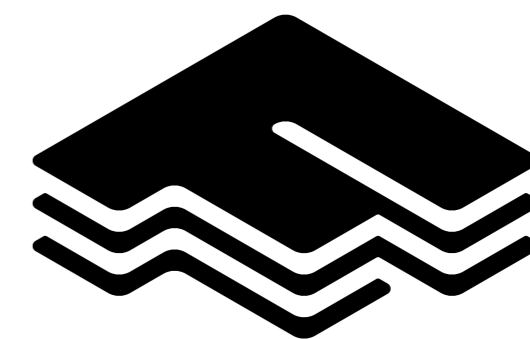


Toimintakertomus ja tilinpäätös 2022



Fintraffic



Kohti maailman turvallisinta, sujuvinta ja ympäristöystävällisintä liikennettä

Tarjoamme ja kehitämme liikenteenohjauksen ja -hallinnan palveluita kaikissa liikennemuodoissa. Autamme ihmiset ja tavarat perille turvallisesti, sujuvasti ja ympäristöä huomioiden. Älykkäät liikenteenohjauspalvelut, digipalvelut yrityksille ja kuluttajille sekä ajantasainen liikennetieto vauhdittavat Suomen kehittymistä kestävä liikenteen ja logistiikan edelläkävijäksi.

Haluamme olla erinomainen ja houkutteleva työpaikka huippuosajille. Palveluksessamme on 1 100 ammattilaista.

Näin luet raporttikokonaisuutta



Vuosikatsaus 2022

Strategia, vuoden 2022 keskeiset tapahtumat ja katsaus vastuullisuuteen.

[Lue raportti täältä.](#)



Hallinnointi- ja palkitsemisraportti 2022

Tietoa yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä sekä toimitusjohtajan ja hallituksen jäsenten palkoista ja palkkioista.

[Lue raportti täältä.](#)



Toimintakertomus ja tilinpäätös 2022

Kuvaus yhtiön toiminnasta vuodelta 2022 sekä yhteenveto yhtiön taloudellisesta tuloksesta ja taloudellisesta asemasta.

Emoyhtiö

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy vastaa ekosysteemi- ja konsernipalveluiden tuottamisesta.

Tytäryhtiöt

Fintraffic Lennonvarmistus Oy vastaa lennonvarmistuksesta.

Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy vastaa meriliikenteenohjauksesta.

Fintraffic Raide Oy vastaa raideliikenteenohjauksesta ja -hallinnasta.

Fintraffic Tie Oy vastaa tieliikenteenohjauksesta ja -hallinnasta.

SISÄLTÖ

Hallituksen toimintakertomus

Tilinpäätös

Konsernin tuloslaskelma	17
Konsernin tase	18
Konsernin rahoituslaskelma	19
Emoyhtiön tuloslaskelma	20
Emoyhtiön tase	21
Emoyhtiön rahoituslaskelma	22
Liitetiedot	23

Tilinpäätöksen allekirjoitukset

Tilintarkastuskertomus

Tilinpäätös on säilytettävä vähintään 10 vuotta tilikauden päättymisestä (KPL 2:10).

Tilikauden tositemaineisto on säilytettävä vähintään 6 vuotta sen vuoden lopusta, jonka aikana tilikausi on päättynyt.



Hallituksen toimintakertomus 1.1.–31.12.2022

Fintraffic –yleistä

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on vuonna 2018 perustettu valtion omistama erityistehtävä-yhtiö, joka toimii liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy toimii konsernin emoyhtiönä vastaten ekosysteemi- ja konsernipalveluiden tuottamisesta. Konserniin kuuluvat Fintraffic Lennonvarmistus Oy, joka vastaa lennonvarmistuspalveluista, Fintraffic Raide Oy, joka vastaa raideliikenteenohjauspalveluista, Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy, joka vastaa meriliikenteenohjauspalveluista ja Fintraffic Tie Oy, joka vastaa tieliikenteenohjauspalveluista. Emoyhtiö omistaa konsernin tytäryhtiöt 100-prosenttisesti. Tilikausi on yhtiön neljäs.

Valtiolla on Fintrafficin omistajana erityisintressi. Fintraffic konserni (myöhemmin myös Fintraffic, yhtiö) tuottaa yhteiskunnan, elinkeinoelämän sekä viranomaisten tarvitsemat välttämättömät liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut, joilla varmistetaan liikenteen turvallisuus ja sujuvuus sekä huolehditaan liikenteenohjauksen ja -hallinnan toimintavarmuudesta kaikissa tilanteissa. Erityisenä tehtävänä on tarjota liiken-

teenohjaus- ja hallintapalveluita puolustus- ja turvallisuusviranomaisten tarpeita varten siinä laajuudessa, kuin se on näiden lakisääteisten virkatehtävien hoitamiseksi perusteltua. Tehokas liikenne- ja logistiikkajärjestelmä tarvitsee reaaliaikaisen, ehyen tiedon sekä ennusteen liikennevälineiden ja tavaroiden liikkumisesta. Fintraffic rakentaa liikenteen toimivaa data-infrastruktuuria luomalla sovelluksia, tietopalustoja, yhteisiä toimintamalleja ja kumppanuuksia ekosysteemisen toiminnan avulla. Näin Fintraffic edistää matka- ja logistiikkaketjujen sujuvoittamisen ohella liikennemarkkinan uusien palveluiden syntymistä markkinalähtöisesti.

Valtioneuvoston 8.4.2020 antaman omistajapoliittisen periaatepäätöksen mukaisesti valtio tavoittelee yhtiöomaisuutensa hoidossa mahdollisimman hyvää taloudellista ja yhteiskunnallista kokonaistulosta. Fintrafficin taloudellista kokonaistulosta arvioidaan sen perusteella, miten ja minkälaisilla kustannuksilla yhtiö täyttää yhteiskunnallisen palvelutehtävänsä. Fintraffic pyrkii siihen, että sen liiketoiminnan kustannustehokkuus paranee ja liiketoiminta on kokonaisuutena arvioituna liiketaloudellisesti kannat-

tavaa. Yhtiön yhteiskunnallinen vaikuttavuus ilmenee esimerkiksi liikkumisen ja kuljettamisen tehostumisena, liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantumisena, liikenteen päästöjen vähenemisenä sekä edelleen suomalaisen kilpailukyvyyn parantumisena.

Eduskunnan, valtioneuvoston ja ministeriön ohjaustoimivallasta säädetään laissa valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta (1368/2007). Valtion omistajapolitiikkaa koskevat keskeiset linjaukset on asetettu valtioneuvoston periaatepäätöksessä omistajapolitiikasta (2020) sekä muussa valtioneuvosto-ohjauksessa. Fintraffic noudattaa toiminnassaan valtioneuvoston omistajapolitiikkaa koskevaa periaatepäätöstä VNK/2020/48. Se noudattaa palkitsemisessaan kulloinkin voimassa olevaa valtioneuvoston omistajapoliittista periaatepäätöstä. Yhtiöön sovelletaan myös 1.1.2019 annettua liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa olevien osakeyhtiöiden hallinnointiohjetta (Corporate Governance -ohje). Se noudattaa soveltuvin osin toiminnassaan Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n laatiman listayhtiöiden hallinnointikoodin (2020) vaatimuksia sekä

OECD:n corporate governance -suosituksia. Fintraffic on sitoutunut myös noudattamaan YK:n Global Compact –periaatteita. Yhtiön hallinnon ja päätöksenteon järjestämisessä yleinen tavoite on hyvien hallintokäytäntöjen kehittäminen ja ylläpitäminen. Liikenne- ja viestintäministeriö on hyväksynyt Fintrafficin omistajastrategiset linjaukset 16.10.2019.

Fintraffic tarjoaa Väylävirastolle tie-, meri- ja rautatieliikenteenohjauspalveluita. Lennonvarmistuspalveluita Fintraffic tuottaa lentoasemille ja lentoyhtiöille. Muita yhtiön keskeisiä sidosryhmiä ovat Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, puolustus- ja turvallisuusviranomaiset, kaupungit, julkisen liikenteen toimijat, tutkimuslaitokset ja eri alojen yritykset sekä liikenteessä liikkuvat kansalaiset. Liikenteenohjauspalveluiden lisäksi Fintraffic ylläpitää ja kehittää yhteistyössä Suomen elinkeinoelämän toimijoiden kanssa liikennedatata hyödyntäviä dataekosysteemipalveluita.

Konsernilla oli 31.12.2022 toimintaa Helsingin, Vantaan, Tampereen, Turun ja Oulun lisäksi 23 muulla paikkakunnalla.



Tilikauden keskeiset tapahtumat

Venäjän hyökkäyssodan vaikutukset liiketoimintaan

Jatkuvuuden hallinta ja liikenteen turvaaminen on keskeistä Fintrafficin toiminnassa. Helmikuussa 2022 alkanut Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan vaikutti yhtiön kaikkiin liiketoiminta-alueisiin joko suoraan liiketoimintavolyymien kehittymisen ja varautumispanostusten kautta tai välillisesti kohonneiden hankinta- tai rahoituskustannusten kautta.

Venäjän hyökkäyssota vaikutti voimakaimmin lennonvarmistusliiketoimintaan, jossa koronapandemian jälkeinen elpyminen jäi ennakoitua lievemmäksi pakotteista seuranneiden ylilentokieltojen takia. Matalan asiakaslaskutuksen takia lennonvarmistuksessa jatkettiin koronavuosien tapaan voimakkaita sopeutustoimia lomautuksin sekä supistamalla liiketoiminnan hankintoja. Samalla lennonvarmistuksessa turvattiin Suomenlahden kansainvälisen alueen Kaliningradiin kohdistuva lento-liikenne sekä omakustanteisesti viranomaisille tarjotut palvelut.

Lennonvarmistuksen haasteellisesta tilanteesta huolimatta konsernin liikevaihto kasvoi 228,9 miljoonaan euroon (209,7 miljoonaa euroa v. 2021). Tilikauden tulos

oli 6,9 miljoonaa euroa ja suhteellinen kannattavuus 3,0 (2,6) prosenttia. Tulos sisältää 9,7 miljoonaa euroa (16,6 miljoonaa euroa) lennonvarmistuksen liikevaihtoon sisältyvää EU-lainsäädäntöön perustuvaa regulaatio-oikaisua, joka kuvaa tulevaisuuden yksikköhintojen korotusoikeudesta muodostuvia tuotto-odotuksia. Vaikka regulaatio-oikaisu paransi lennonvarmistuksen tulosta merkittävästi, sen liiketulos jäi tappiolliseksi.

Muiden liiketoiminta-alueiden osalta Venäjän hyökkäyssodan vaikutukset olivat maltillisemmat, vaikkakin Venäjän rajaa ylittävä liikenne väheni merkittävästi ja siten tarve rajanylityksiin liittyviin palveluihin supistui. Sodan myötä kiihtynyt inflaatio ja komponenttien saatavuushaasteet heijastuivat palvelutuotantoon ja investointien toteutuksiin.

Yhteistyö Väyläviraston kanssa

Miltei 70 prosenttia Fintrafficin palveluista tuotetaan Väylävirastolle. Yhteistyö kattaa raide-, meri- ja tieliikenteenohjaukseen liittyvien palveluiden tuottamisen ja kehittämisen. Vuoden 2022 aikana yhteistyö laajeni Digirata-hankkeen edetessä suunnitelmien mukaisesti. Hankkeessa korvataan nykyinen junien automaattinen kulunvalvontajärjestelmä modernilla radioverkkopohjaisella rautateiden kulunvalvontajärjestel-

mällä koko rataverkolla vuoteen 2040 mennessä. Hankkeen kehitys- ja verifiointivaiheen edistämisestä allekirjoitettiin joulukuussa vuodelle 2027 ulottuva allianssisopimus.

Yhteistyö perustuu sekä Väyläviraston että Fintrafficin vahvaan keskinäiseen tahtoon palveluiden kehittämisessä ja laajentamisessa, mikä merkitsee molemminpuolista sitoutuneisuutta vaikutuksiltaan monivuotisiin investointihankkeisiin. Liikenteenohjauksen modernisoinnin ohella investointihankkeilla tavoitellaan merkittävää palvelun laadun ja toimintavarmuuden paranemista sekä liikenteenohjauksen palvelutuotannon ja väyläverkoston hoidon taloudellista tehostumista. Kumppanuuteen liittyvien palveluiden sisältöön ja taloudelliseen kehittämiseen rakennettiin vuonna 2022 pidemmän tähtäimen näkyvyys. Liikenteenohjauksen tuottamiseen ja kehittämiseen saatiin myös tarvittava rahoitus, kun valtion budjetissa määriteltiin puitteet liikenteenohjauksen palveluiden tuottamiseen vuodelle 2023 enimmillään 165 miljoonalla eurolla ja vuosille 2024–2025 enimmillään 170 miljoonalla eurolla. Kohdistettuja varoja hyödynnetään liikennejärjestelmän korjausvelan aktiiviseen hoitoon sekä Fintrafficin palveluiden ja niiden toimintavarmuuden ja kustannustehokkuuden kehittämiseen digitalisoituvassa toimintaympäristössä.

Yhteistyö Traficom kanssa

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on yksi Fintrafficin strategisista kumppaneista. Traficom on Fintrafficin palveluiden turvallisuutta valvova viranomaisena. Lisäksi se hankkii yhtiöltä regulaation ja lainsäädännön edellyttämien digitaalisten palveluiden kehittämistä ja tuottamista mm. tie- ja meriliikenteessä.

Vuonna 2022 yhteistyötä syvennettiin edelleen mm. Digitransit-, NAP- ja Nemo-palveluissa. Digitransit-palvelu tarjoaa kuluttajille tiedot reiteistä, pysäkeistä ja aikatauluista Helsingissä HSL:n reittioppaina sekä muissa kaupungeissa omina sovelluksinaan. NAP-pistepalvelu (National Access Points) on osa kansainvälistä kokonaisuutta, jonka tavoitteena on tuottaa liikkumis- ja infopalveluita, kuten reittioppaita, jäsenvaltioiden rajojen yli. Fintraffic vastaa Suomen yhteyspisteestä. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä, NEMO, on alusselvitysjärjestelmä, jolla alukset hoitavat satamakäynnin ja tullauksen ilmoitusmuodollisuudet.

Toiminnan tehostaminen

Fintrafficin perustamisen yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriö asetti yhtiölle tavoitteen saavuttaa 30 miljoonan euron toiminnan tehostuminen tie-, raide- ja meriliikenteen hallinnan palvelutuotannossa vuoden 2022 loppuun mennessä.



Siten kustannustehokkuuden jatkuva parantaminen on yksi keskeisistä liikenteenohjauksen yhtiöittämisen ja Fintrafficin strategian mukaisista tavoitteista. Tehostumisesta koituneet hyödyt siirtyvät yhteistyömallissa Fintrafficilta täysimääräisesti Väylävirastolle, joka saa tarvitsemansa palvelut aikaisempaa edullisemmilla yksikkökustannuksilla läpinäkyvään kustannuslaskentaan perustuen.

Toiminnan tehostaminen perustuu mahdollisuuden tarjota sidosryhmille laadukasta palvelua tehokkaasti skaalautuen. Tehostamista syntyy organisoimalla omaa toimintaa aikaisempaa dynaamisemmaksi ja optimoidummaksi, vähentämällä manuaalista työtä uudistetuilla ohjausjärjestelmillä sekä hankintojen kilpailutuksella. Toiminta-aste kasvaa yhtiön rakentaessa ja ottaessa hallintaansa liikenteenohjaukseen liittyvää tekniikkaa, investoidessa liikenteenohjausta palveleviin operatiivisiin järjestelmiin, tarjotessa uusia tai laajempia palveluita ja panostaessa palvelutason nostoon esimerkiksi tieto- ja kyberturvallisuuden kyvykkyyttä nostamalla. Tuottavuuden paranemisen ansiosta liikenteenohjauksen järjestelmän tarvitseman palvelukokonaisuuden laajuus kasvaa kustannuskehitystä nopeammin.

Yhtiön tehostamistavoitteen toteutumista on seurattu laskentamallilla, joka käsittää emoyhtiön lisäksi tie-, raide- ja meriliikenteenohjauksen

kustannuskehityksen seurannan. Lennonvarmistuksen tehostumista seurataan erillisten EU:n seurantamekanismien kautta. Kirjanpitoon perustuva malli kuvaa suorien säästöjen lisäksi toiminta-asteen muutosten ja uusien palveluiden vaikutukset palvelutuotannon kuluihin. Mallin teknisen toteutuksen sekä logiikan on verifioinut ulkopuolinen tarkastaja. Mallin avulla on voitu todentaa, että vuosina 2019–2022 yhtiö on pystynyt saavuttamaan kumulatiivisesti 34 miljoonan euron tehostumisen, mikä ylittää selvästi yhtiölle asetetut tavoitteet. Lennonvarmistusliiketoiminnassa toimintaa on tehostettu jo vuosia EU-säädösten edellyttämällä tavalla. Fintraffic Lennonvarmistus Oy on yksi Euroopan tehokkaimmista lennonvarmistusta tarjoavista yhtiöistä.

Helsingin toimitilahanke

Fintraffic solmi maaliskuussa 2022 vuokrasopimuksen vuonna 2024 valmistuvista toimitiloista Helsinkiin. Ennen päätöstä vertailtiin kattavasti eri vaihtoehtoja nykyisten tilojen saneerauksesta uusien tilojen rakentamiseen. Uudisrakennuskohteesta vuokrattavat toimitilat vastaavat parhaiten yhtiön tarpeita, ja ne olivat kartoitetuista vaihtoehdoista edullisimmat. Uuteen Helsingin toimipisteeseen siirtyvät pääkaupunkiseudun rautatie- ja tieliikenteenohjauksen sekä hallinnon toiminnot.

Fintrafficin strategia

Fintrafficin päämääränä on osaltaan olla rakentamassa yhdessä kumppaneidensa kanssa Suomeen maailman turvallisinta, sujuvinta ja ympäristöystävällisintä liikennettä. Tavoitteena on, että maailmanluokan palveluiden ja liikennealan toimijoiden tiiviin yhteistyön ansiosta Suomesta tulee liikenteen edelläkävijämaa. Tämä on tärkeää, koska ilmastonmuutoksen rajoittamiseksi liikenteen päästöjä tulee vähentää merkittävästi ja koska liikenteen kustannukset ovat merkittävä tekijä (13% bkt:stä) Suomen kilpailukyvyllä ja taloudelliselle hyvinvoinnille. Turvallinen ja sujuva liikenne on osa toimivaa, modernia yhteiskuntaa.

Toimivat liikenne- ja logistiikkayhteydet ovat Suomen elinehto. Tämä pätee niin kansainvälisiin yhteyksiin kuin liikkumiseen ja kuljettamiseen maan sisällä. Maailman logistiikkajärjestelmän häiriintyminen koronapandemian ja Venäjän hyökkäyssodan takia on näkynyt komponenttien, raaka-aineiden ja päivittäistuotteiden toimitusaikojen pidentymisenä, toimitushäiriöinä ja korkeampina hintoina. Kallis energia nostaa kotitalouksien ja yritysten matka- ja kuljetuskustannuksia. Sodan vuoksi Suomesta on tullut Euroopan pussinperä, kun asema solmukohtana Aasian ja Euroopan välillä on heikentynyt ja kansainväliset yhteydet supistuneet. Kyky

hyödyntää dataa ja automaatiota vaikuttavat keskeisesti liikennejärjestelmän tehokkuuteen ja palvelutasoon. Kun dataa hyödynnetään reaaliaikaisesti ja vaikuttavasti, eri liikennemuotoja voidaan yhdistää toimiviksi matkaketjuiksi ja tavaroiden kulkua tehostaa odotusaikojen lyhentyessä ja kapasiteetin täyttöasteiden parantuessa. Suomalaisille yrityksille kilpailukykyinen ja vähäpäästöinen logistiikka on tärkeää kilpailukyvyyn kannalta. Liikenteen digitalisointoratkaisuja tuottaville yrityksille tämä tarjoaa ainutlaatuisia liiketoimintamahdollisuuksia niin koti- kuin vientimarkkinoilla.

Fintrafficissa toteutetaan strategiaa kuuden ohjelman kautta:

- Rakentamalla arvoa tuottavaa liikenteen dataekosysteemiä
- Tarjoamalla tuotteistettuja, digitaalisia ekosysteemipalveluita koko liikennealan käyttöön
- Kehittämällä liikenteenohjauksen palveluita määrätietoisesti
- Varmistamalla kyvykkään ICT-arkkitehtuurin
- Hiomalla tehokkaat ja toimintavarmat prosessit
- Huolehtimalla osaamisesta, johtamisesta ja yrityskulttuurista.



Tilikauden keskeiset tapahtumat

Fintrafficin lennonvarmistus

Covid-pandemian jälkeen vuoden 2021 lopussa Euroopan liikennemäärät olivat jo lähes palautuneet vuoden 2019 tasolle. Helmikuussa 2022 alkaneen Venäjän hyökkäyssodan seurauksena alkanut Venäjän ylilentokielto lopetti lähes kaikki ylilennot Suomen ilmatilassa. Tämän takia liikennemäärät putosivat 60 prosenttiin vuoden 2019 tasoon verrattuna. Sopeuttaminen toteutettiin suunnitellusti: viranomaisten asettamat suorituskyky- ja turvallisuustavoitteet, samoin kapasiteetin ylläpidon ja ympäristötehokkuuden tavoitteet saavutettiin. Lennonvarmistuksessa leikattiin käyttömenoja ja investointeja sekä lomautettiin henkilöstöä varmistuen kuitenkin riittävän toiminta-asteen lentoturvallisuuden takaamiseksi mm. Suomenlahden kansainvälisellä lentoalueella. Sopeuttamistoimenpiteistä huolimatta taloudellinen tulos jäi tappiolliseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyi kesäkuussa 2022 vuosia 2020-2024 koskevan suorituskyky-suunnitelman, jota päivitettiin COVID-19-pandemian aiheuttaman liikenteen vähenemisen vuoksi. Lennonvarmistuksessa suunniteltiin ja ylläpidettiin lennonvarmistuksen infrastruktuuria ja järjestelmiä kansainvälisten vaatimusten mukaisesti. Suorituskyky-suun-

nitelma on osa Euroopan komission Single European Sky (SES) -hanketta. Sen tavoitteena on parantaa lennonvarmistuspalvelujen suorituskykyä ja kustannustehokkuutta Euroopassa digitalisoimalla lennonvarmistuspalveluita, jolloin ilmailutietoa voi hallita ja jakaa keskitetysti.

Fintraffici jatkoi rajat ylittävän lennonvarmistuspalvelun valmistelua yhdessä Virossa palveluja tuottavan Estonian Air Navigation Services -yhtiön (EANS) kanssa. Etälennonjohtopalvelua (Multi Remote Operating Tower, MROT) tarkasteltiin konseptin määrittelyn ja liiketoiminnan kannattavuuden näkökulmista toimittajien ja lentoasemayhtiö Finavian kanssa. Valmistelusta on mahdollista edetä hankkeen käynnistämiseen Finavian päätöksellä. Lennonvarmistus teki myös yhteistyötä Finnairin kanssa Perfect Flight -hankkeessa, joka tähtää päästöjen vähentämiseen mahdollistamalla ilma-aluksille lennot hiilidioksidipäästöiltään optimoitua 4D-reittiä. Avia College voitti Norjan lennonvarmistuspalveluyhtiön, Avinorin, tarjouskilpailun ja kouluttaa yli sata norjalaista lennonvarmistusalan ammattilaista vuosina 2023–2025.

Dronejen yleistymisen lisää uusien palveluiden ja matalan ilmatilan ohjauksen tarvetta. Lennonvarmistus osallistui tammikuussa 2023 voimaan astuvan U-Space-asetuksen valmisteluun. Valmisteilla on myös ilmailun tilanne-

kuvasovellus, jonka lennonvarmistus lanseeraa vuonna 2023, samoin kuin digitaalisen lennonvalmistelusovelluksen yleisilmailijoille.

Fintrafficin raideliikenteenohjaus

Digirata-hanke on yksi merkittävimmistä Fintrafficin yhteistyöhankkeista Väyläviraston ja raideliikenteen toimijoiden kanssa. Digirata-hankkeessa moderni radioverkkopohjainen kulunvalvontajärjestelmä korvaa nykyisen, käyttöikänsä päässä olevan junien kulunvalvonnan, mikä mahdollistaa junien ja matkustajien määrän lisäämisen nykyisellä rataverkolla. Vuonna 2022 hankkeen kehitys- ja verifiointivaiheen valmistelevat työt etenivät suunnitellusti. Kevään aikana testattiin onnistuneesti kaupallisten verkkojen kattavuutta ja soveltuvuutta digiradan toimintaan. Kehitys- ja verifiointivaihe jatkuu vuoteen 2027 saakka ja sen aikana määritellään ja testataan käyttöönotettavan Digiradan järjestelmäkokonaisuus, otetaan käyttöön ensimmäinen rataosa sekä osallistutaan eurooppalaiseen kehitystyöhön.

Raideliikenteenohjauksen kehittämisessä korostuivat automaatiotason kasvattaminen ja varautumisen toimenpiteet. Kauko-ohjauksen kehittämisellä rakennetaan entistä turvallisempaa, modernimpaa ja luotettavampaa liikennöintiä vahvistaen raideliikenteen houkuttelevuutta. Kaakkois-Suomen rataverkon

kauko-ohjausjärjestelmää laajennettiin ja sen käyttöönotto ajoittuu vuoteen 2023. Myös Pohjois- ja Keski-Suomen kauko-ohjausjärjestelmiä uudistettiin. Kauko-ohjausjärjestelmien tekninen kahdentaminen parantaa palvelutuotannon toimintavarmuutta ja kustannustehokkuutta. Automaatiotasoa kasvatettiin mm. matkustajainformaatiojärjestelmä RAMI:ssa. Lisäksi pilotoitiin SAAGA-kapasiteetin hallintajärjestelmää, jonka tavoitteena on edistää ratapihoilla monitoimijaympäristön tarpeet huomioivaa liikenteen hallintaa sekä tarjota reaaliaikainen tilannekuva eri toimijoiden käyttöön. Kapasiteettiohjaustoiminnon käyttöä pilotoitiin Kouvolan ja Kuusankosken ratapihoilla. Helsingin kapasiteettiohjauksen vastuulle siirrettiin Riihimäen, Keravan ja Kirkkonummen asemat. Junamatkustajille rakennettiin digitaalisia palveluita, kuten Junalähdöt-palvelua. Merkittävimmät varautumisen kehitystoimet kohdistuivat mm. tieto- ja kyberturvallisuuteen sekä turvallisuuden, riskienhallinnan ja liikenteenohjauksen järjestelmäkehitykseen sekä henkilöstön ammatilliseen koulutukseen.

Fintrafficin tieliikenteenohjaus

Tieliikenteenohjaus tuottaa reaaliaikaista tilannekuvaa lähes 20 000 liikenteen hallinta- sekä keli- ja säälaitteilla. Vuonna 2022 jatkettiin tilanne-



kuvan kehitystyötä liikennetiedon keräämiseksi, integroimiseksi ja jalostamiseksi. Tieliikenteen ohjauksessa keskityttiin toimintavarmuuden turvaamiseen sekä kyberturvallisuustyöhön. Ohjauksjärjestelmien arkkitehtuurin tuotteistaminen eteni jopa suunniteltua paremmin, ja uusi moderni varakäyttöliittymä poikkeus-tilanteita varten on valmis käyttöön otettavaksi. Lisäksi tiesääpalvelun uudistettu käyttöliittymä WebKeli korvasi vanhentuneen käyttöliittymän, ja liikenteenlaskennassa kehitettiin uutta solu-paikannusmenetelmää. Elinkaariuudistuksia toteutettiin muun muassa tietoliikenneverkkoon, tiesääaseisiin sekä tienvarren liikenteenohjaukselaitteisiin ja -järjestelmiin. Uusia tunnelikohteita liitettiin keskitettyyn ohjauksjärjestelmään.

Tieliikenteenohjauksessa otettiin käyttöön investointien vaikuttavuusarvioinnin menetelmä, joka varmistaa yhteiskuntataloudellisuuden ja parhaan mahdollisen vaikuttavuuden. Vuonna 2022 toteutettiin ensimmäisen vaiheen C-ITS-vuorovaikutteiset älykkäät liikennejärjestelmät, (Cooperative Intelligent Transport Systems) kokeiluja ja -kartoitustyötä, joissa mallinnettiin tulevaisuuden kokonaiskuvaa yhteistoiminnallisista palveluista ja Fintrafficin tieliikenteenohjauksen roolia niissä.

Tieliikenteen organisaatio siirtyi entistä palvelukeskeisempään malliin, joka tukee asiakas-

lähtöisyyttä ja palveluiden kehittämistä. Pohjois-Suomen alueen liikenteenohjaus siirtyi kesällä Oulusta Tampereen yksikköön, mikä mahdollistaa toimintavarmuuden ja osaamisen kehittämisen sekä parantaa kustannustehokkuutta.

Fintrafficin meriliikenteenohjaus

Meriliikenteenohjauksen toimintavarmuutta kehitettiin VTS-alueilla. Samassa yhteydessä päätettiin yhdistää Saimaan VTS-alue Länsi-Suomen meriliikennekeskukseen Saimaan VTS-alueen varautumisen ja resursoinnin varmistamiseksi. Venäjän hyökkäyssota huomioitiin varautumisessa mm. valmiusharjoituksissa.

Meriliikenteenohjaus on rakentanut yhdessä sidosryhmien kanssa uusia digitaalisia palveluja tehostamaan kuljetusketjujen toimintaa ja mahdollistamaan säästöjä satamatoimijoille. EU-asetuksen mukaisen meriliikenteen kansallisen Single Windows -ilmoituspalvelun toteuttaminen (NEMO/EMSW) siirtyi ohjelmistokehitysvaiheeseen. Palvelukokonaisuus yhdistää pakolliset ilmoituspalvelut logistiikkaa ja liikennettä tehostaviin uusiin lisäarvopalveluihin. Ratkaisulla haetaan kansallisen kilpailuvyyn nostoa parantamalla teollisuuden ja kaupan kuljetusten sujuvuutta. Kauppa-alusten tarkennettu aikatietopalvelu yhdistää satamassa meri- ja maarahtin tehokkaiksi kuljetusketjuiksi

ja mahdollistaa toimijoille yhteisen tilannekuvan. Aikatietopalvelu Time Stamp and Estimation Service ja Port Activity -satamasovellus pääsivät YK:n Egyptissä pidetyn COP27-ilmastokouksen Green Shipping Challenge -aloitteen malleiksi merenkulun ilmastopäästöjen vähentämisessä. Meriliikenteenohjauksen kehittämät palvelut edustavat alansa kansainvälisen kehityksen kärkeä, ja niiden kaupallinen tarjonta ulkomaille on käynnistynyt.

Meriliikenteen turvallisuuden tukemiseksi meriliikenteenohjauksessa käynnistettiin alusliikenteen kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden kehittäminen. Projektissa käydään läpi kaikki Suomen nykyiset kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet yhdessä sidosryhmien kanssa ja kartoitetaan uusien alueiden tarve. Projekti valmistuu syksyllä 2023 ja sen perusteella esitetään muutoksia Suomen VTS-alueiden pysyviin liikennejärjestelyihin.

Liikenteen dataekosysteemi ja tuotteistetut digitaaliset ekosysteempipalvelut

Fintrafficin vuonna 2021 käynnistämä yhteistyö liikenteen toimijoiden kanssa liikenteen digitaalisen infrastruktuurin kehittämiseksi syveni, kun liikennealalle otettiin käyttöön Sitran reilun datatalouden sääntökirjaan pohjautuva Liikenteen dataekosysteemin sääntökirja touko-

kuussa 2022. Sääntökirja toimii juridisena pohjana ja yhteistyömallin perustana datan jakamiseen liittyvän luottamuksen rakentamisessa. Vuoden 2022 loppuun mennessä 20 toimijaa oli allekirjoittanut sääntökirjan. Liikenteen dataekosysteemin toiminta kasvoi vuoden 2022 aikana noin kolmellakymmenellä toimijalla 160 organisaatioon. Fintraffici koordinoi perustamansa Liikenteen dataekosysteemi-yhteistyöryhmän toimintaa, jossa on mukana liikennealan palveluoperaattoreita ja muita yrityksiä, palvelukehittäjiä sekä toimijoita, joille alan kehitys on tärkeää. Dataekosysteemi määritteli muun muassa joukkoliikenteen ja logistiikan tietopalveluiden konseptit vauhdittaakseen alan palvelukehitystä kuljetus- ja matkaketjuissa.

Vuonna 2022 Fintraffici aloitti digitaalisten palvelujensa konseptoinnin palveluiden käyttäjäkokemuksen parantamiseksi. Tavoitteena on tarjota yhtenäinen käyttäjäkokemus verkkopalveluissa sekä kasvattaa jaettavan datan määrää. Vuoden 2022 jälkimmäisellä puoliskolla dataa jaeltiin 12 prosenttia enemmän kuin vuoden 2021 vastaavana aikana. Liikennetiedon tuottajat ja hyödyntäjät yhdistävään, avointa dataa tarjoavaan Digitraffic-palveluun kohdistui vuonna 2022 yli 4,25 miljardia rajapintakutsua. Fintrafficin jakamaa dataa hyödynnetään mm. Google Mapsin, Wazen, Applen, HERE:n, VR:n ja HSL:n



palveluissa. Reaaliaikaisen tilannekuvan kattavuutta parannetaan koko ajan lisäämällä tarjolle uusia datalajeja, joista esimerkkinä on maantielauttojen reaaliaikaisijaintien tarjoaminen. Dataa hyödynnetään myös esimerkiksi pelastustoi-
mijoiden arjessa, liikennesuunnittelussa sekä väylien kunnossapidon optimoinnissa.

Fintraffic toimii vuonna 2025 käyttöönotettavien sähköisten rahtikirjojen (eFTI) operaattorina ja välityspisteenä viranomaisten ja logistiikkatoimijoiden välillä Suomessa. Sähköisiin rahtikirjoihin liittyvä valmistelutyö jatkui vuoden 2022 aikana. Hankkeessa luodaan yhtenäinen infrastruktuuri digitaaliselle tiedonvaihdolle ja datan uudelleenkäytölle sekä kansallisella että Euroopan unionin tasolla. Tavoitteena on tavaraliikenteen ja logistiikan tehokkuuden ja kestävyuden kasvattaminen sekä hallinnollisen taakan pienentäminen. Kansainvälinen yhteistyö kansallisten liikennetietojen yhteyspisteiden (National Access Points, NAP) datan yhdenmu-
kaistamiseksi jatkui. NAP on palvelu, johon EU:n ITS-direktiivi velvoittaa liikkumispalvelujen tuottajat toimittamaan tietoja digitaalisista rajapinnoistaan mahdollistaen kansainvälisesti toimivia informaatiopalveluita kuten reittioppaita. EU-tason yhteistyötä tehtiin myös Gaia-X-hankkeessa, jossa edistetään eurooppalaisten liikennepalveluiden ja yhteistyömallien luomista.

Fintraffic osallistui myös pohjoismaiseen älykkään joukkoliikenteen palveluita kehittävään ODIN-yhteistyöhön (Open Mobility Data in the Nordics). Yhteistyössä Finavian, Finnairin ja Sitran kanssa Fintraffic käynnisti lentoliikenteen datahubin konseptoinnin, jolla tähdätään logistiikan ketjujen virtaviivaistamiseen lentoliikenteen ja muiden liikennemuotojen kanssa.

Liiketoimintakaupat

Edellisvuosien tapaan vuoden 2022 lopussa tehtiin Suomen valtion ja sen edustajan, Väyläviraston, sekä konsernin emoyhtiön Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n välillä liiketoimintakauppa, jonka suuruus oli käyvin arvoin 4,5 miljoonaa euroa. Kauppa oli jatkoa vuosien 2020-2021 lopussa tehdyille vastaavanlaisille kaupoille, jossa Fintrafficille siirtyi omaisuutta yhteensä 56 miljoonan euron arvosta.

Liiketoimintakaupan taustana olivat Väylävirastolle yhtiöittämissä yhteydessä jääneet kesken-
eräiset liikenteenohjaukseen liittyvät hankkeet. Yhtiölle siirtyi Väylävirastossa valmistuneiden hankkeiden omaisuuserät HE:n 34/2018 mukaisesti. Yhtiöittämissä yhteydessä sovittiin, että Fintrafficilla on etuosto-oikeus 1.1.2019 kesken-
eräisenä Väylävirastossa olevien liikenteenohjaukseen liittyvien omaisuuserien lunastamiseen niiden valmistuttua. Valtioneuvoston yleisistunto

valtuutti joulukuussa Väyläviraston myymään kaupan kohteena olevan omaisuuden yhtiölle.

Liiketoiminta siirrettiin konsernin sisäisiin liiketoimintakaupoin välittömästi kyseisistä liiketoimintoista vastaaviin tytäryhtiöihin. Vuoden 2022 liiketoimintakaupassa Fintraffic Tie Oy:lle siirtyi 2,7 miljoonan euron omaisuus ja vastaa-
vasti Fintraffic Raide Oy:lle siirtyi 1,8 miljoonan euron omaisuus. Merkittävimmät liiketoiminta-
kaupan kohteet olivat Valtatie 1:n liikenteenoh-
jaustekniikan lunastus sekä Helsingin ratapihan toiminnallisuuteen liittyvät työt.

Konsernin liikevaihto ja tulos 2022

Fintraffic-konsernin neljännen tilikauden liikevaihto oli 228,9 (209,7) miljoonaa euroa. Liikevaihdosta 64 prosenttia muodostui Väyläviraston tilaamista tie-, meri- ja rautatieliikenteen

ohjauspalveluista, joiden palvelusopimuksen mukainen myynnin arvo oli 149,8 (142,6) miljoonaa euroa. Lennonvarmistuspalveluiden laskutus elpyi pandemia-ajan tasosta, mutta Venäjän hyökkäys-
sodan seurauksena asetetut ylilentokieltopakotteet rajoittivat liiketoiminnan paluuta pandemiaa edeltäneelle tasolle. Liikevaihto nousi 68,5 (62,8) miljoonaan euroon. Regulaatio-oikaisun osuus liikevaihdosta oli 9,7 (16,6) miljoonaa euroa.

Konsernin liiketulos oli 7,6 (6,1) miljoonaa euroa). Liikevoittoprosentti oli 3,3 (2,9) %. Tilikauden voitto oli verojen jälkeen 6,9 (5,4) miljoonaa euroa. Konsernin tulokseen vaikutti voimakkaasti lennonvarmistuksen alhainen kannattavuus sopeuttamistoimenpiteistä huolimatta. Lennonvarmistuksen kannattavuustilan-
tteen arvioidaan pysyvän haasteellisena myös vuonna 2023 Venäjän hyökkäyssodasta johtuen.

Konsernin keskeiset tunnusluvut 2022

	2022	2021	2020	2019
Liikevaihto (M €)	228,9	209,7	182,4	221,9
Liikevoitto (M €)	7,6	6,1	-8,0	21,3
Liikevoitto (%)	3,3	2,9	-4,4	9,6
Tulos verojen jälkeen (M €)	6,9	5,4	-9,4	14,7
Investoinnit (M €)	38,9	60,8	63,0	26,2
Investoinnit kassavirta (M €)	40,2	56,8	61,7	22,8
Korolliset velat (M €)	69,8	54,8	15,0	0,0
Omavaraisuusaste (%)	57,6	59,5	69,8	71,6
Nettovelkaantumisaste (%)	23,0	23,4	-1,4	-40,8
Henkilöstö (keskim.)	1 133	1 126	1 125	1 091



Liiketoimintojen taloudellinen kehitys 2022

Lennonvarmistus

Vuoden 2022 liikennemäärät elpyivät pandemia-ajan tasosta, vaikkakin kasvua rajoitti Venäjän hyökkäyssodan vuoksi asetetut ylilentorajoitukset. Laskutettu liikevaihto oli 58,8 (46,2) miljoonaa euroa kasvaen 27,3 prosenttia edellisvuodesta. Kokonaisliikevaihtoon sisältyi EU-lainsäädäntöön perustuvaa regulaatio-oikaisua 9,7 (16,6) miljoonaa euroa, jolloin kokonaisliikevaihto kasvoi vuodesta 2021 9,1 prosenttia. Regulaatio-oikaisun kirjaaminen perustuu liikennevolyymien ja toteutuneiden kustannusten vertailuun EU-komission hyväksymään suorituskyky-suunnitelmaan ja edelleen liikennemaksujen hinnoitteluperusteisiin. Lennonvarmistukselle syntyi vuonna 2022 suorituskyky-suunnitelmaa alhaisempi liikevaihto Venäjän hyökkäyssodan takia. Syntyneen alijäämän takia sille muodostui oikeus kirjata regulaatio-oikaisusta, joka voidaan veloittaa asiakkailta vaiheittain tulevien vuosien aikana korotettuina yksikköhintoina. Regulaatio-oikaisun on kirjattu tilinpäätökseen varovaisuutta noudattaen.

Edellisvuosien tapaan Fintrafficin lennonvarmistus jatkoi sopeuttamistoimenpiteitä kaikkien kuluerien ja investointihankkeiden

Liiketoimintojen avainluvut 2022 (2021)

	Lennonvarmistus	Raideliikenteenohjaus	Tieliikenteenohjaus	Meriliikenteenohjaus
Liikevaihto (M €)	68,5 (62,8)	82,5 (76,3)	55,0 (49,4)	19,5 (18,9)
Liiketulos (M €)	-0,6 (-1,2)	4,4 (4,0)	3,2 (2,6)	1,0 (0,9)
Liiketulos %	-0,8 (-2,0)	5,3 (5,2)	5,8 (5,3)	5,2 (4,9)
Henkilöstö keskim.	423 (427)	468 (470)	87 (87)	99 (101)

osalta. Sopeutustoimet mitoitettiin varmistamaan poikkeusajan turvallinen lentoliikenne. Tehdyillä säästötoimenpiteillä pystyttiin vain osittain kattamaan lennonvarmistustuottojen menetyksiä. Tämän vuoksi Lennonvarmistuksen liiketulos jäi tappiolliseksi.

Tie-, raide- ja meriliikenteenohjaus

Väylävirasto tilaa Fintrafficilta tie-, meri- ja raideliikenteen ohjauspalveluita sekä asiakas- ja tietopalveluita. Väyläviraston ja Fintrafficin välisen kumppanuussopimuksen kokonaislaskutus oli 149,8 (142,6) miljoonaa euroa. Liikevaihdon kasvu perustui palvelutuotannon kasvuun niin palveluvolyymien osalta kuin uusien palvelukokonaisuuksien käyttöönottoon liittyen. Sopimuksen kaupallinen malli ja laskutus perustuivat läpinäkyviin palvelutuotannon kuluihin

lisättävään viiden prosentin katteeseen, mikä vastaa omistajan yhtiöltä edellyttämää maltillista kannattavuutta. Tähän perustuen palvelu tarjoavien tytäryhtiöiden kannattavuus oli suunnitellulla maltillisella tasolla. Kaupallisen mallin ansiosta tuottavuuden parantamisesta saavutettavat kustannushyödyt siirtyvät täysimääräisesti Väyläviraston hyväksi.

Kumppanuussopimuksen palveluiden lisäksi Väylävirasto hankki Fintraffic raideliikenteenohjaukselta Digiradan kehitys- ja verifiointityötä 6,8 miljoonalla eurolla. Yhteistyö syvenee ja liikevaihto kasvaa tulevina vuosina Digirata-hankkeen suunnittelutyön edetessä. Väyläviraston kanssa tehtävän yhteistyön ohella tie-, meri- ja raideliikenteenohjausliiketoiminnat tarjoavat pienimuotoisesti muita palveluita myös mm. Traficomille, suurimmille kaupungeille, satamille ja ELY-keskuksille.

Emoyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n vuosi 2022

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on konsernin emoyhtiö, joka omistaa kokonaan konsernin tytäryhtiöt. Emoyhtiön erillistehtäviin kuuluu konsernin strategian johtaminen, hallinnointimallin ylläpito ja kehittäminen, rahoituksen koordinointi sekä määriteltyjen konsernipalveluiden tuottaminen konserniyhtiöille. Emoyhtiöllä on myös kumppanuusjohtamisen koordinoitirooli konsernin avainasiakkaiden ja -sidosryhmien kanssa. Lisäksi emoyhtiö toimii keskeisenä kehitys- ja koordinoitioorganisaationa rakennettaessa liikkumisen yhteistä, kaikki liikennemuodot kattavaa liikenteen dataekosysteemiä palvelemaan kansalaisten, yritysten ja viranomaisten tarpeita.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n liikevaihto oli 160,4 (153,7) miljoonaa euroa. Emoyhtiön liikevaihto muodostui Väyläviraston tilaamista tytäryhtiöiltä hankituista tie-, meri-, rautatieliikenteenohjauspalveluista, ekosysteemi-palveluista sekä konsernin sisäisistä palveluista. Liikevaihto kasvoi edellisvuodesta 4,4 prosenttia Väylävirastolle tuotettavien liikenteenohjauspalveluiden määrän ja sisällön kasvun myötä sekä yhteistyön laajetessa Traficomien kanssa.

Liikevoitto oli -0,0 (0,3) miljoonaa euroa. Liikevoittoprosentti oli -0,0 (0,2) prosenttia.



Liikevoitto muodostuu lähinnä Väylävirastolle tarjottujen asiakas- ja tietopalveluiden katteesta. Tilikauden tulos oli 0,0 (0,3) miljoonaa euroa. Omavaraisuusaste oli 59,2 (63,3) prosenttia. Henkilöstöä oli tilikauden aikana keskimäärin 57 (41) henkilöä. Henkilöstön kasvu johtui pääosin konsernipalveluiden keskittämisestä emoyhtiöön sekä konsernissa toteutettavien kehitystehtävien sekä ekosysteemikehittämisen resursoinnista.

Konsernin tase ja rahoitus

Konsernin tase pysyi vahvana. Nettovelka kasvoi vain hieman, kun investoinnit pysyivät maltillisina eikä tappiollisen lennonvarmistuksen kassavajeen rahoittaminen vaatinut merkittävästi lisävelkaa. Tilikaudella konsernissa toteutettiin investointeja 38,9 miljoonalla eurolla (vuonna 2021 60,8 miljoonaa euroa) Merkittävimpiä investointeja olivat Väylävirastolta tehty lunastukset tie- ja raideliikenteenohjaukseen, raideliikenteen kauko-ohjauksen rakentaminen, liikenteenohjauksen ohjausjärjestelmien päivitys- ja kehitystyöt tie- ja raideliikenteenohjauksessa sekä lennonvarmistuksen operatiivisen järjestelmän päivitys.

Tie-, raide- ja meriliikenteenohjausliiketoimintojen järjestelmien korjausvelka on edelleen säilynyt merkittävänä edellyttäen modernisointi-investointeja lähitulevaisuudessa. Myös

tieliikenteenohjauksen infrastruktuuri edellyttää huomattavia korvaus- ja kehitysinvestointeja erityisesti tunneleihin.

Vuoden 2022 lopulla yhtiö varautui lähitulevaisuuden lisärahoitustarpeisiin julkistamalla yritystodistusohjelman. Vuoden loppuun mennessä ohjelman kautta laskettiin liikkeelle lyhytaikaisia velkakirjoja 14,9 miljoonalla eurolla. Rahoitustarpeen ylittävät varat yhtiö sijoitti lyhytaikaisiin matalan luottoriskin omaaviin sijoitusinstrumentteihin. Rahoituspolitiikan mukaisesti yhtiön lainavarat ovat 50-prosenttisesti korkosuojattuja, jolloin rahoituskulujen nousu on markkinakehitystä maltillisempaa. Nettovelat olivat tilikauden lopussa noin 40,4 (38,8) miljoonaa euroa. Yhtiön nettovelkaantumisaste säilyi maltillisena, 23,0 (23,4) prosentissa.

Konsernin kassavirta investointien jälkeen oli 1,6 miljoonaa euroa alijäämäinen lennonvarmistuksen kassavirran pysyessä negatiivisena sopeutustoimista huolimatta. Vuoden 2022 lopussa yritystodistusohjelmalla hankitun 14,9 miljoonan euron lisärahoituksen tukemana konsernin maksuvalmius kuitenkin säilyi vahvana.

Konsernin taloudellinen asema ja tulos

Fintrafficin taloudellinen asema käy ilmi tuloslaskelmasta ja taseesta. Konsernin taloudellinen asema on hyvä. Tilikauden tulos oli 6,9 (5,4)

miljoonaa euroa voitollinen. Edellisvuoden tapaan konsernin tulosta paransi lennonvarmistuksessa kirjattu 9,7 (16,6) miljoonan regulaatio-oikaisua. Ilman regulaatio-oikaisua konsernitulos olisi painunut 2,8 miljoonaa euroa tappiolliseksi. Konsernin omavaraisuusaste oli 57,6 (59,5) prosenttia.

Arvio toiminnan merkittävistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä

Riskienhallinnalla on korostunut merkitys Fintrafficin toiminnassa. Menetelmiä riskien eliminoimiseksi kehitetään pitkäjänteisesti koko henkilöstöä osallistaen. Yhtiön tavoitteena on varmistaa liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden ja turvallisuuskulttuurin korkea taso sekä toiminnan jatkuvuuden turvaaminen eri tilanteissa. Yhtiössä kiinnitetään erityistä huomiota viranomaisten salaisiksi määrittämien tietojen sekä liikesalaisten tietojen tietosuojaan. Yhtiö huolehtii sen käyttämien laitteiden, tietojärjestelmien ja ohjelmien toimintavarmuudesta ja tietoturvallisuudesta. Se varautuu kyberuhkiin muun muassa tehostamalla tieto-omaisuuden hallintaa sekä mahdollistamalla laaja-alaiset ja riittävät panostukset tietoturvan kehittämiseen. Suurimpia toimintaan liittyviä riskejä ovat vakavat onnettomuudet sekä tieto- ja kyberturvallisuuteen liittyvät uhat. Virus pandemiat

voivat pahimmillaan aiheuttaa henkilöstön sairastumisia ja tätä kautta alentaa yhtiön ohjauskapasiteettia ja pahimmillaan pysäyttää hetkellisesti esimerkiksi rautatie- tai lentoliikenteen. Myös inhimillisten virheiden mahdollisuus on aina olemassa.

Taloudellisten riskien hallinnassa tärkeitä ovat toiminnan tehokkuuden varmistaminen ja palvelutuotannon tehtävien priorisointi valtion budjettimäärärahojen ja lentoliikenteen kysynnän määrittelemissä rajoissa. Venäjän hyökkäyssodan alettua keskeisiä ovat olleet varautumiseen sekä hyödykkeiden saatavuuteen ja kustannusvakauteen liittyvät toimenpiteet. Tieto- ja kyberturvallisuusriskejä johdetaan pitkäjänteisesti.

Valtio on omistajastrategiassaan määritellyt Fintrafficile erityistehtäväröolin yhteiskunnan, elinkeinoelämän ja viranomaisten tarvitsemien välttämättömien liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tuottajana ja kehittäjänä sekä toisaalta suomalaisen kilpailukyvyyn mahdollistajana datapohjaisessa palveluliiketoiminnassa. Jotta yhtiö pystyy kokonaisvaltaisesti hoitamaan tätä erityistehtävää, toimintaan liittyvää lainsäädäntöä on tarve edelleen päivittää ja uudistustyölle on tarve allokoida rahoitusta.

Tie-, raide- ja meriliikenteenohjauksen palveluiden kehittämistä rajoittaneet määrärahaasteet lieventyivät keväällä 2022, kun



eduskunta vahvasti laajentuvaa toiminta-astetta vastaavat määrärahat liikenteenohjauksen palveluiden tuottamiseen. Lennonvarmistuksen rakenteellisena riskinä on säilynyt viranomaispalveluiden tuottaminen ilman kompensatiota. Fintrafficin tavoitteena on, että valtio ostaisi viranomaisten tarvitsemat palvelut ja kattaisi niiden tuottamisen kustannukset.

Palveluja ja uusia liiketoimintamalleja kehittämällä Fintraffic voi laajentaa asiakaspohjaa ja lisätä vaikuttavuuttaan liikennejärjestelmässä. Digitalisaatio kasvattaa palvelujen kysyntää. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja Venäjän ylilentojen rajoitukset saattavat muuttaa lennonvarmistuksen palveluvolyymia. Myös muutoin lentäminen voi vähentyä ihmisten kasvavan ympäristötietoisuuden myötä. Samalla megatrendit vaikuttavat toiseen suuntaan, kun kehittyvien maiden vaurastuminen lisää lento- matkustamista. Lennonvarmistuksen uusia liiketoimintamahdollisuuksia ovat esimerkiksi matalalimatilan hallinta ja drone-liikenne sekä lennonvarmistuksen kilpailutukset Euroopassa.

Fintrafficin velkaantumisen kasvu on maltillista. Lainarahoitus on hankittu usealta rahoituslaitokselta, lainasalkku on hajautettu ajallisesti, ja nykysopimukset mahdollistavat uusien hankkeiden lisälainarahoituksen. Korkoriskeiltä on suojauduttu korkojohdannaisilla 50-prosent-

tisesti. Suojaamattoman lainaosuuden sekä lisävelan osalta yhtiö altistuu korkoriskeille. On odotettavissa, että lähitulevaisuudessa yhtiön korkokustannukset kasvavat. Toisaalta nostetut lainat ovat ehdoiltaan kohtuullisia Fintrafficin hyvän taloudellisen aseman ja omistuspohjan ansiosta.

Henkilöstö, palkat ja osaaminen

Fintraffic-konsernin palveluksessa työskenteli vuoden 2022 aikana keskimäärin 1133 (1126) henkilöä. Vuoden lopussa henkilömäärä oli 1131 (1127) henkilöä. Heistä 23 prosenttia oli naisia ja 77 prosenttia miehiä. Henkilöstön keski-ikä oli 46 (45) vuotta. Koska liikenteenohjauksen palveluja tuotetaan ympäri vuorokauden, suurin osa henkilöstöstä työskentelee jakso- tai vuorotyössä. Vuoden 2022 aikana aloitti 116 uutta työntekijää. Lähtövaihtuvuus oli 9,6 prosenttia ja ilman eläkkeelle jäämisiä 7,1 prosenttia.

Tilikauden aikana maksetut palkat ja palkkiot olivat 82,1 (75,4) miljoonaa euroa. Henkilöstökulut olivat kokonaisuudessaan 99,6 (90,9) miljoonaa euroa (44 % kaikista kuluista). Koko henkilöstö kuuluu emoyhtiön hallituksen vahvistaman tavoitepalkkiojärjestelmän piiriin. Henkilöstöllä on henkilöstörahasto, jonne henkilöstö voi siirtää tavoitepalkkion rahastoitavan osuuden kokonaan tai osittain. Tavoitepalkkiojärjestelmän

avulla palkitaan henkilöstöä yhtiön eduksi koituneesta hyvästä työsuorituksesta ja saavutetusta tuloksesta. Yhtiön hallinnointi- ja palkitsemiselvityksessä kuvataan palkitsemiseen liittyvät periaatteet sekä maksetut palkkiot henkilöstölle. Vuoden 2022 aikana kehitettiin yrityskohtaisia palkkausjärjestelmiä sekä määriteltiin tehtävien vaatimuksia. Kokonaispalkitsemispolitiikkaa täsmennettiin ja tavoitteiden asettamisen mallia päivitettiin tukemaan strategiaa.

Koko henkilöstön kaikki liikennemuodot kattava yhteinen työtyytyväisyyskysely toteutettiin syksyllä 2022. Tutkimuksessa havaittiin suotuisaa kehitystä useilla eri osa-alueilla, kuten kollegojen toiminnassa, joka sai arvosanan 4,2 (3,9.) 80 prosenttia henkilöstöstä kokee tekevänsä merkityksellistä työtä. Myös esihenkilötyön taso on korkea: se nousi edellisvuodesta saaden kyselyssä arvosanan 4,2 (4,0) asteikolla yhdestä viiteen. Vuoden 2022 aikana edistettiin useita yrityskulttuurin kehittämishankkeita.

Henkilöstöä tuetaan osaamisen kehittämisessä monipuolisesti. Henkilöstön kanssa käydään säännöllisesti kehitys-, tavoite- ja tuloskeskustelut, joissa arvioidaan, millaista osaamisen kehittämisen tukea henkilö tarvitsee tavoitteisiin pääsemiseksi. Esihenkilöitä koulutettiin varhaisen välittämisen mallista, palautteen antamisesta, hybridityön johtami-

sesta, vaikeista tilanteista esihenkilötyössä, työoikeudesta sekä kehityskeskustelujen käymisestä. Ammatillisen koulutuksen ohella henkilöstölle järjestettiin koulutusta muun muassa itsensä johtamisessa, hyvinvoinnissa ja jaksamisessa, palautteen antamisessa ja vastaanottamisessa, resilienssitaidoissa, hyvinvoinnista vuorotyössä ja tiimityötaidoissa.

Henkilöstö- ja työterveyspalvelujen perusvalikoima on kattava. Työhyvinvointia tukee myös työsuuhdepyörien liittäminen henkilöstöetuihin. Vuonna 2022 yhtiössä toteutettiin runsaasti toimenpiteitä henkilöstön työhyvinvoinnin ja osaamisen edistämiseksi. Keväällä tehtiin asiantuntijatehtävissä työskenteleville kuormittuneisuutta ja jaksamista mittaava voimavarakysely yhdessä Terveystalon kanssa. Kyselyn perusteella suunniteltiin konkreettisia toimenpiteitä asiantuntijoiden jaksamisen tukemiseen. Sairauspoissaolot nousivat edellisvuodesta ja olivat 3,6 (2,8) prosenttia työajasta vuonna 2022. Muutosta selittää yhteiskunnan avautuminen ja pandemian torjuntatoimien väheneminen, ja se on linjassa työterveydestä saadun tilastotiedon kanssa. Työsuojelun painopisteinä olivat työympäristön ja työolojen terveysturvallisuutta sekä työntekijöiden fyysistä ja psyykkistä työkykyä ylläpitävä ja edistävä toiminta. Aktiivinen työsuojelutoiminta keskittyi vuonna 2022 psykososiaalisten kuormi-



tustekijöiden hallintaan. Fintrafficin henkilöstölle sattui kaksi työpaikkatapaturmaa (LTI1) vuonna 2022. Tapaturmat olivat luonteeltaan lieviä liukastumisia ja kompastumisia. Fintrafficin tapaturmataajuus vuodelta 2022 oli 1,33.

Venäjän hyökkäyssodan seurauksena asetettujen pakotteiden supistettua ylilentotuottoja lennonvarmistuksen henkilöstöä oli koronavuosien tapaan laajasti lomautettuna. Irtisanomisiin ei lennonvarmistuksessa kuitenkaan jouduttu. Muutosneuvotteluja toteutettiin myös tie- ja meriliikenteenohjauksessa organisaatiomuutosten ja ohjauskeskusten yhdistämisten vuoksi. Myös Fintrafficin raideliikenteenohjauksessa toteutettiin organisaatiouudistus, jossa muutosneuvottelujen seurauksena lähes kaikille neuvottelujen kohteena olleille voitiin tarjota jotain toista työtä. Konsernin organisaation ja toimintaprosessien kehittäminen jatkui. Konsernipalvelujen keskittämistä jatkettiin edellisvuoden tapaan. Muutoksen tavoitteena on ollut parempi palvelutaso ja toiminnan tehokkuus.

Turvallisuus

Liikennejärjestelmän sekä liikenteenhallinnan ja -ohjauksen turvallisuustason jatkuva parantaminen on Fintrafficin toiminnan ytimessä. Turvallisuustyön piiriin kuuluvat muun muassa liikenteenohjauksen turvallisuus, häiriö-

johtaminen, riskienhallinta, varautuminen, turvallisuuspoikkeamien hallinta, tieto- ja kyberturvallisuus sekä yritysturvallisuus. Suurimpia toimintaan liittyviä riskejä ovat vakavat onnettomuudet ja vaaratilanteet, tieto- ja kyberturvallisuuteen sekä toimintavarmuuteen liittyvät erinäiset uhat. Turvallisuustyö perustuu vahvaan operatiivisen toiminnan osaamiseen ja tarvittavien kyvykkyyksien, työmenetelmien, järjestelmien ja prosessien jatkuvaan kehittämiseen sekä suorituskyvyn arvioimiseen.

Venäjän hyökkäyssodan vaikutukset yhdessä digitalisoituvan maailman kanssa ovat nostaneet entisestään tieto- ja kyberturvallisuuden merkitystä Fintrafficcissa. Yhtiössä kasvatettiin vuoden 2022 aikana merkittävästi omia panostuksia tieto- ja kyberturvallisuuden tason nostamiseksi kaikissa liikennemuodoissa. Sodan syttymisen seurauksena käynnistettiin erillinen tieto- ja kyberturvallisuuden kiihdytysohjelma, jonka tavoitteena on nopeuttaa aiemmin suunniteltuja toimia tieto- ja kyberturvallisuuden kyvykkyyksien vahvistamiseksi. Laaja-alaisten varautumistoimien ansiosta operatiivinen toiminta on toiminut normaalisti ilman pandemian aiheuttamia häiriöitä. Erityistä huomiota kiinnitettiin terveysturvallisen työskentelyn mahdollistamiseen ja operatiivisen toiminnan käynnissäpitämiseen altistumisia välttäen. Osana yritystur-

vallisuuden kehitystoimia jatketaan panostuksia varautumisen ja toimitilaturvallisuuden alueilla mm. sähkösaannin riittävyden varmistamisessa liikenteenohjauksen toimintakyvyn turvaamiseksi kaikissa olosuhteissa. Toimintavarmuuden parantamiseen tähtäävät varautumistoimet on nostettu turvallisuuden ohella Fintrafficin strategian keskiöön.

Turvallisuustasoa valvotaan erilaisilla toimenpiteillä, kuten sisäisillä ja ulkoisilla auditoinneilla. Turvallisuutta arvioidaan sekä yhteisillä että liikennemuotoikohtaisilla mittareilla. Yhteisiä mittareita ovat esimerkiksi onnettomuuksien, vakavien vaaratilanteiden ja merkittävien turvallisuuspoikkeamien määrät sekä turvallisuuden valvontatoimien toteutuminen. Turvallisuusasioista raportoidaan systemaattisesti ja kokonaisvaltaisesti viranomaisille.

Turvallisuustaso pysyi vuonna 2022 hyvänä kaikissa liikennemuodoissa, eikä yhtiöstä johtuvia vakavia onnettomuuksia tai vaaratilanteita tapahtunut. Merkittäviä tieto- ja kyberturvallisuuspoikkeamia raportoitiin yksi kappale, mikä kertoi myös parantuneesta havainnointikyvykkyydestä. Meriliikenteenohjauksessa estettiin 21 mahdollista karilleajoa.

Turvallisuusjohtamisen perustan muodostavat turvallisuuden ja tieto- ja kyberturvallisuuden johtamisjärjestelmät. Konsernin

turvallisuustyötä johdetaan turvallisuusjohtoryhmässä, johon kuuluu edustajia jokaisesta liikennemuodosta sekä tietoturvan ja yritysturvallisuuden edustajat. Ryhmä koordinoi konsernin turvallisuustyötä ja jokainen liikennemuoto vastaa omasta turvallisuudestaan – eli turvallisuutta edistetään monella eri tasolla. Vuonna 2022 käynnistettiin turvallisuusprosessien ja -työkalujen digitalisointi mahdollistaen jatkossa entistä kehittyneemmät työkalut turvallisuusasioiden raportointiin ja tulosten analysointiin. Vuoden aikana päivitettiin konsernin turvallisuuden ja tieto- ja kyberturvallisuuden strategiat vastaamaan ulkoisen toimintaympäristön muuttuneita tarpeita ja uhkia. Samalla uudistettiin turvallisuusalueen avainpolitiikat riskienhallinnan, turvallisuuden, tieto- ja kyberturvallisuuden ja tietosuojan osalta sekä uudistettiin niiden välinen hierarkia ja riippuvuussuhteet. Uutena alueena rakennettiin varautumispolitiikka kuvaamaan keskeisiä toimintaperiaatteita varautumisen johtamisen, vastuiden ja kehittämisen osalta.

Ympäristö

Liikenteellä on voimakas vaikutus ilmastonmuutokseen. Liikenne tuottaa noin 20 prosenttia Suomen hiilidioksidipäästöistä, ja tästä 90 prosenttia aiheutuu tieliikenteestä. Fintraffic



vaikuttaa liikennejärjestelmän kestävyys- ja turvallisuuteen esimerkiksi liikenteenohjauksen palveluilla sekä tuottamalla liikennejärjestelmän toimijoille sellaista liikennetietoa ja digitaalisia palveluita, jotka tehostavat liikennejärjestelmän toimintaa ja mahdollistavat päästöjen vähentämistä. Konkreettinen ympäristötyö jakautuu oman toiminnan ja arvoketjun ympäristövaikutusten hallintaan sekä yhtiön vaikuttavuuteen koko liikennejärjestelmän päästöihin. Vuonna 2022 laaditussa ympäristöstrategiassa on linjattu, että Fintraffic on ympäristösuuntautunut ja hiilineutraali konserni, ympäristötehokkaan ja sujuvan liikennejärjestelmän mahdollistaja, ympäristölähtöisen liikkumisen vaikuttaja ja ympäristövahinkojen ja onnettomuuksien estäjä. Fintraffic haluaa olla hiilineutraali vuoden 2023 aikana. Tavoitteena on saavuttaa täysi hiilineutraalius myös merkittävien hankintojen osalta vuoteen 2035 mennessä.

Ympäristötehokkaalla liikenteenohjauksella Fintraffic vähentää liikenteestä aiheutuneita negatiivisia ympäristövaikutuksia koko liikennejärjestelmässä. Yhtiössä kehitetään konkreettisia toimia ja tekoja liikenteen sujuvoittamiseksi ja päästöjen vähentämiseksi samoin kuin kyvykkyyttä estää onnettomuuksia ja tuottaa laadukasta liikenteen dataa ja analyysia liikenteen ympäristötekijöistä. Fintrafficin omasta toimin-

nasta aiheutuvat merkittävimmät suorat ja epäsuorat päästöt (scope 1 ja 2 -päästöt) syntyvät henkilöstön kulkuvälineiden polttoainekulutuksesta, sähkön ja lämmön kulutuksesta kiinteistöissä ja muiden sähköä käyttävien laitteiden ja järjestelmien (esim. liikenteen valvonta- ja informointitekniikka) energian kulutuksesta.

Vuonna 2022 yhtiössä kehitettiin hiilijalanjäljen laskentaa läpinäkyvämmäksi GHG-protokollan päästoluokkien scope 1- ja scope 2 mukaisesti. Merkittävä askel hiilineutraaliustavoitteissa saavutettiin siirryttäessä lähes kaiken sähkön käytössä fossiilivapaasti tuotettuun sähköenergiaan. Oman työmatkaliikkumisen hiilijalanjälkeä pienennettiin siirtymällä sähkökäyttöisiin leasingautoihin ja mahdollistamalla henkilöstön fossiilittoman työmatkaliikkumisen pyöräedulla. Vuoden lopussa käynnistettiin kiinteistönhallintastrategian suunnittelun ja energiatehokkuuden kehitysohjelman, joilla pyritään tehostamaan Fintrafficin käyttämien kiinteistöjen hallintaa sekä rakenteiden ja muiden energiaa kuluttavien sähkölaitteiden energiatehokkuutta. Vuoden 2022 aikana saatiin valmiiksi ISO 14000 -ympäristöjohtamisjärjestelmään perustuva ympäristöjohtamisjärjestelmä. Käyttöönotto tapahtuu vuoden 2023 alussa. Järjestelmä mahdollistaa ympäristötyön systemaattisen johtamisen ja yhdenmukaiset käytännöt konser-

nissa sekä entistä tehokkaamman tiedon keräämisen ja raportoinnin.

Euroopan unionin kestävän rahoituksen luokittelujärjestelmä, EU-taksonomia, astui voimaan vuonna 2020 taksonomia-asetuksen (EU) 2020/852 myötä. Taksonomian avulla EU pyrkii luomaan selkeän määritelmän sille, minkälainen toiminta voidaan katsoa ympäristön kannalta kestäväksi. Tavoitteena on näin ohjata taloudellista toimintaa ja kanavoida pääomia EU:n kunnianhimoisten ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. Taloudellisten toimintojen ja niiden arviointikriteerien määrittely on aloitettu ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen varautumisen osalta. Seuraavien vuosien aikana taloudellisten toimintojen määrittelyt laajenevat ja tarkentuvat.

Fintraffic haluaa valtio-omisteisena yhtiönä seurata vastuullisuusraportoinnin viimeisintä kehitystä ja on aloittanut vapaaehtoisesti selvitykset toimintansa taksonomiakelpoisuudesta. Koska tällä hetkellä voimassa oleva ilmastonmuutokseen liittyvä taksonomiasäätely keskittyy ensisijaisesti hiili-intensiivisiin sektoreihin, Fintrafficin liiketoiminnoille ei löydy vielä yksiselitteisesti soveltuvaa taksonomialuokkaa. Näin ollen Fintrafficin kaltaisille toimijoille ei ole myöskään olemassa liikenteenohjauksen ja -hallinnan palveluista syntyvään liiketoi-

mintaan soveltuvia teknisiä arviointikriteerejä. Yhtiö kuitenkin näkee mm. rautatieliikenteen infrastruktuuriin ja sen turvallisuuden- ja liikenteenohjauksen tulevaisuudessa mahdollisena taksonomiakelpoisena liiketoimintona. Koska taksonomialuokat ja niiden tulkinta eivät kuitenkaan ole vielä tarpeeksi vakiintuneita ja kokonaisuuden selvittäminen vaatii vielä tarkennusta niin lainsäädännön kuin käytäntöjenkin osalta, yhtiö varautuu päivittämään analyysiaan vuoden 2023 aikana lain tulkinnan kehittyessä.

Riippumatta taksonomialuokituksesta Fintrafficin tarjoamat palvelut tuottavat merkittäviä vaikuttavuushyötyjä mahdollistaen kuluttajien ja tavaralogistiikan matkaketjujen sujuvuuden ja avoimeen liikennedataan pohjaavien kestävän liikkumisen innovaatioiden ja palveluiden kehittämisen. Lennonvarmistuspalveluiden mahdollistamat lentoreittien optimoinnit ja jatkuvan liu'un laskeutumiset vähentävät lentoliikenteen päästöjä. Fintrafficilla on osaltaan liikennejärjestelmän toimijana kiistaton rooli ilmastonmuutoksen hillitsemistyössä.

Tulevaisuuden näkymät

Fintrafficille yhtiöittämissä yhteydessä määritelty omistajastrategia antaa vahvan selkänöjan yhtiön toiminnan strategisille linjauksille.



Toiminnan keskiössä on edelleen ainutlaatuisen aseman hyödyntäminen yhtenäisesti toimivana neljän liikennemuodon yhtiönä, jossa liikenteenohjauksen palveluiden lisäksi jatketaan määrätietoisesti liikenteen digitalisaation edistämistä kaikissa liikennemuodoissa edistäen vaikuttavuutta suomalaisen yhteiskunnan ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyuden hyväksi.

Fintraffic kiihdyttää vuonna 2023 digitalisaation ja data-analytiikan hyödyntämismahdollisuuksien rakentamista yhdessä liikennetietoa hyödyntävien sidosryhmien kanssa. Menestyksekkäästi käynnistettyä kansainvälistä yhteistyötä liikennetoimijoiden kanssa syvennetään vuoden 2023 aikana edelleen. Niin raide-, tie- ja meriliikenteessä kuin lennonvarmistuksessa panostetaan digitaalisten palveluiden tuotteistamiseen ja liikennemuodon ylittävien dataa hyödyntävien palveluiden rakentamiseen. Yhtiö ei kuitenkaan pyri palveluillaan kilpailemaan avoimen sektorin toimijoiden kanssa, vaan keskittyy ekosysteemipalveluillaan mahdollisten markkinapuutteiden paikkaamiseen ja palveluihin, jotka mahdollistavat avoimeen arkkitehtuuriin ja rajapintoihin perustuvan liikenteen dataekosysteemin rakentumisen.

Venäjän hyökkäyssodalla Ukrainaan on merkittävät vaikutukset yhtiön toimintaan. Erityisesti lennonvarmistuksen liiketoimintaympäristö

pysyy haasteellisena vaikuttaen lennonvarmistuksen toiminta-asteeseen ja elpymismahdollisuuksiin ja edelleen kannattavuuteen. Suomen haettua puolustusliitto NATO:n jäseneksi yhtiöllä on mahdollista kasvattaa kansainvälistä yhteistyötä erityisesti NATO-maiden kanssa, jolloin mm. yhteistyötä Viron lennonvarmistuksen kanssa on mahdollista syventää. Kaikissa konsernin yhtiöissä panostetaan vuoden 2022 tavoin jatkuvuuden hallintaan niin varautumisessa kuin tieto- ja kyberturvallisuustyössä.

Tie-, meri- ja raideliikenteenohjauksen kannattavuuden ennakoidaan pysyvän vakaana. Valtion budjettirahoituksesta liikenteenohjaustyölle allokoitu lisärahoitusosuus mahdollistaa työn pitkäjänteisen jatkamisen lähivuosille. Yhtiössä nähdään vielä palvelutuotannon tehostamismahdollisuuksia ja siten vuosille 2023-2028 on asetettu uusi 30 miljoonan euron tehostamistavoite. Riskinä edelleen on, että valtion lisävelkaantumisen ja kevään 2023 eduskuntavaalit voivat muuttaa liikenteen digitalisaatiokehitykselle allokoitavaa rahoitusta.

Vuonna 2023 Fintraffic investoi toimintajärjestelmiensä modernisointiin ja automaatioon edellisvuotta enemmän. Lähitulevaisuuden merkittäviä hankkeita ovat mm. perusväylien tieliikennetunnelien ja avo-osuustekniikan päivittystyöt mutta toisaalta myös Suomen rautatiever-

koston kulunvalvonnan merkittävä uudistaminen automaatio- ja Digirata-hankkeissa.

Lennonvarmistuksen haasteellisesta kannattavuustilanteesta huolimatta konsernissa panostetaan määrätietoisesti aiempia vuosia enemmän dataekosysteemin kehitystyöhön omistajastrategiassa annetun erityistehtävän toteuttamiseksi. Fintraffic rahoittaa toistaiseksi liikenteen dataekosysteemin rakentamista omasta katteestaan ilman valtiolta tulevaa rahoitusta. Pidemmällä tähtäimellä tämä voi johtaa dataekosysteemin kehitysvauhdin hidastumiseen, ellei toiminnan rahoitusta saada järjestettyä. Lähitulevaisuuden investointeja Fintraffic rahoittaa osittain lainavaroilla. Velkaantuminen pysyy kuitenkin maltillisena ja tase vahvana. Digiradan investoinnit kasvavat merkittävästi tulevien vuosien aikana ja riippuen hankkeen rahoitusmallista investoinnin toteuttaminen saattaa edellyttää yhtiön pääomarakenteen vahvistamista tulevina vuosina.

Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Yhtiön taloudellisessa asemassa tai toiminnassa ei tilikauden päättymisen jälkeen ole tapahtunut olennaisia muutoksia.

Johto ja tilintarkastus

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n hallituksessa oli vuoden 2022 alussa hallituksen

puheenjohtajana Tero Ojanperä ja jäseninä Juha Majanen, Kirsi Nuotto, Teemu Penttilä, Mari Puoskari, Karri Salminen ja Seija Turunen. Yhtiökokous valitsi 4.4.2022 hallituksen puheenjohtajaksi Tero Ojanperän sekä hallituksen jäseniksi Kirsi Nuoton, Kaisa Olkkosen, Teemu Penttilän, Mari Puoskarin, Karri Salmisen ja Seija Turusen.

Hallituksella on kaksi valiokuntaa, tarkastus- ja henkilöstövaliokunta. Vuonna 2022 tarkastusvaliokunnan puheenjohtajana toimi Juha Majanen 4.4.2022 asti; 26.4.2022 alkaen tehtävässä jatkoi Kaisa Olkkonen. Tarkastusvaliokunnan jäseninä toimivat Tero Ojanperä, Teemu Penttilä, Karri Salminen ja Seija Turunen. Henkilöstövaliokunnan puheenjohtajana toimi Kirsi Nuotto ja jäseninä Tero Ojanperä ja Mari Puoskari.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n hallitus ja sen valiokunnat kokoontuivat tilikauden aikana 19 (23) kertaa. Hallituksen jäsenille maksettiin hallitus- ja valiokuntatyöstä palkkioina yhteensä 237 600 (244 800) euroa. Tilikaudella yhtiön toimitusjohtajana toimi Pertti Korhonen.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n kaikilla neljällä tytäryhtiöllä on hallitukset, joissa jokaisessa puheenjohtajana toimii konsernin toimitusjohtaja ja jäseninä konsernin HR-johtaja



ja varatoimitusjohtaja sekä kaksi ulkopuolista jäsentä. Sen lisäksi hallituksessa toimii asiantuntijajäsenenä konsernin talous- ja rahoitusjohtaja.

Konsernin yhtiöiden tilintarkastajana toimi Tilintarkastusyhteisö Ernst & Young Oy. Päävastuullisena tilintarkastajana toimi Mikko Ryttilahti (KHT, JHT).

Yhtiön osakkeet

Valtio omistaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n kaikki 6 210 388 osaketta ja 6 210 388 ääntä, eli omistusosuus on 100 prosenttia. Yhtiöllä on vain yksi osakelaji. Omistajaohjaajana toimii liikenne- ja viestintäministeriö.

Hallituksen esitys voittovarojen käytöstä

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n jakokelpoiset varat olivat 31.12.2022 tilinpäätöksessä 155 507 048,62 (155 455 156,56) euroa. Hallitus esittää, että osinkoa ei jaeta ja tilikauden voitto, 37 782,11 (261 509,40) euroa, siirretään kertyneiden voittovarojen tilille.

Erillisenä julkaistavat raportit

Konsernin sidosryhmille suunnattu vuosikertomus sisältää erillisen hallituksen toimintakertomus- ja tilinpäätösraportin sekä vuosikatsauksen, jossa on toimitusjohtajan katsaus, katsaus toimintaympäristön muutoksiin ja konsernin strategiaan, tietoja eri liiketoiminnoista sekä selvitys vastuullisuudesta. Sen lisäksi konserni julkaisee hallinnointi- ja palkitsemisselvitykset.



Tilinpäätös

Konsernin tuloslaskelma	17
Konsernin tase	18
Konsernin rahoituslaskelma	19
Emoyhtiön tuloslaskelma	20
Emoyhtiön tase	21
Emoyhtiön rahoituslaskelma	22
Liitetiedot	23

**Konsernin tuloslaskelma**

milj. euroa	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
LIKEVAIHTO	228,9	209,7
Valmistus omaan käyttöön	1,1	0,0
Liiketoiminnan muut tuotot	3,7	4,1
Materiaalit ja palvelut		
Ostot	-3,2	-2,6
Ulkopuoliset palvelut	-52,9	-46,4
	-56,1	-49,0
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	-82,1	-75,4
Henkilösivukulut		
Eläkekulut	-14,7	-13,0
Muut henkilösivukulut	-2,8	-2,6
	-99,6	-90,9
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot	-39,5	-37,6
	-39,5	-37,6
Liiketoiminnan muut kulut	-30,8	-30,1
LIKEVOITTO (-TAPPIO)	7,6	6,1
Rahoitustuotot ja -kulut		
Muut korko- ja rahoitustuotot		
Muilta	0,1	0,0
Korkokulut ja muut rahoituskulut		
Muille	-0,8	-0,4
	-0,7	-0,4
VOITTO (TAPPIO) ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	6,9	5,8
Tuloverot		
Tilikauden verot	0,0	-0,4
	0,0	-0,4
TILIKAUDEN VOITTO (TAPPIO)	6,9	5,4

**Konsernin tase**

milj. euroa	31.12.2022	31.12.2021
VASTAAVAA		
Pysyvät vastaavat		
Aineettomat hyödykkeet		
Liikearvo	2,7	3,3
Aineettomat oikeudet	40,4	37,1
Muut aineettomat hyödykkeet	3,6	4,3
Ennakkomaksut	13,5	12,3
	60,2	57,0
Aineelliset hyödykkeet		
Maa- ja vesialueet	0,0	0,0
Rakennukset ja rakennelmat	47,5	59,9
Koneet ja kalusto	58,6	54,4
Muut aineelliset hyödykkeet	22,1	16,3
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	12,7	14,0
	140,9	144,7
Pysyvät vastaavat yhteensä	201,1	201,7
Vaihtuvat vastaavat		
Pitkäaikaiset saamiset		
Johdannaissaamiset	2,8	0,0
Siirtosaamiset	22,4	16,0
	25,3	16,0
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	24,4	22,0
Muut saamiset	0,9	2,2
Siirtosaamiset	24,2	21,0
	49,5	45,2
Rahoitusarvopaperit	10,0	0,0
Rahat ja pankkisaamiset	19,4	16,0
Vaihtuvat vastaavat yhteensä	104,1	77,2
VASTAAVAA YHTEENSÄ	305,3	278,9

milj. euroa	31.12.2022	31.12.2021
VASTATTAVAA		
Oma pääoma		
Osakepääoma	0,5	0,5
Käyvän arvon rahasto	2,8	0,0
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	154,8	154,8
Edellisten tilikausien voitto (tappio)	10,7	5,3
Tilikauden voitto (tappio)	6,9	5,4
Oma pääoma yhteensä	175,8	166,0
Vieras pääoma		
Pitkäaikainen		
Lainat rahoituslaitoksilta	54,8	54,8
Laskennalliset verovelat	2,7	2,7
Saadut ennakot	1,0	0,0
Pitkäaikainen vieras pääoma yhteensä	58,6	57,5
Lyhytaikainen		
Yritystodistukset	14,9	0,0
Saadut ennakot	0,1	0,0
Ostovelat	19,8	20,6
Muut velat	3,9	4,0
Siirtovelat	32,2	30,8
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	70,9	55,4
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	305,3	278,9

**Konsernin rahoituslaskelma**

milj. euroa	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Liiketoiminnan rahavirta		
Voitto (tappio) ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja	6,9	5,8
Oikaisut		
Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset	39,5	37,6
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	0,0	0,0
Rahoitustuotot ja -kulut	0,7	0,4
Pysyvien vastaavien myyntivoitot (-) ja -tappiot (+)	0,0	0,0
Rahavirta ennen käyttö pääoman muutosta	47,1	43,7
Käyttöpääoman muutos		
Lyhytaikaisten liikesaamisten lisäys (-) / vähennys (+)	-10,2	-29,4
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+) / vähennys (-)	2,3	1,4
Liiketoiminnan rahavirta ennen rahoituseriä ja veroja	39,2	15,7
Maksetut korot ja maksut muista liiketoiminnan rahoituskuluista	-0,6	-0,6
Saadut korot liiketoiminnasta	0,1	0,0
Maksetut välittömät verot	0,0	0,4
Rahavirta ennen satunnaisia eriä	38,6	15,5
Liiketoiminnan rahavirta yhteensä	38,6	15,5
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin	-40,4	-61,0
Saadut investointituet	0,1	4,1
Aineellisten ja aineettomien hyödykkeiden luovutustulot	0,1	0,1
Investointien rahavirta yhteensä	-40,2	-56,8
Rahoituksen rahavirta		
Lyhytaikaisten lainojen nostot	14,9	0,0
Pitkäaikaisten lainojen nostot	0,0	55,0
Pitkäaikaisten lainojen takaisinmaksut	0,0	-15,0
Rahoituksen rahavirta yhteensä	14,9	40,0
Rahavarojen muutos lisäys (+) / vähennys (-)	13,3	-1,3
Käteisvarat tilikauden alussa	16,0	17,3
Käteisvarat tilikauden lopussa	19,4	16,0
Muut rahavarat tilikauden alussa	0,0	0,0
Muut rahavarat tilikauden lopussa	10,0	0,0
Rahavarat yhteensä tilikauden lopussa	29,3	16,0

**Emoyhtiön tuloslaskelma**

milj. euroa	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
LIKEVAIHTO	160,4	153,7
Valmistus omaan käyttöön	0,1	0,0
Liiketoiminnan muut tuotot	0,0	0,0
Materiaalit ja palvelut		
Ulkopuoliset palvelut	-149,5	-143,1
	-149,5	-143,1
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	-5,3	-4,4
Henkilösivukulut		
Eläkekulut	-0,9	-0,7
Muut henkilösivukulut	-0,2	-0,1
	-6,4	-5,2
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot	-0,7	-0,5
	-0,7	-0,5
Liiketoiminnan muut kulut	-4,0	-4,6
LIKEVOITTO (-TAPPIO)	0,0	0,3
Rahoitustuotot ja -kulut		
Muut korko- ja rahoitustuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	0,8	0,0
Muilta	0,0	0,0
Korkokulut ja muut rahoituskulut		
Saman konsernin yrityksille	-0,1	0,0
Muille	-0,8	-0,2
	0,0	-0,2
VOITTO (TAPPIO) ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	0,0	0,1
Tilinpäätössiirrot		
Poistoeron muutos	0,0	0,0
Konserniavustus	0,1	0,2
Tuloverot		
Tilikauden verot	0,0	0,0
	0,0	0,0
TILIKAUDEN VOITTO (TAPPIO)	0,0	0,3

**Emoyhtiön tase**

milj. euroa	31.12.2022	31.12.2021
VASTAAVAA		
Pysyvät vastaavat		
Aineettomat hyödykkeet		
Aineettomat oikeudet	1,6	1,6
Ennakkomaksut	1,3	0,4
	3,0	2,0
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	0,0	0,0
	0,0	0,0
Sijoitukset	165,3	165,3
Osuudet saman konsernin yrityksissä	165,3	165,3
Pysyvät vastaavat yhteensä	168,3	167,3
Vaihtuvat vastaavat		
Pitkäaikaiset saamiset		
Johdannaissaamiset	2,8	0,0
	2,8	0,0
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	16,8	16,0
Saamiset saman konsernin yrityksiltä	34,6	30,2
Muut saamiset	0,0	0,4
Siirtosaamiset	16,3	16,8
	67,8	63,5
Rahoitusarvopaperit	10,0	0,0
Rahat ja pankkisaamiset	19,3	15,6
Vaihtuvat vastaavat yhteensä	97,1	79,2
VASTAAVAA YHTEENSÄ	268,2	246,5

milj. euroa	31.12.2022	31.12.2021
VASTATTAVAA		
Oma pääoma		
Osakepääoma	0,5	0,5
Käyvän arvon rahasto	2,8	0,0
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	154,8	154,8
Edellisten tilikausien voitto (tappio)	0,6	0,4
Tilikauden voitto (tappio)	0,0	0,3
Oma pääoma yhteensä	158,9	156,0
Tilinpäätössiirtojen kertymä		
Poistoero	0,0	0,0
Tilinpäätössiirtojen kertymä yhteensä	0,0	0,0
Vieras pääoma		
Pitkäaikainen		
Lainat rahoituslaitoksilta	54,8	54,8
Pitkäaikainen vieras pääoma yhteensä	54,8	54,8
Lyhytaikainen		
Yritystodistukset	14,9	0,0
Saadut ennakot	0,1	0,0
Ostovelat	0,9	1,8
Velat saman konsernin yrityksille	36,3	32,2
Muut velat	0,2	0,1
Siirtovelat	2,2	1,6
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	54,5	35,7
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	268,2	246,5

**Emoyhtiön rahoituslaskelma**

milj. euroa	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Liiketoiminnan rahavirta		
Voitto (tappio) ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja	0,0	0,1
Oikaisut		
Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset	0,7	0,5
Rahoitustuotot ja -kulut	0,0	0,2
Rahavirta ennen käyttöpääoman muutosta	0,6	0,8
Käyttöpääoman muutos		
Lyhytaikaisten liikesaamisten lisäys (-) / vähennys (+)	0,5	-18,6
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+) / vähennys (-)	6,7	2,8
Liiketoiminnan rahavirta ennen rahoituseriä ja veroja	7,8	-15,1
Maksetut korot ja maksut muista liiketoiminnan rahoituskuluista	-0,6	-0,4
Saadut korot liiketoiminnasta	0,7	0,0
Muut rahoituserät liiketoiminnasta	-7,9	-17,0
Maksetut välittömät verot	0,0	0,0
Rahavirta ennen satunnaisia eriä	0,0	-32,5
Liiketoiminnan rahavirta yhteensä	0,0	-32,5
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin	-1,5	-1,0
Tytäryhtiöosakkeiden hankinta	0,0	-8,0
Liiketoimintakaupasta maksetut suoritukset	4,5	26,3
Liiketoimintakaupasta saadut suoritukset	-4,5	-26,3
Investointien rahavirta yhteensä	-1,5	-9,0
Rahoituksen rahavirta		
Pitkäaikaisten lainojen nostot	0,0	55,0
Pitkäaikaisten lainojen takaisinmaksu	0,0	-15,0
Lyhytaikaisten lainojen nostot	14,9	0,0
Saadut konserniavustukset	4,4	2,1
Annetut konserniavustukset	-4,2	-2,2
Rahoituksen rahavirta yhteensä	15,1	39,9
Rahavarojen muutos lisäys (+) / vähennys (-)	13,6	-1,6
Käteisvarat tilikauden alussa	15,6	17,2
Käteisvarat tilikauden lopussa	19,3	15,6
Muut rahavarat tilikauden alussa	0,0	0,0
Muut rahavarat tilikauden lopussa	10,0	0,0
Rahavarat yhteensä tilikauden lopussa	29,3	15,6



Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot

Arvostusperiaatteet ja -menetelmät

Yhtiön pysyvät vastaavat arvostetaan hankintamenoonsa vähennettynä suunnitelman mukaisilla poistoilla.

Yhtiön rahoitusarvopaperit on arvostettu nimellisarvoonsa tai tätä alhaisempaan todennäköiseen alempaan luovutushintaan.

Yhtiön vieras pääoma on arvostettu nimellisarvoonsa.

Rahoituslaitoslainojen järjestelypalkkiot on jaksotettu laina-ajalle efektiivisen koron menetelmällä.

Fintraffic konsernissa noudatetaan johdannaisten kirjauksissa käyvän arvon mallia (KPL 5:2a, KILA 2963/2016). Konsernin johdannaiset sisältävät koronvaihtosopimuksia. Tarkemmin konsernin johdannaisista on kerrottu liitetietojen kohdassa suojausinstrumentit ja suojauslaskenta.

Suunnitelman mukaisten poistojen perusteet ja niiden muutokset

Taseeseen merkittyjen aineettomien ja aineellisten hyödykkeiden hankintamenosta on vähennetty suunnitelman mukaiset poistot. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu tasapoistoina aineettomien ja aineellisten hyödykkeiden

taloudellisen pitoajan perusteella. Poistot on tehty hyödykkeen käyttöönottokuukaudesta alkaen.

Poistoajat ovat:

Liikearvo	8–10 vuotta
Aineettomat oikeudet	5–10 vuotta
Muut aineettomat hyödykkeet	5–10 vuotta
Rakennukset ja rakennelmat	10–40 vuotta
Koneet ja kalusto	3–15 vuotta
Muut aineelliset hyödykkeet	15–30 vuotta

Konsernin muodostamisen yhteydessä syntynyt liikearvo poistetaan 10 vuodessa liiketoiminnan sopimusten pitkäaikaisen luonteen, käyttöomaisuuden pitoajan sekä toiminnan lupakäytäntöjen vuoksi. Konserniin 1.1.2019 liitettyjen tytäryhtiöiden myötä siirtynyt liikearvo poistetaan kahdeksassa vuodessa voimassa olevien liiketoimintasopimusten pohjalta.

Eläkekulut

Yhtiön henkilöstön lakisääteinen eläketurva on järjestetty eläkevakuutusyhtiössä.

Rahoituslaskelman laatimisperiaatteet

Rahoituslaskelma on laadittu Kilan yleisohjeen mukaisena rahavirtalaskelmana. Liiketoiminnan rahavirta on esitetty epäsuoraa esittämistapaa noudattaen. Konsernipankkitilien muutos

-7,9 milj. euroa (2021 muutos -17,0 milj. euroa) on esitetty emoyhtiön rahoituslaskelmassa liiketoiminnan rahavirrassa muissa rahoituserissä. Emoyhtiön konsernipankkitilivelka muille konserniyhtiöille jakautuu seuraavasti ("+" emoyhtiön velkaa, "-" saatavaa):

	2022	2021
Fintraffic Tie Oy	-9,7	-21,0
Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy	5,1	5,4
Fintraffic Raide Oy	-7,9	5,3
Fintraffic Lennonvarmistus Oy	-6,1	-0,5
	-18,7	-10,8

Konsernitilinpäätöksen laatimisperiaatteet

Konsernitilinpäätökseen on yhdistelty kaikki tytäryhtiöt. Konsernitilinpäätös on laadittu hankintamenomenetelmällä. Tytäryhtiöiden hankintamenon ja hankittua osuutta vastaavan oman pääoman ero on esitetty konserniliikearvona. Konserniliikearvo poistetaan 10 vuodessa.

Konsernin sisäiset liiketapahtumat ja sisäiset saamiset ja velat on eliminoitu. Konsernissa poistoeron muutos vähennettynä laskennallisella verovelalla, yhteensä -0,0 milj. euroa, on kirjattu omaan pääomaan.

Tuloslaskelman liitetiedot

Liikevaihto

Tilikauden 2022 liikevaihtoa parantaa 9,7 milj. euron regulaatio-oikaisu. Regulaatio-oikaisu

sisältää EU-lainsäädäntöön perustuvat erät, jotka koskevat lentoreittipalvelua ja Helsinki-Vantaan lennonvarmistuspalvelua. Tilikaudella 2021 regulaatio-oikaisu kasvatti liikevaihtoa 16,6 milj. euroa.

Vuodelta 2022 kirjattiin liikenne-riskimekanismiin ja inflaatio-oikaisuun liittyen uutta regulaatio-oikaisusta 7,3 milj. euroa.

Aiemmiltä kausilta kertynyttä velkaa maksettiin takaisin tilikaudella 2022 ilmatilan käyttäjiltä veloitetuna alempana yksikköhintana 6,8 milj. euroa. Liikenteen jäätyä vuonna 2022 merkittävästi ennustettua vähäisemmäksi aiemman kauden regulaatiovelkaa siirtyi edelleen tuleville vuosille.

Vuodelta 2022 syntyi uutta regulaatiovelkaa 4,4 milj. euroa valtion Eurocontrolin jäsenmaksuun myöntämän tuen sekä investointi- ja käyttömenoprojekteihin saatujen EU-tukien pohjalta.

Yhtiön taseessa oli tilikauden 2022 lopussa regulaatio-oikaisusta aiheutuen yhteensä 13,6 milj. euron nettosaatava.

Regulaatio-oikaisusta aiheutuvat velat on kirjattu täysimääräisinä. Varovaisuuden periaatten mukaisesti saatavia ei ole huomioitu täysimääräisesti.



Regulaatio-oikaisu

milj. euroa	Purku	Lisäys	Nettomuutos	Saldo vuoden lopussa
Inflaatio-oikaisut	0,0	1,4	1,4	1,4
Liikenne-riskierät	0,0	5,9	5,9	5,9
Vuosien 2020-2021 poikkeuslainsäädäntöerät	0,0	0,0	0,0	27,7
Kustannusriskimekanismin ulkopuoliset erät	0,9	0,0	0,9	0,0
Tuet (EU ja valtio)	2,9	-4,4	-1,5	-16,7
Oikaisuerien liikenneoikaisut	3,0	-0,1	3,0	-4,7
Kaikki yhteensä	6,8	2,9	9,7	13,6
Saatavat	0,0	7,3	7,3	35,0
Velat	6,8	-4,5	2,4	-21,4
Netto	6,8	2,9	9,7	13,6

Valmistus omaan käyttöön

Yhtiö on tilikauden aikana aktivoinut kuluja taseen keskeneräisiin hankintoihin.

milj. euroa	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Valmistus omaan käyttöön	1,1	0,0	0,1	0,0
Ulkopuoliset palvelut	52,9	46,4	149,5	143,1
Aktivointi	-0,1	0,0	-0,1	0,0
	52,8	46,4	149,4	143,1
Palkat ja palkkiot	82,1	75,4	5,3	4,4
Aktivointi	-0,9	0,0	0,0	0,0
	81,3	75,4	5,3	4,4
Eläkekulut	14,7	13,0	0,9	0,7
Aktivointi	-0,2	0,0	0,0	0,0
	14,6	13,0	0,9	0,7
Muut henkilösivukulut	2,8	2,6	0,2	0,1
Aktivointi	0,0	0,0	0,0	0,0
	2,7	2,6	0,2	0,1

milj. euroa

	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Henkilöstökulut				
Johdon palkat ja palkkiot				
Toimitusjohtajat	1,3	1,1	0,4	0,3
Hallituksen jäsenet	0,4	0,4	0,2	0,2
Yhteensä	1,7	1,5	0,6	0,6
Henkilöstö keskimäärin				
Yhtiön palveluksessa oli tilikauden aikana keskimäärin				
Henkilöstö	1 133	1 126	57	41
Poistot ja arvonalentumiset				
Suunnitelman mukaiset poistot:				
Liikearvo	0,6	0,6		
Aineettomat oikeudet	14,8	12,3	0,7	0,5
Muut aineettomat hyödykkeet	1,8	4,1	0,0	0,0
Rakennukset ja rakennelmat	7,5	7,4	0,0	0,0
Koneet ja kalusto	13,8	12,0	0,0	0,0
Muut aineelliset hyödykkeet	1,0	1,1	0,0	0,0
Yhteensä	39,5	37,6	0,7	0,5
Tilintarkastajan palkkiot				
Ernst & Young Oy				
Lakisääteinen tilintarkastus	0,1	0,1	0,0	0,0
Veroneuvonta	0,0	0,0	0,0	0,0
Muut palvelut	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	0,2	0,2	0,1	0,0
Konserniavustukset				
Saadut konserniavustukset			7,8	4,4
Annetut konserniavustukset			-7,7	-4,2
Yhteensä			0,1	0,2
Tuloverot				
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	0,0	0,0	0,0	0,0
Tuloverot aikaisemmilta tilikausilta	-0,1	0,0	0,0	0,0
Laskennallisen verovelan muutos	0,0	0,4	0,0	0,0
Yhteensä	0,0	0,4	0,0	0,0



Taseen vastaavia koskevat liitetiedot

	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Aineettomat hyödykkeet, milj. euroa				
Liikearvo				
Hankintameno tilikauden alussa				
Liikearvo	0,7	0,7	0,0	0,0
Konserniliikearvo	4,5	4,5	0,0	0,0
Kertyneet poistot tilikauden alussa	-2,0	-1,4	0,0	0,0
Poistot 01.01.-31.12. liikearvo	-0,2	-0,2	0,0	0,0
Poistot 01.01.-31.12. konserniliikearvo	-0,4	-0,4	0,0	0,0
Tase-arvo 31.12.	2,7	3,3	0,0	0,0
Aineettomat oikeudet				
Hankintameno tilikauden alussa	67,1	55,5	2,3	1,5
Lisäykset kaudella	18,2	12,5	0,7	0,8
Vähennykset kaudella	0,0	-0,9	0,0	0,0
Hankintameno 31.12.	85,3	67,1	3,0	2,3
Kertyneet poistot ja arvonalennukset tilikauden alussa	-30,0	-17,7	-0,8	-0,3
Poistot 01.01.-31.12.	-14,8	-12,3	-0,7	-0,5
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 31.12.	-44,9	-30,0	-1,4	-0,8
Tase-arvo 31.12.	40,4	37,1	1,6	1,6
Muut aineettomat hyödykkeet				
Hankintameno tilikauden alussa	17,3	14,9	0,0	0,0
Lisäykset kaudella	1,0	2,4	0,0	0,0
Vähennykset kaudella	0,0	0,0	0,0	0,0
Hankintameno 31.12.	18,3	17,3	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset tilikauden alussa	-13,0	-8,9	0,0	0,0
Poistot 01.01.-31.12.	-1,8	-4,1	0,0	0,0
Vähennysten kertyneet poistot	0,0	0,0	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 31.12.	-14,7	-13,0	0,0	0,0
Tase-arvo 31.12.	3,6	4,3	0,0	0,0
Ennakkomaksut aineettomista hyödykkeistä				
Hankintameno tilikauden alussa	12,3	6,8	0,4	0,2
Lisäykset / vähennykset kaudella	1,2	5,5	0,9	0,3
Tase-arvo 31.12.	13,5	12,3	1,3	0,4
Aineettomat hyödykkeet yhteensä	60,2	57,0	3,0	2,0

	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Aineelliset hyödykkeet, milj. euroa				
Maa- ja vesialueet				
Hankintameno tilikauden alussa	0,0	0,0	0,0	0,0
Tase-arvo 31.12.	0,0	0,0	0,0	0,0
Rakennukset ja rakennelmat				
Hankintameno tilikauden alussa	80,3	55,8	0,0	0,0
Lisäykset kaudella	2,8	24,5	0,0	0,0
Vähennykset kaudella	-7,7	0,0	0,0	0,0
Hankintameno 31.12.	75,4	80,3	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset tilikauden alussa	-20,4	-12,9	0,0	0,0
Poistot 01.01.-31.12.	-7,5	-7,4	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 31.12.	-27,9	-20,4	0,0	0,0
Tase-arvo 31.12.	47,5	59,9	0,0	0,0
Koneet ja kalusto				
Hankintameno tilikauden alussa	86,4	76,9	0,0	0,0
Lisäykset kaudella	18,0	9,5	0,0	0,0
Vähennykset kaudella	0,0	0,0	0,0	0,0
Hankintameno 31.12.	104,4	86,4	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset tilikauden alussa	-32,0	-19,9	0,0	0,0
Poistot 01.01.-31.12.	-13,8	-12,0	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 31.12.	-45,8	-32,0	0,0	0,0
Tase-arvo 31.12.	58,6	54,4	0,0	0,0
Muut aineelliset hyödykkeet				
Hankintameno tilikauden alussa	17,7	14,2	0,0	0,0
Lisäykset kaudella	6,8	3,5	0,0	0,0
Hankintameno 31.12.	24,6	17,7	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset tilikauden alussa	-1,4	-0,3	0,0	0,0
Poistot 01.01.-31.12.	-1,0	-1,1	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 31.12.	-2,4	-1,4	0,0	0,0
Tase-arvo 31.12.	22,1	16,3	0,0	0,0
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat				
Hankintameno tilikauden alussa	14,0	11,1	0,0	0,0
Lisäykset / vähennykset kaudella	-1,3	3,0	0,0	0,0
Tase-arvo 31.12.	12,7	14,0	0,0	0,0
Aineelliset hyödykkeet yhteensä	140,9	144,7	0,0	0,0



	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Sijoitukset, milj. euroa		
Osuudet konserniyrityksissä		
Hankintameno tilikauden alussa	165,3	157,3
Lisäykset / vähennykset	0,0	8,0
Hankintameno tilikauden lopussa	165,3	165,3
Kirjanpitoarvo 31.12.	165,3	165,3

Omistukset muissa yrityksissä	Konsernin omistus %	Emoyhtiön omistus %
Konserniyritykset		
Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Vantaa	100	100
Fintraffic Tie Oy, Helsinki	100	100
Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy, Helsinki	100	100
Fintraffic Raide Oy, Helsinki	100	100
Finlogic Oy, Helsinki	100	0

Saamisten erittely, milj. euroa	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Pitkäaikaiset saamiset				
Saamiset muilta				
Johdannaissaamiset	2,8	0,0	2,8	0,0
Siirtosaamiset	22,4	16,0	0,0	0,0
Pitkäaikaiset saamiset yhteensä	25,3	16,0	2,8	0,0

Koronsuojussopimuksista oli saatavaa 31.12.2022 noin 2,8 miljoonaa euroa. Kohdassa "Suojausinstrumentit ja suojauslaskenta" ja kohdassa "Vieraan pääoman erittely, Pitkäaikainen vieras pääoma" on kuvattu noudatettu kirjanpitoikäytäntö ja luvut.

Lyhytaikaiset saamiset				
Saamiset saman konsernin yrityksiltä				
Myyntisaamiset			0,9	1,6
Muut saamiset			33,8	28,7
Yhteensä			34,6	30,2

Muihin konsernisaamisiin sisältyy konsernipankkitilien saldoa 23,8 milj. euroa.

Saamiset muilta				
Myyntisaamiset	24,4	22,0	16,8	16,0
Muut saamiset	0,9	2,2	0,0	0,4
Siirtosaamiset	24,2	21,0	16,3	16,8
Yhteensä	49,5	45,2	33,2	33,3
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	49,5	45,2	67,8	63,5

Saamisten erittely, milj. euroa	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Siirtosaamisiin sisältyvät olennaiset erät				
Siirtosaamiset liikevaihdosta	18,1	19,0	15,8	16,2
Avustukset ja tuet	5,5	4,7	0,0	0,0
Työterveyshuollon saamiset	0,2	0,2	0,0	0,0
Korot	0,0	0,0	0,0	0,0
Muut	1,3	1,5	0,5	0,6
Regulaatio-oikaisu, pitkäaikainen osuus	21,5	11,5	0,0	0,0
Yhteensä	46,6	37,0	16,3	16,8

Regulaatio-oikaisu sisältää 35,0 milj. euron saamisosuuden ja velkojen osuus on 21,4 milj. euroa.

Regulaatio-oikaisun erittely, milj. euroa	0-1v	1-5v	Yli 5v	Yhteensä
Saatavat	0,0	35,0	0,0	35,0
Velat	-7,9	-6,4	-7,1	-21,4
Nettosaldo	-7,9	28,6	-7,1	13,6

Laskennalliset kirjaamattomat verosaamiset, milj. euroa	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021
Laskennallinen verosaaminen vahvistetuista tappioista	6,3	3,6
Laskennallinen verovelka regulaatioosaamisesta	-2,7	-0,8
Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset	3,6	2,8

Rahoitusomaisuus, milj. euroa	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Rahoitusarvopaperit				
Sijoitukset yritystodistuksiin (alle 1v)	10,0	0,0	10,0	0,0
Rahat ja pankkisaamiset	19,4	16,0	19,3	15,6
Rahoitusomaisuus yhteensä	29,3	16,0	29,3	15,6

Yhtiön rahoitusarvopaperit on arvostettu nimellisarvoonsa tai tätä alhaisempaan todennäköiseen luovutushintaan. Rahoitusarvopapereista on kirjattu 31.12.2022 arvonalennusta rahoituskuluihin tilille muiden rahoitusarvopapereiden arvonalennukset 0,0 milj. euroa.



Taseen vastattavia koskevat liitetiedot

	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Oman pääoman erittely, milj. euroa				
Sidottu oma pääoma				
Osakepääoma tilikauden alussa	0,5	0,5	0,5	0,5
Osakepääoma tilikauden lopussa	0,5	0,5	0,5	0,5
Vapaa oma pääoma				
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto tilikauden alussa	154,8	154,8	154,8	154,8
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto tilikauden lopussa	154,8	154,8	154,8	154,8
Käyvän arvon rahasto:				
Koronvaihtosopimukset 2-4 v., käypä arvo 31.12.	0,8	0,0	0,8	0,0
Koronvaihtosopimukset yli 4 v., käypä arvo 31.12.	2,0	0,0	2,0	0,0
Edellisten tilikausien voitto (tappio)	10,7	5,3	0,6	0,4
Tilikauden voitto (tappio)	6,9	5,4	0,0	0,3
Kertyneet voittovarot tilikauden lopussa	17,6	10,7	0,7	0,6
Oma pääoma yhteensä	175,8	166,0	158,9	156,0

Fintraffic noudattaa KPL 5:2a periaatetta (KILA 1963/2016) kirjaamalla tehokkaiden korkosuojausten käyvät arvot taseeseen käyvän arvon rahastoon. Tehottomien korkosuojausten käyvät arvot kirjataan tulosvaikutteisesti rahoituseriin.

Koronvaihtosopimusten oletetaan olevan tehokkaita, kun korkojen odotetaan korkokäyrän mukaan olevan positiivisia yli 50 % sopimusten juoksuajasta. Kaikki koronvaihtosopimukset 31.12.2022 olivat tehokkaita ja niiden käypäarvo, noin 2,8 miljoonaa euroa kirjattiin kokonaisuudessaan käyvän arvon rahastoon. Vuonna 2021 yksi koronvaihtosopimus oli tehoton.

	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Laskelma jakokelpoisesta omasta pääomasta, milj. euroa		
Voitto edellisiltä tilikausilta	0,6	0,4
Tilikauden voitto	0,0	0,3
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	154,8	154,8
Käyvän arvon rahasto	0,0	0,0
Yhteensä	155,5	155,5

Yhtiön osakkeiden määrä osakelajeittain ja kutakin osaketta koskevat yhtiöjärjestyksen pääasialliset määräykset

	2022	2021
Yhtiön osakepääoma jakautuu osakelajeittain seuraavasti:		
Osakkeet (1 ääntä/osake)	6 210 388	6 210 388
Yhteensä	6 210 388	6 210 388

Osakkeilla on yhtäläinen oikeus osinkoihin ja yhtiön varoihin.

	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Vieeraan pääoman erittely, milj. euroa				
Pitkäaikainen vieras pääoma				
Velat muille				
Rahoituslaitoslainat	55,0	55,0	55,0	55,0
Johdannaisvelat	0,0	0,0	0,0	0,0
Efektiiivinen korko	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Saadut ennakot	1,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	55,8	54,8	54,8	54,8

Fintraffic noudattaa KPL 5:2a periaatetta kirjaamalla rahoituseriin tehottomien korkosuojausten käyvät arvot. Vastaavasti tehokkaiden korkosuojausten käyvät arvot kirjataan taseeseen käyvän arvon rahastoon. Korkosuojausten käyvät arvot kirjataan taseessa johdannaisveloiksi ja -saamisiksi. Vuoden 2022 lopussa koronsuojaussopimuksista oli saatavaa noin 2,8 miljoonaa euroa, joka esitetään kohdassa "Pitkäaikaiset saamiset, saamiset muilta". Yhtiö jaksottaa nostettujen rahoituslaitoslainojen järjestelypalkkiot efektiivisen koron menetelmällä laina-ajalle.

	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua, milj. euroa				
Lainat rahoituslaitoksilta	10,0	10,0	10,0	10,0
Siirtovelka regulaatio-oikaisusta	7,1	4,1	0,0	0,0
Yhteensä	17,1	14,1	10,0	10,0

Regulaatio-oikaisun viiden vuoden jälkeen erääntyvä osuus on netotettu vuoden 2022 osalta pitkäaikaisiin siirtosaamisiin.

	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021
Laskennalliset verovelat, milj. euroa		
Tilinpäätössiirroista	2,8	2,8
Hyllypoistosta	-0,1	-0,1
Yhteensä	2,7	2,7

Tilinpäätössiirrot muodostuvat kertyneestä poistoerosta.



	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Lyhytaikainen vieras pääoma, milj. euroa				
Velat muille				
Yritystodistukset	14,9	0,0	14,9	0,0
Saadut ennakot	0,1	0,0	0,1	0,0
Ostovelat	19,8	20,6	0,9	1,8
Muut velat	3,9	4,0	0,2	0,1
Siirtovelat	32,2	30,8	2,2	1,6
Yhteensä	70,9	55,4	18,2	3,5
Velat saman konsernin yrityksille				
Ostovelat			7,6	0,2
Siirtovelat			15,9	17,2
Muut velat			12,8	14,9
Yhteensä			36,3	32,2

Muihin konserninelkoihin sisältyy konsernipankkitilien saldoa 5,1 milj. euroa.

	Konserni 31.12.2022	Konserni 31.12.2021	Emo 31.12.2022	Emo 31.12.2021
Siirtovelkojen olennaiset erät				
Palkat sosiaalikuluneen	22,8	21,1	1,8	1,4
Korot	0,1	0,0	0,1	0,0
Verot	0,0	0,0	0,0	0,0
Regulaatiovelka	7,9	7,6	0,0	0,0
Muut	1,4	2,0	0,2	0,1
Yhteensä	32,2	30,8	2,2	1,6

	Konserni 2022	Konserni 2021	Emo 2022	Emo 2021
Vakuudet ja vastuusitoumukset, milj. euroa				
Leasingsopimukset				
Leasingsopimuksista maksettavat määrät				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	0,9	0,5	0,2	0,0
Myöhemmin maksettavat	1,1	0,5	0,4	0,1
Yhteensä	1,9	1,0	0,6	0,1
Muut vastuusitoumukset				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	22,4	25,4	0,0	0,0
Myöhemmin tilikautena maksettavat	8,3	12,7	0,0	0,0
Yhteensä	30,7	38,1	0,0	0,0
Vastuut vuokrasopimuksista				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	3,2	3,1	0,0	0,0
Myöhemmin maksettavat	47,9	10,8	38,7	0,0
Yhteensä	51,1	13,8	38,7	0,0
Eläkevastuut				
Lisäeläkevastuut	0,3	0,3	0,0	0,0
Yhteensä	0,3	0,3	0,0	0,0
Vuokravastuut, vakuustalletukset ja muut takaukset				
Vakuustalletukset	0,2	0,2	0,0	0,0
Vuokravakuudet	0,1	0,1	0,0	0,0
Takaukset saman konsernin yritysten puolesta	0,0	0,0	0,0	0,0
Pankkitakaukset	1,1	1,3	1,1	1,3
Yhteensä	1,5	1,6	1,1	1,3

Vastuut on esitetty ilman arvonlisäveroa.

Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:llä on vireillä riita-asia Helsingin käräjäoikeudessa. Kyse on vahvistuskanteesta asiassa, joka koskee työsuhteen ehtojen yksipuolista muuttamista. Kanteen mukaan vastaajana olevalla yhtiöllä ei ole ollut oikeutta yksipuolisesti muuttaa kantajien vuosilomaoikeutta koskevaa työsuhteen ehtoa. Vastaaja on kiistänyt kanteen ja katsoo, että vahvistusvaatimukset tulee hylätä perusteettomina ja tämän johdosta ei ole kirjattu varausta kirjanpitoon.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy:llä on vastaajana yhtiön toimintaan liittyvässä riita-asia, jolla voi olla vaikutusta yhtiön taloudelliseen asemaan. Lisäksi yhtiö on vastaajana yhdessä pienemmässä riita-asia, jonka yhtiö on voittanut, mutta joka on edelleen vireillä valituslupahakemuksen vuoksi ja jonka lopputuloksella ei arvioida olevan olennaista vaikutusta yhtiön taloudelliseen asemaan.

**Rahoitusjärjestelyt**

Konsernilla oli vuoden 2022 lopussa korollisia lainoja yhteensä noin 70 miljoonaa euroa. Pitkäaikaisia pankkilainoja oli näistä 55 miljoonaa euroa. Vuoden aikana ei nostettu, eikä maksettu takaisin uusia pitkäaikaisia pankkilainoja. Vuonna 2022 lanseerattiin 100 miljoonan euron yritystodistusohjelma. Vuoden lopussa lyhytaikaisia alle vuoden pituisia yritystodistuksia oli myyty sijoittajille noin 15 miljoonaa euron arvosta. Vuoden 2022 lopussa konsernilla on investointien ja käyttöpääoman rahoittamiseen tarkoitettuja pitkäaikaisia komittoituja rahoituslimiittejä yhteisarvoltaan 130 miljoonaa euron arvosta. Sen lisäksi sillä on tililimiittejä 20 miljoonan euron arvosta ja yritystodistusohjelma nimellis-arvoltaan 100 miljoonaa euroa.

Konsernin nettovelka oli vuoden lopussa 40,7 miljoonaa euroa. Nettovelkaantumisasaste oli noin 23 % ja omavaraisuusaste noin 57 %.

Suojausinstrumentit ja suojauslaskenta**Korkoriskit**

Fintraffic suojaa rahoituspolitiikan mukaisesti noin 50% vaihtuvakorkoisesta lainasalkusta kiinteäkorkoiseksi tavoitteena lainojen korkokulujen heilahtelujen stabilointi. Lainasalkkuun luetaan myös lyhytaikaisten lainojen pitkäaikaiseksi arvioitu osuus.

Suojaukset tehdään pääosin koronvaihtosopimuksin lainasalkun vaihtuvakorkoisia lainoja vastaavin ehdoin.

Koronvaihtosopimukset ovat tehokkaita positiivisten markkinakorkojen ympäristössä, koska ne reagoivat symmetrisesti mutta vastakkaismerkkisinä vaihtuvakorkoisten lainojen korkoihin tehden niistä efektiivisesti kiinteäkorkoisia. Koronvaihtosopimusten oletetaan olevan tehokkaita, kun korkojen odotetaan korkokäyrän mukaan olevan positiivisia yli 50% sopimusten juoksuajasta.

Yhtiössä noudatetaan KPL 5:2a periaatetta kirjaamalla tuloksen rahoituseriin tehottomien korkosuojausten käyvät arvot. Vastaavasti tehokkaiden korkosuojausten käyvät arvot kirjataan taseeseen käyvän arvon rahastoon. Vuoden 2022 lopussa kaikki korkosuojaukset olivat tehokkaita.

Tilinpäätöksessä 31.12.2022 johdannais-sopimuksia oli vain konsernin emoyhtiöllä.

Johdannaisopimukset	Nimellisarvo 31.12.2022	Nimellisarvo 31.12.2021	Käypä arvo 31.12.2022	Käypä arvo 31.12.2021
Koronvaihtosopimukset 2–4 v., käypä arvo 31.12.	17,5	12,5	0,8	0,0
Koronvaihtosopimukset yli 4 v., käypä arvo 31.12.	15,0	15,0	2,0	0,0
	32,5	27,5	2,8	0,0

Kaikki koronvaihtosopimukset olivat 31.12.2022 tehokkaita ja niiden käypä arvo on kirjattu taseeseen käyvän arvon rahastoon.

Vuoden 2021 koronvaihtosopimuksissa oli negatiivisten korkojen vuoksi yksi tehoton koronvaihtosopimus.

Valuuttariskit

Fintrafficin maksuliikenne käydään pääosin euroissa, joten valuuttariskijä on vähän. Fintrafficin valuuttariskien hallinnan tavoitteena on pitää valuuttariskit mahdollisimman alhaisena. Valuuttariskit pyritään ensisijaisesti suojaamaan sopimusehdoin ja kassavirtoja netotamalla. Nettoriskit suojataan tarvittaessa rahoitusinstrumenttien ja pääosin valuuttatermiinien avulla. Vuoden 2022 lopussa avoimia valuuttatermiinejä ei ollut.

Sijoitukset korkoinstrumentteihin

Fintrafficin sijoittamisen periaatteet on määritelty rahoituspolitiikassa ja sijoituslimiitit on määritelty kohdekohtaisesti.

Kassavarat sijoitetaan likviditeetin hallinnan kannalta tarkoituksenmukaisesti huomioiden sijoitusten likvidisyys, luottokelpoisuus ja tuotto. Sijoitukset ovat pääosin alle 3 kuukauden mittaisia. Hallituksen hyväksymän sijoituslimiitin mukaisesti sijoitusten tulee olla luottokelpoisuudeltaan hyviä eli keskeisten luokituslaitosten tasoa "investment grade" (esim. S&P BBB- tai parempi), tai vastaavan luottoriskin omaava julkisen sektorin organisaatio tai yhtiö, jossa on kunnan tai valtion enemmistöosuus. Sijoituksia tehdään vain korkoinstrumentteihin, kuten sijoitustodistuksiin ja yritystodistuksiin. Vuoden 2022 lopussa sijoitusten arvo oli noin 10 miljoonaa euroa, ne oli tehty yritystodistuksiin ja niiden juoksu-aika oli alle 3 kuukautta.

Luottoriskit

Fintraffic seuraa luottoriskejä aktiivisesti. Saamiset arvostetaan nimellisarvoon tai sitä alempaan todennäköiseen arvoon.

Tilinpäätöksessä 31.12.2022 luottotappioita oli vain Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ssä.

**Lähipiiriliiketoimet**

Väylävirasto tilaa tie-, meri- ja raideliikenteen ohjauspalveluita sekä asiakas- ja tietopalveluita. Väyläviraston ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n välisen kumppanuussopimuksen kokonaislaskutus oli 149,8 miljoonaa euroa. Sopimuksen kaupallinen malli ja laskutus perustuivat läpinäkyviin palvelutuotannon kuluihin lisättävään 5 %:n katteeseen. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ostaa alihankintana tytäryhtiöiltä tie-, meri- ja raide-liikenteen ohjauspalvelut, jotka tilikaudella 2022 olivat yhteensä 149,2 miljoonaa euroa.

Väylävirasto tilasi Fintraffic Raide Oy:ltä Digiradan Kehitys- ja verifiointivaiheen töitä vuoden 2022 aikana vuoden mittaisella allianssisopimuksella. Kehitys- ja verifiointivaiheen loppuunviemisellä allekirjoitettiin uusi allianssisopimus, joka 29.12.2022 allekirjoitetun sopimuksen mukaisesti jatkuu 2027 loppuun saakka.

Vuoden 2022 lopulla toteutettiin kahden edellisvuoden tapaan Suomen valtion, edustajana Väylävirasto, ja konsernin emoyhtiön Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n välillä liiketoimintakauppa, jossa siirtyi Väylävirastossa valmistuneiden hankkeiden omaisuuseriä yhteensä 4,5 miljoonalla eurolla. Liiketoiminta siirrettiin edelleen emoyhtiöstä liiketoimintakaupoilla 31.12.2022 kyseisistä liiketoiminnoista vastaaviin tytäryhtiöihin.

Tilinpäätöksen liitetietojen kohdassa Lainat ja saamiset konserniyhtiöiltä on esitetty taseen olennaiset konserniyhtiöiden sisäiset erät. Konserniyhtiöiden välillä rahoitus on järjestetty cash pool -järjestelyillä. Emoyhtiön ja tytäryhtiöiden välillä on tehty konsernipalvelusopimus, jossa emoyhtiön kulut allokoidaan tytäryhtiöille jakoavaimien perusteella.

Transaktiot konserniyhtiöiden ja konsernin lähipiirin välillä vastaavat ehdoiltaan muiden osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia.



Tilinpäätöksen 31.12.2022 allekirjoitus

Helsingissä 13. päivänä maaliskuuta 2023

Tero Ojanperä

hallituksen puheenjohtaja

Kaisa Olkkonen

hallituksen jäsen

Kirsi Nuotto

hallituksen jäsen

Teemu Penttilä

hallituksen jäsen

Mari Puoskari

hallituksen jäsen

Karri Salminen

hallituksen jäsen

Seija Turunen

hallituksen jäsen

Pertti Korhonen

toimitusjohtaja

Tilinpäätösmerkintä

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 13. päivänä maaliskuuta 2023

Ernst & Young Oy, Tilintarkastusyhteisö

Mikko Ryttilähti

KHT, JHT



Tilintarkastuskertomus

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Olemme tilintarkastaneet Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n (y-tunnus 2942108-7) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2022. Tilinpäätös sisältää sekä konsernin että emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Lausuntonamme esitämme, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan konsernin sekä emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvätilintarkastustavan mukaisia velvollisuuksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa. Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrityksistä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suoritta-

maamme tilintarkastusta ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme. Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat myös sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan emoyhtiön ja konsernin kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuvissa tapauksissa esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että

tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Tilinpäätös laaditaan toiminnan jatkuvuuteen perustuen, paitsi jos emoyhtiö tai konserni aiotaan purkaa tai toiminta lakkauttaa tai ei ole muuta realistista vaihtoehtoa kuin tehdä niin.

Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa

Tavoitteenamme on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä, sekä antaa tilintarkastuskertomus, joka sisältää lausuntomme. Kohtuullinen varmuus on korkea varmuustaso, mutta se ei ole tae siitä, että olennainen virheellisyys aina havaitaan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti suoritettavassa tilintarkastuksessa. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Hyvän tilintarkastustavan mukaiseen tilintarkastukseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko tilintarkastuksen ajan. Lisäksi:

- tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat tilinpäätöksen olennaisen virheellisyyden riskit, suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia tilintarkastustoimenpiteitä ja hankimme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäytökseen voi liittyä yhteistoimintaa, väärentämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista.
- muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilin-



tarkastustoimenpiteet mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta.

- arvioimme sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuutta sekä johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden ja niistä esitettävien tietojen kohtuullisuutta.
- teemme johtopäätöksen siitä, onko hallituksen ja toimitusjohtajan ollut asianmukaista laatia tilinpäätös perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta, ja teemme hankkimamme tilintarkastusevidenssin perusteella johtopäätöksen siitä, esiintyykö sellaista tapahtumiin tai olosuhteisiin liittyvää olennaista epävarmuutta, joka voi antaa merkittävää aihetta epäillä emoyhtiön tai konsernin kykyä jatkaa toimintaansa. Jos johtopäätöksemme on, että olennaista epävarmuutta esiintyy, meidän täytyy kiinnittää tilintarkastuskertomuksessamme lukijan huomiota epävarmuutta koskeviin tilinpäätöksessä esitettäviin tietoihin tai, jos epävarmuutta koskevat tiedot eivät ole riittäviä, mukauttaa lausuntomme. Johtopäätöksemme perustuvat tilintarkastuskertomuksen antamispäivään mennessä hankittuun tilintarkastusevidenssiin. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat

kuitenkin johtaa siihen, ettei emoyhtiö tai konserni pysty jatkamaan toimintaansa.

- arvioimme tilinpäätöksen, kaikki tilinpäätöksessä esitettävät tiedot mukaan lukien, yleistä esittämistapaa, rakennetta ja sisältöä ja sitä, kuvastaako tilinpäätös sen perustana olevia liiketoimia ja tapahtumia siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan.
- hankimme tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitilinpäätöksestä. Vastaamme konsernin tilintarkastuksen ohjauksesta, valvonnasta ja suorittamisesta. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.

Kommunikoidimme hallintoelinten kanssa muun muassa tilintarkastuksen suunnitellusta laajuudesta ja ajoituksesta sekä merkittävistä tilintarkastushavainnoista, mukaan lukien mahdolliset sisäisen valvonnan merkittävät puutteellisuudet, jotka tunnistamme tilintarkastuksen aikana.

Muut raportointivelvoitteet

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio, jonka

olemme saaneet käyttöömmme ennen tämän tilintarkastuskertomuksen antamispäivää, on toimintakertomus.

Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota.

Velvollisuutenamme on lukea muu informaatio tilinpäätöksen tilintarkastuksen yhteydessä ja tätä tehdessämme arvioida, onko muu informaatio olennaisesti ristiriidassa tilinpäätöksen tai tilintarkastusta suoritettaessa hankkimamme tietämyksen kanssa tai vaikuttaako se muutoin olevan olennaisesti virheellistä. Toimintakertomuksen osalta velvollisuutenamme on lisäksi arvioida, onko toimintakertomus laadittu sen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Lausuntonamme esitämme, että toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia ja että toimintakertomus on laadittu toimintakertomuksen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Jos teemme ennen tilintarkastuskertomuksen antamispäivää käyttöömmme saamaamme muuhun informaatioon kohdistamamme työn perusteella johtopäätöksen, että kyseisessä muussa informaatioissa on olennainen virheellisyys, meidän on raportoitava tästä seikasta. Meillä ei ole tämän asian suhteen raportoitavaa

Muut lausunnot

Puollamme tilinpäätöksen vahvistamista. Hallituksen esitys emoyhtiön taseen osoittamien voitonjakokelpoisten varojen käyttämisestä on osakeyhtiölain mukainen. Puollamme vastuuvapauden myöntämistä emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsingissä 13.3.2023

Ernst & Young Oy
tilintarkastusyhteisö

Mikko Ryttilahti
KHT, JHT



FINTRAFFIC, PALKKATILANPORTTI 1, 00240 HELSINKI