	170,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-10,3	0,2	-13,3	-6,6
Varausten muutos	-9,5	-10,2	-21,4	45,2
Työsuhde-etuudet	-1,9	0,8	8,9	12,7
Muut oikaisut	-1,2	2,6	1,0	2,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	-12,7	-6,8	-11,5	60,0
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-3,4	19,9	-30,2	-86,9
Vaihto-omaisuuden muutos	-0,5	-0,6	-1,1	-10,1
Osto- ja muiden velkojen muutos	-66,3	-42,7	89,4	249,5
Käyttöpääoman muutos	-70,2	-23,4	58,1	152,5
Maksetut rahoituskulut, netto	-37,8	-59,2	-98,7	-96,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	-5,7	29,9	472,3	259,0
Investointien rahavirta				
Investoinnit laivastoon	-244,1	-13,4	-400,6	-83,1
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-1,8	-1,6	-3,6	-4,9
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,0	0,0	0,4	25,5
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,2	0,4	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	68,0	-38,9	-60,7	-12,8
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,1	-0,6	0,0	-0,7
Investointien nettorahavirta	-177,7	-54,3	-464,0	-75,5
Rahoituksen rahavirta				
Lainojen takaisinmaksut	-229,9	-9,7	-377,4	-144,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-49,0	-52,1	-198,1	-193,4
Osakeanti **	570,4	-	570,4	-
Osakeantikulut	-2,1	-	-2,1	-
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-	-	-200,0	-
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-	-20,4	-20,5
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot	-	-	-	400,0
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan takaisinmaksut **	-400,0	-	-400,0	-
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan korot ja kulut	-48,9	-	-48,9	-
Rahoituksen nettorahavirta	-159,4	-61,8	-676,4	42,1
Rahavirtojen muutos				
	-342,8	-86,2	-668,1	225,6
Rahavarat tilikauden alussa	1 050,3	1 461,8	1 375,6	1 150,0
Rahavirtojen muutos	-342,8	-86,2	-668,1	225,6
Rahavarat kauden lopussa *	707,5	1 375,6	707,5	1 375,6
* Rahavarat				
Muut rahoitusvarat	776,8	738,6	776,8	738,6
Rahat ja pankkisaamiset	145,1	785,8	145,1	785,8
Kassavarat	922,0	1 524,4	922,0	1 524,4
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-214,4	-148,8	-214,4	-148,8
Rahavarat	707,5	1 375,6	707,5	1 375,6

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

Tilinpäätöstiedote – Konsernin taloudellisen vuosikatsauksen liitetiedot 1.1.–31.12.2023

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu IAS 34 Osavuosikatsaukset -standardia noudattaen ja sen luvut perustuvat Finnair Oyj:n tilintarkastettuun vuoden 2023 tilinpäätökseen. Tilinpäätöstiedote on hyväksytty julkistettavaksi 13.2.2024.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Tilinpäätöstiedotteessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2023 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. HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Konsernin tilinpäätöstiedote 31. joulukuuta 2023 päättyvältä ajalta on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöstiedotteen julkistamisesta. Arvio perustuu yhtiön taloudelliseen asemaan sekä hallituksen hyväksymään viimeisimpään, yhtiön strategiaan pohjautuvaan liiketoimintasuunnitelmaan.

4. KESKEISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää johdolta harkinnan käyttöä laadintaperiaatteiden soveltamisessa, jotka vaikuttavat taseen varoihin ja velkoihin sekä tuottojen ja kulujen määriin raportointikaudella. Lisäksi IFRS-standardien soveltamisen yhteydessä joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdyistä arvioista ja oletuksista. Tunnistetut erät, jotka edellyttävät eniten johdon arvioita ja oletuksia, tai joiden arvioihin liittyy eniten epävarmuustekijöitä, ovat laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvostus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaraukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä, johdannaisopimukset ja suojauslaskenta sekä laskennalliset verosaamiset. Laatiessaan tilinpäätöstiedotetta, yhtiön johto on arvioinut myös ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutusta tilinpäätöstiedotteessa käytetyissä ennusteissa.

Vaikka COVID-19 pandemiaan ja Venäjän ilmatilan sulkun liittyvät erityiset riskit ovat hälvenivät tilikauden aikana, riskit liittyen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksiin kysyntään ja kustannuksiin ovat edelleen koholla. Lisäksi Lähi-Idän konfliktin mahdollinen eskaloituminen sekä Suomen työmarkkinajännitteiden jonkin verran normaalia korkeampi taso aiheuttavat toimintaympäristön epävarmuutta. Tämän lisäksi polttoaineen hinnan ja valuuttakurssien vaihteluilla voi olla merkittävä vaikutus yhtiön taloudelliseen tulokseen, taseeseen ja kassavirtaan. Finnairin johto seuraa toimintaympäristön muutosten vaikutusta liiketoimintaansa jatkuvasti, ja päivittää arvioita ja oletuksia viimeisimmän saatavillaan olevan tiedon mukaisesti. Keskeisimmistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä sekä ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutuksista on kerrottu tarkemmin vuoden 2023 tilinpäätöksen yhteydessä.

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 vuoden 2023 viimeisen neljänneksen liikevaihto kasvoi vuoden 2022 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna johtuen matkustajatuottojen, lisämyynnin ja matkapalveluiden kasvusta. Rahtipalvelujen liikevaihdon lasku johtui pääasiassa lentorahtihintojen laskusta.



10-12/2023, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	185,7	45,1	246,2	53,2	48,3	-5,5	573,1	78,8
Lisämyynti	8,4	2,2	13,8	0,6	1,9	16,9	43,8	6,0
Rahti	35,1	6,8	6,7	0,4	0,1	1,4	50,5	7,0
Matkapalvelut	7,9	0,4	50,3	1,3	0,0	-0,1	59,8	8,2
Yhteensä	237,1	54,4	317,0	55,6	50,3	12,8	727,2	-
Osuus %	32,6	7,5	43,6	7,6	6,9	1,8	-	-

10-12/2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	166,9	49,6	250,4	34,2	42,4	-7,9	535,5	77,9
Lisämyynti	6,2	2,3	10,1	0,5	1,2	12,1	32,4	4,7
Rahti	43,2	12,0	10,7	0,9	0,1	1,6	68,6	10,0
Matkapalvelut	5,1	0,2	41,9	3,5	0,0	0,1	50,8	7,4
Yhteensä	221,4	64,2	313,2	39,0	43,7	5,8	687,3	-
Osuus %	32,2	9,3	45,6	5,7	6,4	0,8	-	-

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

2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	425,0	244,3	855,0	42,9	128,2	15,3	1 710,7	72,6
Lisämyynti	19,4	12,8	36,7	1,0	5,4	47,9	123,2	5,2
Rahti	224,7	82,6	46,3	2,4	0,4	-4,1	352,3	15,0
Matkapalvelut	7,6	0,3	156,2	5,5	0,5	0,2	170,3	7,2
Yhteensä	676,8	340,0	1 094,3	51,8	134,4	59,3	2 356,6	-
Osuus %	28,7	14,4	46,4	2,2	5,7	2,5	-	-

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	10-12/2023	7-9/2023	4-6/2023	1-3/2023	10-12/2022	7-9/2022	4-6/2022	1-3/2022
Liikevaihto	727,2	817,3	749,2	694,7	687,3	719,2	550,3	399,8
Matkustajatuotot	573,1	673,1	612,1	553,4	535,5	553,9	393,6	227,6
Lisämyynti	43,8	37,9	33,1	33,0	32,4	36,3	27,7	26,7
Rahti	50,5	40,8	47,3	53,4	68,6	73,4	89,8	120,5
Matkapalvelut	59,8	65,6	56,8	54,9	50,8	55,5	39,1	25,0
Vertailukelpoinen EBITDA	106,9	177,7	149,1	82,8	99,1	114,1	-6,0	-54,1
Vertailukelpoinen liiketulos	22,5	94,3	66,2	0,9	17,9	35,2	-84,2	-132,9
Liiketulos	27,3	90,0	65,8	8,3	38,0	19,2	-92,9	-164,9

6. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

Liiketoiminnan vuokratuotot vähenivät vertailukauteen verrattuna johtuen Eurowings Discoverin kanssa sovitun wet lease -järjestelyn päättymisestä kuluvan vuoden ensimmäisen neljänneksen aikana. Käyttöomaisuuden myyntivoitot koostuvat pääosin kahden A320 ja seitsemän A321 vuokrattuna olleen lentokoneen ostosta.

miljoonaa euroa	10- 12/2023	10- 12/2022	Muutos %	2023	2022	Muutos %
Vuokratuotot	25,3	31,9	-20,6	95,3	118,8	-19,8
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	10,3	0,0	> 200	13,4	6,8	95,8
Muut tuotot	6,2	5,4	15,1	21,8	27,9	-21,9
Yhteensä	41,8	37,3	12,3	130,5	153,5	-15,0

7. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	10- 12/2023	10- 12/2022	Muutos %	2023	2022	Muutos %
Palkat ja palkkiot	-89,2	-74,3	-20,1	-348,6	-297,3	-17,3
Maksupohjaiset järjestelyt	-17,3	-12,7	-36,1	-61,7	-55,4	-11,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	0,1	-0,2	180,8	-8,3	-11,4	27,6
Eläkekulut yhteensä	-17,2	-12,9	-33,3	-70,0	-66,8	-4,7
Muut sosiaalikulut	-4,0	-11,4	65,1	-16,3	-31,6	48,3
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-110,3	-98,5	-12,0	-435,0	-395,7	-9,9
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-7,3	-7,4	0,9	-30,5	-27,6	-10,7
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-6,4	-4,8	-34,1	-26,0	-19,0	-37,3
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	0,0	-1,9	102,0	-6,5	-7,3	11,2
Yhteensä	-124,0	-112,6	-10,1	-498,1	-449,6	-10,8

8. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	10- 12/2023	10- 12/2022	Muutos %	2023	2022	Muutos %
Oman laivaston poistot	-38,6	-31,0	-24,4	-139,5	-120,9	-15,4
Muun käyttöomaisuuden poistot	-3,9	-4,4	9,7	-15,3	-18,9	19,1
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-36,8	-40,3	8,8	-156,9	-156,0	-0,6
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,0	-5,4	7,8	-20,9	-21,3	2,0
Poistot	-84,3	-81,2	-3,9	-332,6	-317,1	-4,9
Arvonalentumiset	-13,7	-	-	-13,7	-32,7	58,3
Yhteensä	-98,0	-81,2	-20,7	-346,2	-349,8	1,0

Laivasto, muu käyttöomaisuus sekä käyttöoikeusomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuon vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Tilikauden 2023 aikana kirjattu 13,7 miljoonan euron suuruinen arvonalentuminen liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen. Arvonalentuminen johtui kiinteistön matalasta käyttöasteesta Nordic Regional Airlines AB:n kanssa yhteistyössä toteutettujen operatiivisten toimintojen uudelleenjärjestelyjen seurauksena.

Finnair arvioi jokaisena raportointihetkenä, onko viitteitä siitä, että jonkin käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Mikäli arvonalentumiseen viittaavia tekijöitä ilmenee, arvioidaan omaisuuserän kerrytettävissä oleva rahamäärä. Kerrytettävissä oleva rahamäärä määritetään rahavirtaa tuottavalle yksikölle, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavan yksikön tasolla. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuville menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Finnairin johto ei tilinpäätöksen laatimisen yhteydessä ole havainnut viitteitä arvonalentumisesta. Finnairin johto laatii viitteiden arvioinnin lisäksi yhtiön sisäisen prosessin mukaisen vuosittaisen arvonalennustestin, joka ei osoittanut tarvetta arvonalentumiselle. Arvonalentumistestauksesta kerrotaan tarkemmin vuoden 2023 tilinpäätöksessä.

9. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

Finnair käyttää vaihtoehtoisia tunnuslukuja sisäisessä raportoinnissaan konsernin ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle eli Finnairin johtoryhmälle. Luvut ovat Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen

julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja tunnuslukuja, joita Finnair käyttää kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä eri kausien välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja, vaan niitä tulee tarkastella yhdessä IFRS-tilinpäätökseen perustuvien tunnuslukujen kanssa.

Vertailukelpoiseen liikutulokseen 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 liikutuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, arvonalentumisia sekä uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	10-12/2023			10-12/2022		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	727,2	-	727,2	687,3	-	687,3
Liiketoiminnan muut tuotot	41,8	-10,3	31,5	37,3	0,0	37,2
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-124,0	-	-124,0	-112,6	-1,9	-114,5
Polttoainekulut	-222,4	0,3	-222,0	-229,0	1,2	-227,9
Kapasiteettivuokrat	-27,8	-	-27,8	-26,2	-	-26,2
Lentokaluston huoltokulut	-50,6	-8,4	-59,0	-33,1	-19,2	-52,2
Liikennöimismaksut	-58,4	-	-58,4	-51,1	-	-51,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-28,3	-	-28,3	-26,7	-	-26,7
Matkustaja- ja maapalvelut	-104,4	-	-104,4	-98,5	-	-98,5
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-27,8	0,0	-27,8	-28,1	-0,2	-28,3
EBITDA	-	-	106,9	-	-	99,1
Poistot ja arvonalentumiset	-98,0	13,7	-84,3	-81,2	-	-81,2
Liiketulos	27,3	-4,7	22,5	38,0	-20,1	17,9

miljoonaa euroa	2023			2022		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	2 988,5	-	2 988,5	2 356,6	-	2 356,6
Liiketoiminnan muut tuotot	130,5	-13,5	117,0	153,5	-6,8	146,7
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-498,1	-	-498,1	-449,6	2,5	-447,1
Polttoainekulut	-898,9	-0,7	-899,6	-835,1	-0,9	-836,0
Kapasiteettivuokrat	-107,2	-	-107,2	-102,5	-	-102,5
Lentokaluston huoltokulut	-200,1	-7,1	-207,2	-192,4	8,8	-183,6
Liikennöimismaksut	-233,8	-	-233,8	-206,5	-	-206,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-117,1	-	-117,1	-103,1	-	-103,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-414,1	-	-414,1	-348,0	-	-348,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-112,1	0,1	-111,9	-123,7	0,4	-123,3
EBITDA	-	-	516,5	-	-	153,2
Poistot ja arvonalentumiset	-346,2	13,7	-332,6	-349,8	32,7	-317,1
Liiketulos	191,4	-7,5	184,0	-200,6	36,6	-163,9

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 7,1 miljoonan euron voiton lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta, 13,5 miljoonan euron voiton koostuen pääosin yhdeksän vuokratun lentokoneen ostosta ja 13,7 miljoonan euron alaskirjauksen liittyen lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen.

10. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteita päivitettiin raportointikaudella. Aikaisemmin Finnair suojasi polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Riskienhallintapolitiikan päivityksen jälkeen Finnair suojaa polttoainehankintojaan 18 kuukautta eteenpäin. Myös suojausasteita nostettiin maltillisesti läpi koko suojaustavan aikahorisontin. Päivityksen myötä suojausasteen yläraja on noin 95 prosenttia ja alaraja noin 70 prosenttia, keskiarvon ollessa noin 80 prosenttia. Finnairin riskienhallintapolitiikan mukaisesti suojausaste on laskeva 18 kuukauden suojaushorisontin loppua kohden. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon. Johdannaissopimusten lisäksi Finnair on suojannut tasettaan USD-määräisillä talletuksilla ja sijoituksilla. Näiden määrä vuoden 2023 neljännen vuosineljänneksen lopussa oli yli 400 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollari heikentyi vuoden 2023 neljännen neljänneksen aikana 5,3 % verrattuna vuoden 2022 neljännen neljänneksen ja lentopetrolin hinta laski 11,4 % samalla ajanjaksolla.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	2023		2022	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	389,7	-3,5	284,7	-7,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot	53,3	0,0	-	-
Mydyt optiot	48,9	-0,6	-	-
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	158,9	-1,4	183,7	-11,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	650,7	-5,5	468,4	-18,9
Taseen suojaus (termiinit)	321,8	0,2	337,7	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	321,8	0,2	337,7	-0,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	972,6	-5,3	806,1	-19,3
Hyödykejohdannaiset				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	422 000	-9,6	209 000	-2,5
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	255 000	2,6	149 000	4,8
Mydyt optiot, lentopetroli, tonnia	255 000	-12,0	149 000	-7,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	932 000	-18,9	507 000	-5,6
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	187 000	1,6	149 000	0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	187 000	1,6	149 000	0,9
Hyödykejohdannaiset yhteensä	1 119 000	-17,4	656 000	-4,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset				
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	310,4	-8,9	253,1	10,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	310,4	-8,9	253,1	10,7
Korkojohdannaiset yhteensä	310,4	-8,9	253,1	10,7
Johdannaiset yhteensä	-	-31,5	-	-13,2

11. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	2023	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	776,8	723,4	53,4
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	2,3	-	2,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1	-	0,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	2,0	-	2,0
Hyödykejohdannaiset	9,5	-	9,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	7,9	-	7,9
Yhteensä	788,7	723,4	65,3
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	8,9	-	8,9
Valuuttajohdannaiset	7,6	-	7,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,5	-	1,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,1	-	6,1
Hyödykejohdannaiset	26,8	-	26,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	26,8	-	26,8
Yhteensä	43,4	-	43,4

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

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

12. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Konsernilla ei ollut raportointikauden aikana toteutuneita yrityshankintoja tai -myyntejä.

13. TULOVEROT

Finnairin verotettava tulos vuonna 2023 kääntyi voitolliseksi ja osa vuosien 2020–2021 verotuksellisista tappioista pystyttiin hyödyntämään. Finnairin johto seuraa jatkuvasti laskennallisten verosaamisten hyödyntämisen todennäköisyyttä ja harkitsee arvioinnissaan sekä positiivista että negatiivista näyttöä. Perustuen IAS 12:n mukaisiin kriteereihin ja johdon arvioihin Finnair-konsernin ennustetusta tuloksesta Finnair kirjasi takaisin taseeseen 99 miljoonan euron laskennallisen verosaamisen vuoden 2023 toisella neljänneksellä ja 18 miljoonaa euroa viimeisellä neljänneksellä. Tämän jälkeen vuoden 2022 toisella neljänneksellä tehty 117 miljoonan euron alaskirjaus on kokonaan kirjattu takaisin taseeseen. Lisäksi siltä osin kuin positiivinen näyttö puolsi, osasta vuoden 2022 tappiosta kirjattiin laskennallista verosaamista 28 miljoonaa euroa. Johto arvioi tilinpäätöksen laatimisen yhteydessä, että Finnairin uudistetun strategian onnistunut toteuttaminen ja palautunut kannattavuus sekä johdon ennuste tulevaisuuden verotettavasta tuloksesta antavat positiivista näyttöä yhtiön kyvystä hyödyntää käyttämättömät verotukselliset tappiot ja muut verotuksessa vähennyskelpoiset väliaikaiset erot.

Laskennalliset verosaamiset miljoonaa euroa	2022	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2023
Vahvistetut tappiot	93,7	116,0 *	9,8 *	219,5
Käyttöomaisuus	60,4	-10,4	-	49,9
Vuokrasopimukset	279,2	-53,1	-	226,0
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	-	-	4,2	4,2
Muut väliaikaiset erot	16,9	-6,1	6,4	17,3
Yhteensä	450,2	46,4	20,5	517,0
Netotettu laskennallisista verovelosta	-369,6	88,9	-2,3	-283,0
Laskennalliset verosaamiset taseessa	80,6	135,3	18,1	234,0

Laskennalliset verovelat miljoonaa euroa	2022	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2023
Etuspohjaiset eläkejärjestelyt	-24,0	0,8	-2,3	-25,5
Käyttöomaisuus	-109,2	32,8	-	-76,4
Vuokrasopimukset	-236,4	55,3	-	-181,1
Yhteensä	-369,6	88,9	-2,3	-283,0
Netotettu laskennallisista verosaamisista	369,6	-88,9	2,3	283,0
Laskennalliset verovelat taseessa	-	-	-	-

* Raportointikaudella tuloslaskelmaan kirjatun vahvistettuihin tappioihin liittyvän laskennallisen verosaamisen (145 miljoonaa euroa) määrää netottaa raportointikauden verotettavaa tulosta vastaan kirjattu laskennallisen verosaamisen vähennys (29 miljoonaa euroa). Lisäksi omaan pääomaan kirjattiin vahvistettuihin tappioihin liittyvä laskennallinen verosaaminen pääomalainan kuluista (9,8 miljoonaa euroa).

Finnair ei ole kirjannut laskennallisia verosaamisia alla olevassa taulukossa esitettyihin väliaikaisiin eroihin liittyen.

Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset miljoonaa euroa	2023			2022		
	Vanhemmisvuosi	Bruttomäärä	Vero-vaikutus	Vanhemmisvuosi	Bruttomäärä	Vero-vaikutus
Verotukselliset tappiot	2032	31,1	6,2	2030–2032	754,4	150,9
Vuokrasopimukset	-	-	-	Ei vanhene	64,1	12,8
Korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä olevat korkokulut	Ei vanhene	73,1	14,6	Ei vanhene	56,7	11,3
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	-	-	-	Ei vanhene	13,5	2,7
Muut väliaikaiset erot	-	-	-	Ei vanhene	5,4	1,1
Yhteensä	-	104,2	20,8	-	894,1	178,8

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

14. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa ei makseta vuodelta 2023. Yhtiökokous päätti 23.3.2023 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2022 ei maksettu osinkoa. Yhtiökokous päätti 7.4.2022 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2021 ei maksettu osinkoa.

15. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	2023	2022
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 044,9	1 108,6
Lisäykset	409,4	125,8
Ennakoiden muutos	-4,5	-37,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-10,2	20,4
Vähennykset ja siirrot	-90,0	0,0
Poistot	-154,8	-139,8
Arvonalentumiset	-	-32,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 194,8	1 044,9

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin kahden vuokratun A320- ja seitsemän vuokratun A321-lentokoneen ostoon, sekä Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen ja lentokoneiden huoltoon liittyviin investointeihin. Vähennykset ja siirrot liittyvät pääosin ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan purettuihin huoltovarauksiin.

Myytäväinä olevat omaisuuserät

Finnairilla ei ollut vuoden 2023 neljännen neljänneksen lopussa myytävissä oleviin omaisuuseriin luokiteltua käyttöomaisuutta.

16. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	2023	2022
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 078,2	1 181,7
Uudet sopimukset	24,3	9,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	50,5	64,3
Vähennykset	-46,2	-
Poistot	-177,8	-177,3
Arvonalentumiset	-13,7	-
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	915,3	1 078,2

Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot johtuvat pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista sekä toimitilojen ja autopaikkojen vuokrasopimuksen muutoksista. Vähennykset liittyvät Finnairilla aiemmin vuokralla olleeseen kahteen A320-lentokoneeseen ja seitsemään A321-lentokoneeseen, joiden vuokrasopimukset päätettiin koneiden omaksi oston yhteydessä.

Uudet vuokrasopimukset liittyvät pääosin lentokentällä sijaitsevaan lentokoneiden huoltohalliin ja sen maa-alueeseen sekä muihin määrältään pienempiin kiinteistövuokrasopimuksiin. Myös tilikauden aikana kirjattu 13,7 miljoonan euron suuruinen arvonalentuminen liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen, jotka siirtyivät Finnairille Norran kanssa yhteistyössä toteutettujen operatiivisten toimintojen uudelleenjärjestelyjen seurauksena. Katsauskaudella kirjatusta arvonalentumisista kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 8.

17. VALTIONTUKI FINNAIRIN RAHOITUSJÄRJESTELYISSÄ

Valtiontuki merkintäoikeusannissa

Finnair ilmoitti 27. lokakuuta 2023 noin 570 miljoonan euron kokoisen merkintäoikeusannin ehdot ja merkintäoikeusanti saatiin päätökseen 23. marraskuuta 2023. Finnair toteutti osakeannin tarjoamalla yhtiön nykyisille osakkeenomistajille annettavien merkintäoikeuksien nojalla enintään 19 012 413 069 uutta osaketta merkittäväksi.

Suomen valtio sitoutui peruuttamattomasti merkitsemään suhteellisen osuutensa uusista osakkeista sille allokoitavien merkintäoikeuksien perusteella ehtojen mukaisesti. Suomen valtio maksoi osallistumisensa osakeantiin kuittaamalla koko merkintähinnan vastaavalla määrällä pääomalainan pääomaa. Summa kokonaisuudessaan oli noin 318,6 miljoonaa euroa. Osakeannin toteuttamisen jälkeen Finnair maksoi Suomen valtiolle takaisin pääomalainan loppuosan eli 81,4 miljoonaa euroa. Lisäksi Finnair maksoi valtiolle pääomalainaan

liittyvät korot ja muut maksut eli yhteensä 48,9 miljoonaa euroa. Näin ollen pääomalaina on kokonaisuudessaan maksettu takaisin.

Valtiontuki TyEL-takaisinlainan uudelleenrahoituksessa

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

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

18. ELÄKESAAMISET

Eläkesaamiset olivat 128,0 miljoonaa euroa (31.12.2022: 120,0). Tilikaudella 2023 muihin laajan tuloksen eriin kirjattiin yhteensä 11,6 miljoonaa euroa, joka pääosin koostuu diskonttokoron muutoksesta 3,01 %:iin (31.12.2022: 3,69 %), järjestelyyn kuuluvien varojen voitosta ja kokemusperäisistä tarkistuksista. Tuloslaskelmaan kirjattiin työsuorituksen perustuvia menoja 8,3 miljoonaa euroa ja nettokorkotuottoja 4,4 miljoonaa euroa.

19. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2023 viimeisellä neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti ja teki 120 miljoonan euron ylimääräisen lyhennyksen TyEL-takaisinlainaan.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo		Kirjanpitoarvo	
	2023	2022	2023	2022
Vuokrasopimusvelat	1 115,0	1 330,7	1 115,0	1 330,7
Lainat rahoituslaitoksilta	272,1	512,9	279,7	598,8
Joukkovelkakirjalainat	371,9	298,0	381,3	397,9
JOLCO-lainat* ja muut	231,9	217,3	249,5	301,8
Yhteensä	1 990,9	2 358,9	2 025,6	2 629,1

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

Velkojen käyvät arvot (pois lukien vuokrasopimusvelat) on laskettu diskonttaamalla velkojen tulevat kassavirrat käyttämällä tilinpäätöspäivän markkinakorkoa ja yrityksen luottoriskipreemiota. Joukkovelkakirjojen käypä arvo on laskettu käyttämällä tilinpäätöspäivän noteerattua hintaa (97,2).

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

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 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
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	443,1	450,8	916,5	183,6	131,2	510,4	2 635,5
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
Yhteensä	820,9	541,2	986,0	223,5	160,9	603,2	3 335,7

* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 1,2 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Lainat rahoituslaitoksilta eivät sisällä 0,3 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu järjestelypalkkiona TyEL-takaisinlainasta vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

20. OMAN PÄÄOMAN EHTOISET LAINAT

Vuoden 2023 viimeisen neljänneksen aikana Finnair toteutti noin 570 miljoonan euron kokaisen merkintäoikeusannin. Finnair toteutti osakeannin tarjoamalla yhtiön nykyisille osakkeenomistajille annettavien merkintäoikeuksien nojalla enintään 19 012 413 069 uutta osaketta merkittäväksi. Osakkeita merkittiin yhteensä 19 038 769 224, joka vastaa noin 100,14 prosenttia tarjottavista osakkeista, ja siten Osakeanti on ylimerkitty.

Suomen valtio sitoutui peruuttamattomasti merkitsemään suhteellisen osuutensa uusista osakkeista sille allokoitavien merkintäoikeuksien perusteella ehtojen mukaisesti. Suomen valtio maksoi osallistumisensa osakeantiin kuittaamalla koko merkintähinnan vastaavalla määrällä pääomalainan pääomaa. Summa kokonaisuudessaan oli noin 318,6 miljoonaa euroa.

Osakeannin toteuttamisen jälkeen Finnair maksoi Suomen valtiolle takaisin pääomalainan loppuosan eli 81,4 miljoonaa euroa. Lisäksi Finnair maksoi valtiolle pääomalainaan liittyvät korot ja muut maksut eli yhteensä 48,9 miljoonaa euroa. Näin ollen pääomalainan kokonaisuudessaan maksettu takaisin.



miljoonaa euroa	2023	2022
Pääomalainalle kertyneet korot	-	15,9
Hybridilainalle kertyneet korot	-	6,7

21. VARAUKSET

miljoonaa euroa	2023	2022
Lentokaluston huoltovaraus		
Varaus kauden alussa	246,7	195,9
Uudet varaukset	49,1	56,1
Käytetyt varaukset	-58,9	-16,6
Puretut varaukset	-2,3	-3,1
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-0,3	-0,9
Siirrot erien välillä	-90,8	-
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	7,8	6,4
Kurssierot	-7,1	8,8
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	144,2	246,7
Joista pitkäaikaista	118,3	178,7
Joista lyhytaikaista	25,9	68,0
Muut varaukset		
Varaus kauden alussa	5,0	3,8
Uudet varaukset	1,2	4,8
Käytetyt varaukset	-2,8	-2,6
Puretut varaukset	-0,6	-1,0
Muut varaukset yhteensä	2,9	5,0
Joista pitkäaikaista	0,8	1,4
Joista lyhytaikaista	2,1	3,6
Yhteensä	147,1	251,7
Joista pitkäaikaista	119,0	180,1
Joista lyhytaikaista	28,1	71,7

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoden 2035 loppuun mennessä. Huoltovarauksista siirrettiin 90,8 miljoonaa euroa ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 125,9 miljoonaa euroa (31.12.2022: 186,4) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 6,9 miljoonaa euroa (31.12.2022: 6,3), jotka koostuvat pääosin saaduista vuokravakuuksista.

22. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	2023	2022
Ennakkoon saadut lentolipputulot	394,8	356,4
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	66,7	51,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	32,5	27,9
Muut erät	12,8	16,4
Yhteensä	506,7	452,0

23. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	2023	2022
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	51,5	52,5
Yhteensä	51,5	52,5

Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet pysyivät lähes vertailukauden tasolla.

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2023 olivat 313,7 miljoonaa euroa (31.12.2022: 366,1) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 175,7 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 138,1 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 31.12.2023 olivat 16,5 miljoonaa euroa (31.12.2022: 17,2) sisältäen pääosin lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä muita vuokrasopimuksia, joiden kohdeomaisuuserä on arvoltaan vähäinen tai jotka eivät sisällä IFRS 16-standardin mukaista vuokrasopimusta. Nämä sisältävät pääosin kiinteistöjen ja erilaisten IT-laitteiden vuokria.

24. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

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

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,7 % (31.12.2022: 55,9 %) Finnairin osakkeista. Suomen valtio osallistui tilikaudella 2023 toteutettuun merkintäoikeusantiin omistussuutensa suhteessa kuittaamalla koko merkintähinnan 318,6 miljoonaa euroa vastaavalla määrällä pääomallainan pääomaa. Suomen valtion myöntämästä TyEL-takaisinlainaa koskevasta takauksesta ja raportointikauden aikana Suomen valtiolle takaisinmaksetusta pääomallainasta kerrotaan liitetiedossa 17. Valtiontuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiirin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia.

miljoonaa euroa	2023	2022
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Yhteisyritys	25,4	25,7
Eläkesäätio	0,2	0,3
Sairauskassa	0,3	0,0
Työsuhde-etuudet		
Eläkesäätio	8,3	11,2
Sairauskassa	0,8	0,6
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	7,5	4,1
Hallitus	0,4	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Yhteisyritys	84,7	78,2
Eläkesäätio	1,6	2,0
Rahoitustuotot		
Eläkesäätio	4,4	0,6
Saamiset		
Yhteisyritys	6,7	6,4
Eläkesäätio	128,1	119,9
Velat		
Yhteisyritys	4,6	4,3
Eläkesäätio	25,6	13,0
Sairauskassa	0,1	-

25. KAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Kauden jälkeen ei ole ollut tapahtumia, joilla olisi ollut merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.