



FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–30.9.2022



28.10.2022

FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–30.9.2022

Q3-nettotulos edelleen tappiollinen. Vertailukelpoinen liiketulos positiivinen kausiluonteisuuden ja patoutuneen kysynnän ansiosta. Strategian toteutus on käynnistynyt.

Heinä–syyskuu 2022

- Osakekohtainen tulos oli -0,03 euroa (-0,08)*.
- Liikevaihto kasvoi 260,6 prosenttia vertailukaudesta ja oli 719,2 miljoonaa euroa (199,4).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 35,2 miljoonaa euroa (-109,1). Liiketulos oli 19,2 miljoonaa euroa (-106,0).
- Poikkeuksellisen korkean polttoaineen hinnan negatiivinen kustannusvaikutus oli noin 125 miljoonaa euroa** vertailukauteen verrattuna.
- Kassavarat olivat 1 608,9 miljoonaa euroa (31.12.2021: 1 265,7) ja omavaraisuusaste oli 8,3 prosenttia (31.12.2021: 11,8).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 11,8 miljoonaa euroa (27,1) ja investointien nettorahavirta -0,4 miljoonaa euroa (357,4).***
- Matkustajamäärä kasvoi 255,9 prosenttia 2,8 miljoonaan (0,8).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 153,7 prosenttia 8 356,5 miljoonaan kilometriin (3 293,5).
- Matkustajakäyttöaste oli 80,1 prosenttia (41,6).

Tammi–syyskuu 2022

- Osakekohtainen tulos oli -0,39 euroa (-0,28).
- Liikevaihto kasvoi 292,9 prosenttia vertailukaudesta ja oli 1 669,3 miljoonaa euroa (424,9).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -181,8 miljoonaa euroa (-403,6). Liiketulos oli -238,6 miljoonaa euroa (-394,2).
- Korkean polttoainehinnan negatiivinen kustannusvaikutus oli noin 303 miljoonaa euroa** vertailukauteen verrattuna.
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 229,1 miljoonaa euroa (-149,8) ja investointien nettorahavirta -21,2 miljoonaa euroa (376,4).***
- Matkustajamäärä kasvoi 399,9 prosenttia 6,6 miljoonaan (1,3).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 290,9 prosenttia 23 112,9 miljoonaan kilometriin (5 913,3).
- Matkustajakäyttöaste oli 65,9 prosenttia (35,7).

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

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

*** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden kolmannella neljänneksellä 29,1 miljoonaa euroa lunastuksia (26,3 miljoonaa euroa sijoituksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Tammi–syyskuussa nämä lunastukset kasvoivat nettomääräisesti 26,1 miljoonalla eurolla (11,7 miljoonaa euroa lunastuksia). Ne muodostavat osan konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

OHJEISTUS 19.7.2022

Kysyntä on lähes normalisoitunut erityisesti Euroopassa ja Yhdysvalloissa. Finnair arvioi lentävänsä vuoden 2022 kolmannen neljänneksen aikana keskimäärin noin 70 prosentin kapasiteetilla vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna ja neljännen neljänneksen aikana samalla tai hieman korkeammalla tasolla kuin kolmannella vuosineljänneksellä. Lentokoneiden vuokraukset miehistöineen toisille lentoyhtiöille nostavat käytössä olevan kapasiteetin kolmannella vuosineljänneksellä yli 80 prosenttiin ja neljännellä vuosineljänneksellä noin 80–85 prosenttiin, riippuen tulevista vuokrasopimuksista.



Finnairin toimintaympäristön merkittävä epävarmuus kuitenkin jatkuu, koska polttoaineen hinta on historiallisen korkea ja Venäjän ilmatilan sulun pituus, inflaation vaikutus kysyntään ja kustannuksiin sekä koronapandemian ja siihen liittyvien toimenpiteiden kehitys ovat epäselviä.

Vaikka pandemian vaikutukset Finnairin toimintaan ovat osin helpottaneet, Ukrainan sodan vaikutusten takia vuoden 2022 vertailukelpoinen liiketulos tulee olemaan kolmatta vuotta peräkkäin huomattavan tappiollinen. Lisäksi Finnair arvioi vaikean toimintaympäristön, mukaan lukien Venäjän ilmatilan sulun, jatkuvan pitkään ja yhtiö on siksi laatimassa uutta strategiaa heikon kannattavuuden parantamiseksi ja taloudellisen aseman vahvistamiseksi. Yhtiön tavoitteena on saada uusi strategia valmiiksi vuoden 2022 syksyllä.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2022 kolmannen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.

UUSI OHJEISTUS 28.10.2022

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

Lyhyellä aikavälillä matkustuksen vahvan kysynnän ennustetaan jatkuvan, mikä tukee Finnairin yksikkötuottoja vuoden 2022 kesäkuukausien tapaan. Finnairin toimintaympäristön merkittävä epävarmuus kuitenkin jatkuu edelleen, koska polttoaineen hinta on poikkeuksellisen korkea ja Venäjän ilmatilan sulun pituus, inflaation vaikutus kysyntään ja kustannuksiin sekä koronapandemian ja siihen liittyvien toimenpiteiden kehitys ovat epäselviä. Yhtiö toistaa ohjeistuksensa, jonka mukaan vuoden 2022 vertailukelpoinen liiketulos tulee olemaan kolmatta vuotta peräkkäin huomattavan tappiollinen.

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

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Finnairin kolmannen neljänneksen nettotulos oli tappiollinen, mutta vertailukelpoinen liiketulos kääntyi voitolliseksi ensimmäistä kertaa sitten vuoden 2019 viimeisen neljänneksen. Positiivinen liiketulos kausiluontoisesti vilkkaimmalla neljänneksellä on askel oikeaan suuntaan, mutta edessä on pitkä tie yrityksen tervehtyttämiseksi. Kohtaamamme haaste on raskaan pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun yhdistelmän takia ainutlaatuisen vaikea, ja siksi määrätietoiset toimet uuden strategian toteuttamiseksi ja kannattavuuden palauttamiseksi koko vuoden tasolla ovat välttämättömiä.

Kesäkauden aikana Finnair kuljetti 2,8 miljoonaa matkustajaa, kun pandemia-aikana patoutunut kysyntä jatkoi purkautumistaan. Liikevaihto nousi neljänneksellä 719,2 miljoonaa euroon (199,4) yksikkötuottojen hyvän kehityksen tukemana. Vertailukelpoinen liiketulos oli 35,2 miljoonaa euroa (-109,1), kun tekemämme toimet kustannusten karsimiseksi, myynnin tehostamiseksi ja tuottojen optimoimiseksi alkoivat näkyä. Kauden tulos oli kuitenkin raskaasta velkaantumisesta johtuvien korkeiden rahoituskulujen sekä dollarin vahvistumisesta aiheutuneiden valuuttakurssitappioiden vuoksi edelleen 37,2 miljoonaa euroa tappiolla.

Toimintaympäristömme merkittävät haasteet jatkuivat, ja kolmannen neljänneksen liiketulosta rasittivat edelleen poikkeuksellisen korkea polttoaineen hinta, vahva Yhdysvaltain dollari, pandemian jäljellä olevat vaikutukset muun muassa Kiinan matkustusrajoitusten muodossa sekä Venäjän ilmatilan sulusta johtuvat Aasian-reittien pidentyneet lentoajat kasvaneine operointikustannuksineen.

Koko Euroopan ilmailussa kesäkausi oli resurssipulan takia operatiivisesti vaikea. Lentojemme täsmällisyys oli eurooppalaisten lentoyhtiöiden parhaimmista, Helsingin uuden hubin toimivuus oli selkeä vahvuus ja asiakastyytyväisyytemme pysyi hyvällä tasolla, nettosuositeluindeksi oli 40. Asiakkaat valitsivat meidät Skytraxin tutkimuksessa Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi, nyt jo 12. kertaa peräkkäin. Näistä saavutuksista kiitos kuuluu kaikille finnairilaisille, jotka päivittäin varmistavat parhaan mahdollisen asiakaskokemuksen ja operatiivisen laadun.

Venäjän ilmatilan sulkua vaikuttaa merkittävästi Finnairin tuloksentelekykyyn pitkällä tähtäimellä, ja julkistimme syyskuussa strategian kannattavuuden palauttamiseksi. Keskeiset toimet tavoitteen saavuttamiseksi ovat maantieteellisesti aiempaa tasapainoisempi verkosto, laivaston optimointi, yksikkötuottojen vahvistaminen, kumppanuuksien hyödyntäminen, yksikkökustannusten pienentäminen, kestävä taseen rakentaminen ja vastuullisuus. Strategian toteutus etenee parhaillaan kautta organisaation. Esimerkkeinä maantieteellisesti tasapainoisemmasta verkostosta ovat elokuussa avattu Mumbai-reitti sekä yhteistyö Qatar Airwaysin kanssa lentojen avaamiseksi kolmesta pohjoismaisesta pääkaupungista Dohaan marras–joulukuussa. Neuvottelut henkilöstön kanssa työehtojen muutoksista etenevät osana yksikkökustannustavoitettamme ja olemme saavuttaneet ehdolliset neuvottelutulokset kahden liittomme kanssa. Haemme säästöjä myös muista kulueristä. Aloitimme katsauskauden jälkeen lisäksi muutosneuvottelut yhtiön globaalin organisaatiiorakenteen keventämisestä. Strategian toteutus etenee loppuvuoden aikana nopeasti jokaisella mainitulla osa-alueella ja vaatii kaikkien sidosryhmien myötävaikutusta.

Toimintaympäristö heinä–syyskuussa

COVID-19-pandemia vaikutti edelleen Finnairin toimintaan vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä erityisesti Aasian osalta. Lisäksi Venäjän ilmatila sulkeutui helmikuussa EU:ssa sijaitseville lentoyhtiöille Ukrainan sotaa seuranneiden Venäjän vastapakotteiden takia, mikä johti reitti- ja vuoroperuutuksiin Aasian-liikenteessä sekä Venäjälle katsauskaudella. Finnair jatkoi kuitenkin suurinta osaa Aasian-lennoistaan jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä huolimatta vahvan rahtikysynnän tukemana. Katsauskauden Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna oli vain noin 35 prosenttia vuoden 2019 kolmannen neljänneksen vastaavasta. Pidemmät lentoreitit ja korkea polttoaineen hinta kasvattivat kuluja merkittävästi, mutta Aasian-liikenteen markkinahinnat kehittyivät kuitenkin hyvin positiivisesti erityisesti matkustusrajoituksista ja toisaalta globaalista työvoimapulasta johtuneen rajallisen kapasiteetin takia. Kysyntä Euroopan sisäisten lentojen sekä Pohjois-Amerikan liikenteen osalta oli vahvaa matkustusrajoitusten poistuttua ja kapasiteetti oli myös rajallisempaa, mikä nosti markkinahintoja ja paransi osaltaan matkustajatuottoja.

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 141,3 prosenttia (59,4) vertailukaudesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 82,2 prosenttia (33,7) vertailukaudesta ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 95,0 prosenttia (119,8) vertailukaudesta.

Matkapakettien kiihtynyt kysyntä jatkui kolmannen vuosineljänneksen ajan Euroopan-kohteiden matkustusrajoitusten poistumisen myötä. Vahva kysyntä näkyi selvästi kohonneina matkojen hintoina, joilla pystyttiin kattamaan lisääntyneitä lentojen polttoainekustannuksia sekä kohonneita hotellikustannuksia. Aurinkomatkat lisäsi kapasiteettia suosittuihin kohteisiin, kuten Kreetalle ja Rodokselle. Kysyntä pysyi kohonneista hinnoista huolimatta vahvana myös ns. äkkilähtöjen osalta. Loppukesän lisäksi asiakkaat jatkoivat matkojen varaamista alkavaan talvikauteen. Kaupunkilomien kysyntä jatkoi vahvaa kasvua. Ukrainan sodalla ei ole ollut merkittävää vaikutusta Aurinkomatkojen kysyntään.

COVID-19 ja Ukrainan sota vaikuttivat myös globaaleihin rahtimarkkinoihin kolmannella vuosineljänneksellä, koska niistä aiheutunut rahtikapasiteetin puute hyödytti edelleen lentorahtia ja johti vahvaan vaikkakin vuoden toiseen neljänneeseen verrattuna heikentyneeseen lentorahdin kysyntään, minkä vuoksi markkinahinnat ja rahtiliikenvaihto laskivat edellisneljänneksestä. Kasvanut rahtikapasiteetti yhdistettynä koronapandemiaa edeltänyttä aikaa korkeampiin markkinahintoihin johti kuitenkin vertailukaudesta kasvaneeseen rahtiliikenvaihtoon. Finnair arvioi heikkenevän rahdin kysynnän jatkuvan ja näin ollen vaikuttavan myös viimeisen neljänneksen kysyntään, vaikka se on tavallisesti rahdin vahvin neljännes.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 17,1 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihintana oli vuoden kolmannella neljänneksellä 77,9 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin, koska hintaan vaikutti Ukrainan sota ja sitä seuranneet pakotteet. Lentopetrolin eurohinta oli 105,9 prosenttia korkeampi kuin vertailukaudella.

Taloudellinen kehitys heinä–syyskuussa

LIKEVAIHTO HEINÄ–SYYSKUUSSA

Finnairin liikevaihto nousi vuotta aiemmasta, koska COVID-19-vaikutukset olivat tuolloin vielä voimakkaampia ja toisaalta koska lentolippujen hinnat olivat katsauskaudella poikkeuksellisen korkealla tasolla vahvan kysynnän ja rajallisen kapasiteetin siivittäminä.

Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	7-9/2022	7-9/2021	Muutos, %
Matkustajatuotot	553,9	113,9	386,5
Lisämyynti	36,3	10,5	246,4
Rahti	73,4	65,4	12,2
Matkapalvelut	55,5	9,7	472,4
Yhteensä	719,2	199,4	260,6

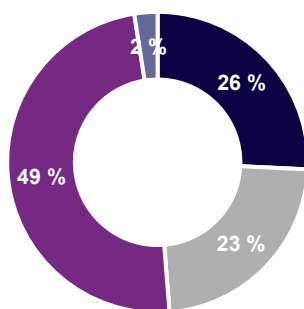
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) nousi 42,1 prosenttia ja oli 8,61 senttiä (6,06). RASK nousi kohonneiden lentolippuhintojen myötä, huolimatta siitä, että vertailukaudella lennettiin selvästi enemmän pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja. Ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, joten ne parantavat yksikkötuottoja.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 7-9/2022

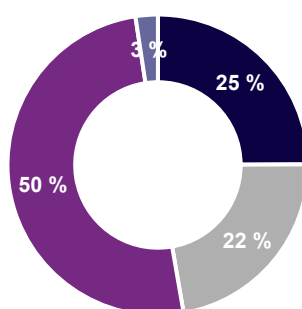
Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	7-9/2022 Milj. euroa	Osuus, %	7-9/2021 Milj. euroa	7-9/2022 Milj. km	7-9/2021 Milj. km	7-9/2022 Milj. km	7-9/2021 Milj. km	%	Muutos, %-yks.
Aasia	138,0	24,9	19,7	2152,0	954,3	1669,7	193,7	77,6	57,3
Pohjois-Amerikka	94,3	17,0	11,8	1920,7	838,6	1494,2	197,3	77,8	54,3
Eurooppa	286,9	51,8	69,8	4075,8	1363,6	3370,7	880,5	82,7	18,1
Kotimaa	26,9	4,9	12,1	208,0	137,1	160,4	97,8	77,1	5,8
Reiteille kohdistumaton	7,9	1,4	0,4						
Yhteensä	553,9	100,0	113,9	8356,5	3293,5	6695,0	1369,3	80,1	38,5

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus kolmannella vuosineljänneksellä näkyi yhä selvästi matkustajaliikenneluvuissa erityisesti Aasian osalta, vaikka luvut paranivat edelleen sekä vertailukaudesta että pääosin myös vuoden 2022 toisesta neljänneksestä. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti negatiivisesti katsauskauden lukuihin heikentäen erityisesti Aasian lukuja. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 386,5 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 153,7 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 255,9 prosenttia ollen 2 770 600 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 388,9 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 38,5 prosenttiyksikköä 80,1 prosenttiin. Raportoiduissa, etäisyyteen perustuvissa liikenneluvuissa ei huomioida Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä lentoreittejä, koska ne ovat isoympyräetäisyyteen (*Great Circle distance*) pohjautuvia lukuja.

Aasian-liikenteessä operoitiin pandemiavaikutusten takia yhä vähäinen määrä reittilentoja. Suljetusta Venäjän ilmatilasta huolimatta yhtiö pystyi jatkamaan osaa reiteistä lentämällä pidempiä reittejä. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta selvästi enemmän matkustuksen avauduttua vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan. Kapasiteetti kasvoi sen vuoksi 125,5 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat jopa 761,9 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 57,3 prosenttiyksikköä 77,6 prosenttiin. Lisäksi Aasian liikevaihtoa tukivat lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.



Finnair aloitti Pohjois-Amerikan-lennot pandemiatauan jälkeen maaliskuussa 2021 ja on sittemmin vaihteittain lisännyt Yhdysvaltojen kohteita ja vuoroja niin Helsingistä kuin Tukholmastakin. Suljetun Venäjän ilmatilan myötä yhtiö on lisännyt Pohjois-Amerikan kapasiteettia entisestään. Katsauskauden Pohjois-Amerikan kapasiteetti kasvoi 66,5 prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 129,0 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 657,2 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 54,3 prosenttiyksikköä 77,8 prosenttiin. Pohjois-Amerikan liikevaihtoa tukivat Aasian tapaan kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 198,9 prosenttia, koska matkustusrajoitusten lieventyminen Euroopan sisällä on vahvistanut kysyntää huomattavasti. Näin ollen myydyt henkilökilometrit nousivat 282,8 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 18,1 prosenttiyksikköä 82,7 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 51,7 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 64,0 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 5,8 prosenttiyksikköä 77,1 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 36,3 miljoonaan euroon (10,5). Lisämatkatavarat, istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lentolippumaksut olivat suurimmat lisämyyntierät.

Koska Finnair operoi katsauskaudella erityisesti vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna COVID-19-liitännäisten rajoitusten sekä helmikuun lopussa suljetun Venäjän ilmatilan takia, Finnairin katsauskauden rahtivolyymit jäivät sekä pandemiaa edeltäneen vuoden 2019 kolmannen neljänneksen sekä heikentyneen kysynnän myötä hieman myös vuoden 2022 toisen neljänneksen vastaavista. Tarjotut reittiliikenteen rahti tonnikilometrit kuitenkin nousivat 83,5 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahti tonnikilometrit 49,7 prosenttia vertailukaudesta. Tarjotut rahti tonnikilometrit nousivat 27,9 prosenttia, mutta myydyt rahti tonnikilometrit laskivat 0,1 prosenttia katsauskaudesta, koska ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Katsauskaudella pelkkää rahtia kuljettaneet lennot oli kuitenkin lähes kokonaan korvattu rahtia kuljettaneilla matkustajareittilennoilla. Rahtin kysyntä jatkui vahvana, sillä kokonaisrahti- ja postitonit nousivat 20,0 prosenttia ja rahtiliikevaihto 12,2 prosenttia vertailukaudesta.

Matkapakettien positiiviseen taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemiaan liittyvistä matkustusrajoituksista luopuminen. Katsauskauden aikana matkapaketteja tuotettiin ulkomaan ja kotimaan kohteisiin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 347,5 prosenttia vertailukaudesta ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,9 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 55,5 miljoonaan euroon (9,7).

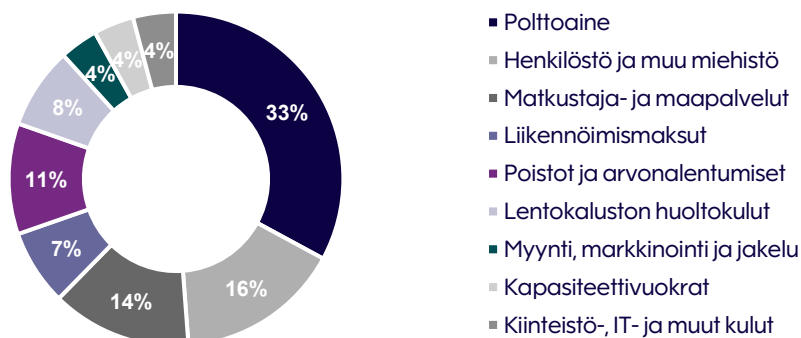
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 55,9 miljoonaan euroon (9,6). Tuottojen kasvu johtui pääasiassa British Airwaysin ja Lufthansa-omisteisen Eurowings Discoverin kanssa sovitusta wet leaseistä (lentokoneen vuokraus miehistöineen).

VERTAILUKELPOISEN LIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT HEINÄ–SYYSKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 132,6 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin, pidentyneiden Aasian-reittien sekä ennätyskorkean polttoaineen myötä. Finnair jatkoi kolmannella vuosineljänneksellä merkittäviä kustannussopeutustoimiaan.

Yksikkökustannus (CASK) laski 12,6 prosenttia ja oli 8,18 senttiä (9,37). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 33,2 prosenttia. Laskut vertailukaudesta johtuivat katsauskaudella selvästi enemmän operoidusta kapasiteetista, pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suuremmasta osuudesta vertailukaudella, liiketoiminnan muihin tuottoihin kirjatuista wet lease -tuotoista sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 739,8 milj. euroa)



Milj. euroa	7-9/2022	7-9/2021	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	117,1	58,4	100,5
Polttoainekulut	242,1	47,9	405,7
Kapasiteettivuokrat	28,7	18,2	57,5
Lentokaluston huoltokulut	57,9	21,5	169,7
Liikennöimismaksut	53,8	27,0	99,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	27,3	9,1	202,1
Matkustaja- ja maapalvelut	99,7	36,4	173,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	34,2	21,3	60,8
Poistot ja arvonalentumiset	78,9	78,4	0,7
Yhteensä	739,8	318,1	132,6

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 84,2 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökaupunkulut, nousivat vertailukaudesta pääasiassa 2,5-kertaisen kapasiteetin (ASK), pidentyneiden Aasian-reittien sekä poikkeuksellisen korkean polttoaineen hinnan¹ takia, minkä negatiivinen vaikutus kuluihin oli noin 125 miljoonaa euroa vertailukauteen verrattuna. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 7,0 prosenttia muun muassa siksi, että pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin hyvin vähän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 10,1 prosenttia vertailukaudesta parantuneen matkustajakäyttöasteen myötä, vaikka Aasian-reitit ovat olleet pidempiä Venäjän ilmatilan sulkemisen jälkeen, mikä on lisännyt kulutusta.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kaksinkertaistuivat, koska kapasiteettia nostettiin vertailukaudesta ja Aasian-reitit pidentyivät, vaikka saavutettujen kustannussäästöjen vaikutus näkyi vuoden kolmannella neljänneksellä.

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

Lentokaluston huoltokulut nousivat kasvaneen kapasiteetin ja pidentyneiden Aasian-reittien takia. Poistot ja arvonalentumiset kasvoivat hieman vertailukaudesta. Lentojen lisääntyminen ja pidentyneet Euroopan ja Aasian välillä nostivat liikennöimismaksuja, mutta kuitenkin selvästi alle kapasiteetin kasvun, koska esimerkiksi Venäjän ylilentorojalteja ei kertynyt katsauskaudella.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) nousivat kasvaneen kapasiteetin myötä vertailukaudesta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat muun muassa eräiden poikkeuksellisten kustannusten sekä valuuttakurssitappioiden takia.

¹ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

TULOS HEINÄ–SYYSKUUSSA

Vaikka Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä tiettyihin Aasian maihin pystyi matkustamaan vapaasti, COVID-19-pandemialla oli kuitenkin edelleen merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen heinä–syyskuussa. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkemisen takia Finnair oli karsinut jo 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 poikkeuksellisen korkea polttoaineen hinta.

Milj. euroa	7–9/2022	7–9/2021	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	114,1	-30,7	>200
Poistot ja arvonalentumiset	-78,9	-78,4	-0,7
Vertailukelpoinen liiketulos	35,2	-109,1	132,3
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-16,0	3,1	<-200
Liiketulos	19,2	-106,0	118,1
Rahoitustuotot	0,4	0,3	56,5
Rahoituskulut	-33,4	-28,6	-16,9
Kurssivoitot ja -tappiot	-30,9	-10,8	-184,8
Tulos ennen veroja	-44,7	-145,2	69,2
Tuloverot	7,5	30,1	-74,9
Kauden tulos	-37,2	-115,1	67,7

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liiketulos paranivat ja kääntyivät voitollisiksi liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän. Vertailukelpoinen tulos oli ennen tätä viimeksi positiivinen vuoden 2019 viimeisellä neljänneksellä.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -13,0 miljoonaa euroa (-3,9) liittyen vahvistuneesta Yhdysvaltain dollarista aiheutuneisiin valuuttakurssimuutoksiin. Kolmannella vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden arvo oli yhteensä 1,8 miljoonaa euroa (6,2) liittyen pääosin johdannaisten käyvän arvon muutoksiin. Uudelleenjärjestelykuluja katsauskaudella oli 4,8 miljoonaa euroa (-0,7) ja ne liittyivät aloitettuihin muutosneuvotteluihin.

Nettorahoituskulut kasvoivat vertailukaudesta pääasiassa lentokoneiden vuokrasopimusvelkoihin liittyneiden realisoitumattomien valuuttakurssitappioiden takia Yhdysvaltain dollarin vahvistuttua. Katsauskauden tappioista aiheutuneita tuloveroja ei kirjattu laskennallisiin verosaamisiin niiden verotuksessa hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden takia. Tuloverot liittyivät laskennallisten verovelkojen muutoksiin.

Taloudellinen kehitys tammi–syyskuussa

LIKEVAIHTO TAMMI–SYYSKUUSSA

Finnairin liikevaihto nousi tammi–syyskuussa vuotta aiemmasta, koska COVID-19-vaikutukset olivat tuolloin selvästi voimakkaampia.

Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1–9/2022	1–9/2021	Muutos, %
Matkustajat tuotot	1175,2	201,9	482,0
Lisämyynti	90,7	24,7	266,8
Rahdi	283,8	187,6	51,3
Matkapalvelut	119,6	10,6	1028,8
Yhteensä	1669,3	424,9	292,9

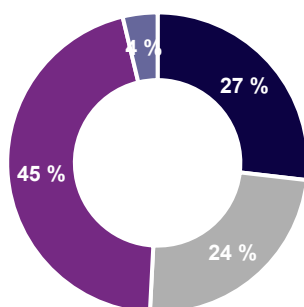
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) kasvoi 0,5 prosenttia ja oli 7,22 senttiä (7,18). Hieman parantunut RASK oli korkeampien lentolippuhintojen ansiota. Vertailukaudella lennettiin selvästi enemmän pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja. Ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, joten niillä on yksikkötuottoja parantava vaikutus.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1–9/2022

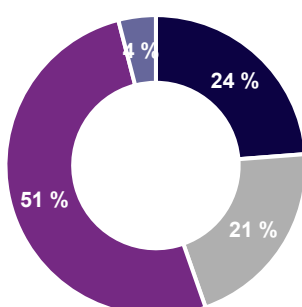
Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	1–9/2022 Milj. euroa	Osuus, %	1–9/2021 Milj. euroa	1–9/2022 Milj. km	1–9/2021 Milj. km	1–9/2022 Milj. km	1–9/2021 Milj. km	%	Muutos, %-yks.
Aasia	265,5	22,6	36,4	6 202,0	2 315,1	3 624,4	349,3	58,4	43,4
Pohjois-Amerikka	187,4	15,9	13,9	5 544,5	998,6	3 177,8	230,9	57,3	34,2
Eurooppa	613,3	52,2	121,6	10 501,4	2 217,7	7 823,1	1 282,6	74,5	16,7
Kotimaa	85,8	7,3	33,2	864,9	381,9	613,4	247,3	70,9	6,2
Reiteille kohdistumaton	23,2	2,0	-3,1						
Yhteensä	1 175,2	100,0	201,9	23 112,9	5 913,3	15 238,6	2 110,1	65,9	30,2

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus tammi–syyskuussa näkyi yhä selvästi matkustajaliikenneluvuissa, vaikka luvut paranivat edelleen vertailukaudesta. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti negatiivisesti katsauskauden lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna nousivat 482,0 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 290,9 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä nousi 399,9 prosenttia ollen 6 645 300 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna nousi 622,2 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 30,2 prosenttiyksikköä 65,9 prosenttiin. Raportoiduissa, etäisyyteen perustuvissa liikenneluvuissa ei huomioida Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä lentoreittejä, koska ne ovat isoympyräetäisyyteen pohjautuvia lukuja.

Aasian-liikenteessä operoitiin pandemiavaikutusten takia yhä vähäinen määrä 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 aloitettua lennot Ruotsista Thaimaahan. Kapasiteetti kasvoi sen vuoksi 167,9 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat jopa 937,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 43,4 prosenttiyksikköä 58,4 prosenttiin. Edelleen heikkoa matkustajakäyttöastetta ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Maaliskuussa 2021 aloitettujen New Yorkin -reittilentojen lisäksi kesäkuussa 2021 aloitettiin lennot Chicagoon ja Los Angelesiin ja toisaalta talvikauden 2021/2022 myötä lennot myös Miamiin. Finnair aloitti lisäksi vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä suorat lennot myös Tukholmasta New Yorkiin, Los Angelesiin ja Miamiin sekä vuoden 2022 maaliskuussa Helsingistä Dallasiin ja kesäkuussa Seattleen. Tämän seurauksena katsauskauden Pohjois-Amerikan kapasiteetti kasvoi 81,4 prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kapasiteetti kasvoi 455,2 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 1 276,2 prosenttia vertailukaudesta, sillä vertailukauden kahden ensimmäisen kuukauden aikana matkustajalentoja ei ollut lainkaan ja maaliskuusta toukokuuhunkin operoitiin vain viikkovuoro New Yorkiin. Vaikka matkustajakäyttöaste nousi 34,2 prosenttiyksikköä 57,3 prosenttiin, se oli edelleen heikolla tasolla. Sen aiheuttamia matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin Aasian tapaan kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 373,5 prosenttia, koska matkustusrajoitusten lieventyminen Euroopan sisällä on vahvistanut kysyntää huomattavasti loppukesästä 2021 alkaen. Myydyt henkilökilometrit nousivat 510,0 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 16,7 prosenttiyksikköä 74,5 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 126,5 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 148,0 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 6,2 prosenttiyksikköä 70,9 prosenttiin.

Lisämyynti nousi 90,7 miljoonaan euroon (24,7). Lisämatkatavarat, istumapaikkojen ennakkovaraukset ja pluspisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Vaikka Finnair operoi katsauskaudella erityisesti Aasian-reittilentoja vähemmän kuin pandemiaa edeltävänä aikana COVID-19-liitännäisten rajoitusten sekä helmikuun lopussa suljetun Venäjän ilmatilan takia, tarjotut reittiliikenteen rahti tonnikilometrit nousivat vertailukaudesta 195,2 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahti tonnikilometrit 130,7 prosenttia. Tarjotut rahti tonnikilometrit nousivat 64,4 prosenttia ja myydyt rahti tonnikilometrit 28,0 prosenttia ja ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Rahdin kysyntä jatkuikin vahvana, sillä kokonaisrahti- ja postitonit nousivat 45,2 prosenttia ja rahtiliikevaihto 51,3 prosenttia vertailukaudesta.

Ensimmäisellä vuosineljänneksellä matkapakettien taloudelliseen kehitykseen vaikutti merkittävästi COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Toisella vuosineljänneksellä niiden vaikutus oli jo lievää ja kolmannella vuosineljänneksellä rajoituksista oli luovuttu, joten kysyntä oli vahvaa. Katsauskauden aikana matkapaketteja tuotettiin sekä ulkomaan että kotimaan kohteisiin, kun vertailukaudesta matkapaketteja tuotettiin pääasiassa kotimaan kohteisiin. Sen vuoksi matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta jopa 793,2 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 91,9 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 119,6 miljoonaan euroon (10,6).

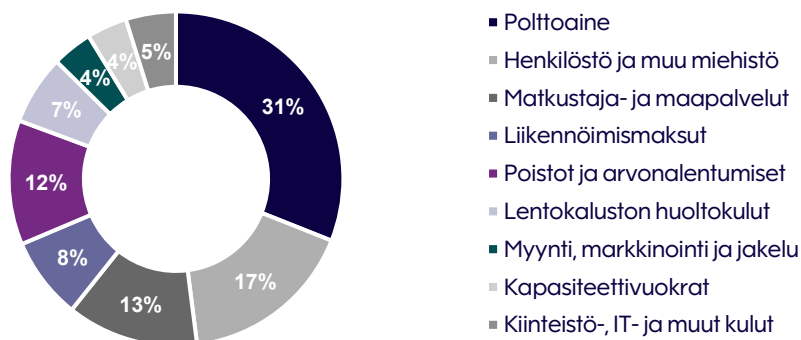
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 109,4 miljoonaan euroon (26,2). Tuottojen kasvu johtui pääasiassa British Airwaysin ja Eurowings Discoverin kanssa sovitusta wet leaseistä, joita alettiin operoida vuoden 2022 toisella vuosineljänneksellä.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–SYYSKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 129,4 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin, pidentyneiden Aasian-reittien sekä polttoaineen hinnan myötä. Finnair jatkoi tammi–syyskuussa merkittäviä kustannussuopetustoimiaan.

Yksikkökustannus (CASK) laski 42,8 prosenttia ja oli 8,01 senttiä (14,01). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 55,8 prosenttia. Laskut vertailukaudesta johtuivat katsauskaudella selvästi enemmän operoidusta kapasiteetista, liiketoiminnan muihin tuottoihin kirjatuista wet lease -tuotoista sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 1 960,5 milj. euroa)



Milj. euroa	1–9/2022	1–9/2021	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	332,6	164,8	101,8
Polttoainekulut	608,1	109,0	457,7
Kapasiteettivuokrat	76,3	48,4	57,5
Lentokaluston huoltokulut	131,4	55,7	135,9
Liikennöimismaksut	155,4	67,0	132,0
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	76,3	19,1	299,3
Matkustaja- ja maapalvelut	249,5	82,7	201,5
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	95,1	66,0	44,1
Poistot ja arvonalentumiset	235,9	241,9	-2,5
Yhteensä	1960,5	854,7	129,4

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 81,4 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat vertailukaudesta pääasiassa lähes nelinkertaisen kapasiteetin (ASK), pidentyneiden Aasian-reittien sekä selvästi nousseen polttoaineen hinnan² takia, minkä negatiivinen vaikutus kuluihin oli noin 303 miljoonaa euroa verrattuna vertailukauteen. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 26,4 prosenttia muun muassa siksi, että pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin suhteellisesti vähemmän katuskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 3,8 prosenttia vertailukaudesta selvästi paremman matkustajakäyttöasteen myötä, vaikka Aasian-reitit ovat olleet pidempiä Venäjän ilmatilan sulkemisen jälkeen, mikä on lisännyt kulutusta.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kaksinkertaistuivat, koska kapasiteettia nostettiin vertailukaudesta ja koska Aasian-reitit ovat pidentyneet, vaikka saavutettujen kustannussäästöjen, mukaan lukien lomautusten, vaikutus näkyi tammi–syyskuussa. Katsauskaudella oli lisäksi eräitä henkilöliikennällisiä poikkeuksellisia kuluja, jotka olivat yhteensä noin 9 miljoonaa euroa. Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmistamatkulut) nousivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen kasvaneiden volyyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat viimeaikaisten markkinointiaktiiviteettien ja toisaalta parantuneen myynnin takia.

Lentokaluston huoltokulut nousivat kasvaneen kapasiteetin sekä pidentyneiden Aasian-reittien takia, vaikka huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttoron päivityksellä oli kuluja laskeva vaikutus. Poistot ja arvonalentumiset laskivat hieman vertailukaudesta. Lentojen lisääntyminen sekä pidemmät reitit Euroopan ja Aasian välillä nostivat liikennöimismaksuja, mutta kuitenkin selvästi alle kapasiteetin kasvun, koska esimerkiksi Venäjän ylilentorojalteja ei kertynyt ilmatilan helmikuun 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 TAMMI–SYYSKUUSSA

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

Milj. euroa	1–9/2022	1–9/2021	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	54,1	-161,7	133,4
Poistot ja arvonalentumiset	-235,9	-241,9	2,5
Vertailukelpoinen liiketulos	-181,8	-403,6	54,9
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-56,7	9,4	<-200
Liiketulos	-238,6	-394,2	39,5
Rahoitustuotot	-0,5	12,7	-104,3
Rahoituskulut	-101,2	-84,2	-20,1
Kurssivoitot ja -tappiot	-85,7	-11,3	<-200
Tulos ennen veroja	-426,1	-477,1	10,7
Tuloverot	-103,4	96,5	<-200
Kauden tulos	-529,5	-380,7	-39,1

² Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liike-tulos paranivat liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän ja vertailukelpoinen EBITDA kääntyi katsauskauden aikana voitolliseksi.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -28,0 miljoonaa euroa (-8,3) liittyen vahvistuneesta Yhdysvaltain dollarista aiheutuneisiin valuuttakurssimuutoksiin. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä yhtiö kirjasi yhteensä 32,7 miljoonan euron (ei lukua vertailukaudella) arvonalentumisen neljästä omistetusta A330-lentokoneesta, koska yhtiön arvion mukaan oli epätodennäköistä, että lyhyemmän kantaman laajarunkolaivasto tulisi olemaan kokonaisuudessaan käytössä niin kauan kuin Venäjän ilmatila pysyy suljettuna. Tammi–syyskuussa muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten ja myyntivoittojen tai -tappioiden arvo oli yhteensä 8,8 miljoonaa euroa (5,9) liittyen pääosin neljän A321-lentokoneen myynnistä saatuihin voittoihin. Vuoden 2022 tammi–syyskuussa ei ollut poikkeuksellisia etuus pohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia (12,9). Uudelleenjärjestelykuluja katsauskaudella oli 4,8 miljoonaa euroa (1,1) liittyen kolmannella vuosineljänneksellä aloitettuihin muutosneuvotteluihin.

Nettorahoituskulut kasvoivat selvästi vertailukaudesta pääasiassa lentokoneiden vuokrasopimusvelkoihin liittyneiden realisoitumattomien valuuttakurssitappioiden takia Yhdysvaltain dollarin vahvistuttua. Katsauskauden tappioista aiheutuneita tuloveroja ei kirjattu laskennallisiin verosaamisiin niiden verotuksessa hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden takia. Lisäksi yhtiö kirjasi samasta syystä alas aiempien vuosien verotuksessa vahvistettuihin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia 117 miljoonaa euroa toisella vuosineljänneksellä. Näin ollen myös tulos verojen jälkeen heikkeni vastaavasti vertailukauden tasosta.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli syyskuun lopussa 4 316,7 miljoonaa euroa (31.12.2021: 4 047,1). Laivaston tasearvo laski pienehköistä investoinneista huolimatta katsauskaudella 67,2 miljoonalla eurolla neljästä A330-lentokoneesta tehtyjen arvonalentumiskirjausten sekä koko laivastoa koskeneiden poistojen vuoksi. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski samoin poistojen takia 69,6 miljoonaa euroa. Myytävänä olevat omaisuuserät laskivat 0,0 miljoonaan euroon (31.12.2021: 18,7), koska kaikki neljä myytäväksi kirjattua A321-lentokonetta myytiin katsauskauden aikana.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 146,8 miljoonaan euroon (31.12.2021: 110,9) pääasiassa parantuneen lentolippumyynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 80,0 miljoonaan euroon (31.12.2021: 191,9), koska kauden tappioista ei kirjattu laskennallista verosaamista ja koska niitä kirjattiin alas 117 miljoonalla eurolla tappioiden verotuksessa hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden vuoksi. Eläkesaamiset kasvoivat 111,9 miljoonaan euroon (31.12.2021: 80,9) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät lähes muuttumattomina ollen 0,8 miljoonaa euroa (31.12.2021: 0,7).

Myyntin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot nousivat 513,1 miljoonaan euroon (31.12.2021: 291,1). Muutos selittyi pääasiassa maksettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 423,1 miljoonaan euroon (31.12.2021: 202,7) selvästi parantuneen varaustilanteen myötä.

Tammi–syyskuun tappiollinen tulos sekä hybridilainalle maksetut korot heikensivät omaa pääomaa, joka oli syyskuun lopussa 357,5 miljoonaa euroa (31.12.2021: 475,7) eli 0,25 euroa osakkeelta (31.12.2021: 0,34). Vuonna 2021 allekirjoitettiin sopimus rahoitusjärjestelystä, joka koski valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta, 400 miljoonan euron hybridilainalimiittiä. Tämä limiitti 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 IAS 19:n mukaiset etuus pohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Syyskuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 47,8 miljoonaa euroa (31.12.2021: 16,6). Kasvu selittyi pääasiassa lentäjien etuus pohjaisiin eläkkeisiin liittyvillä vakuutusmatemaattisilla voitoilla, jotka kasvattivat osaltaan omaa pääomaa.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	1–9/2022	1–9/2021
Liiketoiminnan nettorahavirta	229,1	-149,8
Investointien nettorahavirta	-21,2	376,4
Rahoituksen nettorahavirta	103,9	130,8

Tammi–syyskuussa COVID-19:n sekä suljetun Venäjän ilmatilan vaikutukset näkyivät, vaikka yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli huomattavasti parantuneen lentolippumyynnin ansiosta selvästi positiivinen huolimatta tappiollisesta tuloksesta sekä vuokra- ja korkokuluista. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen erityisesti laivastoinvestointien takia, vaikka yhtiö myi neljä A321-lentokonetta. Rahoituksen nettorahavirta oli positiivinen katsauskaudella nostetun 400 miljoonan euron pääomallainan ansiosta, vaikka vanhasta 200 miljoonan vakuudettomasta joukkovelkakirjalainasta maksettiin takaisin noin 100 miljoonan euron loppuosa sen eräännyttyä maaliskuussa 2022.

Pääomarakenne

%	30.9.2022	31.12.2021
Omavaraisuusaste	8,3	11,8
Nettovelkaantumisaste (gearing)	320,9	321,8

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

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	30.9.2022	31.12.2021
Kassavarat	1 608,9	1 265,7
Oikaistu korollinen velka	2 755,9	2 796,6
Korollinen nettovelka	1 147,0	1 530,9

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen vahva. Positiivisen liiketoiminnan nettorahavirran sekä nostetun 400 miljoonan euron pääomallainan ansiosta konsernin kassavarat kasvoivat, vaikka yhtiö maksoi takaisin noin 100 miljoonan euron loppuosan vanhasta joukkovelkakirjalainasta. 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. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista kasvoi 1 470,6 miljoonaan euroon (31.12.2021: 1 381,0). Korollinen nettovelka pieneni ennen kaikkea kassavarojen vahvistuttua vuoden 2021 lopusta, vaikka vahvistunut Yhdysvaltain dollari kasvatti vuokrasopimusvelkoja.

INVESTOINNIT

Vuoden 2022 tammi–syyskuun bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 137,8 miljoonaa euroa (305,8), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut sekä ennakkomaksut) oli -47,3 miljoonaa euroa (364,8).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli 26,1 miljoonaa euroa (11,7) ja myös se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -21,2 miljoonaa euroa (376,4).

Vuoden 2022 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, on noin -104 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 30,5 prosenttia koko laivaston 1 834,8 miljoonan euron tasearvosta.³

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Kolmannen vuosineljänneksen lopussa Finnairilla oli 56 lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 31 kapearunkokoneita.

Kolmannen vuosineljänneksen lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 11,3 vuotta.

Finnairin operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2021 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2022	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	6		5	1	20,8	
Airbus A320	174	10		8	2	20,1	
Airbus A321	209	15	-4	0	15	8,2	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	12,9	
Airbus A350	297/336	17		5	12	4,9	2
Yhteensä		56	-4	22	34	11,3	2

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

LAIVASTOUUDISTUS

Vuoden 2022 kolmannen neljänneksen 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 415,5 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIIKENNELAIVASTO)

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

Norran operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2021 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2022	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	13,2	
Embraer E190	100	12		9	3	14,3	
Yhteensä		24	0	15	9	13,7	

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

Strategian toteutus

Finnair uudisti katsauskaudella 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.

³ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.



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 pienentäminen ja optimointi tulevaa verkostoa varten.
- Yksikkötuottojen merkittävä vahvistaminen paremmilla digitaalisilla ratkaisulla, kilpailukykyisellä tuotetarjonnalla ja lisäpalveluiden kehityksellä.
- Kumppanuuksien, erityisesti oneworld-allianssin ja yhteishankkeiden, tehokkaampi hyödyntäminen jakelun vahvistamiseksi ja verkoston ja tuotetarjonnan laajentamiseksi.
- Yksikkökustannusten noin 15 %:n* vähentäminen vuoden 2019 tasosta kilpailukykyyn varmistamiseksi kaikilla markkinoilla.
- Kestävän taseen rakentaminen, jotta yhtiö voi investoida tulevaisuuteen.
- Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen.

* lennon keskipituus -oikaistu, ei sisällä polttoainekuluja päätuotteiden osalta; sisältäen yli 200 miljoonan euron jo saavutetut kustannussäästöt vuoden 2019 jälkeen

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. 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 tullaan optimoimaan tehokkuuden lisäämiseksi, koska aiemman strategian pohjana toiminut vaihtomatkestus Helsingin kautta Aasian ja Euroopan välillä vähenee.

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

Venäjän ilmatilan sulun takia Finnairilla on laivastossaan tällä hetkellä ylimääräistä kapasiteettia, joten uuden strategian myötä yhtiö pyrkii optimoimaan laivastoaan vastaamaan tulevan verkoston tarpeisiin.

YKSIKÖTUOTTOJEN VAHVISTAMINEN

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

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. Osoituksena Finnairin vahvasta asiakastyytyvyydestä yhtiö valittiin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo 12. kerran peräkkäin Skytraxin asiakastutkimuksessa. Katsauskauden jälkeen Finnairin asiakkaat palkitsivat Finnairin viiden tähden lentoyhtiönä APEXin (Airline Passenger Experience Association) lentoyhtiöarvioinnissa. Katsauskaudella asiakastyytyvyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli hyvällä tasolla ollen 40 (45).

Jo tällä hetkellä Finnairille keskeisen digitaalisen asioinnin rooli tulee kasvamaan entisestään. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä ylitti heinä-syyskuussa jo pandemiaa edeltäneen tason (Q3 2019 noin 2,3 miljoonaa eri kävijää) ja sivuilla asioi keskimäärin 2,5 miljoonaa eri kävijää (1,3) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 142,8 prosenttia 823 000:een. Digitaalisen suoramyyntin osuus kaikesta lentolippumyynnistä laski hieman 49,0 prosenttiin (52,0) kokonaisyntymyynnin selvästi kasvassa. Katsauskaudella Finnair jatkoi uuden jakeluteknologian käyttöönottoa ja teki sopimuksen Amadeuksen kanssa NDC (new distribution capability) -sisältöjen tuomisesta Amadeuksen kautta matkatoimistoasiakkaille. Uudistuksen avulla parannetaan Finnairin tarjonnan saatavuutta ja matkustajille voidaan tarjota lisää vaihtoehtoja.

YKSIKÖKUSTANNUSTEN PIENENTÄMINEN

Koska Finnairin uusi strategia painottaa markkinoita, jotka ovat avoimempia ja kilpaillumpia kuin jotkut aiemmista päämarkkinoista, kannattava toiminta edellyttää aiempaa matalampaa kustannustasoa. Finnairin tavoitteena on alentaa yksikkökustannuksia 15 prosentilla vuoden 2019 tasosta. Tähän tavoitteeseen sisältyvät pandemian aikana toteutetut noin 200 miljoonan euron pysyvät kustannussäästöt, mutta vuoden 2019 volyymeillä mitattuna tavoitteen saavuttaminen edellyttää vielä suunnilleen vastaavan kokoisia säästöjä.

Yksikkökustannusten vähennystavoite kattaa kaikki kuluerät. Lisäsäästöjä haetaan muun muassa laivastokuluista, henkilöstökuluista, toimittajasopimuksista ja toimitiloista sekä rakenteellisista muutoksista. Neuvottelut henkilöstön kanssa työehtojen muutoksista etenevät ja yhtiö on saavuttanut ehdolliset neuvottelutulokset kahden liiton kanssa. Finnair arvioi myös muita toimia, kuten matkustamopalvelun reittikohtaisia ulkoistumahdollisuuksia ja mahdollisuuksia ulkoistaa joitain operatiivisia toimintoja. Lisäksi yhtiö on katsauskauden jälkeen aloittanut keskustelut henkilöstönsä kanssa yhtiön globaalien rakenteiden keventämisestä henkilöstövähennyksin vastaamaan Finnairin tulevaa kokoa.

VASTUULLISUUS

Vastuullisuus on jatkossakin olennainen osa Finnairin toimintaa, ja yhtiön kunnianhimoiset vastuullisuustavoitteet pysyvät ennallaan. Finnairin vastuullisuussuunnitelman mukaan yhtiön tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidipäästönsä 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.

Myös sosiaalinen vastuu on keskeinen osa yhtiön vastuullisuustyötä ja sen merkitys tulee vain kasvamaan tulevaisuudessa. Tähän kuuluu muun muassa palveluiden saavutettavuus, henkilöstön osallistaminen ja hyvinvointi sekä monimuotoisuuden ja tasa-arvon edistäminen. Yhtiö tulee tukemaan myös muutosneuvotteluiden yhteydessä tapahtuvien henkilöstövähennysten kohteina olevia työntekijöitä heidän hyvinvointiinsa ja uudelleen sijoittumiseensa liittyen.

Katsauskaudella Finnair saavutti yhden tavoitteensa lennoilla käytettävien kertakäyttöisten muovien määrän puolittamisesta vuoden 2019 tasosta.

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 ilmatilan liiketoiminnallisten vaikutusten seurauksena. Uusien, tehokkaampien toimintatapojen käyttöönotto sekä toisaalta kattava ja organisaatorajat ylittävä yhteistyö ovat siksi välttämättömiä.

Finnairin palveluksessa oli heinä–syyskuussa keskimäärin 5 358 (5 462) henkilöä eli 1,9 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä laski heinä–syyskuussa 91 henkilöllä eli 1,7 prosentilla ja oli syyskuun lopussa 5 328 (5 426). Finnairiin palkattiin kolmannella vuosineljänneksellä 111 uutta työntekijää pääasiassa Finnair Kitcheniin, asiakaspalvelutehtäviin Helsinki-Vantaan lentokentälle sekä Aurinkomatkojen oppaiksi. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 8,2 prosenttia (7,5). Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli heinä–syyskuussa 5,1 prosenttia (2,5).

Kestävä kehitys ja yritysvastuu

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

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

SDG 5:	Sukupuolten tasa-arvo
SDG 9:	Kestävä teollisuus, innovaatiot ja infrastruktuuri
SDG 12:	Vastuullinen kuluttaminen
SDG 13:	Ilmastoteot



SDG 16: Rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto
SDG 17: Yhteistyö ja kumppanuus

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

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

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

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

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

Muutokset yhtiön johdossa

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

Finnair tiedotti 24.8.2022, että se on nimittänyt KTM Kristian Pullolan Finnairin talousjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 1.10.2022 alkaen. Pullola aloittaa Finnairissa jo 1.9.2022 johdon neuvonantajan roolissa. Pullola on aiemmin toiminut pitkään Nokian talousjohtajana sekä muissa taloushallinnon, rahoituksen ja sijoittajasuhteiden johtotehtävissä Nokiasa. Pullola on hallituksen jäsenenä Kemira Oyj:ssä ja Terveystalo Oyj:ssä, sekä hallituksen puheenjohtaja Antilooppi Management Oy:ssä, Eduhouse Oy:ssä sekä FinanceKey Oy:ssä. Finnairin aiempi talousjohtaja Mika Stirkinen toimii 1.10.2022–31.10.2022 johdon neuvonantajana ja jättää sitten 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 jättää yhtiön vuoden lopulla työskennellen johdon neuvonantajana 1.10.2022 lähtien.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli syyskuun lopussa 499,1 miljoonaa euroa (31.12.2021: 837,7) ja päätöskurssi 30.9.2022 oli 0,35 euroa (31.12.2021: 0,60). Tammi–syyskuun aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,68 euroa, alin kurssi 0,34 euroa ja keskimurssi 0,50 euroa. Osakkeita vaihdettiin 510,5 miljoonaa kappaletta yhteensä 254,0 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 1 407 401 265 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,9 prosenttia (31.12.2021: 55,9). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus syyskuun lopussa oli 5,9 prosenttia (31.12.2021: 4,6).

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.

Näin ollen Finnairin hallussa oli 30.9.2022 yhteensä 399 303 osaketta, mikä vastaa 0,03 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 7.4.2022 koronapandemian takia poikkeusjärjestelyin.

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

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-2022>.

Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

Finnairin liiketoimintaan ja sen strategian toteuttamiseen kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkyymiin seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

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

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

COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet ja niiden odotetaan jatkossakin vaikuttavan haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Matkustusrajoitusten kestoan liittyvät epävarmuustekijät, erityisesti Aasiassa, muodostavat riskin lentomat kustuksen kysynnän ja sitä kautta Finnairin

liikevaihdon kehitykselle. COVID-19-pandemialla voi myös olla negatiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia lentomat kustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomatkoihin, tai jos nykyinen pandemia tai vastaavat tulevat terveysuhat lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistyminen vaikuttaa todennäköisesti liikemat kustuksen elpymiseen.

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

Liikevaihtoon ja liiketulokseen vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi osittain vaikuttaa, ovat operatiiviset kustannukset ja tuotannon määrä. COVID-19-pandemian valtaviin vaikutusten vuoksi Finnair on toteuttanut mittavan 200 miljoonan euron kustannussäästöohjelman ja tavoittelee vuoden 2024 puoliväliin mennessä uuden strategian myötä 15 prosenttia 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 kyky 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 pitkittyminen tai kiristyminen uudelleen erityisesti Japanissa ja Kiinassa sekä Venäjän ilmatilan sulun pitkittyminen heikentäisivät yhtiön kannattavuutta, kassatilannetta ja omaa pääomaa. Heikentynyt kannattavuus kasvattaa myös riskiä laivaston ja muiden omaisuserien arvonalentumiselle.

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

Finnairin olemassa olevien tai uusien kilpailijoiden kapasiteetin kasvu ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palvelujen kysyntään ja tuottoon. Kilpailu toimialalla on intensiivistä ja markkinatilanne muuttuu jatkuvasti, kun uudet toimijat ja/tai allianssit laajentuvat, toimialan osapuolet konsolidoituvat ja lentoyhtiöt muodostavat markkinointiin tai toimintaan perustuvia alliansseja, jotka voivat saavuttaa kilpailuedun suhteessa Finnairin oneworld-allianssiin tai yhteishankkeisiin. Lisäksi Finnairin kilpailijoiden toteuttamat kustannusrakenteen uudelleenjärjestelyt COVID-19-pandemian 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 valtioneuvoston 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 liikevoittoon. 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 odotusajoihin, suurempaan polttoainekulutukseen sekä lentokoneiden jäänpoiston lisäkustannuksiin, mitkä voivat aiheuttaa lisäkustannuksia Finnairille ja siten vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liikevoiton tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

Lentoliikenteen muuttuvassa liikevoittoympäristössä on vaikea ennakoita COVID-19-pandemian sekä geopolittisen tilanteen mahdollisten lisämuutosten vaikutuksia lentoyhtiöiden markkinoille pääsyn ja liikenneoikeuksien mahdollisuuksiin yleisellä tasolla. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamiseen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Samalla on mahdollista, että matkustusyhteyksien tarve saattaa kasvaa joissakin maissa johtaen markkinoille pääsyyn ja liikenneoikeuksien kasvuun.

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, 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 lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnair suojaa kyseisen politiikan nojalla polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Suojausasteen yläraja on seuraaville 12 kuukaudelle 50 prosenttia ja alaraja 0 prosenttia, mutta tavoitesuojausaste on asetettu 25 prosenttiin.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon		1 %-yksikön muutos
(rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)		28 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)		21 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		18 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
(rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		
Polttoaine	78 milj. euroa	68 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat		
(rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia**
Q4 2022	57 000	1178
Q1 2023	63 000	1137
Q2 2023	57 000	1 085
Q3 2023 ja sen jälkeen	54 000	1 041
Yhteensä	231 000	1 112

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausten kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	7–9/2022	7–9/2021	1–9/2022	1–9/2021	2021	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat								
EUR	57	48	57	43	46	-	-	-
USD*	11	6	9	4	5	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	4	6	5	11	9	6 milj. euroa	5 milj. euroa	16 %
CNY	2	6	2	7	7	-	-	-
KRW	2	4	2	5	5	-	-	-
SEK	4	3	4	3	4	-	-	-
Muut	21	27	21	25	25	-	-	-
Ostovaluutat								
EUR	51	72	54	72	69	-	-	-
USD*	44	24	41	23	26	65 milj. euroa	40 milj. euroa	38 %
Muut	4	4	5	4	5	-	-	-

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

TASEESEEN LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

IFRS 16 otettiin käyttöön vuonna 2019 ja sen myötä Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposition aiheutuvaa tuloksen volatiliteettia suojautumalla valuuttakurssimuutoksilta johdannaisilla ja sijoittamalla likviditeettiä osittain valuuttamääräisiin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli noin 60 prosenttia.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut olennaisia raportoitavia tapahtumia.

Taloudellinen raportointi vuonna 2023

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2023 on seuraava:

- Tilinpäätöstiedote vuodelta 2022 keskiviikkona 15.2.2023
- Osavuositiedote tammi–maaliskuulta 2023 torstaina 27.4.2023
- Puolivuositiedote tammi–kesäkuulta 2023 perjantaina 21.7.2023
- Osavuositiedote tammi–syyskuulta 2023 tiistaina 31.10.2023

FINNAIR OYJ
Hallitus



Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 28.10.2022 tulosjulkistuslehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2022-10-28-press>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 28.10.2022 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä ensin osoitteessa <https://call.vsy.io/access-8144>. Rekisteröidyttäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2022-q3>.

Lisätietoja antavat:

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

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

Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	7–9/2022	7–9/2021	Muutos %	1–9/2022	1–9/2021	Muutos %	2021
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	719,2	199,4	> 200	1 669,3	424,9	> 200	838,4
Vertailukelpoinen liiketulos	35,2	-109,1	132,3	-181,8	-403,6	54,9	-468,9
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	4,9	-54,7	59,6 %-yks.	-10,9	-95,0	84,1 %-yks.	-55,9
Liiketulos	19,2	-106,0	118,1	-238,6	-394,2	39,5	-454,4
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	15,9	-15,4	31,3 %-yks.	3,2	-38,1	41,3 %-yks.	-17,8
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,03	-0,08	60,6	-0,39	-0,28	-39,3	-0,34
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,03	-0,08	60,6	-0,39	-0,28	-39,3	-0,34
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	8,61	6,06	42,1	7,22	7,18	0,5	6,93
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	8,27	8,31	-0,5	7,71	9,57	-19,4	8,13
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	8,18	9,37	-12,6	8,01	14,01	-42,8	10,81
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,29	7,91	-33,2	5,38	12,17	-55,8	9,06
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %				8,3	14,1	-5,9 %-yks.	11,8
Nettovelkaantumisaste, %				320,9	279,1	41,8 %-yks.	321,8
Korollinen nettovelka				1 147,0	1 530,1	-25,0	1 530,9
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				17,2	-6,6	23,7 %-yks.	-10,3
Bruttoinvestoinnit	37,5	288,0	-87,0	137,8	305,8	-55,0	434,5
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				-9,3	-12,8	3,5 %-yks.	-13,9
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 771	778	> 200	6 645	1 329	> 200	2 852
Lentojen lukumäärä, kpl	23 847	11 261	111,8	64 855	23 473	176,3	41 392
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	8 356	3 294	153,7	23 113	5 913	> 200	12 094
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	6 695	1 369	> 200	15 239	2 110	> 200	5 178
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	80,1	41,6	38,5 %-yks.	65,9	35,7	30,2 %-yks.	42,8
Moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu							
Nettosuosittelutulos (NPS)	40	45	-9,4	40	46	-13,8	38
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, % finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	49,0	52,0	-3,0 %-yks.	45,0	55,0	-10,0 %-yks.	51,0
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	2,5	1,3	92,4	2,4	0,9	179,8	1,1
Lisämyynti	823,0	339,0	142,8	708,0	277,0	155,6	326,0
	36,3	10,5	> 200	90,7	24,7	> 200	44,1
Kustannustehokkuus							
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	210 446	89 193	135,9	577 998	201 032	187,5	364 478
Saapumistäsmällisyys, %	80,2	91,5	-11,3 %-yks.	78,5	90,0	-11,4 %-yks.	82,3
Vastuullisuus kilpailutekijänä							
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	662 903	280 959	135,9	1 820 692	633 251	187,5	1 148 107
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/ASK	0,0793	0,0853	-7,0	0,0788	0,1071	-26,4	0,0949
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/RTK	0,8614	0,9585	-10,1	0,9284	0,9647	-3,8	0,9317
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 358	5 462	-1,9	5 363	5 697	-5,9	5 614
Sairauspoissaolot, %	5,09	2,54	2,55 %-yks.	5,14	2,15	2,99 %-yks.	2,31
Tapaturmataajuus (LTIF)	7,2	5,4	34,6	7,8	5,8	35,7	5,6
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				8,2	7,5	0,7 %-yks.	6,8

VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT

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

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

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKIJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	7-9/2022	7-9/2021	Muutos%	1-9/2022	1-9/2021	Muutos%	2021
Liiketulos	19,2	-106,0	118,1	-238,6	-394,2	39,5	-454,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	13,0	3,9	> 200	28,0	8,3	> 200	11,7
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-1,8	-	-	-2,1	0,0	<-200	0,0
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,0	-6,2	100,2	-6,7	-5,9	-13,7	-5,6
Arvonalentumiset A330-lentokoneista	-	-	-	32,7	-	-	-
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	-	-	-	-	-12,9	100,0	-20,6
Uudelleenjärjestelykulut	4,8	-0,7	> 200	4,8	1,1	> 200	0,0
Vertailukelpoinen liike-tulos	35,2	-109,1	132,3	-181,8	-403,6	54,9	-468,9
Poistot ja arvonalentumiset	78,9	78,4	0,7	235,9	241,9	-2,5	319,8
Vertailukelpoinen EBITDA	114,1	-30,7	> 200	54,1	-161,7	133,4	-149,0

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2022	30.9.2021	Muutos%	31.12.2021
Oma pääoma yhteensä	357,5	548,3	-34,8	475,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 316,7	3 876,7	11,3	4 047,1
Omavaraisuusaste, %	8,3	14,1	-5,9 %-yks.	11,8

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2022	30.9.2021	Muutos%	31.12.2021
Vuokrasopimusvelat	1 470,6	1 281,8	14,7	1 381,0
Muut korolliset velat	1 334,7	1 436,6	-7,1	1 427,9
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-49,4	-6,9	<-200	-12,3
Oikaistut korolliset velat	2 755,9	2 711,4	1,6	2 796,6
Muut rahoitusvarat	-788,5	-370,3	-112,9	-531,4
Rahat ja pankkisaamiset	-820,4	-811,1	-1,1	-734,3
Kassavarat	-1 608,9	-1 181,4	-36,2	-1 265,7
Korollinen nettovelka	1 147,0	1 530,1	-25,0	1 530,9
Oma pääoma yhteensä	357,5	548,3	-34,8	475,7
Nettovelkaantumisaste, %	320,9	279,1	41,8 %-yks.	321,8
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	66,7	-233,4	128,6	-149,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	17,2	-6,6	23,7 %-yks.	-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 9, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	7-9/2022	7-9/2021	Muutos%	1-9/2022	1-9/2021	Muutos%	2021
Lisäykset käyttöomaisuudessa	25,8	4,9	> 200	84,8	17,4	> 200	28,7
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	1,0	257,0	-99,6	5,8	263,6	-97,8	380,6
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	10,6	26,1	-59,5	47,1	24,8	89,8	25,3
Bruttoinvestoinnit	37,5	288,0	-87,0	137,8	305,8	-55,0	434,5



Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2022	30.9.2021	Muutos%	31.12.2021
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-530,9	-488,8	-8,6	-581,9
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	134,8	104,9	28,5	117,8
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	96,9	-7,8	> 200	22,5
Tuotto, edelliset 12 kk	-299,2	-391,7	23,6	-441,6
Oma pääoma yhteensä	357,5	548,3	-34,8	475,7
Vuokrasopimusvelat	1 470,6	1 281,8	14,7	1 381,0
Muut korolliset velat	1 334,7	1 436,6	-7,1	1 427,9
Sijoitettu pääoma	3 162,8	3 266,7	-3,2	3 284,6
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	3 214,7	3 052,5*	5,3	3 180,0*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-9,3	-12,8	3,5 %-yks.	-13,9

* Sijoitettu pääoma oli 2 838,3 miljoonaa euroa 30.9.2020 ja 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 henkilökilometreiltä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometreiltä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometreiltä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - Polttoainekulut) / ASK x 100

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

Kustannustehokkuus	
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus

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

Vastuullisuus kilpailutekijänä	
Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta

Henkilöstö	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät



Konsernin taloudellinen osavuositiedote 1.1.-30.9.2022

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	7-9/2022	7-9/2021	1-9/2022	1-9/2021	2021
Liikevaihto	5	719,2	199,4	1 669,3	424,9	838,4
Liiketoiminnan muut tuotot	5	55,9	31,9	116,3	49,2	62,5
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-121,4	-57,8	-337,0	-153,0	-229,3
Polttoainekulut		-240,3	-47,9	-606,0	-109,0	-211,4
Kapasiteettivuokrat		-28,7	-18,2	-76,3	-48,4	-71,3
Lentokaluston huoltokulut		-70,9	-39,1	-159,4	-77,8	-117,2
Liikennöimismaksut		-53,8	-27,0	-155,4	-67,0	-120,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-27,3	-9,1	-76,3	-19,1	-38,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-99,7	-36,4	-249,5	-82,7	-148,0
Poistot ja arvonalentumiset	7	-78,9	-78,4	-268,6	-241,9	-319,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-34,7	-23,5	-95,6	-69,3	-99,7
Liiketulos		19,2	-106,0	-238,6	-394,2	-454,4
Rahoitustuotot		0,4	0,3	-0,5	12,7	12,8
Rahoituskulut		-33,4	-28,6	-101,2	-84,2	-117,8
Kurssivoitot ja -tappiot		-30,9	-10,8	-85,7	-11,3	-22,5
Tulos ennen veroja		-44,7	-145,2	-426,1	-477,1	-581,9
Tuloverot	12	7,5	30,1	-103,4	96,5	117,6
Kauden tulos		-37,2	-115,1	-529,5	-380,7	-464,3
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		-37,2	-115,1	-529,5	-380,7	-464,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,03	-0,08	-0,39	-0,28	-0,34
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,03	-0,08	-0,39	-0,28	-0,34

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	7-9/2022	7-9/2021	1-9/2022	1-9/2021	2021
Kauden tulos	-37,2	-115,1	-529,5	-380,7	-464,3
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-14,3	0,9	-2,3	35,7	30,1
Verovaikutus	2,5	-0,2	0,1	-7,1	-6,0
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuusperusteisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	14,2	-7,7	41,7	24,7	43,0
Verovaikutus	-2,8	1,5	-8,3	-4,9	-8,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-0,5	-5,4	31,1	48,3	58,4
Kauden laaja tulos	-37,6	-120,6	-498,3	-332,4	-405,9
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	-37,6	-120,6	-498,3	-332,4	-405,9



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	30.9.2022	30.9.2021	31.12.2021
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	14,16	879,1	982,9	946,3
Käyttöoikeuslaivasto	15,16	955,7	956,1	1 025,3
Laivasto yhteensä		1 834,8	1 939,0	1 971,6
Muu käyttöomaisuus	14,16	152,4	169,7	162,3
Muu käyttöoikeusomaisuus	15,16	147,4	148,6	156,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		299,8	318,3	318,7
Eläkesaamiset	18	111,9	57,8	80,9
Muut pitkäaikaiset varat		4,1	8,8	6,9
Laskennalliset verosaamiset	12	80,0	173,0	191,9
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 330,7	2 497,0	2 569,9
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		146,8	85,0	110,9
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		132,7	85,8	55,8
Johdannaisinstrumentit	9,10	97,6	27,2	26,1
Muut rahoitusvarat	10	788,5	370,3	531,4
Rahat ja pankkisaamiset		820,4	811,1	734,3
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 986,0	1 379,3	1 458,5
Myytävinä olevat omaisuuserät	14		0,5	18,7
Varat yhteensä		4 316,7	3 876,7	4 047,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		282,0	472,9	400,2
Oma pääoma yhteensä		357,5	548,3	475,7
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	1 258,1	1 117,7	1 204,1
Muut korolliset velat	19	691,4	1 289,6	986,2
Eläkevelvoitteet		0,8	2,3	0,7
Varaukset ja muut velat	21	204,9	184,9	200,7
Pitkäaikaiset velat yhteensä		2 155,2	2 594,5	2 391,6
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	212,6	164,1	176,9
Muut korolliset velat	19	643,2	147,0	441,7
Varaukset	21	61,0	15,9	13,8
Ostovelat		92,6	35,4	53,5
Johdannaisinstrumentit	9,10	30,8	1,0	0,4
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	22	513,1	221,8	291,1
Työsuhde-etuksiin liittyvät velat		100,2	67,1	74,4
Muut velat		150,6	81,8	128,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 804,0	733,9	1 179,8
Velat yhteensä		3 959,2	3 328,4	3 571,4
Oma pääoma ja velat yhteensä		4 316,7	3 876,7	4 047,1

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2022	75,4	168,1	16,6	762,0	-744,5	198,0		475,7
Kauden tulos					-529,5			-529,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-2,2					-2,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			33,3					33,3
Kauden laaja tulos			31,1		-529,5			-498,3
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut					-20,5			-20,5
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan nostot							400,0	400,0
Osakeperusteiset maksut				0,6				0,6
Oma pääoma 30.9.2022	75,4	168,1	47,8	762,6	-1 294,4	198,0	400,0	357,5

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2021	75,4	168,1	-41,8	759,5	-262,6	198,0		896,6
Kauden tulos					-380,7			-380,7
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			28,5					28,5
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			19,7					19,7
Kauden laaja tulos			48,3		-380,7			-332,4
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut					-16,4			-16,4
Omien osakkeiden hankinnat					-1,1			-1,1
Osakeperusteiset maksut				1,6				1,6
Oma pääoma 30.9.2021	75,4	168,1	6,4	761,1	-660,8	198,0		548,3

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2021	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 hybridilainan 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

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	7–9/2022	7–9/2021	1–9/2022	1–9/2021	2021
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	-44,7	-145,2	-426,1	-477,1	-581,9
Poistot ja arvonalentumiset	78,9	78,4	268,6	241,9	319,8
Rahoitustuotot ja -kulut	63,9	39,2	187,5	82,9	127,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,0	-20,0	-6,7	-19,7	-19,4
Varausten muutos	35,9	15,2	55,4	14,9	19,8
Työsuhde-etuudet	6,1	5,0	11,9	1,1	-4,3
Muut oikaisut	-0,5	0,0	-0,5	-0,1	3,3
Liiketahtumat, joihin ei sisälly maksua	41,5	20,2	66,8	15,9	18,9
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-70,1	-21,2	-106,8	-21,5	-49,9
Vaihto-omaisuuden muutos	-1,8	0,3	-9,5	2,8	1,9
Osto- ja muiden velkojen muutos	-64,3	80,2	292,2	106,6	257,3
Käyttöpääoman muutos	-136,1	59,3	175,9	87,9	209,2
Maksetut rahoituskulut, netto	8,3	-4,6	-36,9	-81,7	-99,3
Liiketoiminnan nettorahavirta	11,8	27,1	229,1	-149,8	-25,3
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon	-28,6	-18,5	-69,8	-43,3	-70,3
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-1,2	-2,4	-3,3	-5,5	-6,0
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,3	402,4	25,5	404,0	441,7
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	2,1	0,3	9,6	11,7
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	29,1	-26,3	26,1	11,7	-67,5
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	-0,4	357,4	-21,2	376,4	309,6
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen nostot				396,7	396,7
Lainojen takaisinmaksut	-10,3	-11,8	-134,3	-139,8	-154,8
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-51,0	-36,9	-141,3	-104,4	-146,8
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-20,5	-20,5	-20,5	-20,5	-20,5
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan nostot	110,0		400,0		
Omien osakkeiden hankinnat				-1,1	-1,1
Rahoituksen nettorahavirta	28,2	-69,2	103,9	130,8	73,4
Rahavirtojen muutos					
Rahavarat tilikauden alussa	1 422,2	834,3	1 150,0	792,2	792,2
Rahavirtojen muutos	39,6	315,3	311,8	357,4	357,8
Rahavarat kauden lopussa *	1 461,8	1 149,6	1 461,8	1 149,6	1 150,0
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	788,5	370,3	788,5	370,3	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	820,4	811,1	820,4	811,1	734,3
Kassavarat	1 608,9	1 181,4	1 608,9	1 181,4	1 265,7
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-147,1	-31,7	-147,1	-31,7	-115,7
Rahavarat	1 461,8	1 149,6	1 461,8	1 149,6	1 150,0

KONSERNIN TALOUDELLISEN OSAVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT 1.1.-30.9.2022

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 27.10.2022.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Osavuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2021 konsernitiilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Osavuositarkastuksen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Konsernin taloudellisen osavuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään. Toteutuneet taloudelliset luvut saattavat poiketa aiemmista arvioista ja oletuksista. Tunnistetut erät, jotka sisältävät kriittisiä tilinpäätösarvioita ja epävarmuustekijöitä, ovat laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaraukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä, johdannaissopimukset ja suojauslaskenta sekä laskennalliset verosaamiset. Lisäksi liiketoiminnan jatkuvuuden arviointi pohjautuu pitkälti johdon ennusteisiin tulevista tapahtumista sekä muihin johdon käytettävissä oleviin tietoihin arviointihetkellä. Hallituksen arviota konsernin toiminnan jatkuvuudesta on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 4. Keskeisimmistä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä sekä jäljempänä tässä liitetiedossa.

Finnairin toimintaympäristö on vaikeutunut merkittävästi vuoden 2021 tilinpäätöksen julkaisun jälkeen, johtuen pääosin geopolittisen tilanteen eskaloitumisesta Itä-Euroopassa Venäjän hyökättyä Ukrainaan. Sodan vastaisia pakotteita seuranneet vastapakotteet ovat johtaneet Venäjän ilmatilan sulkuaan, mikä on vaikuttanut merkittävästi Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen reitityksiin ja kustannuksiin. Lisäksi lentopolttoaineen markkinahinta on noussut kuluvan tilikauden aikana poikkeuksellisen korkealle tasolle, minkä lisäksi polttoaineen tulevaan hintakehitykseen, inflaation vaikutukseen matkustajakysyntään ja kustannuksiin sekä taloudelliseen- ja kilpailuympäristön muutoksiin liittyy aiempaa suurempi epävarmuus. 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.

Finnairin johto seuraa Ukrainan sodan sekä muiden yllä mainittujen toimintaympäristön muutosten vaikutusta liiketoimintaansa jatkuvasti, ja päivittää arvioita ja oletuksia viimeisimmän saatavillaan olevan tiedon mukaisesti. Finnair arvioi vaikean toimintaympäristön, mukaan lukien Venäjän ilmatilan sulun, jatkuvan pitkään ja yhtiö on siksi laatinut uuden strategian heikon kannattavuuden parantamiseksi ja taloudellisen asemansa vahvistamiseksi. Finnair on tiedottanut uudesta strategiasta 7. syyskuuta 2022.

Johtuen toimintaympäristön muutoksista ja niiden ennustamisen vaikeudesta, tässä osavuositarkastuksessa käytettyihin johdon arvioihin ja oletuksiin, sekä niihin perustuviin raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään, sisältyy korostunutta epävarmuutta. Erityisesti Venäjän ilmatilan sulun lopullista kestoa on äärimmäisen vaikea ennustaa, minkä takia sen vaikutukset Finnairin tulevaisuudessa toteutuvaan tulokseen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin saattavat poiketa johdon tekemistä tämänhetkistä arvioista ja oletuksista. Tässä osavuositarkastuksessa käytetyistä ennusteskennäriöistä sekä niiden vaikutuksesta konsernin toiminnan jatkuvuuden arviointiin ja arvonalentumistestaukseen kerrotaan tarkemmin alla olevissa liitetiedoissa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta ja 16. Arvonalentumistestaus.

4. HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus 30. syyskuuta 2022 päättyvältä ajalta on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan osavuositarkastuksen julkistamisesta. Finnairin hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu yhtiön päivitettyyn strategiaan ja hallituksen hyväksymään viimeisimpään liiketoimintasuunnitelmaan, sekä yhtiön johdon jatkuvaan arviointiin Venäjän ilmatilan sulun ja COVID-19-pandemian vaikutuksista konsernin taloudelliseen asemaan. Johtuen taloudellisessa

toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja sen keston ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut kolmea johdon laatimaa ennusteskenaarioita, jotka käsittävät 39 kuukauden ajanjakson lokakuusta 2022 joulukuuhun 2025 asti. Johdon laatimiin ennusteskenaarioihin sekä toiminnan jatkuvuuden arviointiin liittyviä merkittävimpiä tunnistettuja epävarmuustekijöitä sekä johdon käyttämää harkintaa on kuvattu tarkemmin vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä ja edellä olevassa liitetiedossa 3. Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät.

Kuluvaa vuotta 2022 lukuun ottamatta liikevaihdon ja kannattavuuden arvioidaan kehittyvän vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä arvioitua hitaammin, johtuen Venäjän ilmatilan sulun pitkäaikaisista vaikutuksista sekä polttoaineen korkeammasta hinnasta. Osavuosikatsauksen yhteydessä päivitetyn 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. Finnair arvioi optimoivansa kapasiteettiaan ja verkostoaan uudistetun strategian mukaisesti kaikissa kolmessa skenaariossa sekä tehostavansa merkittävästi toimintaansa vuosien 2022–2024 aikana kannattavuuden parantamiseksi. Lisäksi yhtiö arvioi kaikkein pessimistisimmässä skenaariossa mahdollisen taloudellisen laskusuhdanteen vaikuttavan matkustajatuottoja vähentävästi, johtaen jonkin verran perusskenaariota heikompaan tulokseen. Yhtiö arvioi kaikissa skenaariossa operoivansa vuonna 2022 noin 66 % kapasiteetilla ja vuonna 2023 noin 75 % kapasiteetilla (tarjotuilla vuositason henkilökilometreillä mitattuna) pandemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Finnair ei syyskuussa uudistamansa strategian myötä enää arvioi saavuttavansa pandemiaa edeltävää operatiivista tasoa missään skenaariossa ennusteperiodin aikana, johtuen lentoverkoston optimoinnista ja laivaston koon suunnitelmallisesta pienentämisestä. Finnair kykenee kaikissa skenaariossa täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kk ajan osavuosikatsauksen julkistamisesta.

Samalla kun Venäjän ilmatilan sulkeutumisen tai COVID-19-pandemian kesto ja niiden laajemmat vaikutukset eivät ole Finnairin vaikutusvallassa, Finnair jatkaa operatiivisen kapasiteetin sopeuttamista ja kustannusten alentamista osana uutta strategiaansa.

Huomioiden vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä esitetyt sekä edellä mainitut olosuhteet ja epävarmuustekijät, sekä yhtiön toimesta toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet Venäjän ilmatilan sulun ja pandemian aiheuttaman tilanteen lieventämiseksi, yhtiön hallitus on tullut siihen johtopäätökseen, ettei arvio anna merkittävää aihetta epäillä yhtiön toiminnan jatkuvuutta, eikä näin ollen ole perusteltua poiketa sen aikaisemmasta arviosta, jonka mukaan taloudellinen osavuosikatsaus laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu osavuosikatsauksen 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 osavuosikatsauksen 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, Venäjän ilmatilan sulkua, pandemiaa sekä polttoaineen korkea hinta tulevat vaikuttamaan Finnairin tuleviin kuukausiin merkittävästi, johtaen koronapandemiaa edeltävään aikaan verrattuna heikompaan taloudelliseen tulokseen ja jatkuen ajanjakson ajan, jonka kesto ei voida tällä hetkellä varmuudella arvioida. Mikäli tulevaisuuden tapahtumat tai olosuhteet johtaisivat siihen, että konserni ei pysty jatkamaan toimintaansa johdon nykyisen arvion mukaisesti, jatkuvuuden periaatteen käyttäminen voi osoittautua perusteettomaksi ja konsernin kirjanpitoarvot sekä varojen ja velkojen luokittelu olisi mukautettava vastaavasti.

5. SEGMENTTITIEDOT JA LIIKEVAIHTO

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

Finnairin kuluvan vuoden kolmannen vuosineljänneksen liikevaihto kasvoi verrattuna vuoden 2021 vastaavaan vuosineljännekseen johtuen COVID-19-pandemian vaikutusten lieventymisestä ja lentolippujen hintojen poikkeuksellisen korkeasta tasosta vahvan kysynnän ja rajallisen kapasiteetin takia. COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun vaikutukset näkyivät kolmannella vuosineljänneksellä erityisesti Aasiaan suuntautuvan matkustuksen matkustajamäärissä ja liikevaihdossa.

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

7–9/2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	138,0	94,3	286,9	26,9	7,9	553,9	77,0
Lisämyynti	5,4	4,9	11,3	0,6	14,1	36,3	5,0
Rahti	45,2	19,0	10,6	0,1	-1,5	73,4	10,2
Matkapalvelut	0,0	0,1	55,2	0,1	0,1	55,5	7,7
Yhteensä	188,6	118,3	364,0	27,6	20,7	719,2	
Osuus %	26,2	16,4	50,6	3,8	2,9		

7–9/2021, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	19,7	11,8	69,8	12,1	0,4	113,9	57,1
Lisämyynti	2,1	0,7	3,1	0,5	4,0	10,5	5,3
Rahti	43,0	13,4	5,8	0,0	3,1	65,4	32,8
Matkapalvelut	0,0		9,5	0,2	0,0	9,7	4,9
Yhteensä	64,8	25,9	88,3	12,9	7,6	199,4	
Osuus %	32,5	13,0	44,3	6,5	3,8		

1–9/2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	265,5	187,4	613,3	85,8	23,2	1 175,2	70,4
Lisämyynti	13,2	10,5	27,0	4,1	35,9	90,7	5,4
Rahti	183,1	70,5	35,6	0,3	-5,7	283,8	17,0
Matkapalvelut	2,5	0,1	116,3	0,5	0,1	119,6	7,2
Yhteensä	464,3	268,5	792,2	90,7	53,6	1 669,3	
Osuus %	27,8	16,1	47,5	5,4	3,2		

1–9/2021, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	36,4	13,9	121,6	33,2	-3,1	201,9	47,5
Lisämyynti	6,3	0,3	4,1	1,3	12,8	24,7	5,8
Rahti	135,2	26,4	19,0	0,2	6,9	187,6	44,2
Matkapalvelut	0,0	0,0	9,5	1,1	0,0	10,6	2,5
Yhteensä	177,8	40,6	154,2	35,7	16,6	424,9	
Osuus %	41,9	9,5	36,3	8,4	3,9		

2021, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	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 %	38,5	10,8	38,9	7,7	4,2		

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	7–9/2022	4–6/2022	1–3/2022	10–12/2021	7–9/2021	4–6/2021	1–3/2021	10–12/2020
Liikevaihto	719,2	550,3	399,8	413,5	199,4	111,8	113,6	102,0
Matkustajatuotot	553,9	393,6	227,6	218,9	113,9	44,9	43,2	36,4
Lisämyynti	36,3	27,7	26,7	19,4	10,5	5,7	8,6	5,2
Rahti	73,4	89,8	120,5	147,1	65,4	61,2	60,9	59,9
Matkapalvelut	55,5	39,1	25,0	28,1	9,7	0,0	0,9	0,5
Vertailukelpoinen EBITDA	114,1	-6,0	-54,1	12,6	-30,7	-70,0	-60,9	-71,7
Vertailukelpoinen liiketulos	35,2	-84,2	-132,9	-65,2	-109,1	-151,3	-143,2	-162,9
Liiketulos	19,2	-92,9	-164,9	-60,2	-106,0	-139,1	-149,1	-14,6

Liiketoiminnan muut tuotot

Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat vertailukauteen verrattuna johtuen pääosin British Airwaysin ja Eurowings Discoverin kanssa sovitusta wet lease -järjestelyistä, joissa Finnair vuokraa lentokoneen miehistöineen. Näitä lentoja alettiin operoida vuoden 2022 toisella vuosineljänneksellä.

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

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

miljoonaa euroa	7–9/2022	7–9/2021	Muutos %	1–9/2022	1–9/2021	Muutos %	2021
Palkat ja palkkiot	-80,2	-41,9	-91,3	-223,1	-128,1	-74,1	-185,8
Maksupohjaiset järjestelyt	-13,8	-7,0	-97,8	-42,7	-21,3	-100,5	-30,1
Etuuspohjaiset järjestelyt	-5,1	-4,6	-12,7	-11,2	0,5	<-200	6,6
Eläkekulut yhteensä	-18,9	-11,5	-64,1	-53,9	-20,8	-159,0	-23,4
Muut sosiaalikulut	-8,3	-0,6	<-200	-20,2	5,9	<-200	-0,6
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-107,4	-54,0	-98,8	-297,2	-143,1	-107,7	-209,9
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-7,3	-1,8	<-200	-20,2	-4,8	<-200	-8,3
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-4,6	-1,2	<-200	-14,2	-2,5	<-200	-7,2
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-2,1	-0,8	-183,0	-5,4	-2,6	-110,2	-3,9
Yhteensä	-121,4	-57,8	-110,1	-337,0	-153,0	-120,3	-229,3

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	7–9/2022	7–9/2021	Muutos %	1–9/2022	1–9/2021	Muutos %	2021
Oman laivaston poistot	-29,8	-38,2	21,9	-89,9	-124,7	28,0	-155,7
Muun käyttöomaisuuden poistot	-4,8	-5,1	5,1	-14,6	-15,6	6,9	-20,5
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-39,2	-30,0	-30,3	-115,6	-87,6	-32,0	-123,2
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,1	-4,6	-11,8	-15,9	-13,5	-17,8	-18,5
Poistot	-78,9	-77,9	-1,4	-235,9	-241,4	2,3	-317,8
Arvonalentumiset		-0,5	100,0	-32,7	-0,5	<-200	-2,0
Yhteensä	-78,9	-78,4	-0,7	-268,6	-241,9	-11,0	-319,8

Arvonalentumiset on esitelty tarkemmin liitteessä 16. Arvonalentumistestaus.

8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Vertailukelpoiseen liikelokseen 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 liikeloksesta ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, omistettujen A330-lentokoneiden arvonalentumisia, tiettyjen etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia ja uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	7-9/2022 Vertailu- kelpoi- suuteen vaikutta- vat erät			7-9/2021 Vertailu- kelpoi- suuteen vaikutta- vat erät		
	Rapor- toitu	Vertai- lukel- poinen	Vertai- lukel- poinen	Rapor- toitu	Vertai- lukel- poinen	Vertai- lukel- poinen
Liikevaihto	719,2	719,2	719,2	199,4	199,4	199,4
Liiketoiminnan muut tuotot	55,9	0,0	55,9	31,9	-22,3	9,6
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-121,4	4,4	-117,1	-57,8	-0,6	-58,4
Polttoainekulut	-240,3	-1,8	-242,1	-47,9		-47,9
Kapasiteettivuokrat	-28,7		-28,7	-18,2		-18,2
Lentokaluston huoltokulut	-70,9	13,0	-57,9	-39,1	17,7	-21,5
Liikennöimismaksut	-53,8		-53,8	-27,0		-27,0
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-27,3		-27,3	-9,1		-9,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-99,7		-99,7	-36,4		-36,4
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-34,7	0,5	-34,2	-23,5	2,2	-21,3
EBITDA			114,1			-30,7
Poistot ja arvonalentumiset	-78,9		-78,9	-78,4		-78,4
Liiketulos	19,2	16,0	35,2	-106,0	-3,1	-109,1

miljoonaa euroa	1-9/2022 Vertailu- kelpoi- suuteen vaikutta- vat erät			1-9/2021 Vertailu- kelpoi- suuteen vaikutta- vat erät			2021 Vertailu- kelpoi- suuteen vaikutta- vat erät		
	Rapor- toitu	Vertai- lukel- poinen	Vertai- lukel- poinen	Rapor- toitu	Vertai- lukel- poinen	Vertai- lukel- poinen	Rapor- toitu	Vertai- lukel- poinen	Vertai- lukel- poinen
Liikevaihto	1 669,3	1 669,3	1 669,3	424,9	424,9	424,9	838,4	838,4	838,4
Liiketoiminnan muut tuotot	116,3	-6,8	109,4	49,2	-23,0	26,2	62,5	-23,3	39,2
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-337,0	4,4	-332,6	-153,0	-11,8	-164,8	-229,3	-19,5	-248,9
Polttoainekulut	-606,0	-2,1	-608,1	-109,0	0,0	-109,0	-211,4	0,0	-211,4
Kapasiteettivuokrat	-76,3		-76,3	-48,4		-48,4	-71,3		-71,3
Lentokaluston huoltokulut	-159,4	28,0	-131,4	-77,8	22,1	-55,7	-117,2	25,5	-91,7
Liikennöimismaksut	-155,4		-155,4	-67,0		-67,0	-120,4		-120,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-76,3		-76,3	-19,1		-19,1	-38,1		-38,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-249,5		-249,5	-82,7		-82,7	-148,0		-148,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-95,6	0,6	-95,1	-69,3	3,3	-66,0	-99,7	2,9	-96,8
EBITDA			54,1			-161,7			-149,0
Poistot ja arvonalentumiset	-268,6	32,7	-235,9	-241,9		-241,9	-319,8		-319,8
Liiketulos	-238,6	56,7	-181,8	-394,2	-9,4	-403,6	-454,4	-14,4	-468,9

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät neljästä omistetusta A330-lentokoneesta kirjatun 32,7 miljoonan euron arvonalennuksen, lentokaluston huoltovaroiksiin liittyvän 28,0 miljoonan euron realisoitumattoman valuuttakurssimuutoksen ja neljän A321-lentokoneen myyntivoiton 6,8 miljoonaa euroa. Lisäksi henkilöstö- ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin on kirjattu 4,4 miljoonaa euroa ja kiinteistö-, IT- ja muihin kuluihin 0,5 miljoonaa euroa järjestelykuluja, jotka liittyvät 29.9.2022 ilmoitettuihin muutosneuvotteluihin. Polttoainekuluihin sisältyy 2,1 miljoonan euron positiivinen vaikutus suojauslaskennan ulkopuolisten lentopetrolioptioiden käyvän arvon muutoksista.

9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2021 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon. Johdannaissopimusten lisäksi Finnair on suojannut tasettaan USD-määräisillä talletuksilla ja sijoituksilla. Näiden määrä vuoden 2022 kolmannen vuosineljänneksen lopussa oli yli 400 miljoonaa dollaria.

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

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.9.2022		30.9.2021		31.12.2021	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	234,8	15,2	81,0	1,1	57,4	0,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot			4,7		4,5	0,0
Myydyt optiot			4,2	0,0	4,3	0,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	177,6	22,1	162,9	4,8	162,9	8,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	412,4	37,3	252,8	5,9	229,2	9,5
Taseen suojaus (termiinit)	373,7	-7,0	265,0	2,1	270,1	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	373,7	-7,0	265,0	2,1	270,1	0,0
Valuuttajohdannaiset yhteensä	786,0	30,4	517,8	8,0	499,3	9,5
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	109 000	-6,6	83 000	9,3	68 000	3,9
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	134 000	4,6				
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	129 000	-13,0				
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	372 000	-15,0	83 000	9,3	68 000	3,9
Lentopetrolitermiinit, tonnia			30 000	1,9		
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	129 000	2,1				
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	129 000	2,1	30 000	1,9		
Hyödykejohdannaiset yhteensä	501 000	-12,9	113 000	11,2	68 000	3,9
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	299,3	49,4	281,5	6,9	280,3	12,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	299,3	49,4	281,5	6,9	280,3	12,3
Korkojohdannaiset yhteensä	299,3	49,4	281,5	6,9	280,3	12,3
Johdannaiset yhteensä		66,8		26,2		25,7

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.9.2022	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	788,5	726,6	61,9
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	49,4		49,4
Valuuttajohdannaiset	37,5		37,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	22,1		22,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	15,4		15,4
Hyödykejohdannaiset	10,7		10,7
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,6		8,6
Yhteensä	886,1	726,6	159,5
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	7,1		7,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,2		0,2
Hyödykejohdannaiset	23,6		23,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	23,6		23,6
Yhteensä	30,8		30,8

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

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

11. YRITYSHANKINNAT JA -MYNNIT

Konsernilla ei ollut tilikauden kolmannen neljänneksen aikana toteutuneita yrityshankintoja tai -myyntejä.

12. TULOVEROT

Konsernin efektiivinen verokanta kaudella 1–9/2022 oli -24,3 % (-20,2 %), sillä Finnair ei ole kirjannut tilikaudella 2022 verotettavasta tappiosta aiheutuvaa laskennallista verosaamista johtuen Venäjän ilmatilan sulun aiheuttamasta merkittävästä epävarmuudesta.

Ennusteskenaariot ja niiden oletetut todennäköisyydet on päivitetty osavuositarkastuksen yhteydessä 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, voidaan hyödyntää uuden strategian toteuttamisen jälkeen. Ennusteskenaarioista on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta ja liitetiedossa 16. Arvon alentumistestaus.

Konsernitaseeseen kirjattu netotettu laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 80,0 miljoonaa euroa (31.12.2021: 191,9), joka sisältää kausien 2020 ja 2021 tappioista jäljellä olevan 99 miljoonan euron suuruisen laskennallisen verosaamisen. Taseeseen kirjatut laskennalliset verosaamiset ja -velat netotetaan, koska ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään. Tammi-syyskuun 2022 noin 119 miljoonan euron arvioidusta tappiosta verotuksessa ja vuokrasopimuksiin liittyvistä, pääosin valuuttakurssieroista johtuvista, 180 miljoonan euron tappioista, ei ole kirjattu laskennallista verosaamista. Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti, kuin on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy verotettavaa tuloa, jota vastaan väliaikainen ero voidaan hyödyntää, huomioiden myös Finnairilla käytettävissä olevat verosuunnittelumenetelmät liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä. Hallituksen arviointi tulevaisuudessa syntyvästä verotettavasta tuloksesta perustuu viimeisimpiin

ennusteskenaarioihin, joita kuvataan tarkemmin liitetiedossa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta ja liitetiedossa 16. Arvon alentumistestaus.

13. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 7.4.2022 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2021 ei maksettu osinkoa. Yhtiökokous päätti 17.3.2021 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2020 ei maksettu osinkoa.

14. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.9.2022	30.9.2021	31.12.2021
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1108,6	1625,5	1625,5
Lisäykset	84,8	17,4	28,7
Ennakoiden muutos	-11,5	10,9	26,3
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-13,3	-18,6	-22,6
Vähennykset ja siirrot	0,0	-341,8	-371,0
Poistot	-104,4	-140,4	-176,2
Arvon alentumiset	-32,7	-0,5	-2,0
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1031,5	1152,5	1108,6

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin Finnairin laajarakkoneiden matkustamouudistukseen, joka julkistettiin ensimmäisen vuosineljänneksen aikana. Venäjän ilmatilan sulun sekä Aasian kohteiden pitkittyneen lentoajan vuoksi ensimmäisellä vuosineljänneksellä neljästä omistetusta A330-lentokoneesta kirjattiin johdon arvion perustuen 32,7 miljoonan euron arvonalennus.

Myytävänä olevat omaisuuserät

Vuoden 2021 viimeisellä vuosineljänneksellä Finnair siirsi neljä A321-lentokonetta myytävissä oleviin omaisuuseriin, joista kaksi lentokonetta myytiin helmikuussa 2022 ja toiset kaksi lentokonetta myytiin huhtikuussa 2022.

15. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.9.2022	30.9.2021	31.12.2021
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1181,7	917,5	917,5
Uudet sopimukset	5,8	263,6	380,6
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	47,1	24,8	25,3
Poistot	-131,5	-101,1	-141,6
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1103,1	1104,8	1181,7

Vuoden 2022 kolmannen vuosineljänneksen aikana tehdyt uudelleenarvostukset ja modifikaatiot johtuvat pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista.

16. ARVONALENTUMISTESTAUS

Laivasto ja muu käyttöomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenoon vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Konserni arvioi jokaisena raportointihetkenä, onko viitteitä siitä, että jonkin käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Liikearvosta ja aineettomista hyödykkeistä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, ei kirjata poistoja, vaan ne testataan arvonalentumisen varalta jokaisena raportointihetkenä. Arvon alentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuville menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Finnair käyttää kerrytettävissä olevan rahamäärän määrittelyssä ensisijaisesti käyttöarvomenetelmää. Käyttöarvoon perustuvasta arvonalentumistestauksen laatisesta on kerrottu tarkemmin vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä sekä seuraavissa kappaleissa.

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 osavuositarkastuksen raportointihetkenä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta ja Ukrainan sodasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö sekä niistä johtuvat kielteiset vaikutukset konsernin toimintaympäristöön, konsernin taloudelliseen tulokseen ja normaalia matalampaan kapasiteetin käyttöasteeseen. Käyttöarvoon perustuva arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU) perustuen Finnairin uuteen strategiaan ja olemassa olevaan laivastoon

raportointipäivänä. Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Tase sisältää 1,4 miljoonaa euroa (30.6.2022: 1,4) aineettomia hyödykkeitä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika. Myytäväksi tarkoitettujen omaisuuserien arvot on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu erikseen.

Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon. Testauksen perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Osavuositarkastuksen raportointihetkenä rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä oli 1 893,4 miljoonaa euroa (30.6.2022: 1 800,5) ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 1 612,7 miljoonaa euroa (30.6.2022: 1 551,0).

Käyttöarvo on määritetty käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat hallituksen hyväksymään viimeisimpään liiketoimintasuunnitelmaan ja tästä johdettuun ennusteeseen seuraavan viiden vuoden ajalle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Ottaakseen huomioon Venäjän ilmatilan sulkuun ja COVID-19-pandemiaan liittyvän lisääntyneen epävarmuuden vaikutuksen tulevaisuuden näkymiin, Finnair käyttää rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon laatimia vaihtoehtoisia rahavirtaskenaarioita painotetaan niiden arvioiduilla todennäköisyyksillä. Osavuositarkastuksen yhteydessä käytetyt ennusteskenaariot ja niille allokoitujen todennäköisyydet on arvioitu ja hyväksytty yhtiön hallituksen toimesta. Määrittäessään käyttämiensä skenaarioiden todennäköisyyksiä, johto on harkinnut erityisesti mahdollisen taloudellisen taantumien vaikutuksiin sekä Venäjän ilmatilan sulun kestoon liittyvää korostunutta epävarmuutta.

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

Arvonalennustestauksessa käytetyt keskeiset oletukset	30.9.2022	30.6.2022	31.12.2021
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	7,9	7,9	7,7
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	9,1	9,0	8,8
Pitkän aikavälin kasvu-%	2,6	2,6	2,8
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	916–1024	1014–1300	768–864

Arvonalentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa sekä johdon arvioiden käyttöä. Nämä arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta. Epävarmuustekijöistä ja niihin liittyvästä johdon harkinnasta on kerrottu laajemmin vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä sekä tämän osavuositarkastuksen liitetiedossa 3. Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät. Merkittävää johdon harkintaa sisältyy erityisesti Venäjän ilmatilan sulun keston ennustamiseen sekä pandemian jälkeisen matkustuskysynnän elpymistahdin ja yksikkötuottojen kehittymisen ennustamiseen. Erityisesti Venäjän ilmatilan sulun kestoja on äärimmäisen vaikea ennustaa. Finnair on tarkastellut näiden johdon arvioiden vaikutusta arvonalentumistestaukseen yllä mainittujen ennusteskenaarioiden ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin avulla. Lisäksi käyttöarvolaskelma reagoi herkästi laskelmissa käytettyjen keskeisten oletusten, EBITDA-marginaalin, polttoaineen hinnan, pitkän aikavälin kasvuprosentin sekä diskonttokoron muutoksiin.

EBITDA ja pitkän aikavälin kasvuoletus on määritetty perustuen yhtiön johdon parhaaseen arvioon Venäjän ilmatilan sulun kestosta, koronaviruspandemiasta toipumisesta sekä tulevasta markkinakysynnästä ja -ympäristöstä. Arvioita on pyritty vertaamaan saatavilla oleviin ulkoisiin tietolähteisiin, kuten toimialan pitkän aikavälin keskimääräisiin markkinakohtaisiin kasvuodotuksiin. Optimistisessä skenaariossa pitkän aikavälin kasvuoletukseksi on määritetty 2,8 % ja puolestaan perusskenaariolle sekä pessimistisemmälle skenaariolle on määritetty 2,5 % pitkän aikavälin kasvuodotus. Näin ollen, odotusarvoon perustuvan mallin mukainen pitkän aikavälin kasvuodotus on 2,6 %. Liiketoiminnan lisääntynyttä epävarmuutta on huomioitu

arvonalentumistestauksessa käytetyssä diskonttokorossa sekä käyttämällä vaihtoehtoisia skenaarioita ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa. Käytetty diskonttokorko perustuu yhtiön painotettuun, pääoman keskimääräiseen kustannukseen, joka heijastaa markkinoiden arviota rahan aika-arvosta sekä Finnairin liiketoiminnalle ominaista riskiä. Polttoaineen hinta on määritetty perustuen hintasuojilla painotettuun polttoaineen hintaan, joka perustuu termiinikäyrään, suunniteltujen lentojen arvioituun polttoaineen kulutukseen sekä historiaan perustuvaan tietoon kunkin konetyypin polttoaineen kulutuksesta.

Johtuen käytettyihin oletuksiin sekä johdon arvioihin liittyvästä kasvaneesta epävarmuudesta Finnair on laatinut herkkyyksianalyysin, jonka tarkoituksena on heijastella, miten arvonalentumistestauksen tulos reagoi keskeisten oletusten muutoksiin. Herkkyyksianalyysi huomioi yhden oletuksen muutoksen kerrallaan muiden oletusten pysyessä ennallaan. Herkkyyksianalyysin tulokset heijastelevat rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin pohjalta määritetyn kerrytettävissä olevan rahamäärän herkkyyttä.

Keskeisten oletuksien muutosherkkydet	30.9.2022	30.6.2022	31.12.2021
EBITDA marginaali-%, prosenttiyksikköä	-0,6	-0,5	-1,1
Diskonttokorko, prosenttiyksikköä	+0,9	+0,8	+1,4
Pitkän aikavälin kasvuprosentti, prosenttiyksikköä	-1,1	-1,1	-1,5
Polttoainekustannus, prosenttia	+2	+1	+4

17. VALTIONTUKI FINNAIRIN RAHOITUSJÄRJESTELYISSÄ

Valtiontuki TyEL-takaisinlainassa ja osakeannissa

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

Komission päätökseen perustuvien rajoitusten seurauksena yhtiön johtoon kuuluville henkilöille ei makseta suurempaa palkkiota kuin kyseisen henkilön kiinteä palkkio oli 31.12.2019. Jos henkilöstä tulee yhtiön johdon jäsen osakeannin yhteydessä tai sen jälkeen, hänen suurin sallittu palkkionsa on samantasoinen kuin vastaavissa 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 ilmastoneutraaliustavoite.

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

Valtiontuki hybridilainalmiitissä ja konversiossa pääomalainaksi

Finnair ja Suomen valtio ovat allekirjoittaneet 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainalmiitistä yhtiön tukemiseksi. Päätöksen järjestelystä teki valtioneuvoston yleisistunto 18.2.2021 ja järjestelyllä on Euroopan komission kilpailuviranomaisen hyväksyntä Euroopan unionin valtiontukisäätelyn mukaisesti. Koronapandemiasta seuranneet matkustusrajoitukset ovat aiheuttaneet yhtiölle mittavia tappioita, mikä on huomioitu lainan korkotasossa. Limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen jälkeen yhtiön käytettävissä komission 12.3.2021 tekemän valtiontukipäätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltyn 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 hybridilainalmiitti 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 hybridilainalmiitin konvertoinnista pääomalainaksi 20.6.2022. Lisätietoja pääomalainasta on kohdassa 20. Pääomalaina.

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

18. ELÄKESAAMISET

Eläkesaamiset olivat 111,9 miljoonaa euroa (31.12.2021: 80,9). Tammi-syyskuussa 2022 muihin laajan tuloksen eriin kirjattiin yhteensä 41,7 miljoonaa euroa, joka pääosin koostuu diskonttokoron muutoksesta 3,70 %:iin (31.12.2021: 0,74 %) ja palkankorotusoletuksen muutoksesta aiheutuneesta 84,4 miljoonan euron voitosta sekä järjestelyyn kuuluvien varojen 41,9 miljoonan euron tappiosta. Tuloslaskelmaan kirjattiin työsuorituksen perustuvia menoja 11,1 miljoonaa euroa.

19. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

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

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	30.9.2022	30.9.2021	31.12.2021	30.9.2022	30.9.2021	31.12.2021
Pitkäaikaiset korolliset velat						
Vuokrasopimusvelat	1 258,1	1 117,7	1 204,1	1 258,1	1 117,7	1 204,1
Lainat rahoituslaitoksilta		599,3	299,7		599,3	299,7
Joukkovelkakirjalainat	317,0	408,9	406,2	397,8	397,0	397,2
JOLCO-lainat* ja muut	293,7	293,3	289,4	293,7	293,3	289,4
Yhteensä	1 868,8	2 419,2	2 199,3	1 949,5	2 407,3	2 190,3
Lyhytaikaiset korolliset velat						
Vuokrasopimusvelat	212,6	164,1	176,9	212,6	164,1	176,9
Lainat rahoituslaitoksilta	599,8		299,8	599,8		299,8
Joukkovelkakirjalainat		99,8	98,9		98,9	98,9
JOLCO-lainat* ja muut	43,4	48,1	43,1	43,4	48,1	43,1
Yhteensä	855,8	312,0	618,6	855,8	311,1	618,6

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

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 30.9.2022							
miljoonaa euroa	1–12 kk	13–24 kk	25–36 kk	37–48 kk	49–60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	155,9	160,6	166,1	127,0	101,0	410,1	1 120,7
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	56,6	59,1	54,2	36,1	34,1	109,9	349,9
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	600,0						600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset			400,0				400,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset			26,0	13,0			38,9
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	43,4	45,4	103,5	38,8	11,3	58,8	301,2
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	856,0	265,0	749,8	214,8	146,4	578,8	2 810,8
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	786,2						786,2
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-848,4	-17,5					-866,0
Hyödykejohdannaiset	12,5	0,4					12,9
Ostovelat ja muut velat	243,1						243,1
Korkomaksut	125,5	92,8	81,7	44,1	32,9	103,7	480,7
Yhteensä	1 174,8	340,8	831,4	258,9	179,3	682,6	3 467,8

Merkittävin rahoitusvelkojen erääntyminen seuraavan vuoden aikana on 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan erääntyminen. Laina erääntyy kahdessa erässä, josta ensimmäinen 300 miljoonan osuus maksetaan vuoden 2022 viimeisen kvartaalin aikana ja toinen 300 miljoonan euron erä vuoden 2023 toisen kvartaalin aikana. TyEL-takaisinlainalla on lainaehojen mukaisesti oltava turvaava vakuus. Vakuus

TyEL-takaisinlainalle on saatu Suomen valtiolta ja liikepankilta. Liikepankin seuraava takaus on erääntymässä joulukuussa 2022. Suomen Valtion Finnairille myöntämästä vakuudesta kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 17. Valtiontuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä.

* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 2,2 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Lainat rahoituslaitoksilta eivät sisällä 0,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2020 ja erääntyy vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

20. PÄÄOMALAINA

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

Pääomalainan ehtojen ja osakeyhtiölain mukaisesti Finnair voi maksaa lainasta kertyneitä korkoja ja muita maksuja. Ehtojen täytyessä Finnair maksaa pääomalainasta viitekorkoa lisättynä lainan marginaalilla, joka on määritelty pääomalainan ehdoissa. 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 määriteltyä eräpäivää 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 täytyessä. Pääomalainalle kertyneet korot ovat kuluksi kirjaamattomia korkoja.

miljoonaa euroa	30.9.2022	30.6.2022
Pääomalainalle kertyneet korot	3,7	0,2

21. VARAUKSET

miljoonaa euroa	30.9.2022	30.9.2021	31.12.2021
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	195,9	162,8	162,8
Uudet varaukset	40,1	24,2	32,0
Käytetyt varaukset	-12,7	-8,1	-12,7
Puretut varaukset	-2,9	-1,2	-1,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-1,0	2,2	2,2
Diskonnttauksesta johtuvat muutokset	4,0	0,9	1,4
Kurssierot	28,0	8,3	11,7
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	251,5	189,0	195,9
Joista pitkäaikaista	197,4	176,4	184,6
Joista lyhytaikaista	54,1	12,6	11,3
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	3,8	13,0	13,0
Uudet varaukset	5,7	1,7	1,9
Käytetyt varaukset	-1,4	-8,5	-9,0
Puretut varaukset	-0,2	-1,5	-2,1
Muut varaukset yhteensä	7,9	4,8	3,8
Joista pitkäaikaista	1,0	1,5	1,4
Joista lyhytaikaista	6,9	3,2	2,5
Yhteensä	259,4	193,8	199,8
Joista pitkäaikaista	198,4	177,9	186,0
Joista lyhytaikaista	61,0	15,9	13,8

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2034 mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 204,9 miljoonaa euroa (31.12.2021: 200,7) sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 6,5 miljoonaa euroa (31.12.2021: 14,7), jotka pääosin koostuvat saaduista vuokravakuuksista. Pitkäaikaiset kannustinpalkkiot johtoryhmälle ja muulle henkilöstölle, joiden odotetaan maksettavan vuoden 2023 kolmannella neljänneksellä, siirrettiin lyhytaikaisiin velkoihin.

22. MYYNIN SIIRTOVELAT JA MYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.9.2022	30.9.2021	31.12.2021
Ennakkoon saadut lentolipputulot	423,1	133,3	202,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	43,4	53,0	55,1
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	30,5	16,9	15,2
Muut erät	16,1	18,6	18,1
Yhteensä	513,1	221,8	291,1

23. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	30.9.2022	30.9.2021	31.12.2021
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	55,5	49,4	51,0
Yhteensä	55,5	49,4	51,0

Tilikauden kolmannella vuosineljänneksellä konserniyritysten puolesta annetut vakuudet pysyivät suunnilleen samalla tasolla kuin tilikauden toisella vuosineljänneksellä.

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.9.2022 olivat 415,5 miljoonaa euroa (31.12.2021: 355,3) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 67,6 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 347,8 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Vuokravastuut 30.9.2022 olivat 17,7 miljoonaa euroa (31.12.2021: 18,0) ja ne koostuvat ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista sekä IT-laitteiden vuokrista, jotka eivät joko kuulu IFRS 16 -standardin piiriin tai joihin Finnair soveltaa IFRS 16 -standardin sallimaa helpotusta.

24. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

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

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



miljoonaa euroa	1-9/2022	1-9/2021	2021
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	19,4	12,9	18,2
Eläkesäätiö	0,1	0,0	0,1
Työsuhde-etuudet			
Eläkesäätiö	11,0	-1,2	-7,4
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	2,7	3,6	4,6
Hallitus	0,3	0,3	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	58,5	52,0	73,0
Eläkesäätiö	1,5	1,5	2,0
Rahoitustuotot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset		1,3	1,6
Eläkesäätiö	0,4	0,1	0,1
Saamiset			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	6,5	12,6	17,0
Eläkesäätiö	110,0	56,9	78,9
Velat			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	4,3	4,8	6,1

25. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut olennaisia raportoitavia tapahtumia.