

Taloudellinen tieto 2022





Sisältö

- 2** Katsaus vuoteen 2022
- 5** Hallituksen toimintakertomus
- 53** Tilinpäätös
- 101** Hallituksen esitys voitonjaosta
- 102** Tilintarkastuskertomus





Katsaus vuoteen 2022

Vuonna 2022 liiketoimintamme jatkoi palautumistaan pandemiasta, mutta samalla kohtasimme toisen kriisin Ukrainan sodan ja Venäjän ilmatilan sulkeutumisen muodossa. Matkustajamäärämme yli kolminkertaistui edellisvuodesta ja oli 9,1 miljoonaa. Liikevaihtomme kasvoi 2,4 miljardiin euroon (838,4 miljoonaa euroa) ja vertailukelpoinen liike-tulos oli -163,9 miljoonaa euroa. Vertailukelpoinen liike-tulos kuitenkin nousi voitolliseksi vuoden kahdella viimeisellä neljänneksellä, mikä kertoo sekä matkustuksen elpymisestä että lukuisista toimista, joita olemme tehneet kannattavuuden palauttamiseksi. Asiakastyytyväisyytemme pysyi korkeana ja nettosuositte-luindeksi oli 40.

Vuotta 2022 leimasi Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja sitä seurannut Venäjän ilmatilan sulkeutuminen, kun Venäjä vastasi sille asetettuihin sanktioihin sulkemalla oman ilmatilansa eurooppalaisilta

lentoyhtiöiltä. Finnairille tämä tarkoitti toimintaympäristön perustavanlaatuisia muutoksia, joka vaati toiminnan aktiivista sopeuttamista ja uuden strategian määrittelyä.

Vuoden 2022 alussa koronapandemian omikron-aallon aiheuttamat sairauspoissaolot aiheuttivat muutoksia lentoihimme. Samaan aikaan valmistauduimme kuitenkin matkustusrajoitusten jo alkaneeseen poistamiseen ja matkustuksen voimakkaaseen palautumiseen kohti kesäkautta. Paluukoulutimme pitkään lomautettuna olleen lentohenkilökuntamme ja toimme koneet pitkäaikaissäilytyksestä takaisin lentotoimintaan. Julkistimme helmikuussa myös 200 miljoonan euron investointimme kaukolentojen matkustuskokemukseen. Täysin uusi businessluokka, uusi premium economy -matkustusluokka ja uudistettu economyluokka tulevat vaihteittain kaikkiin kaukoliikennekoneisiimme.

Venäjän hyökkäys Ukrainaan helmikuussa johti nopeasti Venäjän ilmatilan sulkeutumiseen, mikä meille tarkoitti koko Aasian-liikenteemme uudelleenarviointia. Peruimme suurimman osan kesäkaudelle suunnitelluista Japanin lennoistamme, sillä Venäjän ilmatilan kiertäminen pidentää lentoaikaa Japaniin jopa 40 prosenttia. Jatkoimme lentämistä Tokioon, Shanghaiin ja Souliin vahvan rahtikysynnän tukemina. Kaakkois-Aasian ja Intian lentoihin ilmatilan kiertäminen vaikuttaa vähemmän kuin Japanin lentoihin, ja lentomme Bangkokiin, Singaporeen ja Delhiin jatkuivat normaalisti.

Venäjän ilmatilan sulun vaikutusten vuoksi suuntasimme verkostoamme uudelleen, minkä lisäksi solmimme koneiden ja miehistön ulosvuokraussopimukset British Airwaysin ja Lufthansa Groupin Eurowings Discoverin kanssa. Ulosvuokraukset mahdollistivat vakaakäytössä olevien lentokoneiden hyödyntämisen ja toivat

työtä noin 500 finnairilaiselle. Lisäsimme lentoja Delhiin ja aloitimme lennot Mumbaihin. Avasimme uudet reitit Yhdysvaltojen Seattleen ja Dallasiin, jotka molemmat ovat kumppanilentoyhtiöidemme kotikenttiä. Kumppanien kautta saamme jakeluvoimaa ja samalla pystymme tarjoamaan asiakkaillemme kattavat jatkoyhteydet.

Kesä 2022 oli vilkkaan matkustuksen aikaa, kun pandemian aikana patoutunut kysyntä purkautui. Helsinki-Vantaan lentoaseman uudet tilat tukivat kasvavien matkustajamäärien sujuvaa liikkumista. Useat Euroopan lentoasemat kärsivät resurssipulasta, mutta kotikenttämme Helsinki-Vantaa toimi hyvin ja olimme Euroopan verkostoyhtiöistä täsmällisimpien joukossa vilkkaan kesäkauden aikana.

Syyskuussa julkistimme uuden strategiamme, joka tähtää Finnairin kannattavuuden palauttamiseen



Venäjän ilmatilasta riippumatta. Strategian pääalueet ovat maantieteellisesti tasapainoisempi verkosto ja erityisesti **oneworld**-kumppanien hyödyntäminen, yksikkötuottojen vahvistaminen, yksikkökustannusten pienentäminen ja vastuullisuus. Tavoitteena on palauttaa Finnairin kannattavuus pandemiaa edeltäneelle 5 prosentin vertailukelpoiselle liikevoittotasolle vuoden 2024 puolivälistä lähtien.

Strategiatyön toteutus jatkui systemaattisesti syksyn aikana. Aloitimme lennot kolmesta pohjoismaisesta pääkaupungista Dohaan yhteistyössä Qatar Airwaysin kanssa. Kevensimme organisaatiotamme ja vähensimme noin 150 työpaikkaa globaalisti. Sovimme pitkäaikaisista säästöistä useiden henkilöstöryhmien kanssa ja aloitimme sopimusten uudelleenneuvottelut toimittajiemme kanssa. Panostimme myynnin tehostamiseen ja tuottojen optimointiin sekä investoimme jakelun modernisointiin, mikä tuotti erinomaisia tuloksia. Vuoden viimeisellä neljänneksellä yksikkötuottomme (RASK) nousivat 25 prosenttia vuoden 2019 vastavaan ajanjaksoon verrattuna. Vuoden 2022 koko suoran jakelumme osuus nousi 64 prosenttiin, kun vuoden 2019 vastaava luku oli 40 prosenttia.

Vastuullisuustavoitteemme ovat ennallaan, ja vuoden 2022 aikana panostimme erityisesti uusiutuvien polttoaineiden käytön lisäämiseen osallistumalla **oneworld**-allianssin

uusiutuvan polttoaineen tuleviin yhteisostoihin. Tuimme työpaikkansa menettäneiden uudelleentyöllistymistä kattavalla ohjelmalla. Tuimme myös ukrainalaisia antamalla 95 prosentin alennuksen lentolipuista Helsinkiin useilla Ukrainasta sotaa pakenevien käyttämillä reiteillä.

Matkustuskysyntä säilyi vahvana vuoden toisella puoliskolla ja tämä näkyi niin varausten määrässä kuin lentolippujen hintojen kehityksessä. Poikkeuksellisen korkea lentopolttoaineen hinta ja pitkät Aasian-reittien lentoajat rasittivat kannattavuuttamme, mutta lukuisat toimet myynnin tehostamiseksi ja tuottojen optimoimiseksi tukivat yksikkötuottojamme. Loppuvuodesta 2022 Japani ja alkuvuodesta 2023 Kiina aukesivat matkustukselle ja pandemian vaikutukset toimintaamme ovat nyt jäämässä taakse.

Finnair täyttää tänä vuonna 100 vuotta. Viimeiset kolme vuotta ovat olleet raskaita finnairilaisille, mutta tiimimme on näyttänyt kykynsä sopeutua ja muuttua. Samalla tunne työmme ja Finnairin merkityksellisyydestä on kantanut meitä eteenpäin. Olemme ylpeitä pitkästä historiastamme ja katseemme on tulevaisuudessa. Rakennamme yhdessä entistä vahvempaa Finnairia, joka tarjoaa suomalaisille yhteydet maailmalle myös seuraavan sadan vuoden aikana.

Topi Manner,
Toimitusjohtaja





Hallituksen toiminta- kertomus

- | | | | |
|-----------|---|-----------|---|
| 6 | Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö | 36 | Osakkeet ja osakkeenomistajat |
| 10 | Taloudellinen kehitys vuonna 2022 | 39 | Riskienhallinta |
| 15 | Rahoitusasema ja investoinnit | 41 | Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät |
| 18 | Laivasto | 44 | Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet |
| 19 | Strategian toteutus | 46 | Tulevaisuuden näkymät |
| 22 | Taloudellinen kehitys 2018–2022 | 47 | Vaihtoehtoiset tunnusluvut |
| 23 | Muu kuin taloudellinen kehitys 2022 | 49 | Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys |
| 35 | Muutokset yhtiön johdossa | 51 | Muut tunnusluvut |





Hallituksen toimintakertomus

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö

Finnair on Pohjois-Amerikan, Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö. Lisäksi se tarjoaa matkapalveluja Aurinkomatkat-tuotemerkin alla.

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelma kannustaa asiakkaita sitoutumaan yhtiöön sekä tuottaa arvokasta asiakastietoa. Se on noin 4 miljoonalla jäsenellään yksi Suomen suurimmista kanta-asiakasohjelmista. Jäsenmäärä on kasvanut vuodesta 2017 alkaen yli 60 % ja kasvu jatkui myös katsauskaudella huolimatta operatiivisesti sekä markkinaympäristöltään haastavasta vuodesta. Ohjelmassa on tällä hetkellä noin 150 yhteistyökumppania.

Finnair tekee tiiviimpää yhteistyötä muutamien **oneworld**-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä

toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Finnair työskenteli yhdessä kumppaneidensa kanssa varmistaakseen, että tehokkuutta tuottavat ja asiakkaita hyödyttävät yhteishankkeet jatkuivat normaalisti alentuneesta kapasiteetista ja liikevaihdesta huolimatta. Finnairilla on myös vuonna 2021 alkanut yhteishanke Juneyao Airlinesin kanssa. Yhteishankkeella Finnair vahvistaa sitoutumistaan Kiinaan yhtenä strategisesti merkittävänä markkinana.

Finnairin liiketoimintaan vaikuttavat *viereisessä kuvassa* listatut megatrendit. Ne tarjoavat lukuisia uusia mahdollisuuksia, mutta myös lisäävät uusia vaatimuksia liiketoiminnan harjoittamiselle.

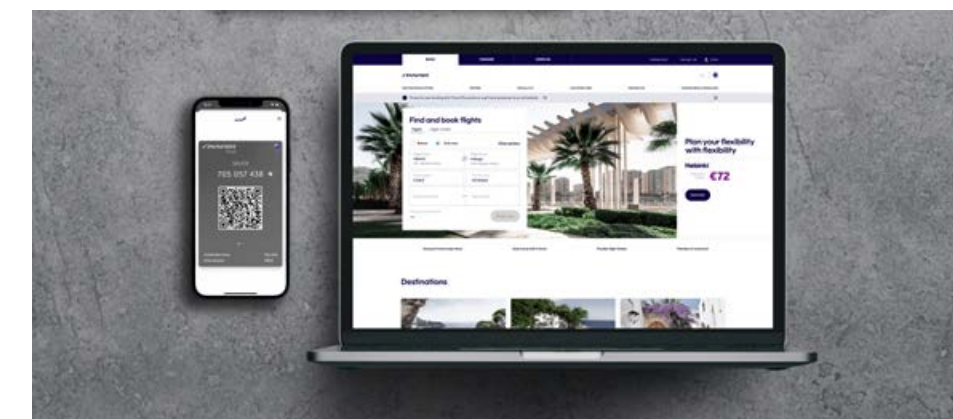
Finnairin liiketoimintaan vaikuttavat megatrendit



Vastuullisuuden kasvava merkitys



Kaupungistuminen



Teknologinen kehitys, verkkoyhteyksien merkityksen kasvu ja digitalisaatio



Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin

[Lue lisää Finnairin verkkosivuilta.](#)



Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan syklistä, ja pitkän aikavälin megatrendien lisäksi siihen vaikuttavat voimakkaasti *viereisessä kuvassa* listatut ulkoiset tekijät.

Ulkoisista tekijöistä COVID-19-pandemia vaikutti edelleen negatiivisesti Finnairin liiketoimintaan vuonna 2022, koska matkustusrajoitukset pysyivät monissa valtioissa voimassa erityisesti vuoden ensimmäisellä puoliskolla. Lisäksi Ukrainan sotaa seuranneilla Venäjän ilmatilan sulkemisella sekä poikkeuksellisen korkealla polttoaineen hinnalla oli merkittävän haitallisia vaikutuksia Finnairiin. Siksi yhtiö jatkoi toimintansa sopeuttamista. Osa Finnairin henkilöstöstä oli lomautettuna pitkin vuotta ja yhtiö joutui myös vähentämään työpaikkoja globaalisti. Myös muita merkittäviä kustannussopeutustoimia jatkettiin matkustusrajoituksista ja suljetusta Venäjän ilmatilasta aiheutuneiden rajallisempien operaatioiden ja pidempien Aasian-reittien takia tappioiden minimoimiseksi. Näillä toimenpiteillään Finnair pyrki myös varmistamaan, että sen toiminta on kustannustehokkaampaa, kun matkustus jatkoi vaikeasta toimintaympäristöstä huolimatta vaihteista elpymistä vuonna 2022.

Vuonna 2022 Finnair jatkoi rahoitusohjelmansa toteuttamista nostamalla kokonaisuudessaan Suomen valtion myöntämän 400 miljoonan euron pääomailman. Kassavarojensa ylläpitämiseksi yhtiö sopi lisäksi 600 miljoonan euron TyEL-

takaisinlainan jatkamisesta vuoteen 2025 asti. TyEL-takaisinlainaa lyhennetään kuuden kuukauden välein kesäkuussa 2023 alkavin 100 miljoonan euron lyhennyksin. Vaikka yhtiö saavutti tavoittelemansa pysyvät, vuotuiset n. 200 miljoonan euron kustannussäästöt jo vuoteen 2022 mennessä, se jatkoi työtään merkittävien kustannussäästöjen saavuttamiseksi. Yhtiö käynnisti vuoden aikana neuvottelut kaikkien keskeisten sidosryhmiensä kanssa yksikkökustannusten alentamiseksi ja kannattavuuden palauttamiseksi vuonna 2022 esitellyn uuden strategian mukaisesti.

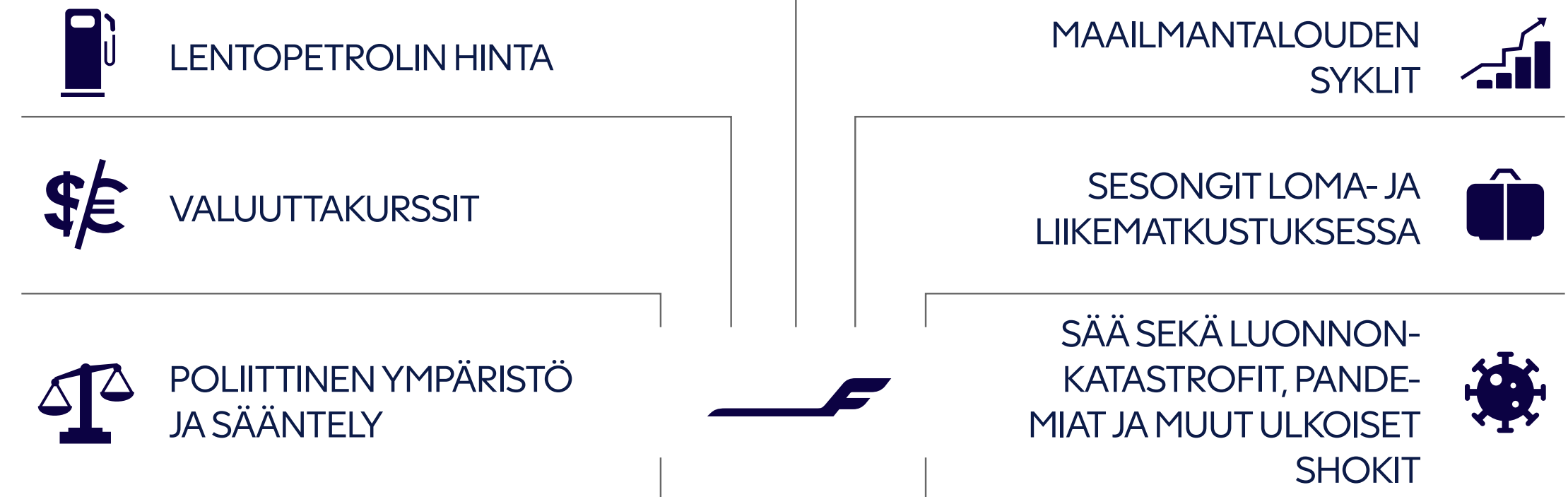
Toimintaympäristö vuonna 2022

COVID-19-pandemia vaikutti edelleen koko globaaliin lentotoimialaan vuonna 2022 ja sen vaikutus korostui erityisesti alkuvuonna, jolloin omikronmuunnos heikensi selkeästi kysyntää kaikilla markkinoilla. Vaikka matkustus Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin oli jo avautunut ja Aasiassakin jotkut Finnairin markkinoista olivat avautuneet tai avautuivat vuoden aikana, monet maat Aasiassa ylläpitivät kuitenkin tiukkoja matkustusrajoituksia lähes läpi koko vuoden, millä oli huomattava vaikutus myös Finnairin operoimaan kapasiteettiin erityisesti Aasian osalta.

Toinen Finnairin toimintaympäristöön vahvasti vaikuttanut tekijä oli helmikuun lopussa alkanut Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan. Venäjän

Lentoliikenteeseen vaikuttavia ulkoisia tekijöitä

MUUTOKSET KULUTTAJIEN MIELTYMYKSISSÄ, MIELIKUVISSA, OSTOTOTTUMUKSISSA JA DEMOGRAFIASSA



ilmatila sulkeutui lähes samanaikaisesti EU:ssa sijaitsevilta lentoyhtiöiltä sotaa seuranneiden Venäjän vastapakotteiden takia, mikä johti reitti- ja vuoroperuutuksiin Aasian-liikenteessä sekä Venäjän-lentojen loppumiseen. Finnair pystyi noin viikon tauon jälkeen jatkamaan suurinta osaa Aasian-reiteistään jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä ja niiden selvästi kasvaneista kuluista huolimatta vahvan rahtikysynnän tukemana. Pandemian ja suljetun Venäjän ilmatilan yhteisvaikutuksen takia vuoden 2022 Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna oli kuitenkin vain noin 40 prosenttia vuoteen 2019 verrattuna. Vastaavat luvut olivat Euroopan-liikenteessä noin

80 prosenttia ja Pohjois-Amerikan-liikenteessä jopa noin 165 prosenttia Finnairin siirrettyä kapasiteettiansa muun muassa Pohjois-Amerikan-reiteille.

Sodalla oli myös muita vaikutuksia Finnairin liiketoimintaan, sillä se johti energiakriisiin ja historiallisen korkeisiin polttoainehintoihin sekä osittain siksi kiihtyvään inflaatioon, mikä lisäsi toimintaympäristön epävarmuutta. Toisaalta matkustusrajoitusten poistuttua alkukesästä alkaen kysyntä Euroopan sisäisessä liikenteessä sekä Pohjois-Amerikan-liikenteessä oli vahvaa. Lisäksi kapasiteetti oli rajallisempaa, mikä nosti markkinahintoja ja



”Finnairin rahtiliikevaihto nousi ennätyskorkeaksi vuonna 2022.”

paransi osaltaan matkustajatuottoja. Myös Aasian-liikenteen markkinahinnat kehittyivät hyvin positiivisesti vuoden toisella puoliskolla erityisesti matkustusrajoituksista, globaalista työvoimapulasta ja pidempien lentojen operatiivisista haasteista johtuneen rajallisemman kapasiteetin vuoksi. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 164,0 prosenttia (-14,1) vertailukaudesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 71,7 prosenttia (-32,9) vertailukaudesta ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 109,6 prosenttia (17,2) vertailukaudesta.

Aurinkomatkojen ulkomaan matkapakettien kysyntä oli alkuvuonna heikompaa omikronmuunnoksen vuoksi ja lisäksi esimerkiksi Thaimaan matkustusrajoitukset heikensivät kysyntää sekä johtivat oletettua useampiin peruutuksiin. Kysynnän voimakas palautuminen alkoi kuitenkin jo ensimmäisen vuosineljänneksen lopulta ja vahva kysyntä jatkui koko loppuvuoden ajan matkustusrajoitusten poistuttua Euroopan kohteista vaihteittain toisen ja kolmannen vuosineljänneksen aikana. Vahva kysyntä näkyi selvästi kohonneina matkojen hintoina, joilla pystyttiin kattamaan lisääntyneitä lentojen polttoainekustannuksia sekä kohonneita

hotellikustannuksia. Kysyntä pysyi kohonneista hinnoista huolimatta vahvana myös ns. äkkilähtöjen osalta. Sen vuoksi Aurinkomatkat lisäsi kapasiteettia suosituimpiin kohteisiinsa, kuten Kreetalle ja Rodokselle. Myös kaupunkilomien kysyntä jatkoi vahvaa kasvua. Ukrainan sodalla ei ole ollut merkittävää vaikutusta pakettimatkojen kysyntään.

COVID-19 ja Ukrainan sota vaikuttivat myös globaaleihin rahtimarkkinoihin vuonna 2022, koska niistä aiheutunut rahtikapasiteetin puute hyödytti edelleen lentorahtia ja johti vahvaan vaikkakin vuoden aikana asteittain heikentyneeseen lentorahdin kysyntään. Rahdin markkinahinnat laskivat vastaavasti pysyen kuitenkin pandemiaa edeltänyttä aikaa korkeammalla tasolla. Finnairin rahtiliikevaihto nousi ennätyskorkeaksi vuonna 2022 sen kasvaessa hieman vertailukaudesta ennen kaikkea nousseen lentolukumäärän myötä. Vuonna 2021 merkittävän osan Finnairin rahtikapasiteetista muodostaneet, pelkkää rahtia kuljettaneet lennot oli vuonna 2022 pääosin korvattu rahtia kuljettaneilla matkustajareittilennoilla vahvan matkustajakysynnän myötä. Finnair arvioi heikkenevän rahdin kysynnän jatkuvan myös vuoden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden

12,3 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta vuonna 2022 oli 80,3 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin ja eurohinta jopa 102,2 prosenttia korkeampi. Finnair suojaa osittain polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan vuoden tulokseen. Polttoainesuojaustaso on ollut pandemian aikana varsin matala, mutta sitä on kuitenkin nostettu vuoden aikana ja päivitetyn riskienhallintapolitiikan myötä keskimääräinen suojausaste nousee edelleen vuoden 2023 aikana. Vuonna 2022 Finnairin polttoainekulut nousivat merkittävästi vertailukaudesta poikkeuksellisen kalliin hinnan sekä toisaalta kasvaneen kapasiteetin ja pidempien Aasian-lentoreittien takia.

Venäjän ilmatilan sulkemisen ja polttoaineen hinnan nousun pitkäaikaisten vaikutusten vuoksi Finnairin liikevaihdon ja kannattavuuden odotetaan paranevan strategiakaudella hitaammin kuin 2021 tilinpäätöshetkellä arvioitiin.



Pääomat



Liiketoiminta



Vaikutukset

Inhimillinen

- Osaava henkilöstö

Sosiaalinen ja henkinen

- Toimittajat ja yhteistyökumppanit
- Yhteishankkeet (AJB/SJB/Juneyao) ja allianssiyhteistyö
- Jakelukanavat
- Yhteiskuntasuhteet

Aineeton

- Liikenne- ja ylilento-oikeudet
- Asiakaspohja ja -tiedot
- Laatusertifikaatit
- Reittiverkosto
- Brändi

Taloudellinen ja aineellinen

- Oikaistu korollinen velka 2 618,4 milj. €
- Oma pääoma 410,7 milj. €
- 80 koneen moderni ja tehokas laivasto
- COOL Nordic Cargo -rahtiterminaali
- Huoltokiinteistöt
- Catering-kiinteistöt
- Helsinki Hub

Luonnonvarat

- Polttoaineen kulutus (lento ja maa)
- Kiinteistöjen energiankulutus
- Vedenkäyttö
- Hankitut tavarat
- Raaka-aineiden ja materiaalien käyttö



Asiakaspalvelu ja tuotteet

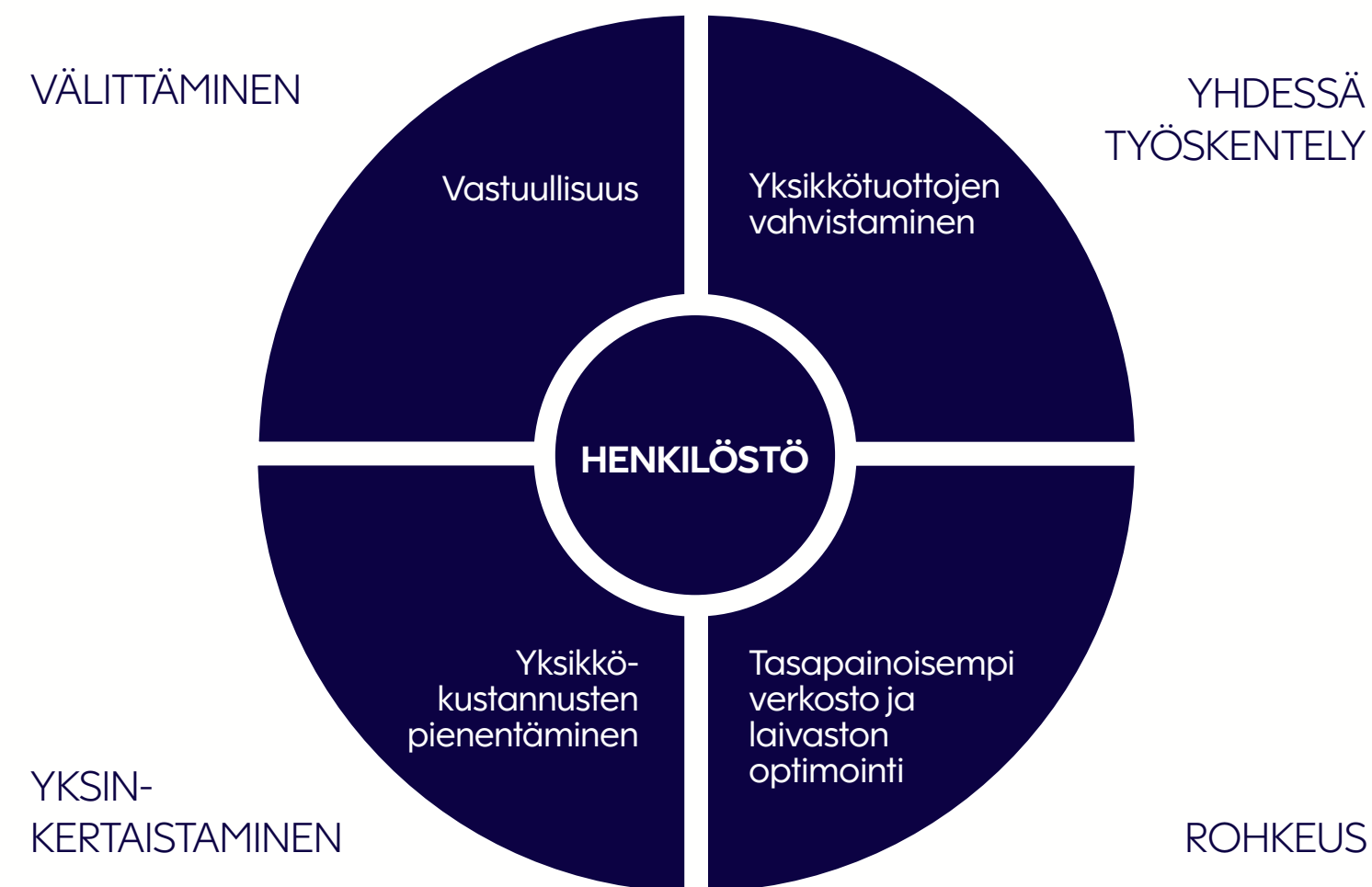
Finnairin ja oneworldin globaali reittiverkosto
Matkustaja- ja rahtiliikenne
Lisäpalvelut
Pakettimatkat
Dynaamiset matkatuotteet

Tukipalvelut

Catering
Lentokoneiden huolto
Maahuolinta
Koulutus lentöyhtiöille



Strategia ja arvot



Tarkoitus: **Rikastutamme elämää luomalla yhteyksiä maailmaan**

Yhteiskunnallisen arvon luonti

- Mahdollistaa ihmisten, tavaroiden ja palveluiden turvallisen ja vapaan liikkumisen
- Lisätä ja vahvistaa kulttuurillista, sosiaalista ja kaupallista vuorovaikutusta
- Osallistua ja rohkaista poikkeukselliseen yhteistyöhön
- Taloudelliset kerrannaisvaikutukset suomalaiseen yhteiskuntaan

Kestävä kasvu

- Luoda suoria ja epäsuoria työpaikkoja (esim. turismi, kv-kauppa ja ulkomaiset investoinnit)
- Etsiä uusia ratkaisuja perinteisen liiketoimintamallimme ulkopuolelta tukemaan toimintamme ydintä
- Tuottaa lisäarvoa osakkeenomistajiemme sijoituksille
- Kasvava brändiarvo

Tyytyväinen ja osaava henkilöstö

- Tarjota tasa-arvoiset mahdollisuudet koko henkilöstölle
- Kehittää hyvää hallintomallia
- Taata turvallinen ja terveellinen työpaikka
- Työntekijöiden oikeuksien ja ihmisoikeuksien tukeminen ja kunnioittaminen

Ympäristövaikutukset

- Ilmapäästöt (CO₂ ja muut kuin CO₂)
- Melupäästöt
- Nestemäinen jäte (jäänpoistonesteet)
- Materiaalijäte





Taloudellinen kehitys vuonna 2022

Liikevaihto

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

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

Matkustajatuotot

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus erityisesti vuoden 2022 ensimmäisellä puoliskolla näkyi yhä selvästi matkustajaliikenneluvuissa, vaikka luvut paranivat

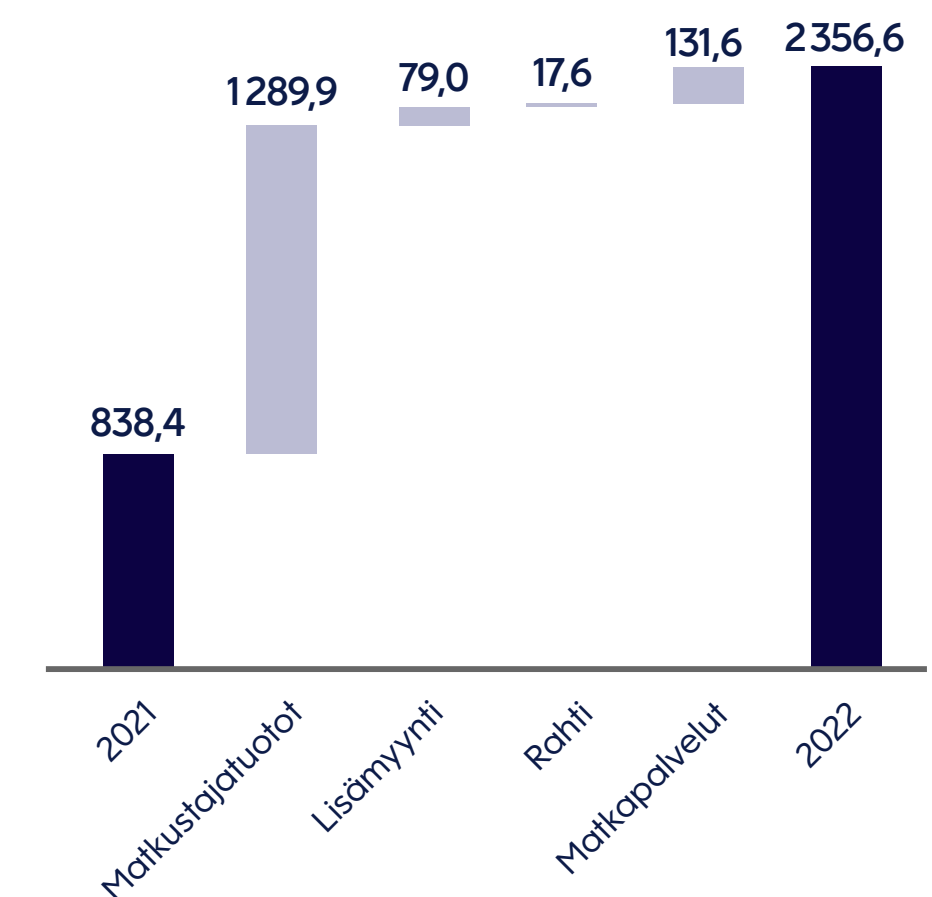
edelleen vertailukaudesta. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti negatiivisesti katsauskauden lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna nousivat 306,5 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 158,8 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä nousi 218,9 prosenttia ollen 9 095 800 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna nousi 308,6 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 24,8 prosenttiyksikköä 67,6 prosenttiin. Raportoiduissa, etäisyyteen perustuvissa liikenneluvuissa ei huomioida Venäjän suljetusta ilmatilasta

aiheutuneita pidempiä lentoreittejä, koska ne ovat isoymyräetäisyyteen pohjautuvia lukuja.

Aasian-liikenteessä Finnair operoi pandemiavaikutusten takia yhä vähäisen määrän reittilentoja. Lisäksi Finnair perui Venäjän suljetun ilmatilan vuoksi lukuisia Aasian-lentoja maaliskuussa, vaikka yhtiö pystyi jatkamaan suurinta osaa lennoista lentämällä pidempiä reittejä. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta selvästi enemmän matkustuksen avauduttua vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan sekä Finnairin

Liikevaihdon kehitys tuotteittain

milj. euroa



Liikevaihto tuotteittain

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



aloitettua lennot Ruotsista Thaimaahan, jotka tosin lopetettiin lokakuun 2022 lopussa. Kapasiteetti kasvoi sen vuoksi 100,6 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat jopa 484,1 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 41,0 prosenttiyksikköä 62,4 prosenttiin. Edelleen heikkoa matkustajakäyttöastetta, pandemiaa edeltänyttä aikaa selvästi matalampaa kapasiteettia ja niistä aiheutuneita, vuoteen 2019 verrattuna matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Maaliskuussa 2021 aloitettujen New Yorkin -reittilentojen lisäksi Finnair aloitti kesäkuussa 2021 lennot Chicagoon ja Los Angelesiin ja talvikauden 2021/2022 myötä lennot myös Miamiin. Finnair aloitti lisäksi vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä suorat lennot Tukholmasta New Yorkiin, Los Angelesiin ja Miamiin, jotka tosin lopetettiin lokakuun 2022 lopussa, sekä vuoden 2022 maaliskuussa Helsingistä Dallasiin ja kesäkuussa Seattleen. Tämän seurauksena katsauskauden Pohjois-Amerikan kapasiteetti kasvoi 65,8 prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna, vaikka myydyt henkilökilometrit nousivat vain 13,7 prosenttia. Toisaalta kapasiteetti kasvoi 195,4 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 460,9 prosenttia vertailukaudesta, sillä vertailukauden kahden ensimmäisen kuukauden aikana matkustajalentoja Yhdysvaltoihin ei ollut lainkaan ja maaliskuusta toukokuuhun operoitiin vain yksi viikkovuoro New Yorkiin. Vaikka

matkustajakäyttöaste nousi 27,7 prosenttiyksikköä 58,5 prosenttiin, se oli edelleen heikolla tasolla. Matkustajatuottoja tukivat kuitenkin Aasian tapaan kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 208,5 prosenttia, koska matkustusrajoitusten lieventyminen Euroopan sisällä on vahvistanut kysyntää huomattavasti loppukesästä 2021 alkaen. Lisäksi Finnair aloitti yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa viimeisellä vuosineljänneksellä Kööpenhaminasta, Tukholmasta ja Helsingistä Dohaan. Näiden kolmen päivittäisen Finnairin operoiman reitin luvut raportoitin vuoden 2022 loppuun saakka osana Eurooppaa, mutta vuoden 2023 alusta alkaen ne raportoidaan osana uutta liikennealuetta Lähi-itää. Myydyt henkilökilometrit nousivat 251,4 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 9,1 prosenttiyksikköä 74,9 prosenttiin.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2022

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

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

Lisämyynti

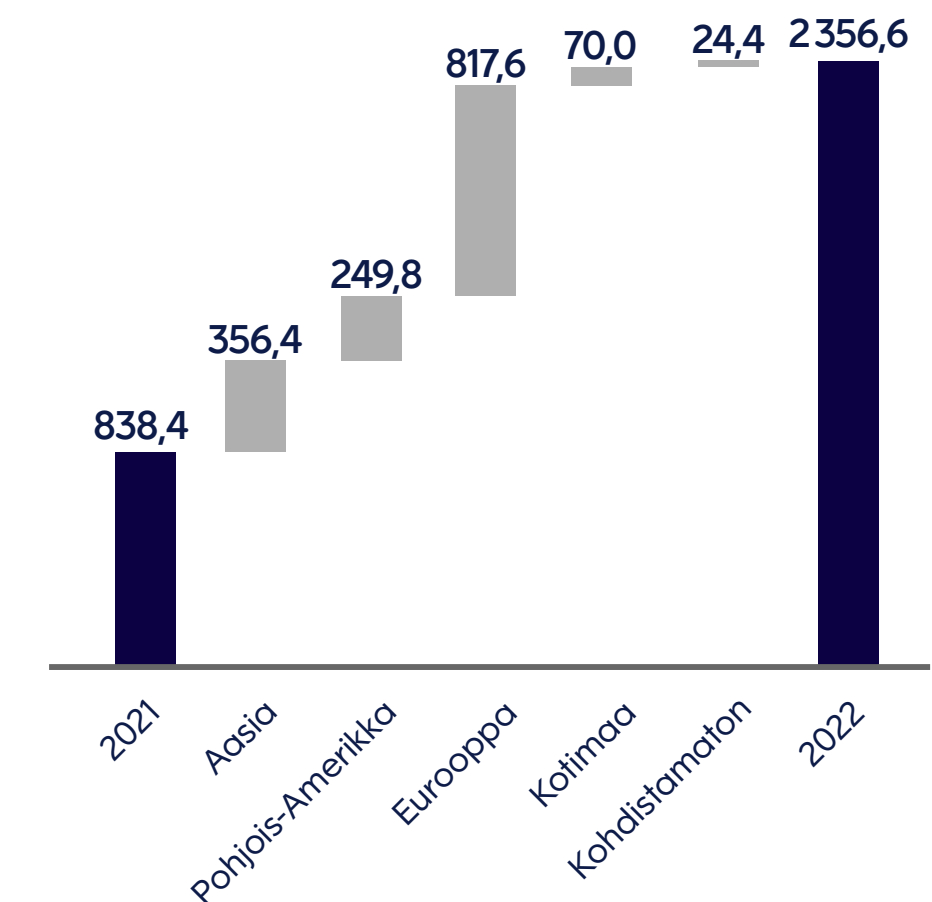
Lisämyynti, joka muodostuu muun muassa erilaisista palvelumaksuista ja lentokoneessa tapahtuvasta myynnistä, nousi 123,2 miljoonaan euroon (44,1). Lisämatkatavarat, istumapaikkojen ennakkovaraukset ja pluspisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Rahti

Vaikka Finnair operoi katsauskaudella erityisesti Aasian-reittilentoja vähemmän kuin pandemiaa edeltävänä aikana COVID-19-liitännäisten

Liikevaihdon kehitys liikennealueittain

milj. euroa





rajoitusten sekä helmikuun lopussa suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit nousivat vertailukaudesta 108,6 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 67,0 prosenttia. Tarjotut rahtitonnikilometrit nousivat 30,6 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 2,2 prosenttia ja ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Rahdin kysyntä jatkuikin vahvana, sillä kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 16,9 prosenttia. Rahtiliikevaihto nousi 5,3 prosenttia vertailukaudesta ja oli ennätyskorkea.

Matkapalvelut

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

Liiketoiminnan muut tuotot

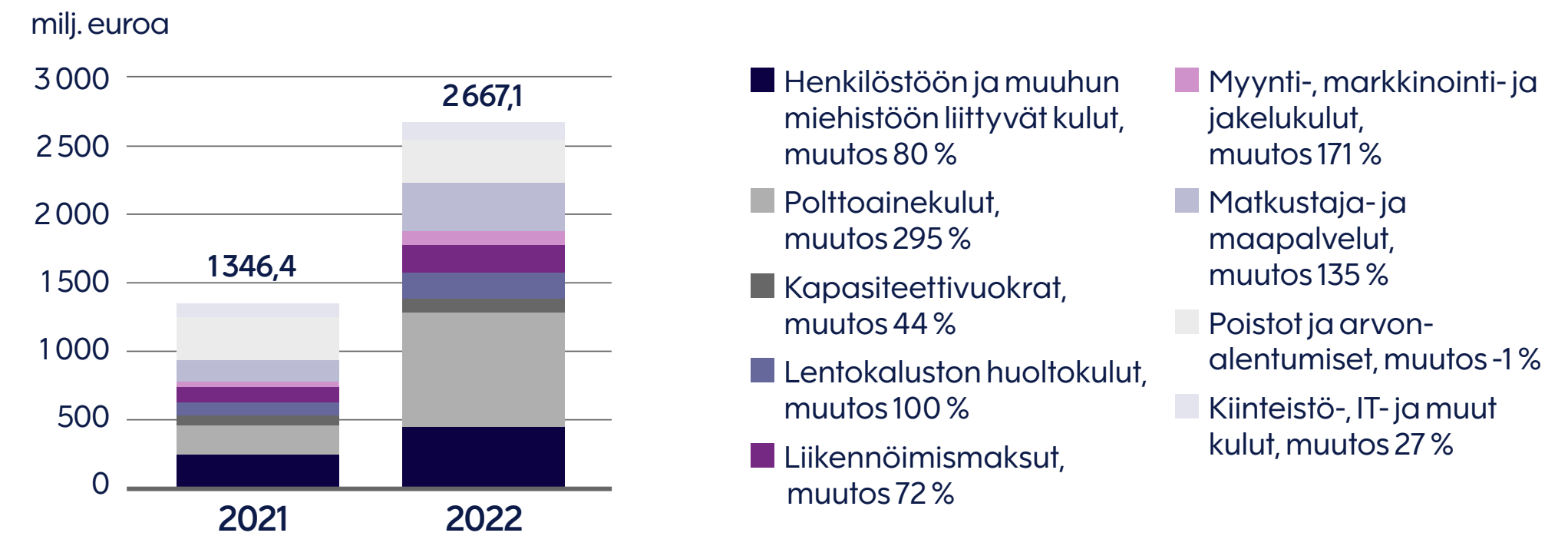
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 146,7 miljoonaan euroon (39,2). Tuottojen kasvu johtui pääasiassa Lufthansa-omisteisen Eurowings Discoverin ja British Airwaysin kanssa sovitusta lentokonevuokrista miehistöineen (wet lease), joita alettiin operoida vuoden 2022 toisella vuosineljänneksellä. Sopimus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

Vertailukelpoisen liikelukoksen toiminnalliset kulut

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

Yksikkökustannus (CASK) laski 25,5 prosenttia ja oli 8,05 senttiä (10,81). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 40,6 prosenttia. Yksikkökustannusten lasku vertailukaudesta johtui katsauskauden selvästi suuremmasta kapasiteetista, wet lease -operaatioista, pelkkää

Vertailukelpoiseen liikelukokseen sisältyvät toiminnalliset kulut



Avainluvut – Liikevaihto ja kannattavuus

			2022	2021	2020	2019	2018
Liikevaihto	milj. euroa		2 356,6	838,4	829,2	3 097,7	2 836,1
muutos edelliseen vuoteen	%		181,1	1,1	-73,2	9,2	10,4
Vertailukelpoinen liikelukokseen	milj. euroa		-163,9	-468,9	-595,3	162,8	218,4
Vertailukelpoinen liikelukokseen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin*	2018 milj. euroa		236,5	-466,0	-558,9	205,7	218,4
	2019 milj. euroa		210,8	-476,5	-575,5	162,8	
Vertailukelpoinen liikelukokseen liikevaihdosta	%		-7,0	-55,9	-71,8	5,3	7,7
Liikelukokseen	milj. euroa		-200,6	-454,4	-464,5	160,0	256,3
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta	%		6,5	-17,8	-30,3	15,8	18,1
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos (EPS)**	euroa		-0,36	-0,34	-0,51	0,09	0,13
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK)	senttiä/ASK		7,53	6,93	6,41	6,56	6,69
RASK kiintein valuuttakurssein*	2018 senttiä/ASK		7,47	6,91	6,40	6,53	6,69
	2019 senttiä/ASK		7,51	6,99	6,43	6,56	
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield)	senttiä/ASK		8,09	8,13	6,48	6,44	6,48
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK)	senttiä/ASK		8,05	10,81	11,01	6,22	6,18
CASK ilman polttoainetta	senttiä/ASK		5,38	9,06	9,21	4,76	4,81
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin*	2018 senttiä/ASK		6,72	10,76	10,72	6,10	6,18
	2019 senttiä/ASK		6,84	10,93	10,88	6,22	

* Avainluvut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin on raportoitu vuosien 2018 ja 2019 tasoilla.

** Yhtiö toteutti kesä–heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi vuosien 2018 ja 2019 osakekohtaisia tuloksia on oikaistu.



Vertailukelpoiseen liikelukokseen sisältyvät toiminnalliset kulut

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

Tulos

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

rahtia kuljettaneiden lentojen pienemmästä lukumäärästä, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, sekä saavutetuista kustannussäästöistä. Vertailukelpoiseen liikelukokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 61,3 prosenttia vertailukaudesta.

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

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat vertailukaudesta kapasiteettia

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

vähemmän, vaikka Aasian-reitit ovat pidentyneet ja vaikka katsauskaudella oli yhteensä noin 9 miljoonaa euroa henkilöstöliitännäisiä poikkeuksellisia kuluja, sillä saavutettujen kustannussäästöjen vaikutus näkyi vuonna 2022. Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) nousivat lähinnä matkustajaliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat markkinointiaktiviteettien ja lisääntyneen myynnin takia.

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

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



Tulos

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

Vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) sekä vertailukelpoinen liikeulos paranivat liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän ja vertailukelpoinen käyttökate kääntyi katsauskauden aikana voitolliseksi. Vertailukelpoinen liikeulos oli -7,0 prosenttia (-55,9) liikevaihdesta. Alkuperäinen tavoite strategiakaudelle 2020–2025 oli yli 7,5 prosenttia yli syklin, mutta Finnair asetti vuonna 2022 uuden tavoitetaso COVID-19-liitännäisten sekä suljetun Venäjän ilmatilan vaikutusten vuoksi. Yhtiön uutena tavoitteena on saavuttaa vähintään 5 prosentin vertailukelpoinen liikeulos vuoden 2024 puolivälistä alkaen.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -8,8 miljoonaa euroa (-11,7) liittyen vahvistuneeseen

Yhdysvaltain dollariin. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä Finnair kirjasi yhteensä 32,7 miljoonan euron (ei kirjauksia vuonna 2021) arvonalentumisen neljästä omistetusta A330-lentokoneesta, koska yhtiön arvion mukaan oli epätodennäköistä, että lyhyemmän kantaman laajarunkolaivasto tulisi olemaan kokonaisuudessaan käytössä niin kauan kuin Venäjän ilmatila pysyy suljettuna. Vuonna 2022 muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen määrä oli yhteensä 4,9 miljoonaa euroa (5,6) liittyen pääosin neljän A321-lentokoneen myynnistä saatuihin voittoihin. Vuonna 2022 ei ollut poikkeuksellisia etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia (20,6).

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



Rahoitusasema ja investoinnit

Tase

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

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 134,9 miljoonaan euroon (110,9) pääasiassa

parantuneen lentolippumyynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 80,6 miljoonaan euroon (191,9), koska kauden 2022 tappioista ei kirjattu laskennallista verosaamista ja koska aikaisemmalla tilikaudella kirjattuja laskennallisia verosaamisia kirjattiin alas 117 miljoonalla eurolla tappioiden verotuksessa hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden vuoksi. Eläkesaamiset kasvoivat 120,0 miljoonaan euroon

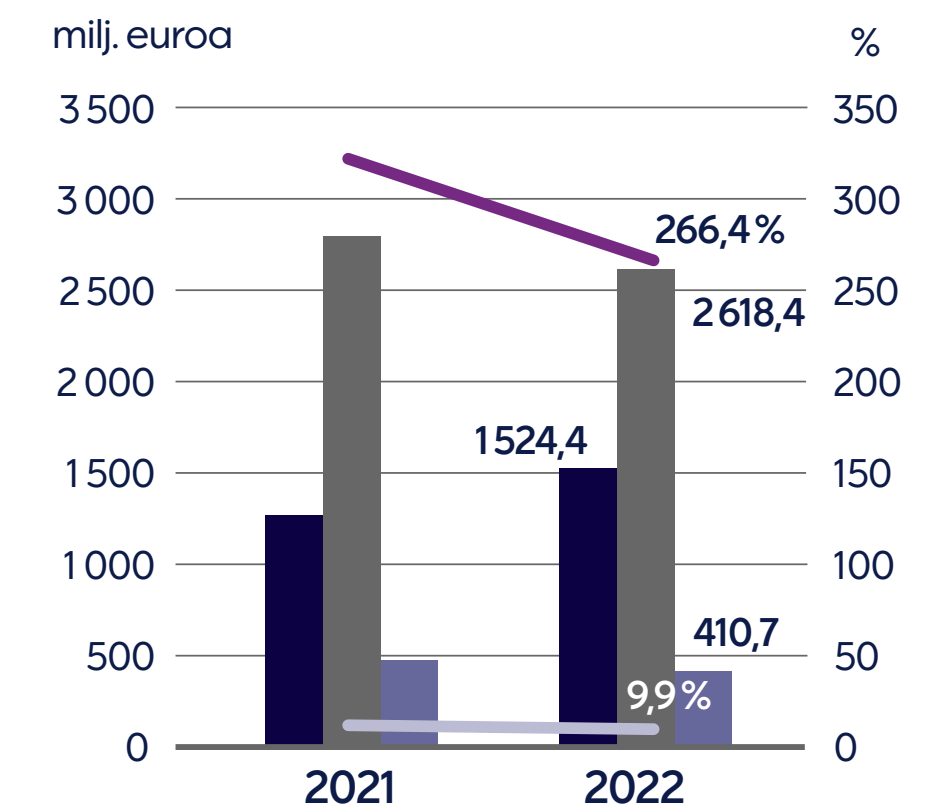
(80,9) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina ollen 0,7 miljoonaa euroa (0,7).

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

Avainluvut – Pääomarakenne

		2022	2021	2020	2019	2018
Omavaraisuusaste	%	9,9	11,8	24,6	24,9	23,3
Nettovelkaantumisaste	%	266,4	321,8	153,2	64,3	76,9
Korollinen nettovelka	milj. euroa	1 094,0	1 530,9	1 373,8	621,0	706,7
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA		7,1	-10,3	-5,5	1,3	1,4
Bruttoinvestoinnit	milj. euroa	199,6	434,5	515,9	443,8	474,0
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	-6,1	-13,9	-15,2	6,3	9,3

Nettovelkaantumisaste



■ Kassavarat
■ Oikaistut korolliset velat
■ Oma pääoma
— Nettovelkaantumisaste
— Omavaraisuusaste



Vuoden 2022 tappiollinen tulos sekä hybridilainalle maksetut korot heikensivät omaa pääomaa, joka oli joulukuun lopussa 410,7 miljoonaa euroa (475,7) eli 0,29 euroa osakkeelta (0,34). Vuonna 2021 Finnair sopi rahoitusjärjestelystä, joka koski valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta 400 miljoonan euron hybridilainaliimiä. Tämä liimiitti oli kokonaisuudessaan yhtiön käytettävissä Euroopan komission maaliskuussa 2021 ja helmikuussa 2022 tekemien valtiontukipäätösten nojalla. Toisella vuosineljänneksellä Suomen valtion hybridilaina konvertoitiin kokonaisuudessaan pääomalainaksi emoyhtiön oman pääoman vahvistamiseksi ja samalla Finnair myös nosti

lainaehtojen täytyttyä ensin 290 miljoonaa euroa omaksi pääomaksi kirjattavaa pääomalainaa ja kolmannella vuosineljänneksellä loppuosan 110 miljoonaa euroa. Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 42,8 miljoonaa euroa (16,6). Kasvu selittyi lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvillä vakuutusmatemaattisilla voitoilla, jotka kasvattivat osaltaan omaa pääomaa.

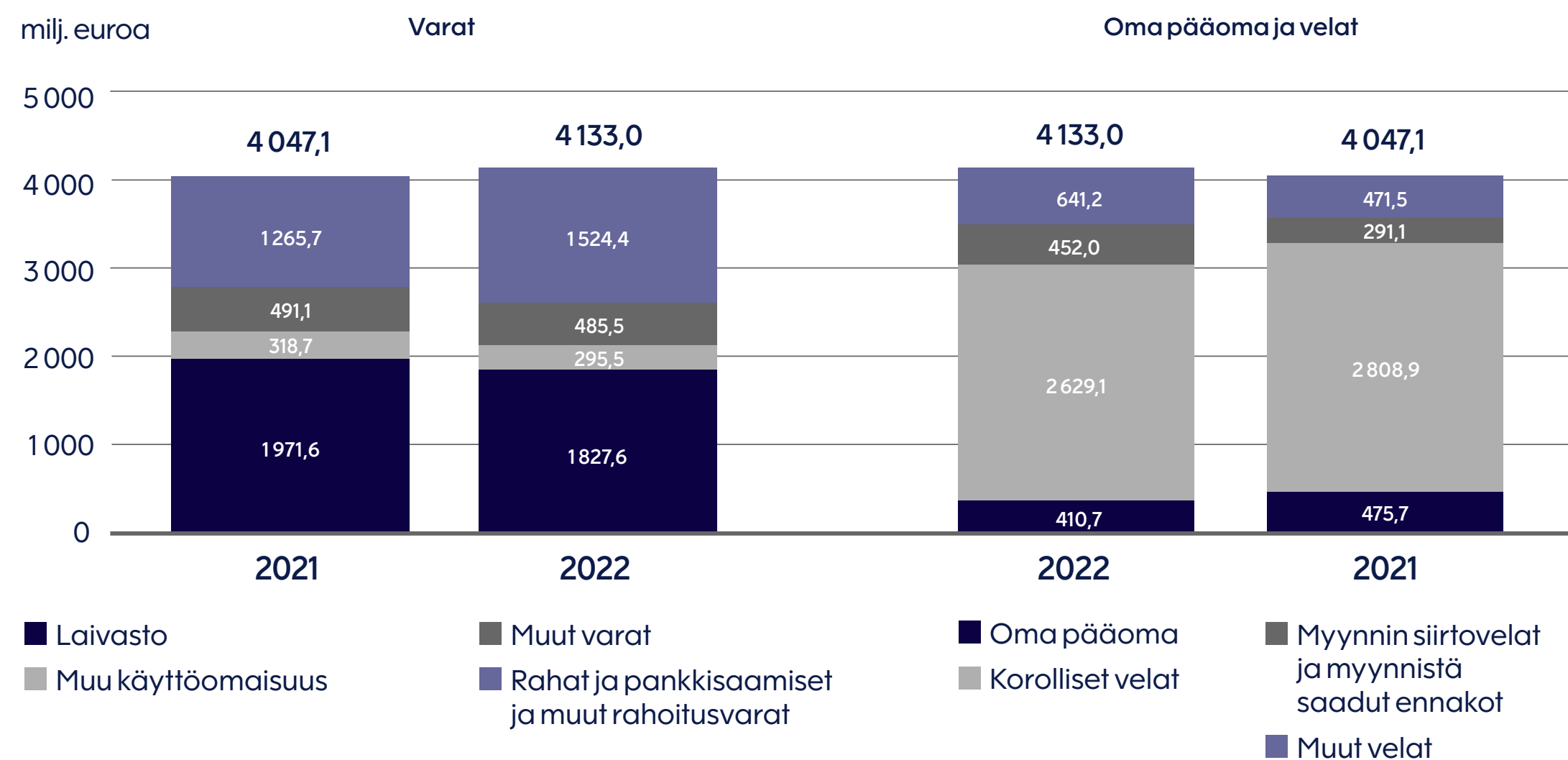
Kassavirta ja rahoitusasema

COVID-19-pandemian ja suljetun Venäjän ilmatilan vaikutukset näkyivät kauden aikana, vaikka yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta olikin huomattavasti parantuneen lentolippumyynnin sekä positiivisen vertailukelpoisen käyttökäteen ansiosta selvästi positiivinen. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen erityisesti laivastoinvestointien takia, vaikka yhtiö myi neljä A321-lentokonetta. Rahoituksen nettorahavirta

oli positiivinen katsauskaudella nostetun 400 miljoonan euron pääomalainan ansiosta, vaikka vanhasta 200 miljoonan vakuudettomasta joukkovelkakirjalainasta maksettiin takaisin noin 100 miljoonan euron loppuosa sen eräännyttyä maaliskuussa 2022.

Omavaraisuusaste oli joulukuun lopussa alemmalla tasolla kuin vuoden 2021 lopussa pääasiassa tappiollisen kauden tuloksen vuoksi, mutta sen negatiivista vaikutusta omaan pääomaan lievensi osittain 400 miljoonan euron nostettu pääomalaina sekä käyvän arvon rahaston positiivinen kehitys. Nettovelkaantumisaste

Tase



Rahavirta

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

Pääomarakenne

%	31.12.2022	31.12.2021
Omavaraisuusaste	9,9	11,8
Nettovelkaantumisaste (gearing)	266,4	321,8

Maksuvalmius ja nettovelka

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



(gearing) laski vuoden 2021 lopusta kasvaneiden kassavarojen, alentuneen oikaistun korollisen velan ja näin ollen matalamman korollisen nettovelan takia, vaikka oma pääoma on heikentynyt.

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen vahva kassavarojen ollessa 1 524,4 miljoonaa euroa (1 265,7). Rahavarat, joihin ei kassavaroista poiketen lasketa mukaan muita lyhytaikaisia rahoitusvaroja (maturiteetti yli kolme kuukautta), olivat 1 375,6 miljoonaa euroa (1 150,0). Konsernin kassavarat kasvoivat

positiivisen liiketoiminnan nettorahavirran sekä nostetun 400 miljoonan euron pääomalainan ansioista. Ylläpitääkseen tarvittavaa kassaa yhtiö sopi vuoden neljännellä neljänneksellä 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainansa osapuolten kanssa, että jatkettujen takausten myötä laina-aikaa jatketaan vuoteen 2025 saakka. Takaisinmaksuaikataulua muutettiin siten, että yhtiö lyhentää lainaa kesäkuusta 2023 alkaen 100 miljoonaa euroa puolivuositain kuitenkin niin, että kaksi viimeistä 100 miljoonan euron lyhennystä maksetaan kokonaisuudessaan 15.5.2025.

Aiemman maksuaikataulun mukaan laina oli tarkoitus maksaa takaisin kahdessa 300 miljoonan euron erässä joulukuussa 2022 sekä kesäkuussa 2023. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön.

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

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

Yhtiöllä on 33 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 30,9 prosenttia koko laivaston 1 827,6 miljoonan euron tasearvosta.*

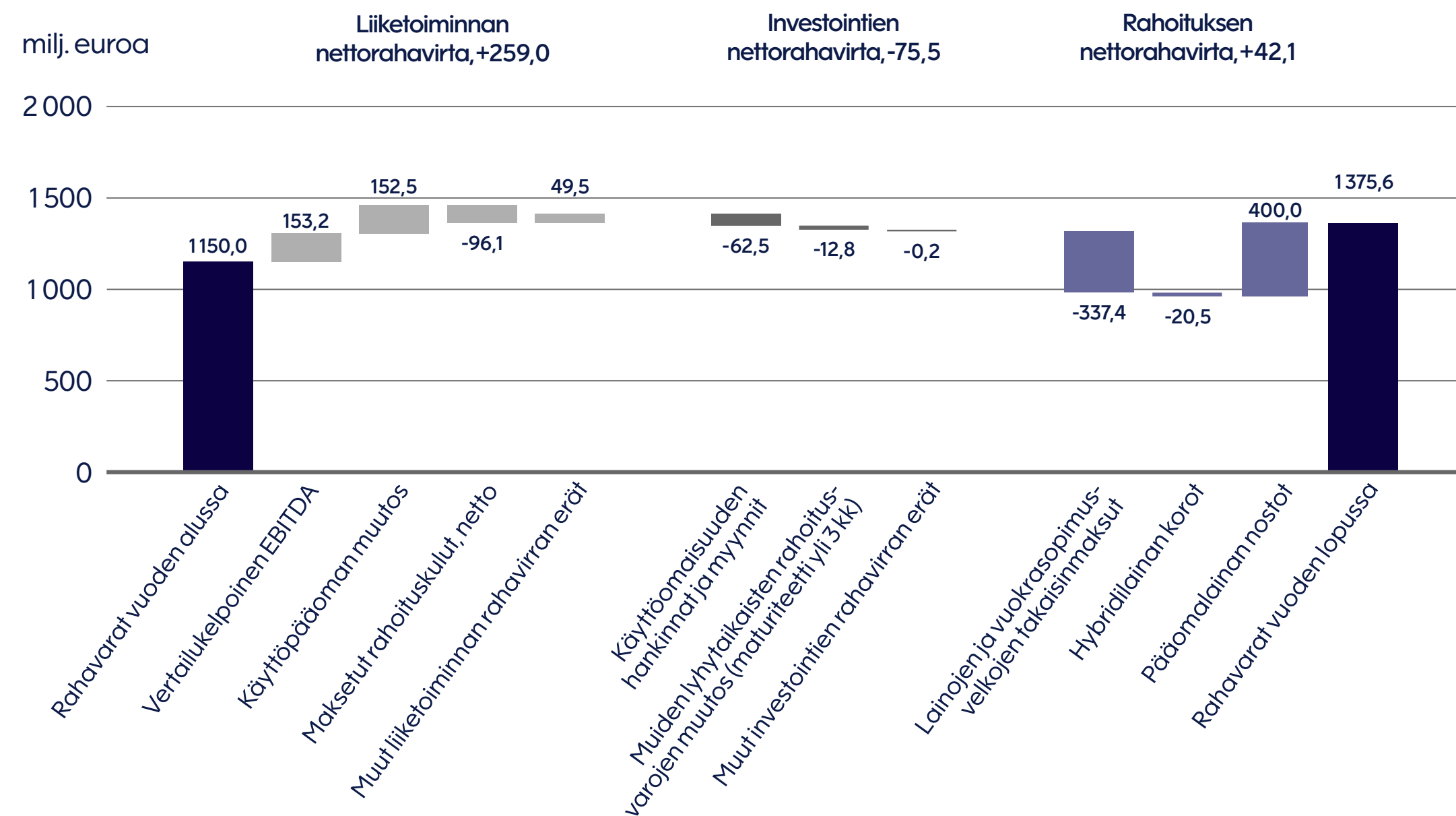
Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

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

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

* Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeus-laivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Rahavirran muutos 2022





Laivasto

Finnairin operoima laivasto

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

Laivastouudistus

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

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

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Finnairin operoima laivasto*

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

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Norran operoima laivasto*

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

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



Strategian toteutus

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

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

- Maantieteellisesti aiempaa tasapainoisempi verkosto, joka yhdistää Euroopan Aasiaan, Intiaan ja Lähi-itään sekä Pohjois-Amerikkaan Helsinki-Vantaan kotikentän kautta.
- Laivaston koon optimointi tulevaa verkostoa varten.

- Kumppanuuksien, erityisesti **oneworld**-allianssin ja yhteishankkeiden, tehokkaampi hyödyntäminen jakelun vahvistamiseksi ja verkoston ja tuotetarjonnan laajentamiseksi.
- Yksikkötuottojen merkittävä vahvistaminen paremmilla digitaalisilla ratkaisuilla, kilpailukykyisellä tuotetarjonnalla ja lisäpalveluiden kehityksellä.
- Yksikkökustannusten merkittävä pienentäminen vuoden 2019 tasosta kilpailukyvyn varmistamiseksi kaikilla markkinoilla.
- Kestävän taseen rakentaminen, jotta yhtiö voi investoida tulevaisuuteen.
- Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen.

Tasapainoisempi verkosto ja laivaston optimointi

Venäjän ilmatilan sulun vuoksi Finnair menetti ainutlaatuisen maantieteellisen etunsa, sillä Venäjän

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

Uusi strategia painottaa myös lentoyhtiö-kumppanuuksien yhteishankkeiden (Atlantic Joint Business eli AJB, Siberian Joint Business eli SJB ja yhteishanke Juneyao Airin kanssa) hyödyntämistä. Tässä korostuvat **oneworld**-kumppanit, kuten American Airlines ja Alaska Airlines Pohjois-Amerikassa, Qatar Airways Lähi-

idässä sekä Japan Airlines Japanin-reiteillä. Pohjois-Amerikan-kumppanit tarjoavat Finnairin asiakkaiden käyttöön laajan verkostonsa ja toisaalta vahvistavat Finnairin jakeluvoimaa huomattavasti Pohjois-Amerikassa. Finnair aloitti vuoden 2022 viimeisellä neljänneksellä strategisen yhteistyönsä Qatar Airwaysin kanssa päivittäisillä lennoilla Helsingistä, Kööpenhaminasta ja Tukholmasta Qatar Airwaysin kotikentälle Dohaan. Qatar Airways ostaa kiinteän osuuden näiden Finnairin operoimien lentojen matkustaja- ja rahtikapasiteetista.

Uuden strategian myötä Finnair pyrkii optimoimaan laivastoaan vastaamaan tulevan verkoston tarpeisiin. Venäjän ilmatilan sulkeuduttua yhtiö muun muassa solmi wet lease -sopimuksia, mikä auttoi hyödyntämään ylimääräistä kapasiteettia. Kuten yhtiö on aiemmin todennut, kapearunkolaivastouudistus tulee siirtymään joillakin vuosilla, ja yhtiö keskittyy nykyisen kapearunkolaivastonsa käyttöön optimointiin.



Yksikkötuottojen vahvistaminen

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

Tuotteen ja palvelun laatu ovat Finnairille edelleen erottautumistekijä, ja laadukas operatiivinen toiminta on tässä tärkeässä roolissa. Finnairin kaukoliikenteessä painottuu laadukas, erottuva matkustuskokemus, kun taas Euroopan sisäisessä liikenteessä keskeisiä ovat sujuvuus, yksinkertaisuus ja tehokkuus. Helmikuussa Finnair esitteli uuden

kaukolentokokemuksen, joka kattaa kaikki laajarunkokoneet ja pitää sisällään business- ja economy-luokan uudistamisen sekä kokonaan uuden premium economy -matkustusluokan tuomisen Finnairin tarjontaan. Uusittu matkustamo voitti vuoden aikana useita palkintoja ja on saanut Finnairin asiakkailta erittäin positiivista palautetta, mikä on osaltaan vaikuttanut asiakastyytyväisyyteen. Siihen on vaikuttanut myös eurooppalaista ilmailujärjestelmää rasittaneista kapasiteettihaasteista huolimatta Finnairin 79,0 prosentin (82,3) saapumistäsmällisyys, joka on ollut Euroopan parhaita. Osoituksena Finnairin vahvasta asiakastyytyväisyydestä yhtiö valittiin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo 12. kerran peräkkäin Skytraxin asiakastutkimuksessa. Lisäksi Finnairin asiakkaat palkitsivat sen viiden tähden lentoyhtiönä Airline Passenger Experience Associationin (APEX) lentoyhtiöarvioinnissa. Asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuosittelemisindeksi oli hyvällä tasolla ollen 40 (38).

Digitaalisen asioinnin rooli on jo nyt keskeistä Finnairin tarjonnassa, ja sen rooli tulee kasvamaan. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä ylitti vuonna 2022 pandemiaa edeltäneen tason (2019 noin 2,0 miljoonaa eri kävijää), kun sivuilla asioi keskimäärin 2,3 miljoonaa eri kävijää (1,1) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 118,1 prosenttia 711 000:een. Digitaalisen suoramyyntin osuus kaikesta lentolippumyynnistä laski 44,0 prosenttiin (51,0) kokonaismyyntin selvästi kasvaessa. Vuoden aikana Finnair jatkoi uuden jakeluteknologian käyttöönottoa ja teki muun muassa sopimuksen Amadeuksen kanssa NDC (new distribution capability) -sisältöjen tuomisesta Amadeuksen kautta matkatoimistoasiakkaille. Uudistuksen avulla parannetaan Finnairin tarjonnan saatavuutta ja matkustajille voidaan tarjota lisää vaihtoehtoja.

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

Avainluvut – Yksikkötuottojen vahvistaminen

		2022	2021	2020	2019	2018
Nettosuositteletulos (NPS)		40	38	48	38	47
Digitaalisen suoran lippumyyntin osuus*	%	44,0	51,0	40,7	25,9	23,9
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo	milj.	2,3	1,1	1,1	2,0	1,9
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät	tuhatta	711,0	326,0	187,3	332,6	265,5
Lisämyynti	milj. euroa	123,2	44,1	62,3	176,2	160,8

*Ainoastaan Finnairin omissa digitaalisissa kanavissa.

Yksikkökustannusten pienentäminen

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

Vastuullisuus

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin kaikkea toimintaa. Kestävän kehityksen strategiassa yhtiö keskittyy olemassaolonsa tarkoitukseen ja ympäristöön. Yhtiön kunnianhimoiset vastuullisuustavoitteet pysyivät ennallaan,



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

Vuoden 2022 aikana Finnair allekirjoitti sitoumuksen asettaa tieteeseen pohjautuvan tavoitteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä Pariisin ilmastosopimuksen mukaisesti (Science Based Target, SBT). Aikaa tämän tavoitteen asettamiselle on vuoteen 2024.

Oneworld-allianssi asetti vuonna 2021 yhteiseksi päämääräkseen saavuttaa vuoteen 2030 mennessä uusiutuvan polttoaineen tankkauksissa 10 prosentin tason, joka on reilusti yli EU:n ehdottaman viiden prosentin mandaatin. Ensimmäisinä konkreettisinä toimenpiteinä allianssin jäsenet, mukaan lukien Finnair, allekirjoittivat vuonna 2022 pitkän aikavälin sitoumuksia kahden polttoainetuottajan Aemetiksen ja Gevon kanssa. Polttoaineita toimitetaan Aemetikselta vuodesta 2025 ja Gevolta vuodesta 2027 alkaen. Suomessa Finnair ja Neste pyrkivät yhdessä löytämään mahdollisuuksia ja tapoja lisätä uusiutuvien polttoaineiden käyttöä.

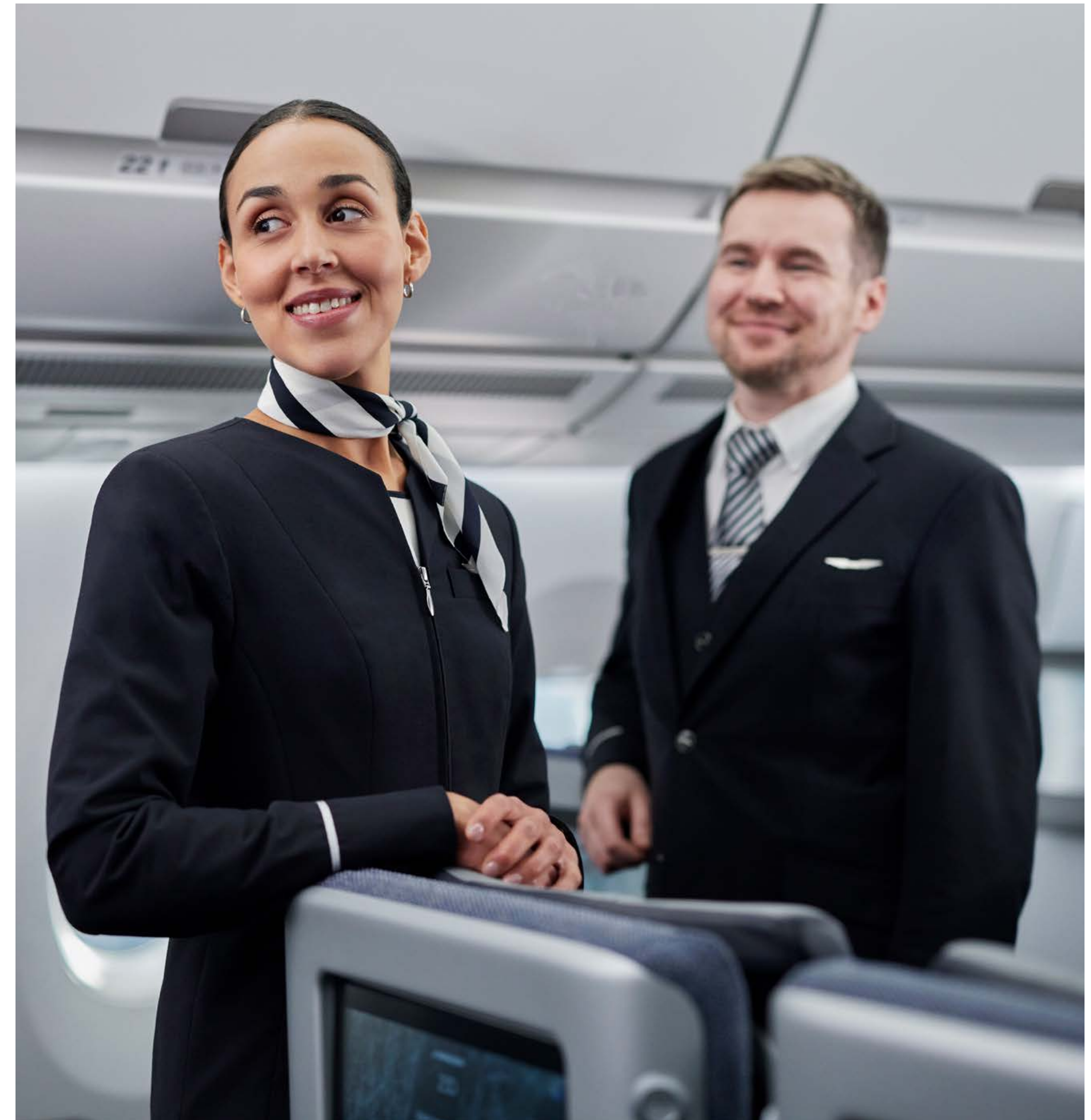
Vuoden aikana Finnair avasi lisäksi uudelleen asiakkailleen mahdollisuuden hyvittää

lentojensa päästöjä yhdistämällä sertifioituja päästövähennysprojekteja ja uusiutuvia lentopolttoaineita. Palvelun avulla voi laskea lentonsa päästöt ja hyvittää lennon hiilijalanjäljen yhdistämällä saumattomasti uusiutuvaa lentopolttoainetta ja päästövähennysprojekteja.

Sosiaalinen vastuu ja yhteiskuntavastuu ovat myös keskeinen osa yhtiön vastuullisuustyötä ja niiden merkitys kasvaa tulevaisuudessa entisestään. Osana näitä vastuita yhtiö tukee muutosneuvotteluiden yhteydessä tapahtuvien henkilöstövähennysten kohteina olevia työntekijöitä heidän hyvinvointiinsa ja uudelleen sijoittumiseensa liittyen. Finnair on vuoden aikana tukenut myös Ukrainaa tavaralahjoituksin avustusjärjestöjen kautta sekä antamalla ukrainalaisille 95 prosentin alennuksen yhdensuuntaisista lipuista reiteillä, jotka olivat keskeisiä sodan takia maasta lähteville.

Henkilöstö

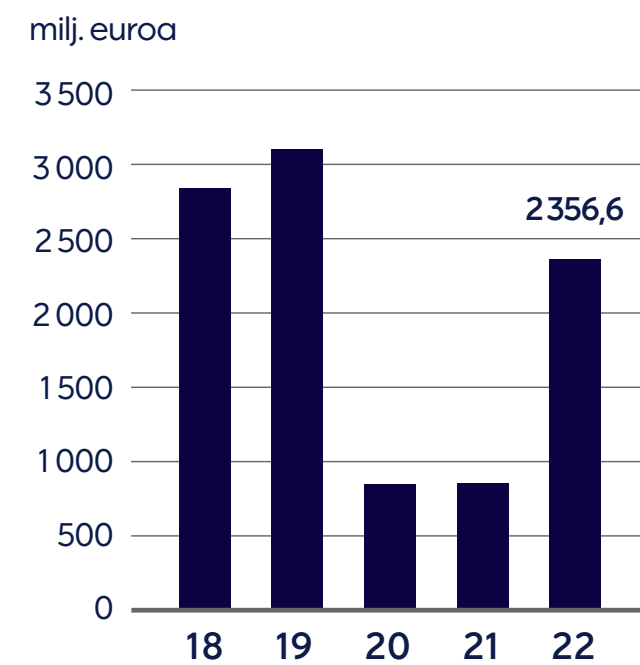
Strategian toteuttamiseksi tärkeitä ovat aito yhdessä tekeminen, tavoitteellinen johtaminen ja uusien, tehokkaiden toimintatapojen, kuten agile ja lean, hyödyntäminen. Nämä korostuvat Finnairin henkilöstösuunnitelmassa. Henkilöstömäärä on vähentynyt merkittävästi pandemian aikana ja tarve vähennyksille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



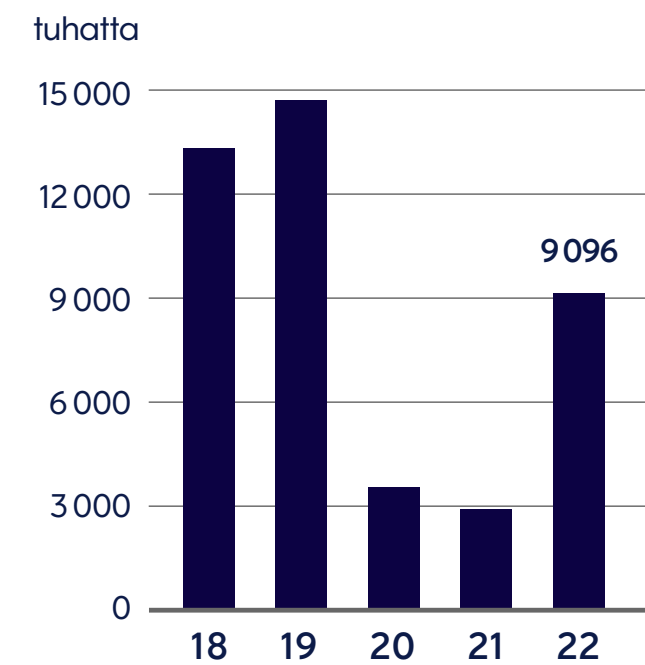


Taloudellinen kehitys 2018–2022

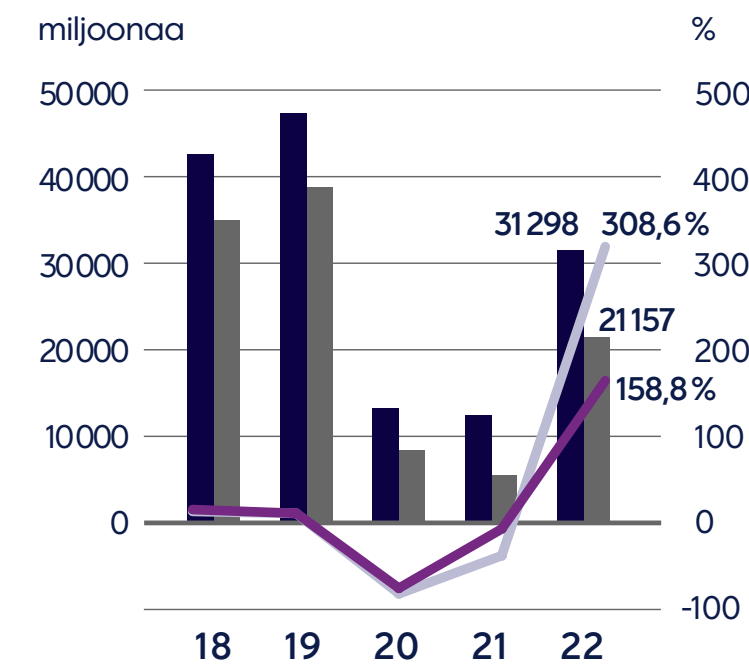
Liikevaihto



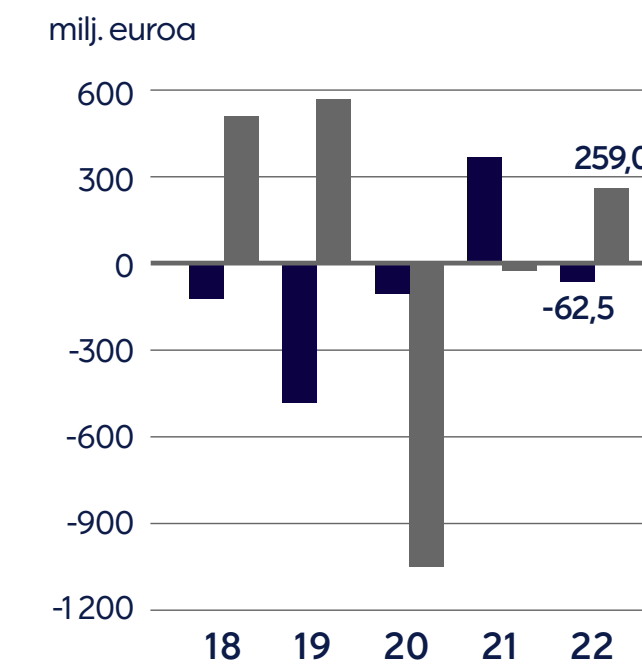
Matkustajamäärä



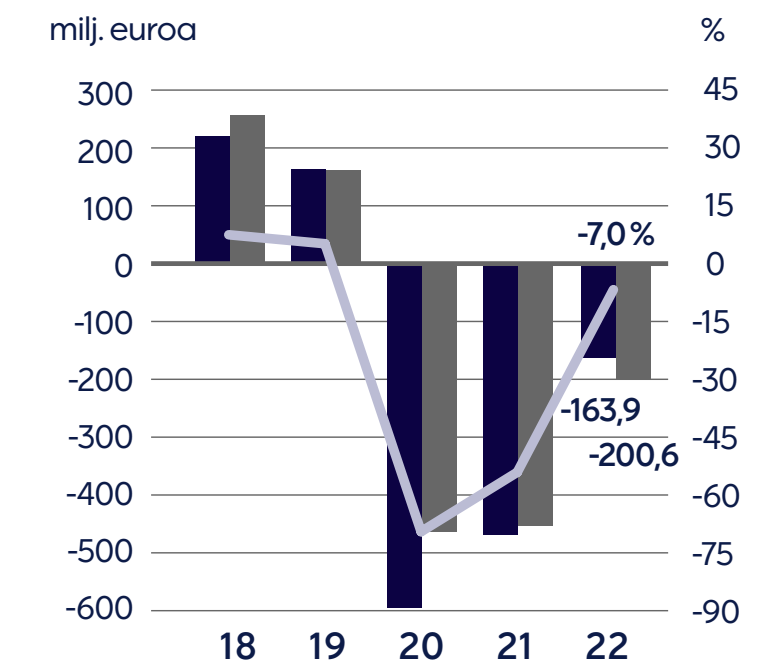
Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



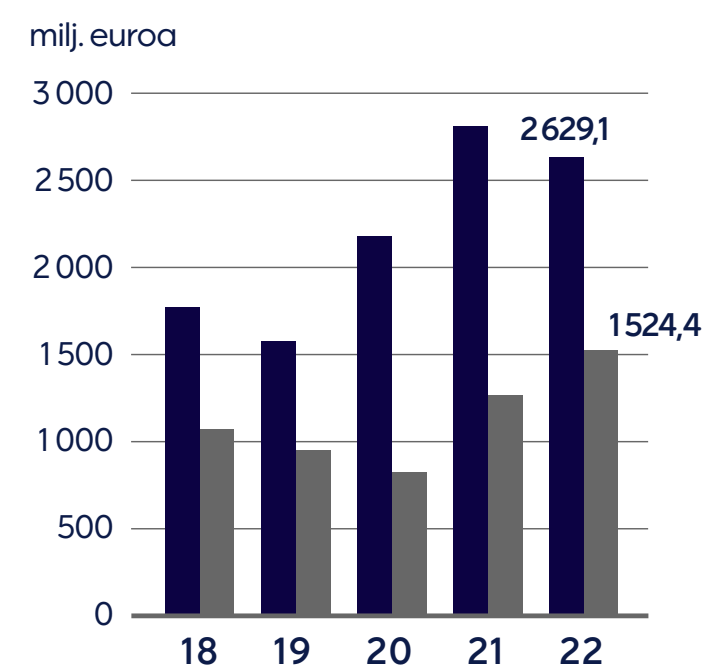
Investointien rahavirta ja liiketoiminnan nettorahavirta



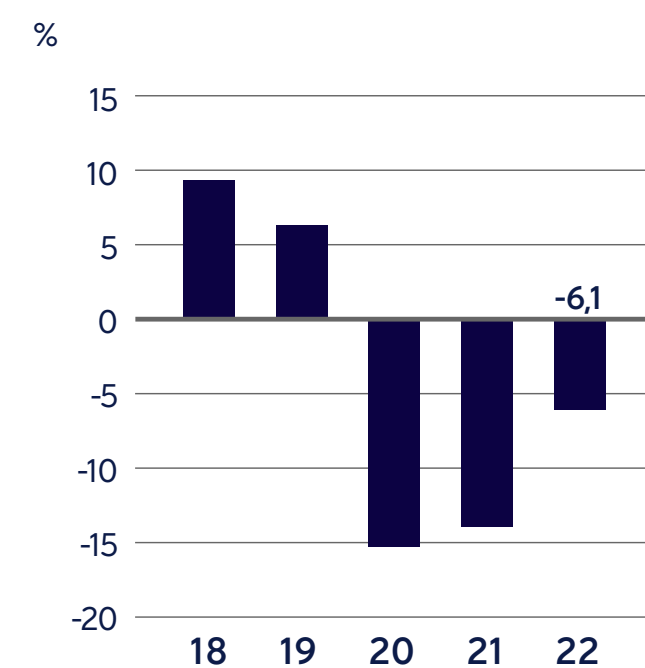
Vertailukelpoinen liike-tulos ja liike-tulos



Korolliset velat ja kassavarat



Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)



■ Korolliset velat
■ Kassavarat

■ Tarjotut henkilökilometrit (ASK)
■ Myydyt henkilökilometrit (RPK)
— Tarjotut henkilökilometrit (ASK) muutos-%
— Myydyt henkilökilometrit (RPK) muutos-%

■ Investointien rahavirta*
■ Liiketoiminnan nettorahavirta
* Sisältää käyttöomaisuuden sekä tytäryhtiöosakkeiden hankinnat ja myynnit

■ Vertailukelpoinen liike-tulos*
■ Liike-tulos
— Vertailukelpoinen liike-tulos* suhteessa liikevaihtoon

Taloudellinen tavoite: Vertailukelpoisen liike-tuloksen tavoitetaso suhteessa liikevaihtoon on kuluvalle strategiakaudelle vähintään 5 % vuoden 2024 puolivälistä alkaen.

* Konsernin vertailukelpoinen liike-tulos on liike-tulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä eli lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia, suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutoksia, lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoittoja ja -tappioita, arvonalentumisia A330-lentokoneista, etuusperheiden eläkejärjestelyiden muutoksia ja uudelleenjärjestelykuluja.



Muu kuin taloudellinen kehitys 2022

Finnair on sitoutunut kehittämään toimintaansa jatkuvasti ja systemaattisesti kaikilla kestäväen kehityksen osa-alueilla. Yhtiö haluaa olla yksi maailman vastuullisimmista lentoyhtiöistä. Tämän saavuttamiseksi yrityksen on tehtävä näkyviä ja vaikuttavia sosiaalisen- ja ympäristövastuun tekoja sekä tiivistä yhteistyötä kumppaneidensa ja koko toimitusketjunsä kanssa.

Yhtiön merkittävimmät ei-taloudelliset toimenpiteet tähtäävät ilmastonmuutoksen ja paikallisten ympäristövaikutusten (kuten lentomelun) hallintaan sekä lentämisen sosiaalisen vastuun kantamiseen. Näiden merkittävimpien vastuullisuusteemojen lisäksi Finnairin painopisteet vuonna 2022 ovat liittyneet palveluidemme saavutettavuuden ja materiaalitehokkuuden parantamiseen, osaavan ja hyvinvoivan henkilöstön varmistamiseen sekä kaksoisolennaisuuden arvioinnin syventämiseen. Kestävän liiketoiminnan johtaminen ja

kehittäminen edellyttää kaksisuuntaista ymmärrystä yrityksen vaikutuksista ympäristöön ja ympäristön vaikutuksista yritykseen.

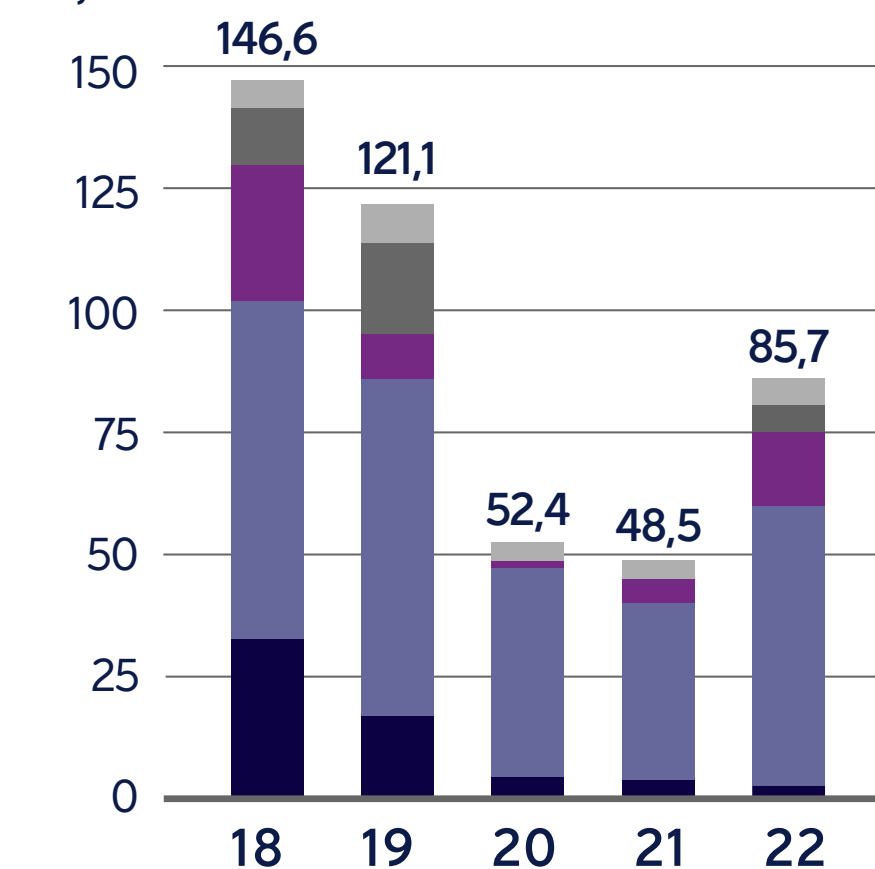
Finnairiin kohdistuvat suurimmat riskit tällä alueella liittyvät käynnissä olevaan siirtymään vihreään talouteen ja yhtiön kannattavuusstrategian vaikutuksiin. Euroopan Unionin alueella on lähiaikoina tulossa lainsäädäntöuudistuksia, eli Fit for 55 -valmiuspaketti, jotka lisäävät lentoyhtiön kustannuksia ja saattavat aiheuttaa kilpailuetua EU-talousalueen ulkopuolisille operaattoreille. Finnair onkin jatkuvasti käynyt avointa keskustelua sekä lainsäätäjien, että muiden sidosryhmien kanssa lakimuutosten sopivasta ajankohdasta ja suuruusluokasta. Finnair tulee olemaan lähivuosina pienempi lentoyhtiö kuin se oli ennen pandemiaa. Muutos pienemmäksi lentoyhtiöksi voi heijastua yhtiön haluttavuuteen työnantajana ja siksi osaavan ja motivoituneen henkilöstön pysyvyyteen, saatavuuteen ja kehittämiseen tullaan panostamaan.

Finnairin kunnianhimoinen tavoite olla hiilineutraali lentoyhtiö vuonna 2045 vaatii yhteisiä toimia jo nyt. Finnair seuraa tiiviisti ja osallistuu mahdollisuuksiensa mukaan uusien teknologioiden kehittämiseen. Yhtiön tavoitteena on 2020-luvulla lisätä merkittävästi kohtuuhintaisten kestävien lentopolttoaineiden, SAF:ien, (Sustainable Aviation Fuels) osuutta laivastonsa polttoainekulutuksessa. Tätä tavoitetta tukeakseen Finnair liittyi vuoden 2022 alussa **oneworld**-allianssin yhteiseen tavoitteeseen saavuttaa 10 prosentin SAF-taso vuoteen 2030 mennessä. Finnair seuraa tiiviisti sekä perinteisten että uusien lentokoneteknologioiden kehitystä ja varautuu oikea-aikaisiin laivastoinvestointeihin. Yhtiön tämänhetkinen arvio on, että vihreällä energialla (joko vedyllä tai sähköllä) lentävät uuden teknologian lentokoneet voivat tulla laajemmille markkinoille 2030-luvun puolivälin jälkeen.

Vuonna 2022 Finnair jatkoi kaksoiskriisiin, COVID-19-pandemiaan ja Ukrainan sotaan, liittyviä

Maksetut verot ja muut ympäristömaksut

milj. euroa



- Maksettavat välittömät verot
- Tilitettävät välilliset verot
- Lentolippuverot
- EU ETS -maksut
- Muut ympäristömaksut

Muut ympäristömaksut sisältävät melu- ja päästömaksut.



Meidän vastuumme on kehittää kestävää matkailua kohti hiilineutraalia lentämistä.

sopeutuksia ja rahoitustoimenpiteitä. Pandemian negatiivinen vaikutus Aasian liikenteeseen jatkui koko vuoden, mitä edelleen vahvisti Venäjän ilmatilan sulkeminen alkuvuodesta. Vaikka pandemian vaikutukset Finnairin toimintaan ovat osittain lieventyneet, Ukrainan sodan seuraukset iskevät raskaasti yhtiön reittirakenteeseen ja siten vuoden 2022 toimintaympäristö poikkeaa merkittävästi edellisistä vuosista jo kolmatta vuotta peräkkäin. Voidaan siis todeta, että vuoden 2022 tilastot näyttävät edelleen epätavallisia tuloslukuja niin taloudellisesti kuin ei-taloudellisestikin.

Vuoden 2022 aikana maksetut välittömät ja välilliset verot pysyivät suhteellisen alhaisina toiminnan tappiollisen tuloksen vuoksi. Myös muut suoritusperusteiset maksut, kuten ympäristömaksut, pysyivät alhaisina.

Ihmisoikeudet, lahjonta ja antikorruptio

Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä omia eettisiä toimintaperiaatteitaan (Code of Conduct), ja tukee YK:n kestävä kehityksen tavoitteita (Sustainable Development Goals).

Finnairin oma eettinen toimintaohje kattaa kaikki sen toimintaa-alueet ja koko henkilöstön. Lisäksi toimittajille suunnatussa eettisessä toimintaohjeessa (Supplier Code of Conduct) on käsitelty muun

muassa yhtiön eettisen hankinnan periaatteet ja korruptiopolitiikka. Yhtiö edellyttää, että sen toimittajat noudattavat eettisiä normeja, jotka ovat olennaisilta osiltaan samanlaisia kuin ne, joita Finnair noudattaa omassa toiminnassaan. Finnair pyrkii jatkuvasti integroimaan vastuullisuuden ja eettisen liiketoiminnan periaatteet yhä syvemmin kaikkiin liiketoimintaprosesseihinsa. Finnairin eettisissä ohjeissa on korruption vastainen osa; lahjusten vastaanottaminen ja antaminen on ehdottomasti kielletty. Korruption ehkäisy on Finnairissa kaikkien vastuulla, mukaan lukien liiketoimintojen johtajat, vaatimustenmukaisuuden valvonta ja sisäinen tarkastus.

Finnair kunnioittaa YK:n ihmisoikeuksien julistusta sekä kansainvälisen työjärjestön (ILO) perussopimuksia. Finnair on allekirjoittanut YK:n Global Compact -aloitteen. Sen kymmenen vastuullisen yritystoiminnan periaatteen mukaisesti Finnair pyrkii ehkäisemään muun muassa ihmisoikeusloukkauksia sekä tukemaan lapsityövoiman ja pakkotyön torjuntaa niin omassa toiminnassaan kuin toimitusketjussaan.

Finnairin omaan operatiiviseen toimintaan ei liity merkittäviä suoria ihmisoikeusriskejä tai -vaikutuksia. Palveluun, toimitusketjuun ja ulkoistettuihin toimintoihin voi kuitenkin liittyä epäsuoria riskejä ja seurauksia. Yhtiön monimuotoinen toimitusketju rakentuu sen reittiverkoston ympärille. Siihen kuuluvat kansainvälisen ilmailuvaatimusten

sääntelemät ja lentoyhtiöihin erikoistuneet tavarantoimittajat ja palveluntarjoajat sekä toimijat, jotka mahdollistavat Finnairin ydinliiketoiminnan turvallisen harjoittamisen.

Ihmiskauppaepäilyt ovat lentoliikenteessä todellinen huolenaihe, ja se on aihe, johon Finnair keskittyy yhä enemmän. Finnair on allekirjoittanut IATA:n nykyajan orjuuden ja ihmiskaupan vastaisen päätöslauselman. Yhtiö tekee tiivistä yhteistyötä hallitusten ja lentoasemien kanssa, maissa, joissa se liikennöi, varmistaakseen, että kaikista sen lennoilla tapahtuneista salakuljetuksista ilmoitetaan ja niitä käsitellään asianmukaisesti. Lentohenkilökunnalle on annettu erityiset ohjeet menettelyistä, joita on noudatettava tapauksissa, joissa epäillään ihmiskauppaa. IATA:n ihmiskaupan verkkokoulutuspaketti on Finnairissa pakollinen koulutus kaikille lentohenkilökunnan jäsenille ja maa-agentteille. Finnair on sitoutunut lisäämään henkilöstönsä tietoisuutta tästä asiasta.

Finnairilla on käytössä Whistleblowing-kanava, nimeltään Finnair Ethics Helpline, jonka kautta sekä työntekijämme että yhteistyökumppanimme voivat raportoida eettisiin liiketoiminnan periaatteisiin liittyvistä huolenaiheista. Vuoden 2022 aikana Finnairin Ethics Helplineen kautta ei ilmoitettu yhtään merkittävää eettistä rikkomusta, eikä yhtiössä ollut vireillä yhtään vastaavaa tutkimusta.



Finnair tuki vuonna 2022 ukrainalaisia tarjoamalla heille 95 prosentin alennuksen Varsovasta, Krakovasta, Budapestista ja Prahasta Helsinkiin suuntautuville lennoille.

Asiakkaat, henkilöstö ja muut sidosryhmät

Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus ovat osa Finnairin peruseriaatteita, ja yhtiö pyrkii varmistamaan palveluidensa saavutettavuuden ja esteettömyyden kaikille asiakkailleen. Yhtiö parantaa jatkuvasti palveluidensa asiakaskokemusta ja soveltaa käytäntöön asiaankuuluvia saavutettavuusstandardeja.

Finnairin asiakastyytyväisyys nettosuosittelemisindeksillä (Net Promoter Score NPS) mitattuna parani hieman viime vuodesta ja oli 40 (38), samalla kun asiakasmäärät kasvoivat ja Ukrainan sota vaikutti merkittävästi vuoden 2022 toimintaympäristöön. Tämä osoittaa, että asiakkaat olivat tyytyväisiä Finnairin tarjoamaan palveluun myös muuttuvissa olosuhteissa.

Vuoden 2022 aikana Finnair esitteli uuden parannetun kaukolentojen matkustuskokemuksen ja panosti digitaaliseen asiakaskokemukseen. Vuoden ensimmäisen puoliskon aikana asiakkaat alkoivat jälleen matkustaa enemmän, kun useimmat kansalliset Covid-rajoitukset poistettiin. Vastatakseen kasvavaan asiakaspalvelun

kysyntään, Finnair lisäsi asiakaspalvelutoimintansa resursointia ja nosti reittiverkoston palvelutoimintoja varmistaakseen kasvavien operaatioiden toimintavarmuuden ja laadun.

Finnair pitää hyvää huolta työntekijöistään panostamalla heidän terveydenhuoltoonsa ja turvallisuuteensa, tarjoamalla koulutus- ja opiskelumahdollisuuksia sekä edistämällä tasa-arvoa, syrjimättömyyttä ja monimuotoisuutta. Finnairissa monimuotoisuus nähdään suorituskyvyn edistäjänä.

Finnair työllisti vuonna 2022 keskimäärin 5 336 (5 614) henkilöä, mikä on 4,9 prosenttia vähemmän kuin edellisenä vuonna. Henkilöstön määrä väheni vuoden 2022 aikana 95:llä henkilöllä eli 1,8 prosentilla ja oli joulukuun lopussa 5 230 (5 325). Vuonna 2022 henkilöstön vaihtuvuus oli 7,3 prosenttia (6,8). Henkilöstön vaihtuvuuden kasvu johtui pitkäaikaisista lomautuksista, jotka jatkuivat kriisien aiheuttaman kysyntävajeen takia. Vuonna 2022 työssä oli keskimäärin 4 492 henkilöä.

Pandemian ja Ukrainan sodan työllisyysvaikutusten vuoksi Finnair on panostanut erityisesti sosiaaliseen vastuuseen tukemalla irtisanottuja ja lomautettuja työntekijöitään. Yrityksellä on meneillään NEXT-ohjelma, joka on suunniteltu yksilöllisesti tukemaan irtisanottuja uuden työn löytämisessä. Ohjelma koostuu muun muassa henkilökohtaisesta työuran etenemissuunnitelmasta, monipuolisesta koulutuksesta, uravalmennuksesta,

muutoksenhallintaa ja hyvinvointia tukevista palveluista sekä TE-keskuksen tuesta.

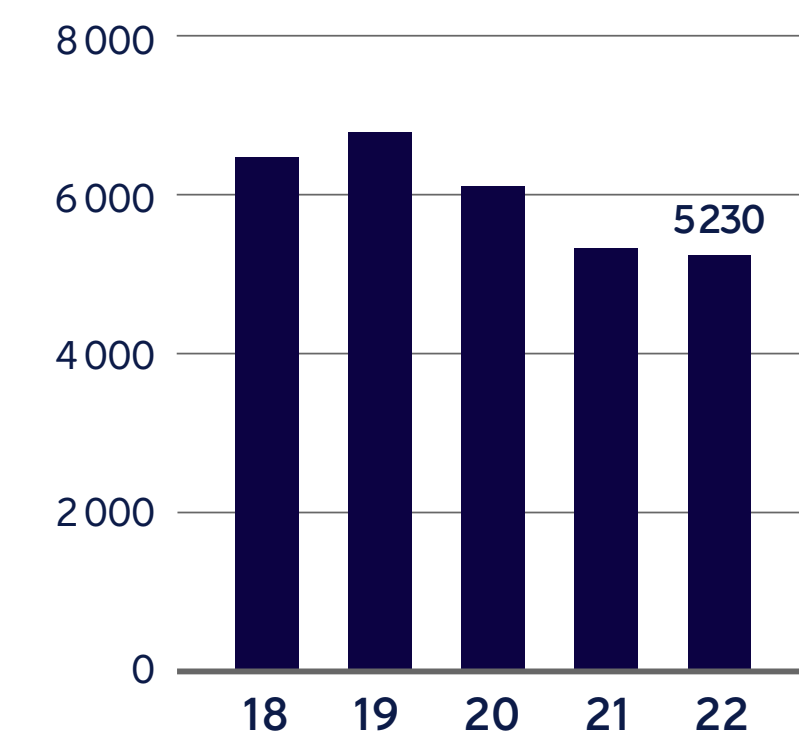
Finnairin henkilöstöstä 87 prosenttia (91) vuonna 2022 oli kokoaikaisia ja vakinaisessa työsuhteessa oli 97 prosenttia (99). Henkilöstön keski-ikä oli 43 vuotta (42). Henkilöstöstä 33 prosenttia (33) oli yli 50-vuotiaita ja 13 prosenttia (13) alle 30-vuotiaita. Vuoden 2022 lopussa Finnairin henkilöstöstä 56 prosenttia (57) oli naisia ja 44 prosenttia (43) miehiä. Finnairin hallituksen kahdeksasta jäsenestä kolme (kolme) on naisia. Finnair ei ylläpidä etniseen alkuperään perustuvia tilastoja.

Yritystasolla tapaturmataajuutta mittaava LTIF (Lost Time Incident Frequency) nousi edelliseen vuoteen verrattuna ja oli 6,8 (5,6). Sairauspoissaolojen määrä oli vertailukautta suurempi ja oli 5,4 prosenttia (2,3). COVID-19 vaikutti edelleen voimakkaasti sairastumisasteisiin. Myös työssä olevia työntekijöitä oli enemmän kuin vuonna 2021.

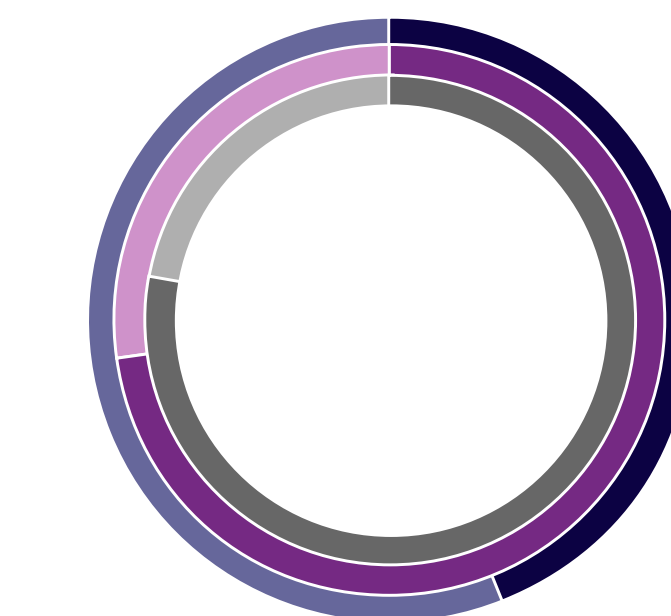
Finnair arvostaa hyvää yhteistyötä eri työntekijäryhmiään edustavien ammattiliittojen kanssa. Vuonna 2022 neuvoteltiin seuraavat työehtosopimukset:

- Finnairin matkustamohenkilökuntaa koskeva sopimus Finnairia edustavan Paltan ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n, välillä. Sopimus on voimassa tammikuun 2024 loppuun asti.

Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



Henkilöstön monimuotoisuus: Sukupuoli



Miehiä:
 ■ Työntekijät 44 %
 ■ Johtajat/päälliköt 73 %
 ■ Johtoryhmä 78 %

Naisia:
 ■ Työntekijät 56 %
 ■ Johtajat/päälliköt 27 %
 ■ Johtoryhmä 22 %



- Paltan ja Ammattiliitto Pron välinen sopimus koskien Finnairin teknisiä toimihenkilöitä ja lentoliikenteen toimihenkilöitä. Sopimus on voimassa tammikuun 2025 loppuun asti.
- Finnairin ylempiä toimihenkilöitä koskeva sopimus Finnair Oyj:n ja Finnairin Insinöörit ja ylemmät FINTO ry:n välillä. Sopimus on voimassa helmikuun 2025 loppuun asti.

Lisäksi voimassa ovat seuraavat aiemmin neuvotellut työehtosopimukset:

- Paltan ja Ilmailuliitto IAU:n välinen sopimus Finnairin Helsinki-Vantaan asiakas- ja maapalvelusta, rahti- ja teknisistä palveluista neuvoteltiin vuonna 2020. Sopimus on voimassa 15.3.2023 saakka.
- Paltan ja Työväenliitto AKT:n välinen sopimus, kosken matkatoimistoja (Aurinkomatkat) neuvoteltiin vuonna 2021 ja se päättyy 30.4.2023.
- Paltan ja Suomen Liikelentäjäliitto ry:n (SLL) välillä Finnair Oyj:n suomalaisia lentäjiä koskeva sopimus neuvoteltiin vuonna 2021, ja on voimassa syyskuun 2024 loppuun asti.

Toimitusketjut

Toimitusketjun vastuullisuus on erittäin tärkeää Finnairin toiminnassa, sillä Finnair käyttää enenevässä määrin kumppaneita ja

palveluntarjoajia kansainvälisen reittiverkostonsa ylläpitämiseen ja laajentamiseen. Suoraan lentotoimintaan liittyvän toimitusketjun on toimittava kansainvälisten ilmailualan säädösten mukaan, ja näitä toimittajia valvotaan tiukasti. Kansainväliset lentoturvallisuusmääräykset esimerkiksi edellyttävät, että kaikki lentoaseman työntekijät tulee olla rekisteröity ja heidän tulee aina kantaa virallista henkilökorttia mukanaan. Tämä luo turvallisen pohjan sille, että suoraan lentotoimintaan liittyviin toimintoihin ei kohdistu merkittävää riskiä pakkotyölle tai lasten oikeuksille.

Finnair lähetti vuoden 2022 aikana kaikille sen avaintoimittajilleen kyselyn, jossa se kartoitti toimittajien ympäristötyön tasoa. Kyselyn vastausten analyysin ja yhtiön oman olennaisuusarvion perusteilla Finnair laatii toimintasuunnitelman, jolla pyritään pienentämään Finnairin toimitusketjun ympäristövaikutuksia.

Ympäristö

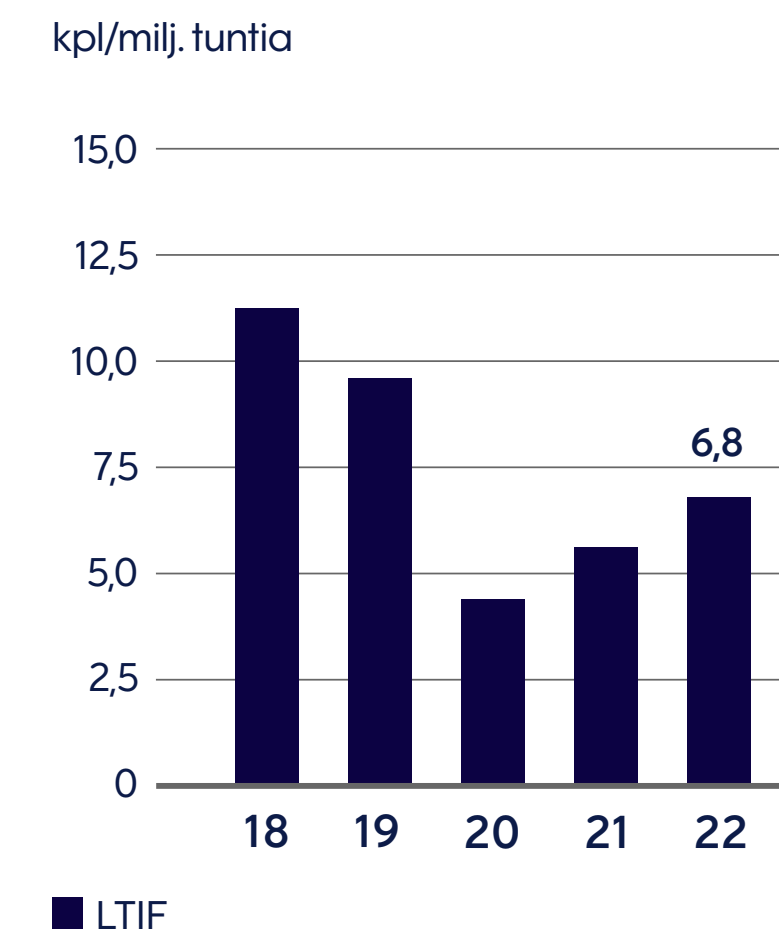
Kolme suurta globaalia ympäristöhaastetta, ilmastonmuutos, biologisen monimuotoisuuden väheneminen ja siirtyminen kiertotalouteen, liittyvät yhteen. Näihin haasteisiin vastaaminen vaatii meidän kaikkien yhteistä huomiota ja toimia. Finnair on asettanut omat tavoitteet kaikille näille kolmelle haasteelle ja kehottaa kaikkia sidosryhmiään tekemään yhteistyötä

näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Finnair tavoittelee hiilineutraalia lentämistä vuonna 2045, ja aikoo jo vuoden 2025 lopussa puolittaa Scope 1 ja 2 hiilidioksidipäästöjen nettotasapainon vuoden 2019 tasoon verrattuna. Lisäksi yhtiö aikoo sisällyttää kiertotalouden ja jätehierarkian mukaisen jätteen vähentämisen periaatteet toimintoihinsa vuoteen 2025 mennessä. Finnairilla on nollatoleranssi eläinten salakuljetukselle ja on United for Wildlife -sertifioitu lentoyhtiö. Yhtiö käyttää vain uusiutuvia polttoaineita, jotka ovat kestävästi tuotettuja ja varmennettuja.

Vuonna 2022 Finnair jatkoi monipuolista päästövähennystoimintaansa. Finnair aloitti vuoden 2022 maaliskuun lopussa yhteistyön Chooose-nimisen ilmastoyhtiön kanssa tarjotakseen kompensointipalvelun, jonka kautta Finnairin asiakkaat voivat osallistua globaalien hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tukemalla uusiutuvia lentopolttoaineita ja ilmastohankkeita. Vuoden 2022 aikana asiakkaittemme päästöhyvityksistä suuntautui noin 10 prosenttia uusiutuvaan SAF-lentopolttoaineeseen ja 90 prosenttia ilmastohankkeisiin. Yhteensä asiakkaamme kompensoivat noin 3 400 tonnia hiilidioksidia, mikä vastaa 0,15 prosenttia yhtiön lentämisen kokonaispäästöistä tai noin 520 Helsinki–Oulu-lentoa. Olemme kiitollisia myös yritysasiakkaillemme, jotka osallistuivat alan yhteiseen pitkän tähtäimen tavoitteeseen tehdä lentämisestä hiilineutraalia.

Asiakkaamme kompensoivat noin 520 Helsinki–Oulu-lentoa vuonna 2022 ja käyttivät keskimäärin 10 % SAF:a näissä kompensoinneissa.

Tapaturmataajuus (Lost Time Incident Frequency)





Vuonna 2022 liikematkustajat kompensoivat matkustamistaan ostamalla 629 tonnia uusiutuvaa SAF-lentopolttoainetta Finnairin koneisiin. Tällä yhteistyöllä vähennettiin 1 809 tonnia lentämisen hiilidioksidipäästöjä. Myös Finnair kompensoi oman henkilökuntansa työmatkojen lennot vuodelta 2022 ilmastohankkeilla. Vuonna 2022 yhtiö kompensoi 1 418 tonnia henkilökuntansa päästöjä.

Uusiutuva lentopolttoaine (sustainable aviation fuel, SAF) tulee olemaan tämän vuosikymmenen aikana merkittävin keino lentoyhtiöille vähentää suoria hiilidioksidipäästöjään. Tästä syystä Finnair, yhdessä **oneworld**-allianssin kanssa, on asettanut yhteiseksi tavoitteekseen saavuttaa 10 prosentin SAF-osuuden tason vuoteen 2030 mennessä. Tämä ylittää selvästi suunnitellun viiden prosentin EU:n SAF-mandaattitavoitteen. Konkreettisina ensimmäisinä suurina askeleina tätä tavoitetta kohti Finnair allekirjoitti pitkäaikaiset sopimukset uusiutuvia polttoaineita valmistavien yhdysvaltalaisen yhtiöiden Aemetiksen ja Gevon kanssa. Tankkaukset alkavat Kaliforniassa vuodesta 2025 alkaen. Finnair on jo aiemmin aloittanut yhteistyön Nesteen kanssa Suomessa SAF-käytön lisäämiseksi. Yhtiö työstää parhaillaan lyhyemmän aikataulun SAF- ja kompensointitiekarttaa, joiden toteutus aloitetaan vuoden 2023 aikana.

Lentoyhtiön suurimmat ympäristövaikutukset ovat lentokoneiden moottoreiden päästöt ja lentoasemien lähialueilla esiintyvä lentokoneiden

melu. Lentokoneiden tuottama melu on pääasiassa moottorimelua ja aerodynaamista melua. Moottorimelu on suurempaa lentoonlähdeissä, kun taas aerodynaaminen melu kasvaa lähestymisten aikana. Finnair on pitkäaikaisen yhteistyön tuloksena lennonjohdon kanssa parantanut melua ja päästöjä vähentävien liukulaskeutumisten osuutta Helsinki-Vantaan lentoasemalla saavuttaen vuonna 2022 kaikkien aikojen ennätyksen: 86,3 prosenttia.

Ilmastonmuutos

Finnairin kasvihuonekaasupäästöt koostuvat yli 92 prosenttisesti lentosuorituksiin liittyvistä päästöistä, sekä kerosiinin poltosta (Scope 1) että kerosiinin valmistukseen ja kuljetuksiin liittyvistä päästöistä (Scope 3). Tästä syystä yhtiön ilmastonmuutoksen hallintaan liittyvät toimenpiteet ja raportointi painottuvat vahvasti tähän toimintoon. Finnair allekirjoitti vuonna 2022 aiesopimuksen yhteistyöstä Science Based Targets -aloitteen (SBTi) kanssa ja sitoutui asettamaan tieteeseen perustuvat päästövähennystavoitteet toiminnalleen YK:n Pariisin ilmastopöytäkirjan mukaisesti. SBTi:n mukaisia päästövähennystoimia tulevat olemaan investoinnit uudempiin lentokoneisiin, uusiutuvien lentopolttoaineiden lisääntyvä käyttö ja operatiiviset tehokkuusparanemat.

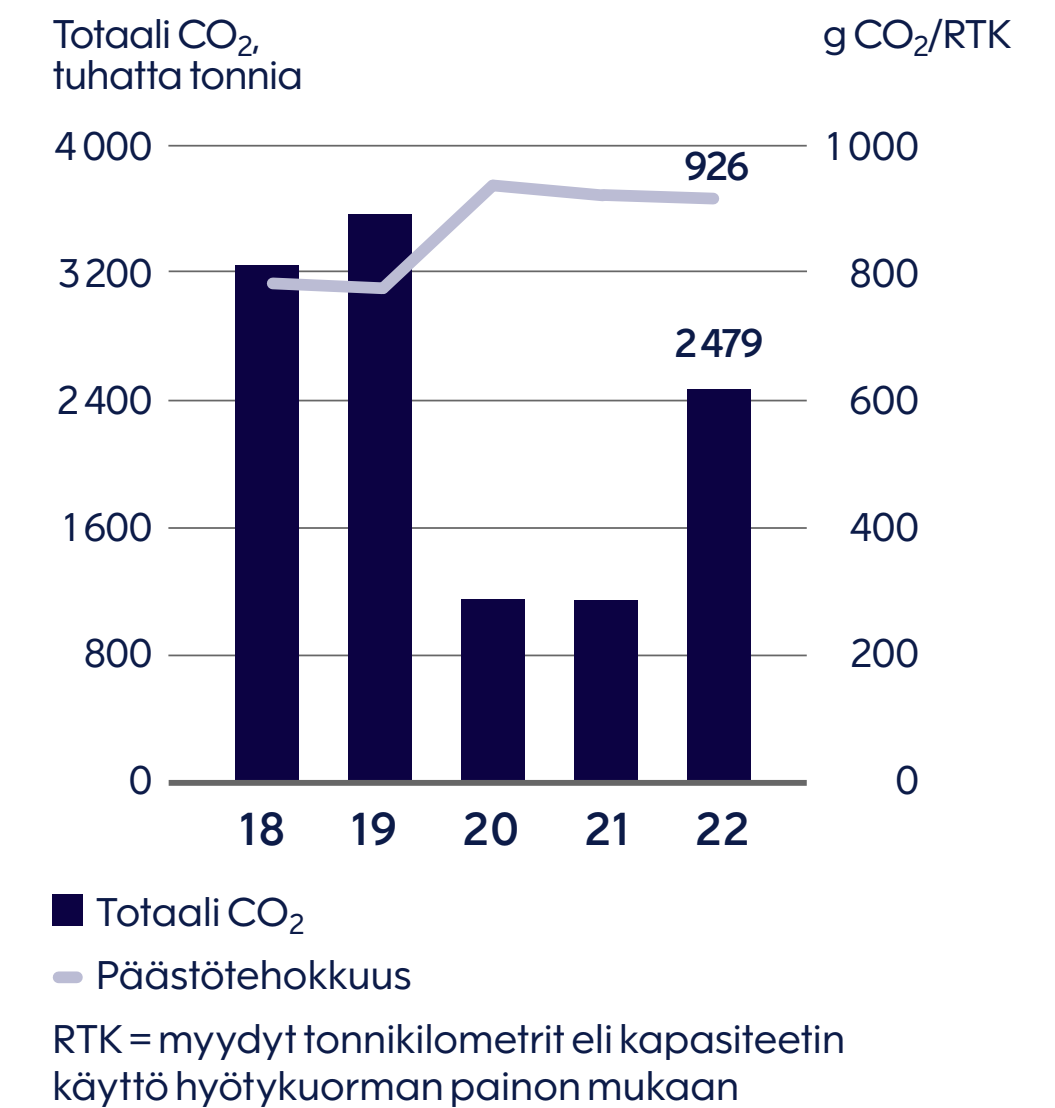
Finnair on myös sitoutunut pienentämään kiinteistöjensä ja Helsinki-Vantaalla tapahtuvien omien maatoimintojensa ilmastovaikutusta ja

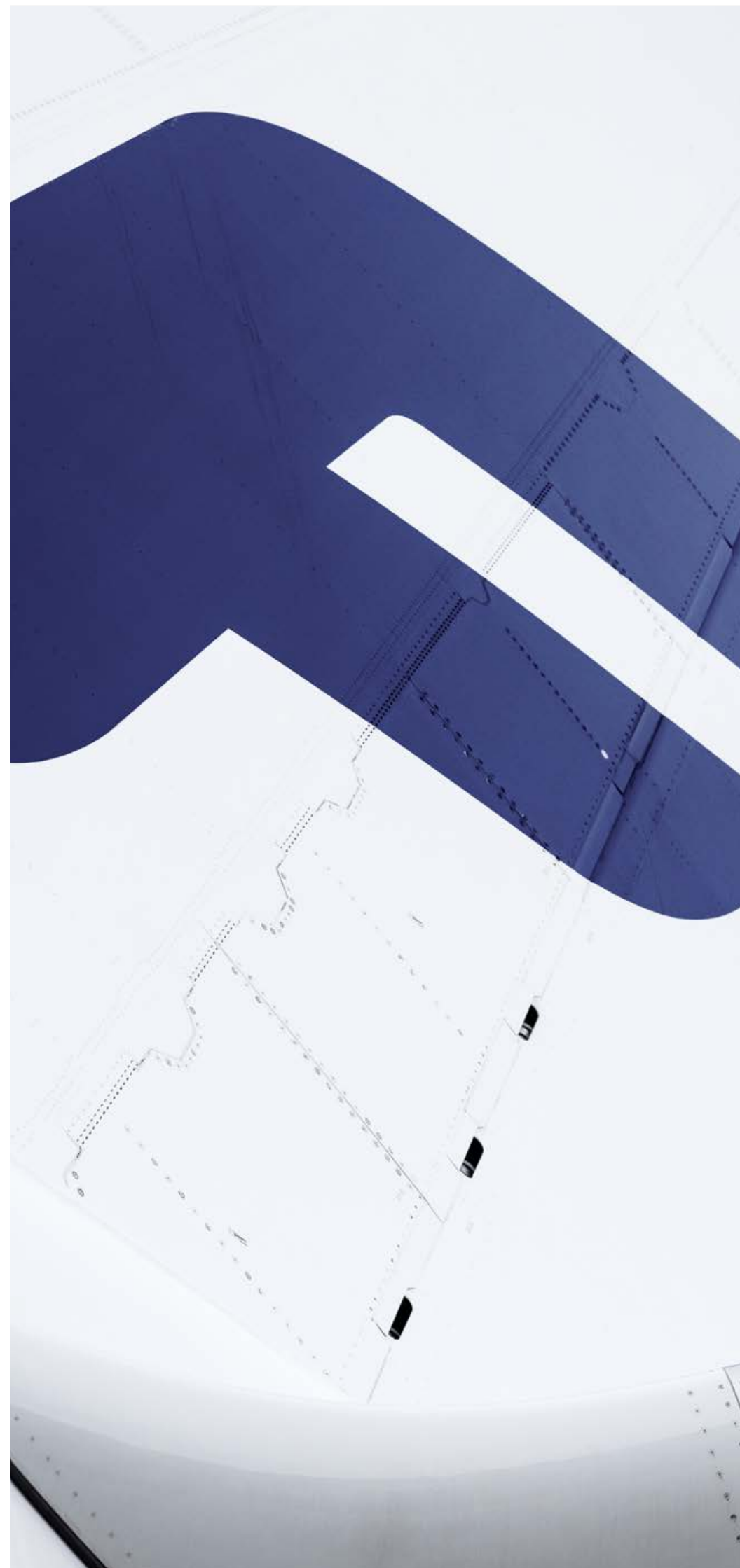
vuoden 2023 alusta alkaen nämä toiminnot tulevat olemaan hiilineutraaleja.

Vuonna 2022 Finnairin liikenne myytyinä tonnikilometreinä (RTK) kasvoi 117 prosenttia (1,6) vuoteen 2021 verrattuna, ja siten myös lentämisen suorat hiilidioksidipäästöt kasvoivat 116 prosenttia (-0,4) ollen 2 478 674 tonnia (1 146 903).

Vuoden 2022 aikana jatkettiin vahvaa tuloksellista työtä polttoainetehokkuuden parantamiseksi. Lentotoiminnan polttoainetehokkuus vuonna 2022 oli 294 g/RTK (296) (ilman jyvitystä matkustajien ja rahdin kesken), eli se parantui 0,5 prosenttia (2,0). Lentämisen hiilidioksidipäästöt on laskettu jyvittämällä ne matkustajien ja rahdin kesken IATA:n suositusten mukaisesti (katso tarkemmin vastuullisuusliite). Näin laskettuna vuoden 2022 matkustajiin kohdistuneet hiilidioksidipäästöt olivat 85 g CO₂/RPK (89) ja rahtiin kohdentuvat päästöt 854 g CO₂/RTK-rahti (890). Jyvitetyt päästötehokkuudet paranivat 4,1 prosenttia (-23,2). Polttoainetehokkuuden paraneminen johtui pääsääntöisesti siitä, että lentokoneiden täyttöasteet nousivat 42,8 prosentista 67,6 prosenttiin, toisaalta lentämisen tehokkuutta heikensi ilmatilarajoitteista johtuva Aasian reittien pidentyminen. Yhtiöllä on polttoainetehokkuuteen keskittyvä yrityksen useita eri toimintoja edustava työryhmä, joka toimillaan säästi vuonna 2022 noin 5 000 tonnia polttoainetta ja siten vähensi hiilidioksidipäästöjä noin 15 750 tonnia. Toimet

Finnairin lentojen päästötehokkuuden kehitys





sisälsivät lennon suunnittelun ja lentämisen operatiivisten toimintojen optimointia sekä lentokoneen painon vähentämistä. Työryhmä on toiminut Finnairilla jo useamman vuoden ajan ja edellä mainituissa luvuissa ei ole huomioitu ryhmän aiempien vuosien saavutuksia.

Finnairin kiinteistöjen energiankulutus kasvoi 0,5 prosenttia vuonna 2022 (12,2). Vuonna 2022 sähkön kokonaiskulutus oli 22 266 MWh (21 130) ja lämmönkulutus 23 316 MWh (24 238). Kiinteistöjen energiatehokkuus oli 21,1 kWh/m³ (21,0) sisältäen sekä sähkön että lämmön kulutuksen. Sähkön käytön kasvu johtui operatiivisen toiminnan kasvusta, mutta lämmityksen energian pienempi tarve selittyy lämpimämmällä talvella ja energiansäästötoimilla. Kiinteistöjen energiankulutuksen markkinapohjaiset hiilidioksidipäästöt pienenevät 1,2 prosenttia (+8,9) ollen yhteensä 5 441 tonnia (5 507).

Kiertotalous

Finnair kehittää tuotteitaan ja palveluitaan jatkuvasti kestävämmiksi. Finnair on asettanut tavoitteekseen ottaa kiertotalouden periaatteet käyttöön kaikissa toiminnoissaan materiaalien tehokkaammaksi hyödyntämiseksi ja kulutuksen vähentämiseksi vuoden 2025 loppuun mennessä. Suunnitelma kattaa seuraavat toimenpiteet: Jätteen syntymisen estäminen, materiaalien mahdollisimman laaja uudelleenkäyttö, jättemateriaalien kierrätyspotentiaalin

hyödyntäminen, jätteiden hyödyntäminen muulla tapaa (esim. energiana) ja lopuksi jäljelle jäävän jätteen turvallinen hävittäminen.

Finnairin tuottaman jätteen kokonaismäärä Suomessa nousi 101,2 prosenttia (-40,4) eli noin 925 tonnia (618), vuoden kokonaismassan ollessa 1 839 tonnia (914). Jätteen määrän kasvu on suoraan yhteydessä lisääntyneeseen asiakkaiden määrän kasvuun. Suurin jätelaji on lentojen tarjoilusta syntyvä, ruokajätettä sisältävä sekajäte, eli kansainvälinen ruokajäte. Ruoka- ja juomajäte kansainvälisiltä lennoilta joudutaan polttamaan, kun muu tavallinen ruokajäte kompostoidaan. Vuonna 2022 noin 74 prosenttia jätteestä hyödynnettiin energiana ja noin 26 prosenttia jättemateriaalista joko uudelleen käytettiin, kierrätettiin tai kompostoitin. Yhtään jätettä ei päätynyt kaatopaikalle.

Finnair saavutti asettamansa tavoitteet puolittaa käyttämänsä kertakäyttöiset muovituotteet ja kierrättää 50 prosenttia kaikesta käytetystä muovista. Neljän vuoden systemaattinen työ haastavassa muuttuvassa toimintaympäristössä saatiin päätökseen kesällä 2022. Vuonna 2018, kun tavoite asetettiin, Finnairin toiminnoista syntyi 466 tonnia muovijätettä. Nyt määrä on 150 tonnia. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna vähentynyt kokonaismäärä on reilusti vähemmän kuin puolet, ja asiakasta kohden syntyvää muovijätettä on nyt puolet vähemmän.

Finnair on asettanut myös tavoitteekseen vähentää ruokajätettä, jota syntyy valmistettaessa asiakkaiden tarjoiluja. Vuonna 2019 asetettiin tavoite vähentää annosten valmistuksessa syntyvää ruokahävikkiä 30 prosenttia vuoden 2022 loppuun mennessä. Matkustajakohtainen ruokahävikkimäärä saatiin palautettua koronapandemiaa edeltävälle tasolle, ja kilomääräisesti ruoka- ja juomahävikkiä syntyi vuonna 2022 29 prosenttia vähemmän kuin lähtötasolla 2019. Yhtiön prioriteettina on hyödyntää ruokahävikki mahdollisimman hyvin ja syötävä ruokahävikki lahjoitetaan ensisijaisesti hyväntekeväisyyteen.

Finnairin teknilliset palvelut on asettanut tavoitteekseen muuttaa lentokoneiden huolto-suoritukset paperittomaksi toiminnaksi vuoden 2023 loppuun mennessä. Tämän tavoitteen saavuttaminen vähentää paperinkulutusta noin 2,7 miljoonaa A4:sta, eli 5400 riisiä. Massana tämä tarkoittaa noin 14 000 kiloa vähemmän paperia vuodessa.

Luonnon monimuotoisuus

Finnair ottaa toimintansa ympäristönäkökohdat huomioon sekä maassa että ilmassa. Ympäristökuormitusta vähentävien energiaratkaisujen lisäksi sen ympäristöpolitiikkaan sisältyy myös luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja sen edistäminen eli biodiversiteettiajattelu. Finnair on kartoittanut liiketoimintansa olennaisimmat ekosysteemipalvelut, eli luonnon ihmiselle



tarjoamat hyödyt, ja toimintansa merkittävimmät vaikutukset niihin. Ekosysteemipalveluista kulttuuri- ja säätelypalvelut ovat Finnairin liiketoiminnan kannalta keskeisimmät. Kulttuuripalvelut sisältävät muun muassa turismin sekä henkiset ja esteettiset arvot. Säätelypalveluihin puolestaan lukeutuvat muun muassa paikallisen ilmanlaadun säätely, ilmaston säätely, tarttuvien tautien kontrollointi sekä tuholaisten hallinta.

Finnairin ydinliiketoiminta ja keskeiset tuotealueet hyötyvät eri tavoin ekosysteemipalveluista. Kulttuuripalvelut ovat tärkeitä etenkin matkapalveluille. Finnairin matkanjärjestäjä Aurinkomatkat onkin osallistunut jo useita vuosia erilaisiin paikallisiin biodiversiteettiä ylläpitäviin hankkeisiin eri matkakohteissa. Kohdeohjelmia suunnitellessaan Aurinkomatkat arvioi tarkasti ohjelmien mahdollisia vaikutuksia ympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen, ja on esimerkiksi lopettanut retkien järjestämiset paikkoihin missä eläimiä pidetään vankeudessa. Toiminnassa pyritään myös välttämään esimerkiksi sellaisia vierailukohteita, joissa vieraileminen voi aiheuttaa monimuotoisuudelle uhkaa tai haittaa. Asiakkaita informoidaan kohteissa oikeista toimintatavoista luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi.

Lentoliikennetoiminnoissaan Finnair on tukenut sekä kulttuuri- että säätelypalveluita kieltämällä uhanalaisista eläimistä tai niiden osista koostuvien metsästysmuistojen sekä testieläinten

kuljetuksen rahtiverkostossaan. Lisäksi Finnair on allekirjoittanut Cambridgen herttuan United for Wildlife (UFW) Buckingham Palace -julkilausuman laittoman villieläinten salakuljetuksen estämiseksi. Lausuman allekirjoittajana yhtiö on sitoutunut lisäämään eri sidosryhmien tietoisuutta tästä aiheesta.

Biodiversiteetin merkitys Finnairin lentoliikenteessä korostuu tulevana vuosina entisestään ilmastomuutoksen hillintätoimien vuoksi. Kun biopolttoaineet tulevaisuudessa osin korvaavat fossiiliset polttoaineet, yhtiö haluaa varmistua siitä, että sen käyttämien uusiutuvien energialähteiden raaka-aineiden alkutuotanto on vastuullista eikä heikennä ekosysteemipalveluita. Esimerkiksi biopolttoaineen valmistuksessa on varmistettava, ettei niiden käyttö johda epäsuorasti maankäytön kielteisiin muutoksiin (indirect land use change, ILUC). Tavoitteena on varmistaa, ettei ravintokasvien tuotantoon käytetyillä viljelymailla siirrytä biopolttoaineiden raaka-aineiden tuotantoon, jolloin ruoan tuotantoa varten raivattaisiin uusia alueita metsistä ja kosteikoista tai ruoantuotanto heikkenisi.

Säätelypalveluilla on merkittävä vaikutus sekä lentoliikenteeseen että matkapalveluihin. Biodiversiteetin paikallinen heikkeneminen vie toimintaedellytyksiä turismilta, lisää tartuntatautivaaraa ja heikentää luonnon vastustuskykyä muutoksille.

EU-taksonomia

Taustaa

Osana kestävän rahoituksen toimintasuunnitelmaansa Euroopan unioni kehittää luokitusjärjestelmää ympäristön kannalta kestävien taloudellisten toimintojen määrittämiseksi, joka tunnetaan myös nimellä EU-taksonomia. Luokitusjärjestelmäasetus sisältää alat, joilla arvioidaan olevan suurimmat mahdollisuudet ilmastomuutoksen hillitsemiseen ja siihen sopeutumiseen.

EU-taksonomia-asetuksessa asetetaan kuusi ympäristötavoitetta: ilmastomuutoksen hillintä, ilmastomuutokseen sopeutuminen, vesivarojen ja merten luonnonvarojen kestävä käyttö ja suojeleminen, siirtyminen kiertotalouteen, ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen sekä biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien suojeleminen ja ennallistaminen. Ensimmäinen taksonomia-asetuksen delegoitu säädös koskien ilmastomuutoksen hillintää ja ilmastomuutokseen sopeutumista tuli voimaan 1. tammikuuta 2022. Toinen delegoitu säädös jäljellä olevista neljästä ympäristötavoitteesta julkaistaan vuonna 2023.

Asetuksen artikla 8 tuo NFRD-direktiivin mukaisille yleisen edun kannalta merkittävälle yhteisöille, kuten Finnairille, velvollisuuden raportoida taksonomiakelpoisuudestaan

kahden ensimmäisen ympäristötavoitteen osalta 1. tammikuuta 2022 alkaen. Kaikkien yleisen edun kannalta merkittävien yhteisöjen tuli raportoida vuoden 2021 taksonomiakelpoinen osuus liikevaihdostaan, investoinneistaan (CAPEX) ja toimintamenoistaan (OPEX). Raportointivuonna 2022 yhteisöt ovat myös velvollisia arvioimaan taloudellisen toimintansa taksonomian mukaisuutta kahden ensimmäisen tavoitteen, ilmastomuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen, osalta.

Finnair ja EU-taksonomia

Finnairin ydinliiketoiminnat eli kaupallinen lentotoiminta (mukaan lukien lisämyynti), lentorahti- tai matkapalvelut eivät vielä kuulu taksonomian taloudellisten toimintojen luetteloon. Näin ollen esimerkiksi matkustajalentoliikenteen (NACE H51.1 ja N77.35) yksityiskohtaisia teknisiä kriteerejä ei ole vielä määritelty. Finnair kuitenkin arvioi, että siirtymistä uusiin vähäpäästöisiin ilma-aluksiin ja uusiutuviin lentopolttoaineisiin tullaan todennäköisesti pitämään luokitusjärjestelmään soveltuvina toimintoina.

Finnair on arvioinut myös muun taloudellisen toimintansa taksonomiakelpoisuutta vertaamalla liiketoimintaansa kuuluvia NACE-koodiston mukaisia taloudellisia toimintoja vastaaviin EU-taksonomian sisältämiin toimintoihin ja niiden kriteeristöihin. Merkittävin taksonomiassa mainittu, tunnistettu taloudellinen toiminto on Finnair Cargon



tarjoamat maanteiden tavarankuljetuspalvelut (toimintonumero 6.6). Koska nämä palvelut on kuitenkin ulkoistettu kolmannelle osapuolelle, niitä ei pidetä taksonomiakelpoisina. Näin ollen lähes kaikkia Finnairin liiketoiminnan osa-alueita ei vuonna 2022 luettu taksonomiakelpoisiksi taloudellisiksi toiminnoiksi.

Taksonomiakelpoisen ja täten myös taksonomian mukaisen liikevaihdon osuus koko liikevaihdosta pyöristyi 0 prosenttiin edellä mainituista syistä.

Taksonomiakelpoisen ja näin ollen myös taksonomian mukaisen CAPEX:n osuus koko CAPEX:sta pyöristyi 0 prosenttiin huolimatta energiatehokkaiden LED-valojen (toimintonumero 7.3) asennuksesta. Tämä noin 1 miljoonan euron investointi laskettiin myös taksonomian mukaiseksi, ilmastomuutoksen hillitsemistä koskevan kriteeristön täyttäväksi CAPEX:ksi, joka ei myöskään aiheuta merkittävää haittaa muille ympäristötavoitteille. Taksonomiakelpoiseksi, mutta ei taksonomian mukaiseksi CAPEX:ksi katsottiin hankittujen ja omistettujen rakennusten (toimintonumero 7.7) perusparannuksiin tehdyt investoinnit, joita oli alle puoli miljoonaa euroa. Valtaosa Finnairin CAPEX:sta liittyi yhtiön laivastoon, mikä ei ole taksonomiakelpoista.

Taksonomiakelpoinen osuus Finnairin koko taksonomiaperusteisesta OPEX:sta pyöristyi 5 prosenttiin. Nämä noin 7 miljoonan euron

OPEX:t liittyivät hankittujen ja omistettujen rakennusten (toimintonumero 7.7) huoltoon sekä lyhytaikaiseen vuokraukseen. Valtaosa ei-taksonomiakelpoisesta OPEX:sta liittyi Finnairin laivaston huoltoon. Vuoden 2022 aikana 0 prosenttia koko taksonomiaperusteisesta OPEX:sta oli taksonomian mukaista. Tarkemmat taksonomialuvut on esitetty seuraavien sivujen taksonomia-taulukoissa.

Sekä vuosina 2020 että 2021 COVID-19 on vaikuttanut ennennäkemättömällä tavalla Finnairin talouteen. Tämän lisäksi vuonna 2022 alkoi Ukrainan sota, jota seurasi Venäjän ilmatilan sulkeminen. Matkustusrajoitusten ja asiakaskysynnän puutteen vuoksi Finnairin liikevaihto laski dramaattisesti vuosien 2020 ja 2021 aikana. Tämän takia yhtiö on joutunut leikkaamaan rajusti kaikkia kulujaan ja investointejaan, myös kestävästä kehitystä tukevia, minimoimaan rajoitetun toiminnan aiheuttamia tappioita sekä turvaamaan terve kassa-asema. COVID-19:n sekä suljetun Venäjän ilmatilan vaikutusten takia myöskään vuosi 2022 ei ollut vertailukelpoinen pandemiaa edeltäneiden vuosien kanssa.

Finnair on viime vuosina modernisoinut voimakkaasti laajarunkolaivastoaan. Vuosina 2015–2017 seitsemän A340-konetta poistettiin käytöstä Finnairin liikenteestä ja vuodesta 2015 lähtien Finnair on tuonut laivastoonsa 17 uutta modernia A350-konetta. Käytöstä poistetuista A340-koneista yksi myytiin

kierrätettäväksi, kaksi palautettiin vuokranantajille elinkaarensa lopussa ja neljä myytiin takaisin Airbusille samaan aikaan, kun Finnair vahvisti käyttävänsä kahdeksan A350-koneen osto-option. Tämä laajarunkokaluston uudistaminen on yhtiön historian suurin yksittäinen investointi. On kuitenkin vielä määrittelemättä, voidaanko tätä ennen taksonomian voimaantuloa tehtyä investointia raportoida taksonomian tunnuslukuina ja jos voidaan, millä tavalla se tulisi tehdä.

Finnair tavoittelee uusiutuvien lentopolttoaineiden (SAF) käytön lisäämistä yhdessä **oneworld**-allianssin ja muiden sidosryhmien kanssa. **Oneworld**-allianssi on asettanut yhteiseksi päämääräkseen saavuttaa SAF-tankkauksissa 10 prosentin tason vuoteen 2030 mennessä, joka on reilusti yli EU:n ehdottaman viiden prosentin mandaatin. Tämän tavoitteen saavuttaminen vaatii yhteisiä ponnisteluja niin lainsäätäjien kuin eri teollisuussektoreiden kanssa. SAF:n käyttöönottoon liittyy vahvasti myös luonnon monimuotoisuuden suojele (kuudes ympäristötavoite), jotta nopeasti kasvava kysyntä ei johda esimerkiksi lisääntyvään maa-alan käyttöön ja siten luonnon monimuotoisuuden vähenemiseen. Finnairin vuonna 2022 käyttämä määrä SAF:ia ei täyttäisi tulevaa taksonomiassa mahdollisesti asetettavaa 5 prosentin vähimmäismäärää.

Matkapalveluiden osalta taksonomia kohdistuu luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseen ja

kehittämiseen. Majoituspalveluihin on tällä hetkellä luotu tekniset kriteerit, mutta kriteerien kehittämisen tarve matkapalveluiden järjestämiselle on edelleen päättämättä. Luonto ja sen monimuotoisuus nähdään merkittävänä vetovoimatekijänä Aurinkomatkojen liiketoiminnassa. Kohdeohjelmia suunniteltaessa Aurinkomatkat arvioi tarkasti ohjelmien mahdollisia vaikutuksia ympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen. Toiminnassa pyritään välttämään esimerkiksi sellaisia vierailukohteita, joissa vieraileminen voi aiheuttaa biodiversiteetille uhkaa tai haittaa.



Taloudelliset toiminnot	Koodi(t)	Liikevaihto	Osuus liikevaihdosta	Merkittävän edistämisen kriteerit						Ei merkittävää haittaa -kriteerit						Vähimmäistason suojatoimet	Taksonomian mukainen osuus liikevaihdosta		Luokka
				Ilmaston- muutoksen hillintä	Ilmaston- muutokseen sopeutuminen	Vesivarat ja merten luonnonvarat	Kiertotalous	Ympäristön pilaantuminen	Biodiversiteetti ja ekosysteemit	Ilmaston- muutoksen hillintä	Ilmaston- muutokseen sopeutuminen	Vesivarat ja merten luonnonvarat	Kiertotalous	Ympäristön pilaantuminen	Biodiversiteetti ja ekosysteemit		2022	2021	
				%	%	%	%	%	%	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E		%	%	
TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNOT																			
Taksonomian mukaiset toiminnot																			
Taksonomian mukainen likevaihto		0	0														0	0	
Ei-taksonomian mukaiset toiminnot																			
Ei-taksonomian mukainen liikevaihto		0	0														0	0	
Yhteensä taksonomiakelpoinen liikevaihto		0	0														0	0	
EI-TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNOT																			
Liikevaihto ei-taksonomiakelpoisista toiminnoista		2,357	100																
Yhteensä taksonomiakelpoinen ja ei-taksonomiakelpoinen liikevaihto		2,357	100																



Taloudelliset toiminnot	Koodi(t)	Pääomamenot	Osuus pääomamenoista	Merkittävän edistämisen kriteerit						Ei merkittävää haittaa -kriteerit						Vähimmäistason suojaustoimet	Taksonomian mukainen osuus liikevaihdosta		
				Ilmaston- muutoksen hillintä	Ilmaston- muutokseen sopeutuminen	Vesivarat ja merten luonnonvarat	Kiertotalous	Ympäristön pilaantuminen	Biodiversiteetti ja ekosysteemit	Ilmaston- muutoksen hillintä	Ilmaston- muutokseen sopeutuminen	Vesivarat ja merten luonnonvarat	Kiertotalous	Ympäristön pilaantuminen	Biodiversiteetti ja ekosysteemit		2022	2021	Luokka
		MEUR	%	%	%	%	%	%	%	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	%	%	M/S
TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNOT																			
Taksonomian mukaiset toiminnot																			
Energiatehokkaiden laitteiden asennus	7.3	1	0	100	0	0	0	0	0		K	N/A	N/A	K	N/A	K	0	0	M
Taksonomian mukaiset pääomamenot		1	0	100	0	0	0	0	0		K	N/A	N/A	K	N/A	K	0	0	M
Ei-taksonomian mukaiset toiminnot																			
Rakennusten hankinta ja omistus	7.7	0	0																
Ei-taksonomian mukaiset pääomamenot		0	0														0	0	
Yhteensä taksonomiakelpoiset pääomamenot		1	1														0	0	
EI-TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNOT																			
Pääomamenot ei-taksonomiakelpoisista toiminnoista		199	99																
Yhteensä taksonomiakelpoiset ja ei-taksonomiakelpoiset pääomamenot		200	100																



Taloudelliset toiminnot	Koodi(t)	Toimintamenot	Osuus toimintamenoista	Merkittävän edistämisen kriteerit						Ei merkittävää haittaa -kriteerit						Vähimmäistason suojatoimet	Taksonomian mukainen osuus liikevaihdosta		
				Ilmastonmuutoksen hillintä	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen	Vesivarat ja merten luonnonvarat	Kiertotalous	Ympäristön pilaantuminen	Biodiversiteetti ja ekosysteemit	Ilmastonmuutoksen hillintä	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen	Vesivarat ja merten luonnonvarat	Kiertotalous	Ympäristön pilaantuminen	Biodiversiteetti ja ekosysteemit		2022	2021	Luokka
				%	%	%	%	%	%	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E		%	%	M/S
TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNOT																			
Taksonomian mukaiset toiminnot																			
Taksonomian mukaiset toimintamenot		0	0													0	0		
Ei-taksonomian mukaiset toiminnot																			
Rakennusten hankinta ja omistus	7.7	7	5																
Ei-taksonomian mukaiset toimintamenot		7	5													5	0		
Yhteensä taksonomiakelpoiset toimintamenot		7	5													5	0		
EI-TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNOT																			
Toimintamenot ei-taksonomiakelpoisista toiminnoista		148	95																
Yhteensä taksonomiakelpoiset ja ei-taksonomiakelpoiset toimintamenot		155	100																



Aihealue	Tavoitteet ja mittarit	Toteuma		Keskeiset toimenpiteet vuonna 2022	
		2022	2021		
Ympäristövastuu	Puolitetaan nettohiilidioksidipäästöt vuoden 2025 loppuun mennessä, vertailuvuosi 2019 (% , Scope 1)	-12,1	-58,7	Ukrainan sodan ja COVID-19:n takia vuoden 2022 päästöluvut ovat epätavallisen pieniä, koska Venäjän ilmatila oli suljettu ja liikenne Aasiaan oli vähäistä.	
	Hiilivapaa lentäminen vuoden 2045 loppuun mennessä (gCO ₂ /RTK)	Brutto	926		931
		Netto	913		931
	Parannetaan lentojen polttoainetehokkuutta 1 %:lla vuosittain. KPI:n pohjana tässä käytetään polttoainetehokkuusindeksiä (Fuel Efficiency Index, FEI), missä verrataan eri vuosien reittiparien tehokkuuksia keskenään niin, että tuulen ja hyötykuorman vaikutukset on normalisoitu.	4,1 %:n heikennys	0,0 %	Heikentynyt polttoainetehokkuus johtui Venäjän ilmatilan sulusta. FEI vertaa reittiparien polttoainetehokkuuksia keskenään ja pidentyneet reitit Aasiaan heikensivät polttoainetehokkuutta. Operatiivisia menetelmiä lentojen painon vähentämiseksi jatkettiin (esim. polttoainetankkausten rationalisointi ja juomaveden tankkausten optimointi). Lentomenetelmien tehostamista jatkettiin (esim. lennon aikaista lentäjien tilannetietoisuutta parannettiin, mikä ohjaa vähemmän polttoainetta kuluttavaan lentämiseen, liukulaskeutumisten määrä Helsinki-Vantaalle lisääntyi edelleen). Kaluston käyttöasteen suunnittelutyökaluja parannettiin (muun muassa matkustaja- ja rahtimäärää vastaavan lentokonetyypin käyttö).	
	Vähennämme Kitchenin käyttämien kertakäyttöisten muovien määrää 50 % vuoden 2022 loppuun mennessä (%)	-51,0	-40,0	Tavoitteet saavutettiin poistamalla pakkaukset joidenkin tuotteiden ympäriltä ja korvaamalla muovia toisissa. Suurimmat muovin vähentämistoimet olivat economy-luokan ruokailuvälineiden vaihtaminen uusiin sekä alkusalaatin ja lämpimien aterioiden tarjoiluastioiden korvaaminen pahvisilla.	
	Kierrätämme Kitcheniin tulevista muoveista 50 % vuoden 2022 loppuun mennessä (%)	49,5	37,0		
	Vähennämme Kitchenissä syntyvää ruokajätettä 30 % vuoden 2022 loppuun mennessä (%)	-29,0	Uusi	Vuonna 2018 asetettuun ruokahävikin puolittamistavoitteeseen asetettiin vuonna 2021 30 %:n lisävähennystavoite. Jatkuva seuranta ja huolellinen tuotevalinta ovat mahdollistaneet jätteen vähentämisen. Ruoka- ja juomajätteestä 33 % lahjoitettiin hyväntekeväisyysjärjestöille.	
Sosiaalinen vastuu	Saapumistäsmällisyys yli 85 % (%)	79,0	82,3	Vuoden 2022 säästötoimenpiteistä huolimatta saapumistäsmällisyyden eteen tehtiin monia parannustoimenpiteitä ja prosessikehitystä. Esimerkiksi matkatavaraprosessia, talvitoimintaa, Lapin liikenteen koordinoitua ja vianhallintaa parannettiin.	
	Asiakastyytyväisyys (NPS) nousee edellisvuodesta.	40	38	Finnair esitteli uuden ja mukavamman pitkän matkan lentokokemuksen tarjoavan matkustamon ja panosti digitaaliseen asiakaskokemukseen. Finnair lisäsi myös asiakaspalvelutoimintansa resursointia ja ajoi reittiverkoston palvelutoimintoja ylös varmistaakseen kasvavien operaatioiden luotettavuuden ja laadun.	
	Työntekijätyytyväisyys (eNPS) nousee edellisvuodesta	-17	-31	Korona vaikutti edelleen voimakkaasti sairastumisasteisiin. Myös työntekijöitä oli töissä enemmän kuin vuonna 2021.	
	Sairauspoissaoloja vähemmän kuin edellisenä vuonna	5,4	2,3		
	Tapaturmataajuus (LTIF) alle 14,8	6,8	5,6		
Eettiset toimintatavat	Eettisten ohjeiden tuntemus WeTogether@Finnair -kyselyssä vähintään 4 asteikolla 1–5	3,9	3,8	Henkilöstön jatkuva koulutus eettisiin toimintatapoihin jatkui.	

* Vuoden 2021 nettopäästöt olivat poikkeuksellisen alhaiset pandemian takia vähentyneen lentämisen vuoksi.



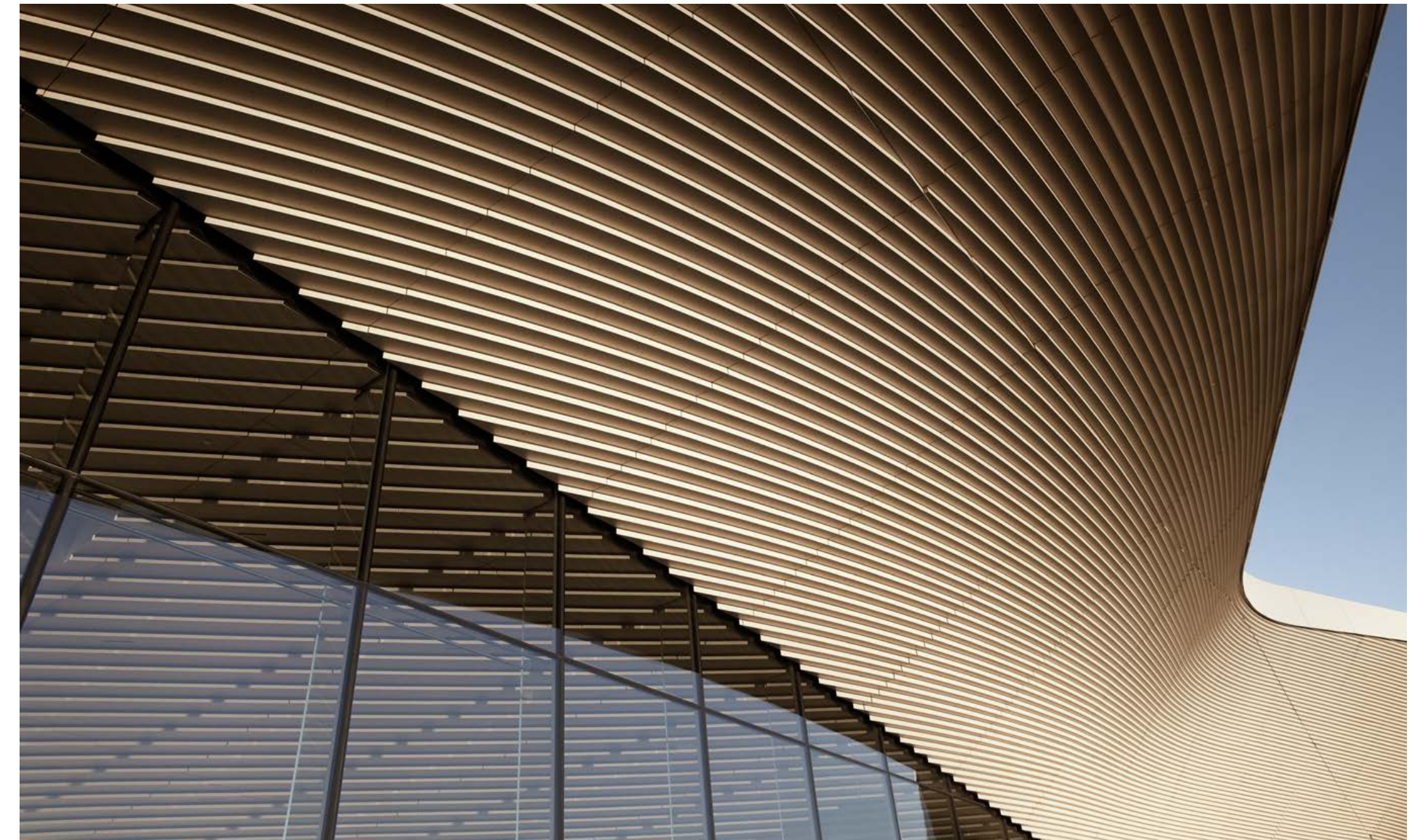
Muutokset yhtiön johdossa

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

Finnair tiedotti 24.8.2022, että se on nimittänyt KTM Kristian Pullolan Finnairin talousjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 1.10.2022 alkaen. Pullola aloitti Finnairissa 1.9.2022 johdon neuvonantajan roolissa. Pullola on aiemmin toiminut pitkään Nokian talousjohtajana sekä muissa taloushallinnon, rahoituksen ja sijoittajasuhteiden

johtotehtävissä Nokiassa. Pullola on hallituksen jäsenenä Kemira Oyj:ssä ja Terveystalo Oyj:ssä, sekä hallituksen puheenjohtaja Antilooppi Management Oyj:ssä, Eduhouse Oyj:ssä sekä FinanceKey Oyj:ssä. Finnairin aiempi talousjohtaja Mika Stirkkinen toimi 1.10.2022–31.10.2022 johdon neuvonantajana jättäen sen jälkeen Finnairin.

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





Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja osakepääoma

Finnairin kaupparekisteriin 31.12.2022 merkitty osakemäärä oli 1 407 401 265 osaketta ja rekisteröity osakepääoma 75 442 904,30 euroa. Yhtiön osakkeet noteerataan Nasdaq Helsingissä. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

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

Osakkeenomistajat

Finnairin osakkeenomistajien lukumäärä kasvoi 2,2 prosenttia 118 675 osakkeenomistajaan vuonna 2022 (pois lukien hallintarekisteröidyt omistukset). Finnairin osakkeita omistavien suomalaisten kotitalouksien määrä nousi 113 926:sta 116 549:ään, ja samalla kotitalouksien yhteenlaskettu omistusosuus kasvoi 2,1 prosenttia. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus vuoden 2022 lopussa oli 7,6 prosenttia (4,8).

Liputusilmoitukset

Vuonna 2022 ei annettu liputusilmoituksia.

Valtion omistus

Vuoden 2022 lopussa Suomen valtio omisti 55,9 prosenttia Finnairin osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunnan 20.6.1994 tekemän päätöksen mukaan valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet. Omistuksen laskeminen tämän osuuden alle edellyttää eduskunnan päätöksen muuttamista.

Johdon osakkeenomistus

Vuoden lopussa Finnairin hallituksen jäsenet eivät omistaneet lainkaan Finnairin osakkeita. Toimitusjohtaja Topi Manner omisti 738 271 osaketta

ja yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 1 311 962 osaketta 31.12.2022, mikä edusti 0,09 prosenttia osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2022		Osakkeet kpl	%	Muutokset 2022
1	Suomen valtio, valtioneuvoston kanslia	786 669 686	55,9 %	0
2	Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma	30 881 263	2,2 %	-19 200 000
3	Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	14 850 000	1,1 %	-15 150 000
4	Valtion Eläkerahasto	11 000 000	0,8 %	0
5	Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo	8 355 000	0,6 %	-5 653 115
6	Mäkitalo Allan Risto Pekka	1 695 548	0,1 %	500 000
7	OP-Henkivakuutus Oy	1 544 214	0,1 %	-487 084
8	Finnair Eläkesätiö	1 505 262	0,1 %	0
9	Lapin Yliopisto	1 098 167	0,1 %	0
10	Lehtonen Timo Petri	1 085 000	0,1 %	485 000
Hallintarekisteröidyt		105 676 261	7,5 %	40 298 168
Muut		443 040 864	31,5 %	82 008 835
Yhteensä		1 407 401 265	100 %	82 801 804



Omat osakkeet

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

Finnair käytti ensimmäisellä vuosineljänneksellä vuoden 2021 yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden luovuttamiseen. Se luovutti helmikuussa yhteensä 902 093 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Lisäksi Finnair luovutti maaliskuussa yhtiön vuosien

2019–2021 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 119 737 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille.

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

Osakassopimukset

Finnairin tiedossa ei ole yhtiön omistukseen tai äänivallan käyttöön liittyviä osakassopimuksia.

Määräysvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävässä sopimuksissa

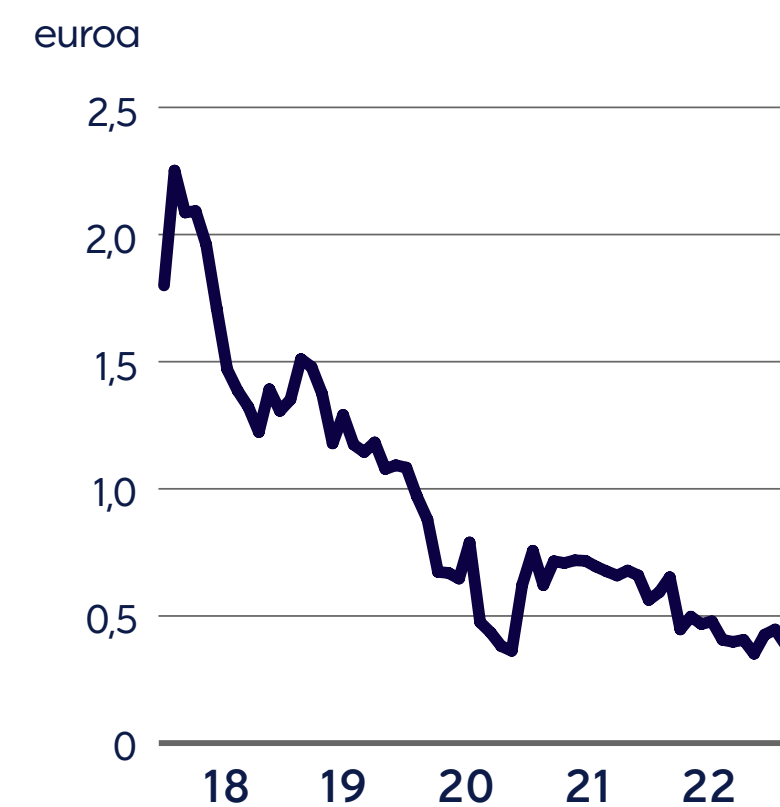
Joihinkin Finnairin rahoitussopimukseen sisältyy ehto, jonka mukaan rahoittajalla on oikeus vaatia lainan ennaikaista takaisinmaksua tai perua lainalupaus, mikäli joku muu kuin Suomen valtio hankkii osakkeiden enemmistön tai määräysvallan Finnairissa.

Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

Finnairin hallitus päätti syyskuussa 2022, että vapaaehtoinen henkilöstön osakesäästöohjelma päättyy eikä näin ollen uusia säästökausia enää aloiteta. Päätös FlyShare-ohjelman päättymisestä liittyy Finnairin säästötavoitteisiin. Lopettamispäätöksellä ei ole vaikutusta meneillään oleviin FlyShare-osakeohjelmiin.

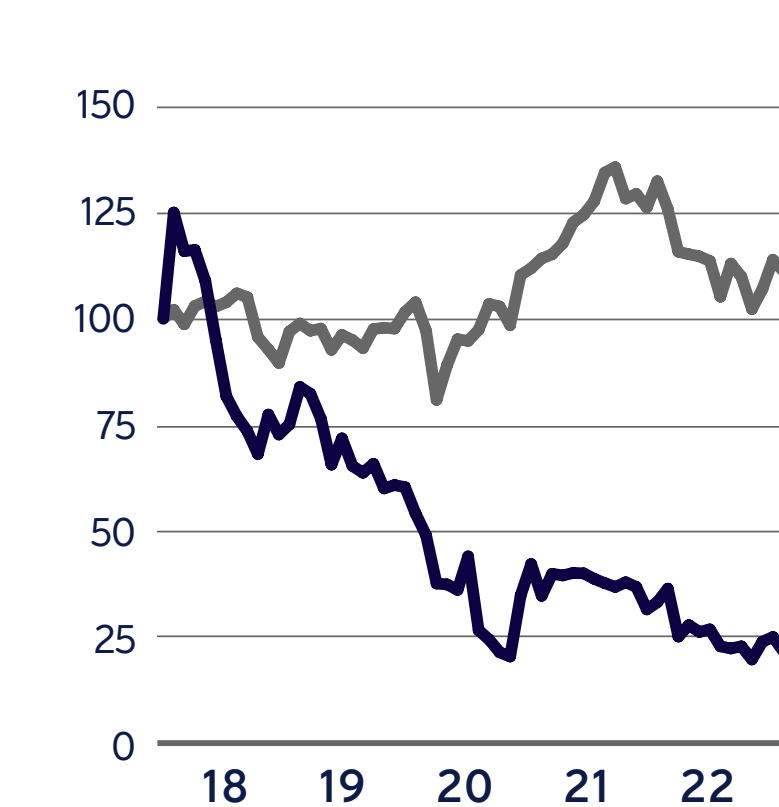
Finnairin osake 2018–2022*



■ Keskihinta

* Yhtiö toteutti kesä–heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakekurssia on oikaistu.

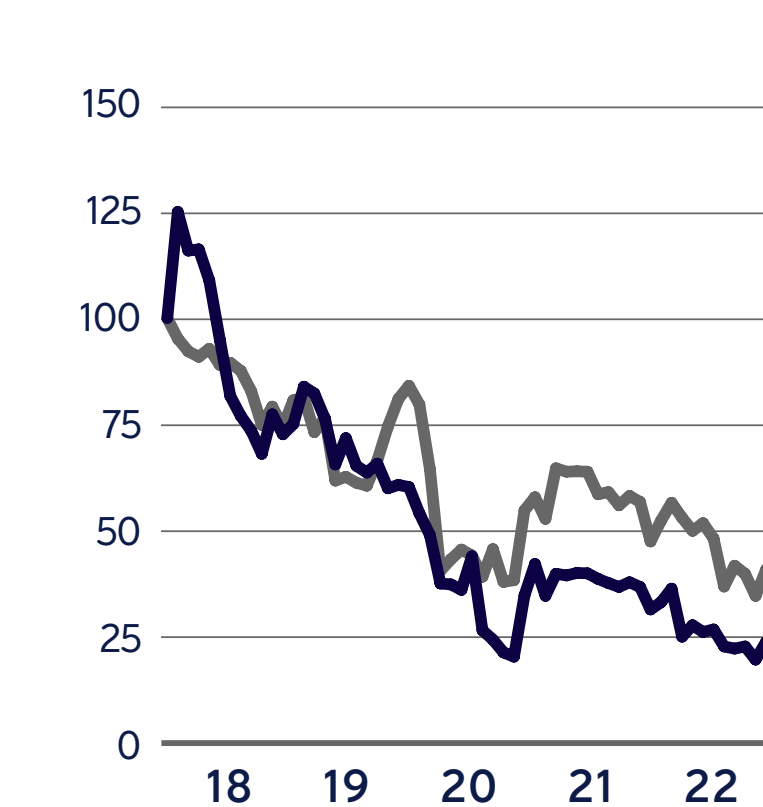
Vertailu Nasdaq Helsinki -yleisindeksi



■ Finnair

■ Nasdaq Helsinki -yleisindeksi

Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt



■ Finnair

■ Bloomberg Europe Airline Index

Avainluvut – Osake

		2022	2021	2020	2019	2018
Oma pääoma/osake	euroa	0,29	0,34	0,64	1,39	1,33
Osingot tilikaudelta*	milj. euroa	0	0	0	0	35
Osinko/osake*	euroa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
Osinko tuloksesta*	%	0,00	0,0	0,0	0,0	39,4
Efektiivinen osinkotuotto*	%	0,0	0,0	0,0	0,0	3,9
Liiketoiminnan rahavirta/osake	euroa	0,18	-0,02	-0,99	0,82	0,73
Hinta/voitto-suhde (P/E)		-1,08	-1,74	-1,47	12,12	10,18

* Tilikauden 2022 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.



(vuosina 2020 ja 2021 alkaneet ohjelmat). Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin yhtiön verkkosivuilla.

Avainhenkilöiden osakeperusteinen kannustinjärjestelmä

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

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 7.4.2022 koronapandemian takia poikkeusjärjestelyin.

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

valtuutus osakeannista koskee enintään 8 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 0,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään myös yhteensä enintään 250 000 euron

suurusista lahjoituksista yleishyödyllisiin tai niihin rinnastettaviin tarkoituksiin. Valtuutus on voimassa seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen saakka.

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön [internetsivuilla](#).

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta, luovutus sekä osakepalautukset	Osakemäärä	Hinta euroa	Keskihinta euroa
1.1.2018	433 367	2 312 768,53	5,34
2018	452 000	3 206 965,70	7,10
2018	-236 359	-1 264 765,58	5,35
2019	164 651	1 042 355,90	6,33
2019	-261 346	-1 501 496,17	5,75
2020	-381 653	-2 701 783,40	7,08
2021	1 800 000	1 144 440,00	0,64
2021	-549 527	-1 350 674,25	2,46
2022	-1 021 830	-649 074,54	0,64
31.12.2022	399 303	238 736,19	0,60

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2022	Osakkeita, kpl	Osakkeita, %	Omistajia, kpl	Omistajia, %
Julkisyhteisöt	852 857 673	60,6	8	0,0
Kotitaloudet	399 807 055	28,4	116 549	98,2
Yritykset	37 484 501	2,7	1 732	1,5
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	8 089 646	0,6	31	0,0
Yhteisöt	1 664 240	0,1	62	0,1
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	1 299 903 115	92,4	118 382	99,7
Hallintarekisteröidyt	105 676 261	7,5	9	0,0
Ulkomaiset	1 821 889	0,1	293	0,2
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	107 498 150	7,6	302	0,3
Yhteensä	1 407 401 265	100,0	118 684	100,0

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2022	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1–500	8 873 605	0,6	49 371	41,6
501–1 000	13 997 422	1,0	17 624	14,8
1 001–10 000	147 107 217	10,5	43 193	36,4
10 001–100 000	198 154 124	14,1	8 126	6,8
100 001–1 000 000	71 859 116	5,1	348	0,3
1 000 001–10 000 000	18 332 571	1,3	9	0,0
10 000 001–100 000 000	56 731 263	4,0	3	0,0
100 000 001–	786 669 686	55,9	1	0,0
Hallintarekisteröidyt	105 676 261	7,5	9	0,0
Yhteensä	1 407 401 265	100,0	118 684	100,0



Riskienhallinta

Riskienhallinnan viitekehys ja periaatteet

Finnair toimii maailmanlaajuisessa erittäin kilpaillussa ympäristössä, joka on herkkä suhdannevaihteluille. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia.

Riskienhallinta on erottamaton osa tehokkaita ja tulosta tuottavia johtamiskäytänteitä sen varmistamiseksi, että Finnair onnistuu saavuttamaan liiketoiminnalliset tavoitteensa. Kaikkeen päätöksentekoon liittyy epävarmuustekijöitä (mahdollisuuksia tai uhkia), jotka näin ollen ovat erottamaton osa päivittäistä liiketoiminnan johtamista.

Finnairin riskienhallinnan viitekehys on määritetty ja vakiinnutettu, jotta asetettuihin tavoitteisiin liittyvien riskien ja epävarmuuksien tunnistaminen,

arvioiminen sekä hallinta varmistetaan. Viitekehys on suunniteltu siten, että se kattaa riskinäköymän yhtiön laajuisesti. Riskienhallinnan periaatteet voidaan tiivistää seuraavasti:

- Riskienhallinta ulottuu paitsi sisäiseen valvontaan niin myös strategian määrittämiseen, hallintoon ja suorituksen mittaamiseen;
- Riskit hallitaan erottamattomana osana strategista ja operatiivista suunnittelua, päivittäistä päätöksentekoa ja operatiivisia prosesseja;
- Hallinnon ensisijainen periaate on noudattaa kolmen puolustuslinjan mallia, jotta varmistetaan tehtävien eriyttäminen riskienhallinnan sekä tämän toiminnan valvomisen välillä;
- Finnairin riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan järjestelmien tehokkuutta arvioidaan järjestelmällisesti.

Riskienhallinnan politiikka ja prosessi

Riskienhallinnan viitekehys ja periaatteet on määritelty hallituksen hyväksymässä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan politiikassa (the Finnair Internal Control and Risk Management Policy). Politiikkaa täydentävät yksityiskohtaisemmat eri riskialueita koskevat politiikat. Esimerkkejä muista riskipolitiikoista ovat muun muassa varainhallinnan politiikka, hankintapolitiikka, tietoturvapolitiikka, tietosuojapolitiikka ja kilpailupolitiikka sekä talouspakotepolitiikka.

Finnairin riskienhallinnan viitekehys ja periaatteet huomioivat kansainvälisesti tunnustetut riskienhallinnan parhaat käytännöt (COSO ERM 2017 -viitekehys ja ISO 31000:2009 -riskienhallintastandardi).

Riskien tunnistamiseen ja arviointiin kuuluvat seuraavat vaiheet:

- tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavien ulkoisten ja sisäisten tapahtumien tunnistaminen;
- riskien ja mahdollisuuksien eriyttäminen;
- tunnistettujen riskien analysointi;
- riskien integrointi (konsolidointi);
- riskien arviointi ja priorisointi niiden vaikutuksen ja todennäköisyyden perusteella.



Riskienhallinnan ohjausmalli

Ensimmäinen puolustuslinja

Liiketoimintayksiköt ja yhteiset toiminnot vastaavat tavoitteiden määrittämisestä ja päivittämisen suorituksen johtamisesta. Liiketoimintayksiköt ja yhteiset toiminnot vastaavat riskeistä sekä näin ollen riskien tunnistamisesta ja arvioimisesta sekä riskitekijöiden huomioimisesta päätöksenteossaan. He hallitsevat riskejä muun muassa määrittelemällä ja toimeenpanemalla kontroleja. Siten ensimmäinen puolustuslinja vastaa päivittäisistä riskienhallinnan toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta Finnairin riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan viitekehysten mukaisesti.

Osana ensimmäistä puolustuslinjaa Finnairin toimitusjohtajalla ja johtoryhmällä on kokonaisvastuu asianmukaisen riskienhallinnan järjestämisestä.

Toinen puolustuslinja

Risk & Compliance -valvontatoiminto avustaa asiantuntemuksellaan riskien arvioinnissa ja riskienhallinnassa. Risk & Compliance -toiminnon vastuulla on riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan viitekehysten kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen ja avainkontrollien toimeenpanon seuranta. Risk

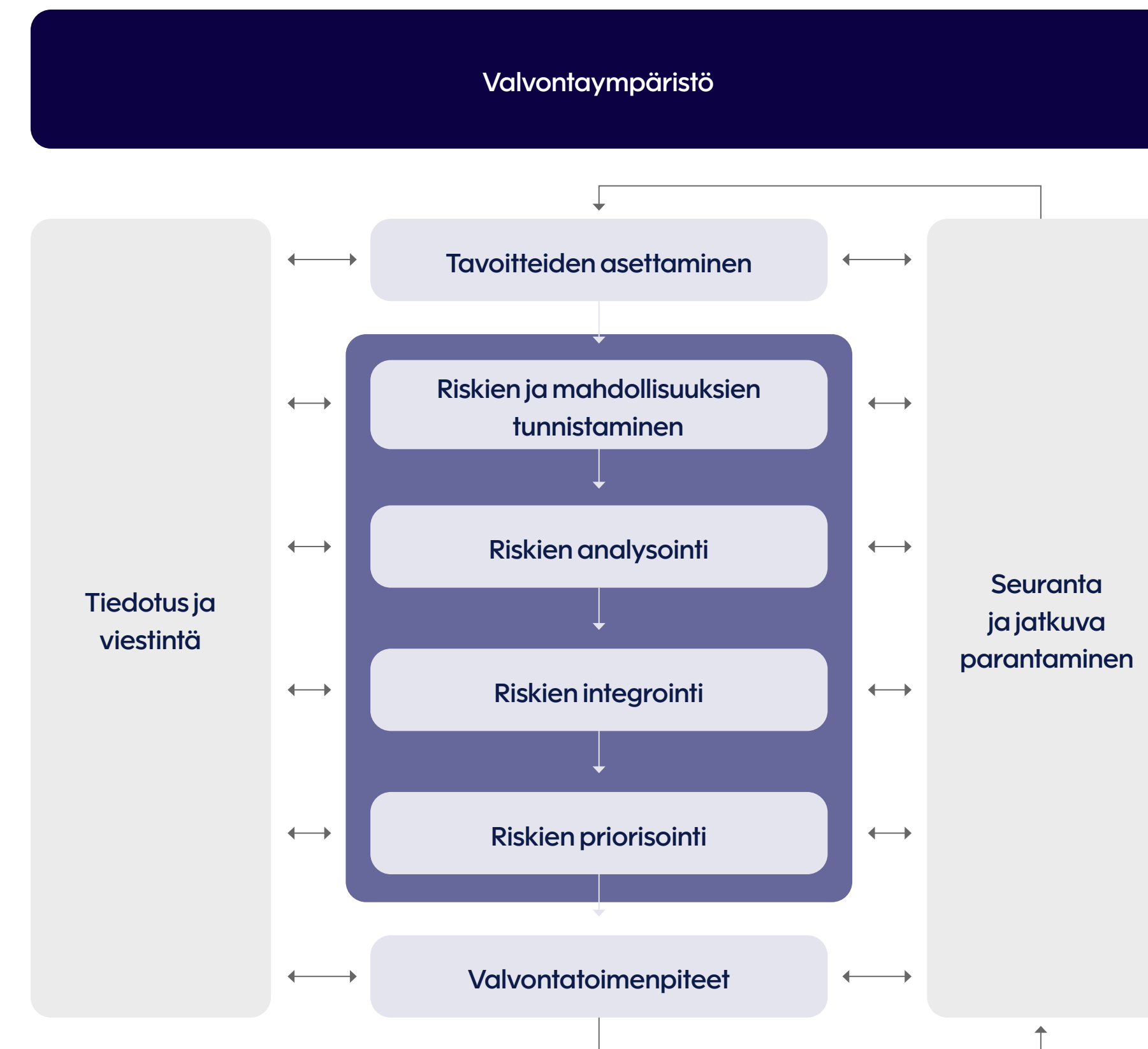
& Compliance -toiminto raportoi hallituksen tarkastusvaliokunnalle.

Finnairin lentotoimintaluvan ja sovellettavien ilmailumääräysten vaatiman lakisääteisen turvallisuuden johtamisjärjestelmän vastuut ja valvonta määräytyvät ilmailuviranomaisen määräysten mukaisesti. Safety & Compliance -toiminto vastaa turvallisuuden johtamisjärjestelmän valvonnasta.

Kolmas puolustuslinja

Sisäinen tarkastus suorittaa tarkastuksia ja tuottaa yhtiön hallitukselle riippumatonta arviointia yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuudesta ja kypsyydestä.

Riskienhallintaprosessi





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. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien, terrorismin ja kyberhyökkäysten uhkalla sekä muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan. Geopoliittisilla jännitteillä voi olla haitallinen vaikutus globaaliin talousympäristöön sekä Finnairin reittiverkostoon ja kannattavuuteen. Ukrainan sota on vaikuttanut dramaattisesti maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä,

erityisesti siviili-ilmailuun liittyen, sulkenut ilmatiloja. Venäjän ilmatilan sulun kesto sekä mahdollinen sodan eskaloituminen nykyistä laajemmaksi on Finnairin Aasian-liikenteen kannalta merkittävin riskitekijä. Lisää reittejä Euroopan ja Aasian välillä saattaa muuttua operatiivisesti mahdottomiksi ja / tai taloudellisesti kannattamattomiksi. Pitkittyneen Venäjän ilmatilan sulun sekä mahdollisen sodan eskaloitumisen negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan, liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään sekä rahoitustaan uudessa toimintaympäristössä.

Makrotaloudelliset tekijät ohjaavat edelleen keskeisesti lentoliikenteen kysyntää, sillä lentomatkustuksen 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 juurikaan enää ole, niihin liittyvät epävarmuustekijät, erityisesti Aasiassa, muodostavat riskin lentomatkustuksen kysynnän ja sitä kautta Finnairin liikevaihdon kehitykselle. COVID-19-pandemialla voi myös olla negatiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia lentomatkustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomatkoihin, tai jos nykyinen pandemia tai vastaavat tulevat terveysuhat lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistymisen vaikuttaa todennäköisesti liikematkustuksen elpymiseen.

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät Venäjän ilmatilan sulun keston sekä COVID-19-pandemiaan ja mahdollisiin uudelleenkiristyviin

matkustusrajoituksiin, COVID-19-pandemiasta aiheutuneisiin resurssiongelmien 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 ja tavoittelee vuoden 2024 puoliväliin mennessä uuden strategian myötä merkittävästi alempia yksikkökustannuksia vuoden 2019 tasoon verrattuna (aiemmat 200 miljoonan euron säästöt sisältyvät tavoitteeseen) COVID-19-pandemian sekä suljetun Venäjän ilmatilan jatkuvien vaikutusten takia. Nykyiset inflaatiopaineet muodostavat riskin saavutetun kustannustason säilyttämiselle.

Polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä, ja siksi polttoaineen hintakehitys vaikuttaa keskeisesti kannattavuuteen. Polttoaineen hintavaihtelu voi aiheuttaa korostunutta epävarmuutta Finnairin taloudellisessa tuloksessa ja rahavirroissa. Lentopetrolin hinta on historiallisesti vaihdellut paljon, ja hintavaihtelun odotetaan jatkuvan tulevaisuudessakin muun muassa Ukrainan sodan vaikutusten takia. Finnairin kykyä siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan ankara kilpailu. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun 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, minkä vuoksi Finnairin nykyinen suojausaste on alle pandemiaa edeltävällä tasolla, mutta kuitenkin riskienhallintapolitiikan asettamissa rajoissa.

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

Pidempään jatkuva heikentynyt kannattavuus ja pääomien ehtyminen voivat vaikeuttaa uuden rahoituksen saamista 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 vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suoja ja kuluttajan

suoja koskeva sääntely. COVID-19-pandemian aiheuttamissa poikkeuksellisissa olosuhteissa erilaiset sopimuksiin ja viranomaiskäytäntöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi valtiontukien sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä.

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 geopolitiittisen tilanteen mahdollisten lisämuutosten vaikutuksia



lentoyhtiöiden markkinoille pääsyn ja liikenneoikeuksien mahdollisuuksiin yleisellä tasolla. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamiseen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Samalla on mahdollista, että matkustusyhteyksien tarve saattaa kasvaa joissakin maissa johtuen markkinoille pääsyyn ja liikenneoikeuksien kasvuun.

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

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



Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja liike-tulos ovat normaalitilanteessa yleensä selvästi pienimmät vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja suurimmat vuoden kolmannella neljänneksellä.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuutariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovaroauksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain

dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan, Yhdysvaltain dollari, Etelä-Korean won ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioden 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 katsauskaudella. Päivityksen myötä suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on noin 90 prosenttia ja alaraja noin 60 prosenttia suojausasteen laskiessa suojausjakson loppua kohden. Keskimääräinen suojausaste nousee päivityksen myötä merkittävästi, joten uuden politiikan mukainen

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

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

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

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan.

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.



suojausaste tullaan saavuttamaan vasta vuoden 2023 ensimmäisen puoliskon aikana.

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 valuuttapositiona aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia suojautumalla valuuttakurssimuutoksilta johdannaisilla ja sijoittamalla likviditeettiä osittain valuuttamääräisiin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokraajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli noin 60 prosenttia.

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

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





Tulevaisuuden näkymät

Ohjeistus 28.10.2022

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

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

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

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

Uusi ohjeistus 15.2.2023

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

Finnair arvioi, että matkustuksen vahva kysyntä jatkuu lyhyellä aikavälillä tukien yhtiön yksikkötuottoja vuoden 2022 toisen puoliskon tapaan, mutta yleisen taloudellisen epävarmuuden jatkuminen heikentää näkyvyyttä matkustuskysynnän kehittymiseen koko vuoden 2023 osalta. Pandemian vaikutusten jäädessä taakse Kiinan avautumisen myötä Finnair uskoo liiketoiminnan normaalin kausiluonteisuuden palaavan. Sen mukaisesti vuoden ensimmäinen

neljännes on kausiluonteisesti heikoin ja tyypillisesti liike tulokseltaan tappiollinen, kun taas kesäkuukaudet ovat vilkkaan matkustuksen aikaa.

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

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

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



Vaihtoehtoiset tunnusluvut

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä antaakseen vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnastaan sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvonalentumiset A330-lentokoneista + Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liike tulos	Liike tulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liike tulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liike tulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Liikevaihto vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 ja 2019 valuuttakurssein	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja RASK kiintein valuuttakurssein laskennassa. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.
Kulut vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liiketoiminnan muut tuotot + Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut + Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 ja 2019 valuuttakurssein ja hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liike tulos vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liikevaihto vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein + Kulut vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liike tulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liike tuloksesta. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.
RASK vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein / Tarjotut henkilö kilometrit (ASK)	Yksikkö tuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkö tuotoista. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.



Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
CASK vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Kulut vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liike-tulos + Poistot ja arvonalentumiset	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike-tuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike-tuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja, poistoja ja arvonalentumisia.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatuihin investointeihin ja leasingien muutoksiin.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.



Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

miljoonaa euroa	2022	2021
Liiketulos	-200,6	-454,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	8,8	11,7
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,9	0,0
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-6,6	-5,6
Arvonalentumiset A330-lentokoneista	32,7	
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset		-20,6
Uudelleenjärjestelykulut	2,6	0,0
Vertailukelpoinen liikeulos	-163,9	-468,9
Poistot ja arvonalentumiset	317,1	319,8
Vertailukelpoinen EBITDA	153,2	-149,0

Vertailukelpoinen liikeulos, RASK ja CASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin

miljoonaa euroa	2022	2021
Liikevaihto	2 356,6	838,4
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	-17,2	-2,5
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	2 339,3	835,9
Liiketoiminnan muut tuotot	146,7	39,2
Vertailukelpoiseen liikelokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-2 667,1	-1 346,4
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	417,7	5,3
Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-2 102,8	-1 301,9
Vertailukelpoinen liikeulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	236,5	-466,0
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	31 298,4	12 094,2
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	7,47	6,91
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	6,72	10,76

Vertailukelpoinen liikeulos, RASK ja CASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin

EUR milj., ellei toisin ilmoitettu	2022	2021
Liikevaihto	2 356,6	838,4
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2019 valuuttakurssein	-5,1	7,2
Liikevaihto vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein	2 351,5	845,6
Liiketoiminnan muut tuotot	146,7	39,2
Vertailukelpoiseen liikelokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-2 667,1	-1 346,4
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2019 valuuttakurssein ja hinnoin	379,8	-14,8
Kulut vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-2 140,7	-1 322,1
Vertailukelpoinen liikeulos vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	210,8	-476,5
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	31 298	12 094
RASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	7,51	6,99
CASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	6,84	10,93

Omavaraisuusaste

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2022	31.12.2021
Oma pääoma yhteensä	410,7	475,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 133,0	4 047,1
Omavaraisuusaste, %	9,9	11,8



Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk

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

* 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 liitteessä 3.8, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit

miljoonaa euroa	2022	2021
Lisäykset käyttöomaisuudessa	125,8	28,7
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	9,5	380,6
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	64,3	25,3
Bruttoinvestoinnit	199,6	434,5

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk

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

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



Muut tunnusluvut

Liikevaihto ja kannattavuus	
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä kun otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - Polttoainekulut) / ASK x 100
Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä × lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä × lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä
Yksikkökustannusten pienentäminen	
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus

Yksikkötuottojen vahvistaminen	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suositteisitte Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0–10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0–6) vähennetään suosittelevien osuudesta (vastaukset 9–10).
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omissa suorakanavissa tapahtuvan lippumyynnin osuus kauden kokonaislippumyynnistä. Suorakanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut ja Finnair Holidays.
Vastuullisuus	
Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
Henkilöstö	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
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
Osake	
Oma pääoma/osake	Oma pääoma / Ulkona olevien osakkeiden määrä kauden lopussa
Osinko tuloksesta, %	Osakekohtainen osinko / Osakekohtainen tulos (EPS) x 100
Efektiivinen osinkotuotto, %	Osakekohtainen osinko / Osakkeen hinta tilikauden lopussa x 100
Liiketoiminnan rahavirta/osake	Liiketoiminnan nettorahavirta / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Hinta/voitto-suhde (P/E)	Osakkeen hinta tilikauden lopussa / Osakekohtainen tulos (EPS)



Tilinpäätös





Tilinpäätös

Miten lukea Finnairin tilinpäätöstä?

Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan tilinpäätöksestä saatavaa kokonaiskuvaa. Liitetiedot on yhdistelty liiketoimintalähtöisiksi asiakokonaisuuksiksi ja laadintaperiaatteista sekä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu niitä koskevan liitetiedon yhteydessä. Lisäksi kiinnostavia lukuja ja muita kohokohtia on selostettu tähdellä merkityssä kehyksessä. Tilinpäätöksen eri osioihin on myös lisätty havainnollistavia kuvaajia lukujen hahmottamisen helpottamiseksi.

I Liitetiedot on yhdistelty asiakokonaisuuksien mukaisiksi osioiksi, jotta tilinpäätös antaisi paremman kokonaiskuvan Finnair-konsernista ja sen liiketoiminnasta. Jokaisen osion sisällön alussa on kuvattu ja selitetty osion sisältöä. Selitykset tunnistaa **I**-merkistä.

A Laadintaperiaatteet on pyritty kuvaamaan sen liitetiedon yhteydessä, jota periaate lähinnä koskee. Laadintaperiaatteet on merkitty **A**:lla.

! Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty niitä koskevan liitetiedon yhteydessä, ja erotettu merkillä **!**.

✦ Aihepiiriin liittyvistä kohokohdista on kerrottu tähdellä merkityissä kehyksissä olennaisten asioiden esiin nostamiseksi.

Tämä Taloudellinen tieto 2022 ei ole ESEF-asetuksen (European Single Electronic Format) mukainen xHTML-asiakirja. ESEF-säätelyn mukainen Taloudellinen tieto 2022 on saatavilla osoitteesta <https://investors.finnair.com/fi>.

54	Konsernin tuloslaskelma
54	Konsernin laaja tuloslaskelma
55	Konsernin tase
56	Konsernin rahavirtalaskelma
57	Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

58 Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

58	Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet
58	Konsernin perustiedot
58	Laatimisperusta
58	COVID-19-pandemian ja Ukrainan sodan vaikutukset konsernitilinpäätökseen
59	Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta
59	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen
60	Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät
60	Ilmastoliitännäiset seikat konsernitilinpäätöksessä
60	Muutokset laadintaperiaatteissa

61 1 Liiketulos

61	1.1 Segmentti-informaatio
61	1.2 Liiketoiminnan tuotot
61	1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain
62	1.2.2 Liikevaihto valuutoissa
62	1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset
62	1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot
63	1.2.5 Liiketoiminnan muut tuotot
63	1.3 Liiketoiminnan kulut
63	1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa
63	1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut
63	1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut
63	1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat
63	1.3.5 Muut velat
64	1.3.6 Varaukset
64	1.3.7 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät
65	1.3.8 Palkitseminen
65	1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut
68	1.3.8.2 Eläkkeet

70 2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset

70	2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus
72	2.2 Vuokrasopimukset
74	2.3 Poistot ja arvonalentumiset

76 3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

76	3.1 Rahoitustuotot ja -kulut
76	3.2 Rahoitusvarat
77	3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat
77	3.2.2 Rahavarat
77	3.3 Rahoitusvelat
79	3.4 Vastuusitoumukset
79	3.5 Rahoitusriskien hallinta
82	3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu
83	3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus
83	3.8 Johdannaiset
86	3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

87 4 Konsolidointi

87	4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet
87	4.2 Tytäryhtiöt
88	4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot
88	4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä
88	4.5 Lähipiiritapahtumat

89 5 Muut liitetiedot

89	5.1 Tuloverot
91	5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit
91	5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

91 6 Emoyhtiön tilinpäätös

101 Hallituksen esitys osingonjaosta

102 Tilintarkastuskertomus



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys osingonjaosta
Tilintarkastuskertomus

Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2022	2021
Liikevaihto	1.1, 1.2	2 356,6	838,4
Liiketoiminnan muut tuotot		153,5	62,5
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	1.3.8	-449,6	-229,3
Polttoainekulut		-835,1	-211,4
Kapasiteettivuokrat		-102,5	-71,3
Lentokaluston huoltokulut		-192,4	-117,2
Liikennöimismaksut		-206,5	-120,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-103,1	-38,1
Matkustaja- ja maapalvelut	1.3.2	-348,0	-148,0
Poistot ja arvonalentumiset	2.3	-349,8	-319,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	1.3.3	-123,7	-99,7
Liiketulos		-200,6	-454,4
Rahoitustuotot	3.1	6,5	12,8
Rahoituskulut	3.1	-137,9	-117,8
Kurssivoitot ja -tappiot	3.1	-38,8	-22,5
Tulos ennen veroja		-370,7	-581,9
Tuloverot	5.1	-105,4	117,6
Kauden tulos		-476,2	-464,3
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		-476,2	-464,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa			
Laimentamaton osakekohtainen tulos	3.9	-0,36	-0,34
Laimennettu osakekohtainen tulos	3.9	-0,36	-0,34

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2022	2021
Kauden tulos		-476,2	-464,3
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos		-13,8	30,1
Verovaikutus		0,1	-6,0
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.8.2	49,9	43,0
Verovaikutus		-10,0	-8,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		26,2	58,4
Kauden laaja tulos		-450,0	-405,9
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		-450,0	-405,9

✳️ **Pandemialla ja Venäjän ilmatilan sululla oli merkittävä negatiivinen vaikutus tilikauden 2022 kannattavuuteen**
Finnairin liikevaihto lähes kolminkertaistui vuoden 2022 aikana, johtuen matkustajaliikenteen toipumisesta COVID-19-pandemiasta erityisesti Euroopassa ja Yhdysvalloissa. Kuitenkin erityisesti vielä Aasiassa jäljellä olevilla pandemiaan liittyvillä matkustusrajoituksilla sekä Venäjän ilmatilan sulkemisella, yhdistettynä poikkeuksellisen korkeisiin polttoaineen hintoihin, oli merkittävä negatiivinen vaikutus tilikauden liiketulokseen. Tuloveroilla oli negatiivinen vaikutus kauden tulokseen, johtuen edellisvuosien verotuksellisiin tappioihin liittyvän laskennallisen verosaamisen alaskirjauksesta. Finnair ei ole kirjannut tilikauden 2022 tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia Venäjän ilmatilan sulkeutumisesta aiheutuneesta lisääntyneestä epävarmuudesta johtuen. Laskennallisista veroista kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 5.1 Tuloverot.

✳️ = Kohokohdat



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Konsernin tase

Milj. euroa	Liite	2022	2021
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Laivasto	2.1	894,8	946,3
Käyttöoikeuslaivasto	2.2	932,9	1 025,3
Laivasto yhteensä		1 827,6	1 971,6
Muu käyttöomaisuus	2.1	150,1	162,3
Muu käyttöoikeusomaisuus	2.2	145,4	156,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		295,5	318,7
Eläkesaamiset	1.3.8.2	120,0	80,9
Muut pitkäaikaiset varat		4,5	6,9
Laskennalliset verosaamiset	5.1	80,6	191,9
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 328,3	2 569,9
Lyhytaikaiset varat			
Myyntiin liittyvät saamiset	1.2.3	134,9	110,9
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat	1.3.4	122,0	55,8
Johdannaisinstrumentit	3.8	23,5	26,1
Muut rahoitusvarat	3.2.1	738,6	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	3.2.2	785,8	734,3
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 804,8	1 458,5
Myytävänä olevat omaisuuserät			18,7
Varat yhteensä		4 133,0	4 047,1

Milj. euroa	Liite	2022	2021
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		335,2	400,2
Oma pääoma yhteensä		410,7	475,7
Pitkäaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	1 128,0	1 204,1
Muut korolliset velat	3.3	1 058,4	986,2
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	0,7	0,7
Varaukset ja muut velat	1.3.6	186,4	200,7
Pitkäaikaiset velat yhteensä		2 373,5	2 391,6
Lyhytaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	202,7	176,9
Muut korolliset velat	3.3	240,1	441,7
Varaukset	1.3.6	71,7	13,8
Ostovelat		90,3	53,5
Johdannaisinstrumentit	3.8	36,7	0,4
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	1.2.4	452,0	291,1
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	1.3.8.1	111,2	74,4
Muut velat	1.3.5	144,4	128,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 348,9	1 179,8
Velat yhteensä		3 722,4	3 571,4
Oma pääoma ja velat yhteensä		4 133,0	4 047,1

Konsernin oman pääoman määrä väheni kauden aikaisista tappioista johtuen

Vaikka Suomen valtion myöntämän hybridilainan nosto tilikauden 2022 aikana vahvisti konsernin omaa pääomaa, oma pääoma laski edellisvuodesta, johtuen kauden aikaisista merkittävistä tappioista. Matkustajakäynnän paraneminen näkyi kassavarojen sekä lentolippuvelan kasvuna, joka on osa myyntiin siirtovelkoja ja myynnistä saatuja ennakoita. Laskennallisten verosaamisten määrä pieneni vuoden 2022 aikana tehdyn alaskirjauksen seurauksena. Laskennallisten verosaamisten kirjanpidollinen käsittely on esitetty tarkemmin liitetiedossa 5.1 Tuloverot.

★ = Kohokokdat



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2022	2021
Liiketoiminnan rahavirta		
Tulos ennen veroja	-370,7	-581,9
Poistot ja arvonalentumiset	349,8	319,8
Rahoitustuotot ja -kulut	170,2	127,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-6,6	-19,4
Varausten muutos	45,2	19,8
Työsuhde-etuudet	12,7	-4,3
Muut oikaisut	2,1	3,3
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	60,0	18,9
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-86,9	-49,9
Vaihto-omaisuuden muutos	-10,1	1,9
Osto- ja muiden velkojen muutos	249,5	257,3
Käyttöpääoman muutos	152,5	209,2
Maksetut rahoituskulut, netto	-96,1	-99,3
Liiketoiminnan nettorahavirta	259,0	-25,3
Investointien rahavirta		
Investoinnit laivastoon	-83,1	-70,3
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-4,9	-6,0
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	25,5	441,7
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,4	11,7
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-12,8	-67,5
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	-0,7	0,0
Investointien nettorahavirta	-75,5	309,6
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot		396,7
Lainojen takaisinmaksut	-144,0	-154,8
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-193,4	-146,8
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-20,5	-20,5
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot	400,0	
Omien osakkeiden hankinnat		-1,1
Rahoituksen nettorahavirta	42,1	73,4
Rahavirtojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	1150,0	792,2
Rahavirtojen muutos	225,6	357,8
Rahavarat kauden lopussa*	1375,6	1150,0

* Rahavarat

Milj. euroa	2022	2021
Muut rahoitusvarat	738,6	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	785,8	734,3
Kassavarat	1524,4	1265,7
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-148,8	-115,7
Rahavarat	1375,6	1150,0

Rahoituksen rahavirtaan sisältyvien oman pääoman ja rahoitusvelkojen muutokset on esitetty liitetiedossa 3.3 Rahoitusvelat sekä liitetiedossa 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.

✦ Konsernin maksuvalmius säilyi vahvana vuonna 2022

Liiketoiminnan nettorahavirta kääntyi positiiviseksi vuoden 2022 aikana matkustuskysynnän parantumisen seurauksena, mikä näkyi liikevaihdon ja lentolippuvelan kasvuna. Investoinnit laivastoon liittyvät pääosin vuoden alussa lanseerattuun Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen ja käyttöomaisuuden myynnit neljän A321-lentokoneen myyntiin. Rahoituksen nettorahavirrassa esitetyt pääomalainan nostot liittyvät Suomen valtion myöntämään hybridilainaan, jonka Finnair nosti kokonaisuudessaan tilikauden 2022 aikana.

✦ = Kohokohdat



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarajat	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2022	75,4	168,1	16,6	762,0	-744,5	198,0		475,7
Kauden tulos					-476,2			-476,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-13,7					-13,7
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			40,0					40,0
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

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

★ **Omavaraisuusaste 9,9 % (11,8 %)**
Konsernin oma pääoma jatkoi laskuaan tilikauden 2022 aikana johtuen kauden tappiosta johtuvasta kertyneiden voittovarojen laskusta. Omaa pääomaa vahvisti Suomen valtion Finnairille myöntämän hybridilainan nosto. Hybridilaina konvertoitiin tilikauden aikana oman pääoman ehtoiseksi pääomalainaksi.
Finnair suojautuu lentopetrolin hintavaihteluilta termiinisopimuksilla ja optioilla riskienhallintapolitiikkansa mukaisesti, joka on kuvattu liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta. Suojausinstrumenttien käypä arvo muuttui johtuen pääosin lentopetrolin hintojen matalammasta tasosta vuoden 2022 lopussa. Muutokset käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erissä on kuvattu yksityiskohtaisemmin liitetiedossa 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.

★ = Kohokohdat



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Miten Finnairin laadintaperiaatteita tulisi lukea?
Laskentaperiaatteiden paremman ymmärryksen saavuttamiseksi Finnair kuvaa laadintaperiaatteet siihen liittyvän liitetiedon yhteydessä. Yleinen laadintaperusta on kerrottu osana tätä tilinpäätöksen laadintaperiaatteita koskevaa liitetietoa, kun taas sellaiset laadintaperiaatteet, jotka liittyvät läheisesti johonkin tiettyyn liitetietoon, on esitetty osana kyseistä liitetietoa. Laadintaperiaatteissa keskitytään kuvaamaan konsernin vallitsevasta IFRS-säännöstöstä muodostamat ja soveltamat laadintaperiaatteet, eikä standardin tekstiä ole toistettu, ellei Finnair ole katsonut sitä liitetiedon sisällön ymmärtämisen kannalta tärkeäksi. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin laadintaperiaate on esitetty ja mihin IFRS-standardiin periaate ensisijaisesti perustuu.

Laadintaperiaate	Liitetieto	Nro	IFRS
Segmenttiraportointi	Segmentti-informaatio	1.1	IFRS 8
Tuloutus, liiketoiminnan muut tuotot ja myyntisaamiset	Liiketoiminnan tuotot	1.2	IFRS 15, IFRS 9, IFRS 7
Varaukset ja ehdolliset velat	Varaukset	1.3.6	IAS 37
Työsuhde-etuudet ja osakeperusteiset maksut	Palkitseminen	1.3.8	IAS 19, IFRS 2
Eläkkeet	Eläkkeet	1.3.8.2	IAS 19
Aineelliset ja aineettomat käyttöomaisuushyödykkeet	Laivasto ja muu käyttöomaisuus	2.1	IAS 16, IAS 36, IAS 38
Vuokrasopimukset	Vuokrasopimukset	2.2	IFRS 16
Omaisuserien arvonalentuminen	Poistot ja arvonalentumiset	2.3	IAS 36
Korkotuotot ja -kulut	Rahoitustuotot ja -kulut	3.1	IFRS 7, IAS 32
Rahoitusvarat	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahat ja pankkisaamiset	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahoitusvelat	Rahoitusvelat	3.3	IFRS 9, IFRS 7
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	Johdannaiset	3.8	IFRS 9, IFRS 7
Oma pääoma, osinko ja omat osakkeet	Omaa pääomaa koskevat tiedot	3.9	IAS 32, IAS 33
Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Osakkuus- ja yhteisyritykset	Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4.4	IFRS 11, IAS 28
Lähipiiritapahtumat	Lähipiiritapahtumat	4.5	IAS 24
Tuloverot ja laskennalliset verot	Tuloverot	5.1	IAS 12

Konsernin perustiedot

Finnair-konserni harjoittaa maailmanlaajuisesti lentoliikennettä ja sitä tukevia palveluja. Konsernin emoyritys on Finnair Oyj, jonka kotipaikka on Helsinki ja pääkonttorin rekisteröity osoite on Tietotie 9, Vantaa, Suomi. Emoyritys on listattuna NASDAQ OMX Helsingin pörssissä.
Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi konsernitilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.-31.12.2022 julkistettavaksi 14.2.2023. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen.

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös 2022 on laadittu Euroopan unionissa hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2022 voimassaolevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisöläinsäädännön mukaiset. Tilikaudella käyttöön otettuja sekä tulevilla kausilla käyttöön otettavien laadintaperiaatteiden muutoksia on kuvattu alempana osioissa Muutokset laadintaperiaatteissa.
Konsernitilinpäätös esitetään euroissa, joka on konsernin emoyhtiön toimintavaluutta. Ulkomaanrahan määräiset liiketapahtumat kirjataan kussakin konserniyhtiössä tapahtumapäivän valuuttakurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat ulkomaanrahan määräiset monetaariset varat ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Ulkomaanrahan määräisten tase-erien arvostuksesta ja niihin liittyvien suojausinstrumenttien käyvän arvon muutoksista johtuvat kurssivoitot ja -tappiot kirjataan tuloslaskelmaan.
Vuoden 2022 konsernitilinpäätös on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavia rahoitusvaroja ja käypään arvoon arvostettuja johdannaissopimuksia. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina pyöristettynä lähimpään sataantuhanteen euroon. Tämän vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua.

COVID-19-pandemian ja Ukrainan sodan vaikutukset konsernitilinpäätökseen

COVID-19-pandemian ja siihen liittyvien matkustusrajoitusten vaikutukset lievenivät tilikauden 2022 aikana Aasian markkina-aluetta lukuunottamatta, mikä näkyi matkustajamäärien ja matkustajakäyttöasteiden kasvuna Euroopan ja Yhdysvaltojen liikenteessä. Vuoden 2022 tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat selvästi vertailukauden tasosta ja olivat 31 298 milj. km (12 094 milj.km). Finnairin liikevaihto kasvoi 2 356,6 miljoonaan euroon (838,4) ja matkustajamäärä 9,1 miljoonaan matkustajaan (2,9).
Vaikka pandemian vaikutus Finnairin toimintaan lieveni tilikauden aikana, sen erityisesti tilikauden alkuun kohdistuneiden vaikutusten sekä Ukrainan sodan ja sitä seuranneen Venäjän ilmatilan sulun takia kauden tulos jäi huomattavan tappiolliseksi ollen -476,2 miljoonaa euroa (-464,3). Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti merkittävästi Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen reitityksiin ja kustannuksiin, minkä lisäksi lentopolttoaineen markkinahinta nousi kuluvan tilikauden aikana poikkeuksellisen korkealle tasolle. Kannattavuutta rasittivat lisäksi laskennallisista verosaamisista ja neljästä A330-lentokoneesta tehdyt yhteensä 149,7 miljoonan euron suuruiset arvonalentumiskirjaukset. Finnair arvioi vaikean toimintaympäristön, mukaan lukien Venäjän ilmatilan sulun, jatkuvan pitkään ja julkisti 7. syyskuuta 2022 uuden strategian heikon kannattavuuden parantamiseksi ja taloudellisen asemansa vahvistamiseksi. Uuden strategian implemointityö käynnistyi vuoden 2022 loppupuolella, minkä osana Finnair kirjasi tilikauden 2022 lopussa 2,6 miljoonan euron suuruisen varauksen liittyen päätökseensä vähentää noin 150 työtehtävää.
Konsernin oma pääoma laski tilikauden aikana pääosin tilikaudella syntyneistä tappioista johtuen ja oli tilikauden lopussa 410,7 miljoonaa euroa (475,7). Omaa pääomaa vahvisti Suomen valtion myöntämä 400 miljoonan euron suuruinen hybridilaina, joka konvertoitiin pääomalainaksi tilikauden aikana. Konsernitaseeseen kirjattu laskennallinen verosaaminen laski arvonalentumisen seurauksena 80,6 miljoonaan euroon (191,9), mikä johtui Venäjän ilmatilan sulun arvioiduista vaikutuksista konsernin tulevaisuudessa kerrytettävän verotettavan tulon määrään.
Liiketoiminnan nettorahavirta kääntyi tilikaudella positiiviseksi parantuneen lentolippumyynnin ansiosta ollen 259,0 miljoonaa euroa (-25,3). Käyttöpääoma kasvoi 152,5 miljoonaa euroa johtuen pääosin kysynnän lisääntymistä seuranneesta lentolippuvelan kasvusta. Kokonaisuudessaan konsernin rahavarat kasvoivat tilikauden aikana 225,6 miljoonalla eurolla, ollen tilikauden lopussa 1 375,6 miljoonaa euroa (1 150,0).
Tarkempia tietoja konsernitilinpäätöksen lukujen kehittymisestä esitetään seuraavia erä koskevissa liitetiedoissa: liikevaihto ja liiketoiminnan kulut (liitet. 1.2 ja 1.3), myynnin siirtovelat ja saadut ennakot (liitet. 1.2.4), vieraan ja oman pääoman muutokset (liitet. 3.3. ja 3.9) sekä tuloverot (liitet. 5.1).
COVID-19-pandemia sekä Venäjän hyökkäystä seurannut Ukrainan sota ovat vaikuttaneet myös tilinpäätöksessä käytettyihin keskeisiin tilinpäätösarvioihin ja epävarmuustekijöihin. Näitä on esitelty tarkemmin jäljempänä kohdassa Keskeiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta

Konsernin tilinpäätös on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta. Hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu yhtiön syyskuussa julkistamaan strategiaan ja hallituksen hyväksymään viimeisimpään liiketoimintasuunnitelmaan. Johtuen pandemiaa ja Ukrainan sotaa seuranneesta taloudellisesta toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja sen keston ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut kolmea vaihtoehtoista johdon laatimaa ennusteskenaariota, jotka kattavat 36 kuukauden ajanjakson tammikuusta 2023 joulukuuhun 2025 asti. Ennusteskenaariot eroavat toisistaan pääasiassa mahdollisen laskusuhdanteen vaikutuksen sekä Venäjän ilmatilan sulun arvioidun keston suhteen. Finnair kykenee täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kk ajan tilinpäätöksen julkistamisesta kaikissa kolmessa skenaariossa.

Tilinpäätöksen 2022 yhteydessä laadittujen ennusteskenaarioiden mukaan liikevaihdon ja kannattavuuden arvioidaan kehittyvän vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä arvioitua hitaammin, johtuen tilikauden aikana voimaan tulleen Venäjän ilmatilan sulun pitkäaikaisista, negatiivisista vaikutuksista sekä polttoaineen korkeammasta hinnasta. Perusskenaarion sekä tätä pessimistisemmän skenaarion mukaan Venäjän ilmatilan arvioidaan pysyvän kiinni toistaiseksi, kun taas optimisen skenaarion mukaan Venäjän ilmatila aukeaisi vuoden 2025 toisen kvartaalin aikana. Lisäksi yhtiö arvioi kaikkein pessimistisimmässä skenaariossa mahdollisen taloudellisen laskusuhdanteen vaikuttavan matkustajatuottoja vähentävästi, johtaen jonkin verran perusskenaariota heikompaan tulokseen. Finnair arvioi optimoivansa kapasiteettiaan ja verkostoaan uudistetun strategian mukaisesti kaikissa skenaarioissa sekä tehostavansa merkittävästi toimintaansa vuoden 2024 puoliväliin mennessä kannattavuutensa parantamiseksi. Se arvioi kaikissa skenaarioissa operoivansa vuonna 2023 noin 84 % kapasiteetilla ja vuonna 2024 noin 88 % kapasiteetilla (tarjotuilla vuositason henkilökilometreillä mitattuna) pandemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Optimistisessa skenaariossa kapasiteetin arvioidaan nousevan noin 93 %:iin vuonna 2025, kun taas kahdessa muussa skenaariossa yhtiö arvioi operoivansa vuonna 2025 noin 88 % kapasiteetilla. Finnair ei Venäjän ilmatilan sulun myötä enää arvioi saavuttavansa pandemiaa edeltävää operatiivista tasoa ennusteperiodin aikana, johtuen päivitetyn strategian mukaisesta lentoverkoston ja laivaston optimoinnista.

Johdon laatimat ennusteskenaariot perustuvat arvioituun matkustajakysynnän ja kapasiteetin kehitykseen, jotka riippuvat yleisestä talouskehityksestä sekä siitä, kuinka kauan kysyntä jatkuu vahvana kun pandemian aikaista matkustuspatoutumaa puretaan. Yksikkötuottojen (RASK) arvioidaan kaikissa skenaarioissa pysyvän vuoden 2019 tason yläpuolella toimialan osittaisten kapasiteettirajoitusten, strategian mukaisten yksikkötuottojen vahvistamistoimenpiteiden ja osin lippuhintoihin sisällytettävien korkeampien polttoainekustannusten johdosta. Samanaikaisesti uuden strategian mukaisen yksikkökustannusten pienenemisen arvioidaan johtavan parempaan kannattavuuteen. Lentotoiminnan muuttuvat kulut vaihtelevat arvioidun kapasiteetin mukaan, kun taas lentokoneiden huoltoinvestointien odotetaan pysyvän melko vakiona kaikkien skenaarioiden välillä.

Tilikauden 2022 aikana, Finnair jatkoi vahvan rahoitusaseman tukemista keskittymällä investointien ja kustannusten optimointiin, sopeuttamalla operatiivista kapasiteettiaan kysyntään, uudelleenneuvottelemalla rahoitusjärjestelyitään ja uudistamalla aiemmin vahvasti Aasian ja Euroopan väliseen reittiliikenteeseen nojanneen strategiansa. Finnairin uusi strategia keskittyy rakentamaan kilpailukykyisen lentoyhtiön, jonka tavoitteena on pandemiaa edeltävän ajan 5 %:n vertailukelpoinen liikevoittotaso vuoden 2024 puolivälistä lähtien. Vuoden 2022 aikana aloitetun strategian implemintityön yhteydessä toteutettujen säästö- ja muutosneuvotteluiden tuloksena Finnair julkisti vähentävänsä noin 150 työtehtävää maailmanlaajuisesti. Operatiivisen kapasiteetin sopeuttamiseksi Finnair solmi määräaikaiset miehistö- ja lentokonevuokrasopimukset British Airwaysin ja Eurowings Discoverin kanssa ja aloitti yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa kolmen pohjoismaisen kaupungin ja Dohan välillä. Operatiivisten toimenpiteiden lisäksi Suomen valtion myöntämä 400 miljoonan euron suuruinen hybridilaina konvertointiin oman pääoman ehtoiseksi pääomalaikaksi vahvistaen konsernin emoyhtiö Finnair Oyj:n omaa pääomaa, minkä lisäksi Finnair sopi 600 miljoonan euron suuruisen TyEL-takaisineläinlaina-ajan ja maksuaikataulun jatkamisesta vuoteen 2025 saakka.

Edellä mainituista toimista johtuen, Finnairin rahavarat pysyivät korkealla tasolla ja olivat vuoden 2022 lopussa 1 375,6 miljoonaa euroa (1 150,0). Konsernin kassavarat sisältäen myös muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

(maturiteetti yli 3 kk) olivat kauden lopussa yhteensä 1 524,4 miljoonaa euroa (1 265,7). Konsernin johto ja hallitus seuraavat tarkasti konsernin kassatilannetta huomioiden erityisesti nykyisen toimintaympäristön haastavan dynamiikan. Konsernin velkojen maturiteettirakenne on esitetty liitetiedossa 3.3. ja lisätietoa suojauspolitiikasta ja likviditeettiriskien hallinnasta annetaan liitetiedoissa 3.5 ja 3.8. Finnairilla ei ollut tilikauden 2022 lopussa kovenanttiehtoisia lainoja.

Merkittävimmät tunnistetut epävarmuudet johdon ennusteissa liittyvät vallitsevaan haastavaan liiketoimintaympäristöön, joka johtuu Ukrainan sodan vaikutuksista mukaan lukien Venäjän ilmatilan sulku, jonka kesto ei tilinpäätöshetkellä voida varmuudella tietää. Lisäksi merkittävästi kallistuneen lentopolttoaineen hintakehitys, inflaation ja mahdollisen taantuman vaikutus matkustajakysyntään ja kustannuksiin sekä taloudellisen- ja kilpailuympäristön muutoksiin liittyy aiempaa suurempi epävarmuus. Nämä seikat eivät ole Finnairin johdon vaikutusvallassa ja Finnairin johto on joutunut käyttämään ennusteita laatiessaan erityistä harkintaa liittyen tämänhetkisen geopolitiittisen ja vaikean taloudellisen toimintaympäristön keston sekä tekemään arvioita sen vaikutuksista Finnairin liiketoimintaan ja kannattavuuteen.

Finnairin johdolla on jo toteutettujen toimenpiteiden lisäksi käytettävissään myös muita vaikutusvallassaan olevia mitigointitoimenpiteitä, joiden avulla se uskoo kykenevänsä suoriutumaan velvoitteistaan vähintään seuraavan 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta edellä mainituista epävarmuustekijöistä huolimatta. Näihin kuuluu Finnairin käynnistämät keskustelut Airbusin kanssa eri vaihtoehdoista lykätä tai peruuttaa kaksi vielä jäljellä olevaa A350-konetta, joiden on tämänhetkisen sopimuksen mukaan määrä saapua vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä. Tämän lisäksi Finnair selvittää jälleenrahoitusmahdollisuuksia liittyen sen olemassaoleviin rahoitusjärjestelyihin.

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

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

Tuloslaskelman ja taseen esittäminen

Finnair esittää tuloslaskelmallaan erän liiketulos, jota ei ole määriteltä IAS 1 Tilinpäätöksen esittäminen -standardissa. Konserni on määrittänyt sen seuraavasti: liiketulos on nettosumma, joka muodostuu, kun liikevaihtoon lisätään liiketoiminnan muut tuotot ja vähennetään liiketoiminnasta aiheutuvat kulut, kuten palkat, polttoainekulut, huoltokulut ja poistot. Kurssierot ja johdannaisten realisoituneet käypien arvojen muutokset sisältyvät liiketulokseen, mikäli ne syntyvät liiketoimintaan liittyvistä eristä. Muutoin ne on kirjattu rahoituseriin. Liiketulokseen ei sisällytetä rahoituseriin liittyviä tuottoja ja kuluja, osuutta osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista tai tuloveroihin liittyviä erä.

Taseen varat ja velat luokitellaan lyhytaikaisiksi, mikäli niiden odotetaan realisoituvan 12 kuukauden kuluessa tai mikäli ne luokitellaan likvideiksi varoiksi tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattaviksi eriksi. Muut varat ja velat luokitellaan pitkäaikaisiksi varoiksi tai veloiksi. Taseen korollisiksi veloiksi luetaan lainat rahoituslaitoksilta, joukkovelkakirjalainat, lentokonerahoitusta varten otetut lainat (JOLCO- ja vientiluottotakauslainat), vuokratvelat ja yritystodistukset. Korollisiksi varoiksi luetaan korolliset talletukset sekä sijoitukset yritys- ja sijoitustodistuksiin, joukkovelkakirjalainoihin ja lyhyen koron rahastoihin. Korollisten varojen ja velkojen erotuksena laskettavaan



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

korolliseen nettovelkaan luetaan näiden lisäksi valuutan- ja koronvaihtosopimukset, joita käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen.

Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää konsernin johdolta tiettyjä arvioita ja oletuksia sekä harkinnan käyttöä laadintaperiaatteiden soveltamisessa, jotka vaikuttavat taseen varoihin ja velkoihin sekä tuottojen ja kulujen määriin raportointikaudella. IFRS-standardien soveltamisen yhteydessä joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdyistä arvioista ja oletuksista. Lisäksi tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden soveltamisessa tarvitaan johdon harkintaa erityisesti silloin, kun IFRS-standardit sallivat vaihtoehtoisia kirjaamis-, arvostamis- ja esittämistapoja. Arviot ja oletamat pohjautuvat aikaisempaan kokemukseen ja johdon parhaaseen näkemykseen tulevaisuuden tapahtumista ja muista olettamuksista, joiden uskotaan olevan olosuhteet huomioon ottaen perusteltuja. Arvioita ja oletamia arvioidaan jatkuvasti ja mahdolliset muutokset kirjataan sillä tilikaudella, jonka aikana arvioita tai olettamuksia muutetaan.

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

Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan lisääntyneen epävarmuuden huomioon arvioissaan ja oletamuksissaan, ja valmistellut kolme eri ennusteskenaariota, jotka heijastelevat mahdollisia vaihteluita matkustajakysynnän kehityksestä ja toimintaympäristön muutoksista. Nämä ennusteskenaariot on esitelty edellä liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Pyrkiessään ottamaan lisäntyneen epävarmuuden huomioon myös tilikauden lopun arvonalentumistestauksessaan, Finnair soveltaa kassavirtaennusteessaan odotusarvomenetelmää, joka huomioi eri skenaarioihin pohjautuvat kassavirrat sekä niiden todennäköisyydet sen sijaan, että testaus perustuisi vain yhteen, todennäköisimpään kassavirtaennusteeseen.

Tietoa arvioista ja harkinnasta, jota johto on käyttänyt konsernin noudattamia tilinpäätöksen laadintaperiaatteita soveltaessaan ja joilla on eniten vaikutusta tilinpäätöksessä esitettäviin lukuihin, on esitetty alla olevassa taulukossa Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät.

I Konsernin tilinpäätös on laadittu liiketoiminnan jatkuvuuden periaatteen mukaisesti. Liiketoiminnan jatkuvuuden arviointi pohjautuu pitkälti johdon ennusteisiin tulevista tapahtumista sekä muihin johdon ja hallituksen käytettävissä oleviin tietoihin arviointihetkellä. Näitä koskevat merkittävimmät tunnistetut tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitelty aiemmin tässä kappaleessa liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Merkittävimmät yksittäisiin tilinpäätösosioihin liittyvät tunnistetut tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty sen liitetiedon ja erän yhteydessä, johon se lähinnä liittyy. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin epävarmuustekijä on esitetty. **I**

Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät	Liitetiedon numero	Liitetiedon nimi
Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä	1.2	Liiketoiminnan tuotot
Lentokaluston huoltovaraukset	1.3.6	Varaukset
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	Eläkkeet
Vuokrasopimukset	2.2	Vuokrasopimukset
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus	2.3	Poistot ja arvonalentumiset
Johdannaisopimukset ja suojauslaskenta	3.8	Johdannaiset
Laskennalliset verot	5.1	Tuloverot

Ilmastoliitännäiset seikat konsernitilinpäätöksessä

Finnairin ympäristövastuun periaatteena on toiminnan jatkuva parantaminen ja Finnair on sitoutunut tavoitteeseen saavuttaa hiilineutraali lentäminen vuonna 2045, minkä lisäksi se aikoo jo vuoden 2025 lopussa puolittaa nettopäästöt puoleen vuoden 2019 tasoon verrattuna. Finnairin ilmastoliitännäisistä tavoitteista kerrotaan tarkemmin Hallituksen toimintakertomuksessa ja Vastuullisuusliitteessä.

Finnair arvioi ilmastoliitännäisten kustannusten kasvavan merkittävästi seuraavan 1-5 vuoden aikana, johtuen päästövähennystavoitteista sekä tiukentuvasta ilmastolainsäädännöstä. Erityisesti Euroopan Unionin esittelemän ”Fit for 55” - ilmastolakipaketin mukaisista lainsäädäntäaloitteista kolme ovat merkittävimpiä ilmailualan kannalta: päästökaupan uudistus (EU-ETS), kestävän lentopolttoaineen sekoituskiintiö (ReFuelEU Aviation) ja ehdotus kerosiininveron käyttöönotosta (energiaverodirektiivi). Voimaan tullessaan uuden lainsäädännön arvioidaan aiheuttavan korkeampia kustannuksia kallistuvien päästöoikeuksien, kasvavan uusiutuvan polttoaineen kulutuksen ja lentopolttoaineen mahdollisen verovapauden poistumisen johdosta. Silloin kun Finnair arvioi, että nämä kustannukset saadaan katettua lippuhintojen korotuksella, matkustajatuloihin lisätään vastaava oikaisu. Ympäristöliitännäisten seikkojen tulosvaikutus on huomioitu konsernitilinpäätöksessä käytetyissä johdon kannattavuus- ja kassavirtaennusteissa, jotka ovat osa tilinpäätöshetkellä laadittua käyttöomaisuuden arvonalennustestiä sekä laskennallisten verosaamisten arvostusta.

Finnair arvioi ilmastoliitännäisten seikkojen vaikutuksen nykyisen laivastonsa arvioituun taloudelliseen käyttöikään vähäiseksi, sillä yhtiöllä ei tilinpäätöshetkellä ole tiedossa sääntelyä, joka suoraan estäisi tai rajoittaisi sen mahdollisuuksia operoida nykyistä laivastoa. Esimerkiksi odottamaton ja merkittävä päästökustannusten kasvu voisi toteutuessaan vaikuttaa laivaston uusimisen ajoitukseen tulevaisuudessa, mutta tätä ei pidetä tilinpäätöshetkellä todennäköisenä.

Muutokset laadintaperiaatteissa

Uudet ja päivitetyt IFRS-standardit sekä IFRIC-tulkinnat

Tilikaudella 2022 voimaan tulleet muutokset IFRS-standardeissa ja IFRIC-tulkinnissa ovat käsittäneet lähinnä muutoksia tai tarkennuksia voimassaoleviin standardeihin, eikä niillä ole ollut olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

Tilinpäätöshetkellä tiedossa olevat julkaistut standardit, jotka ovat voimassa 1.1.2023 tai sen jälkeen, sisältävät pääosin muutoksia ja parannuksia nykyisiin standardeihin, joilla ei odoteta olevan olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

I = Keskeiset tilinpäätösarviot



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

• **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

- 1. **Liiketulos**
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

1 Liiketulos

I Liiketulos –liitetietoon on koottu liikevaihtoon ja liiketulokseen liittyviä liitetietoja sekä tuloksen että taseen näkökulmasta. **A**

1.1 Segmentti-informaatio

A Segmenttiraportointi

Toimintosegmentit raportoidaan tavalla, joka on yhdenmukainen ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle toimitettavan sisäisen raportoinnin kanssa. Ylimmäksi operatiiviseksi päätöksentekijäksi, joka vastaa resurssien kohdistamisesta toimintasegmenteille ja niiden tuloksen arvioinnista, on nimetty konsernin johtoryhmä. Raportoitavat segmentit perustuvat konsernin liiketoiminnalliseen segmenttijakoon. Konsernilla on yksi toimintosegmentti ja siten raportoitava segmentti: lentoliikenne. **A**

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.

Liikevaihdon tuotekohtainen ja maantieteellinen jakauma on esitetty liitetiedossa 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain. Jaottelu on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella. Finnair lentää sekä kansainvälisiin että kotimaan kohteisiin, mutta sen omaisuus on lähes kokonaisuudessaan omistettu Suomessa. Finnairin laivasto muodostaa olennaisimman osan Finnairin pitkäaikaisista varoista (ks. liite 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus). Finnairin operoiman laivaston omistaa ja vuokraa Finnairin suomalainen tytäryhtiö, ja sitä operoidaan joustavasti eri maantieteellisillä alueilla. Laivaston omistuksesta ja hallinnoinnista on kerrottu toimintakertomuksen Laivasto-osiossa.

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus vuonna 2022 näkyi yhä selvästi matkustajaliikenneluvuissa, vaikka luvut paranivat vertailukaudesta. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti negatiivisesti katsauskauden lukuihin. Finnair kuljetti tilikauden aikana 9,1 miljoonaa matkustajaa (2,9), mikä oli 218,9 prosenttia enemmän vuoteen 2021 verrattuna. Rahdin kysyntä jatkui vahvana ja rahtiliiketoiminnan liikevaihto oli ennätyskellisen korkea. Myös matkapalveluiden kysyntä kasvoi voimakkaasti matkustusrajoitusten poistumisen myötä. Finnair jatkoi kustannusten hallintaa ja karsimista kaikessa toiminnassaan. Vaikutukset liikevaihtoon ja liiketoiminnan kuluihin sekä niihin liittyviin saamisiin ja velkoihin esitetään tarkemmin seuraavissa liitetiedoissa 1.2 ja 1.3.

Laajan asiakasmäärän ja liiketoiminnan luonteen vuoksi ei myynti millekään yksittäiselle asiakkaalle ole Finnairin liikevaihtoon suhteutettuna merkittävää.

1.2 Liiketoiminnan tuotot

I Liiketoiminnan tuottojen liitetietoon on koottu liikevaihtoon liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta tuottojen kokonaiskuva sekä niiden vaikutus Finnairin tulokseen ja taseeseen olisi paremmin hahmotettavissa. Myyntisaamiset sekä lähinnä ennakoon maksetuista lentolipuista ja matkapaketeista kertyneet siirtovelat on esitetty tuottojen yhteydessä, sillä ne ovat olennainen osa myynnin tuloutukseen liittyvää kokonaisuutta. **I**

A Tuloutus

Liikevaihtona esitetään myytyjen tuotteiden tai palveluiden saadun tai saatavan vastikkeen perusteella määritetty käypä arvo, josta on vähennetty annetut alennukset ja välilliset verot.

Matkustajatuotot koostuvat lentolippujen myynnistä, ja ne tuloutetaan sillä hetkellä, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu odotusarvoon tuotoista, joita vastaan sen ei tarvitse luovuttaa suoritetta, samassa suhteessa kuin asiakkaat käyttävät lentolippuja.

Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmässä myyntihinta allokoidaan lentolipulle ja pisteille. Finnairin kanta-asiakkaat voivat kerryttää Finnairilta tai yhteistyökumppaneilta ostetuista lennoista ja palveluista Finnair Plus -pisteitä, joilla asiakas voi ostaa niiden palveluja tai tuotteita. Asiakkaan kerryttämät pisteet arvostetaan käypään arvoon, ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman (esimerkiksi lento on lennetty)

tuloutushetkellä. Käyvän arvon määrittämisessä otetaan huomioon pisteillä hankittavien palveluiden ja tuotteiden käypä arvo sekä pisteillä tehtyjen hankintojen kohdistuminen eri palvelu- ja tuoteryhmille. Lisäksi käyvän arvon määrittämisessä huomioidaan pisteiden vanhentuminen. Velkaa puretaan, kun pisteitä käytetään tai ne vanhentuvat.

Viiävästykistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset ovat muuttuvaa kauppahintaa ja ne käsitellään liikevaihdon oikaisueränä.

Lisämyyntituotot koostuvat lentolippuun liitännäisten palveluiden, kuten lisämatkatavaramaksuista ja istuma-paikkojen ennakkovarauksista kertyvistä tuotoista sekä erilaisista palvelumaksuista ja lennolla tapahtuvasta tuote-myynnistä. Palvelu tuloutetaan, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta. Tuotemyynti tuloutetaan, kun tuote on siirtynyt asiakkaalle.

Rahtituotot tuloutetaan silloin, kun rahti on sopimuksen mukaisesti kuljetettu perille ja luovutettu asiakkaalle.

Matkapalveluiden myynti koostuu erillisiksi suoritevelvoitteiksi katsottavasta lennosta ja hotellista, jotka tuloutetaan palveluita luovutettaessa.

Julkiset avustukset kirjataan liiketoiminnan muihin tuottoihin. **A**

A Myyntisaamiset

Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikäluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin. **A**

I Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä

Finnair Plus -velan arvostus ja tuloutus edellyttävät johdon arviota erityisesti liittyen pisteiden käypään arvoon ja tuloutuksen ajoitukseen liittyen pisteiden odotettavissa olevaan vanhenemiseen. Pisteiden käypä arvo määritellään jakamalla piste ensin mahdollisille käyttökohteille historiallisen asiakaskäyttäytymisen mukaisesti, minkä jälkeen kullekin käyttökohteelle määritetään käypä arvo. Finnair Plus -velka muodostuu asiakkaiden ansaitsemasta pisteiden kokonaismäärästä vähennettynä pisteiden arvioidulla vanhenemisolettamalla. Nämä pisteet arvostetaan käypään arvoon yllä kuvatun mukaisesti, ja tulos kirjataan taseeseen velaksi. **I**

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

2022

Milj. euroa	Pohjois-				Kohdista-		Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	maton	Yhteensä	
Matkustajatuotot	425,0	244,3	897,9	128,2	15,3	1 710,7	72,6
Lisämyynti	19,4	12,8	37,6	5,4	48,0	123,2	5,2
Rahti	227,1	82,6	46,3	0,4	-4,1	352,3	15,0
Matkapalvelut	7,6	0,3	161,7	0,5	0,2	170,3	7,2
Yhteensä	679,2	340,0	1 143,6	134,4	59,4	2 356,6	
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	28,8	14,4	48,5	5,7	2,5		

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella.

Finnairin liikevaihto kasvoi merkittävästi vertailukaudesta, johtuen COVID-19-pandemian vaikutusten lieventymisestä ja lentolippujen hintojen poikkeuksellisen korkeasta tasosta vahvan matkustajakysynnän ja rajallisen kapasiteetin takia. Kokonaisliikevaihdon parantumisesta huolimatta, COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun vaikutukset näkyivät yhä edelleen erityisesti Aasiaan suuntautuvan matkustuksen matkustajamäärissä.

I = Osion sisältö

A = Laadintaperiaatteet

I = Keskeiset tilinpäätösarvot



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

2021

Milj. euroa	Pohjois-			Kohdistam-		Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	maton		
Matkustajatutuotot	75,3	38,6	243,6	60,3	3,0	420,8	50,2
Lisämyynti	9,7	1,8	10,7	2,5	19,4	44,1	5,3
Rahti	236,3	49,8	35,9	0,2	12,6	334,7	39,9
Matkapalvelut	1,5	0,0	35,8	1,3	0,0	38,7	4,6
Yhteensä	322,8	90,2	326,0	64,4	35,0	838,4	
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	38,5	10,8	38,9	7,7	4,2		

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2022	2021
EUR	1 381,5	387,3
USD	180,4	38,1
SEK	99,4	29,5
JPY	96,7	76,0
KRW	52,3	39,8
CNY	43,7	57,5
Muut valuutat	502,5	210,2
Yhteensä	2 356,6	838,4

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset

Milj. euroa	2022	2021
Myyntisaamiset	89,4	68,2
Myynnin siirtosaamiset	45,5	42,7
Yhteensä	134,9	110,9

Suurin osa myynnin siirtosaamisista ovat sopimukseen perustuvia omaisuuseriä, joiden osalta Finnair on täyttänyt suoritevelvoitteen ennen maksun saamista asiakkaalta ja joita ei ole vielä kirjattu myyntisaamisiin. Sopimukseen perustuvat omaisuuserät sisältävät pääosin siirtosaamisia rahtimyynnistä ja saamia lento-yhtiöiltä, jotka ovat mukana Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivassa Siberian Joint Business -yhteishankkeessa sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivassa Atlantic Joint Business -yhteishankkeessa. Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta.

Myyntisaamisten ikäjakauma	2022		2021	
	Myynti- saamiset, milj. euroa	Luotto- tappion todennäköisyys, %	Myynti- saamiset, milj. euroa	Luotto- tappion todennäköisyys, %
Eräntymättömät	87,1	0,5 %	67,7	0,7 %
Eräntynyt alle 60 pv	0,2	19,7 %	0,1	5,9 %
Eräntynyt yli 60 pv	2,1	6,3 %	0,4	1,4 %
Yhteensä	89,4	0,7 %	68,2	0,7 %

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita yhteensä 0,2 miljoonaa euroa (1,5). Myyntisaamisiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittymiä asiakaskannan hajaantuneisuuden vuoksi. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut myyntisaamisiin kohdistuvia vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2022	2021
EUR	52,6	19,3
NOK	6,2	4,4
USD	5,2	4,3
GBP	3,7	2,3
SEK	3,3	2,8
KRW	3,2	5,2
JPY	3,1	5,0
THB	2,7	11,4
SGD	2,1	2,6
HKD	1,7	3,7
CNY	0,8	4,1
Muut valuutat	4,7	3,0
Yhteensä	89,4	68,2

1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot

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

Suurin osa myynnin siirtoveloista ja myynnistä saaduista ennakoista ovat sopimukseen perustuvia velkoja, joista maksut asiakailta on saatu ennen kuin Finnair täyttää suoritevelvoitteen. Myynnistä saatuihin ennakkomaksuihin sisältyy ennakkoon maksettuja lentolippuja ja valmismatkoja, joiden lähtöpäivä on tulevaisuudessa. Finnair Plus -velka liittyy Finnairin kanta-asiakasohjelmaan, ja se vastaa kerrytettyjen käyttämättömien Finnair Plus -pisteiden käypää arvoa. Muut erät sisältävät pääosin lahjakorttivelkoja ja velkoja lentoyhtiöille, jotka ovat mukana Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivassa Siberian Joint Business -yhteishankkeessa sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivassa Atlantic Joint Business -yhteishankkeessa. Ennakkoon saadut lentolipputulot ja saadut ennakot valmismatkatuotannosta lisääntyivät merkittävästi johtuen matkustusrajoitusten lieventymisestä ja matkustajakysynnän merkittävästä parantumisesta.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

1.2.5 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2022	2021
Vuokratuotot	118,8	23,0
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	6,8	23,3
Muut tuotot	27,9	16,2
Yhteensä	153,5	62,5

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

COVID-19-pandemian vuoksi saadut julkiset avustukset lisääntyivät edellisestä vuodesta, johtuen pääosin saadusta tuesta kattamattomiin kiinteisiin kustannuksiin. Kokonaisuutena tuet eivät olleet merkittäviä.

1.3 Liiketoiminnan kulut

i Liiketoiminnan kuluja käsittelevään liitetietoon on koottu liiketoiminnan kuluihin liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta sekä liiketoiminnan luonne että kulujen kokonaiskuva olisi paremmin hahmotettavissa. Huoltokuluihin olennaisesti liittyvät leasingkaluston huoltovaraukset on esitetty liiketoiminnan kulujen yhteydessä. Samoin olennaisesti kuluihin liittyvät siirtovelat, kuten polttoainehankintoihin ja liikennöimismaksuihin liittyvät velat, on esitetty tämän liitetiedon yhteydessä. Palkitseminen on käsitelty omana kokonaisuutenaan liitteen lopussa. Sen yhteydessä on käsitelty palkitsemisen erilaiset muodot, kuten osakeperusteiset maksut ja eläkkeet, näiden vaikutukset henkilöstökuluihin ja taseeseen, sekä johdon palkitseminen. **i**

Vaikka Finnair jatkoi kustannussopeutustoimia Venäjän ilmatilan sulun ja COVID-19-pandemian vaikutusten vuoksi myös tilikauden 2022 aikana, toiminnallisten kulujen määrä kasvoi vertailukaudesta johtuen operatiivisen liiketoiminnan lisääntymisestä ja poikkeuksellisen korkeasta polttoaineen hinnasta.

1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa

Milj. euroa	2022	2021
EUR	1 490,1	930,6
USD	1 092,3	364,0
Muut valuutat	128,3	60,8
Yhteensä	2 710,6	1 355,3

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut

Milj. euroa	2022	2021
Maapalvelukulut	158,3	93,6
Valmismatkatuotannon kulut	88,9	21,5
Catering-kulut	45,0	9,5
Muut matkustajapalvelut	55,8	23,4
Yhteensä	348,0	148,0

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) nousivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi.

i = Osion sisältö

1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut

Milj. euroa	2022	2021
IT-kulut	63,9	55,1
Kiinteistökulut	20,6	15,9
Muut kulut	39,2	28,7
Yhteensä	123,7	99,7

Kiinteistö-, IT- ja muut kulut muodostuvat pääosin kiinteistä kuluista.

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2022	2021
Tilintarkastuspalkkiot	0,6	0,3
Veroneuvonta		
Muut palkkiot	0,0	0,0
Yhteensä	0,6	0,3

KPMG Oy Ab:n tilintarkastuspalkkioihin sisältyi palkkioita tilintarkastuksesta 466 tuhatta euroa (332) ja tilintarkastajan lausunnoista 127 tuhatta euroa (15). Muut kuin tilintarkastuspalvelut Finnair-konsernin yhtiöille olivat 3 tuhatta euroa (1).

1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat

Milj. euroa	2022	2021
Luottokorttimaksujen pidätykset	57,0	
Vaihto-omaisuus	31,1	21,0
Lentokaluston huolto	7,4	7,8
Lentopolttoaineet	6,6	3,4
Kapasiteettivuokrasaamiset	6,4	6,7
Arvonlisäverosaamiset	2,1	1,2
Korot ja muut rahoituserät	1,5	1,1
Saamiset edelleenvuokraussopimuksista	0,3	8,0
Muut erät	9,5	6,6
Yhteensä	122,0	55,8

Luottokorttimaksujen pidätykset liittyvät lentolippujen myynnistä kertyneihin käteisvaroihin, jotka ovat luottokorttimaksuvälittäjien hallussa.

1.3.5 Muut velat

Milj. euroa	2022	2021
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	50,9	49,8
Matkustaja- ja maapalvelut	34,8	29,6
Lentokaluston huolto	14,0	10,0
Myynti-, markkinointi- ja jakelukuluihin liittyvät velat	13,8	7,3
Korot ja muut rahoituserät	9,0	15,7
Muut erät	21,9	15,8
Yhteensä	144,4	128,1



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

1.3.6 Varaukset

A Varaukset ja ehdolliset velat

Varaus kirjataan, kun konsernilla on aikaisemman tapahtuman vuoksi oikeudellinen tai tosiasiallinen velvoite, maksuvelvoitteen toteutuminen on todennäköistä ja velvoitteen suuruus on arvioitavissa luotettavasti. Varauksena kirjattava määrä vastaa johdon parasta arviota menoista, joita velvoitteen täyttäminen edellyttää raportointikauden päättymispäivänä.

Yleensä konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovitua kuntoa, tai korvata kunnan ja palautusvelvoitteen erotus vuokranantajalle rahassa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin, moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin, laskutelineisiin, varavirtalähteisiin ja muihin olennaisiin huoltokokonaisuuksiin liittyviä varauksia. Varaus määräytyy edellä mainituille huoltokomponenteille sopimuksessa määritellyn palautusvelvoitteen ja huoltokomponenttien tämänhetkisen kunnan erotuksena. Varausta kerrytetään lennettyjen lentotuntien suhteessa joko palautushetkeen tai seuraavaan huoltotapahtumaan ja vaikutus kirjataan lentokaluston huoltokuluihin. Varaus purkautuu, kun huolto tehdään tai kone palautetaan. Lentotunnille määritetty hinta riippuu arvioidusta huoltokustannustason kehityksestä. Arvioidut tulevat kassavirrat diskontataan nykyarvoonsa. Huoltojen markkinahinnat määräytyvät pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa, minkä vuoksi varauksen määrä vaihtelee dollarin kurssimuutosten tähden.

Lentokoneen käytöstä tai vuokra-ajasta riippumattomia huoltotapahtumia, kuten koneen lopullinen tarkastus ja maalaus, pidetään väistämättöminä ylläpitokuluina, jotka toteutuvat, kun lentokone palautetaan vuokranantajalle. Sopimuksessa määritettyjen huoltovelvoitteiden täyttämiseksi Finnair kirjaa taseeseen vuokrasopimuksen alkamispäivänä huoltovarauksen, joka lasketaan osaksi käyttöoikeushyödykkeen hankintamenoa. Vastaavasti, lentokoneen käytöstä riippuvia kustannuksia ei lasketa osaksi käyttöoikeushyödykkeen arvoa, vaan ne kirjataan yllä esitettyjen periaatteiden mukaisesti.

Uudelleenjärjestelyvaraus kirjataan, kun konserni on laatinut yksityiskohtaisen uudelleenjärjestelysuunnitelman ja aloittanut suunnitelman toimeenpanon tai tiedottanut asiasta.

I Lentokaluston huoltovaraukset

Lentokaluston huoltovarauksen arvostus edellyttää johdon arviota erityisesti huoltotapahtumien ajoittumisen ja tulevaisuudessa toteutuvien huoltokustannusten arvostuksen osalta. Huoltokustannusten tulevaisuudessa toteutuva määrä ja ajoitus ovat riippuvaisia muun muassa tulevaisuuden lentosuunnitelmien toteutumisesta, huoltokustannustason markkinakehityksestä ja lentokoneen kunnosta huoltohetkellä. Ukrainan sodan lopulta toteutuva kesto voi vaikuttaa tulevaisuudessa toteutuviin huoltokuluihin, mikä voi johtaa siihen, että toteuma tulevaisuudessa eroaa johdon nykyisistä arvioista.

A = Laadintaperiaatteet
I = Keskeiset tilinpäätösarviot

Milj. euroa	Lento- kaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2022	Lento- kaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2021
Varaus kauden alussa	195,9	3,8	199,8	162,8	13,0	175,8
Uudet varaukset	56,1	4,8	60,9	32,0	1,9	33,9
Käytetyt varaukset	-16,6	-2,6	-19,2	-12,7	-9,0	-21,8
Puretut varaukset	-3,1	-1,0	-4,2	-1,3	-2,1	-3,4
Käyttöoikeus- omaisuuden palautusvaraukset	-0,9		-0,9	2,2		2,2
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	6,4		6,4	1,4		1,4
Kurssierot	8,8		8,8	11,7		11,7
Yhteensä	246,7	5,0	251,7	195,9	3,8	199,8
Joista pitkäaikaista	178,7	1,4	180,1	184,6	1,4	186,0
Joista lyhytaikaista	68,0	3,6	71,7	11,3	2,5	13,8
Yhteensä	246,7	5,0	251,7	195,9	3,8	199,8

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2034 mennessä.

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

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

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

1.3.8 Palkitseminen

1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

A Osakeperusteiset maksut

Konsernilla on useita osakkeen arvona maksettavaksi luokiteltavia osakeperusteisia palkitsemisjärjestelmiä, joiden perusteella työntekijät suorittavat työtä konsernin osakkeita tai siitä johdettua palkkiota vastaan. Avainhenkilöille suunnatuista osakeperusteisista järjestelmistä aiheutuu kustannuksia vain, mikäli hallituksen palkkioiden maksamiselle asettamat tavoitteet saavutetaan. Työntekijöille suunnatussa osakesäästöjärjestelmässä palkkioiden maksamisen edellytyksenä on ainoastaan työsuhteen voimassaolo määrättyä aikana. Ansaitut, tavoitteiden täyttymistä ja voimassaolevaa työsuhdetta edellyttävät osakeperusteiset palkkiot, jotka sitouttavat työntekijän useammaksi vuodeksi konserniin, jakotetaan koko oikeuden syntymisjaksolle. Palkkiot kirjataan kokonaisuudessaan omana pääomana maksettavaksi osakeperusteiseksi liiketoimeksi, kun osakkeina tilittävästä määrästä on vähennetty verot. Palkkiot perustuvat Finnairin osakkeen markkinahintaan niiden myöntämispäivänä ja kirjataan henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille ja vastaavasti omaan pääomaan. Veroviranomaiselle työntekijän puolesta tilittävä vero perustuu Finnairin osakkeen luovutushetken markkinahintaan ja se kirjataan oman pääoman vähennyksenä. Jos palkkio sisältää osuuden, joka maksetaan rahana, se kirjataan rahana maksettavana järjestelynä. Rahana maksettavan palkkion arvostus perustuu Finnairin osakkeen markkinahintaan tilinpäätöshetkellä, ja siitä aiheutuva kulu kirjataan henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille ja velaksi maksuhetken saakka.

A = Laadintaperiaatteet

Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet

Irtisanomisetuuksia maksetaan, kun konserni lopettaa henkilön työsuhteen ennen normaalia eläkkeelle jäämisaikaa tai kun henkilö suostuu irtisanoutumaan vapaaehtoisesti näitä etuuksia vastaan. Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet kirjataan, kun konserni on todistettavasti sitoutunut lopettamaan nykyisten työntekijöiden työsuhteen yksityiskohtaisen, asianmukaisen suunnitelman mukaisesti ilman peräytymismahdollisuutta. Jos kyseessä on vapaaehtoisen irtisanoutumisen edistämiseksi tehty tarjous, irtisanomisetuus määritetään perustuen niiden henkilöiden lukumäärään, joiden odotetaan hyväksyvän tarjouksen. Ks. eläkkeisiin liittyvät laadintaperiaatteet liitetiedosta 1.3.8.2 Eläkkeet. A

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut

Milj. euroa	2022	2021
Palkat ja palkkiot	297,3	185,8
Maksupohjaiset järjestelyt	55,4	30,1
Etuuspohjaiset järjestelyt	11,4	-6,6
Eläkekulut yhteensä	66,8	23,4
Muut sosiaalikulut	31,6	0,6
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	395,7	209,9
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	27,6	8,3
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	19,0	7,2
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	7,3	3,9
Yhteensä	449,6	229,3

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lisistä, lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontois- ja muista työsuhte- eduista. Konsernin lyhyen aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä ilman sosiaalikuluja vuonna 2022 oli 9,2 miljoonaa euroa (5,8). Vuonna 2020 henkilöstölle perustettiin uusi pitkän aikavälin Rebuild-kannustinohjelma, jonka perusteella työntekijä voi ansaita yhden kuukauden palkkaa vastaavan summan, mikäli Finnairin hallituksen asettamat tavoitteet kaudelle 7/2020-6/2023 toteutuvat tavoitteiden mukaisesti. Tavoitteiden ylittävästä suorituksesta palkkio voi olla korkeintaan kahden kuukauden peruspalkkaa vastaava määrä. Mahdollinen palkkio maksetaan 2023 kolmannen kvartaalin aikana. Ohjelmaan ovat oikeutettuja ne henkilöstöryhmät, jotka ovat sopineet henkilöstökulujen säästöihin liittyvistä toimenpiteistä. Henkilöstölle perustetusta Rebuild-kannustimesta tilikaudella 2022 kirjattiin 0,3 miljoonaa euroa (3,8) ilman sosiaalikuluja. Suoritusmittarit ovat samat kuin johtoryhmälle perustetussa Rebuild-kannustimessa, josta kerrotaan tämän liitteen osiossa Osakeperusteiset maksut. Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sisältävät kertaluonteisia henkilöstöön liittyviä uudelleenjärjestelykuluja 2,5 miljoonaa euroa. Tilikaudella 2021 kertaluonteiset erät sisälsivät 19,5 miljoonan euron positiivisen vaikutuksen koostuen pääosin ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen liittyneistä työehtosopimusmuutoksista ja lentäjien peruuttamista ilmoituksista varhaisemmasta eläköitymisestä.

Henkilöstörahastosiirto

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahasto, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Rahastoon ohjattava voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin osakepalkkiojärjestelmään (LTI) osallistuvat työntekijät eivät kuulu henkilöstörahastoon. Henkilöstörahasto on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Tilikaudella 2022 ja 2021 ei ole kirjattu voittopalkkiota, koska tavoitteet eivät täyttyneet.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat

Milj. euroa	2022	2021
Lomapalkat	66,8	47,0
Muut työsuhte-etuuksista aiheutuvat velat	44,4	27,4
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat yhteensä	111,2	74,4



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin ja henkilöstön palkitsemiseen liittyviä velkoja. Muihin pitkäaikaisiin velkoihin sisältyy 0,0 miljoonaa euroa Rebuild-kannustimesta (7,8). Lisäksi tilinpäätöksen varauksiin (ks. 1.3.6 Varaukset) sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 2,3 miljoonaa euroa (1,1).

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitusjohtaja		Yhteensä 2022	Toimitusjohtaja		Yhteensä 2021
	Topi Manner	Johtoryhmä		Topi Manner	Johtoryhmä	
Kiinteä palkka	734	1712	2 446	736	1 817	2 553
Luontoisedut	20	105	125	21	129	150
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	287	789	1 076	469	941	1 409
Lakisääteinen eläke*	124	298	421	120	310	430
Maksupohjainen lisäeläke		20	20		20	20
Yhteensä	1165	2923	4 088	1346	3 217	4 563

*Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän Tyeliin liittyvät työnantajamaksut.

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Osakepalkkiot liittyvät johdon LTI- ja osakesäästöohjelmiin, ja niiden kuluvaikutus jaksoittuu IFRS 2:n mukaisesti oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutuksiellon päättymiseen asti. Tämän vuoksi suoriteperusteisesti esitetty osakepalkkio sisältää tilikaudelle kohdistuvan kuluvaikutuksen useista eri ohjelmista, riippumatta osakkeiden luovutushetkestä. Johdolle ei ole tarjottu muita pitkän aikavälin kannustimia kuin osakeperusteisia palkkioita. Vuosien 2022 ja 2021 aikana toimitusjohtajalle ja johtoryhmän jäsenille ei maksettu lomarahaa. Vuoden 2020 aikana toteutetun osakeannin myötä EU-komissio asetti toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkitsemiselle rajoitteita vuosille 2020-2022. Rajoitteet koskevat toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle maksettavia kannustinpalkkioita sekä heidän kiinteään palkitsemiseen liittyviä muutoksia vuosina 2020-2022. Tämän seurauksena, Finnairin hallitus päätti perua vuosien 2018-2020, 2019-2021 ja 2020-2022 pitkän aikavälin kannustinohjelmat sekä vuosien 2020-2022 lyhyen aikavälin kannustinohjelmat toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta. Peruuntuneiden kannustinohjelmien tilalle perustettiin uusi pitkän aikavälin osakeperusteinen Rebuild-kannustinohjelma toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle kaudelle 7/2020-6/2023. Johtoryhmän yhden jäsenen lisäeläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Kyseisen johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta. Eläkejärjestely on maksupohjainen. Konsernin johdon osakeperusteisista palkkioista on kerrottu tarkemmin myöhemmin tässä liitteessä ja erillisessä palkitsemisraportissa sekä yhtiön internet-sivuilla.

Hallituspalkkiot

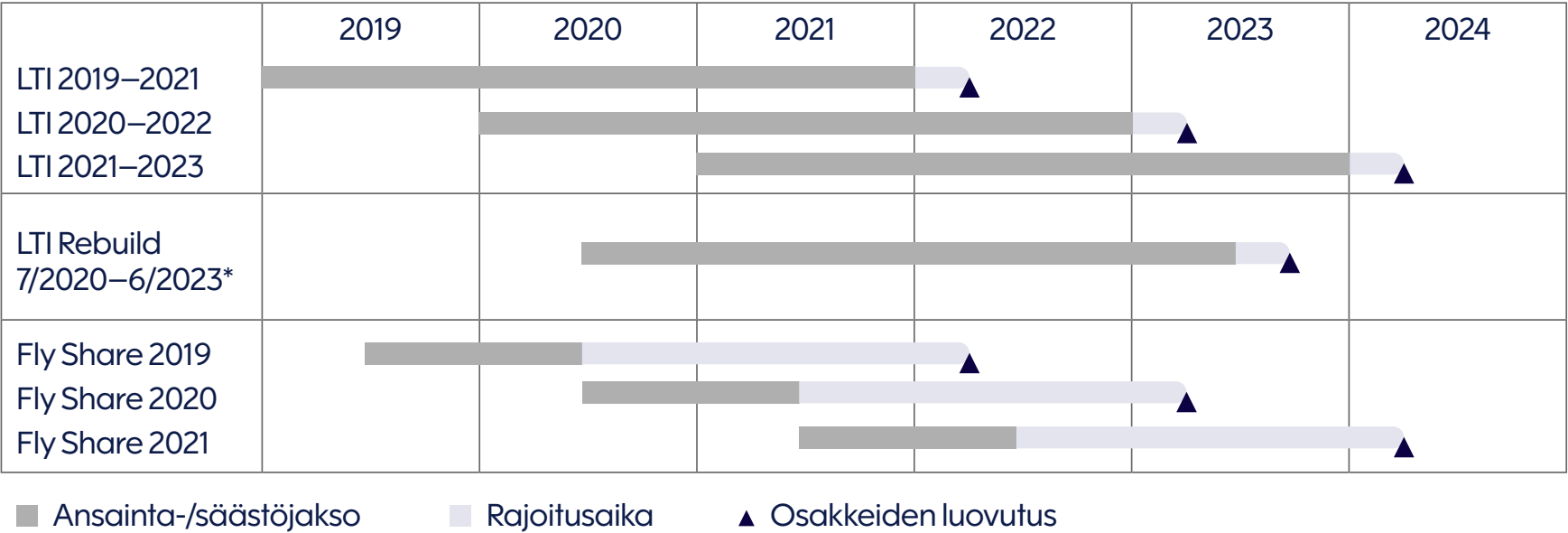
Hallitustyöskentelystä maksetut korvaukset, euroa	Yhteensä 2022	Vuosipalkkiot	Kokous-palkkiot	Luontoisedut	Yhteensä 2021
Hallitus	416 222	282 900	129 600	3 722	372 233
Alahuhta-Kasko Tiina	43 500	30 300	13 200		
Barrington Colm, 7.4.2022 asti	12 975	8 175	4 800		
Brewer Montie	54 300	32 700	21 600		
Erlund Jukka	43 729	32 700	10 800	229	
Jakosuo-Jansson Hannele	46 167	32 700	13 200	267	
Karvinen Jouko	80 627	63 000	14 400	3 227	
Kjellberg Henrik	51 900	30 300	21 600		
Large Simon, 7.4.2022 alkaen	39 525	22 725	16 800		
Strandberg Maija	43 500	30 300	13 200		

Hallituspalkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Hallitukselle maksetaan vuosipalkkion lisäksi kokouspalkkioita. Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on rajoitettu oikeus lentolippuetuun Finnairin henkilöstölippuohjesäännön hallituksen jäseniä koskevan ohjeistuksen mukaisesti. Lentoliput ovat hallituksen jäsenille Suomessa verotettavaa tuloa (ks. ylläolevasta taulukosta luontoisedut).

Osakeperusteiset maksut

Konsernilla on osakeperusteisia henkilöstön kannustinjärjestelmiä, joiden luonnetta ja vaikutuksia on kuvattu alla. Tarkemmat kuvaukset järjestelmistä on annettu palkitsemisraportissa.

Finnairin osakeperusteiset kannustinohjelmat



* Yhteenlasketut kannustinpalkkiot eivät minään vuonna saa ylittää 120 % vuotuisesta peruspalkasta, mahdollinen ylimenevä osuus siirtyy vuodelta 2023 seuraaville vuosille.

Finnair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmät

Finnairin osakepalkkiojärjestelmä (LTI) on suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä, jossa vuosittain käynnistyy uusi ohjelma hallituksen niin päättyessä. Osakeohjelmien tarkoituksena on kannustaa



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

- **1. Liiketulos**
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Ohjelmien suunnittelussa on huomioitu valtion palkitsemisohjeet.

Kaikkien voimassa olevien osakepalkkiojärjestelmien osalta johtoryhmän jäsenen on kerrytettävä ja saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin hän on johtoryhmän jäsen.

Mahdollinen kannustinpalkkio myönnetään Finnairin osakkeina. Ansaitut osakkeet maksetaan ansaintajaksoa seuraavana vuonna, poislukien Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä, jossa ansaintajakso päättyy kesäkuussa 2023 ja ansaittu palkkio maksetaan samana vuonna.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin. Tilikaudella ohjelman 2019–2021 tavoitteet toteutuivat 54-prosenttisesti, tavoitetason ollessa 100 % ja maksimin 200 %. Vertailukaudella, vuosia 2018–2020 koskevan ohjelman suoritustulokset toteutuivat 22-prosenttisesti.

Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2022 kuluja yhteensä 0,9 miljoonaa euroa (1,7). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 3,0 miljoonaa euroa (5,3). Osakepalkkioista aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon, paitsi rahana maksettava osuus Rebuild-ohjelmasta työsuhte-etuuksiin liittyviin velkoihin.

Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä 7/2020–6/2023

Vuonna 2020 käynnistettiin rakenteeltaan osittain uusi Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä, joka on suunnattu toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle. Järjestelmä sisältää kolmen vuoden ansaintajakson 7/2020–6/2023, ja tarkoituksena on, että järjestelmä jää kertaluonteiseksi. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeiden ja rahan yhdistelmänä ansaintajakson päättyttyä ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen. Mikäli toimitusjohtajan tai johtoryhmän osalta yhteenlaskettu muuttuva palkitseminen kaikista kannustinohjelmista ylittää 120 % johtajan peruspalkasta kyseisenä vuonna, siirtyy palkkion maksu ylittävältä osalta seuraavalle vuodelle niin, että minään yksittäisenä vuotena yhteenlasketut kannustinpalkkiot eivät ylitä 120 % johtajan peruspalkasta. Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka on kolme vuotta. Myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina.

Ohjelman palkkiomahdollisuudet määritetään osakemääräisenä suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan ohjelman alussa. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on yhteensä 180 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on yhteensä 360 % vuosittaisesta peruspalkasta.

Osakkeina määritellystä kokonaispalkkiosta vähennetään ensin määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa palkkiosta maksettavaa veroa. Nettopalkkio maksetaan yhtiön hallituksen päättämässä suhteessa rahan ja osakkeiden yhdistelmänä.

Suoritusmittarit määritetään sekä koko kolmen vuoden ansaintajaksolle että vuosittain kolmelle 12 kuukauden pituisille välijaksoille:

- 7/2020–6/2021: vertailukelpoinen EBITDA, velkaantumisasaste, tapaturmataajuus ja päästöt,
- 7/2021–6/2022: vertailukelpoinen EBIT, liikevaihto, henkilöstön lähtövaihtuvuus ja päästöt sekä
- 7/2022–6/2023: vertailukelpoinen EBITDA, nettosuositelutulos (NPS), tapaturmataajuus ja henkilöstön lähtövaihtuvuus.

Koko kolmen vuoden jaksolle suoritusmittarina on operatiivinen kassavirta, joka toimii koko ohjelman kertoimena (0-2), mikä tarkoittaa, että määritetty kynnystaso on saavutettava, jotta ohjelman kautta voidaan ylipäätönsä maksaa palkkiota.

Muut osakepalkkiojärjestelmät

Käynnissä on kaksi osakepalkkio-ohjelmaa (2020–2022 ja 2021–2023). Vuosittain alkavat, rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti

käytettävissä toimituksen jälkeen. Vuoden 2020 aikana toteutetun osakeannin myötä EU-komission asettamien rajoitteiden mukaisesti Finnairin hallitus päätti perua vuosien 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 pitkän aikavälin kannustinohjelmat toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta. Vuonna 2022 ei käynnistetty uutta ohjelmaa Ukrainan sodan aiheuttamien jatkuvien liiketoimintaympäristömuutosten takia. Ohjelmista aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka on kolme vuotta. Myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina.

Ohjelmien palkkiomahdollisuudet määritetään osakemääräisenä suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan kunkin ohjelman alussa, jolloin suoritusjakson aikaiset muutokset osakekurssissa vaikuttavat palkkiomahdollisuuden euromääräiseen arvoon. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 20 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden enimmäistaso vastaa 20–50 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Vuoden 2020 aikana toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä vuosia 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 koskevien ohjelmien osakeallokaatiomääriä korjattiin 5,5-kertaisiksi, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa.

Yksittäiselle osallistujalle maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa.

- Ohjelmille määritetyt suoritusmittarit ovat:
- 2019–2021 ohjelma: osakekohtainen tulos (EPS, paino 50 %), liikevaihdon kasvu (paino 16,7 %) sekä yksikkökustannus (CASK, paino 33,3 %) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla,
 - 2020–2022 ohjelma: osakekohtainen tulos (EPS, paino 50 %) sekä yksikkökustannus (CASK, paino 50 %) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla sekä
 - 2021–2023 ohjelma: osakekohtainen tulos (EPS, paino 45 %), yksikkökustannus (CASK, paino 45 %) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla sekä polttoainetehokkuus (paino 10 %).

	Rebuild				
	2019–2021	2020–2022	2020–2023	2021–2023	Yhteensä
Myöntämispäivä	14.2.2019	7.2.2020	9.10.2020	26.1.2021	
Myöntämispäivän käypä arvo, euroa*	1,1914	1,0478	0,3948	0,6250	
Järjestelmän piiriin kuuluvien henkilöiden lukumäärä tilikauden lopussa	0	36	10	57	
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	0,1	0,0	1,2	-0,4	0,9
josta osakkeina toteutettavat (veroilla vähennettynä)	0,1	0,0	1,1	-0,4	0,7
josta rahana toteutettavat			0,2		0,2
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka yhteensä			0,8		0,8
Myönnettyt osakkeet, miljoonaa osaketta	0,2**	1,1**	18,0	6,5	25,8

* Myöntämispäivän käypä arvo 7.2.2020 myönnettyyn ohjelmaan asti on oikaistu tilikaudella 2020 toteutettuun merkintäoikeusantiin sisältyneellä ilmaiselementillä.
** Tilikaudella 2020 toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä vuosia 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 koskevien ohjelmien osakeallokaatiomääriä korjattiin 5,5-kertaisiksi, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa. Nämä ohjelmat peruttiin toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Henkilöstön FlyShare -osakesäästöohjelma

Finnairin henkilöstölle tarkoitettu osakesäästöohjelma FlyShare käynnistyy vuosittain hallituksen niin päättäessä. Ensimmäinen ohjelma käynnistyi tilikaudella 2013, ja voimassa on tällä hetkellä kaksi ohjelmaa. Tilikaudella 2022 Finnairin hallitus päätti lakkauttaa uusien FlyShare-ohjelmien käynnistämisen osana säästöohjelmaa.

Kussakin ohjelmassa on yhden vuoden säästöjakso, jota seuraa kahden vuoden rajoitusaika. Ohjelmassa työntekijälle tarjotaan mahdollisuus säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Enimmäissäästön määrä on 8 % ja vähimmäissäästön 2 % kunkin osallistujan kunkin kuukauden bruttopalkasta. Osakkeita ostetaan kertyneillä säästöillä markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuositarkastusten julkistamispäivien jälkeen.

Ohjelma kestää kolme vuotta, ja Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta säästökaudella ostettua ja pidettyä osaketta kohden ohjelman päättyttyä. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa niistä maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa. Lisäosakkeiden vaikutus jaksetetaan kuluksi oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutukseen asti.

FlyShare-osakesäästöohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2022 kuluja yhteensä 0,9 miljoonaa euroa (1,3). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 0,9 miljoonaa euroa (1,0). Osakesäästöohjelmasta aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

1.3.8.2 Eläkkeet

A Etuus- ja maksupohjaiset järjestelyt

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä määritellään eläke-etuus, jonka työntekijä saa eläkkeelle jäädessään. Etuuden määrä riippuu muun muassa iästä, palvelusvuosista ja palkkatasosta. Työsuoritukseen perustuvana menona henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi velvoitteen raportointikauden päättymispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan velvoitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuus oikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Velvoitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskemien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja erääntyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite. Kokemusperusteisista tarkistuksista ja vakuutusmatemaattisten oletusten muutoksista johtuvat vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan muiden laajan tuloksen erien kautta oman pääoman hyvitykseksi tai veloitukseksi sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Jos etuuspohjaiseen järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo on suurempi kuin rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo, näiden nettosumma esitetään konsernin taseessa eläkesaamisina. A

I Eläkevelvoitteet

Eläkevelvoitteiden nykyarvo riippuu lukuisista tekijöistä, jotka perustuvat vakuutusmatemaattisiin oletuksiin. Mikä tahansa muutos näissä oletuksissa vaikuttaa eläkevelvoitteiden tasearvoon. Alla olevassa liitetiedossa on esitetty kuvaus olennaisimmista riskeistä ja herkkyyshanalyysi vakuutusmatemaattisten olettamien muutosten vaikutuksista. I

Kuvaus konsernin eläkejärjestelyistä

Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Lakisääteinen työeläketurva on maksupohjainen järjestely. Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia, lähinnä maksupohjaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Toimitusjohtajalla ei ole lisäeläke-etua. Yhdellä johtoryhmän jäsenellä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Tämän johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta.

Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu lisäeläketurva on järjestetty pääsääntöisesti Finnairin Eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelyt ovat etuuspohjaisia. Lisäeläketurva kattaa vanhuusajan lisäeläketurvaa ja työkyvyttömyyseläketurvaa työeläkelain mukaisen eläketurvan ylittävältä osalta. Lisäeläketurvan mukainen

perhe-eläketurva koskee rajatusti viimeistään 1.1.2005 vanhuuseläkkeelle siirtyneitä eläkkeensaajia sekä aiemmin Finnair Oyj:n perhe-eläkesäännön mukaisia etuudensaajia, jotka siirtyivät eläkesäätiön vastuulle 31.12.2015. Eläkesäätiön vanhuus- ja työkyvyttömyyseläketurvan mukainen toimintapiiri on ollut muiden työntekijöiden osalta suljettuna 1.2.1992 lukien ja 1.1.2010 lukien liikennelentäjiltä, jonka jälkeen toimintapiiriin liitetyt liikennelentäjät ovat kuuluneet vain ammatillisen työkyvyttömyyseläketurvan piiriin, mikäli he eivät olleet siirtyneet työnantajan tarjoamaan korvaavaan työhön. Kokonaisuudessaan eläkesäätiön toimintapiiri on suljettu 31.5.2021.

Finnairiin vuonna 2015 ja sen jälkeen palkatuilla liikennelentäjien vanhuuseläketurva on maksuperusteinen ja järjestetty henkivakuutusyhtiössä. Lisäeläketurviin liittyy myös rajatusti vapaakirjaoikeus ja eläkesäätiön vapaakirjan nostoikä on sidottu vuonna 2017 voimaan tulleen työeläkelain mukaisen eläkeiän muutokseen tai työeläkelain mukaisen työkyvyttömyyseläketurvan mukaiseen tapahtumaan. Eläkesäätiön etuusperusteisen lisäeläketurvan perusteena olevia ansioita tai maksettavia lisäeläkkeitä ei tarkisteta eläkeindeksin korotuksella vuodesta 2021 alkaen. Eläkesäätiön lisäeläkevastuu on suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Lisäksi noin 500:lla Finnairin liikennelentäjällä on eläkesäätiön etuusperusteisen vanhuuseläketurvan lisäksi oikeus 55 vuotta täytettyään erilliseen henkivakuutusyhtiössä järjestettyyn maksuperusteiseen lisäeläkkeeseen, mikäli liikennelentäjä jatkaa työskentelyään liikennelentäjän tehtävässä yli 55 vuoden iän ja jää työstään vanhuuseläkkeelle.

Kuvaus olennaisimmista riskeistä

Varojen volatiilisuus: Järjestelyyn kuuluvista varoista osa on sijoitettu osakemarkkinoille, joihin lyhyen aikavälin tarkastelussa liittyy tuotto- ja volatiliiteettiriski, mutta joiden odotetaan pitkällä aikavälillä tarjoavan yritysten liikkeeseen laskemia joukkovelkakirjalainoja paremman tuoton. Eläkevelvoitteiden diskonttokorko perustuu kyseisten joukkovelkakirjalainojen korkoihin.

Muutokset joukkovelkakirjalainojen koroissa: Yritysten liikkeelle laskemien joukkovelkakirjalainojen korkojen lasku kasvattaa eläkevelvoitteen määrää sen vuoksi, että eläkevelvoitteet diskontataan nykyarvoonsa korolla, joka perustuu joukkovelkakirjalainojen korkoihin. Velvoitteen nousua netottaa osittain joukkovelkakirjoihin tehtyjen sijoitusten arvonnousu eläkevaroissa.

Eliniän odote: Merkittävin osa tarjotusta lisäeläketurvasta liittyy vanhuusiän eläkkeisiin, mistä johtuen eliniän odotuksen nousu johtaa eläkevelvoitteen kasvuun.

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2022	2021
Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	6,2	8,3
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	5,3	-1,8
Järjestelyjen muutokset		0,0
Järjestelyjen supistamiset	-0,1	-13,1
Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä	11,4	-6,6
Nettokorkomenot ja kurssierot	-0,6	-0,2
Tulosvaikutteiset kulut yhteensä	10,8	-6,8

Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä		
Kokemusperäiset oikaisut	1,5	5,4
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-86,4	-17,0
Muutokset demografisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa		0,2
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	34,9	-31,6
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	-49,9	-43,0

Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	4 258	4 364
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, muut etuuspohjaiset järjestelyt	53	52

A = Laadintaperiaatteet

I = Keskeiset tilinpäätösarviot



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2022		2021	
	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	-263,2	-1,1	-359,8	-1,4
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	383,3	0,5	440,7	0,7
Eläkesaamiset (+) / eläkevelvoitteet (-) taseessa	120,0	-0,7	80,9	-0,7

Eläkesaamiset ovat 120,0 miljoonaa euroa (80,9), josta 119,7 miljoonaa euroa (78,9) liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,4 miljoonaa euroa (2,0) muihin lisäeläkejärjestelyihin. Eläkevelvoitteet 0,7 miljoonaa euroa (0,7) liittyvät muihin lisäeläkejärjestelyihin. Muutos tilikauden 2022 aikana johtuu pääosin diskonttokoron muutoksesta ja järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotosta.

Eläkevelvoltteiden muutokset

Milj. euroa	2022	2021
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet kauden alussa	361,2	405,5
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	5,7	7,7
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	5,3	-1,8
Järjestelyjen supistamiset	-0,5	-13,2
Järjestelyjen muutokset		-0,1
Korkokulut ja kurssierot	2,3	1,6
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset	12,8	-5,9
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-86,4	-16,8
Kokemusperäiset tarkistukset	1,5	5,4
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	-84,9	-11,4
Maksetut etuudet	-24,8	-27,1
Järjestelyyn kuuluvien velvotteiden nykyarvo	264,4	361,2

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2022	2021
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	441,4	435,8
Hallintokulut	-0,5	-0,6
Järjestelyjen supistamiset	-0,4	-0,2
Järjestelyjen muutokset		-0,1
Korkotuotot ja kurssierot	2,9	1,7
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	2,0	0,9
Varojen tuotto	-34,9	31,6
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	-34,9	31,6
Kannatusmaksut	0,0	0,1
Maksetut etuudet	-24,8	-27,1
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	383,7	441,4

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2022	2021
Pörssiosakkeet	12,2	17,8
Velkakirjat	59,7	55,1
Kiinteistöt	24,2	23,0
Muut	3,9	4,1
Yhteensä	100,0	100,0

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältä arvoltaan 0,6 miljoonaa euroa (0,9) sekä konsernin käytössä olevat rakennukset käyvältä arvoltaan 13,0 miljoonaa euroa (12,8).

Etusophajaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

%	2022	2021
Diskonttokorko %	3,69 %	0,74 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,60 %	1,80 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	0,00 %	0,00 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	8	8

Herkkyysanalyysi

Herkkyysanalyysi kuvaa, kuinka paljon muutos vakuutusmatemaattisissa oletuksissa vaikuttaisi nettovelkaan. Herkkyysanalyysi kuvaa tietyn olettaman muutoksen vaikutusta silloin, kun muissa olettamissa ei tapahdu muutosta. Vaikutukset on laskettu käyttäen samoja laskentametodeita kuin taseen eläkevastuun laskennassa on käytetty.

Herkkyysanalyysi tärkeimpien vakuutusmatemaattisten oletusten muutosten vaikutuksista

Vakuutusmatemaattinen oletus	Muutos olettamassa	Vaikutuksen määrä olettaman kasvaessa, milj. euroa		Vaikutuksen määrä olettaman pienentyessä, milj. euroa	
			%		%
Diskonttokorko %	0,25 %	-5,0	-1,9 %	5,2	2,0 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	1,3	0,5 %	-1,2	-0,5 %
Elinikäolettaman muutos	1 vuosi	5,2	2,0 %		

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Finnair ennakoi, että se ei maksa kannatusmaksua eläkesäätiölle vuoden 2023 aikana. Eläkevelvoitteen duraatio on 8 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 3,69 %.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

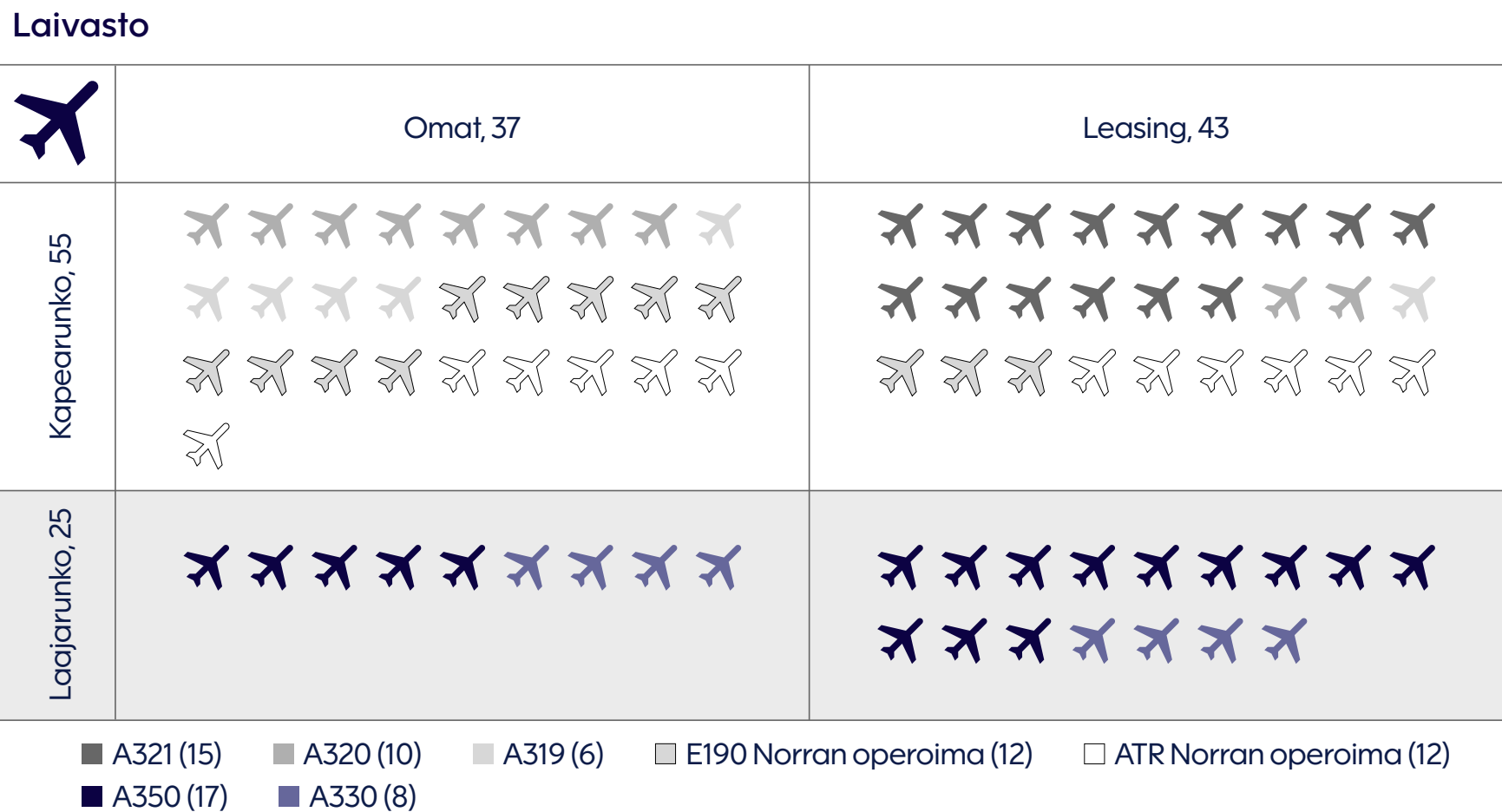
Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset

I Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset–ryhmään on koottu erityisesti lentokalustoon liittyvät liitetiedot. Konsernin operoimaan lentokalustoon liittyvät liitetiedot koskien omistettuja sekä erilaisin vuokrajärjestelyin vuokrattuja koneita on yhdistetty samaan ryhmään, jotta kokonaiskuva lentokalustosta olisi paremmin hahmotettavissa. **I** Finnairin omistama ja vuokraama käyttöomaisuus koostuu pääosin Finnairin ja Norran operoimista lentokoneista, joista omistettuja lentokoneita oli tilikauden 2022 lopussa 37 (41) ja vuokrattuja 43 (43). Finnair myi tilikauden aikana neljä omistettua A321-lentokonetta. Johtuen COVID-19-pandemian vaikutusten hellittämisestä, 79 Finnairin 80 lentokoneesta oli operatiivisessa käytössä. Jäljellä olevan lentokoneen odotetaan palaavaan takaisin käyttöön vuoden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä.

Laivasto Finnairin taseessa



Milj. euroa	2022	2021	Muutos
Maksetut ennakot tulevasta laivastosta	111,2	127,7	-16,5
Omistetut lentokoneet	783,6	818,6	-35,0
Käyttöoikeuslaivasto	932,9	1 025,3	-92,4
Laivasto yhteensä	1 827,6	1 971,6	-143,9
Rahoitusleasingsaamiset laivastosta		10,0	-10,0
Vuokrasopimusvelat laivastosta	1 164,4	1 204,6	-40,2
Tilikauden poistot omistetuista lentokoneista	-120,9	-155,7	34,8
Tilikauden poistot käyttöoikeuslaivastosta	-156,0	-123,2	-32,8
Arvonalennukset omistetuista lentokoneista	-32,7	-1,5	-31,2
Myytävänä olevat omaisuuserät (lentokoneet)		18,5	-18,5

I = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus

A Laivasto ja muu käyttöomaisuus on merkitty taseeseen alkuperäiseen hankintamenoonsa poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettynä. Laivasto sisältää lentokoneita ja lentokoneiden ennakkomaksuja. Lentokoneiden hankintameno kohdistetaan erikseen koneen rungolle, matkustamokomponenteille, moottoreille ja huoltokomponenteille. Huoltokomponentteina käsitellään rungon raskashuollot, määräaikaishuollot, apuvoimalaitteiden huollot, laskeutumislaitteiston ja -siivekkeiden huollot sekä moottoreiden käyttöaikarajoitteisten osien huollot. Lentokoneen ja moottorin runko poistetaan lentokoneen taloudellisen vaikutusajan aikana. Huoltokomponentit poistetaan huoltojakson aikana. Matkustamokomponentit poistetaan niiden taloudellisen vaikutusajan aikana. Sekä omille että vuokratuille koneille tehty merkittävät uudistus- ja perusparannusinvestoinnit (modifikaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä, ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana, joka vuokrakoneilla voi korkeintaan olla vuokrakauden loppuun. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta. Lentokoneiden ennakkomaksut kirjataan osaksi laivastoa aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin. Ennakkomaksuihin liittyvät korkomenot aktivoidaan osaksi hankintamenoa siltä ajalta, kun Finnair rahoittaa niillä lentokoneen valmistusta. Lentokoneiden hankintaan liittyvien sitovien, US-dollarimääräisten ostosopimusten käyvän arvon muutoksiin liittyvät suojausvoitot tai -tappiot kirjataan ennakkomaksuina. Ennakkomaksut, realisoituneet valuuttasuojat ja aktivoidut korot siirretään osaksi lentokoneen hankintahintaa, kun lentokone toimitetaan ja se otetaan kaupalliseen käyttöön. Muu käyttöomaisuus koostuu korjauskiertoisista koneen varaosista, muusta aineellisesta omaisuudesta sekä näiden ennakkomaksuista. Muu käyttöomaisuus poistetaan sen taloudellisen pitoajan aikana. Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista ja liittymismaksuista. Liittymismaksuista ei tehdä poistoja. Hyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot ja tappiot sisältyvät liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin.

Taloudellinen vaikutusaika ja jäännösarvo
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

- Uudet lentokoneet ja moottorit (lentokalusto) sekä lentokonesimulaattorit (muu kalusto) tasapoistoina seuraavasti:
 - Airbus A350-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - Airbus A320 ja Embraer-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - Airbus A330-laivasto 18 vuodessa 10 % jäännösarvoon
 - Potkuriturpiinikoneet (ATR-laivasto) 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Rungon raskas- ja määräaikaishuollot, apuvoima- ja laskeutumislaitteiston huollot, työntövoiman kääntölaitteet sekä moottoreiden käyttöaikarajoitteiset osat tasapoistoina huoltojakson aikana
- Matkustamokomponentit 7–20 vuodessa
- Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat ja komponentit 15 vuoden kuluessa 0 %:n jäännösarvoon
- Rakennukset 10–50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon
- Muut aineelliset hyödykkeet 3–15 vuodessa.
- Tietokoneohjelmat 3–8 vuodessa

Hyödykkeiden jäännösarvot ja arvioidut taloudelliset pitoajat tarkistetaan jokaisena tilinpäätöspäivänä ja jos ne eroavat merkittävästi aikaisemmista arvioista, poistoaikoja ja jäännösarvoja muutetaan vastaavasti. Finnairin käytössä olevan A320-laivaston arvioitua käyttöikää on pidennetty alkuperäisestä 20 vuodesta osana tilikauden 2021 aikana toteutettua COVID-19-pandemiaan liittyvää investointien optimointia, jonka myötä käytössä olevan A320-laivaston lentokoneet ja moottorit poistetaan 25–29 vuodessa 0 %:n jäännösarvoon.

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät
Pitkäaikaiset omaisuuserät (tai luovutettavien erien ryhmät) luokitellaan myytävänä oleviksi, kun niiden kirjanpitoarvoa vastaava määrä tulee kertymään pääasiassa niiden myynnistä, myyntiä voidaan pitää erittäin todennäköisenä ja sen odotetaan toteutuvan seuraavan 12 kuukauden kuluessa. Myytäväksi luokitellut omaisuuserät arvostetaan kirjanpitoarvoon tai sitä alempaan myynnistä aiheutuvilla menoilla vähennettyyn käypään arvoon. Myytäväksi luokiteltuja omaisuuseriä ei enää poisteta.

Arvonalentuminen
Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että laivaston tai jonkin muun käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Kerrytettävissä oleva määrä määritetään rahavirtaa tuottaville yksiköille, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksikköjen tasolla. Käyttöarvo määritellään laskemalla omaisuuserästä taikka rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa olevien odotettujen rahavirtojen nykyarvo. Yksittäiset hyödykkeet erotetaan rahavirtaa tuottavasta yksiköstä, mikäli ne on poistettu käytöstä tai niitä pidetään ainoastaan myyntitarkoituksessa. Näiden omaisuuserien arvonalennustarve määritellään käyvän arvon perusteella. Arvonalentumistestaus, sisältäen keskeisimmät kirjanpidolliset arviot ja laskelmille ominaiset epävarmuustekijät, on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 2.3. **A**



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Laivasto 2022

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2022	1 749,4	127,7	1 877,1
Lisäykset	69,1	12,2	81,2
Vähennykset	-39,5		-39,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus		20,4	20,4
Siirrot erien välillä	49,2	-49,2	0,0
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin			
Hankintameno 31.12.2022	1 828,1	111,2	1 939,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2022	-930,8		-930,8
Vähennykset	39,5		39,5
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin			
Siirrot erien välillä	0,4		0,4
Tilikauden poistot	-120,9		-120,9
Arvonalentumiset	-32,7		-32,7
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2022	-1 044,5		-1 044,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2022	783,6	111,2	894,8

Käyttöomaisuuden lisäykset laivastoon tilikauden 2022 aikana liittyivät pääosin Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen liittyviin investointeihin. Venäjän ilmatilan sulun vaikutusten vuoksi neljästä omistetusta A330-lentokoneesta kirjattiin 32,7 miljoonan euron arvonalennus. Arvonalentumiset on esitetty tarkemmin liitteessä 2.3 Poistot ja arvonalentumiset. Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset.

Laivasto 2021

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2021	2 358,7	117,7	2 476,4
Lisäykset	13,7	55,6	69,3
Vähennykset	-425,2		-425,2
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus		-22,6	-22,6
Siirrot erien välillä	-1,3	-22,9	-24,2
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin	-196,5		-196,5
Hankintameno 31.12.2021	1 749,4	127,7	1 877,1
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2021	-1 036,1		-1 036,1
Vähennykset	84,5		84,5
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin	178,0		178,0
Tilikauden poistot	-155,7		-155,7
Arvonalentumiset	-1,5		-1,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2021	-930,8		-930,8
Kirjanpitoarvo 31.12.2021	818,6	127,7	946,3

Muu käyttöomaisuus 2022

Milj. euroa	Lentokaluston		Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
	korjaus-kiertoiset varaosat						
Hankintameno 1.1.2022	34,2		74,5	119,5	47,8	0,8	276,7
Lisäykset	2,3			4,4	0,2	0,4	7,2
Vähennykset	-1,1			-1,4	-7,9		-10,5
Siirrot erien välillä				0,1	0,6	-0,8	0,0
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä	0,0			0,1			0,0
Hankintameno 31.12.2022	35,3		74,5	122,5	40,7	0,4	273,4
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2022	-19,2		-10,8	-41,9	-42,5		-114,4
Vähennykset	1,0			0,9	7,9		9,8
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä	0,3						0,3
Siirrot erien välillä							
Tilikauden poistot	-4,5		-1,8	-9,5	-3,1		-18,9
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2022	-22,3		-12,7	-50,5	-37,7	0,0	-123,3
Kirjanpitoarvo 31.12.2022	12,9		61,8	72,0	3,0	0,4	150,1

Käyttöomaisuuteen sisältyvien korjauskiertoisten varaosien lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 24,4 miljoonan euron arvosta (16,9).

Muu käyttöomaisuus 2021

Milj. euroa	Lentokaluston		Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
	korjaus-kiertoiset varaosat						
Hankintameno 1.1.2021	33,9		75,6	116,0	55,3	7,2	288,0
Lisäykset	1,4			4,5	1,3	0,2	7,4
Vähennykset	-0,9		-1,1	-4,9	-4,0		-10,8
Siirrot erien välillä	0,0			3,9	-4,8	-6,6	-7,6
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin	-0,3			-0,1			-0,3
Hankintameno 31.12.2021	34,2		74,5	119,5	47,8	0,8	276,7
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2021	-17,3		-9,8	-33,4	-42,3		-102,8
Vähennykset	0,6		0,6	0,2	4,0		5,4
Siirrot erien välillä					3,9		3,9
Tilikauden poistot	-2,5		-1,6	-8,7	-8,1		-21,0
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2021	-19,2		-10,8	-41,9	-42,5	0,0	-114,4
Kirjanpitoarvo 31.12.2021	15,0		63,7	77,6	5,2	0,8	162,3



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
Milj. euroa	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Kirjanpitoarvo 1.1.	8,8	18,6	2,7	2,8	11,5	21,4
Lisäykset			1,8	1,4	1,8	1,4
Vähennykset		-10,6			0,0	-10,6
Siirrot erien välillä				-1,5	0,0	-1,5
Poistot	-0,5	0,8			-0,5	0,8
Kirjanpitoarvo 31.12.	8,3	8,8	4,5	2,7	12,8	11,5

Tilikaudella 2022 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 1,8 miljoonaa euroa (1,4) liittyen Airbus A350 investointiohjelmaan. Finnair käyttää korkokustannuksen aktivoinnissa efektiivistä korkokantaa, joka vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Vuonna 2022 korkokannan keskiarvo oli 4,19 % (3,66 %). Pääomaprosentin laskentaan sisällytetään käyttöomaisuuden hankinnan rahoittamiseen käytetyt yleiset lainat.

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat

Finnairilla ei ollut tilikauden 2022 lopussa myytävissä oleviin omaisuuseriin luokiteltua käyttöomaisuutta. Vuoden 2021 tilinpäätöksessä olevat myytävissä olevat omaisuuserät liittyivät neljään A321-lentokoneeseen, jotka myytiin tilikauden 2022 aikana.

Pantattu omaisuus ja muut aineellisiin hyödykkeisiin liittyvät rajoitukset

Finnairilla ei ole pantattua omaisuutta pankkilainojen vakuutena. Taseen käyttöomaisuudessa on kolme A350-lentokonetta, joiden hankinnan yhtiö on rahoittanut JOLCO-lainoilla ja yksi A350-lentokone, joissa juridinen omistusoikeus siirtyy Finnairille, kun lainat on maksettu. Näistä järjestelyistä on kerrottu lisää liitetiedossa 3.3. Rahoitusvelat.

Investointisitoumukset

Investointisitoumukset tilikauden lopussa olivat yhteensä 366,1 miljoonaa euroa (355,3) ja luku sisältää lentokonetilaukset, muut lentokoneisiin liittyvät investoinnit sekä huoltositoumuksia. Sitoumuksista 62,1 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 304,0 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle. Investointisitoumusten summa vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa EUR/USD-valuuttakurssin ja lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatioehtojen takia. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen suhteen koneen toimitushetkellä.

A = Laadintaperiaatteet

2.2 Vuokrasopimukset

A Konserni vuokralleottajana
Finnair arvioi pysyviä käyttöomaisuushyödykkeitä koskevien sopimusten kohdalla, onko sopimus IFRS 16 -standardissa määritelty vuokrasopimus, tai sisältääkö se sellaisen. Vuokrasopimukset, joiden järjestelyyn sisältyy yksilöitävissä oleva omaisuuserä ja jonka käyttöä Finnair voi hallita tietyn ajanjakson ajan korvausta vastaan, luokitellaan vuokrasopimuksiksi. Vuokrakausi on sopimuksen mukainen ei-peruutettavissa oleva ajanjakso, jonka aikana Finnairilla on oikeus käyttää vuokrasopimuksen kohteena olevaa hyödykettä. Vuokrakauden pituutta määritettäessä otetaan huomioon: ajanjakso, johon kohdistuu mahdollisuus (optio) pidentää vuokra-aikaa, ja jonka Finnair arvioi kohtuudellisella varmuudella hyödyntävänsä; ja ajanjakso, johon kohdistuu mahdollisuus (optio) päättää vuokrakausi ennen sopimuksessa määritettyä päättymispäivää, jota Finnair kohtuudellisella varmuudella ei aio hyödyntää. Käyttöomaisuuteen luokiteltaviksi vuokrasopimuksiksi ei luokitella lyhytaikaisia vuokrasopimuksia, joissa vuokrakausi on 12 kuukautta tai vähemmän, ja jotka eivät sisällä osto-optiota. Finnair määrittelee sopimuksen vuokrakauden sen täytäntöönpanokelpoisena ajanjaksona. Siten sopimukset, joissa sopimuskausi ei ole sitova, ja Finnairilla on oikeus irtisanoa sopimus ilman toisen osapuolen lupaa korkeintaan vähämerkityksellisin seuraamuksin, eikä ole muita merkkejä sopimuksen täytäntöönpanosta, luokitellaan lyhytaikaisiksi. Vuokrasopimuksiksi ei myöskään luokitella arvoltaan vähäisiä sopimuksia, jotka eivät ole Finnairin kannalta merkittäviä. Lyhytaikaisiin tai arvoltaan vähäisiin vuokrasopimuksiin liittyvät maksut kirjataan kuluksi tasapoistoina vuokra-ajan kuluessa tai muulla systemaattisella perusteella, mikäli muu peruste paremmin vastaa Finnairille hyödykkeen käytöstä koituvaa hyötyä. Finnair kirjaa taseeseen sopimuksen alkamisajankohtana sekä käyttöoikeushyödykkeen että vuokrasopimusvelan. Taseeseen kirjattavan vuokrasopimusvelan arvo vastaa tulevien vuokramaksujen nykyarvoa. Finnairin lentokoneita koskevat vuokrasopimukset sisältävät tyypillisesti sellaisia muuttuvia vuokramaksuja, jotka riippuvat hintaindeksistä tai markkinakoroista. Muuttuvat vuokrat sisällytetään vuokrasopimusvelan kirjanpitoarvoon sopimuksen voimaantulopäivästä. Käyttöoikeusomaisuuserä arvostetaan hankintamenoon, joka sisältää • alkuperäisen arvostamishetken mukaisen vuokrasopimusvelan määrän; • alkamisajankohtaan mennessä maksetut vuokrat vähennettynä saaduilla kannustimilla; • mahdolliset Finnairille sopimuksen alkuvaiheessa aiheutuvat välittömät kustannukset; ja • arvion kustannuksista, joita Finnairille aiheutuu omaisuuden palauttamisesta vuokrasopimuksen ehtojen edellyttämään tilaan Yleensä konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovitua kuntoa, tai korvata kunnan ja palautusvelvoitteen erotus vuokranantajalle rahassa. Koneiden huoltokustannukset voidaan jakaa kahteen pääryhmään: 1) kustannukset, jotka aiheutuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta riippumatta, ja 2) kustannukset, jotka riippuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta Lentokoneen käytöstä tai vuokra-ajasta riippumattomia huoltotapahtumia, kuten koneen lopullinen tarkastus ja maalaus, pidetään väistämättöminä ylläpitokuluina, jotka toteutuvat, kun lentokone palautetaan vuokranantajalle. Sopimuksessa määritettyjen huoltovelvoitteiden täyttämiseksi Finnair kirjaa taseeseen huoltovaroituksen vuokrasopimuksen alkamispäivänä, joka lasketaan osaksi käyttöoikeushyödykkeen hankintamenoa. Vastaavasti, lentokoneen käytöstä riippuvia kustannuksia ei lasketa osaksi käyttöoikeushyödykkeen arvoa. Finnair uudelleenarvostaa vuokrasopimusvelan arvon vuokrasopimusmuutoksen yhteydessä. Vuokrasopimusvelan määrää arvioidaan myös uudelleen, mikäli alkuperäisessä sopimuksessa määritelty vuokra-aika tai vuokramaksut (esim. lentokoneiden muuttuvien vuokramaksujen perusteena olevien indeksien tai korkojen muutos) muuttuvat, tai silloin kun arvio mahdollisen osto-option käyttämisen todennäköisyydestä muuttuu. Vuokravelan uudelleenarviointista syntynyt erotus kirjataan käyttöoikeusomaisuuserän oikaisuksi paitsi, jos omaisuuserän arvo alennetaan nolnaan, jolloin jäljelle jäävä arvostus kirjataan tulosvaikutteisesti. Alkuperäisen kirjaamisen jälkeen käyttöoikeusomaisuuserien arvostuksessa otetaan huomioon kertyneet poistot ja arvonalentumiset. Käyttöoikeushyödyke poistetaan tasapoistoina sen taloudellisen pitoajan kuluessa, tai vuokrasopimuksen päättymispäivään mennessä, mikäli se on taloudellista pitoaikaa lyhyempi. Jos vuokrasopimus siirtää sopimuksen kohteena olevan hyödykkeen omistusoikeuden Finnairille vuokrasopimuksen loppuun mennessä, tai jos käyttöoikeuden hankintamenoa määriteltäessä Finnairin on ajateltu käyttävän osto-optiota, omaisuuserä poistetaan sen taloudellisen pitoajan aikana. Finnairin lentokoneiden vuokrasopimukset sisältävät vuokrasopimuksen sisäisen koron, vaikka vuokrasopimuksissa sitä ei selkeästi määritettäisi. Lentokoneen käypä arvo ja jäännösarvo ovat saatavilla julkisesti kolmansilta osapuolilta, joten Finnair pystyy laskemaan implisiittisen koron kullekin lentokoneita koskevalle vuokrasopimukselleen.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Vuokrasopimuksen sisäinen korko määritellään koroksi, jota käyttäen vuokrien ja takaamattoman jäännösarvon nykyarvo vastaa sopimuksen kohteena olevan omaisuuserän käyvän arvon ja vuokralle antajalle syntyneiden alkuvaiheen välittömien menojen yhteismäärää. Lentokoneiden vuokrasopimusten sisäinen korko määritetään kullekin sopimukselle erikseen.

Muille vuokrasopimuksille sisäistä korkokantaa ei yleensä voida määrittää. Tällöin kullekin omaisuuserälle määritetään yrityksen lisäluoton korkoa vastaava korko, joka perustuu johdon arvioon.

Lentokoneiden vuokrasopimukset ovat yleensä US dollari -määrisiä, ja taseen vuokravastuu arvostetaan uudelleen jokaisen tilinpäätöspäivän spot-kurssiin. Vuokramaksut käsitellään vuokravelan lyhennyksinä ja korkokuluina.

Konserni vuokralleantajana

Konsernin ulkopuolelle vuokratut omaisuuserät käsitellään operatiivisina vuokrasopimuksina silloin, kun omistukselle ominaiset riskit ja edut eivät olennaisilta osin siirry vuokralle ottajalle. Operatiivisin vuokrasopimuksin vuokralle annetut hyödykkeet sisältyvät taseen aineellisiin hyödykkeisiin ja niistä tehdään poistot taloudellisena vaikutusaikana. Poistoajat vastaavat omassa käytössä olevien hyödykkeiden poistoajoja. Eräät lentokoneiden vuokrasopimukset velvoittavat vuokralle ottajaa maksamaan tietyn väliajoin huoltoreservejä, jotka kerryttävät varoja lentokoneiden tulevia huoltoja varten. Huoltoja varten saadut ennakkomaksut kirjataan velaksi, joka purkautuu, kun huollot toteutuvat. Tilavuokrat ja lentokoneiden vuokratuotot kirjataan tulosvaiikutteisesti tasaerinä vuokra-ajan kuluessa liiketoiminnan muihin tuottoihin.

Aineellisia hyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista siirtyy vuokralleottajalle, luokitellaan rahoitusleasingsopimuksiksi. Finnair kirjaa rahoitusleasingsopimuksella olevat varat taseeseensa sopimuksen alkaessa määrään, joka vastaa sen nettosijoitusta vuokrasopimukseen ja on yhtä suuri kuin sen tulevaisuudessa saamien vuokrien ja takaamattoman jäännösarvon nykyarvot yhteensä.

Finnair edelleenvuokraa lentokoneita, muutamia rakennuksia sekä toisinaan myös pieniä määriä maahuolintalaitteita, jotka se luokittelee sopimusehtojen mukaisesti rahoitus- tai operatiiviseksi leasingsopimukseksi. Vuokrasopimus luokitellaan sen alkamispäivänä, ja se arvioidaan uudelleen vain, jos vuokrasopimusta muutetaan. Finnair kirjaa edelleenvuokraussopimuksen alkamispäivänä taseeseensa saamisen (nettoinvestointi), joka vastaa vuokrasopimusten nykyarvoa ja takaamatonta jäännösarvoa. Se osa käyttöoikeushyödykkeestä, joka vuokrataan edelleen, kirjataan pois Finnairin taseesta. Käyttöoikeusomaisuuden ja edelleenvuokraussaamisen (nettoinvestointi) välinen erotus kirjataan liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin tulosvaiikutteisesti. Myöhemmin saadut vuokramaksut kirjataan vuokrasaamisen takaisinmaksuina ja korkotuottoina.

Myynti- ja takaisinvuokraus

Finnair harjoittaa ajoittain lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausta. Toiminnasta, jossa Finnair myy ja sitten vuokraa takaisin lentokoneita, johtuva omaisuus arvostetaan suhteessa omaisuuserän aikaisempaan kirjanpitoarvoon, joka liittyy Finnairin säilyttämään käyttöoikeuteen. Näin ollen Finnair kirjaa vain sen voiton tai tappion määrän, joka liittyy ostajavuokranantajalle siirrettyihin oikeuksiin.

Arvonalentuminen

Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että käyttöoikeusomaisuuden arvo olisi alentunut. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerryttävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä oleva määrä määritetään rahavirtaa tuottaville yksiköille, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksikköjen tasolla. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Käyttöarvo määritellään laskemalla omaisuuserästä taikka rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa olevien odotettujen rahavirtojen nykyarvo. Yksittäiset hyödykkeet erotetaan rahavirtaa tuottavasta yksiköstä, mikäli ne on poistettu käytöstä tai niitä pidetään ainoastaan myyntitarkoituksessa. Näiden omaisuuserien arvonalennustarve määritellään käyvän arvon perusteella. Arvonalentumistestaus, sisältäen keskeiset kirjanpidolliset arviot ja laskelmille ominaiset epävarmuustekijät, on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 2.3. **A**

****Vuokrasopimukset****

Vuokramaksujen diskonttauksessa käytetyn korkokannan ja vuokra-ajan määrittely, arvio lentokonevuokrien palautushetken huoltovelvoitteesta sekä edelleenvuokraussopimusten luokittelu operatiivisiin ja rahoitusleasingsopimuksiin edellyttävät johdolta harkintaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa.

COVID-19-pandemialla tai Ukrainassa käytävällä sodalla ja sitä seuranneella Venäjän ilmatilan sululla ei ollut merkittävää vaikutusta yhtiön vuokrasopimusten ehtoihin, eikä edellä mainittuihin kriittisiin tilinpäätösarvioihin ja epävarmuustekijöihin liity merkittävästi tavanomaista enempää harkinnanvaraisuutta. Pandemialla tai geopolitiisella tilanteella ei ole esimerkiksi ollut merkittävää vaikutusta vuokrasopimusten arvioituun pituuteen, sillä mahdollisia vuokra-ajan pidennysoptioita ei lähtökohtaisesti oteta huomioon alkuperäisen vuokrakauden määrittelyn yhteydessä. Myöskään kaudella ennenaikaisesti päätettyjen sopimusten vaikutus tilinpäätökseen ei ollut merkittävä. Käyttöoikeusomaisuus sisältyy rahavirtaa tuottavaan yksikköön, joka on testattu arvonalentumisen varalta tilinpäätöspäivänä. Tästä on kerrottu lisää liitetiedossa 2.3. **B**

A = Laadintaperiaatteet
B = Keskeiset tilinpäätösarviot

Käyttöoikeusomaisuus 2022

Milj. euroa	Rakennukset			
	Lentokalusto	ja maa-alueet	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2022	1 025,3	123,0	33,4	1 181,7
Lisäykset	0,0	0,5	9,0	9,5
Muutokset sopimuksissa	63,5	3,8	-3,0	64,3
Tilikauden poistot	-156,0	-13,3	-8,0	-177,3
Kirjanpitoarvo 31.12.2022	932,9	114,0	31,4	1 078,2

Muutokset sopimuksissa liittyy muutoksiin joko vuokrattavan käyttöoikeusomaisuushyödykkeen laajuudessa tai siihen liittyvissä vastikkeissa.

Käyttöoikeusomaisuus 2021

Milj. euroa	Rakennukset			
	Lentokalusto	ja maa-alueet	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2021	772,5	133,8	11,2	917,5
Lisäykset	346,9	1,4	32,2	380,6
Muutokset sopimuksissa	29,0	1,0	-4,7	25,3
Tilikauden poistot	-123,2	-13,2	-5,3	-141,6
Kirjanpitoarvo 31.12.2021	1 025,3	123,0	33,4	1 181,7

Vuokrasopimusvelat

Milj. euroa	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet		Muu kalusto	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
alle vuoden	183,0	157,2	12,2	12,6	7,4	7,0
1–5 vuotta	605,5	602,7	41,1	43,1	22,3	19,9
yli 5 vuotta	375,9	444,6	80,8	86,8	2,5	6,8
Yhteensä	1 164,4	1 204,6	134,1	142,6	32,2	33,8

Konserni on vuokrannut lentokoneita, toimitiloja ja muuta käyttöomaisuutta, joita vastaava velka on kirjattu taseeseen. Vuokrasopimukset sisältävät eritasoisia vuokrakauden pidennysehtoja sekä erilaisia indeksi- ja muita ehtoja. Tilikauden lopussa konserni operoi 43 vuokralentokonetta, joiden vuokrakaudet päättyvät eri aikoina.

Lentokoneet, jotka Finnair on edelleenvuokrannut muille toimijoille ja jotka on luokiteltu rahoitusleasing-sopimuksiksi esitetään alla olevassa taulukossa.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Rahoitusleasingsaamiset, konserni vuokranantajana

Milj. euroa	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet	
	2022	2021	2022	2021
alle 12 kk		7,6	0,3	0,4
13–24 kk		2,4	0,3	0,3
25–36 kk			0,3	0,3
37–48 kk			0,0	0,3
49–60 kk			0,0	0,0
yli 60 kk			0,1	0,1
Yhteensä		10,0	1,1	1,4

Aiemmin rahoitusleasingsopimuksiksi luokitellut lentokoneiden edelleenvuokrasopimukset on luokiteltu operatiivisiksi vuokrasopimuksiksi tilikauden aikana toteutetuista sopimusmuutoksista johtuen, mistä syystä konsernin ei tilikauden 2022 lopussa ollut lentokalustoon liittyviä rahoitusleasingsaamisia.

Vuokrasopimukset tuloslaskelmalla

Milj. euroa	2022	2021
Käyttöoikeusomaisuuden poistot	-177,3	-141,6
Vuokrasopimusvelkojen korkokulut	-80,1	-62,7
Korkotuotto alivuokrasopimuksista	0,1	1,6
Vuokrasopimusvelan valuuttakurssimuutokset	-76,1	-75,5
Vuokrasopimusvelan suojaustulos	19,1	16,3
Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen	-28,4	-6,5
Lyhytaikaiset toimitilavuokrat	-3,2	-3,2
Muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat	-74,0	-65,0
Voitot ja tappiot myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä		14,4
Yhteensä	-419,9	-322,2

Liiketoiminnan kuluihin sisältyy kuluja taseen ulkopuolisista lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja kapasiteettiin perustuvista sopimuksista, jotka ovat eivät ole konsernin kannalta merkittäviä tai eivät ole IFRS 16-mukaisia vuokrasopimuksia. Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen ja muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat sisältyvät tuloslaskelmalla kapasiteettivuokrien erään ja lyhytaikaiset toimitilavuokrat sisältyvät kiinteistö-, IT- ja muihin kuluihin. Voitot myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä on kirjattu tuloslaskelmalla liiketoiminnan muihin tuottoihin. Vuokrasopimuksista johtuva tilikauden aikainen kassavirtavaikutus oli -376,7 miljoonaa euroa (-284,2).

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut, konserni vuokralle ottajana

Milj. euroa	Kiinteistöjen vuokrat		Muut vuokrat	
	2022	2021	2022	2021
alle vuoden	2,5	2,3	1,5	1,5
1–5 vuotta	5,5	6,3	0,9	0,9
yli 5 vuotta	6,7	6,9		
Yhteensä	14,7	15,5	2,4	2,4

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut sisältää lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä muita vuokrasopimuksia, joiden kohdeomaisuuserä on arvoltaan vähäinen tai jotka eivät sisällä IFRS 16-standardin mukaista vuokrasopimusta. Näistä sopimuksista ei siten ole kirjattu käyttöoikeusomaisuutta eikä vuokravelkaa. Merkittävin erä kiinteistöjen vuokrissa on koekäyttöpaikan käyttöoikeus, joka on jätetty vuokravelan ulkopuolelle

A = Laadintaperiaatteet

siitä syystä, että koekäyttöpaikka ei ole yksinomaan Finnairin käytössä. Muut vuokrat sisältävät IT-laitteiden vuokria, jotka eivät ole olennaisia.

Operatiivisiin vuokrasopimuksiin liittyvät taseen ulkopuoliset saamiset, konserni vuokralle antajana

Milj. euroa	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet	
	2022	2021	2022	2021
alle 12 kk	23,5	19,4	2,1	1,8
13–24 kk	23,5	15,4	2,1	1,8
25–36 kk	23,5	6,2	2,1	1,8
37–48 kk	23,5	6,2	2,1	1,8
49–60 kk	11,3	6,2	1,8	1,5
yli 60 kk	3,8	1,6	2,5	2,0
Yhteensä	109,0	55,1	12,7	10,8

Konserni on vuokrannut 15 omistamaansa lentokonetta sekä toimitiloja ei-purettavissa olevilla operatiivisilla vuokrasopimuksilla. Lisäksi Finnair on edelleenvuokrannut 9 vuokraamansa lentokonetta operatiivisilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja.

2.3 Poistot ja arvonalentumiset

A Poistot Omaisuserien poistot on määritetty niiden odotetun taloudellisen pitoajan tai huoltojakson pituuden sekä jäännösarvon perusteella. Kaikki omaisuuserät poistetaan tasapoistomenetelmällä. Poistot aloitetaan, kun omaisuuserä on valmis käytettäväksi. Poistot lopetetaan joko silloin, kun omaisuuserä siirretään myytävänä pidettäväksi tai omaisuuserä kirjataan pois taseesta. Omaisuserien taloudelliset pitoajat ja jäännösarvot on esitetty liitetiedossa 2.1. A		
Milj. euroa	2022	2021
Poistot aineettomista hyödykkeistä	3,1	7,6
Poistot omistetuista lentokoneista	120,9	155,7
Poistot käyttöoikeuslaivastosta	156,0	123,2
Poistot muista aineellisista hyödykkeistä	15,8	12,9
Poistot muista käyttöoikeusomaisuuksista	21,3	18,5
Poistot yhteensä	317,1	317,8
Arvonalentumiset	32,7	2,0
Arvonalentumiset yhteensä	32,7	2,0
Poistot ja arvonalentumiset tuloslaskelmalla	349,8	319,8

Poistot ja arvonalentumiset sisältää sekä suunnitelman mukaiset poistot käyttöomaisuudesta että kaudella kirjatut arvonalentumiset. Kauden aikaiset poistot omistetuista lentokoneista vähenivät ja vastaavasti poistot käyttöoikeuslaivastosta kasvoivat johtuen pääasiassa edellisellä tilikaudella toteutetuista neljästä A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelystä. Finnair kirjasi tilikauden 2022 aikana 32,7 miljoonan euron suuruisen arvonalentumisen liittyen neljään A330-lentokoneeseen, johtuen Venäjän ilmatilan sulkeutumisesta ja Aasian kohteiden pitkiytyneestä lentoajasta.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Arvon alentumistestaus

A Arvon alentumistestaus
Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että laivaston, jonkin muun käyttöomaisuuserän tai muiden pitkäaikaisten varojen arvo olisi alentunut. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvon alentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä oleva rahamäärä määritetään rahavirtaa tuottavalle yksikölle, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavan yksikön tasolla.

I Laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus
Finnair käyttää kerrytettävissä olevan rahamäärän määrittelyssä ensisijaisesti käyttöarvomenetelmää. Arvon alentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa ja arvioiden käyttöä, mistä syystä tämän hetkiset tulevaisuutta koskevat arviot ja oletukset voivat poiketa tulevaisuudessa toteutuvista lopputulemista. Johdon arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta, minkä lisäksi COVID-19-pandemia sekä Venäjän aloittama Ukrainan sota ja sitä seurannut Venäjän ilmatilan sulkua on lisännyt ennusteisiin liittyvää epävarmuutta entisestään. Erityisesti Venäjän ilmatilan sulun kesto on äärimmäisen vaikea ennustaa. Tilikauden aikana myös lentopolttoaineen markkinahinta nousi poikkeuksellisen korkealle tasolle, minkä lisäksi polttoaineen tulevaan hintakehitykseen, inflaation vaikutukseen matkustajakysyntään ja kustannuksiin sekä taloudellisen- ja kilpailuympäristön muutoksiin liittyy aiempaa suurempi epävarmuus.
Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan lisääntyneen epävarmuuden huomioon arvioissaan ja oletuksissaan, ja valmistellut kolme eri ennusteskenaariota, joiden arviot eroavat toisistaan pääosin mahdollisen taloudellisen laskusuhdanteen vaikutusten sekä Venäjän ilmatilan arvioidun keston suhteen. Ennusteskenaariot, sekä niihin liittyvät merkittävimmät tunnistetut epävarmuustekijät, on esitelty tarkemmin edellä liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Huomioidakseen liiketoimintaympäristön lisääntyneen epävarmuuden arvonalennustestissä, Finnair soveltaa laskelmissa odotusarvomenetelmää, joka huomioi kaikkiin eri skenaarioihin pohjautuvat kassavirtaennusteet sen sijaan, että se perustuisi vain yhteen, todennäköisimpään kassavirtaennusteeseen. Todennäköisyyksien määrittely eri skenaarioille perustuu johdon parhaaseen arvioon tilinpäätöshetkellä ja vaatii merkittävää johdon harkintaa.
Finnair on laatinut herkkyyksianalyysin osana arvonalennustestausta keskeisimpien oletuksien sekä EBITDA-marginaalin muutosten vaikutusten analysoimiseksi. Tämän mukaan käyttöarvolaskelma reagoi herkästi diskonttokoron, pitkän aikavälin kasvuodotuksen ja polttoainekustannusten muutoksiin sekä EBITDA-marginaalin muutokseen. Käytetyt oletukset ja niihin liittyvät herkkyydet on kuvattu tarkemmin alempana. **I**

Tilikauden 2022 aikana Finnair on jokaisen kvartaalin yhteydessä arvioinut, onko viitteitä siitä, että yhtiön omaisuuserien arvo olisi alentunut. Finnair pitää useita COVID-19-pandemiasta ja Ukrainan sotaa seuranneesta Venäjän ilmatilan sulusta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viitteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on suorittanut arvonalentumistestauksen tilinpäätöspäivänä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta ja Ukrainan sodasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö sekä niistä johtuvat kielteiset vaikutukset konsernin toimintaympäristöön, konsernin taloudelliseen tulokseen ja normaalia matalampaan kapasiteetin käyttöasteeseen.

Arvon alentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU). Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa (mukaan lukien käyttöomaisuuslaivastonsa) ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen pitoaika luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Niiden aineettomien hyödykkeiden, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, arvo taseessa 31.12.2022 oli 1,4 miljoonaa euroa (1,4). Myytäväksi tarkoitetut omaisuuserät jätetään testattavan rahavirtayksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet arvioidaan erikseen. Arvon alentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon, minkä perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä 31.12.2022, joka on määritetty rahavirtojen odotusarvoon perustuvalla menetelmällä, oli 2 059,2 miljoonaa euroa (2 748,6) ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 1 635,0 miljoonaa euroa (2 155,8).

Käyttöarvo määritetään käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat hallituksen hyväksymään strategiaan ja tästä johdettuun ennusteeseen seuraavan viiden vuoden ajalle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen

A = Laadintaperiaatteet
I = Keskeiset tilinpäätösarviot

yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Ottaakseen huomioon Ukrainan sodasta johtuvan lisääntyneen epävarmuuden, Finnair käyttää arvonalentumistestauksessa rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon kolme eri rahavirtaskenaariota painotetaan niiden arvioituilla todennäköisyyksillä. Skenaariot ja niille allokoitunut todennäköisyydet on arvioitu ja hyväksytty yhtiön hallituksen toimesta. Määrittäessään skenaarioiden todennäköisyyksiä, johto on harkinnut erityisesti mahdollisen taloudellisen taantuman vaikutuksiin sekä Venäjän ilmatilan sulun kestoon liittyvää korostunutta epävarmuutta. Perusskenaariossa, jonka todennäköisyydeksi johto on määritellyt 50 %, Venäjän ilmatilan arvioidaan pysyvän kiinni toistaiseksi. Pessimistisessä skenaariossa, jonka todennäköisyydeksi johto on määritellyt 30 %, ilmatilan arvioidaan samoin pysyvän kiinni toistaiseksi, ja lisäksi mahdollisen talouden laskusuhdanteen vaikuttavan matkustajatuottoihin heikentävästi. Optimistisessä skenaariossa, jonka todennäköisyydeksi on määritetty 20 %, johto arvioi Venäjän ilmatilan aukeavan vuoden 2025 puoliväliin mennessä. Finnair arvioi optimoivansa laivastoaan ja verkostoaan uudistetun strategian mukaisesti kaikissa kolmessa skenaariossa sekä tehostavansa toimintaansa vuosien 2022–2024 aikana kannattavuuden parantamiseksi.

Arvon alentumistestauksessa käytetyt keskeiset oletukset

	31.12.2022	31.12.2021
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	8,5	7,7
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	9,9	8,8
Pitkän aikavälin kasvu -%	2,6	2,8
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	952–1 015	768–864

Yllä olevassa taulukossa on esitetty arvonalentumistestausta varten laadituissa laskelmissa käytetyt keskeiset oletukset, jotka ovat pitkän aikavälin kasvuoletusta lukuunottamatta samat kaikille skenaarioille. Pitkän aikavälin kasvuoletus optimistisessä skenaariossa on 2,8 % ja perus- ja pessimistisemmässä skenaariossa 2,5 %. Taulukossa on esitetty odotusarvoon perustuvan mallin mukainen pitkän aikavälin kasvuodotus 2,6 %. Käytetty diskonttokorko perustuu yhtiön painotettuun keskimääräiseen pääoman kustannukseen, joka heijastaa markkinoiden arviota rahan aika-arvosta sekä Finnairin liiketoiminnalle ominaista riskiä. Diskonttokorko on esitetty yllä sekä verovaikutus huomioiden että ilman verovaikutusta. Pitkän aikavälin kasvuoletus on määritetty perustuen yhtiön johdon tilinpäätöshetken parhaaseen arvioon Venäjän ilmatilan sulun kestosta sekä tulevasta markkinakysynnästä ja -ympäristöstä. Arvioita on pyritty vertaamaan saatavilla oleviin ulkoisiin tietolähteisiin, kuten toimialan pitkän aikavälin keskimääräiseen kasvuodotukseen. Polttoaineen hinta on määritetty perustuen hintasuojilla painotetun polttoaineen hintaan, joka perustuu termiinikäyrään, suunniteltujen lentojen arvioituun polttoaineen kulutukseen sekä historiaan perustuvaan tietoon kunkin konetyypin polttoaineen kulutuksesta.

Keskeisten oletuksien ja EBITDA-marginaalin muutosherkkyudet

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

	31.12.2022	31.12.2021
EBITDA marginaali %	-1,0 %-yksikköä	-1,1 %-yksikköä
Diskonttokorko %	+1,5 %-yksikköä	+1,4 %-yksikköä
Pitkän aikavälin kasvu %	-2,1 %-yksikköä	-1,5 %-yksikköä
Polttoaineen hinta, % muutos hintatasossa	+3 %	+4 %



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

3.1 Rahoitustuotot ja -kulut

I Pääomarakenne ja rahoituskulut -ryhmään on koottu rahoitusvaroihin ja –velkoihin, sekä omaan pääomaan liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta kokonaiskuva konsernin rahoituksellisesta asemasta olisi paremmin hahmotettavissa. Liitetieto osakekohtaisesta tuloksesta on liitetty osaksi oman pääoman tietojä. **I**

A Korkotuotot ja -kulut Korkotuotot ja -kulut kirjataan ajan kulumisen perusteella efektiivisen koron menetelmää käyttäen. Merkittävien investointien rahoittamisesta aiheutuvat korkokulut aktivoidaan osaksi omaisuuden hankintamenoa ja poistetaan taloudellisena pitoaikana. Rahoitusvaroista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.2 ja korollisista veloista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.3. A			
Milj. euroa	2022	2021	
Rahoitustuotot lopetetuista suojaussuhteista		11,6	
Korkotuotot vuokrasopimuksista	0,1	1,6	
Tuotot tulosvaikutteisesti kirjattavista sijoitusinstrumenteista	3,7	-0,4	
Korkotuotot jaksoitettuun hankintamenoön arvostettavista rahoitusvaroista	2,7	0,0	
Muut korkotuotot	0,0	0,0	
Muut rahoitustuotot	0,1	0,0	
Osinkotuotot	0,0	0,0	
Rahoitustuotot yhteensä	6,5	12,8	
Rahoituskulut lopetetuista suojaussuhteista		-5,2	
Korkokulut vuokrasopimuksista	-80,1	-62,7	
Muut rahoituskulut	-29,7	-24,2	
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoön arvostettavista leasingveloista	-28,1	-25,7	
Rahoituskulut yhteensä	-137,9	-117,8	
Kurssivoitot ja tappiot	-38,8	-22,5	
Rahoituskulut, netto	-170,2	-127,5	

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran, että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta vuoden 2022 tilinpäätöshetkellä eikä myöskään vertailuvuonna 2021. COVID-19 pandemia on vaikuttanut negatiivisesti Finnairin liiketoimintaan vuosien 2021 ja 2022 aikana. Tämän lisäksi myös Ukrainan sota on vaikuttanut negatiivisesti vuoden 2022 liiketoimintaan. COVID-19 pandemiasta johtuen suurin osa Finnairin suojauslaskennassa olevista valuutta- ja lentopetrolisuojoista on lopetettu vuoden 2020 aikana. Viimeisimmät lopetetut suojaussuhteet erääntyivät vuoden 2021 viimeisen kvartaalin aikana. Finnair in vuoden 2022 aikana aloittanut normaaliit suojausoperaatiot. Lopetut suojaussuhteet näytetään tuloslaskelmalla rahoituskuluissa muiden laajan tuloksen erien sijasta. Rahoitustuottoihin ja -kuluihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteistä ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita.

Vuoden 2022 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja tappiot koostuvat 20.5 miljoonan euron realisoituneista nettokurssivoitoista ja 59.3 miljoonan euron realisoitumattoimista nettokurssitappiosta, jotka johtuivat

I = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

pääasiassa Yhdysvaltain dollarin vahvistumisesta euroon nähden. Tilikaudella 2022 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 1,8 miljoona euroa korkokuluja (1,4). Korkojen aktivoinnista on kerrottu liitetiedossa 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus.

Muut rahoituskulut sisältävät muun muassa takauksiin liittyviä kuluja sekä veroihin liittyviä viivästysseuraamuksia ja veronkorotuksia.

3.2 Rahoitusvarat

A Rahoitusvarat
Konsernissa rahoitusvarat on luokiteltu IFRS 9 “Rahoitusinstrumentit” – standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: jaksotettu hankintameno ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella tai soveltamalla käyvän arvon vaihtoehtoa alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä. Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat sisältävät varat kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäväksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät, sekä 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältyvät lyhytaikaisiin varoihin. Noteeraamattomat osakkeet arvostetaan Finnair-konsernissa hankintahintaan luotettavan käyvän arvon puuttuessa. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenoön, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittäviltä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Rahoitusvarojen arvonalentuminen
Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakkoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikääntymisluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Myyntisaamisten odotetuista luottotappiosta on kerrottu liitetiedossa 1.2.3. Myyntiin liittyvät saamiset. Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenoön arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Rahavarat
Taseen rahavarat koostuvat käteisvaroista ja lyhytaikaisista pankkitalletuksista, joiden maturiteetti on alle kolme kuukautta. Valuuttamääräiset erät on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskikursseja. **A**



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2022	2021
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	47,8	19,0
Lyhyen koron rahastot	690,8	512,4
Yhteensä	738,6	531,4
Vastapuolien luottoluokittelu		
Parempi kuin A		
A	11,0	
BBB	12,0	5,0
BB	2,0	
Luottoluokittelemattomat	713,7	526,4
Yhteensä	738,6	531,4

Tilinpäätöshetkellä sijoitukset luottoluokittelemattomiin instrumentteihin sisälsivät pääosin sijoitukset rahamarkkinarahastoihin (EUR 690.8 miljoonaa euroa).
Konsernin rahavarojen sijoittamisesta ja rahoituspolitiikasta kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta. Rahavarojen käyvät arvot ja IFRS-luokittelu on esitetty liitetiedossa 3.6 Rahavarojen- ja velkojen luokittelu.

3.2.2 Rahavarat

Milj. euroa	2022	2021
Käteinen raha ja pankkitalletukset	785,8	734,3
Yhteensä	785,8	734,3

Rahavarat sisältävät käteisvarat ja vaadittaessa nostettavia pankkitalletuksia. Valuuttamääräiset erät ja pankkitalletukset on arvostettu tilinpäätöspäivän keskipurssiin. Rahavirtalaskelman liitetiedoissa on esitetty rahavarojen täsmäytys taseen lukuihin.

3.3 Rahoitusvelat

A Rahoitusvelat

Konsernin rahoitusvelat luokitellaan kahteen eriin luokkaan: jaksetettuun hankintamenoon ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon saadun vastikkeen perusteella käypään arvoon. Transaktiokulut on sisällytetty rahoitusvelkojen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. Myöhemmin kaikki rahoitusvelat, lukuun ottamatta johdannaisvelkoja, arvostetaan efektiivisen koron menetelmällä jaksetettuun hankintamenoon. Rahoitusvelkoja sisältyy pitkä- ja lyhytaikaisiin velkoihin ja ne voivat olla korollisia tai korottomia. Lainoista esitetään lyhytaikaisissa veloissa alle 12 kuukauden päästä maksettavaksi erääntyvät lainat. Valuuttamääräiset lainat arvostetaan tilinpäätöspäivän keskipurssiin ja kurssierot kirjataan rahoituseriin.

Ostovelat kirjataan alun perin käypään arvoon ja myöhemmin ne arvostetaan jaksetettuun hankintamenoon efektiivisen koron menetelmällä.

Rahoitusvelat kirjataan pois taseesta kun yhtiö on täyttänyt sopimusperusteisen velvoitteensa. **A**

A = Laadintaperiaatteet

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2022	2021
Lainat rahoituslaitoksilta, pitkäaikaiset	399,2	299,7
JOLCO-lainat ja muut lainat	261,3	289,4
Joukkovelkakirjalainat	397,9	397,2
Vuokrasopimusvelat	1128,0	1 204,1
Korolliset velat yhteensä	2186,4	2190,3
Korottomat velat	6,3	6,3
Yhteensä	2192,7	2196,6

Konsernin korolliset velat laskivat hieman tilikauden 2022 aikana. Merkittävimmät rahoitusjärjestelyt vuoden 2022 aikana olivat 400 miljoonan euron pääomalainan nosto ja 600 miljoonan euron TyEL takaisinlainan uudelleenrahoitus. Korottomat pitkäaikaiset velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovaroja liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

JOLCO-lainat ja muut lainat sisältävät kolmen A350 koneiden hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating lease with call option) sekä saadun vientiluottotakaukset yhdelle A350-lentokoneelle. Vientiluottotakaus on velkajärjestely koneen rahoittamiseksi. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna. Korottomat velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovaroja liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2022	2021
Lainat rahoituslaitoksilta, lyhytaikainen	199,6	299,8
JOLCO-lainat ja muut lainat	40,4	43,1
Joukkovelkakirjalainat		98,9
Vuokrasopimusvelat	202,7	176,9
Yhteensä	442,7	618,6

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

Korolliset velat, miljoonaa euroa	Käypä arvo		Kirjanpitoarvo	
	2022	2021	2022	2021
Pitkäaikaiset korolliset velat				
Vuokrasopimusvelat	1128,0	1 204,1	1128,0	1 204,1
Lainat rahoituslaitoksilta	305,6	299,7	399,2	299,7
Joukkovelkakirjalainat	298,0	406,2	397,9	397,2
JOLCO-lainat ja muut	164,4	289,4	261,3	289,4
Yhteensä	1896,0	2199,4	2186,4	2190,3
Lyhytaikaiset korolliset velat				
Vuokrasopimusvelat	202,7	176,9	202,7	176,9
Lainat rahoituslaitoksilta	207,3	299,8	199,6	299,8
Joukkovelkakirjalainat		98,9		98,9
JOLCO-lainat ja muut	53,0	43,1	40,4	43,1
Yhteensä	462,9	618,7	442,7	618,6



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1.

Liiketulos
2.

Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3.

Pääomarakenne ja rahoituskulut
4.

Konsolidointi
5.

Muut liitetiedot
6.

Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokra- sopimusvelat	Pitkäaikaiset vuokra- sopimusvelat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2022	441,7	986,2	176,9	1 204,1	2 808,9
Takaisinmaksut	0,0	-44,0		-193,4	-337,4
Hankinnat			3,9	69,2	73,1
Luovutukset				-5,7	-5,7
Valuuttakurssioikaisu		21,2	10,4	64,5	96,1
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	201,3	-201,3	12,8	-12,8	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua	-0,4	0,6			0,2
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2022	240,0	1 058,4	202,7	1 128,0	2 629,1

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokra- sopimusvelat	Pitkäaikaiset vuokra- sopimusvelat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2021	51,5	1 111,0	135,6	880,6	2 178,7
Takaisinmaksut	0,2	-154,9		-146,8	-301,6
Hankinnat		400,0	2,5	437,0	839,5
Luovutukset				-2,8	-2,8
Valuuttakurssioikaisu		21,2	10,4	64,5	96,1
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	390,0	-390,0	28,4	-28,4	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua		-1,1			-1,1
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2021	441,7	986,2	176,9	1 204,1	2 808,9

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2022 milj. euroa	2023	2024	2025	2026	2027	Myöhemmin	Yhteensä
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
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuva korkoinen	200,0	200,0	200,0				600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset			400,0				400,0
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
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	443,1	450,8	916,5	183,6	131,2	510,4	2 635,5
Maksut valuuttajohdannaisista	809,4						809,4
Saamiset valuuttajohdannaisista	-792,1	-8,7					-800,8
Hyödykejohdannaiset	4,4	0,2					4,6
Ostovelat ja muut velat	234,7						234,7

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2022 milj. euroa	2023	2024	2025	2026	2027	Myöhemmin	Yhteensä
Sopimuksiin perustuvat 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 erääntymisajat 31.12.2021 milj. euroa	2022	2023	2024	2025	2026	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset				28,1	14,0	0,0	42,1
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	43,1	38,2	39,4	83,8	31,1	57,9	293,5
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuva korkoinen	300,0	300,0					600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	98,9			400,0		0,0	498,9
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	133,8	135,9	137,5	138,4	95,4	416,7	1 057,7
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	43,0	44,6	46,5	40,6	26,8	121,6	323,3
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	618,9	518,7	223,4	690,9	167,3	596,2	2 815,5
Maksut valuuttajohdannaisista	490,2						490,2
Saamiset valuuttajohdannaisista	-506,2	-1,9	-3,9				-512,0
Hyödykejohdannaiset	-3,8	-0,1					-3,9
Ostovelat ja muut velat	181,5						181,5
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	104,8	91,0	70,8	57,1	33,5	107,8	465,1
Yhteensä	885,4	607,8	290,4	748,0	200,8	704,0	3 436,4

Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu 3 kuukauden viitekorkoihin, ja vaihtuvakorkoiset leasingsopimukset on sidottu 6 kuukauden viitekorkoihin. Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 2.1 miljoonan euron euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2021 ja erääntyy vuonna 2025. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025 ja lainat rahoituslaitoksilta ei sisällä 1,2 miljoonaa euroa TyEL takaisinlainan järjestelypalkkiota, joka on maksettu 2022. Näin ollen, korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran. Finnair on uudelleenrahoittanut TyEL-takaisinlainan vuoden 2022 viimeisen kvartaalin aikana. TyEL takaisinlainassa on takaisinmaksuaikataulu, jossa maksetaan 100 miljoonaa euroa puolivuositain viimeisen erän ollessa 200 miljoonaa euroa. Vuoden 2023 toisen ja neljännen kvartaalin aikana TyEL-takaisinlainaa maksetaan takaisin yhteensä 200 miljoonaa euroa.

Leasingvelkojen vähimmäisvuokrien kokonaismäärät, nykyarvot ja diskonttomäärät on esitetty liitetiedossa 2.2 Vuokrasopimukset.

Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

Milj. euroa	2022	2021
EUR	1 170,7	1 291,6
USD	1 418,7	1 468,1
JPY	39,6	49,2
HKD	0,1	0,0
SGD	0,0	0,1
INR	0,0	0,0
	2 629,1	2 808,9

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 4,0 % (3,8 %).



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

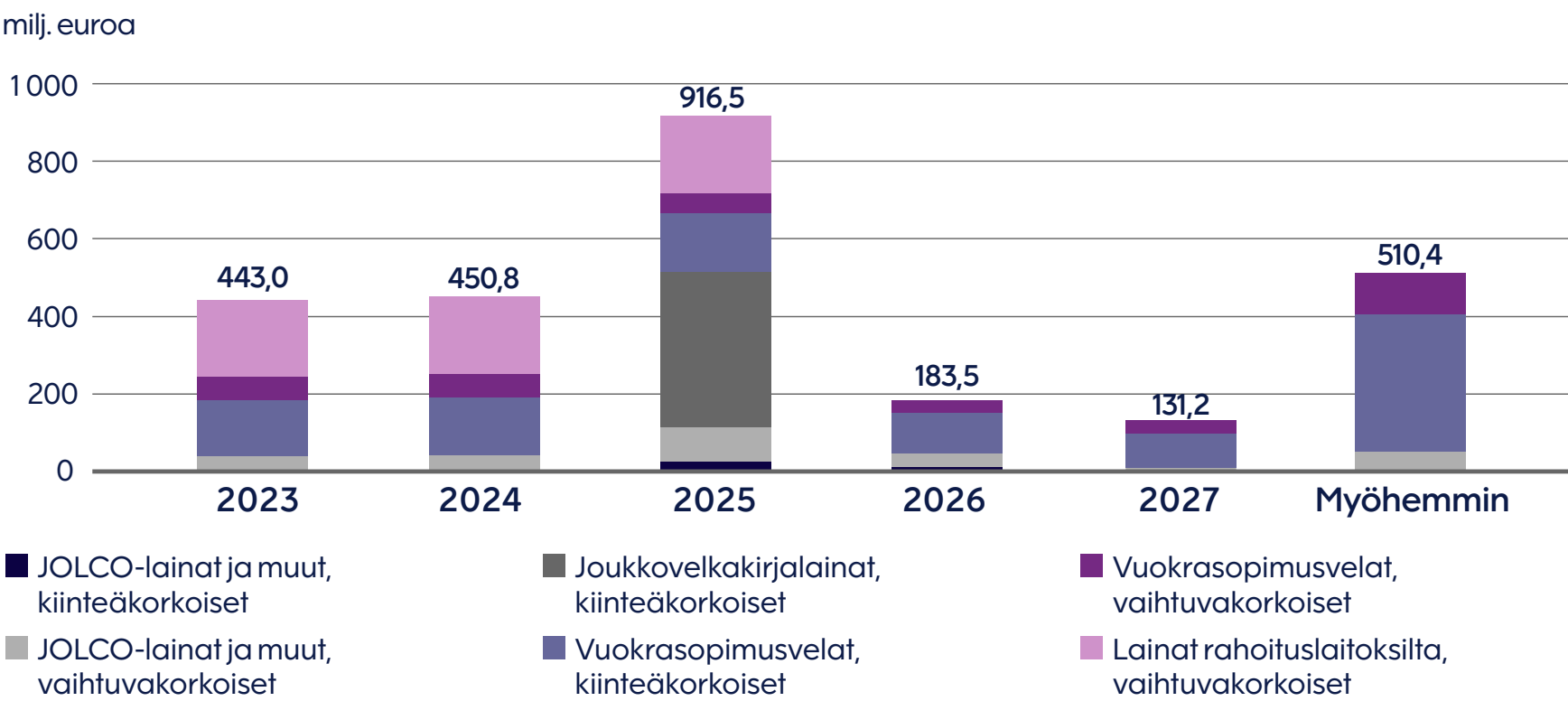
Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2022	2021
Enintään 6 kuukautta	23,6 %	21,0 %
6–12 kuukautta	3,9 %	10,7 %
1–5 vuotta	43,2 %	38,5 %
Yli 5 vuotta	29,3 %	29,9 %
Yhteensä	100,0 %	100,0 %

Rahoitusvelkojen erääntymisajat



Valtion tuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä

Valtiontuki TyEL-takaisinlainassa ja osakeannissa

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

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

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

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

Valtiontuki hybridilainaliimitissä ja konversiossa pääomalainaksi

Finnair ja Suomen valtio ovat allekirjoittaneet 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainaliimitistä yhtiön tukemiseksi. Päätöksen järjestelystä teki valtioneuvoston yleisistunto 18.2.2021 ja järjestelyllä on Euroopan komission kilpailuviranomaisen hyväksyntä Euroopan unionin valtiontukisäätelyn mukaisesti. Koronapandemiasta seuranneet matkustusrajoitukset ovat aiheuttaneet yhtiölle mittavia tappioita, mikä on huomioitu lainan korkotasossa. Limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen jälkeen yhtiön käytettävissä komission 12.3.2021 tekemän valtiontukipäätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltujen raja-arvojen alapuolelle. Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi 10.2.2022 hyväksyntänsä jäljellä olevalle, noin 50 miljoonan euron osuudelle, ja näin ollen Finnairin ja Suomen valtion välinen 400 miljoonan euron hybridilainaliimiitti on kokonaisuudessaan yhtiön käytössä lainaehtojen mukaisesti.

Finnair on 22.6.2022 nostanut 290 miljoonaa euroa hybridilainaa, joka konvertoitiin pääomalainaksi 30.6.2022 valtioneuvoston päätöksellä. Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi hyväksyntänsä hybridilainaliimiitin konvertoinnista pääomalainaksi 20.6.2022. Lisätietoja pääomalainasta on liitteessä 3.9.

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

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-takaisinlainalla on lainanehtojen mukaisesti oltava voimassa oleva takaus lainantajalle. Takauksen on myöntänyt Suomen valtio ja liikepankki.

3.4 Vastuusitoumukset

Milj. euroa	2022	2021
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	52,5	51,0
Yhteensä	52,5	51,0

3.5 Rahoitusriskien hallinta

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminnan luonne altistaa yhtiön useille rahoitusriskeille: valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä hyödykkeiden hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien aiheuttamaa epävarmuutta kassavirtaan, tulokseen, taseeseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta perustuu rahoitusriskien ohjausryhmän valmistamaan ja hallituksen hyväksymään rahoituspolitiikkaan, jossa määritellään kullekin eri riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot. Rahoituspolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle.

Valuutta-, korko- ja lentopetrolipositoiden hallinnassa yhtiö käyttää rahoituspolitiikan määrittelyissä rajoissa seuraavia johdannaisinstrumentteja: termiinejä, swappeja ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohetkellä erittäin todennäköisten kassavirtojen suojausiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojausiksi (kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai taloudelliseksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojausena (rahavirtasuojaus) erittäin todennäköisten ennustettujen valuuttamääräisien myyntien ja kulujen valuuttasuojauksena ja lentopetrolin hinta- ja valuuttariskien suojausta IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Käyvän arvon suojausena on toteutettu korkosuojausta liikkeelle lasketulle joukkovelkakirjalainalle, sekä kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojausena lentokoneinvestointien valuuttasuojauksena.

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

● Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Polttoaineen hintariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu polttoaineen hintavaihtelusta.

Lentopetrolin hintariskin hallinnassa Finnair käyttää lentopetrolitermiinejä ja optioita. Lentopetrolijohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, sillä yli 65 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu kyseiseen hintaindeksiin.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on vuoden mittainen. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on noin 60 prosentin ja 90 prosentin välillä tavoitetason ollessa 75 prosenttia ensimmäisen vuosineljänneksen osalta. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen suojausaste laskee jokaisella vuosineljänneksellä. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauksena IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. IFRS 9 mukaan rahavirran suojaukseksi määriteltujen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisältyvään käyvän arvon rahastoon. Omaan pääomaan kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Vuoden 2022 aikana Finnair on suojannut polttoaineriskin kokonaan erottamatta sen riskikomponentteja, kuten raakaöljyn hintariski.

Suojatessaan polttoainehinnan riskiä, Finnair määrittää polttoainekulutuksen suojatuiksi eriksi kerroksittain. Kerroksilla tarkoitetaan eri vertailuhintojen mukaan laskettua polttoainekulutusta. Ensimmäinen kerros sisältää Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettuja polttoaineostoja, ja muut kerrokset sisältävät muiden indeksien mukaan (etenkin Cargoes FOB Singapore) laskettuja polttoainekuluja. Kaikkien polttoainejohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksiä, ja nämä määritellään korrelaatio-suojiksi, kun suojaudutaan eri indeksien mukaan määräytyvien polttoaineostojen hinnanheilaukselta. Näin ollen tämä voi aiheuttaa suojauksen tehottomuutta, jos Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin ja alla olevan polttoainekulutuksen vertailuhinnan välinen korrelaatio ei riitä suojausinstrumentin ja suojauskohteen käypien arvojen muutosten kumoutumiseen. Ylisuojauksen tai riittämättömän korrelaation aiheuttama tehottomuus kirjataan Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset-erään.

Rahoitusriskien hallinnan päivitys

Finnair on vuoden 2022 aikana palannut normaaliin suojaustoimintaan vaikkakin COVID-19 pandemiasta ja Ukraina sodasta johtuvat epävarmuudet vaikuttavat edelleen liiketoimintaan. Vuoden 2022 Finnair nostanut suojausasteitaan tasaisesti korkeammille tasoilla ja vuoden 2022 viimeisen kvartaalin aikana rahoituspolitiikkaa uudistettiin suojausasteiden osalta. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on noin 60 prosentin ja 90 prosentin välillä tavoitetason ollessa 75 prosenttia ensimmäisen vuosineljänneksen osalta. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen suojausaste laskee jokaisella vuosineljänneksellä. Suojaushorisontti kokonaisuudessaan on 12 kuukautta.

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta	Suojattu hinta \$/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Eräntymisaika	
			Vuoden aikana	1–2 vuotta
31.12.2022				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	1 042,9	358 000	338 000	20 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus				
31.12.2021				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	625,0	68 000	66 000	2 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus				

Erittäin todennäköisiä polttoaineostoja suojaavien instrumenttien suojattu keski-hinta lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteista. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu hinta, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 879.4 Yhdysvaltain dollaria tonnilta NWE-kulutuksen puolelta. Suojauslaskennan ulkopuoliset optiot eivät ole mukana laskelmassa.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 41 prosenttia ennustetuista polttoaineostoistaan vuoden 2023 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 21 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2022 lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli noin 35 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2023 on noin 33 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomääriillä laskettua – vuosittaista petrolikulua arviolta 80 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 64 miljoonaa euroa.

Valuuttariski

Valuuttariski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssi-muutoksista.

Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja myynneistä, lentokoneiden huoltomaksuista, yllentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Konsernin liikevaihdosta noin 59 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Japanin jeni (4 prosenttia liikevaihdosta), Kiinan yuan (2 prosenttia), Yhdysvaltain dollari (8 prosenttia) ja Ruotsin kruunu (4 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 45 prosenttia. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on noin 41 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittävin dollarikulueriä on polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kolmeen osaan; ennustettuun kassavirtaan, tase- ja investointiposition.

Kassavirtapositio muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä kuluista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. Ennustetut polttoaineostot, lentokaluston huoltokulut ja liikennöimismaksut muodostavat samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän, joka suojataan samalla suojausinstrumentilla. Kassavirran suojaamisen tarkoitus on vähentää kurssivaihteluiden aiheuttamaa volatiiliiteettia kassavirrassa ja operatiivisessa tuloksessa. Tämä toteutetaan suojaamalla porrastetusti kahta suurinta valuuttaa sekä hyödyntämällä monien valuuttojen portfolion hajautushyötyä. Suojaussopimukset ajoitetaan eräntymään samaan ajankohtaan operatiivisten kulujen rahavirtojen toteutumisen kanssa. Suojausliimitit on asetettu vain kahdelle suurimmalle valuuttariskilähteelle, eli Japanin jenille (JPY) ja Yhdysvaltain dollarin korille (USD-kori, joka sisältää Yhdysvaltain ja Hong Kongin dollarit). Näiden kahden suojaushorisontti on yksi vuosi, joka on jaettu neljään kolmen kuukauden periodiin. Suojausaste on noin 60 prosentin ja 90 prosentin välillä tavoitetason ollessa 75 prosenttia ensimmäisen vuosineljänneksen osalta. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen suojausaste laskee jokaisella vuosineljänneksellä.

Investointiposition kuuluvat seuraavien neljän vuoden aikana toteutettavat valuuttamääräiset lentokoneinvestoinnit, joiden osalta on allekirjoitettu sitova hankintasopimus, sekä sovitut myynti ja takaisinvuokraus- transaktiot. Rahoituspolitiikan mukaan Finnair suojaa 50–100 % nettoinvestoinneista. Tulevat lentokoneinvestoinnin suojaukset toteutetaan IFRS 9 sitovan ostosopimuksen käyvän arvon suojauksena.

Tasepositio muodostuu valuuttamääräisistä rahoitusvaroista ja -veloista sekä muista valuuttamääräisistä tase-eristä kuten varaukset, myyntisaamiset, ostovelat, vuokravelat ja myytävänä olevista omaisuuseristä. Finnair-konsernin suojausasteen tavoitetaso on 80% 10 miljoonaa euroa ylittävillä valuuttamääräisille rahoitusvarojen ja rahoitusvelkojen nettopositiolle. Tavoitetasoa tarkastellaan kvartaaleittain. Taseposition maksimisuojauste on 100% ja minimisuojauste on 0%.

Ennustettujen liiketoiminnan nettokassavirtojen osalta, Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 36 prosenttia USD-korista ja 32 prosenttia Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 12 kuukauden tulokseen noin 74 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 8 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 48 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta noin 5 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dollaririski on sisällytetty myyntivaluuttana Hongkongin dollari, jonka historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on erittäin korkea. Taseposition osalta suojausasteet olivat tilinpäätöshetkellä USD:n osalta 70 prosenttia ja jenin osalta 90 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti tulokseen 142 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 5 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta 43 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen huonontaa tulosta noin 0,5 miljoonaa euroa.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2022	Nimellismäärä (brutto)	Eräntymisaika		
		Vuoden aikana	1–2 vuotta	2–4 vuotta
USD	994,1	905,9	88,1	0,0
JPY	65,1	65,1	0,0	0,0

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2021	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 12kk	83,4	-707,1
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 12kk	-26,2	258,5
Suojausinstrumenttien painotettu keskimurssi suhteessa euroon	141,05	1,05
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 12kk	57,1	-448,7

Erittäin todennäköisiä ennustettuja myyntejä ja ostoja suojaavien instrumenttien suojattu keskimurssi lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteesta. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu kurssi, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 1.05 Yhdysvaltain dollarin puolelta ja 141.05 Japanin jenin puolelta.

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2022	JPY	USD
Nettotasepositio	-43,8	-988,5
Nettotaseposition suojat	38,9	564,1
Suojausinstrumenttien painotettu keskimurssi suhteessa euroon	141,36	1,10
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-4,9	-424,5

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2022	USD	
Nettoinvestointipositio		-320,8
Nettoinvestointiposition suojat		183,7
Suojausinstrumenttien painotettu keskimurssi suhteessa euroon		1,01
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen		-137,1

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2021	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettorahavirrat, 12kk	223,8	-705,6
Liiketoiminnan nettorahavirtojen suojat, 12kk	-5,0	57,0
Suojausinstrumenttien painotettu keskimurssi suhteessa euroon	121,09	1,14
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 12kk	218,8	-648,6

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2021	JPY	USD
Nettotasepositio	-53,0	-1 134,0
Nettotaseposition suojat	49,9	500,5
Suojausinstrumenttien painotettu keskimurssi suhteessa euroon	130,26	1,17
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-3,1	-633,5

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2021	USD
Nettoinvestointipositio	-273,9
Nettoinvestointiposition suojat	162,9
Suojausinstrumenttien painotettu keskimurssi suhteessa euroon	1,20
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-111,0

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta. Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusajaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0–12 kuukautta ja korollisten velkojen 36–72 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusajaa oli noin 1 kuukausi ja korollisten velkojen ja korkojohdannaisten noin 48 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 13,9 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua noin 3,4 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta. Tulevaisuudessa alkavat lentokoneiden leasingsopimukset altistavat yhtiön korkoriskille. Leasinghinnan yhtenä komponenttina on korkoelementti. Korko lukitaan leasingmaksujen alkaessa. Yhtiö voi tarvittaessa suojautua tätä vastaan rahavirran suojoilla.

Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2021	Nimellismäärä (brutto)	Eräntymisaika		
		Vuoden aikana	1–2 vuotta	2–4 vuotta
Koronvaihtosopimukset	253,1	164,9	88,1	0,0

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan. Finnair ei ole tehnyt koronvaihtosopimuksia, joiden mukaan konserni maksaa kiinteää korkoa.

Luottoriski

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä sopimuksia vakavaraisten koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa, rahoituspolitiikan sallimien vastapuoliriskirajojen puitteissa. Rahavaroja sijoitetaan myös rahamarkkinarahastoihin ja konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin, yrityskohtaisten limiittien puitteissa. Riskit yksittäisten vastapuolien kohdalla eivät näin ollen ole merkittäviä. Konsernin käypään arvoon arvostettujen lainojen arvostus johtuu täysin valuutan ja koron, ei luottoriskin, muutoksista. Konsernin luottoriski aiheutuu liitteessä 3.2.1 eritellyistä lyhytaikaisista muista rahoitusvaroista, liitteessä 3.2.2 esitetyistä rahavaroista, liitteessä 1.2.3 eritellyistä myyntisaamisista sekä liitteessä 3.8 eritellyistä johdannaisista.

Likviditeettiriski

Finnair-konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililiimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Konsernin pitkäaikaisten velkojen vastapuolet ovat vakavaraisia hyvämaineisia rahoituslaitoksia. COVID-19 pandemia ja Ukrainan sota ei ole suoranaisesti vaikuttanut Finnairin likviditeettiriskin hallintaan. Kuitenkin edelleen jatkuvan epävarmuuden vuoksi Finnair toteutti rahoitustoimia vuoden 2022 pitääkseen likviditeetin korkealla tasolla. Näihin rahoitustoimiin kuului esimerkiksi 400 miljoonan euron pääomalainan nosto vuoden 2022 toisen ja kolmannen neljänneksen aikana ja 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan uudelleenrahoitus vuoden 2022 viimeisen neljänneksen aikana. Konsernin likvidit kassavarat olivat tilikauden 2022 päättyessä 1524,4 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Pääomarakenteen hallinta

Konsernin pääoman hallinnan tavoitteena on turvata pääsy pääomamarkkinoille kaikkina aikoina huolimatta epävarmasta liiketoimintaympäristöstä ja lisäksi tukea tulevaisuuden liiketoiminnan kehitystä. Optimaalisen pääomarakenteen avulla pyritään myös pääomakustannuksen minimoimiseen ja sijoitetun pääoman tuoton maksimoimiseen. Pääomarakenteeseen vaikutetaan muun muassa osingonjaon ja osakeantien kautta. Konserni voi vaihdella ja mukauttaa osakkeenomistajille maksettujen osinkojen, näille palautettavan pääoman määrää, tai uusien liikkeeseen laskettavien osakkeiden lukumäärää. Konserni voi myös päättää omaisuuserien myynneistä velkojen vähentämiseksi. Finnairin osingonjakopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkona.

COVID-19 pandemian ja Ukrainen sodan vaikutukset näkyvät edelleen Finnairin liiketoiminnassa ja myös Finnairin pääomarakenteessa. Vahvistaakseen omaapääomaansa Finnair nosti vuoden 2022 toisen ja kolmannen kvartaalin aikana 400 miljoonan euron pääomalainan joka ehtojen mukaan luetaan omaanpääomaan. Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasteella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2022 lopussa 266,4 prosenttia (321,8).

Käyvän arvon rahaston herkkyyshanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE- hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 16.1 miljoonaa euroa (2.6) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE-hinta olisi pienentänyt rahastoa 17.6 miljoonaa euroa (2.6). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 25.4 miljoonaa euroa (3.3) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 25.4 miljoonaa euroa (3.3). Japanin jenin osalta 10 prosenttia vahvempi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 2.6 miljoonaa euroa (0.5) ja 10 prosenttia heikompi JPY olisi vaikuttanut positiivisesti 2.5 miljoonaa euroa (0.6). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyysluvuissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verovelan (verosaamisen) muutosta.

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttei- sesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintameno- on arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2022				
Rahoitusvarat				
Saamiset			3,7	3,7
Muut rahoitusvarat		738,6		738,6
Myyntisaamiset ja muut saamiset			256,9	256,9
Johdannaiset	8,6	14,9		23,5
Rahavarat			734,3	734,3
Kirjanpitoarvo yhteensä	8,6	753,5	1046,3	1808,5
Käypä arvo yhteensä	8,6	753,5	1046,3	1808,5

Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			1 298,5	1 298,5
Leasingvelat			1 330,7	1 330,7
Johdannaiset	33,1	3,5		36,7
Ostovelat ja muut velat			234,7	234,7
Kirjanpitoarvo yhteensä	33,1	3,5	2 863,8	2 900,5
Käypä arvo yhteensä	33,1	3,5	2 358,9	2 395,6

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttei- sesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintameno- on arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2021				
Rahoitusvarat				
Saamiset			3,3	3,3
Muut rahoitusvarat		531,4		531,4
Myyntisaamiset ja muut saamiset			166,7	166,7
Johdannaiset	13,7	12,4		26,1
Rahavarat			734,3	734,3
Kirjanpitoarvo yhteensä	13,7	543,8	904,3	1 461,8
Käypä arvo yhteensä	13,7	543,8	904,3	1 461,8

Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			1 427,9	1 427,9
Leasingvelat			1 381,0	1 381,0
Johdannaiset	0,3	0,1		0,4
Ostovelat ja muut velat			234,7	234,7
Kirjanpitoarvo yhteensä	0,3	0,1	3 043,6	3 044,0
Käypä arvo yhteensä	0,3	0,1	3 052,7	3 053,1



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Johdannaiset sisältävät valuutta- ja hyödykejohdannaisten lisäksi myös korkojohdannaiset (valuutan- ja koronvaihtosopimukset). Saamiset-erä sisältää pääasiassa vuokratun lentokaluston USD-määräisiä takuutalletuksia. Ostovelat ja muut velat sisältää ostovelat ja muut korolliset ja korottomat velat.

Johdannaiset arvostetaan käypään arvoon, josta kerrotaan tarkemmin käyvän arvon hierarkiataulukossa. Käypään arvoon arvostettavat rahoitusvarat ovat joko rahastoja (käypien arvojen hierarkiataso 1) tai joukkovelkakirjoja-, tai yritystodistuksia (käypien arvojen hierarkiataso 2). Saamiset ovat pääosin lyhytaikaisia ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Merkittävimmän erän jaksotettuun hankintamenuon arvostettavien pitkäaikaisten lainojen osalta muodostavat TyEL takaisnlaina ja liikkeelle laskettu joukkovelkakirjalaina. Rahoitusvelkojen käypien arvojen erittely on esitetty liitetiedossa 3.3. Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa.

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	2022	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	738,6	690,8	47,8
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	13,5		13,5
Valuuttajohdannaiset	0,5		0,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Hyödykejohdannaiset	9,5		9,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,6		8,6
Yhteensä	762,1	690,8	71,3
Velat			
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	2,8		2,8
Valuuttajohdannaiset	19,8		19,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	11,6		11,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	7,4		7,4
Hyödykejohdannaiset	14,1		14,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	14,1		14,1
Yhteensä	36,7		36,7

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

Hierarkian tason 1 käyvät arvot perustuvat täysin samanlaisten omaisuuserien tai velkojen noteerattuihin (oikaisemattomiin) hintoihin toimivilla markkinoilla.

Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittävilä osin muihin syöttötietoihin kuin tasoon 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina).

Tason 3 instrumenttien käyvät arvot puolestaan perustuvat omaisuuserää tai velkaa koskeviin syöttötietoihin, jotka eivät perustu todettavissa olevaan markkinatietoon (ei todettavissa olevat syöttötiedot), vaan merkittävilä osin vastapuolten toimittamiin vahvistuksiin, jotka perustuvat yleisesti hyväksyttyihin arvostusmalleihin.

A = Laadintaperiaatteet

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2022	2021
Johdannaisvarat bruttomäärä	23,5	26,1
Taseessa esitetty rahoitusvarojen määrä	23,5	26,1
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-21,2	-0,4
Johdannaisvarat netto	2,3	25,7

Milj. euroa	2022	2021
Johdannaisvelat bruttomäärä	-36,7	-0,4
Taseessa esitetetyt rahoitusvelkojen määrä	-36,7	-0,4
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	21,2	0,4
Johdannaisvelat netto	-15,5	0,0

Yllä oleville rahoitusvaroille ja -veloille, jotka ovat toimeenpantavissa olevan yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan järjestelyn piirissä, jokainen sopimus konsernin ja vastapuolen välillä sallii rahoitusvarojen ja -velkojen netotuksen, kun molemmat osapuolet päättävät yhteisesti netotuksesta. Mikäli yhteistä päätöstä ei ole tehty, rahoitusvarat ja -velat toteutetaan bruttomääräisinä, mutta jokaisella yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan osapuolella on oikeus toteuttaa suoritukset nettomääräisinä, mikäli vastapuoli on ajautunut maksukyvyttömäksi. Riippuen jokaisesta sopimuksesta, osapuoli on maksukyvytön, mikäli se ei toteuta maksujaan eräpäivään mennessä, osapuoli ei kykene suoriutumaan sopimuksen velvoitteista (muista kuin maksuista), jos sopimusrikkomusta ei ole oikaistu 30 tai 60 päivään mennessä siitä kun huomautus rikkomuksesta on annettu osapuolelle tai osapuolen konkurssi.

3.8 Johdannaiset

A Johdannaisopimukset ja suojauslaskenta

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair-konserni käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoiduista valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetrolioistoista. Konserni ei tee johdannaisopimuksia keinottelutarkoituksiin.

Johdannaisopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenuon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuosikatsauksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään seuraavasti:

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliiteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Koron- ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Valuutan- ja koronvaihtosopimusten osalta yhtiö tekee luottoriskin oikaisun, sillä näiden instrumenttien maturiteetti on pitkä. Muiden johdannaisten osalta luottoriskin oikaisua ei tehdä, sillä lyhyistä maturiteeteista johtuen oikaisu ei olisi materiaaalinen. Luottoriskien hallinnasta on kerrottu tarkemmin liitteessä 3.5.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaisopimuksen käyttötarkoituksen määrittämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti suojatun riskin luonteen kanssa. Johdannaisopimukset määritellään syntymishetkellä tulevien kassavirtojen suojauksiksi, taseeseen merkittyjen varojen ja velkojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Konsernilla ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaisia.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

• **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- **3. Pääomarakenne ja rahoituskulut**
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Finnair-konserni dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen taloudellisen suhteen ja suojausasteen, sekä konsernin riskinhallintavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Konserni dokumentoi ja arvioi suojausta aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojaussuhteiden tehokkuutta tarkastelemalla suojaavan instrumentin historiallista ja tulevaa kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa ja -veloissa.

Finnair-konserni soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Näitä periaatteita sovelletaan polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin, leasingmaksujen sekä erittäin todennäköisten valuuttamääraisten myyntien ja ostojen valuuttariskin suojauksessa. IFRS-suojauslaskennan käyvän arvon suojausta sovelletaan lentokoneostojen valuutta- ja korkosuojauksessa.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien ja suojausiksi määriteltujen johdannaisinstrumenttien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet ja suojaus on tehokas. Käyvän arvon rahastoon kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään, tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, muuta suojattu ennakoitu tapahtuma odotetaan toteutuvan, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Jos ennakoidun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan kuitenkin välittömästi tuloslaskelmaan.

Suojauksen tehokkuutta testataan vuosineljänneksittäin. Suojausten tehokas osa kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon, josta se puretaan kohde-etuuden realisoituessa tuloslaskelmaan tai investointien osalta hankintamenoon. Käyvän arvon suojausta toteutetaan Finnairissa lentokoneiden sitovien ostosopimusten sekä kiinteäkorkoisen joukkovelkakirjalainan suojaamiseen. Sitovat ostosopimukset käsitellään IFRS:n mukaan kiinteäehtoisena sitoumuksena, joiden valuuttakurssimuutos suojattavan riskin osalta kirjataan taseeseen omaisuuseräksi ja vastaava voitto tai tappio tulosvaikutteisesti. Samoin näitä ostoja suojaavien instrumenttien käypä arvo esitetään taseessa velkana tai saamisena ja käyvän arvon muutos kirjataan tulosvaikutteisesti.

Kiinteäkorkoista lainaa suojaavien koronvaihtosopimusten tehokkaaseen osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelmassa rahoituskuluihin. Tehottomaan osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelman muihin rahoitustuottoihin taiuluihin. Suojattujen kiinteäkorkoisten lainojen korkoriskistä johtuvat käyvän arvon muutokset sisältyvät tuloslaskelmassa rahoituskuluihin.

Jos suojaus ei enää täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, efektiivisen koron menetelmällä kirjattavan suojauskohteen kirjanpitoarvoon tehtävä oikaisu jaksotetaan tulosvaikutteisesti jäljellä olevalle juoksuajalle.

Valuuttamääraisten lainojen korko- ja valuuttariskin suojaamisessa Finnair-konserni käyttää valuutan- ja koronvaihtosopimuksia. Valuutan- ja koronvaihtosopimukset ovat suojauslaskennan ulkopuolella ja näin ollen käyvän arvon muutokset kirjataan taseen johdannaissaamisiin ja –velkoihin, sekä rahoitustuottoihin ja –uluihin. Lainan käyvän arvon muutokset kirjautuvat yhtäaikaisesti rahoitustuottoihin ja –uluihin. Valuutan- ja koronvaihtosopimusten realisoituneet valuuttakurssierot, sekä korkotuotot ja –kulut kirjataan yhtäaikaisesti lainasta syntyvää kurssiero, korkotuottoja ja -kuluja vastaan rahoitustuottoihin ja –uluihin

Finnair-konserni käyttää lentopetroliswappeja (terminejä) ja –optioita lentopetrolin hintariskin suojaamisessa. Lentopetrolin suojausinstrumenttien realisoitumattomat käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojausiksi määriteltujen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Omaan pääomaan kirjattujen johdannaisten kertyneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sen tilikauden tuotoksi tai kuluksi, jolla suojauksen kohde kirjataan tuloslaskelmaan. Jos ennakoidun kassavirran ei enää odoteta toteutuvan ja IFRS-suojauslaskennan kriteerit eivät täyty, esitetään omassa pääomassa raportoidut kertyneet voitot ja tappiot ja käyvän arvon muutokset vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erissä. Suojauslaskennan ulkopuolisten lentopetroliswappien (termiinien) ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset - erään; realisoitu tulos esitetään polttoainekulut - erässä.

Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen allaolevan tai suojatun riskin vuoksi. Tämä koskee kaikkia suojaussuhteita paitsi Cargoes FOB Singapore-kulusta, joka suojataan Jet Fuel CIF Cargoes NWE-perustuvien instrumenttien avulla (kuten esitetään liitetiedossa 3.5). Tässä tilanteessa kohde-etuutena oleva indeksi on erilainen, mutta suojauskohteen (SING) ja suojausinstrumentin (NWE) välinen historiallinen korrelaatio on 0.99. Näin ollen, tämä suojaussuhde määritellään suojaushteeksi, jossa suojausinstrumentti taloudellisesti liittyy läheisesti kohde-etuutena olevaan instrumenttiin. Myös seuraavat tekijät voivat aiheuttaa polttoainejohdannaisten tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva polttoainekulutuksen ennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100 % polttoainekulutusta, ylisuojauksen riski on vähäinen. Finnair on soveltanut 1:1 suojausastetta suojauskohteille.

Finnair käyttää terminejä ja optioita suojautuessaan valuuttamääraisten kassavirtojen aiheuttamat riskit. Valuuttamääraisten kassavirtojen suojat käsitellään kirjanpidossa IFRS 9-standardin mukaisesti rahavirtasuojauksina. Ennakoitujen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojausiksi määriteltujen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-

A = Laadintaperiaatteet
I = Keskeiset tilinpäätösarvot

suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Suojauslaskennan ulkopuolisten termiinien ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset – erään. Suojausrahastoon kirjattu käyvän arvon muutos siirretään tulosvaikutteiseksi sillä kaudella, kun suojattu tapahtuma vaikuttaa voittoon tai tappioon. Korkopisteet otetaan mukaan suojausinstrumentissa sekä suojaussuhteessa. Seuraavat tekijät voivat aiheuttaa tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva kassavirtaennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100 % kassavirta, ylisuojauksen riski on vähäinen. Realisoituneiden JPY-määraisten myyntien suojien voitto tai tappio kirjataan liikevaihtoon, ja realisoituneiden USD-määraisten kulujen suojien voitto tai tappio kohdistetaan kuluihin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Muiden valuuttamääraisten rahavirtojen voitto tai tappio kirjataan muihin kuluihin.

Suojaussuhteen suojausaste määritellään sekä suojausinstrumentin että suojattavan kohteen suhteellisen määrän mukaan. Suojautuessaan valuuttariskiltä Finnair yleensä soveltaa 1:1 suojausastetta suojauskohteille. Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen alla olevan tai suojatun riskin vuoksi.

Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien korkojohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoitustuottoihin ja -uluihin. Finnair-konsernin valuuttamääraisiä tase-eriä suojaavien termiinien käyvän arvon muutokset sekä realisoitunut voitot ja tappiot kirjataan rahoituskuluihin. Myytävänä olevien omaisuuserien suojien käyvän arvon muutokset kirjataan Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat eriin.

Suojauksen kustannus

Konsernissa optiosopimuksen perusarvo ja aika-arvo erotetaan, ja vain option perusarvo määritetään suojausinstrumentiksi. Aika-arvo käsitellään suojauksen kustannuksena. Alkuperäisenä kirjaamisajankohtana optioiden preemiot kirjataan omaan pääomaan sisältyvään suojauskustannuksen rahastoon. Aika-arvon käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen suojauskustannuksen rahastoon. Preemiot siirretään tuloslaskelmaan samanaikaisesti suojattavan kohteen realisoitumisen kanssa. Tilinpäätöshetkellä Finnairilla oli vain suojattuihin transaktioihin liittyviä preemioita suojauskustannusrahastossa.

COVID-19-pandemian vaikutukset suojauslaskentaan ja johdannaisiin

COVID-19 pandemia vaikutti voimakkaasti vuosien 2020 ja 2021 lentomat kustamiseen ja sen kysyntään. Kysynnän lasku erityisesti vuonna 2020 vaikutti Finnairin suojausoperaatioihin valuutta-, ja lentopetroliriskin osalta. Kysynnän katoaminen tarkoitti suojausien osalta merkittävää muutosta ennustettuihin myynteihin ja kuluihin eri valuutoissa ja lentopetrolin kulutukseen, joka puolestaan johti suojaussuhteiden lopettamiseen suuressa osassa valuutta- ja lentopetrolinsuojausjaksoja vuoden 2020 aikana. Viimeiset lopetut suojaussuhteen erääntyivät vuoden 2021 viimeisen neljänneksen aikana ja niiden realisoitu kulu tai tuotto näytetään tuloslaskelmalla rahoitustuotoissa ja -kuluissa. Epävarmuudesta johtuen Finnair on aloittanut uusien suojien teon niin valuutan kuin lentopetrolin osalta vuoden 2021 viimeisen neljänneksen aikana uudistetun riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Riskienhallintapolitiikka uudistettiin uudelleen joulukuussa 2022, josta löytyy lisätietoa liitetiedosta 3.5 rahoitusriskien hallinta.

Ukrainan sodan vaikutukset suojaustoimintaan

Finnairin toimintaympäristö on vaikeutunut merkittävästi vuoden 2021 tilinpäätöksen julkaisun jälkeen, johtuen pääosin geopolitiittisen tilanteen eskaloitumisesta Itä-Euroopassa Venäjän hyökättyä Ukrainaan. Sodan vastaisia pakotteita seuranneet vastapakotteet johtivat Venäjän ilmatilan sulkua, mikä on vaikuttanut merkittävästi Finnairin Asiaan suuntautuvien lentojen reitityksiin ja kustannuksiin. Lisäksi lentopolttoaineen markkinahinta nousi kuluvaan vuoden aikana poikkeuksellisen korkealle tasolle. Samaan aikaan COVID-19-pandemia vaikuttaa edelleen Finnairin liiketoimintaan, erityisesti Aasiaan suuntautuvilla markkinoilla, mikä lisää omalta osaltaan lentoliiketoiminnan lähi- ja pitkän aikavälin toimintaympäristön kehitykseen liittyvää epävarmuutta. Ukrainan sota ei suoranaisesti vaikuttanut Finnairin suojaustoimintaan. Strategian uudistamisen jälkeen myös riskienhallintapolitiikka uudistettiin joulukuussa 2022, josta löytyy lisätietoa liitetiedosta 3.5 rahoitusriskien hallinta. **A**

I Keskeiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät

Finnair soveltaa IFRS 9-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa. Näitä periaatteita sovelletaan esimerkiksi polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin sekä erittäin todennäköisten valuuttamääraisten myyntien ja ostojen valuuttariskin suojauksessa. Suojauslaskentaa voidaan soveltaa vain, jos ennustetut kassavirrat voidaan määrittellä erittäin todennäköisesti toteutuviksi. Ennustettujen kassavirtojen toteutuminen perustuu suurelta osin tehtyihin ennusteisiin ja johdon parhaaseen arvioihin ja olettamiin tilinpäätöshetkellä. Arvot ja oletamat pohjautuvat aikaisempaan kokemukseen ja johdon parhaaseen näkemykseen tulevaisuuden tapahtumista ja muista olettamuksista, joiden uskotaan olevan olosuhteet huomioon ottaen perusteltuja. Arvioita ja oletamia arvioidaan jatkuvasti ja jos niissä tapahtuu muutoksia, johdon täytyy myös arvioida ovatko ennustetut kassavirrat enää todennäköisesti toteutuvia. Esimerkiksi jos ennustettu palautuminen ei toteudu tämänhetkisten ennusteiden mukaisesti, riskinä on että Finnair joutuu lopettamaan suojaussuhteita, koska suojauslaskennan ehdot eivät täyty IFRS-9 standardin mukaisesti. Tällöin suojaustulos kirjattaisiin tuloslaskelmalle käyvän arvon rahaston sijaan. **I**



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Milj. euroa	2022				2021			
	Nimellis- arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto- arvo	Nimellis- arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto- arvo
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	284,7	0,1	-7,4	-7,3	57,4	0,8	-0,1	0,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot					4,5	0,0		0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot					4,3		0,0	0,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	183,7		-11,6	-11,6	162,9	8,8		8,8
Leasemaksujen suojaus								
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	468,4	0,1	-19,0	-18,9	229,2	9,6	-0,1	9,5
Taseen suojaus, termiinit	337,7	0,4	-0,7	-0,3	270,1	0,1	-0,1	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	337,7	0,4	-0,7	-0,3	270,1	0,1	-0,1	0,0
Valuuttajohdannaiset yhteensä	806,1	0,5	-19,8	-19,3	499,3	9,7	-0,2	9,5
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	209 000	3,4	-6,0	-2,5	68 000	4,1	-0,2	3,9
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	149 000	4,9	-0,2	4,8				
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	149 000	0,2	-7,9	-7,8				
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		8,6	-14,1	-5,6		4,1	-0,2	3,9
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	149 000	0,9		0,9				
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		0,9		0,9				
Hyödykejohdannaiset yhteensä		9,5	-14,1	-4,6		4,1	-0,2	3,9
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	253,1	13,5	-2,8	10,7	280,3	12,3		12,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	253,1	13,5	-2,8	10,7	280,3	12,3		12,3
Korkojohdannaiset yhteensä	253,1	13,5	-2,8	10,7	280,3	12,3		12,3
Johdannaiset yhteensä		23,5	-36,7	-13,2		26,1	-0,4	25,7

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2022 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset - erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat - erässä). COVID-19 pandemiasta johtuvan epävarmuus näkyy vertailukauden luvuissa. Finnair on kuitenkin vuoden 2022 aikana palannut normaaleihin suojausoperaatioihin.

Suojauskohteet suojaussuhteissa

31.12.2022	Suojauskohteiden kirjanpitoarvo		Suojauskohteiden kirjanpitoarvoon sisältyvät kertyneet käyvän arvon oikaisut		Suojaus- kohde sisältävä taseen erä	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojauskohteen käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojaus- instrumentin käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta
	Varat	Velat	Varat	Velat			
Rahavirtasuojaukset							
Polttoaineen hintariski							
- Ennustetut polttoaineostot						-191,3	21,7
Valuutariski							
- Ennustetut myynnit ja ostot						-59,3	2,5
Käyvän arvon suojaukset							
Valuutariski							
- Lentokoneiden hankinnat	11,6		11,6		Pitkäai- kaiset varat	-17,0	7,9

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2022	2021
Parempi kuin A	0,7	9,1
A	-11,9	16,6
BBB	-2,0	
Yhteensä	-13,2	25,7

Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa		2022	2021
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	21,3	7,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Polttoainekulut	8,4	-4,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Lentokaluston huoltokulut	0,4	-0,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikennöimismaksut	0,5	-1,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	0,3	2,4
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		31,0	4,5
Polttoaineen suojaus, lopetetut suojaussuhteet	Rahoituskulut		-26,5
Taseen suojaus	Rahoituskulut	16,6	15,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, lopetetut suojaussuhteet	Rahoituskulut		3,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	5,5	2,3
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		18,9	-5,3
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä			-5,3



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

A

Oma pääoma

Osakepääomaan on kirjattu osakkeiden nimellisarvo ennen 22.3.2007 rekisteröityä yhtiöjärjestyksen muutosta. Muihin sidotun oman pääoman rahastoihin on kirjattu emissiovoitot ja omien osakkeiden myyntivoitot ennen osakeyhtiölain muutosta vuonna 2006.

Sijoitetut vapaan pääoman rahastoon on kirjattu osakeannista 2007 saadut varat transaktiokuluilla ja veroilla vähennettynä, sekä osakeperusteiset maksut IFRS 2:n mukaisesti.

Sijoitetun vapaan pääoman rahastoon on kirjattu merkintäoikeusannista 2020 saadut varat transaktiokuluilla ja veroilla vähennettynä.

Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät sisältävät rahavirran suojauksena käytettävien johdannaisinstrumenttien käyvän arvon muutokset, sekä etuuspohjaisen eläkejärjestelyiden vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot, suojauksen kustannukset ja muuntoerot.

Lunastettujen omien osakkeiden hankintameno ja transaktiomenot verojen jälkeen on vähennetty omasta pääomasta, kunnes ne mitätöidään ja lasketaan uudelleen liikkeelle. Omien osakkeiden myynnistä tai liikkeeseenlaskusta saatu vastike sisällytetään omaan pääomaan.

Hallituksen yhtiökokoukselle ehdottamaa osinkoa ei vähennetä jakokelpoisista veroista ennen yhtiökokouksen päätöstä.

Omaan pääomaan kirjataan oman pääoman ehtoinen laina, joka on vakuudeton ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Lainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajille kuuluvia oikeuksia, eikä se laimenna yhtiön osakkeenomistajien omistusta. Finnair ei ole velvollinen lunastamaan uutta hybridilainaa tietyinä ajankohtana eivätkä hybridilainan haltijat voi vaatia Finnairia lunastamaan uutta hybridilainaa. Korkokulut kirjataan maksuperusteisesti edellisten tilikausien tulokseen verovaikutuksella oikaistuna. Osakekohtaisen tuloksen laskennassa oman pääoman ehtoisen lainan korkokulut sisällytetään tilikauden tulokseen.

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

Osakkeiden lukumäärä	2022	2021
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	1 405 980 132	1 407 230 605
Omien osakkeiden osto		-1 800 000
Osakepalkkiojärjestelmästä 2018–2020 myönnetyt osakkeet		36 903
Osakepalkkiojärjestelmästä 2019–2021 myönnetyt osakkeet	119 737	
Flyshare henkilöstön osakesäästöohjelmasta myönnetyt osakkeet	902 093	512 624
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	1 407 001 962	1 407 980 132
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	399 303	1 421 133
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	1 407 401 265	1 407 401 265

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2021 ja 2022 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2022 aikana yhtiö myönsi 902 093 osaketta FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille sekä 119 737 osaketta yhtiön 2019–2021 osakepalkkiojärjestelmän osallistujille.

A = Laadintaperiaatteet

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2022	Siirretty tulosvaikutteisiksi	Realisoitumattomat voitot ja tappiot muun laajan tuloksen kautta	Rahoituskuluihin siirretyt puretut suojat	Laskentaperiaatteen muutokset	2021	Laajan tuloslaskelman erä, johon luokitelun muutoksesta johtuva oikaisu sisältyy
Polttoaineen hintasuojaus	-5,9	-21,3	11,6			3,9	Polttoainekulut
Polttoaineen valuuttasuojaus							Polttoainekulut
Leasemaksujen suojaus							Lentokaluston leasemaksut
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-7,3	-9,7	1,6			0,7	Liikevaihto ja kulu-erät*
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-3,6	0,7				-4,3	Lentokaluston leasemaksut
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	70,4		49,9			20,5	
Muuntoerot							
Suojauksekustannusten rahasto	3,3		3,3			0,0	
Verovaikutus	-14,1		-9,9			-4,2	
Yhteensä	42,8	-30,3	56,5	0,0	0,0	16,6	

*Ennustettujen valuutamääräisten myyntien ja kulujen suojaukset (termiinit ja optiot) määritellään samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän suojaksiksi. Realisoituneet voitot tai tappiot siirretään tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulu-eriin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulu-eriin siirretyt määrät esitellään ”Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset”- taulukossa liitetiedossa 3.8.

Käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat

Milj. euroa	2023	2024	2025	2026	2027	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	-5,5	-0,4					-5,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-7,3						-7,3
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7		-3,6
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	70,4						70,4
Suojauksekustannusten rahasto	3,3						3,3
Verovaikutus	-14,7	0,2	0,1	0,1	0,1		-14,1
Yhteensä	45,5	-0,9	-0,6	-0,6	-0,6	0,0	42,8



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

Omaan pääomaan (omistajille kuuluvan pääoman jälkeen) sisältyy vuoden 2020 kolmannella neljänneksellä nostettua hybridilainaa 200 miljoonaa euroa. Lainan korko on kiinteä 10,25 prosenttia vuodessa ensimmäiset kolme vuotta ja sen jälkeen kiinteä 15,25 prosenttia vuodessa. Finnairilla on oikeus viivästyttää hybridilainan koronmaksu, mikäli se ei maksa osinkoa tai muuta hyvitystä osakepääomalle. Lainalla ei ole eräpäivää, mutta yhtiöllä on oikeus lunastaa se kolmen vuoden kuluttua liikkeellelaskusta, ja sen jälkeen jokaisena koronmaksupäivänä. Omaan pääomaan kirjatun hybridilainan pääoma on 198 miljoonaa euroa kulujen jälkeen. Hybridilainat ovat vakuudettomia ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Hybridilainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia.

Pääomalaina

Finnair on vuoden 2022 toisen ja kolmannen kvartaalin ajan nostanut 400 miljoonan euron pääomalainan. Pääomalainalla ei ole erikseen määriteltä eräpäivää vaan se voidaan maksaa takaisin osakeyhtiölain sääntöjen ja pääomalinaehtojen mukaisesti. Pääomalainan ehtojen ja osakeyhtiölain mukaisesti Finnair voi maksaa lainasta kertyneitä korkoja ja muita maksuja ehtojen ja osakeyhtiölain sääntöjen täyttyessä. Pääomalainalle kertyneet korot ovat kuluksi kirjaamattomia korkoja. Omaan pääomaan kirjattu pääomalainan pääoma on 400 miljoonaa euroa.

Osakekohtainen tulos

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva tilikauden tulos kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla. Tilikauden tuloksesta oikaistaan tilikaudelle kohdistuvat oman pääoman ehtoisen lainan korot maksuhetkestä riippumatta, uuden lainan liikkeeseenlaskuun liittyvät transaktiokulut ja lainan takaisinmaksun yhteydessä maksettava preemio verovaikutukset huomioon otettuna. Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärän painotetussa keskiarvossa otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus. Finnair ei ole myöntänyt optio-oikeuksia.

Milj. euroa	2022	2021
Tilikauden tulos, milj. euroa	-476,2	-464,3
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot, milj. euroa	-20,5	-20,5
Verovaiikutus	4,1	4,1
Oikaistu tilikauden tulos	-492,6	-480,7
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä, milj. kpl osakemäärä, milj. kpl	1 406,8	1 406,1
Laimentaton osakekohtainen tulos, euroa	-0,35	-0,34
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	-0,35	-0,34
Omien osakkeiden vaikutus, euroa	0,00	0,00

Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa ei makseta vuodelta 2022. Yhtiökokous päätti 7.4.2022 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2021 vahvistetun taseen perusteella ei jaeta osinkoa.

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2022
Käyvän arvon rahasto	-9,9
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	772,9
Edellisten tilikausien voitto	-698,7
Saatu kustannustuki	-6,0
Tilikauden voitto/tappio	-350,2
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	-291,9

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

4 Konsolidointi

i Konsolidointi-otsikon alle on koottu yleinen laadintaperusta sekä konsernin yhdistelyyn liittyvät periaatteet ja niihin liittyvät liitetiedot. Konsolidointikokonaisuuteen sisältyy konsernirakenteen ja siihen liittyvän laskentaympäristön kokonaiskuvan hahmottamista helpottavat liitetiedot. Liitteissä annetaan tietoa omistusten luokittelusta ja yhdistelyperiaatteista samoin kuin olemassa olevista, hankituista ja myydyistä tytäryhtiöistä, osakkuusyhtiöistä ja yhteisyrityksistä. **i**

4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet

Yhdistely konsernitilinpäätökseen

Konsernitilinpäätökseen yhdistely ja yhdistelyssä käytetty menetelmä sekä omistuksen luokittelu taseessa riippuvat siitä, onko konsernilla yhtiössä määräysvalta, yhteinen määräysvalta, huomattava vaikutusvalta vai muu omistussuhde. Kun konsernilla on yhtiössä määräysvalta, yhdistellään tämä tytäryrityksenä konsernitilinpäätökseen liitetiedossa 4.2 Tytäryhtiöt kerrottujen periaatteiden mukaisesti. Kun konsernilla on yhtiössä yhteinen määräysvalta tai huomattava vaikutusvalta, mutta ei määräysvaltaa, yhdistellään yhtiö pääomaosuusmenetelmää käyttäen konsernitilinpäätökseen. Tähän liittyvästä laadintaperiaatteesta on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä. Mikäli konsernilla ei ole omistamassaan yhtiössä määräys- tai huomattavaa vaikutusvaltaa, käsitellään omistusta myytävissä olevana rahoitusvarana liitetiedossa 3.2 Rahoitusvarat kerrottujen periaatteiden mukaisesti.

4.2 Tytäryhtiöt

A Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätökseen sisältyvät emoyhtiö Finnair Oyj ja kaikki sen tytäryhtiöt. Tytäryhtiöitä ovat ne yhtiöt, joissa Finnairilla on määräysvalta. Finnair katsoo sillä olevan määräysvalta, kun se on oikeutettu sijoituskohteen muuttuvaan tuottoon ja pystyy määräysvallallaan vaikuttamaan sen määrään. Pääsääntöisesti määräysvaltasuhde syntyy, kun Finnairilla on yli puolet yhtiön äänivallasta tai kun sillä muutoin on valta määrätä yhtiön liiketoiminnasta ja talouden periaatteista. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan, ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa. Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenetelmällä, jonka mukaisesti hankitun yhtiön varat ja velat arvostetaan hankintahetkellä käypään arvoon. Se määrä, jolla hankintahinta ylittää hankitun, käypään arvoon arvostetun nettovarallisuuden, kirjataan liikearvoksi. Kaikki konsernin sisäiset liiketapahtumat, saamiset ja velat sekä realisoitumattomat voitot eliminoidaan konsernitilinpäätöksessä. Realisoitumattomia tappioita ei eliminoida siinä tapauksessa, että tappio johtuu arvonalentumisesta. Tytäryhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita. **Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa** Määräysvallattomien omistajien osuus on esitetty taseessa osana omaa pääomaa erillään emoyhtiön omistajille kuuluvasta osuudesta. Jokaisen hankinnan määräysvallattomien omistajien osuus voidaan kirjata joko käypään arvoon tai suhteellisenä osuutena hankitun kohteen nettovarallisuudesta. Hankinnan jälkeen määräysvallattomien omistajien osuus on hankinnassa määritetty osuus lisättynä kyseisille omistajille kuuluvalla osuudella oman pääoman muutoksista. **A**



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Tytäryritykset

Yrityksen nimi	Konsernin omistus %	Yrityksen nimi	Konsernin omistus %
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,0	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,0
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,0	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,0
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,0	Aurinko Oü, Viro	100,0
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,0	Matkayhtymä Oy, Suomi	100,0
Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,0	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,0
Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,0	Finnair Business Services Oü, Viro	100,0
Northport Oy, Suomi	100,0		

Balticport Oü purettiin 18.5.2022.

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot

Finnairilla ei ollut yrityshankintoja tai -myyntejä tilikaudella 2022. Edellisellä tilikaudella 2021 konsernin emoyritys Finnair Oyj myi omistamansa 49,5 %:n osuuden Suomen Ilmailuopisto Oy:stä Porin kaupungille ja Suomen Valtiolle.

4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä

A Osakkuusyhtiöt ovat yrityksiä, joissa konsernilla on yleensä 20–50 prosenttia äänimäärästä tai joissa konsernilla on muutoin huomattava vaikutusvalta mutta joissa sillä ei ole määräysvaltaa. Yritykset, joissa konsernilla on yhteinen määräysvalta toisen osapuolen kanssa ja merkittävät päätökset vaativat molempien osapuolien hyväksynnän, käsitellään luonteensa mukaisesti yhteisyrityksinä. Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernilla ei ole yhteisiksi toiminnoiksi luokiteltuja yhteisjärjestelyjä, joissa konsernilla olisi oikeuksia osuuksiin yhteisyritysten omaisuudesta tai veloista ja jotka sen tulisi yhdistellä taseeseensa. Konsernin osuus osakkuus- ja yhteisyrityksestä sisältää sen hankinnassa syntyneen liikearvon. Konsernin osuus hankintahetken jälkeisistä tuloksista on kirjattu tuloslaskelmaan. Jos konsernin osuus osakkuus- tai yhteisyrityksen tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon, ellei konserni ole sitoutunut osakkuus- tai yhteisyrityksen velvoitteiden täyttämiseen. Konsernin ja sen osakkuus- ja yhteisyritysten välisistä liiketoimista merkitään konsernitilinpäätökseen vain konsernin ulkopuolisille omistajille kuuluva osuus. Jokaisen raportointikauden lopussa tarkistetaan, onko objektiivista näyttöä siitä, että osakkuusyritykseen tehdyn sijoituksen arvo on alentunut. Jos tällaista näyttöä on, arvonalentumistappio määritetään osakkuusyrityksestä kerrytettävissä olevan rahamäärän ja sen kirjanpitoarvon välisenä erotuksena ja se merkitään tuloslaskelman erään osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista. Osakkuusyhtiöiden ja yhteisyritysten tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita. Jos osakkuus- tai yhteisyrityksestä ei ole ollut käytössä vahvistettua tilinpäätöstä, on yhdistelyssä käytetty alustavia tilinpäätöslukuja tai viimeisintä saatua tietoa. **A**

Konsernin osuus osakkuusyritysten ja yhteisyritysten tuloksesta, omaisuuseristä ja veloista on esitetty seuraavassa taulukossa.

Milj. euroa	2022	2021
Tilikauden alussa	0,0	2,5
Vähennykset		-2,4
Tilikauden lopussa	0,0	0,0

A = Laadintaperiaatteet

Tilikaudella 2022 ei ollut muutoksia. Finnair myi tilikaudella 2021 omistamansa 49,5 %:n osuuden Suomen Ilmailuopisto Oy:stä. Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa tehdyistä liiketoimista on kerrottu lisäksi liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2022

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
Nordic Regional Airlines AB	Ruotsi	133,9	134,2	77,1	0,5	40,00

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2021

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
Nordic Regional Airlines AB	Ruotsi	98,0	97,3	70,3	2,1	40,00

Konsernin osakkuus- ja yhteisyritysten tulos tilikaudelta 2022 oli 0,5 (2,1) miljoonaa euroa, josta Finnairin osuus on 0,0 (0,0) miljoonaa euroa.

Nordic Regional Airlines AB

Nordic Regional Airlines AB (Norra) operoi pääsääntöisesti Finnairin ostoliikennettä. Omistajilla (Finnair 40 % ja Danish Air Transport 60 %) on yhteinen määräysvalta Norraan. Finnairin taseessa Norra on luokiteltu yhteisyritykseksi.

4.5 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. Tytäryhtiöt on esitelty liitteessä 4.2 ja osakkuus- ja yhteisyritykset liitteessä 4.4. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,9 % (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.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Lähipiiriyhteisöjen kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:

Milj. euroa	2022	2021
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	25,7	18,2
Eläkesäätiö	0,3	0,1
Sairaukassa	0,0	0,2
Työsuhde-etuudet		
Eläkesäätiö	11,2	-7,4
Sairaukassa	0,6	0,6
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	4,1	4,6
Hallitus	0,4	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	78,2	73,0
Eläkesäätiö	2,0	2,0
Rahoitustuotot ja -kulut		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset		1,6
Eläkesäätiö	0,6	0,1
Saamiset		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	6,4	17,0
Eläkesäätiö	119,9	78,9
Velat		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	4,3	6,1

Työsuhde-etuudet ja pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä liittyvät etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin Finnairin eläkesäätiössä. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 1.3.8.2. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 1.3.8. Johdolle ei ole myönnetty lainoja eikä johdon kanssa ole tehty muita liiketoimia.

Lisätietoa osakkuus- ja yhteisyrityksistä löytyy liitetiedosta 4.4.

Finnairin eläkesäätiö

Finnairin eläkesäätiö on erillinen juridinen yksikkönsä, joka tarjoaa lähinnä etuuspohjaista lisäeläketurvaa Finnairin henkilöstölle ja hallinnoi säätiön varallisuutta. Säätiö omistaa Finnairin ulkona olevista osakkeista 0,1 % (0,1 %). Säätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille. Vuonna 2022 ja 2021 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkesaaminen tilikauden lopussa oli 119,7 miljoonaa euroa (78,9).

I = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet
I = Keskeiset tilinpäätösarviot

5 Muut liitetiedot

I Muihin liitetietoihin on koottu kaikki liitetiedot, jotka eivät liity erityisesti mihinkään aikaisemmissa liitteissä käsiteltyihin asiakokonaisuuksiin. **I**

5.1 Tuloverot

A Tilikauden tulokseen sisältyvä tulovero koostuu konsernin kauden verotettavaan tuloon perustuvasta verosta, aikaisempien tilikausien tuloverosta ja laskennallisesta verosta. Verot merkitään tuloslaskelmaan, paitsi milloin ne liittyvät muihin laajan tuloksen eriin tai suoraan omaan pääomaan kirjattuihin eriin.

Laskennalliset verot kirjataan kirjanpidon ja verotuksen välisestä väliaikaisista eroista tilinpäätöshetkellä vahvistettua tulevien vuosien verokantaa käyttäen. Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti kuin on todennäköistä, että niitä voidaan käyttää tulevia verotettavia tuloja vastaan. Suurimmat väliaikaiset erot syntyvät aineellisten käyttöomaisuushyödykkeiden myynnistä ja poistoista, käyttöoikeusomaisuudesta, vuokrasopimusveloista sekä verotappioista. Ulkomaisten tytäryhtiöiden jakamattomista voittovaroista kirjataan veroa vain, mikäli niistä tiedetään aiheutuvan veroseuraamuksia.

Laskennalliset verosaamiset ja -velat vähennetään toisistaan (netotetaan), kun ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään. **A**

I **Laskennalliset verot**

Laskennallisen verosaamisen kirjaaminen perustuu johdon ennusteisiin ja arvioihin siitä, tuleeko yhtiölle tulevaisuudessa riittävästi verotettavaa tuloa. Laskennassa käytetyt arviot perustuvat viimeisimpiin johdon ennusteisiin raportointipäivänä ja oletuksiin, jotka ovat yhdenmukaisia muualla tilinpäätöksessä käytettyjen oletusten kanssa. Ennusteskenaariot on päivitetty vastaamaan Finnairin syyskuussa julkaisemaa uudistettua strategiaa, joka tähtää kannattavuuden palauttamiseen ja tavoitteena on pandemiaa edeltävän ajan 5 %:n vertailukelpoinen liikevoittotaso vuoden 2024 puolivälistä lähtien. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta sekä Ukrainan sodan vaikutusten ennustamisen vaikeudesta, johto on tarkastellut vaihtoehtoisia ennusteskenaarioita, jotka eroavat toisistaan pääasiassa mahdollisen laskusuhdanteen vaikutuksen sekä Venäjän ilmatilan arvioidun keston suhteen. Skenaariot esitellään tarkemmin liitetietojen alussa kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Tilikaudella 2022 tehtiin laskennallisen verosaamisen alaskirjaus vuosien 2020-2021 verotuksellisista tappioista ja laskennallinen verosaaminen vuoden 2022 tappiosta jätettiin kirjaamatta. Finnair olettaa pystyvänsä käyttämään taseessa jäljellä olevat verotukselliset tappiot ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa kaikissa eri skenaarioissa. **I**

Tuloverot

Milj. euroa	2022	2021
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero		
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut		
Laskennalliset verot	-105,4	117,6
Yhteensä	-105,4	117,6



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Tuloverojen täsmäytys Suomen yhteisöverokannan mukaiseen tuloveroon

Milj. euroa	2022	2021
Tulos ennen veroja	-370,7	-581,9
Verot laskettuna kotimaan verokannalla 20 %	74,1	116,4
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,1	0,0
Verovapaat tulot	0,4	1,3
Vähennyskelvottomat kulut	-3,9	-0,2
Taseeseen merkitsemättömät verotukselliset tappiot	-33,9	
Taseeseen merkitsemättömät väliaikaiset erot	-25,2	
Laskennallisen veron alaskirjaus vuosien 2020-2021 tappioista	-117,0	
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	0,0	0,1
Tuloverot yhteensä	-105,4	117,6

Laskennalliset verosaamiset ja -velat

Konserni on arvioinut laskennallisten verosaamisten luonnetta ja luokittelua ja todennut niiden täyttävän IAS 12 -standardin mukaiset netottamisen kriteerit niiltä osin, kuin on kyse verosaamisista ja -veloista samalle veronsaajalle. Näiden osalta taseen laskennalliset verosaamiset ja -velat on netotettu.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2022 aikana:

Milj. euroa	2021	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2022
Laskennalliset verosaamiset				
Vahvistetut tappiot	216,6	-122,8		93,7
Vuokrasopimukset	42,8	0,0		42,8
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,9		-0,9	0,0
Muut väliaikaiset erot	16,9	-3,4	4,1	17,6
Yhteensä	277,1	-126,2	3,2	154,1
Netotettu laskennallisista verovelosta	-85,2	20,8	-9,1	-73,5
Laskennalliset verosaamiset taseessa	191,9	-105,4	-5,8	80,6

Milj. euroa	2021	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2022
Laskennalliset verovelat				
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	-16,1	2,2	-10,0	-24,0
Käyttöomaisuus	-68,2	18,6		-49,5
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	-0,9		0,9	0,0
Yhteensä	-85,2	20,8	-9,1	-73,5
Netotettu laskennallisista verosaamisista	85,2	-20,8	9,1	73,5
Laskennalliset verovelat taseessa	0,0	0,0	0,0	0,0

Finnairin verotettava tulos vuonna 2022 oli edelleen vahvasti tappiollinen johtuen Ukrainan sodan ja COVID-19-pandemian vaikutuksesta sen toimintaan ja kannattavuuteen. Finnair ei ole kirjannut tilikauden 2022 tappiosta ja väliaikaisista eroista aiheutuvaa laskennallista verosaamista ja tilikausien 2020-2021 verotuksellisista tappioista tehtiin alaskirjaus johtuen Venäjän ilmatilan sulun aiheuttamasta merkittävästä epävarmuudesta. Konserni on kirjannut taseeseensa laskennallista verosaamista 80,6 miljoonaa euroa (191,9).

Ennusteskenaariot ja niiden oletetut todennäköisyydet on päivitetty vastaamaan Finnairin syyskuussa julkaisemaa uudistettua strategiaa. Se tähtää kannattavuuden palauttamiseen ja tavoitteena on pandemiaa edeltävän ajan 5 %:n vertailukelpoinen liikevoittotaso vuoden 2024 puolivälistä lähtien. Näiden ennusteskenaarioiden ja niiden oletettujen todennäköisyyksien perusteella yhtiön hallitus arvioi, että toisella vuosineljänneksellä kirjatun laskennallisen verosaamisen 117 miljoonan euron alaskirjauksen jälkeen jäljellä oleva 99 miljoonan euron laskennallinen verosaaminen, vastaten noin 497 miljoonan euron verotuksellisia tappioita tilikausilta 2020 ja 2021, jotka vanhenevat vuosina 2030 ja 2031, voidaan hyödyntää uuden strategian toteuttamisen jälkeen. Tehty alaskirjaus vastaa noin 585 miljoonan euron verotuksellisia tappioita tilikausilta 2020 ja 2021, jotka vanhenevat vuosina 2030 ja 2031.

Tilikauden 2022 noin 169 miljoonan euron arvioidusta verotuksellisesta tappiosta, joka vanhenee vuonna 2032 ja väliaikaisista eroista 140 miljoonaa euroa, joilla ei ole vanhenemisaikaa, ei ole kirjattu laskennallista verosaamista. Väliaikaisiin eroihin sisältyy vuokrasopimuksiin liittyvät, pääosin valuuttakurssieroista johtuvat 64 miljoonan euron tappiot, korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä olevat korkokulut 57 miljoonaa euroa ja johdannaisten arvostus käypään arvoon 13 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti, kuin on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy verotettavaa tuloa, jota vastaan väliaikainen ero voidaan hyödyntää, huomioiden myös Finnairilla käytettävissään olevat verosuunnittelumenetelmät liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä. Hallituksen arviointi tulevaisuudessa syntyvästä verotettavasta tuloksesta perustuu viimeisimpiin ennusteskenaarioihin, joita kuvataan tarkemmin liitetiedossa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta ja liitetiedossa 2.3 Poistot ja arvonalentumiset.

Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaransa, aiheutuisi tästä 0,3 miljoonan euron (0,3) veroaikutus.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2021 aikana:

Milj. euroa	2020	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2021
Laskennalliset verosaamiset				
Vahvistetut tappiot	141,5	75,1		216,6
Vuokrasopimukset	17,1	25,7		42,8
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	6,0		-5,1	0,9
Muut väliaikaiset erot	10,3	2,4	4,1	16,9
Yhteensä	174,8	103,3	-1,0	277,1
Netotettu laskennallisista verovelosta	-90,0	14,3	-9,5	-85,2
Laskennalliset verosaamiset taseessa	84,8	117,6	-10,5	191,9

Milj. euroa	2020	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2021
Laskennalliset verovelat				
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	-6,2	-1,4	-8,6	-16,1
Käyttöomaisuus	-83,9	15,7		-68,2
Johdannaisten arvostus käypään arvoon			-0,9	-0,9
Yhteensä	-90,0	14,3	-9,5	-85,2
Netotettu laskennallisista verosaamisista	90,0	-14,3	9,5	85,2
Laskennalliset verovelat taseessa	0,0	0,0	0,0	0,0



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi

5. Muut liitetiedot

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain olennaisista riidoista ja oikeudenkäynneistä, tai sellaisista joihin se ei varautunut vakuutuksella. Tilinpäätöshetkellä 31.12.2022 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

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

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

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2022	2021
Liikevaihto	6.2	2 241,4	814,5
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	159,6	66,6
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		2 401,0	881,1
Materiaalit ja palvelut	6.4	1 423,9	547,0
Henkilöstökulut	6.5	308,6	163,1
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	13,1	15,8
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	972,6	761,7
Liiketoiminnan kulut yhteensä		2 718,2	1 487,5
Liikevoitto/-tappio		-317,2	-606,5
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	-44,0	-24,9
Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		-361,1	-631,4
Tilinpäätössiirrot	6.9	127,9	245,9
Tuloverot	6.10	-117,0	78,5
Tilikauden voitto/tappio		-350,2	-307,0



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2022	2021
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.11	20,8	27,1
Aineelliset hyödykkeet	6.12	84,1	88,7
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä		649,4	653,6
Osuudet omistusyhteisy yrityksissä		0,0	0,0
Muut osakkeet ja osuudet		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.14	2,5	1,8
Sijoitukset yhteensä	6.13	652,3	655,8
Laskennalliset verosaamiset	6.15	104,0	220,0
Pysyvät vastaavat yhteensä		861,1	991,7
Vaihtuvat vastaavat			
Lyhytaikaiset saamiset	6.16	622,7	627,6
Rahoitusarvopaperit	6.17	738,6	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	6.18	784,7	734,1
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		2 146,1	1 893,1
VASTAAVAA YHTEENSÄ		3 007,2	2 884,8
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Muut rahastot			
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		772,9	772,4
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		-9,9	3,7
Edellisten tilikausien voitto (tappio)		-698,7	-391,7
Pääomalaina		400,0	
Tilikauden voitto (tappio)		-350,2	-307,0
Oma pääoma yhteensä	6.19	361,9	325,2
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.20	18,2	19,5
Pakolliset varaukset	6.21	235,8	182,4
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.22	1 004,3	914,4
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.23	1 387,0	1 443,3
Vieras pääoma yhteensä		2 391,2	2 357,7
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		3 007,2	2 884,8

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2022	2021
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen tilinpäätössiirtoja	-361,1	-631,4
Poistot ja arvonalentumiset	13,1	15,8
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	49,6	19,5
Rahoitustuotot ja -kulut	44,0	30,8
Käyttöpääoman muutos	161,5	183,1
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-76,2	-82,1
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	13,8	17,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	-155,4	-447,4
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-2,1	-6,0
Luovutustulot aineellisista hyödykkeistä	0,0	3,1
Laina- ja muiden saamisten muutos	3,1	12,9
Sijoitukset tytäryrityksiin		-13,0
Osakkuus- ja yhteisyritysten myynti		8,3
Saadut osingot	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	1,0	5,2
Rahoituksen rahavirta		
Omien osakkeiden osto		-1,1
Lainojen nostot		400,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-232,1	296,6
Pääomalainan nosto	400,0	
Saadut ja maksetut konserniavustukset	244,3	189,6
Rahoituksen nettorahavirta	412,2	885,1
Rahavirtojen muutos	257,9	443,0
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	1 265,5	822,5
Rahavirtojen muutos	257,9	443,0
Rahavarat tilikauden lopussa	1 523,4	1 265,5



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot

● **6. Emoyhtiön tilinpäätös**

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n tilinpäätöksen liitetiedot

6.1 Laadintaperiaatteet

Yleistä

Finnair Oyj on Finnair-konsernin emoyhtiö, jonka kotipaikka on Helsinki, Suomi. Finnair Oyj:n tilinpäätös on laadittu noudattaen Suomen kirjanpitolainsäädäntöön perustuvia laskentaperiaatteita.

Ulkomaanrahan määräiset erät

Valuuttamääräiset liiketapahtumat kirjataan tapahtumapäivän kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat saamiset ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Maksetut ja saadut ennakot ovat taseessa maksupäivän kurssiin. Myyntisaamisten ja ostovelkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on käsitelty liikevaihdon ja liiketoiminnan muiden kulujen oikaisuerinä. Muiden saamisten ja velkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on esitetty rahoituksen kurssieroissa.

Johdannaissopimukset

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair käyttää valuutta-, korko- ja osake- ja hyödyke johdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoiduista valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetroliostoista. Tasepositio suojataan konsernitasolla pois lukien Finnair Aircraft Finance, joka suojaa oman positionsa. Konserniyhtiöiden yhteenlaskettu tasepositio eroaa konsernin raportoidusta tasepositiosta sisäisten erien määrän verran. Näin ollen tasepositio ja sen suojaukset esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Myös valuuttamääräistä kassavirtapositiota suojataan konsernitasolla, jotta voidaan hyötyä netotusvaikutuksesta. Se esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Johdannaissopimukset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin kirjanpitolain 5:2 a §:n mukaisesti.

Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenuon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä.

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliiteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koron - ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määräämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Yhtiöllä ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaisia.

Finnair dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen taloudellisen suhteen ja suojausasteen, sekä konsernin riskinhallintatavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Yhtiö dokumentoi ja arvioi suojausta aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojaussuhteiden tehokkuutta tarkastelemalla suojaavan instrumentin historiallista ja tulevaa kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa varoissa ja -veloissa.

Finnair soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Tätä periaatetta sovelletaan valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskiä, polttoaineiden hintariskiä sekä sähkön hintariskiä.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien johdannaisinstrumenttien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet. Käyvän arvon rahastoon kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään, tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Jos ennakoidun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan kuitenkin välittömästi tuloslaskelmaan.

Rahoitusvarat ja -velat

Finnairin rahoitusvarat jaotellaan seuraaviin ryhmiin: jaksotettuun hankintamenuon tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä. Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon nimellisarvoon. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät rahoitusvarat ja 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat ja -velat esitetään lyhytaikaisissa saamisissa tai veloissa. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenuon, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Jaksotettuun hankintamenuon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittäviä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Yhtiön luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikäjäntymisluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Arvon alentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoituksiin ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenuon arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta Finnair suorittaa seuranta aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumisen tulosvaikutteisesti.

Pysyvät vastaavat ja poistot

- Rakennukset 10–50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon.
- Muut aineelliset hyödykkeet 3–15 vuodessa.

Tutkimus- ja kehitysmenot

Tietokoneohjelmiin liittyviä merkittäviä kehittämishankkeita lukuun ottamatta tutkimus- ja kehitysmenot kirjataan pääsääntöisesti kuluksi. Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta.

Leasing

Lentokaluston leasingmaksut ovat merkittäviä. Vuosittaiset leasingmaksut on käsitelty vuokratuloina. Sopimusten mukaiset tulevat vuosina erääntyvät lentokaluston leasingmaksut on esitetty taseen ulkopuolisina erinä liitetiedoissa.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Tilinpäätössiirrot

Tilinpäätöksissä tehtyjen ja suunnitelman mukaisten poistojen kertynyt erotus, poistoero, esitetään taseen erässä tilinpäätössiirtojen kertymä ja sen muutos tuloslaskelmassa erässä tilinpäätössiirrot. Tilinpäätössiirrot sisältävät myös annetut ja saadut konserniavustukset.

Tuloverot

Tuloslaskelmaan on tuloveroina kirjattu tilikauden tuloksesta Suomen verosäännösten perusteella lasketut verot, aikaisempien tilikausien verojen oikaisut ja laskennallisten verojen muutos.

Eläkejärjestelyt

Henkilöstön lakisääteinen eläketurva on järjestetty pääosin Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisessa ja lisäeläketurva Finnairin eläkesäätiössä ja osittain kotimaisissa eläkevakuutusyhtiöissä. Eläkesäätiö on lisäeläketurvan osalta suljettu vuonna 1992 lukuun ottamatta liikennelentäjiä. Finnairin eläkesäätiön eläkevastuu on katettu lisäeläketurvan osalta täysin. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa.

Pakolliset varaukset

Taseen pakollisissa varauksissa ja tuloslaskelman kuluissa esitetään vastaisuudessa toteutuvia sopimusperusteisia tai muuten sitovia velvoitteita, jotka eivät enää kerrytä vastaavaa tuloa ja joiden rahallinen arvo voidaan kohtuullisesti arvioida. Yhtiöllä on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tiettyssä huoltotasossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi yhtiö on kirjannut varauksia perustuen huoltojakson lennettyihin tunteihin.

6.2 Liikevaihto liiketoiminta-alueittain

Milj. euroa	2022	2021
Liikevaihto toimialoittain		
	2 241,4	814,5
Matkustajatuotot	1 786,0	440,1
Lisäpalvelut	103,0	39,7
Rahti	352,4	334,8
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	6 %	8 %
Eurooppa	46 %	37 %
Muut	48 %	55 %
Yhteensä	100 %	100 %

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2022	2021
Lentokoneiden vuokratuotot	105,4	20,6
Muut vuokratuotot	22,0	20,0
Muut tuotot	32,1	25,9
Yhteensä	159,6	66,6

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2022	2021
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja cateringkulut	220,8	117,3
Polttoainekulut	836,0	211,4
Lentokaluston huoltokulut	266,3	179,8
Tietohallintokulut	14,2	10,8
Muut erät	86,7	27,7
Yhteensä	1 423,9	547,0

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2022	2021
Palkat ja palkkiot	236,3	139,8
Eläkekulut	45,9	22,7
Muut henkilösivukulut	26,4	0,5
Yhteensä	308,6	163,1
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	1,2	1,3
Hallitus	0,4	0,4
Henkilöstö keskimäärin	3 979	4 248

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2022	2021
Muista pitkävaikutteisista menoista	8,5	11,5
Rakennuksista	1,2	1,0
Muusta kalustosta	3,3	3,3
Yhteensä	13,1	15,8

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2022	2021
Lentokaluston leasemaksut	407,9	418,1
Lentokapasiteetin muut vuokrat	102,4	71,4
Toimitila- ja muut vuokrat	34,1	27,8
Liikennöimismaksut	206,5	120,4
Myynti- ja markkinointikulut	95,6	33,7
Muut kulut	126,2	90,4
Yhteensä	972,6	761,7



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2022	2021
Tilintarkastusyhteisö	KPMG	KPMG
Tilintarkastuspalkkiot	0,3	0,1
Veroneuvonta	0,0	
Muut palkkiot	0,2	0,1
Yhteensä	0,5	0,2

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2022	2021
Osinkotuotot		
Muilta	0,0	0,0
Yhteensä	0,0	0,0
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	8,9	5,5
Muilta		
Nettotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	3,7	-0,4
Muut korkotuotot	2,7	0,0
Yhteensä	15,3	5,0
Myyntivoitot osakkeista		5,9
Korkokulut		
Muille	-54,8	-46,0
Yhteensä	-54,8	-46,0
Muut rahoitustulut		
Rahoitustuotot puretuista suojista		11,6
Yhteensä		11,6
Muut rahoituskulut		
Rahoituskulut puretuista suojista		-5,2
Osakkeiden uudelleenarvostus	4,1	
Muut rahoituskulut	-28,1	-19,1
Yhteensä	-23,9	-24,3
Kurssierot	19,5	22,9
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-44,0	-24,9

6.9 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2022	2021
Poistoeron muutos	1,2	1,5
Saadut konserniavustukset	126,6	244,3
Yhteensä	127,9	245,9

6.10 Tuloverot

Milj. euroa	2022	2021
Tilikauden verot		70,8
Laskennallisten verojen muutos	-117,0	7,6
Yhteensä	-117,0	78,5

6.11 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2022	2021
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	84,9	85,4
Lisäykset	2,2	4,6
Vähennykset	-7,9	-3,9
Siirrot erien välillä		-1,2
Hankintameno 31.12.	79,1	84,9
Kertyneet poistot 1.1.	-57,7	-50,1
Vähennykset	7,8	3,6
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-8,4	-11,3
Kertyneet poistot 31.12.	-58,4	-57,7
Kirjanpitoarvo 31.12.	20,8	27,1
Aineettomat hyödykkeet 31.12.	20,8	27,1



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 2022

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2022	0,7	54,2	59,9	0,8	115,6
Lisäykset			0,3	0,3	0,7
Vähennykset			-0,1	-0,8	-0,9
Hankintameno 31.12.2022	0,7	54,2	60,2	0,3	115,4
Kertyneet poistot 1.1.2022		-6,7	-20,2		-26,9
Vähennykset			0,1		0,1
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset		-1,2	-3,3		-4,6
Kertyneet poistot 31.12.2022		-7,9	-23,5		-31,4
Kirjanpitoarvo 31.12.2022	0,7	46,3	36,7	0,3	84,1
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2022					41,4 %

Aineelliset hyödykkeet 2021

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2021	0,7	54,3	54,5	7,2	116,7
Lisäykset			7,9	0,2	8,1
Siirrot erien välillä		0,9			0,9
Vähennykset	0,0	-1,1	-2,4	-6,6	-10,2
Hankintameno 31.12.2021	0,7	54,2	59,9	0,8	115,6
Kertyneet poistot 1.1.2021		-6,3	-17,0		-23,2
Vähennykset		0,6	0,0		0,6
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset		-1,0	-3,3		-4,3
Kertyneet poistot 31.12.2021		-6,7	-20,2		-26,9
Kirjanpitoarvo 31.12.2021	0,7	47,5	39,7	0,8	88,7
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2021					42,3 %

6.13 Sijoitukset

Milj. euroa	2022	2021
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	653,6	640,6
Lisäykset		13,0
Osakkeiden uudelleenarvostus	-4,1	
Kirjanpitoarvo 31.12	649,4	653,6
Osakkuus- ja yhteisyritykset		
Hankintameno 1.1.	0,0	2,5
Vähennykset		-2,4
Kirjanpitoarvo 31.12.	0,0	0,0
Osuudet muissa yrityksissä		
Hankintameno 1.1.	0,4	0,4
Lisäykset	0,0	
Kirjanpitoarvo 31.12	0,4	0,4

Osakkuus- ja yhteisyritykset	Emoyhtiön omistus-%
Nordic Regional Airlines AB, Ruotsi	40,00

Konserniyritykset	Emoyhtiön omistus-%		Emoyhtiön omistus-%
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,00	Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,00	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,00
Northport Oy, Suomi	100,00	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,00
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,00	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,00
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,00	Finnair Business Services OÜ, Viro	100,00
Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,00		

Yhtiön Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi osakkeille tehtiin uudelleenarvostus 30.6.2022 ja alaskirjaus oli 4 149 082,36 euroa.

6.14 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2022	2021
Konserniyrityksiltä		
Muilta yrityksiltä	2,5	1,8
Yhteensä	2,5	1,8



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

6.15 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2022	2021
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	220,0	147,4
Tilikauden tuloksesta		70,8
Jaksotuseroista		7,6
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	0,9	-5,9
Edellisillä kausilla kirjattujen verojen oikaisut	-117,0	
Laskennalliset verosaamiset 31.12.	104,0	220,0

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2022	2021
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	18,4	11,3
Konserniavustus	126,6	244,3
Siirtosaamiset	2,8	1,6
Muut saamiset	245,6	229,0
Yhteensä	393,4	486,2
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	0,0	0,0
Siirtosaamiset	6,5	6,7
Yhteensä	6,5	6,8
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	85,8	65,6
Siirtosaamiset	62,9	60,6
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	9,6	4,9
Muut saamiset	64,6	3,6
Yhteensä	222,9	134,7
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	622,7	627,6

	2022	2021
Siirtosaamiset		
Konserniavustukset	126,6	244,3
Myyntin jaksotukset	41,4	40,3
Työsuhde-etuuksiin liittyvät saatavat ja ennakkomaksut	0,9	1,6
Muut ennakkomaksut	29,9	27,0
Yhteensä	198,8	313,2

6.17 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2022	2021
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	738,6	531,4

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2022	2021
Konsernin pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	784,7	734,1

6.19 Oma pääoma

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kerty- neet voitto- varat	Pää- oma- laina	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2022	75,4	24,7	147,7	3,7	772,4	-698,7		77,4
Suojausinstrument- tien käyvän arvon muutos				-13,6				-13,6
Osakeperusteiset maksut					0,6			0,6
Pääomalainan nosto							400,0	400,0
Tilikauden tulos						-350,2		-350,2
Oma pääoma 31.12.2022	75,4	24,7	147,7	-9,9	772,9	-1 048,9	400,0	361,9

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kerty- neet voitto- varat	Pää- oma- laina	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2021	75,4	24,7	147,7	-19,8	772,0	-390,5		609,5
Suojausinstrument- tien käyvän arvon muutos				23,5				23,5
Osakeperusteiset maksut					0,4			0,4
Omien osakkeiden osto						-1,1		-1,1
Tilikauden tulos						-307,0		-307,0
Oma pääoma 31.12.2021	75,4	24,7	147,7	3,7	772,4	-698,7		325,2



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2022	2021
Käyvän arvon rahasto	-9,9	
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	772,9	772,4
Edellisten tilikausien voitto	-698,7	-391,7
Saatu kustannustuki	-6,0	
Tilikauden voitto/tappio	-350,2	-307,0
Yhteensä	-291,9	73,7

Finnair Oyj nosti 400 miljoonan euron suuruisen pääomalainan vuoden 2022 aikana. Yhtiö sai tilikauden aikana tukea kattamattomiin kiinteisiin kustannuksiin yhteensä 6 miljoonaa euroa Suomen Valtiokonttorilta. Osakkeisiin ja osinkoon liittyvät tiedot ovat konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 3.9.

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2022	2021
Kertynyt poistoero 1.1.	19,5	21,0
Poistoeron muutos	-1,2	-1,5
Kertynyt poistoero 31.12.	18,2	19,5
Tilinpäätössiirrot yhteensä	18,2	19,5

6.21 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2022	2021
Varaukset 1.1.	182,4	155,9
Uudet varaukset	67,0	34,5
Varausten purku	-22,5	-19,7
Kurssierot	8,8	11,7
Varaukset 31.12	235,8	182,4
Joista pitkäaikaista	164,3	170,3
Joista lyhytaikaista	71,5	12,1
Yhteensä	235,8	182,4

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2033 mennessä.

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2022	2021
Lainat rahoituslaitoksilta	400,0	300,0
Joukkovelkakirjalainat	400,0	400,0
Hybridilaina	200,0	200,0
Muut velat	4,3	14,4
Yhteensä	1004,3	914,4
Korollisten velkojen erääntymisajat		
1–5 vuotta	800,0	700,0
Myöhemmin	200,0	200,0
Yhteensä	1000,0	900,0

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2022	2021
Lyhytaikaiset velat konserniy yrityksille		
Ostovelat	51,1	22,0
Siirtovelat	13,8	16,0
Konsernipankkitilivelat	371,7	504,9
Yhteensä	436,6	542,9
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Ostovelat	0,1	0,1
Siirtovelat	1,0	1,5
Yhteensä	1,1	1,5
Lyhytaikaiset velat muille		
Lainat rahoituslaitoksilta	200,0	398,9
Ostovelat	79,7	45,7
Siirtovelat	661,5	448,4
Muut velat	8,2	5,9
Yhteensä	949,3	898,9
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	1387,0	1443,3
Siirtovelat		
Ennakkoon saadut lentolipputulot	356,2	202,6
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	50,9	49,8
Lomapalkkavelka	56,0	38,6
Muut työsuhte-etuuksista aiheutuvat velat	34,2	18,8
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	51,5	55,2
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	21,5	0,3
Jakotetut muut ostolaskut	78,0	68,6
Muut erät	27,9	32,0
Yhteensä	676,2	465,9



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2022	2021
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	52,5	51,0
Yhteensä	52,5	51,0
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	379,9	364,8
1–5 vuoden kuluessa	1 117,7	1 173,0
Myöhemmin	517,7	648,0
Yhteensä	2 015,3	2 185,9
Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston 100 %:sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.		
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	26,3	29,0
1–5 vuoden kuluessa	65,0	70,6
Myöhemmin	158,7	159,6
Yhteensä	250,0	259,1
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	321,3	333,3
Lisäetuusosuutta katettu	-321,3	-333,3
Yhteensä		
Pääomalaina		
Pääomalainalle kertyneet korot	9,1	
Pääomalainalle kertyneet muut kulut	6,9	
Yhteensä	16,0	

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

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

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

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

6.25 Johdannaisopimukset

Milj. euroa	2022				2021			
	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	284,7	0,1	-7,4	-7,3	57,4	0,8	-0,1	0,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot					4,5	0,0		0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot					4,3		0,0	0,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	284,7	0,1	-7,4	-7,3	66,3	0,8	-0,1	0,7
Valuuttajohdannaiset yhteensä	284,7	0,1	-7,4	-7,3	66,3	0,8	-0,1	0,7
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	209 000	3,4	-6,0	-2,5	68 000	4,1	-0,2	3,9
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	149 000	4,9	-0,2	4,8				
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	149 000	0,2	-7,9	-7,8				
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		8,6	-14,1	-5,6		4,1	-0,2	3,9
Lentopetrolitermiinit, tonnia								
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	149 000	0,9		0,9				
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia								
Sähköjohdannaiset, MWh								
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		0,9		0,9				
Hyödykejohdannaiset yhteensä		9,5	-14,1	-4,6		3,9	4,1	-0,2
Johdannaiset yhteensä*		9,6	-21,5	-12,0		4,9	-0,3	4,6

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2022 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa Johdannaisopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaisopimuksiin perustuvat velat -erässä).



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

6.26 Käypään arvoon arvostettavat varat ja velat

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista
Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	2022	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	738,6	690,8	47,8
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset			
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa			
Valuuttajohdannaiset	0,1		0,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Hyödykejohdannaiset	9,5		9,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,6		8,6
Yhteensä	748,2	690,8	57,4
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	7,4		7,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	7,4		7,4
Hyödykejohdannaiset	14,1		14,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	14,1		14,1
Yhteensä	21,5		21,5

6.27 Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

31.12.2022	Suojattu hinta \$/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1–2 vuotta
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	1 042,9	358 000	338 000	20 000

Valuuttariski

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2022	Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	
USD	1,05	258,5	258,5	
JPY	141,1	26,2	26,2	

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

- 1. Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
- 4. Konsolidointi
- 5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

● **Hallituksen esitys osingonjaosta**

Tilintarkastuskertomus

Hallituksen esitys osingonjaosta

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat 31.12.2022 olivat -291 913 121,87 euroa, josta tilikauden 2022 tulos on -350 246 231,89 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiökokouksen vahvistaman taseen 31.12.2022 perusteella osinkoa ei jaeta ja tilikauden tulos jätetään omaan pääomaan.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 14. päivänä helmikuuta 2023
Finnair Oyj:n hallitus

Jouko Karvinen

Tiina Alahuhta-Kasko

Montie Brewer

Jukka Erlund

Hannele Jakosuo-Jansson

Henrik Kjellberg

Simon Large

Maija Strandberg

Topi Manner
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 14. päivänä helmikuuta 2023

KPMG Oy Ab
Tilintarkastusyhteisö

Kirsi Jantunen
KHT



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

● Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2022. Tilinpäätös sisältää konsernin taseen, tuloslaskelman, laajan tuloslaskelman, laskelman oman pääoman muutoksista, rahavirtalaskelman ja liitetiedot, mukaan lukien yhteenvedo merkittävimmistä tilinpäätöksen laatimisperiaatteista, sekä emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Lausuntonamme esitämme, että

— konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan konsernin taloudellisesta asemasta sekä sen toiminnan tuloksesta ja rahavirroista EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti,

— tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Lausuntomme on ristiriidaton tarkastusvaliokunnalle annetun lisäraportin kanssa.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvän tilintarkastustavan mukaisia velvollisuuksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa *Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa*.

Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrityksistä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme tilintarkastusta ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme.

Emoyhtiölle ja konserniyrityksille suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut ovat parhaan tietomme ja käsityksemme mukaan olleet Suomessa noudatettavien, näitä palveluja koskevien säännösten mukaisia, emmekä ole suorittaneet EU-asetuksen 537/2014 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kiellettyjä palveluja. Suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.3.

Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

Olennaisuus

Tarkastuksemme laajuuteen on vaikuttanut soveltamamme olennaisuus. Olennaisuus on määritetty perustuen ammatilliseen harkintaamme ja se ohjaa tarkastustoimenpiteiden luonteen, ajoituksen ja laajuuden määrittämisessä, sekä todettujen virheellisyyksien vaikutusten arvioimisessa suhteessa tilinpäätökseen kokonaisuutena. Olennaisuuden taso perustuu arvioomme sellaisten virheellisyyksien suuruudesta, joilla yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa olevan vaikutusta tilinpäätöksen käyttäjien tekemiin taloudellisiin päätöksiin. Olemme ottaneet huomioon myös sellaiset virheellisyydet, jotka laadullisten seikkojen vuoksi ovat mielestämme olennaisia tilinpäätöksen käyttäjille.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat ovat seikkoja, jotka ammatillisen harkintamme mukaan ovat olleet merkittävimpiä tarkastuksen kohteena olevan tilikauden tilintarkastuksessa. Nämä seikat on otettu huomioon tilinpäätökseen kokonaisuutena kohdistuneessa tilintarkastuksessa sekä laatiessamme siitä annettavaa lausuntoa, emmekä anna näistä seikoista erillistä lausuntoa. EU-asetuksen 537/2014 10 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaiset merkittävät olennaisen virheellisyyden riskit sisältyvät alla kuvattuihin tilintarkastuksen kannalta keskeisiin seikkoihin.

Olemme ottaneet tilintarkastuksessaamme huomioon riskin siitä, että johto sivuuttaa kontrolleja. Tähän on sisällynyt arviointi siitä, onko viitteitä sellaisesta johdon tarkoitushakuisesta suhtautumisesta, josta aiheutuu väärinkäytöksestä johtuvan olennaisen virheellisyyden riski.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat	Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin tilintarkastuksessa
Rahoitusasema ja rahoitusjärjestelyt (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetiedot 3.3, 3.5 ja 3.9)	
Pitkittyneen COVID-19 pandemian ja Ukrainan sodan seurauksena konsernin tilikauden tappio oli 476 milj. euroa ja konsernin oma pääoma 411 milj. euroa. Rahavarat olivat 1 376 milj. euroa ja korolliset velat 2 629 milj. euroa.	Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n rahoitus- ja IFRS asiantuntijoita arvioidessamme rahoitus sopimusten ehtoja, luokittelua ja kirjauskäytäntöjä suhteessa konsernin laadintaperiaatteisiin ja sovellettavaan tilinpäätösnormistoon.
Finnair uudisti strategiansa ja jatkoi toimintansa sopeuttamista sekä merkittävien rahoitusjärjestelyiden toteuttamista tilikaudella.	Muodostimme käsityksen ennusteiden laatimisprosessista. Analysoimme muun muassa eri skenaarioiden kassavirtaennusteita, niiden taustalla olevien tietojen luotettavuutta ja johdon suunnitelmien toteuttamiskelpoisuutta.
Kuten tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa todetaan, taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja sen keston ennustamisen vaikeudesta johtuen emoyhtiön hallitus on tarkastellut kolmea vaihtoehtoista skenaariota. Yhtiön hallituksen arvion mukaan Finnair kykenee täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta kaikissa kolmessa skenaariossa.	Haastoimme johdon kassavirtaennusteissa käyttämien keskeisten oletusten asianmukaisuutta arvioimalla ja testaamalla johdon laatimien herkkyysskaskelmien osoittamaa liikkumavaraa sopeutetun liiketoiminnan toteuttamiselle.
	Lisäksi arvioimme rahoitusjärjestelyistä ja rahoitusasemasta annettujen tietojen asianmukaisuutta tilinpäätöksessä.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Tilintarkastuksen kannalta
keskeiset seikat

Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin
tilintarkastuksessa

Laivaston arvostus
(Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 2)

Laivastoon sisältyvien omistettujen lentokoneiden ja käyttöoikeuskoneiden tasearvo oli 1 828 milj. euroa muodostaen 44 % konsernitaseesta. Lentokoneiden poistot tilikaudelta olivat 277 milj. euroa. Finnair myi neljä omistamaansa A-321 lentokonetta. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulun vaikutusten vuoksi neljästä omistetusta A330-lentokoneesta kirjattiin 33 miljoonan euron arvonalennus.

Lentokoneiden komponenttien oletetun käyttöiän ja jäännösarvon, lentokoneiden arvonalentumisen ja ostositoumuksiin mahdollisesti sisältyvien tappiollisten sopimusten olemassaolon arviointi edellyttää huomattavaa johdon harkintaa.

Laivaston arvostus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka tasearvojen merkittävydestä ja tulevaisuuden kassavirtojen ennustamiseen liittyvästä johdon harkinnasta sekä pandemian lisäämästä epävarmuudesta johtuen.

Arvioimme omistettujen ja vuokrattujen lentokoneiden taloudellista vaikutusaikaa, komponentteja ja jäännösarvoja koskevien oletusten kohtuullisuutta ja vertasimme näitä oletuksia lentokoneiden kirjanpitoarvoihin ja niihin liittyviin poistoihin tuloslaskelmassa.

Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n arvonmäärittäsjasiantuntijoita, jotka ovat arvioineet laskelmissa käytetyn mallin asianmukaisuutta ja testanneet laskelmien teknistä oikeellisuutta. Olemme haastaneet käytettyjä oletuksia, arvioineet niiden kohtuullisuutta ja verranneet oletuksia toimialan ulkoisiin markkinatietoihin, emoyhtiön hallituksen hyväksymiin skenaarioihin ja omiin näkemyksiimme.

Tarkastelimme myös Venäjän ilmatilan sulkeutumisesta seuranneiden epävarmuuksien vaikutuksia johdon oletuksiin kassavirtalaskelmissa ja laadimme omat herkkyysanalyysit keskeisimmille oletuksille.

Arvioimme laivaston arvostuksesta esitettyjen liitetietojen asianmukaisuutta.

Verotuksellisiin tappioihin liittyvien laskennallisten verosaamisten arvostus
(Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 5.1)

Pitkittyneen COVID-19 pandemian ja Ukrainan sodan seurauksena konsernin verotukselliset tappiot ovat yhteensä 1,3 miljardia euroa vuosilta 2020-2022. Venäjän ilmatilan sulusta aiheutuneesta merkittävästä epävarmuudesta johtuen tilikauden 2022 verotuksellisista tappioista ei ole kirjattu laskennallista verosaamista. Lisäksi vahvistettuihin tappioihin liittyvää edellisillä tilikausilla kirjattua laskennallista verosaamista on vähennetty 117 miljoonaa euroa, minkä jälkeen taseeseen sisältyvän laskennallisen verosaamisen määrä tappioista on 99 milj. euroa.

Laskennallinen verosaaminen kirjataan siihen määrään asti, kun on todennäköistä, että se voidaan hyödyntää tulevaisuudessa syntyvää verotettavaa tuloa vastaan. Laskennallisen verosaamisen arvostus perustuu ennen niiden vanhentumista kertyviin johdon arvioimiin verotettaviin tuloihin.

Verotettavista tuloista laadittuihin ennusteisiin liittyvästä johdon harkinnasta ja tasearvojen merkittävydestä johtuen laskennallisten verosaamisten arvostus on tilintarkastuksessa keskeinen seikka.

Olemme arvioineet tulevaisuudessa käytettävien verotuksellisten tappioiden tunnistamisessa sovelletun menetelmän asianmukaisuutta. Verotuksellisista tappioista kirjattavien laskennallisten verosaamisten arvon määrittämiseksi olemme arvioineet yhtiön ennustamisprosessia ja verranneet ennusteita edellisten vuosien toteumiin.

Arvioimme ennusteissa käytettyjen keskeisten oletusten asianmukaisuutta ja vertasimme niitä pitkäaikaisten omaisuuserien arvonalentumistestauksessa käytettyihin oletuksiin.

Olemme haastaneet tulevaisuudessa kertyvien verotettavien tulojen todennäköisyyttä, ajoittumista ja määrää ottaen huomioon Finnairin uuden strategian ja Venäjän ilmatilan sulun kestoon liittyvän merkittävän epävarmuuden.

Lisäksi olemme arvioineet laskennallisia verosaamia koskevien liitetietojen asianmukaisuutta.

Tilintarkastuksen kannalta
keskeiset seikat

Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin
tilintarkastuksessa

Ennakkoon saadut matkustajatuotot
(Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.2.4)

Matkustajatuottoihin liittyvän velan tasearvo oli 452 milj. euroa. Lentolipuista saadut ennakkomaksut esitetään konsernitaseessa velkana, kunnes lento on lennetty ja myynti kirjataan liikevaihdoksi. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu asiakaskäyttäytymisen mukaiseen odotusarvoon lopullisesti käyttämättä jäävistä lipuista. Kanta-asiakasohjelmaan kertyneet pisteet arvostetaan käypään arvoon ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman tuloutushetkellä tai pisteiden vanhentuessa.

Suuri määrä tapahtumia kulkee useiden tietokonejärjestelmien kautta myyntipäivästä liikevaihdon tuloutushetkeen asti. Kirjausprosessin monimutkaisuus lisää virheriskiä liikevaihdon määrän ja tuloutushetken määrittämisessä.

Matkustajatuottojen tuloutus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka konsernitilinpäätöksen tarkastuksessa.

Muodostimme käsityksen matkustajatuottojen kirjaamisprosessista. Käytimme data-analyysityökaluja tulovirtojen ja tuloutukseen liittyvien riskien tunnistamiseen kohdistaaaksemme tarkastuksemme keskeisimpiin riskeihin. Lisäksi käytimme data-analyysijä testatessamme ennakkoon saatuja lentolipputuloja.

Arvioimme matkustajatuottojen jaksotukseen liittyviä kontroleja ja testasimme niiden tehokkuutta.

Testasimme käyttämättä jäävien lentolippujen tuloutuksessa käytetyn odotusarvoisen laskelman matemaattista oikeellisuutta ja laskelman syöttötietoja. Arvioimme myös kanta-asiakasohjelman tuloutuksessa käytettävien oletusten kohtuullisuutta.

Olemme tarkastaneet otannalla liikevaihdoksi kirjattuja matkustajatuottoja ja velkana taseessa olevia käyttämättömiä lentolippuja.

Lentokaluston huoltovaraus
(Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.3.6)

Konsernin lentokonelaivasto koostuu omistetuista ja vuokratuista lentokoneista. Konserni on velvollinen palauttamaan vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa määritellyn huoltotason mukaisessa kunnossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi on kirjattu runkojen raskashuoltoihin, moottoreiden performanssihuoltoihin, moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin ja muihin materiaalsiin huoltoihin liittyviä varauksia 247 milj. euroa.

Lentokaluston huoltovarauksen arvostus edellyttää johdon harkintaa erityisesti huoltotapahtumien ajoittumisen ja tulevaisuudessa toteutuvien huoltokustannusten arvioinnin suhteen. Tulevat huoltokustannukset ja niiden ajoitus ovat riippuvaisia muun muassa lentosuunnitelmien toteutumisesta, huoltokustannusten markkinahintakehityksestä ja lentokoneen kunnosta huoltohetkellä.

Varauksen laskentamallin monimutkaisuudesta ja sen sisältämästä johdon harkinnasta johtuen lentokaluston huoltovaraus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka.

Muodostimme käsityksen vuokrasopimusten ehtojen analysointiin, rekisteröintiin ja huoltovarauksen laskentamallin muuttujien arviointiin liittyvästä prosessista.

Arvioimme käytetyn mallin asianmukaisuutta ja haastoimme johtoa käytettyjen keskeisten oletusten kuten huoltojen ennakoidun ajankohdan ja arvioitujen huoltokustannusten osalta.

Testasimme käyttöoikeuslaivaston vuokrasopimuksia otannalla arvioidaksemme palautusvelvoitteiden täyttymistä vuokrasopimuksen päättyessä.

Tarkastimme laskelmien syöttötietoja, matemaattista tarkkuutta ja laskimme huoltovarauksen uudelleen analysointityökalujen avulla.

Lisäksi arvioimme varauksen asianmukaisuutta vertaamalla aikaisempia arvioita toteutuneisiin huoltokustannuksiin.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

● Tilintarkastuskertomus

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti ja siten, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat myös sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatimissaan velvollisia arvioimaan emoyhtiön ja konsernin kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuissa tapauksissa esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Tilinpäätös laaditaan toiminnan jatkuvuuteen perustuen, paitsi jos emoyhtiö tai konserni aiotaan purkaa tai toiminta lakkauttaa tai ei ole muuta realistista vaihtoehtoa kuin tehdä niin.

Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa

Tavoitteenamme on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä, sekä antaa tilintarkastuskertomus, joka sisältää lausuntomme. Kohtuullinen varmuus on korkea varmuustaso, mutta se ei ole tae siitä, että olennainen virheellisyys aina havaitaan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti suoritettavassa tilintarkastuksessa. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Hyvän tilintarkastustavan mukaiseen tilintarkastukseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko tilintarkastuksen ajan. Lisäksi:

— Tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat tilinpäätöksen olennaisen virheellisuuden riskit, suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia tilintarkastustoimenpiteitä ja hankimme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäyttöökseen voi liittyä yhteistoimintaa, vääräntämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista.

— Muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta.

— Arvioimme sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuutta sekä johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden ja niistä esitettävien tietojen kohtuullisuutta.

— Teemme johtopäätöksen siitä, onko hallituksen ja toimitusjohtajan ollut asianmukaista laatia tilinpäätös perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta, ja teemme hankkimamme tilintarkastusevidenssin perusteella johtopäätöksen siitä, esiintyykö sellaista tapahtumiin tai olosuhteisiin liittyvää olennaista epävarmuutta, joka voi antaa merkittävää aiheutta epäillä emoyhtiön tai konsernin kykyä jatkaa toimintaansa. Jos johtopäätöksemme on, että olennaista epävarmuutta esiintyy, meidän täytyy kiinnittää tilintarkastuskertomuksessamme lukijan huomiota epävarmuutta koskeviin tilinpäätöksessä esitettäviin tietoihin tai, jos epävarmuutta koskevat tiedot eivät ole riittäviä, mukauttaa lausuntomme. Johtopäätöksemme perustuvat tilintarkastuskertomuksen antamispäivään mennessä hankittuun tilintarkastusevidenssiin. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei emoyhtiö tai konserni pysty jatkamaan toimintaansa.

— Arvioimme tilinpäätöksen, kaikki tilinpäätöksessä esitettävät tiedot mukaan lukien, yleistä esittämistapaa, rakennetta ja sisältöä ja sitä, kuvastaako tilinpäätös sen perustana olevia liiketoimia ja tapahtumia siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan.

— Hankimme tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitilinpäätöksestä. Vastaamme konsernin tilintarkastuksen ohjauksesta, valvonnasta ja suorittamisesta. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.

Kommunikoimme hallintoelinten kanssa muun muassa tilintarkastuksen suunnittelusta laajuudesta ja ajoituksesta sekä merkittävistä tilintarkastushavainnoista, mukaan lukien mahdolliset sisäisen valvonnan merkittävät puutteellisuudet, jotka tunnistamme tilintarkastuksen aikana.

Lisäksi annamme hallintoelimille vahvistuksen siitä, että olemme noudattaneet riippumattomuutta koskevia relevantteja eettisiä vaatimuksia, ja kommunikoimme niiden kanssa kaikista suhteista ja muista seikoista, joiden voi kohtuudella ajatella vaikuttavan riippumattomuuteemme, ja soveltuissa tapauksissa niihin liittyvistä varotoimista.

Päätämme, mitkä hallintoelinten kanssa kommunikoiduista seikoista olivat merkittävimpiä tarkasteltavana olevan tilikauden tilintarkastuksessa ja näin ollen ovat tilintarkastuksen kannalta keskeisiä. Kuvaamme kyseiset seikat tilintarkastuskertomuksessa, paitsi jos säädös tai määräys estää kyseisen seikan julkistamisen tai kun äärimmäisen harvinaisissa tapauksissa tofiamme, ettei kyseisestä seikasta viestitä tilintarkastuskertomuksessa, koska siitä aiheutuvien epäedullisten vaikutusten voisi kohtuudella odottaa olevan suuremmat kuin tällaisesta viestinnästä koituva yleinen etu.

Muut raportointivelvoitteet

Tilintarkastustoimeksiantoa koskevat tiedot

Olemme toimineet yhtiökokouksen valitsemana tilintarkastajana 29.5.2020 alkaen yhtäjaksoisesti 3 vuotta.

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio käsittää toimintakertomuksen ja vuosikertomukseen sisältyvän informaation, mutta se ei sisällä tilinpäätöstä eikä sitä koskevaa tilintarkastuskertomustamme. Olemme saaneet toimintakertomuksen käyttöömme ennen tämän tilintarkastuskertomuksen antamispäivää, ja odotamme saavamme vuosikertomuksen käyttöömme kyseisen päivän jälkeen. Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota.

Velvollisuutenamme on lukea edellä yksilöity muu informaatio tilinpäätöksen tilintarkastuksen yhteydessä ja tätä tehdessämme arvioida, onko muu informaatio olennaisesti ristiriidassa tilinpäätöksen tai tilintarkastusta suoritettaessa hankkimamme tietämyksen kanssa tai vaikuttaako se muutoin olevan olennaisesti virheellistä. Toimintakertomuksen osalta velvollisuutenamme on lisäksi arvioida, onko toimintakertomus laadittu sen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Lausuntonamme esitämme, että toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia ja että toimintakertomus on laadittu toimintakertomuksen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Jos teemme ennen tilintarkastuskertomuksen antamispäivää käyttöömme saamaamme muuhun informaatioon kohdistamamme työn perusteella johtopäätöksen, että kyseisessä muussa informaatiossa on olennainen virheellisyys, meidän on raportoitava tästä seikasta. Meillä ei ole tämän asian suhteen raportoitavaa.

Muut lausunnot

Puollamme tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen vahvistamista. Hallituksen esitys jakokelpoisten varojen käsittelystä on osakeyhtiölain mukainen. Puollamme vastuuvapauden myöntämistä emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsinki 14.2.2023
KPMG OY AB

Kirsi Jantunen
KHT



Yhteystiedot

House of Travel and Transportation
Finnair Oyj
Tietotie 9 A (Helsinki Airport)
01053 FINNAIR

Puh. +358 600 0 81881
(1,25 €/vastattu puhelu + pvm/mpm)



company.finnair.com
investors.finnair.com



www.facebook.com/finnair
www.facebook.com/finnairsuomi



www.twitter.com/Finnair
www.twitter.com/FinnairSuomi



<https://blog.finnair.com/en/>
<https://blog.finnair.com/>



www.instagram.com/feelfinnair/