



FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–30.9.2023



24.10.2023

FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–30.9.2023

Vahva kasvu ja kannattavuus vuoden vilkkaimmalla neljänneksellä. Osakeanti seuraava askel strategian toteuttamisessa.

Heinä–syyskuu 2023

- Osakekohtainen tulos oli 0,03 euroa (-0,03)*.
- Liikevaihto kasvoi 13,7 prosenttia vertailukaudesta ja oli 817,3 miljoonaa euroa (719,2).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 94,3 miljoonaa euroa (35,2) ja liiketulos oli 90,0 miljoonaa euroa (19,2). Polttoaineen kallistunut hinta vaikutti negatiivisesti niihin katsauskauden loppua kohden.
- Kassavarat olivat 1 346,3 miljoonaa euroa (31.12.2022: 1 524,4) ja ne laskivat katsauskaudella pääasiassa 200 miljoonan euron hybridilainan lunastamisen takia. Omavaraisuusaste oli 11,5 prosenttia (31.12.2022: 9,9).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 95,5 miljoonaa euroa (11,8) ja investointien nettorahavirta 45,1 miljoonaa euroa (-0,4).** Bruttoinvestoinnit olivat 73,2 miljoonaa euroa (37,5).
- Matkustajamäärä kasvoi 6,6 prosenttia 3,0 miljoonaan (2,8).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 11,8 prosenttia 9 343,9 miljoonaan kilometriin (8 356,5).
- Matkustajakäyttöaste oli 80,9 prosenttia (80,1).

Tammi–syyskuu 2023

- Osakekohtainen tulos oli 0,12 euroa (-0,39).
- Kauden tulos sisälsi 99 miljoonan euron positiivisen laskennallisten verosaamisten takaisinkirjaamisen aiemmin kertyneistä tappioista, mikä tehtiin vuoden toisella neljänneksellä.
- Liikevaihto kasvoi 35,5 prosenttia vertailukaudesta ja oli 2 261,3 miljoonaa euroa (1 669,3).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 161,4 miljoonaa euroa (-181,8) ja liiketulos oli 164,1 miljoonaa euroa (-238,6). Polttoaineen kallistunut hinta vaikutti negatiivisesti niihin katsauskauden loppua kohden.
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 478,1 miljoonaa euroa (229,1) ja investointien nettorahavirta -286,3 miljoonaa euroa (-21,2).** Bruttoinvestoinnit olivat 209,4 miljoonaa euroa (137,8).
- Matkustajamäärä kasvoi 26,0 prosenttia 8,4 miljoonaan (6,6).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 17,3 prosenttia 27 106,9 miljoonaan kilometriin (23 112,9).
- Matkustajakäyttöaste oli 77,5 prosenttia (65,9).

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

** Investointien nettorahavirta sisälsi vuoden kolmannella neljänneksellä 63,2 miljoonaa euroa lunastuksia (29,1 miljoonaa euroa) rahamarkkinarahastoista tai muista lyhytaikaisista rahoitusvaroista (maturiteetti yli kolme kuukautta). Tammi–syyskuussa niihin tehtiin sijoituksia 128,6 miljoonalla eurolla (26,1 miljoonaa euroa lunastuksia). Ne ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

OHJEISTUS 21.7.2023

Finnair toistaa 27.4.2023 antamansa kapasiteettiohjeistuksen, jonka mukaan se arvioi lentävänsä vuoden 2023 aikana 80–85 prosentin kapasiteetilla vuoteen 2019 verrattuna tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna.

Finnair toistaa aiemman ohjeistuksensa, jossa yhtiö arvioi, että koko vuoden 2023 liikevaihto kasvaa huomattavasti vuodesta 2022, mutta se ei vielä yllä vuoden 2019 tasolle (3 097,7 miljoonaa euroa).

Yhtiö tarkentaa 13.6.2023 julkaisemansa positiivisen tulosvaroituksen yhteydessä antamaansa ohjeistusta koko vuoden 2023 vertailukelpoisesta liikeloksesta ja arvioi nyt sen olevan 150–210 miljoonan euron välillä.

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. Yhtiön arvio vertailukelpoisesta liikeloksesta perustuu tämänhetkiseen polttoainehintaan ja valuuttakurssiin.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2023 kolmannen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.

UUSI 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 liikeloksesta ja arvioi nyt sen olevan 160–200 miljoonan euron välillä. Yhtiön arvio vertailukelpoisesta liikeloksesta 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.

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Vahva kasvu ja kannattavuus värittivät vuoden vilkkainta neljännestä. Kuljetimme 3 miljoonaa matkustajaa ja matkustajakäyttöasteemme oli 81 prosenttia. Liikevaihtomme kasvoi vertailukaudesta 13,7 prosenttia 817 miljoonaan euroon. Vertailukelpoinen liikevoittomme oli 94 miljoonaa euroa, jonka tuloksena vertailukelpoinen liikevoittomarginaali oli 11,5 prosenttia. Tämä oli viides peräkkäinen neljännes, jolloin vertailukelpoinen liikeloksemme oli voitollinen strategiamme mukaisesti jatkuneiden tuottojen optimoinnin ja kustannustehokkuuden ansiosta. Myös nettotulos oli neljättä kertaa peräkkäin voitollinen, tällä kertaa 53 miljoonaa euroa.

Heinäkuussa kuukausittainen asiakasmäärä ylitti miljoonan ensimmäistä kertaa sitten koronapandemian alun. Operatiivisesti olimme hyvin valmistautuneita vilkkaaseen matkustuskauteen. Saapumistäsmällisyytemme oli 82 prosenttia. Täsmällisyys on suurin yksittäinen asiakastyytyväisyyteen vaikuttava tekijä. Asiakastyytyväisyys nettosuositeluindeksillä mitattuna oli 31. Asiakkaamme arvioivat Finnairin viiden tähden lentoyhtiöksi APEX:n lentoyhtiöarvioinnissa. Tämä tunnustus kertoo asiakkaidemme luottamuksesta ja tuesta meitä kohtaan. Kiitos hyvästä asiakaskokemuksesta kuuluu koko Finnair-tiimille, joka päivittäin tekee työtä lentojen sujuvan ja turvallisen operoinnin ja ystävällisen asiakaspalvelun eteen.

Uudistimme neljänneksen aikana Finnair Plus -ohjelmaa ja liityimme Aviokseen. Tämä tuo jäsenille uusia etuja sekä uudenlaisia mahdollisuuksia kerätä ja käyttää kanta-asiakasvaluuttaa. Kerroimme myös investoivamme uusiin, laajempiin lounge-tiloihin Helsinki-Vantaan lentoaseman Schengen-puolella. Laajemmat lounge-tilat tulevat käyttöön vuoden 2024 toisella puoliskolla ja vastaavat kasvavien asiakasmäärien tarpeisiin.

Palkkaamme kasvavan liikenteen tarpeisiin myös lisää henkilökuntaa. Aiemmin tänä vuonna rekrytoitujen lentäjien koulutus on jo käynnissä, ja alkusyksyn matkustamohenkilökunnan rekrytointi kiinnosti tuhansia hakijoita. Vahvistamme myös resursseja digipalveluissa ja lentoaseman asiakaspalvelussa. Hakijoiden kiinnostus kertoo Finnairin olevan houkutteleva työnantaja, ja saimme kiinnostavuudestamme tunnustusta myös Universumin tutkimuksessa.

Katsauskauden jälkeen kerroimme suunnittelevamme enintään 600 miljoonan euron suuruista merkintäoikeusantia vahvistaakseen taloudellista asemaamme. Anti on luonteva seuraava askel strategiamme toteutuksessa. Sen

tavoitteena on pienentää Finnairin rahoituskustannuksia, tukea kestävään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategian toteuttamista ja varmistaa yhtiön kyky toteuttaa investointeja tulevaisuudessa. Merkintäoikeusannilla Finnair myös pyrkii palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn. Finnairin suurimmat osakkeenomistajat, mukaan lukien Suomen valtio, tukevat merkintäoikeusantia.

Ensi viikolla vietämme Finnairin 100-vuotismerkkipäivää. Finnair on maailman kuudenneksi vanhin edelleen toiminnassa oleva lentoyhtiö. Sadan vuoden iän saavuttaminen ei ole lentoyhtiölle itsestäänselvyys, ja läpikäymämme kaksoiskriisin jälkeen sen saavuttaminen on erityisen merkityksellistä. Lämmin kiitos pitkästä historiasta ja yhteisestä matkasta kuuluu kaikille asiakkaillemme, omistajillemme, kumppaneillemme, henkilökunnallemme ja muille sidosryhmille.

Toimintaympäristö heinä–syyskuussa

COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin toimintaan olivat hyvin lieviä vuoden 2023 kolmannella neljänneksellä, vaikka matkustus Kiinaan lisääntyy edelleen hitaasti maan avauduttua matkustukselle vuoden alkupuolella. Sen sijaan EU-lentoyhtiöiltä sulkeutunut Venäjän ilmatila vaikutti selvästi Finnairin Aasian-liikenteeseen myös katsauskaudella. Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä huolimatta. Katsauskauden Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna oli kuitenkin vain 50 prosenttia vuoden 2019 kolmannen neljänneksen kapasiteetista. Pidemmät lentoreitit kasvattivat yksikkökustannuksia merkittävästi. Aasian-liikenteen markkinahinnat pysyivät kuitenkin hyvällä tasolla vahvan kysynnän sekä globaalista työvoimapulasta ja pidempien lentojen operatiivisista haasteista johtuneen rajallisemman kapasiteetin takia. Kysyntä Euroopan sisäisten lentojen sekä Pohjois-Amerikan-liikenteen osalta oli samoin edelleen vahvaa kapasiteetin ollessa samanaikaisesti rajallisempaa. Näin ollen matkustajatuotot kasvoivat vertailukaudesta selvästi kapasiteettia enemmän.

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 5,6 prosenttia (141,3) vertailukaudesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 92,6 prosenttia (82,2) vertailukaudesta ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 14,3 prosenttia (95,0) vertailukaudesta.

Matkapakettien vahva kysyntä jatkui kolmannen vuosineljänneksen ajan. Tämä näkyi edelleen kohonneina matkojen hintoina, joilla pystyttiin kattamaan lisääntyneitä lento- ja hotellikustannuksia. Vahvan kysynnän myötä kapasiteettia on lisätty suosittuihin kohteisiin, kuten Kreetalle, Turkkiin ja Kanariansaarille. Rodoksen maastopalot katsauskauden aikana siirsivät kysyntää väliaikaisesti muihin kohteisiin. Kysyntä pysyi korkeammista hinnoista huolimatta vahvana myös ns. äkkilähtöjen osalta. Kaupunkilomien kysyntä jatkoi vahvaa kasvua ja niiden matkustajamäärä oli ennätyskorkea heinäkuussa. Asiakkaat ovat aikaistaneet matkojen varaamista pandemian jälkeen ja näin ollen tulevan talvikauden matkojen kysyntä on hyvällä tasolla.

Globaaleilla lentorahtimarkkinoilla kasvava tarjonta, heikompi kysyntä ja näin ollen laskevat hinnat johtivat sekä vertailukautta että myös edellisneljänneestä alempaan Finnairin rahtiliikenvaihtoon. Finnair arvioi rahdin heikomman kysynnän jatkuvan lyhyellä aikavälillä, vaikka kausiluonteisuus saattaa heijastua perinteisesti vahvimman viimeisen neljänneksen aikana, ja hintojen laskun jatkuvan markkinakapasiteetin edelleen kasvaessa.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 7,5 prosenttia vertailukaudesta. Katsauskauden lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 14,9 prosenttia matalampi ja eurohinta 20,5 prosenttia matalampi kuin vertailukaudella. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamäärisiä eriään.

Taloudellinen kehitys heinä–syyskuussa

LIKEVAIHTO HEINÄ–SYYSKUUSSA

Finnairin liikevaihto nousi vuotta aiemmasta COVID-19-vaiikutusten rasittaessa vertailukautta ja toisaalta lentolippujen hintojen oltua katsauskaudella poikkeuksellisen korkealla tasolla vahvan kysynnän ja rajallisen kapasiteetin siivittämistä.

Liikevaihto tuotteittain

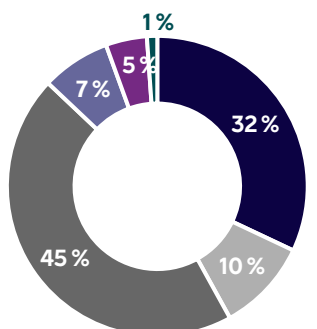
Milj. euroa	7-9/2023	7-9/2022	Muutos, %
Matkustajatuotot	673,1	553,9	21,5
Lisämyynti	37,9	36,3	4,3
Rahti	40,8	73,4	-44,5
Matkapalvelut	65,6	55,5	18,2
Yhteensä	817,3	719,2	13,7

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) nousi 1,6 prosenttia ja oli 8,75 senttiä (8,61). RASK nousi kohonneiden lentolippuhintojen sekä paremman matkustajakäyttöasteen myötä, huolimatta siitä, että vertailukaudella lennettiin enemmän pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja. Ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, joten ne parantavat yksikkötuottoja.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

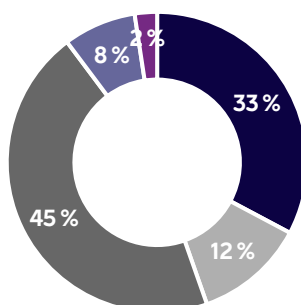
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	7-9/2023 Milj. euroa	7-9/2022 Milj. euroa	7-9/2023 Milj. km	7-9/2022 Milj. km	7-9/2023 Milj. km	7-9/2022 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	215,5	130,7	3 062,1	2 152,0	2 558,1	1 669,7	83,5	5,9
Pohjois-Amerikka	67,1	101,6	1 107,8	1 920,7	905,8	1 494,2	81,8	4,0
Eurooppa	303,4	284,4	4 218,0	4 034,4	3 387,6	3 335,1	80,3	-2,4
Lähi-itä	49,9	2,5	731,5	41,4	552,2	35,5	75,5	-10,4
Kotimaa	29,8	26,9	224,6	208,0	158,6	160,4	70,6	-6,5
Reiteille kohdistumaton	7,5	7,9						
Yhteensä	673,1	553,9	9 343,9	8 356,5	7 562,3	6 695,0	80,9	0,8

Matkustajatuotot



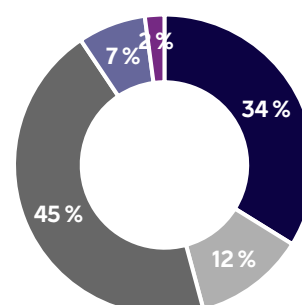
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Reiteille kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

COVID-19-pandemian lievä negatiivinen vaikutus kolmannella vuosineljänneksellä näkyi vielä Aasian-matkustajaliikenneluvuissa Kiinan-matkustuksen jatkaessa vaihteista käynnistymistään. Vaikka katsauskauden luvut paranivat vahvan kysynnän myötä vertailukaudesta, Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti kuitenkin selvästi erityisesti Aasian-lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 21,5 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 11,8 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 6,6 prosenttia ollen 2 954 100 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 13,0 prosenttia ja matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 0,8 prosenttiyksikköä 80,9 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 12 prosenttia raportoituja tarjottuja henkilökilometrejä suurempi.

Aasian-liikenteessä Finnair operoi jäljellä olevien pandemiavaikutusten sekä erityisesti suljetun Venäjän ilmatilan takia reittilentoja 50 prosenttia verrattuna vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta enemmän matkustuksen avauduttua Aasiaan ja yhtiön lisättyä vaihteittain kapasiteettia esimerkiksi Japaniin, Hongkongiin ja Etelä-Koreaan. Kapasiteetti kasvoi 42,3 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 53,2 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 5,9 prosenttiyksikköä 83,5 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan kapasiteetti pieneni vertailukaudesta 42,3 prosenttia ennen kaikkea vuoden 2022 lokakuun lopulla lakkautettujen Tukholman-lentojen myötä. Myydyt henkilökilometrit laskivat 39,4 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 4,0 prosenttiyksikköä 81,8 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 4,6 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit nousivat vain 1,6 prosenttia ja näin ollen matkustajakäyttöaste laski 2,4 prosenttiyksikköä 80,3 prosenttiin. Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän, jonka luvut raportoitin vielä vuoden 2022 aikana Euroopan-luvuissa. Vertailukauden liikennelukuja on nyt oikaistu vastaavasti.

Finnair aloitti vuonna 2022 yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa. Finnairin operoimat lennot Kööpenhaminan ja Tukholman sekä Dohan välillä alkoivat marraskuun alusta ja lennot Helsingin ja Dohan välillä joulukuun puolivälistä. Edellä todetusti vuoden 2023 alusta alkaen nämä päivittäiset lennot raportoidaan osana uutta liikennealuetta Lähi-itää, johon sisältyvät myös jo ennen Qatar Airways -yhteistyötä operoidut lennot Dubaihin ja Israeliin. Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 1 667,9 prosenttia ja henkilökilometrit nousivat 1 454,0 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 10,4 prosenttiyksikköä 75,5 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 8,0 prosenttia, mutta myydyt henkilökilometrit laskivat 1,1 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 6,5 prosenttiyksikköä 70,6 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 37,9 miljoonaan euroon (36,3). Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja lentolippuliitännäiset maksut olivat suurimmat lisämyyntierät.

Finnair operoi katsauskaudella vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna ennen kaikkea suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, joten rahtivolyymit jäivät vuoden 2019 kolmannen neljänneksen volyymeistä. Tarjotut rahtitonnikilometrit kuitenkin nousivat 20,8 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 15,8 prosenttia vertailukaudesta. Vaikka kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 20,0 prosenttia, rahtiliikenvaihto pieneni 44,5 prosenttia vertailukaudesta alempien rahtihintojen myötä sekä siksi, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden positiiviseen taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemian jälkeinen matkapakettien kysynnän kasvu. Kolmannen vuosineljänneksen aikana matkapaketteja tuotettiin vain ulkomaankohteisiin, sillä kotimaankohteiden tuotanto on lopetettu. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 8,0 prosenttia vertailukaudesta ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,5 prosenttia. Liikenvaihto kasvoi 18,2 prosenttia 65,6 miljoonaan euroon (55,5).

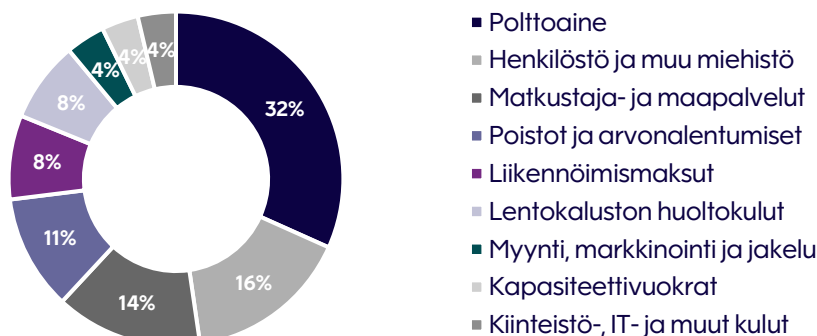
Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 52,2 prosenttia 26,7 miljoonaan euroon (55,9), koska Eurowings Discoverin kanssa sovittu, vertailukaudella operoitu *wet lease* -järjestely (lentokoneen vuokraus miehistöineen) loppui vuoden 2023 ensimmäisellä vuosineljänneksellä.

VERTAILUKELPOISEN LIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT HEINÄ–SYYSKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liikutulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 1,3 prosenttia vertailukaudesta kasvaneen kapasiteetin takia. Finnair jatkoi kolmannella vuosineljänneksellä kustannustehostustoimiaan.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 5,5 prosenttia ja oli 7,74 senttiä (8,18). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 1,8 prosenttia. Yksikkökustannusten lasku vertailukaudesta johtui katsauskauden suuremmasta kapasiteetista, pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suuremmasta osuudesta vertailukaudella, alemmasta polttoainehinnasta sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 749,7 milj. euroa)



Milj. euroa	7–9/2023	7–9/2022	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	119,9	117,1	2,4
Polttoainekulut	237,7	242,1	-1,8
Kapasiteettivuokrat	26,7	28,7	-7,2
Lentokaluston huoltokulut	58,4	57,9	0,9
Liikennöimismaksut	60,9	53,8	13,3
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	28,5	27,3	4,3
Matkustaja- ja maapalvelut	106,7	99,7	7,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	27,6	34,2	-19,4
Poistot ja arvonalentumiset	83,4	78,9	5,7
Yhteensä	749,7	739,8	1,3

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 2,9 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, pienenivät vertailukaudesta kasvaneesta kapasiteetista (ASK) ja pidentyneistä Aasian-reiteistä huolimatta, koska polttoaineen hinta¹ laski vertailukaudesta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 5,7 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 heikkeni 4,0 prosenttia vertailukaudesta.

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

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

Hieman nousseet lentokaluston huoltokulut johtuivat kasvaneesta kapasiteetista ja pidentyneistä Aasian-reiteistä, vaikka huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivityksellä oli kuluja alentava vaikutus. Koska kapasiteetti on kasvanut ja lennot ovat pidentyneet Euroopan ja Aasian välillä, liikennöimismaksut kasvoivat vertailukaudesta.

Kapasiteettivuokrat sisältäen ostoliikenteen Norralta, lentokonevuokraukset (*wet lease in*) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat laskivat vertailukaudesta, koska vertailukaudella hyödynnettiin katsauskautta enemmän lentokonevuokrauksia. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut laskivat pääasiassa katsauskauden valuuttakurssivoittojen ansiosta sekä vertailukauden eräiden kertaluonteisten kustannusten takia.

TULOS HEINÄ–SYYSKUUSSA

Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä lähes kaikkiin Aasian maihin pystyi matkustamaan vapaasti, joten COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin tulokseen olivat lieviä heinä–syyskuussa. Vuoden 2022 helmikuussa suljetun

¹ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Venäjän ilmatilan takia uudelleenreititetyt Aasian-lennot olivat kuitenkin pidempiä, mikä nostaa esimerkiksi niiden henkilöstö-, polttoaine- sekä navigointikustannuksia.

Milj. euroa	7–9/2023	7–9/2022	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	177,7	114,1	55,7
Poistot ja arvonalentumiset	-83,4	-78,9	-5,7
Vertailukelpoinen liike-tulos	94,3	35,2	168,0
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-4,3	-16,0	73,0
Liike-tulos	90,0	19,2	>200
Rahoitustuotot	15,5	0,4	>200
Rahoituskulut	-35,9	-33,4	-7,4
Kurssivoitot ja -tappiot	-3,1	-30,9	90,0
Tulos ennen veroja	66,5	-44,7	>200
Tuloverot	-14,0	7,5	<-200
Kauden tulos	52,5	-37,2	>200

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

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -4,3 miljoonaa euroa (-13,0). Kolmannella vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten ja myyntivoittojen tai -tappioiden arvo oli yhteensä 0,0 miljoonaa euroa (1,8). Katsauskaudella ei ollut lainkaan uudelleenjärjestelykuluja (-4,8).

Nettorahoituskulut aiheutuivat pääasiassa korkokuluista ja kurssitappioista, jotka ylittivät korkotuottojen määrän. Tuloverokirjaukset koostuivat käytetyistä verotuksellisista tappioista ja muista väliaikaisista eroista.

Kauden tulos oli positiivinen neljännen vuosineljänneksen peräkkäin.

Taloudellinen kehitys tammi–syyskuussa

LIKEVAIHTO TAMMI–SYYSKUUSSA

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

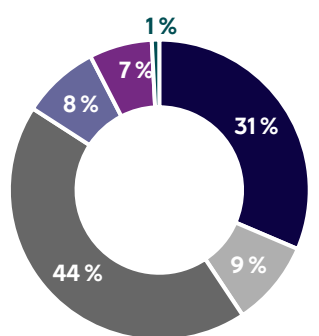
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1–9/2023	1–9/2022	Muutos, %
Matkustajatuotot	1 838,5	1 175,2	56,4
Lisämyynti	104,1	90,7	14,7
Rahdi	141,4	283,8	-50,2
Matkapalvelut	177,3	119,6	48,3
Yhteensä	2 261,3	1 669,3	35,5

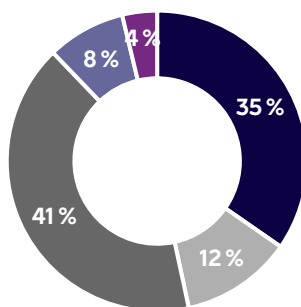
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) nousi 15,5 prosenttia ja oli 8,34 senttiä (7,22). RASK nousi kohonneiden lentolippuhintojen sekä paremman matkustajakäyttöasteen myötä, huolimatta siitä, että vertailukaudesta lennettiin selvästi enemmän pelkkää rahdia kuljettaneita lentoja. Ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, joten ne parantavat yksikkötuottoja.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

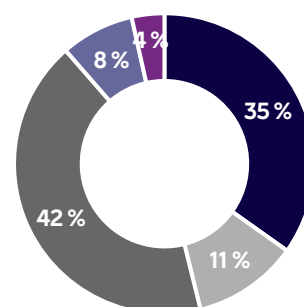
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	1–9/2023 Milj. euroa	1–9/2022 Milj. euroa	1–9/2023 Milj. km	1–9/2022 Milj. km	1–9/2023 Milj. km	1–9/2022 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	577,5	258,2	9 393,0	6 202,0	7 316,4	3 624,4	77,9	19,5
Pohjois-Amerikka	169,8	194,7	3 244,1	5 544,5	2 377,9	3 177,8	73,3	16,0
Eurooppa	799,0	604,7	11 168,6	10 295,9	8 918,2	7 668,8	79,9	5,4
Lähi-itä	153,0	8,7	2 286,4	205,5	1 661,1	154,3	72,7	-2,4
Kotimaa	124,4	85,8	1 014,8	864,9	737,8	613,4	72,7	1,8
Reiteille kohdistumaton	14,8	23,2						
Yhteensä	1 838,5	1 175,2	27 106,9	23 112,9	21 011,5	15 238,6	77,5	11,6

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 tammi–syyskuussa näkyi vielä Aasian-matkustajaliikenneluvuissa Kiinan-matkustuksen hiljalleen käynnistyessä. Vertailukauden lukuja sen sijaan rasitti kysyntää selvästi heikentänyt omikronmuunnos ja helmikuun 2022 lopussa sulkeutunut Venäjän ilmatila. Vaikka katsauskauden luvut paranivat vahvan kysynnän myötä vertailukaudesta, Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti kuitenkin negatiivisesti erityisesti Aasian-lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 56,4 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 17,3 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 26,0 prosenttia ollen 8 372 800 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 37,9 prosenttia ja matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 11,6 prosenttiyksikköä 77,5 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. Pidemmillä 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 53 prosenttia verrattuna vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta enemmän matkustuksen avauduttua Aasiaan. Kapasiteetti kasvoi 51,4 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 101,9 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 19,5 prosenttiyksikköä 77,9 prosenttiin.

Suljetun Venäjän ilmatilan myötä yhtiö on lisännyt Pohjois-Amerikan kapasiteettia, ja se kasvoi katsauskaudella 6 prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kapasiteetti pieneni vertailukaudesta kuitenkin 41,5 prosenttia vuoden 2022 lokakuun lopulla lakkautettujen Tukholman-lentojen myötä. Myydyt henkilökilometrit laskivat vain 25,2 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 16,0 prosenttiyksikköä 73,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 8,5 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit nousivat 16,3 prosenttia vahvan kysynnän siivittämänä ja matkustajakäyttöaste nousi 5,4 prosenttiyksikköä 79,9 prosenttiin. Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän, jonka luvut raportoituihin vielä vuoden 2022 aikana Euroopan-luvuissa. Vertailukauden liikennelukuja on nyt oikaistu vastaavasti.

Finnair aloitti vuonna 2022 yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa. Finnairin operoimat lennot Kööpenhaminan ja Tukholman sekä Dohan välillä alkoivat marraskuun alusta ja lennot Helsingin ja Dohan välillä joulukuun puolivälistä. Edellä todetusti vuoden 2023 alusta alkaen nämä päivittäiset lennot raportoidaan osana uutta liikennealuetta Lähi-itää, johon sisältyvät myös jo ennen Qatar Airways -yhteistyötä operoidut lennot Dubaihin ja Israeliin. Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 1 012,6 prosenttia. Henkilökilometrit nousivat 976,8 prosenttia, mutta matkustajakäyttöaste laski 2,4 prosenttiyksikköä 72,7 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 17,3 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 20,3 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 1,8 prosenttiyksikköä 72,7 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 104,1 miljoonaan euroon (90,7). Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja lentolippuliitännäiset maksut olivat suurimmat lisämyyntierät.

Finnair operoi katsauskaudella vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna ennen kaikkea suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, joten rahtivolyymit jäivät vuoden 2019 tammi–syyskuun volyymeistä. Tarjotut rahtitonnikilometrit kuitenkin nousivat 10,0 prosenttia, mutta myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 1,6 prosenttia vertailukaudesta. Tarjottujen rahtikilometrien nousu selittyy pääasiassa sillä, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, vaikka niihin liittyvä liikevaihto raportoidaan osana matkustajatuottoja. Vaikka kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 6,6 prosenttia, rahtiliikevaihto pieneni 50,2 prosenttia vertailukaudesta alempien rahtihintojen ja toisaalta Qatar Airways -liikevaihdon allokoinnin myötä.

Matkapakettien positiiviseen taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemian jälkeinen vahva kysyntä. Katsauskauden aikana matkapaketteja tuotettiin vain ulkomaan kohteisiin kotimaanpakettien tuotannon loputtua jo aiemmin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 22,0 prosenttia vertailukaudesta ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 95,6 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 48,3 prosenttia 177,3 miljoonaan euroon (119,6).

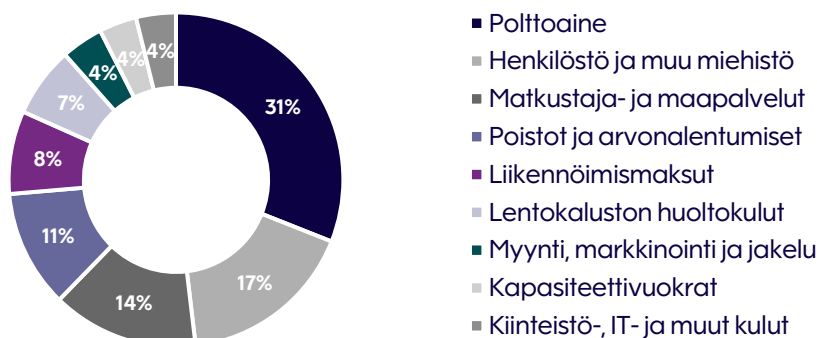
Liiketoiminnan muut tuotot pienenivät 21,9 prosenttia 85,5 miljoonaan euroon (109,4), koska Eurowings Discoverin kanssa sovittu, vuoden 2022 toisella neljänneksellä alkanut *wet lease* -järjestely päättyi jo vuoden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–SYYSKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 11,5 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin sekä pidentyneiden Aasian-reittien myötä. Finnair jatkoi tammi–syyskuussa kustannustehostustoimiaan.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 3,3 prosenttia ja oli 7,75 senttiä (8,01). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 2,4 prosenttia. Lasku vertailukaudesta johtui katsauskaudella enemmän operoidusta kapasiteetista, pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suuremmasta osuudesta vertailukaudella sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 2 185,4 milj. euroa)



Milj. euroa	1–9/2023	1–9/2022	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	374,0	332,6	12,4
Polttoainekulut	677,6	608,1	11,4
Kapasiteettivuokrat	79,4	76,3	4,0
Lentokaluston huoltokulut	148,2	131,4	12,8
Liikennöimismaksut	175,4	155,4	12,9
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	88,8	76,3	16,3
Matkustaja- ja maapalvelut	309,7	249,5	24,1
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	84,1	95,1	-11,5
Poistot ja arvonalentumiset	248,2	235,9	5,2
Yhteensä	2 185,4	1 960,5	11,5

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 11,5 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, kasvoivat vertailukaudesta pääasiassa kasvaneen kapasiteetin (ASK) sekä pidentyneiden Aasian-reittien takia. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 6,0 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 1,3 prosenttia vertailukaudesta parantuneen matkustajakäyttöasteen myötä.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat ennen kaikkea lisääntyneen kapasiteetin myötä ja Aasian-reittien pidennyttä.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös 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 ylilentorajalteja ei kertynyt 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 ansiosta.

TULOS TAMMI-SYYSKUUSSA

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

Milj. euroa	1-9/2023	1-9/2022	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	409,7	54,1	>200
Poistot ja arvonalentumiset	-248,2	-235,9	-5,2
Vertailukelpoinen liike-tulos	161,4	-181,8	188,8
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	2,7	-56,7	104,8
Liike-tulos	164,1	-238,6	168,8
Rahoitustuotot	41,1	-0,5	>200
Rahoituskulut	-108,7	-101,2	-7,4
Kurssivoitot ja -tappiot	6,2	-85,7	107,2
Tulos ennen veroja	102,7	-426,1	124,1
Tuloverot	91,4	-103,4	188,4
Kauden tulos	194,1	-529,5	136,6

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

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -1,3 miljoonaa euroa (-28,0) liittyen katsauskaudella heikentyneeseen Yhdysvaltain dollariin. Tammi-syyskuussa muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 4,0 miljoonaa euroa (4,0) liittyen pääosin myyntivoittoihin, joita oli 2,9 miljoonaa euroa (6,7). Katsauskaudella ei tehty lainkaan lentokoneiden alaskirjauksia, kun vertailukaudella tehty A330-lentokoneiden alaskirjaus oli suurin vertailukelpoisuuteen vaikuttanut erä (-32,7).

Nettorahoituskulut aiheutuivat pääasiassa korkokuluista, jotka ylittivät korkotuottojen ja kurssivoittojen määrän. 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 verosaamisia, jotka alaskirjattiin vertailukaudella. Muut toisen vuosineljänneksen sekä myös kolmannen vuosineljänneksen 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 näkymiin.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli syyskuun lopussa 4 037,6 miljoonaa euroa (31.12.2022: 4 133,0). Laivaston tasearvo nousi tehtyjen investointien ansiosta katsauskaudella 2,5 miljoonalla eurolla poistoista huolimatta. Käyttöoikeuslaivaston arvo sen sijaan laski poistojen takia 81,5 miljoonaa euroa.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 163,1 miljoonaan euroon (31.12.2022: 134,9) pääasiassa parantuneen lentolippumyynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset nousivat 161,3 miljoonaan euroon (31.12.2022: 80,6) pääosin siksi, että yhtiö takaisinkirjasi toisella vuosineljänneksellä 99 miljoonaa euroa vuosien 2020 ja 2021 verotuksellisiin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia. Eläkesaamiset kasvoivat 132,7 miljoonaan euroon (31.12.2022: 120,0) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina ollen 0,7 miljoonaa euroa (31.12.2022: 0,7).

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 564,0 miljoonaan euroon (31.12.2022: 452,0). Muutos selittyi pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 453,9 miljoonaan euroon (31.12.2022: 356,4) parantuneen varaustilanteen sekä kausiluonteisuuden myötä.

Tammi–syyskuun voitollinen tulos paransi osaltaan omaa pääomaa, joka oli syyskuun lopussa 463,3 miljoonaa euroa (31.12.2022: 410,7) eli 0,33 euroa osakkeelta (31.12.2022: 0,29). Katsauskauden aikana yhtiö lunasti 200 miljoonan euron hybridilainan ja maksoi siihen liittyvät korot, millä oli omaa pääomaa heikentävä vaikutus. Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrol- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Syyskuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 115,3 miljoonaa euroa (31.12.2022: 42,8), koska suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot kasvoivat erityisesti polttoaineen hinnan nousun vuoksi vahvistaen samalla omaa pääomaa.

Katsauskauden jälkeen Finnair tiedotti, että yhtiö suunnittelee enintään 600 miljoonan euron suuruista merkintäoikeusantia vahvistaakseen taloudellista asemaansa, millä olisi toteutuessaan vaikutusta myös oman pääoman rakenteeseen, koska tarkoituksena on konvertoida Suomen valtion myöntämää 400 miljoonan euron pääomalainaa omaksi pääomaksi valtion omistuksen suhteessa sekä maksaa loppuosa pääomalainasta sekä kertyneet korot valtiolle takaisin.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	1–9/2023	1–9/2022
Liiketoiminnan nettorahavirta	478,1	229,1
Investointien nettorahavirta	-286,3	-21,2
Rahoituksen nettorahavirta	-517,0	103,9

Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli huomattavasti parantuneen lentolippumyynnin sekä positiivisen vertailukelpoisen käyttökateen 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 sisältävät muun muassa joukkovelkakirjalainan 18 miljoonan euron takaisinoston ensimmäisellä vuosineljänneksellä, TyEL-takaisinlainan ensimmäisen 100 miljoonan euron lyhennyksen kesäkuussa ja 200 miljoonan euron hybridilainan lunastuksen korkoineen syyskuussa.

Pääomarakenne

%	30.9.2023	31.12.2022
Omavaraisuusaste	11,5	9,9
Nettovelkaantumisaste (gearing)	224,4	266,4

Omavaraisuusaste oli syyskuun lopussa korkeampi kuin vuoden 2022 lopussa voitollisen kauden tuloksen ansiosta. Nettovelkaantumisaste (gearing) laski vuoden 2022 lopusta parantuneen oman pääoman sekä kasvaneiden kassavarojen, alentuneen oikaistun korollisen velan ja näin ollen matalamman korollisen nettovelan takia.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	30.9.2023	31.12.2022
Kassavarat	1 346,3	1 524,4
Oikaistu korollinen velka	2 386,1	2 618,4
Korollinen nettovelka	1 039,7	1 094,0

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen hyvä vahvan liiketoiminnan nettorahavirran ansiosta, vaikka yhtiö maksoi ensimmäisen 100 miljoonan euron lyhennyksen TyEL-takaisinlainasta ja lunasti 200 miljoonan euron hybridilainan. 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 1 237,9 miljoonaa euroon (31.12.2022: 1 330,7).

INVESTOINNIT

Tammi–syyskuun bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 209,4 miljoonaa euroa (137,8), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -157,7 miljoonaa euroa (-47,3).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -128,6 miljoonaa euroa (26,1) ja myös se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -286,3 miljoonaa euroa (-21,2).

Vuoden 2023 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -225 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 36 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 31,3 prosenttia koko laivaston 1 748,6 miljoonan euron tasearvosta.²

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Kolmannen vuosineljänneksen lopussa Finnairilla oli 55 lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 12,2 vuotta.

Finnairin operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2022 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2023	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-1	5	0	22,3	
Airbus A320	174	10		10	0	21,1	
Airbus A321	209	15		1	14	9,2	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	13,9	
Airbus A350	297/336	17		5	12	5,9	2
Yhteensä		55	-1	25	30	12,2	2

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

LAIVASTOUUDISTUS

Syyskuun lopussa yhtiöllä oli seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350 -lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Näistä jäljellä olevista lentokoneista ensimmäinen toimitetaan

² Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokoneitoimitusten ennakkomaksut.

tämänhetkisten sitoumusten mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja toinen vuoden 2026 toisella neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 355,9 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*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2022 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2023	Tilaukset
30.9.2023							
ATR	68–70	12		6	6	14,2	
Embraer E190	100	12		9	3	15,3	
Yhteensä		24	0	15	9	14,7	

* 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 strategiakaudeksi suunniteltuja toimia. Syyskuussa 2022 julkaistu strategia tähtäsi kannattavuuden palauttamiseen ja kilpailukykyisen lentoyhtiön rakentamiseen 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. Strategiateemat tämän saavuttamiseksi ovat:

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

Katsauskauden jälkeen Finnair tiedotti suunnittelemaansa, enintään 600 miljoonan euron merkintäoikeusannista. Osakeannista saatavat bruttovarat käytettäisiin 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 varojenjakokykyyn vuodesta 2025 alkaen. Yhtiön tavoitteena on lisäksi olla hiilineutraali 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.

ASIAKSLÄHTÖINEN KAUPALLINEN JA OPERATIIVINEN LAADUKKUUS

Finnairin tavoitteena on olla moderni pohjoismainen lentoyhtiö. Yhtiö on kasvattanut merkittävästi suoran jakelun osuutta, parantanut digitaalista myyntikyvykkyyttään sekä kehittänyt tuottojen optimointia ja kumppaneiden hyödyntämistä. Painotus siirtyy nyt asiakslähtöiseen ja dataa hyödyntävään myyntiin, sekä asiakassuhteiden ja asiakassuhteiden vahvistamiseen kaikissa asiakassegmenteissä. Turvallisuus ja lentojen täsmällisyys ovat edelleen operatiivisen laadukkuuden keskiössä, ja Finnair panostaa analytiikan ja datan hyödyntämiseen sujuvan ja personoidun matkustuskokemuksen tarjoamiseksi.

Digitaalisen asioinnin rooli on jo nyt keskeinen osa Finnairin tarjontaa ja sen merkitys tulee kasvamaan edelleen. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä heinä–syyskuussa laski vertailukaudesta, kun sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 2,2 miljoonaa todennettua eri kävijää (2,5) kuukaudessa. Lasku johtui pääasiassa uudistetusta evästeiden suostumuskäytännöstä. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä sen sijaan nousi vertailukaudesta 12,5 prosenttia 926 000:een. Modernien myyntikanavien³ matkustajaosuus kokonaismatkustajamäärästä nousi 69,0 prosenttiin (65,9), koska NDC-jakelun 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 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 asiakastytyväisyyttä mittaava nettosuosittelemisindeksi oli edelleen hyvällä tasolla ollen 31 (40). Siihen on vaikuttanut asiakkaiden suosiossa olleen uusitun laajarunkokoneiden matkustamon lisäksi Finnairin erinomainen 81,9 prosentin (80,2) saapumistäsmällisyys eurooppalaista ilmailujärjestelmää rasittaneista kapasiteettihaasteista huolimatta. Osoituksena Finnairin vahvasta asiakastytyväisyydestä yhtiön asiakkaat palkitsivat sen viiden tähden lentoyhtiönä Airline Passenger Experience Associationin (APEX) lentoyhtiöarvioinnissa katsauskaudella.

Katsauskauden aikana yhtiö kertoi Finnair Plus -ohjelman uudistuksista, jotka tuovat jäsenille uusia etuja sekä uudenlaisia mahdollisuuksia kerätä ja käyttää kanta-asiakasvaluuttaa. Vuoden 2024 alkupuolella ohjelma muuttuu käytettyyn rahamäärään perustuvaksi. Ohjelman jäsenet keräävät jatkossa Avios-kanta-asiakasvaluuttaa. Avios on kanta-asiakasvaluutta, jota käyttävät Finnairin oneworld-kumppaneiden kanta-asiakasohjelmat British Airways Executive Club, Qatar Airways Privilege Club ja Iberia Plus.

Yhtiö ilmoitti katsauskauden aikana investoivansa uusiin, suurempiin lounge-tiloihin Helsinki-Vantaan Schengen-puolella. Laajemmat lounge-tilat tulevat käyttöön vuoden 2024 toisella puoliskolla ja vastaavat kasvavien asiakasmäärien tarpeisiin. Lisäksi yhtiö ilmoitti katsauskauden jälkeen uudistavansa koko 12 lentokonetta kattavan Embraer E190 -laivaston matkustamot. Uudistus toteutetaan vuosien 2024–2025 aikana.

TASAPAINOINEN KASVU OPTIMOIDULLA LAIVASTOLLA

Venäjän ilmatilan sulun vuoksi Finnair menetti ainutlaatuisen maantieteellisen etunsa, sillä Venäjän ilmatilan kiertäminen pidentää lentoreittejä Finnairin kotikentän ja Japanissa, Etelä-Koreassa sekä Kiinassa sijaitsevien keskeisten suurkaupunkien välillä 15–40 prosenttia kohteesta riippuen. Finnair on siksi maantieteellisesti 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.

Finnairin laivaston optimointi on yllä mainituilla toimilla saatu päätökseen. Koneiden nopeammat käännot lentoasemilla, koneiden käyttöasteen tehostaminen ja ulosvuokrauksesta palautuvat lentokoneet mahdollistavat Finnairille kasvun markkinan mukana ja kapasiteetin lisäämisen kilpailukykyisellä kustannustasolla huolimatta lentokonemarkkinoilla vallitsevista kapasiteettirajoitteista.

JATKUVA KUSTANNUSTEHOKKUUS KILPAILUKYVYN VARMISTAMISEKSI

Kannattava ja kilpailukykyinen toiminta edellyttää Finnairilta kustannustason jatkuvaa tarkkailua. Yhtiö on kuitenkin siirtynyt ohjelmamuotoisesta kustannusten pienentämisestä kohti jatkuvaa kustannustehokkuuden parantamista varmistaakseen kilpailukykyensä ja mahdollisuuden investoida asiakaskokemukseen myös jatkossa.

³ 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.

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

YKSI ALAN JOHTAVISTA VASTUULLISUUSTOIMIIJOISTA

Finnair on sitoutunut kehittämään toimintaansa jatkuvasti ja systemaattisesti kaikilla kestävän kehityksen osa-alueilla. Yhtiö haluaa olla yksi lentoliikenteen johtavista vastuullisuustoimijoista. Tämän saavuttamiseksi yhtiö tekee jatkuvaa systemaattista työtä ympäristövastuun ja sosiaalisen vastuun edistämiseksi sekä tiivistä yhteistyötä kumppaneidensa ja koko toimitusketjunsä kanssa. Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin kaikkea toimintaa, mutta kestävän kehityksen strategiassa yhtiö keskittyy olemassaolonsä tarkoitukseen ja ympäristöön.

Yhtiön pitkän tähtäimen vastuullisuustavoite pysyi ennallaan strategiapäivityksen yhteydessä, ja yhtiön tavoitteena on edelleen olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä. Finnair sitoutui huhtikuussa 2022 tekemään yhteistyötä *Science Based Targets* -aloitteen (SBTi) kanssa saattaakseen päästötavoitteidensa Pariisin ilmastopöimöksen 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 loppuvuoden aikana, kun Finnair valmistautuu toimittamaan lyhyen aikavälin CO₂-intensiteetin vähennystavoitteet SBTi:n validoitavaksi vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä.

Sosiaalinen vastuu ja yhteiskuntavastuu ovat myös keskeinen osa yhtiön vastuullisuustyötä ja niiden merkitys kasvaa tulevaisuudessa entisestään. 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 sitä kautta kestävän taseen vaiheittaisen rakentamisen. Tämä strategiateema on myös sisäänrakennettu muihin strategiateemoihin.

Katsauskauden aikana Finnair otti seuraavan askeleen kestävän ja kustannustehokkaamman taseen rakentamisessa, kun yhtiö lunasti selvästi parantuneen tulokunnon siivittämänä 200 miljoonan euron hybridilainan syyskuun alussa. Katsauskauden jälkeen Finnair tiedotti lisäksi, että se suunnittelee enintään 600 miljoonan euron merkintäoikeusantia taseen ja taloudellisen aseman vahvistamiseksi. Osakeanti on seuraava askel Finnairin strategian toteuttamisessa.

SOPEUTUMISKYKYINEN FINNAIR-KULTTUURI SITOUTUNEEN HENKILÖSTÖN AVULLA

Finnair ja sen henkilöstö ovat satavuotisen historiansä 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 henkilöstöönensä parantaakseen edelleen henkilöstön osaamista, työntekijä- ja asiakaskokemusta sekä liiketoiminnan tuloksia.

Finnairin palveluksessa oli heinä–syyskuussa keskimäärin 5 222 (5 358) henkilöä eli 2,5 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä laski katsauskaudella 60 henkilöllä eli 1,1 prosentilla ja oli syyskuun lopussa 5 201 (5 328). Finnairiin palkattiin kolmannella vuosineljänneksellä 88 uutta työntekijää pääasiassa matkustamotyöntekijöiksi sekä Aurinkomatkojen oppaiksi ja asiakaspalvelutyöntekijöiksi. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 4,3 prosenttia (8,2). Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli heinä–syyskuussa 3,9 prosenttia (5,1).

Kestävä kehitys ja yritys vastuu

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

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

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

Isoimmat odotukset Finnairiin kohdistuvat lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, ja Finnair on sitoutunut alan yleiseen hiilineutraalin kasvun tavoitteeseen vuodesta 2020 eteenpäin. Se kuitenkin näkee tämän tavoitteen vain päästöjen vähentämisen ensiaskeleena. Strategiansa mukaan Finnair pyrkii hiilineutraaliuteen vuoteen 2045 mennessä ja on sitoutunut asettamaan tieteeseen 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 lentoliikennetoiminnoissa on aina riittävästi asianmukaisia resursseja. Näin varmistetaan turvallisuustoiminnan huipputaso ja säännöstenmukaisuus palveluja tuotettaessa.

Vastuullisuustyön keskeiset mittarit on esitetty tämän osavuosikatsauksen 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 aloittaa tehtävässä viimeistään 23.11.2023. Hän toimii tällä hetkellä Sanoma Median henkilöstöjohtajana, on aiemmin toiminut Outotecin henkilöstö- ja viestintäjohtajana ja on tehnyt pitkän uran vaativissa henkilöstöhallinnon johtotehtävissä Outotecissä ja Mandatum Lifessa. Finnairin nykyinen henkilöstöjohtaja Johanna Karppi jatkaa roolissaan syksyyn 2023 asti ja jättää Finnairin myöhemmin päätettävänä ajankohtana.

Finnair tiedotti 18.8.2023, että toimitusjohtaja Topi Manner on jättänyt irtisanomisilmoituksensa yhtiön palveluksesta siirtyäkseen Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi viimeistään 1.3.2024. Siihen asti Manner jatkaa roolissaan Finnairin toimitusjohtajana. Mannerin seuraajan etsintä on aloitettu välittömästi.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli syyskuun lopussa 726,9 miljoonaa euroa (31.12.2022: 546,4) ja päätöskurssi oli 0,52 euroa (31.12.2022: 0,39). Tammi–syyskuun aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,60 euroa, alin kurssi 0,39 euroa ja keskipurssi 0,53 euroa. Osakkeita vaihdettiin 254,0 miljoonaa kappaletta yhteensä 135,5 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 1 408 726 198 osaketta (31.12.2022: 1 407 401 265). Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (31.12.2022: 55,9). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus syyskuun lopussa oli 9,9 prosenttia (31.12.2022: 7,6).

Omat osakkeet

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

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

Finnair luovutti 3.4.2023 yhteensä 1 324 933 omaa osakettaan kannustinpalkkiona FlySharen eli henkilöstön osakesäästöohjelman osallistujille.

Kauden lopussa Finnairin hallussa oli 399 303 omaa osaketta.

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

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-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 näkymiin 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 taloussympäristöön 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. lentomatrustuksen kysyntään, polttoaineen hintaan, lentoverkoston ja ilmatilan käyttöön. Näiden negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan, liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään sekä rahoitustaan uudessa toimintaympäristössä.

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

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 lentomatrustuksen kysynnän ja sitä kautta Finnairin liikevaihdon kehitykselle. COVID-19-pandemialla voi myös olla negatiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia lentomatrustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomatkoihin, tai jos se tai vastaavat

tulevat terveysuhat lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistyminen vaikuttaa todennäköisesti liikematkustuksen elpymiseen.

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

Liikevaihtoon ja liiketulokseen vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi osittain vaikuttaa, ovat operatiiviset kustannukset ja tuotannon määrä. COVID-19-pandemian valtavien vaikutusten vuoksi Finnair on toteuttanut mittavan 200 miljoonan euron kustannussäästöohjelman. Nykyiset inflaatiopaineet muodostavat riskin saavutetun kustannustason säilyttämiselle.

Polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä, ja siksi polttoaineen hintakehitys vaikuttaa keskeisesti kannattavuuteen. Polttoaineen hintavaihtelu voi aiheuttaa korostunutta epävarmuutta Finnairin taloudellisessa tuloksessa ja rahavirroissa. Lentopetrolin hinta on historiallisesti vaihdellut paljon, ja hintavaihtelun odotetaan jatkuvan tulevaisuudessakin muun muassa Ukrainan sodan vaikutusten takia. Finnairin kykyä siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan ankara kilpailu. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaihtelu on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun 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 näkymiin. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja ne voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen. Finnair hallitsee polttoainekustannuksista aiheutuvia riskejä voimassa olevan riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

COVID-19-pandemiarajoitusten kiristymisen uudelleen erityisesti Asiassa 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 entisin 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 kustannuksin ottamalla käyttöön ja hyödyntämällä uusia jakeluteknologioita ja -kanavia, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä. Kyky hyödyntää näiden teknologioiden tarjoamia kaupallisia mahdollisuuksia riippuu muun muassa Finnairin kumppaneista sovellusten kehittämisessä ja toteuttamisessa sekä Finnairin kyvystä tuottaa asiakkaiden tarpeita parhaiten vastaavia tuotteita ja palveluita. Näin ollen uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuustekijöitä.

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

Lentoliikenteen muuttuvassa liiketoimintaympäristössä on vaikea ennakoida 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 jonkin verran 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 liike-tulos ovat yleensä selvästi pienimmät vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja suurimmat vuoden kolmannella neljänneksellä.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat 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 suojaa kyseisen politiikan nojalla polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Riskienhallintapolitiikkaa on päivitetty vuoden 2022 viimeisellä neljänneksellä. Päivityksen myötä suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on noin 90 prosenttia ja alaraja noin 60 prosenttia suojausasteen laskiessa suojausjakson loppua kohden. Keskimääräinen suojausaste nousee päivityksen myötä merkittävästi. Uuden politiikan mukainen suojausaste saavutettiin vuoden 2023 ensimmäisen puoliskon aikana.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, 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)		20 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojausjaksoja	10 %:n muutos suojausasteen huomioita ottaen
Polttoaine	90 milj. euroa	60 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
Q4 2023	195 000	937
Q1 2024	159 000	918
Q2 2024	126 000	868
Q3 2024	87 000	934
Yhteensä	567 000	916

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	7–9 2023	7–9 2022	1–9 2023	1–9 2022	2022	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
Myyntivaluutat						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
EUR	55	56	59	56	58	-	-	-
USD*	12	12	9	9	8	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	5	4	4	5	4	11 milj. euroa	6 milj. euroa	48 %
KRW	4	2	3	2	2	-	-	-
SEK	3	4	3	4	4	-	-	-
GBP	4	4	4	4	4	-	-	-
NOK	3	3	3	4	4	-	-	-
Muut	15	16	14	16	15	-	-	-
Ostovaluutat								
EUR	56	51	59	54	55	-	-	-
USD*	38	44	35	41	41	76 milj. euroa	42 milj. euroa	48 %
Muut	6	4	6	5	5	-	-	-

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

TASEeseen LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

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

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair julkisti 6.10.2023 täydentävänsä keskeisiä taloudellisia lisätavoitteitaan, joiden perusteella se pyrkii saavuttamaan 1–2-kertaisen nettovelan suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä ja palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn vuodesta 2025 alkaen. Finnairin aikaisempi tavoite 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalin saavuttamisesta vuoden 2025 loppuun mennessä sekä hiilineutraaliuden saavuttaminen vuoteen 2045 mennessä säilyvät ennallaan.

Finnair julkisti 6.10.2023 myös, että se suunnittelee enintään 600 miljoonan euron suuruista merkintäoikeusantia vahvistaakseen tasetaan ja taloudellista asemaansa pystyäkseen paremmin hallitsemaan jäljellä olevia rahoitusvelkojaan, tukemaan kestävään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategiansa toteuttamista ja varmistamaan kykynsä toteuttaa investointeja tulevaisuudessa. Yhtiö suunnittelee käyttävänsä osakeannista saatavia nettovaroja 400 miljoonan euron pääomallainan osakeannin jälkeen jäljellä olevan osuuden takaisinmaksuun ja pääomallainalle kertyneen koron maksamiseen. Pääomallainan takaisinmaksun odotetaan vähentävän merkittävästi yhtiön rahoituskustannuksia. Osakeannin edellytyksenä on, että yhtiön

osakkeenomistajat myöntävät kyseisen valtuutuksen 27.10.2023 pidettävässä ylimääräisessä yhtiökokouksessa. Osakeanti on tarkoitus toteuttaa vuoden 2023 neljännen neljänneksen aikana, markkinatilanteen niin salliessa.

Taloudellinen raportointi vuonna 2024

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2024 on seuraava:

- Tilinpäätöstiedote vuodelta 2023 keskiviikkona 14.2.2024
- 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 24.10.2023 tulostulostilaisuuden klo 12.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2023-10-24-press>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 24.10.2023 klo 15.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä ensin osoitteessa <https://palvelu.flik.fi/teleconference/?id=10010297>. Rekisteröidyttyäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2023-q3>.

Lisätietoja antavat:

Taloustohtori **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	7-9/2023	7-9/2022	Muutos %	1-9/2023	1-9/2022	Muutos %	2022
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	817,3	719,2	13,7	2 261,3	1 669,3	35,5	2 356,6
Vertailukelpoinen liiketulos	94,3	35,2	168,0	161,4	-181,8	188,8	-163,9
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	11,5	4,9	6,6 %-yks.	7,1	-10,9	18,0 %-yks.	-7,0
Liiketulos	90,0	19,2	> 200	164,1	-238,6	168,8	-200,6
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	21,7	15,9	5,9 %-yks.	18,1	3,2	14,9 %-yks.	6,5
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	0,03	-0,03	191,0	0,12	-0,39	129,7	-0,36
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	0,03	-0,03	189,1	0,11	-0,39	129,1	-0,36
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	8,75	8,61	1,6	8,34	7,22	15,5	7,53
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	8,90	8,27	7,6	8,75	7,71	13,5	8,09
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	7,74	8,18	-5,5	7,75	8,01	-3,3	8,05
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,19	5,29	-1,8	5,25	5,38	-2,4	5,38
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %				11,5	8,3	3,2 %-yks.	9,9
Nettovelkaantumisaste, %				224,4	320,9	-96,5 %-yks.	266,4
Korollinen nettovelka				1 039,7	1 147,0	-9,4	1 094,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				2,0	17,2	-15,1 %-yks.	7,1
Bruttoinvestoinnit	73,2	37,5	95,4	209,4	137,8	52,0	199,6
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				8,3	-9,3	17,6 %-yks.	-6,1
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %				45,7	77,2	-31,6 %-yks.	64,7
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 954	2 771	6,6	8 373	6 645	26,0	9 096
Lentojen lukumäärä, kpl	25 811	23 847	8,2	75 499	64 855	16,4	88 713
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 344	8 356	11,8	27 107	23 113	17,3	31 298
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	7 562	6 695	13,0	21 012	15 239	37,9	21 157
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	80,9	80,1	0,8 %-yks.	77,5	65,9	11,6 %-yks.	67,6
Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus							
Nettosuosittelutulos (NPS)	31	40	-22,8	36	40	-8,7	40
Saapumistasmaailisuus, %	81,9	80,2	1,7 %-yks.	82,9	78,5	4,3 %-yks.	79,0
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %	69,0	65,9	3,1 %-yks.	67,9	66,6	1,3 %-yks.	66,3
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,2	2,5	-14,6	2,1	2,4	-11,6	2,3
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	926,0	823,0	12,5	863,0	708,0	21,9	711,0
Lisämyynti	37,9	36,3	4,3	104,1	90,7	14,7	123,2
Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen							
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	248 424	210 175	18,2	717 776	577 505	24,3	788 104
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	782 536	662 051	18,2	2 260 995	1 819 140	24,3	2 482 528
Lentojen CO ₂ päästöt, g/ASK	83,7	79,2	5,7	83,4	78,7	6,0	79,3
Lentojen CO ₂ päästöt, g/RTK	894,8	860,3	4,0	915,5	927,6	-1,3	926,9
Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 222	5 358	-2,5	5 195	5 363	-3,1	5 336
Sairauspoissaolot, %	3,88	5,09	-1,21 %-yks.	4,33	5,14	-0,81 %-yks.	5,37
Tapaturmataajuus (LTIF)	4,1	7,2	-43,4	5,6	7,8	-28,5	6,8
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				4,3	8,2	-3,9 %-yks.	7,3

VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvon alentumiset A330-lentokoneista + 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 ja arvonalentumiset	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluoksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluoksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihotosopimukset johdannaissopimuksiin perustuissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja, poistoja ja arvonalentumisia.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatusta investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa Konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	7-9/2023	7-9/2022	Muutos %	1-9/2023	1-9/2022	Muutos %	2022
Liiketulos	90,0	19,2	> 200	164,1	-238,6	168,8	-200,6
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	4,3	13,0	-67,0	1,3	28,0	-95,4	8,8
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,0	-1,8	100,1	-1,0	-2,1	52,3	-0,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,0	0,0	> 200	-2,9	-6,7	56,3	-6,6
Arvon alentumiset A330-lentokoneista			-		32,7	-100,0	32,7
Uudelleenjärjestelykulut		4,8	-100,0	-0,1	4,8	-101,4	2,6
Vertailukelpoinen liiketulos	94,3	35,2	168,0	161,4	-181,8	188,8	-163,9
Poistot ja arvonalentumiset	83,4	78,9	5,7	248,2	235,9	5,2	317,1
Vertailukelpoinen EBITDA	177,7	114,1	55,7	409,7	54,1	> 200	153,2

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2023	30.9.2022	Muutos %	31.12.2022
Oma pääoma yhteensä	463,3	357,5	29,6	410,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 037,6	4 316,7	-6,5	4 133,0
Omavaraisuusaste, %	11,5	8,3	3,2 %-yks.	9,9

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2023	30.9.2022	Muutos %	31.12.2022
Vuokrasopimusvelat	1 237,9	1 470,6	-15,8	1 330,7
Muut korolliset velat	1 149,4	1 334,7	-13,9	1 298,5
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-1,3	-49,4	97,4	-10,7
Oikaistut korolliset velat	2 386,1	2 755,9	-13,4	2 618,4
Muut rahoitusvarat	-1 018,2	-788,5	-29,1	-738,6
Rahat ja pankkisaamiset	-328,1	-820,4	60,0	-785,8
Kassavarat	-1 346,3	-1 608,9	16,3	-1 524,4
Korollinen nettovelka	1 039,7	1 147,0	-9,4	1 094,0
Oma pääoma yhteensä	463,3	357,5	29,6	410,7
Nettovelkaantumisaste, %	224,4	320,9	-96,5 %-yks.	266,4
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	508,8	66,7	> 200	153,2
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	2,0	17,2	-15,1 %-yks.	7,1

* 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 johdannaissopimuksiin perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitetiedoissa 10 ja 11, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	7-9/2023	7-9/2022	Muutos %	1-9/2023	1-9/2022	Muutos %	2022
Lisäykset käyttöomaisuudessa	38,9	25,8	50,6	157,1	84,8	85,3	125,8
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	1,2	1,0	20,5	8,2	5,8	40,1	9,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	33,0	10,6	> 200	44,1	47,1	-6,5	64,3
Bruttoinvestoinnit	73,2	37,5	95,4	209,4	137,8	52,0	199,6

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2023	30.9.2022	Muutos %	31.12.2022
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	158,0	-530,9	129,8	-370,7
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	145,4	134,8	7,9	137,9
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-53,1	96,9	-154,8	38,8
Tuotto, edelliset 12 kk	250,3	-299,2	183,7	-194,0
Oma pääoma yhteensä	463,3	357,5	29,6	410,7
Vuokrasopimusvelat	1 237,9	1 470,6	-15,8	1 330,7
Muut korolliset velat	1 149,4	1 334,7	-13,9	1 298,5
Sijoitettu pääoma	2 850,7	3 162,8	-9,9	3 039,8
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	3 006,7	3 214,7*	-6,5	3 162,2*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	8,3	-9,3	17,6 %-yks.	-6,1

* Sijoitettu pääoma oli 3 266,7 miljoonaa euroa 30.9.2021 ja 3 284,6 miljoonaa euroa 31.12.2021.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2023	30.9.2022	Muutos %	31.12.2022
Muut rahoitusvarat	1 018,2	788,5	29,1	738,6
Rahat ja pankkisaamiset	328,1	820,4	-60,0	785,8
Kassavarat	1 346,3	1 608,9	-16,3	1 524,4
Liikevaihto, edelliset 12 kk	2 948,6	2 082,8	41,6	2 356,6
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	45,7	77,2	-31,6 %-p	64,7

MUUT TUNNUSLUVUT

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

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

Asiakaslähtöinen 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 suosittelevien osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	Matkustajien osuus kauden kokonaismatkustajamäärästä Finnairin omista suorakanavissa ja moderneissa, digitaalisissa epäsuorissa kanavissa lähtöpäivään perustuen. Näitä kanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut, Finnairin puhelinkeskukset, Aurinkomatkojen myynti ja ryhmätyökalumyynti.

Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen	
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

Konsernin taloudellinen osavuositiedot 1.1.–30.9.2023

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	7-9/2023	7-9/2022	1-9/2023	1-9/2022	2022
Liikevaihto	5	817,3	719,2	2 261,3	1 669,3	2 356,6
Liiketoiminnan muut tuotot	6	26,7	55,9	88,7	116,3	153,5
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	7	-119,9	-121,4	-374,0	-337,0	-449,6
Polttoainekulut		-237,7	-240,3	-676,6	-606,0	-835,1
Kapasiteettivuokrat		-26,7	-28,7	-79,4	-76,3	-102,5
Lentokaluston huoltokulut		-62,7	-70,9	-149,5	-159,4	-192,4
Liikennöimismaksut		-60,9	-53,8	-175,4	-155,4	-206,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-28,5	-27,3	-88,8	-76,3	-103,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-106,7	-99,7	-309,7	-249,5	-348,0
Poistot ja arvonalentumiset	8	-83,4	-78,9	-248,2	-268,6	-349,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-27,7	-34,7	-84,3	-95,6	-123,7
Liiketulos		90,0	19,2	164,1	-238,6	-200,6
Rahoitustuotot		15,5	0,4	41,1	-0,5	6,5
Rahoituskulut		-35,9	-33,4	-108,7	-101,2	-137,9
Kurssivoitot ja -tappiot		-3,1	-30,9	6,2	-85,7	-38,8
Tulos ennen veroja		66,5	-44,7	102,7	-426,1	-370,7
Tuloverot	13	-14,0	7,5	91,4	-103,4	-105,4
Kauden tulos		52,5	-37,2	194,1	-529,5	-476,2
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		52,5	-37,2	194,1	-529,5	-476,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos		0,03	-0,03	0,12	-0,39	-0,36
Laimennettu osakekohtainen tulos		0,03	-0,03	0,11	-0,39	-0,36

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	7-9/2023	7-9/2022	1-9/2023	1-9/2022	2022
Kauden tulos	52,5	-37,2	194,1	-529,5	-476,2
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	88,0	-14,3	69,4	-2,3	-13,8
Verovaikutus	-17,6	2,5	-11,2	0,1	0,1
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	5,6	14,2	17,8	41,7	49,9
Verovaikutus	-1,1	-2,8	-3,6	-8,3	-10,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	74,9	-0,5	72,4	31,1	26,2
Kauden laaja tulos	127,3	-37,6	266,5	-498,3	-450,0
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	127,3	-37,6	266,5	-498,3	-450,0

KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	30.9.2023	30.9.2022	31.12.2022
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	15	897,2	879,1	894,8
Käyttöoikeuslaivasto	16	851,3	955,7	932,9
Laivasto yhteensä		1 748,6	1 834,8	1 827,6
Muu käyttöomaisuus	15	142,8	152,4	150,1
Muu käyttöoikeusomaisuus	16	143,1	147,4	145,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		285,9	299,8	295,5
Eläkesaamiset	18	132,7	111,9	120,0
Muut pitkäaikaiset varat		3,2	4,1	4,5
Laskennalliset verosaamiset	13	161,3	80,0	80,6
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 331,7	2 330,7	2 328,3
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		163,1	146,8	134,9
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		125,5	132,7	122,0
Johdannaisinstrumentit	10, 11	70,9	97,6	23,5
Muut rahoitusvarat	11	1 018,2	788,5	738,6
Rahat ja pankkisaamiset		328,1	820,4	785,8
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 705,9	1 986,0	1 804,8
Varat yhteensä		4 037,6	4 316,7	4 133,0
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		387,9	282,0	335,2
Oma pääoma yhteensä		463,3	357,5	410,7
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	1 038,6	1 258,1	1 128,0
Muut korolliset velat	19	907,8	691,4	1 058,4
Eläkevelvoitteet		0,7	0,8	0,7
Varaukset ja muut velat	21	174,4	204,9	186,4
Pitkäaikaiset velat yhteensä		2 121,5	2 155,2	2 373,5
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	199,3	212,6	202,7
Muut korolliset velat	19	241,7	643,2	240,1
Varaukset	21	43,0	61,0	71,7
Ostovelat		114,5	92,6	90,3
Johdannaisinstrumentit	10, 11	7,4	30,8	36,7
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	22	564,0	513,1	452,0
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		111,8	100,2	111,2
Muut velat		171,0	150,6	144,4
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 452,8	1 804,0	1 348,9
Velat yhteensä		3 574,3	3 959,2	3 722,4
Oma pääoma ja velat yhteensä		4 037,6	4 316,7	4 133,0

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pää- oma	Muut sidotun oman pää- oman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tulok- sen erät	Sijoitetun vapaan oman pää- oman rahasto	Kertyneet voitto- varat	Oman pääoman ehtoinen hybridi- laina	Oman pääoman ehtoinen pääoma- laina	Oma pääoma yhteen- sä
Oma pääoma 1.1.2023	75,4	168,1	42,8	763,3	-1 237,0	198,0	400,0	410,7
Kauden tulos					194,1			194,1
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			58,2					58,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			14,2					14,2
Kauden laaja tulos			72,4		194,1			266,5
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut						-200,0		-200,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut					-18,3	2,0		-16,3
Osakeperusteiset maksut				2,5				2,5
Oma pääoma 30.9.2023	75,4	168,1	115,3	765,8	-1 061,3	0,0	400,0	463,3

miljoonaa euroa	Osake- pää- oma	Muut sidotun oman pää- oman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tulok- sen erät	Sijoitetun vapaan oman pää- oman rahasto	Kertyneet voitto- varat	Oman pääoman ehtoinen hybridi- laina	Oman pääoman ehtoinen pääoma- laina	Oma pääoma yhteen- sä
Oma pääoma 1.1.2022	75,4	168,1	16,6	762,0	-744,5	198,0		475,7
Kauden tulos					-529,5			-529,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-2,2					-2,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			33,3					33,3
Kauden laaja tulos			31,1		-529,5			-498,3
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					-20,5			-20,5
Osakeperusteiset maksut				0,6				0,6
Oma pääoma 30.9.2022	75,4	168,1	47,8	762,6	-1 294,4	198,0	400,0	357,5

miljoonaa euroa	Osake- pää- oma	Muut sidotun oman pää- oman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tulok- sen erät	Sijoitetun vapaan oman pää- oman rahasto	Kertyneet voitto- varat	Oman pääoman ehtoinen hybridi- laina	Oman pääoman ehtoinen pääoma- laina	Oma pääoma yhteen- sä
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
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	7-9/2023	7-9/2022	1-9/2023	1-9/2022	2022
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	66,5	-44,7	102,7	-426,1	-370,7
Poistot ja arvonalentumiset	83,4	78,9	248,2	268,6	349,8
Rahoitustuotot ja -kulut	23,5	63,9	61,4	187,5	170,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,0	0,0	-2,9	-6,7	-6,6
Varausten muutos	3,5	35,9	-11,9	55,4	45,2
Työsuhde-etuudet	3,5	6,1	10,9	11,9	12,7
Muut oikaisut	-0,2	-0,5	2,2	-0,5	2,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	6,7	41,5	1,2	66,8	60,0
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-12,0	-70,1	-26,8	-106,8	-86,9
Vaihto-omaisuuden muutos	0,0	-1,8	-0,6	-9,5	-10,1
Osto- ja muiden velkojen muutos	-70,0	-64,3	155,7	292,2	249,5
Käyttöpääoman muutos	-81,9	-136,1	128,3	175,9	152,5
Maksetut rahoituskulut, netto	-2,8	8,3	-60,9	-36,9	-96,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	95,5	11,8	478,1	229,1	259,0
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon	-17,5	-28,6	-156,5	-69,8	-83,1
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-0,7	-1,2	-1,8	-3,3	-4,9
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,0	0,3	0,4	25,5	25,5
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,3	0,3	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	63,2	29,1	-128,6	26,1	-12,8
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	-0,7
Investointien nettorahavirta	45,1	-0,4	-286,3	-21,2	-75,5
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen takaisinmaksut	-10,2	-10,3	-147,4	-134,3	-144,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-49,0	-51,0	-149,2	-141,3	-193,4
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-200,0		-200,0		
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-20,4	-20,5	-20,4	-20,5	-20,5
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot		110,0		400,0	400,0
Rahoituksen nettorahavirta	-279,5	28,2	-517,0	103,9	42,1
Rahavirtojen muutos	-139,0	39,6	-325,2	311,8	225,6
Rahavarat tilikauden alussa	1 189,3	1 422,2	1 375,6	1 150,0	1 150,0
Rahavirtojen muutos	-139,0	39,6	-325,2	311,8	225,6
Rahavarat kauden lopussa *	1 050,3	1 461,8	1 050,3	1 461,8	1 375,6
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	1 018,2	788,5	1 018,2	788,5	738,6
Rahat ja pankkisaamiset	328,1	820,4	328,1	820,4	785,8
Kassavarat	1 346,3	1 608,9	1 346,3	1 608,9	1 524,4
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-296,0	-147,1	-296,0	-147,1	-148,8
Rahavarat	1 050,3	1 461,8	1 050,3	1 461,8	1 375,6

Konsernin taloudellisen osavuositarkastuksen liitetiedot 1.1.–30.9.2023

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 23.10.2023.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Osavuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2022 konsernitilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Osavuositarkastuksen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

3. HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus 30. syyskuuta 2023 päättyvältä ajalta on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan osavuositarkastuksen julkistamisesta. Arvio perustuu yhtiön taloudelliseen asemaan, strategiaan ja hallituksen hyväksymään viimeisimpään liiketoimintasuunnitelmaan.

4. KESKEISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Osavuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään. Toteutuneet taloudelliset luvut saattavat poiketa aiemmista arvioista ja oletuksista. Tunnistetut erät, jotka edellyttävät eniten johdon arvioita ja oletuksia, tai joiden arvioihin liittyy eniten epävarmuustekijöitä, ovat laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvostus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaraukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä, johdannaisopimukset ja suojauslaskenta sekä laskennalliset verosaamiset. Laatiessaan osavuositarkastusta, yhtiön johto on arvioinut myös ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutusta osavuositarkastuksessa käytetyissä ennusteissa.

Vaikka COVID-19 pandemian ja Venäjän ilmatilan sulkun liittyvät erityiset riskit ovat normalisoituneet, 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.

Muista keskeisimmistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä sekä ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutuksista on kerrottu tarkemmin vuoden 2022 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 kuluvan vuoden kolmannen neljänneksen liikevaihto kasvoi vuoden 2022 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna johtuen pääosin matkustajatuottojen kasvusta. Matkustajatuotot nousivat vuotta aiemmasta COVID-19-vaiikutusten rasittaessa vertailukautta ja toisaalta lentolippujen hintojen oltua katsauskaudella poikkeuksellisen korkealla tasolla. Rahtipalvelujen liikevaihdon lasku johtui pääasiassa lentorahtihintojen laskusta.

7-9/2023, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	215,5	67,1	303,4	49,9	29,8	7,5	673,1	82,3
Lisämyynti	8,0	3,2	14,4	0,3	0,8	11,3	37,9	4,6
Rahti	28,3	5,6	5,6	0,0	0,1	1,2	40,8	5,0
Matkapalvelut	0,1	0,3	65,2	0,0		0,1	65,6	8,0
Yhteensä	251,8	76,1	388,5	50,2	30,7	20,0	817,3	
Osuus %	30,8	9,3	47,5	6,1	3,8	2,4		

7-9/2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	130,7	101,6	284,4	2,5	26,9	7,9	553,9	77,0
Lisämyynti	5,4	4,9	11,2	0,1	0,6	14,1	36,3	5,0
Rahti	45,2	19,0	10,6	0,0	0,1	-1,5	73,4	10,2
Matkapalvelut	0,0	0,1	55,2	0,0	0,1	0,1	55,5	7,7
Yhteensä	181,2	125,6	361,4	2,6	27,6	20,7	719,2	
Osuus %	25,2	17,5	50,3	0,4	3,8	2,9		

1-9/2023, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	577,5	169,8	799,0	153,0	124,4	14,8	1 838,5	81,3
Lisämyynti	22,2	7,7	36,9	1,3	4,0	32,0	104,1	4,6
Rahti	98,5	21,7	19,7	1,0	0,3	0,2	141,4	6,3
Matkapalvelut	16,0	0,9	155,6	4,7	0,0	0,1	177,3	7,8
Yhteensä	714,2	200,1	1 011,2	160,0	128,7	47,1	2 261,3	
Osuus %	31,6	8,8	44,7	7,1	5,7	2,1		

1-9/2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	258,2	194,7	604,7	8,7	85,8	23,2	1 175,2	70,4
Lisämyynti	13,2	10,5	26,6	0,5	4,1	35,8	90,7	5,4
Rahti	181,5	70,5	35,6	1,5	0,3	-5,7	283,8	17,0
Matkapalvelut	2,5	0,1	114,3	2,0	0,5	0,1	119,6	7,2
Yhteensä	455,4	275,8	781,1	12,8	90,7	53,5	1 669,3	
Osuus %	27,3	16,5	46,8	0,8	5,4	3,2		

2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	425,0	244,3	866,1	31,9	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	1 105,4	40,7	134,4	59,3	2 356,6	
Osuus %	28,7	14,4	46,9	1,7	5,7	2,5		

Avainluvut neljänneksittäin, edelliset 24 kk	7-9/2023	4-6/2023	1-3/2023	10-12/2022	7-9/2022	4-6/2022	1-3/2022	10-12/2021
Liikevaihto	817,3	749,2	694,7	687,3	719,2	550,3	399,8	413,5
Matkustajatuotot	673,1	612,1	553,4	535,5	553,9	393,6	227,6	218,9
Lisämyynti	37,9	33,1	33,0	32,4	36,3	27,7	26,7	19,4
Rahti	40,8	47,3	53,4	68,6	73,4	89,8	120,5	147,1
Matkapalvelut	65,6	56,8	54,9	50,8	55,5	39,1	25,0	28,1
Vertailukelpoinen EBITDA	177,7	149,1	82,8	99,1	114,1	-6,0	-54,1	12,6
Vertailukelpoinen liike-tulos	94,3	66,2	0,9	17,9	35,2	-84,2	-132,9	-65,2
Liike-tulos	90,0	65,8	8,3	38,0	19,2	-92,9	-164,9	-60,2

6. LIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

Liiketoiminnan muut tuotot vähenivät vertailukauteen verrattuna johtuen Eurowings Discoverin kanssa sovitun wet lease -järjestelyn päättymisestä kuluvan vuoden ensimmäisen neljänneksen aikana.

miljoonaa euroa	7-9/2023	7-9/2022	Muutos %	1-9/2023	1-9/2022	Muutos %	2022
Vuokratuotot	22,0	49,7	-55,7	70,0	87,0	-19,5	118,8
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	0,0	0,0	> 200	3,1	6,8	-55,2	6,8
Muut tuotot	4,7	6,2	-23,8	15,6	22,5	-30,8	27,9
Yhteensä	26,7	55,9	-52,1	88,7	116,3	-23,7	153,5

7. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	7-9/2023	7-9/2022	Muutos %	1-9/2023	1-9/2022	Muutos %	2022
Palkat ja palkkiot	-82,4	-80,2	-2,8	-259,5	-223,1	-16,3	-297,3
Maksupohjaiset järjestelyt	-14,1	-13,8	-2,3	-44,4	-42,7	-4,0	-55,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	-2,8	-5,1	45,7	-8,4	-11,2	25,4	-11,4
Eläkekulut yhteensä	-16,9	-18,9	10,7	-52,8	-53,9	2,1	-66,8
Muut sosiaalikulut	-4,0	-8,3	52,3	-12,4	-20,2	38,8	-31,6
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-103,3	-107,4	3,8	-324,6	-297,2	-9,2	-395,7
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-7,2	-7,3	1,1	-23,2	-20,2	-15,0	-27,6
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-7,0	-4,6	-53,1	-19,6	-14,2	-38,3	-19,0
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-2,3	-2,1	-8,3	-6,6	-5,4	-21,5	-7,3
Yhteensä	-119,9	-121,4	1,3	-374,0	-337,0	-11,0	-449,6

8. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	7-9/2023	7-9/2022	Muutos %	1-9/2023	1-9/2022	Muutos %	2022
Oman laivaston poistot	-34,9	-29,8	-17,0	-100,9	-89,9	-12,3	-120,9
Muun käyttöomaisuuden poistot	-3,7	-4,8	22,6	-11,4	-14,6	22,0	-18,9
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-39,6	-39,2	-1,0	-120,1	-115,6	-3,9	-156,0
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,2	-5,1	-1,3	-15,9	-15,9	0,0	-21,3
Poistot	-83,4	-78,9	-5,7	-248,2	-235,9	-5,2	-317,1
Arvonalentumiset			-		-32,7	100,0	-32,7
Yhteensä	-83,4	-78,9	-5,7	-248,2	-268,6	7,6	-349,8

Laivasto ja muu käyttöomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenoa vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. 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. Arvonalentumistestauksesta kerrotaan tarkemmin vuoden 2022 tilinpäätöksessä.

Johto ei osavuosisikatsauksen raportoinnin yhteydessä tekemässään arviossa ole tunnistanut viitteitä arvonalentumisesta eikä arvonalennustestejä ole tehty.

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

miljoonaa euroa	Raportoitu	7-9/2023 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	7-9/2022 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	817,3		817,3	719,2		719,2
Liiketoiminnan muut tuotot	26,7	0,0	26,7	55,9	0,0	55,9
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-119,9		-119,9	-121,4	4,4	-117,1
Polttoainekulut	-237,7	0,0	-237,7	-240,3	-1,8	-242,1
Kapasiteettivuokrat	-26,7		-26,7	-28,7		-28,7
Lentokaluston huoltokulut	-62,7	4,3	-58,4	-70,9	13,0	-57,9
Liikennöimismaksut	-60,9		-60,9	-53,8		-53,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-28,5		-28,5	-27,3		-27,3
Matkustaja- ja maapalvelut	-106,7		-106,7	-99,7		-99,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-27,7	0,1	-27,6	-34,7	0,5	-34,2
EBITDA			177,7			114,1
Poistot ja arvonalentumiset	-83,4		-83,4	-78,9		-78,9
Liiketulos	90,0	4,3	94,3	19,2	16,0	35,2

miljoonaa euroa	Raportoitu	1-9/2023 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	1-9/2022 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	2022 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	2 261,3		2 261,3	1 669,3		1 669,3	2 356,6		2 356,6
Liiketoiminnan muut tuotot	88,7	-3,2	85,5	116,3	-6,8	109,4	153,5	-6,8	146,7
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-374,0		-374,0	-337,0	4,4	-332,6	-449,6	2,5	-447,1
Polttoainekulut	-676,6	-1,0	-677,6	-606,0	-2,1	-608,1	-835,1	-0,9	-836,0
Kapasiteettivuokrat	-79,4		-79,4	-76,3		-76,3	-102,5		-102,5
Lentokaluston huoltokulut	-149,5	1,3	-148,2	-159,4	28,0	-131,4	-192,4	8,8	-183,6
Liikennöimismaksut	-175,4		-175,4	-155,4		-155,4	-206,5		-206,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-88,8		-88,8	-76,3		-76,3	-103,1		-103,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-309,7		-309,7	-249,5		-249,5	-348,0		-348,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-84,3	0,1	-84,1	-95,6	0,6	-95,1	-123,7	0,4	-123,3
EBITDA			409,7			54,1			153,2
Poistot ja arvonalentumiset	-248,2		-248,2	-268,6	32,7	-235,9	-349,8	32,7	-317,1
Liiketulos	164,1	-2,7	161,4	-238,6	56,7	-181,8	-200,6	36,6	-163,9

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 1,3 miljoonan euron tappion lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta ja 3,1 miljoonan euron voiton koostuen pääosin kolmen vuokratun lentokoneen ostosta. Voitto suojauslaskennan ulkopuolella olevien johdannaisten realisoitumattomista käyvän arvon muutoksista oli 1,0 miljoonaa euroa.

10. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2022 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaisopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon. Johdannaisopimusten lisäksi Finnair on suojannut tasettaan USD-määräisillä talletuksilla ja sijoituksilla. Näiden määrä vuoden 2023 kolmannen vuosineljänneksen lopussa oli yli 400 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollari heikentyi vuoden 2023 kolmannen neljänneksen aikana 7,5 % verrattuna vuoden 2022 kolmanteen neljännekseen ja lentopetrolin hinta laski 14,9 % samalla ajanjaksolla.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.9.2023		30.9.2022		31.12.2022	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	356,0	9,3	234,8	15,2	284,7	-7,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	48,2	0,2				
Myydyt optiot	44,5	-0,1				
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	167,0	6,2	177,6	22,1	183,7	-11,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	615,8	15,7	412,4	37,3	468,4	-18,9
Taseen suojaus (termiinit)	427,2	1,3	373,7	-7,0	337,7	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	427,2	1,3	373,7	-7,0	337,7	-0,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 042,9	17,0	786,0	30,4	806,1	-19,3
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	368 000	39,9	109 000	-6,6	209 000	-2,5
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	262 000	8,1	134 000	4,6	149 000	4,8
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	262 000	-4,7	129 000	-13,0	149 000	-7,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	892 000	43,3	372 000	-15,0	507 000	-5,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	247 000	1,9	129 000	2,1	149 000	0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	247 000	1,9	129 000	2,1	149 000	0,9
Hyödykejohdannaiset yhteensä	1 139 000	45,2	501 000	-12,9	656 000	-4,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	234,3	1,3	299,3	49,4	253,1	10,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	234,3	1,3	299,3	49,4	253,1	10,7
Korkojohdannaiset yhteensä	234,3	1,3	299,3	49,4	253,1	10,7
Johdannaiset yhteensä		63,5		66,8		-13,2

11. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.9.2023	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	1 018,2	898,3	119,9
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	1,5		1,5
Valuuttajohdannaiset	19,0		19,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	6,2		6,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	10,1		10,1
Hyödykejohdannaiset	50,4		50,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	48,5		48,5
Yhteensä	1 089,1	898,3	190,8
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	0,3		0,3
Valuuttajohdannaiset	1,9		1,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,7		0,7
Hyödykejohdannaiset	5,2		5,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	5,2		5,2
Yhteensä	7,4		7,4

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 merkittäville 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 johto seuraa jatkuvasti laskennallisten verosaamisten hyödyntämisen todennäköisyyttä ja harkitsee arvioinnissaan sekä positiivista että negatiivista näyttöä. Vuoden 2023 toisella neljänneksellä Finnair kirjasi takaisin taseeseen 99 miljoonan euron laskennallisen verosaamisen netottaen vuoden 2022 toisella neljänneksellä kirjattua 117 miljoonan euron alaskirjausta. Tämä perustui Finnairin palautuneeseen kannattavuuteen yhdessä johdon ennusteiden kanssa tulevaisuuden verotettavasta tuloksesta antaen positiivista näyttöä yhtiön kyvystä hyödyntää käyttämättömät verotukselliset tappiot ja muut verotuksessa vähennyskelpoiset väliaikaiset erot. Johto arvioi osavuosikatsauksen yhteydessä, että yhtiön kyky hyödyntää taseeseen kirjatut laskennalliset verot käyttämättömästä verotuksellisesta tappiosta ja muista verotuksessa vähennyskelpoisista väliaikaisista eroista ei ole muuttunut olennaisesti vuoden 2023 kolmannella vuosineljänneksellä.

Laskennalliset verosaamiset miljoonaa euroa	31.12.2022	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	30.9.2023
Vahvistetut tappiot	93,7	67,9 *		161,6
Käyttöomaisuus	60,4	-6,6		53,8
Vuokrasopimukset	279,2	-28,3		250,9
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,0		-11,2	-11,2
Muut väliaikaiset erot	16,9	-3,6	4,1	17,4
Yhteensä	450,2	29,4	-7,1	472,5
Netotettu laskennallisista verovelosta	-369,6	62,0	-3,6	-311,2
Laskennalliset verosaamiset taseessa	80,6	91,4	-10,7	161,3

Laskennalliset verovelat miljoonaa euroa	31.12.2022	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	30.9.2023
Etuspohjaiset eläkejärjestelyt	-24,0	1,0	-3,6	-26,5
Käyttöomaisuus	-109,2	21,3		-87,9
Vuokrasopimukset	-236,4	39,6		-196,8
Yhteensä	-369,6	62,0	-3,6	-311,2
Netotettu laskennallisista verosaamisista	369,6	-62,0	3,6	311,2
Laskennalliset verovelat taseessa	0,0	0,0	0,0	0,0

* Raportointikaudella tuloslaskelmaan kirjatun vahvistettuihin tappioihin liittyvän laskennallisen verosaamisen (99 miljoonaa euroa) määrä netottaa raportointikauden verotettavaa tulosta vastaan kirjattu laskennallisen verosaamisen vähennys (31 miljoonaa euroa).

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

Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset miljoonaa euroa	Vanhenemis- vuosi	30.9.2023 Brutto- määrä	Vero- vaikutus	Vanhenemis- vuosi	31.12.2022 Brutto- määrä	Vero- vaikutus
Verotukselliset tappiot	2031–2032	259,1	51,8	2030–2032	754,4	150,9
Vuokrasopimukset				Ei vanhene	64,1	12,8
Korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä olevat korkokulut	Ei vanhene	60,5	12,1	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		319,6	63,9		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 osavuositarkastuksen yhteydessä laadittuun hallituksen hyväksymään ennusteeseen. Vahvistettuihin tappioihin liittyvä lakisääteinen vanhentumisaika on 10 vuotta ja vastaavat taseeseen tällä hetkellä kirjatut laskennalliset verot vanhenevat vuosina 2030 ja 2031. 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

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	30.9.2023	30.9.2022	31.12.2022
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 044,9	1 108,6	1 108,6
Lisäykset	157,1	84,8	125,8
Ennakoiden muutos	1,7	-11,5	-37,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-17,8	-13,3	20,4
Vähennykset ja siirrot	-33,7	0,0	0,0
Poistot	-112,2	-104,4	-139,8
Arvonalentumiset		-32,7	-32,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 040,0	1 031,5	1 044,9

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin kolmen vuokratun lentokoneen ostoon, Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen sekä lentokoneiden huoltoon liittyviin investointeihin. Myös ennakoiden kasvu liittyy pääosin matkustamouudistukseen. Vähennykset ja siirrot liittyvät pääosin ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan purettuihin huoltovarauxiin.

Myytävänä olevat omaisuuserät

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

16. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.9.2023	30.9.2022	31.12.2022
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 078,2	1 181,7	1 181,7
Uudet sopimukset	8,2	5,8	9,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	44,1	47,1	64,3
Poistot	-136,0	-131,5	-177,3
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	994,5	1 103,2	1 078,2

Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot johtuvat pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista sekä toimitilojen ja autopaikkojen vuokrasopimuksen muutoksista.

17. VALTIONTUKI FINNAIRIN RAHOITUSJÄRJESTELYISSÄ

Valtiontuki pääomailainassa

Finnair ja Suomen valtio ovat allekirjoittaneet 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainailmiitistä yhtiön tukemiseksi. Hybridilainailmiitti on konvertoitu pääomailainaksi 30.6.2022 ja Euroopan komission kilpailuviranomainen on hyväksynyt konversion 20.6.2022. Pääomailaina on tällä hetkellä täysin nostettuna ja on kirjattu konsernin emoyhtiön omaan pääomaan omana eränään.

Finnair ilmoitti 6.10.2023 suunnittelevansa enintään 600 miljoonan euron suuruista merkintätuoikeusantia. Suomen valtio aikoo merkitä uusia osakkeita täysimääräisesti sille allokoitavien merkintätuoikeuksien perusteella. Osakeannissa Suomen valtio odottaa maksavansa osakkeiden merkinnän kuittaamalla koko merkintähinnan vastaavalla määrällä pääomailainan pääomaa. Lisäksi Finnair suunnittelee käyttävänsä osakeannista saatavia nettovaroja 400 miljoonan euron pääomailainan osakeannin jälkeen jäljellä olevan osuuden takaisinmaksuun ja pääomailainalle kertyneen koron maksamiseen. Lisätietoja kertyneestä korosta löytyy liitetiedosta 20. Oman pääoman ehtoiset lainat.

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.

18. ELÄKESAAMISET

Eläkesaamiset olivat 132,7 miljoonaa euroa (31.12.2022: 120,0). Tammi-syyskuussa 2023 muihin laajan tuloksen eriin kirjattiin yhteensä 17,8 miljoonaa euroa, joka pääosin koostuu diskonttokoron muutoksesta 4,03 %:iin (31.12.2022: 3,69 %) ja järjestelyyn kuuluvien varojen voitosta. Tuloslaskelmaan kirjattiin työsuoritukseen perustuvia menoja 8,4 miljoonaa euroa ja nettokorkotuottoja 3,3 miljoonaa euroa.

19. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2023 kolmannella neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	30.9.2023	30.9.2022	31.12.2022	30.9.2023	30.9.2022	31.12.2022
Vuokrasopimusvelat	1 237,9	1 470,6	1 330,7	1 237,9	1 470,6	1 330,7
Lainat rahoituslaitoksilta	489,1	599,8	512,9	499,5	599,8	598,8
Joukkovelkakirjalainat	367,0	317,0	298,0	381,1	397,8	397,9
JOLCO-lainat* ja muut	252,1	337,1	217,3	268,8	337,1	301,8
Yhteensä	2 346,2	2 724,5	2 358,9	2 387,4	2 805,3	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 (93,6).

Rahoitusvelkojen eräntymisaajat 30.9.2023							
miljoonaa euroa	1–12 kk	13–24 kk	25–36 kk	37–48 kk	49–60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	133,5	139,6	113,7	93,4	72,3	360,7	913,2
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	65,8	59,8	38,8	36,6	37,3	86,5	324,7
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	200,0	300,0					500,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset		382,5					382,5
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset		23,2	11,6				34,7
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	41,8	95,2	35,7	10,4	10,5	43,6	237,2
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	441,1	1 000,3	199,7	140,3	120,1	490,9	2 392,3
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	850,9	97,0	0,1				948,0
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-864,6	-100,1			-1,5		-966,3
Hyödykejohdannaiset	-44,7	-0,5					-45,2
Ostovelat ja muut velat	285,5						285,5
Korkomaksut	113,4	93,4	48,8	37,5	30,2	92,6	415,8
Yhteensä	781,5	1 090,0	248,6	177,9	148,7	583,5	3 030,1

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 31.12.2022							
miljoonaa euroa	1–12 kk	13–24 kk	25–36 kk	37–48 kk	49–60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	144,4	148,0	150,0	104,6	86,3	353,7	987,0
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	58,2	61,0	51,5	32,9	34,6	105,5	343,7
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	200,0	200,0	200,0				600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset			400,0				400,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset			26,0	13,0			39,0
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,4	41,8	89,0	33,0	10,3	51,2	265,8
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 1,4 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 0,5 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu järjestelypalkkiona TyEL-takaisineläinlainasta vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

20. OMAN PÄÄOMAN EHTOISET LAINAT

Finnair ilmoitti 1.8.2023 lunastavansa 200 miljoonan euron hybridilainan ehtojen mukaisesti. Hybridilaina lunastettiin 1.9.2023 ja samalla Finnair maksoi lainaosuuksien haltijoille lunastushinnan, joka vastaa lainaosuuksien nimellismäärää sekä lunastuspäivään mennessä kertynyttä korkoa lukuun ottamatta lunastuspäivän korkoa.

Finnairilla on nostettuna 400 miljoonaa euroa pääomalainaa. Nostettu pääomalaina on kirjattu konsernin emoyhtiön omaan pääomaan omana eränä. Pääomalainan valtiontukeen liittyvistä asioista löytyy lisätietoa liitteestä numero 17.

Vuoden 2023 kolmannen neljänneksen lopussa pääomalainan marginaali oli 3,5 % ja viitekorko 4,102 % ehtojen mukaisesti. Pääomalainassa on myös käyttömaksu, jonka vuosittainen kulu on 3 %. Käyttömaksun lisäksi pääomalainasta voidaan maksaa luotonvarauspalkkiota nostamattomalle osuudelle, joka on 20 prosenttia kulloinkin voimassa olevasta lainan marginaalista. Pääomalainalle kertyneet korot ovat kuluksi kirjaamatonta korkoa.

miljoonaa euroa	30.9.2023	31.12.2022
Pääomalainalle kertyneet korot	42,1	15,9
Hybridilainalle kertyneet korot		6,7

21. VARAUKSET

miljoonaa euroa	30.9.2023	30.9.2022	31.12.2022
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	246,7	195,9	195,9
Uudet varaukset	34,1	40,1	56,1
Käytetyt varaukset	-43,3	-12,7	-16,6
Puretut varaukset	-1,8	-2,9	-3,1
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	1,2	-1,0	-0,9
Siirrot erien välillä	-34,5		
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	5,8	4,0	6,4
Kurssierot	1,3	28,0	8,8
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	209,6	251,5	246,7
Joista pitkäaikaista	168,3	197,4	178,7
Joista lyhytaikaista	41,3	54,1	68,0
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	5,0	3,8	3,8
Uudet varaukset	0,5	5,7	4,8
Käytetyt varaukset	-2,7	-1,4	-2,6
Puretut varaukset	-0,1	-0,2	-1,0
Muut varaukset yhteensä	2,7	7,9	5,0
Joista pitkäaikaista	1,0	1,0	1,4
Joista lyhytaikaista	1,8	6,9	3,6
Yhteensä	212,4	259,4	251,7
Joista pitkäaikaista	169,3	198,4	180,1
Joista lyhytaikaista	43,0	61,0	71,7

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoden 2035 loppuun mennessä. Huoltovarauksista siirrettiin 34,5 miljoonaa euroa ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 174,4 miljoonaa euroa (31.12.2022: 186,4) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 5,1 miljoonaa euroa (31.12.2022: 6,3), jotka pääosin koostuvat saaduista vuokravakuuksista.

22. MYYNIN SIIRTOVELAT JA MYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.9.2023	30.9.2022	31.12.2022
Ennakkoon saadut lentolipputulot	453,9	423,1	356,4
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	57,7	43,4	51,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	38,1	30,5	27,9
Muut erät	14,3	16,1	16,4
Yhteensä	564,0	513,1	452,0

23. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	30.9.2023	30.9.2022	31.12.2022
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	54,9	55,5	52,5
Yhteensä	54,9	55,5	52,5

Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet pysyivät lähes vertailukauden tasolla.

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.9.2023 olivat 355,9 miljoonaa euroa (31.12.2022: 366,1) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 72,4 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 283,5 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 30.9.2023 olivat 17,1 miljoonaa euroa (31.12.2022: 17,2) sisältäen pääosin lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä muita vuokrasopimuksia, joiden kohdeomaisuuserä on arvoltaan vähäinen tai jotka eivät sisällä IFRS 16-standardin mukaista vuokrasopimusta. Nämä sisältävät pääosin kiinteistöjen ja erilaisten IT-laitteiden vuokria.

24. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

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

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,8 % (31.12.2022: 55,9 %) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiirin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia. Suomen valtiolta saadusta pääomalainasta ja takauksesta, joka koskee TyEL-takaisineläinää, kerrotaan liitetiedossa 17. Valtiontuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä.

miljoonaa euroa	1-9/2023	1-9/2022	2022
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Yhteisyritys	18,9	19,4	25,7
Eläkesäätiö	0,0	0,1	0,3
Sairauskassa	0,1	0,0	0,0
Työsuhde-etuudet			
Eläkesäätiö	8,3	11,0	11,2
Sairauskassa	0,6	0,5	0,6
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	5,6	2,7	4,1
Hallitus	0,3	0,3	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Yhteisyritys	63,3	58,5	78,2
Eläkesäätiö	1,1	1,5	2,0
Rahoitustuotot			
Eläkesäätiö	3,3	0,4	0,6
Saamiset			
Yhteisyritys	6,7	6,5	6,4
Eläkesäätiö	132,4	110,0	119,9
Velat			
Yhteisyritys	4,7	4,3	4,3
Sairauskassa	0,1		

25. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair julkisti 6.10.2023 täydentävänsä keskeisiä taloudellisia lisätavoitteitaan, joiden perusteella se pyrkii saavuttamaan 1–2-kertaisen nettovelan suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä ja palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn vuodesta 2025 alkaen. Finnairin aikaisempi tavoite 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalin saavuttamisesta vuoden 2025 loppuun mennessä sekä hiilineutraaliuden saavuttaminen vuoteen 2045 mennessä säilyvät ennallaan.

Finnair julkisti 6.10.2023 myös, että se suunnittelee enintään 600 miljoonan euron suuruista merkintäetuoikeusantia vahvistaakseen tasettaan ja taloudellista asemaansa pystyäkseen paremmin hallitsemaan jäljellä olevia rahoitusvelkojaan, tukemaan kestävään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategiansa toteuttamista ja varmistamaan kykynsä toteuttaa investointeja tulevaisuudessa. Yhtiö suunnittelee käyttävänsä osakeannista saatavia nettovaroja 400 miljoonan euron pääomalainan osakeannin jälkeen jäljellä olevan osuuden takaisinmaksuun ja pääomalainalle kertyneen koron maksamiseen. Pääomalainan takaisinmaksun odotetaan vähentävän merkittävästi yhtiön rahoituskustannuksia. Osakeannin edellytyksenä on, että yhtiön osakkeenomistajat myöntävät kyseisen valtuutuksen 27.10.2023 pidettävässä ylimääräisessä yhtiökokouksessa. Osakeanti on tarkoitus toteuttaa vuoden 2023 neljännen neljänneksen aikana, markkinatilanteen niin salliessa.