



Halpalentoliikenne tilinpäätösanalyysin valossa

Juri De Lorenzo

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu

Tradenomin tutkinto

Opinnäytetyö

2024

Tiivistelmä

Tekijä(t) Juri De Lorenzo
Tutkinto Tradenomi
Raportin/Opinnäytetyön nimi Halpalentoliikenne tilinpäätösanalyysin valossa
Sivu- ja liitesivumäärä 45
<p>Opinnäytetyössä tarkasteltiin kolmea tunnettua halpalentoyhtiötä, Ryanair, Wizz Air ja Norwegian, ja yhtä perinteistä lentoyhtiötä, Finnair. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten Ryanair, Wizz Air, Norwegian ja Finnair ovat pärjänneet taloudellisesti koronapandemian jälkeen. Tutkimuksessa keskityttiin analysoimaan yhtiöiden kasvua, kannattavuutta, maksuvalmiutta ja vakavaraisuutta tilinpäätöstietojen perusteella. Tutkimusmenetelmäksi valittiin sekä kvantitatiivinen, että kvalitatiivinen tutkimus.</p> <p>Tutkimus rajattiin viimeiseen kolmeen tilikauteen ja keskityttiin lentoyhtiöiden tunnuslukujen tarkasteluun ja vertailuun, eli, tunnuslukuanalyysiin. Tutkimusaineistona käytettiin yritysten vuosikertomuksia ja tilinpäätöstietoja. Tulosten perusteella todettiin, että Ryanair oli vahvimmassa taloudellisessa asemassa pandemian jälkeen erityisesti alhaisen velkaantuneisuutensa ja hyvän maksuvalmiutensa ansiosta. Wizz Airin korkea velkaantumisaste teki siitä alttiin taloudellisille riskeille, kun taas Norwegian ja Finnair olivat parantaneet tilannettaan, mutta säilyttivät yhä riippuvuuden velasta. Ryanairin kustannustehokkuus ja reittiverkoston laajentaminen vahvistivat sen taloudellista asemaa. Sen sijaan Wizz Airin aggressiivinen kasvustrategia heikensi sen kannattavuutta.</p> <p>Tutkimuksen päätelmissä todettiin, että halpalentoyhtiöt hyötyivät kustannustehokkaista toimintamalleistaan, mutta niiden taloudellinen suorituskyky vaihteli voimakkaasti. Ryanairin strateginen päätös panostaa polttoainetehokkaisiin koneisiin ja karsia ylimääräisiä kuluja osoittautui menestyksekkääksi, kun taas Wizz Airin voimakas kasvu aiheutti taloudellisia paineita. Jatkotutkimusehdotuksina tuli mieleen halpalentoyhtiöiden ja perinteisten lentoyhtiöiden pitkän aikavälin kestävyden tarkastelu markkinamuutoksissa sekä ympäristövaatimusten kiristyessä.</p>
Asiasanat Tilinpäätösanalyysi, halpalentoliikenne, kasvu, kannattavuus, vakavaraisuus, maksuvalmius

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Tutkimuksen tarkoitus ja aiheen valinta	1
1.2	Tutkimusmenetelmä ja tutkimusongelmat.....	1
1.3	Työn rakenne	2
2	Halpalentoliikenne.....	3
2.1	Halpalentoyhtiöiden kasvu	3
2.2	Halpalentoyhtiöiden markkinatilanne lentoliikenteessä	3
2.3	Halpalentoyhtiöiden liiketoimintamalli	4
2.4	Koronapandemian vaikutus lentoliikenteeseen yleisesti.....	5
2.5	Yritysten esittely.....	6
2.5.1	Ryanair	6
2.5.2	Wizz Air	7
2.5.3	Norwegian	7
2.5.4	Finnair	8
3	Tilinpäätös.....	9
3.1	Tuloslaskelma	9
3.2	Tase	11
3.2.1	Vastaavaa	11
3.2.2	Vastattavaa	12
3.3	Rahoituslaskelma.....	12
3.4	Liitetiedot.....	13
3.5	Toimintakertomus	14
4	Tilinpäätösanalyysi.....	15
4.1	Mittarit ja tunnusluvut.....	16
4.1.1	Kasvu	17
4.1.2	Kannattavuus	17
4.1.3	Vakavaraisuus.....	19
4.1.4	Maksuvalmius.....	20
5	Tulokset.....	22
5.1	Kohdeyritysten kasvu.....	22
5.2	Kohdeyritysten kannattavuus.....	24
5.2.1	Nettotulos-%.....	24
5.2.2	Oman pääoman tuotto-% (ROE).....	26
5.2.3	Sijoitetun pääoman tuotto-% (ROCE)	28
5.3	Kohdeyritysten vakavaraisuus	30

5.3.1 Omavaraisuusaste-%	30
5.3.2 Nettovelkaantumisaste-%.....	31
5.4 Kohdeyritysten maksuvalmius	33
5.4.1 Quick ratio	33
5.4.2 Current ratio	35
6 Pohdinta	37
6.1 Tulosten yhteenveto.....	37
6.2 Tutkimuksen luotettavuus ja eettiset näkökohdat	40
6.3 Johtopäätökset ja jatkotutkimusehdotukset	41
6.4 Opinnäytetyöprosessin ja oman oppimisen arviointi.....	42
Lähteet.....	43

1 Johdanto

Lentämisen ja erityisesti halvan lentämisen suosio on ollut jatkuvassa kasvussa ja halpalentoyhtiöistä on tullut tärkeä osa lentoliikennettä. Halpalentoliikenteeseen kuuluvat yhtiöt mahdollistavat jatkuvaa matkustelumahdollisuutta. Ne tarjoavat edullisia lippuja karsimalla mukavuuksista ja muista palveluista, joita pidettiin ennen olennaisina. (Rantapallo 2024.) Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miten nämä halpalentoyhtiöt pärjäävät taloudellisesti. Tarkastelen erityisesti Ryanairin, Wizz Airin ja Norwegianin tilannetta, ja vertailen niitä Finnairiin, joka toimii tässä työssä esimerkkinä perinteisestä lentoyhtiöstä.

1.1 Tutkimuksen tarkoitus ja aiheen valinta

Tämän työn tavoitteena on analysoida tilinpäätösanalyysin avulla, kuinka hyvin halpalentoyhtiöt ovat pärjänneet viime vuosina ja miten niiden taloudellinen tilanne on kehittynyt. Työssä tutkitaan erityisesti lentoyhtiöiden kannattavuutta, maksuvalmiutta ja vakavaraisuutta. Päädyin tähän aiheeseen, koska halpalentoliikenteellä on ollut suuri vaikutus ilmailualalla ja koin, että tämä opinnäytetyö voisi olla hyödyllinen työkalu eri organisaatioiden strategisessa päätöksenteossa tai taloudellisessa suunnittelussa. Lisäksi koronapandemia vaikutti merkittävästi koko lentoliikenteeseen ja haluan selvittää, miten nämä halpayhtiöt ovat selviytyneet näistä vaikeista ajoista. Aihe on myös henkilökohtaisesti kiinnostava, sillä lentäminen on pienestä asti pitäen ollut lähellä sydäntäni ja ylipäättään halpalentoyhtiöiden liiketoiminnan strategia on herättänyt paljon kysymyksiä.

1.2 Tutkimusmenetelmä ja tutkimusongelmat

Tutkimuksessani käytetään pääosin kvantitatiivista tutkimusmenetelmää ja kvalitatiivisen tutkimuksen elementtejä. Tämä tarkoittaa, että lukujen ja tilastojen analysoinnilla pyritään ymmärtämään yritysten taloudellista suorituskykyä, mutta samalla tuloksia tarkastellaan myös laajemmassa kontekstissa.

Lentoyhtiöiden julkaisemien tilinpäätösten ja taloudellisten raporttien avulla pyrin muodostamaan kokonaiskuvan yhtiöiden taloudellisesta tilanteesta ja arvioimaan niiden kykyä selviytyä taloudellisista haasteista. Näitä numeerisia tuloksia täydennetään laadullisilla näkemyksillä, jotka koskevat lentoyhtiöiden liiketoimintamalleja ja toimialan erityispiirteitä.

Rajaan tutkimuksen viimeiseen kolmeen vuoteen eli tilinpäätöksiin, jotka ovat viimeisten kolmen vuoden ajalta. Tämä ajanjakso valittiin, koska se kattaa merkittäviä pandemian jälkeisiä markkinamuutoksia, jotka ovat vaikuttaneet voimakkaasti lentoyhtiöiden taloudelliseen tilanteeseen.

Päätutkimusongelmani on selvittää, miten tutkitut lentoyhtiöt pärjäävät taloudellisesti. Lisäksi tarkastelen seuraavia alaongelmia:

- Miten kohdeyritysten kannattavuus on muuttunut?
- Miten kohdeyritysten maksuvalmius on muuttunut?
- Miten kohdeyritysten vakavaraisuus on muuttunut?
- Miten halpalentoyhtiöiden tunnusluvut eroavat perinteisestä lentoyhtiöstä?

Verrattuna esimerkiksi kvantitatiiviseen tutkimukseen, tämän työn laadullinen tulkinta tarjoaa syvällisemmän ymmärryksen lentoyhtiöiden taloudellisesta tilanteesta ja niiden kyvystä sopeutua muutuvaan toimintaympäristöön.

1.3 Työn rakenne

Opinnäytetyössä käyn ensin läpi halpalentoliikenteen taustaa ja koronapandemian vaikutuksia alaan. Tämän jälkeen esittelen tutkimuksen kohdeyritykset: Ryanairin, Wizz Airin, Norwegianin ja Finnairin. Seuraavaksi siirryn tilinpäätös- ja tilinpäätösanalyysiteoriaan ja sekä käytettyihin tunnuslukuihin. Lopuksi poimin lentoyhtiöiden tilinpäätöksistä tärkeimmät luvut, analysoin niiden taloudellista tilannetta ja vertailen niitä keskenään, minkä perusteella voin sitten vetää johtopäätökset. Tunnuslukujen esittelyssä ja yhtiöiden vertailussa hyödynnän Microsoft Excel taulukkolaskentaohjelmaa, jotta visualisointi olisi mahdollisimman selkeä.

2 Halpalentoliikenne

Luku käsittelee halpalentoyhtiöiden kasvua, markkinatilannetta ja liiketoimintamallia sekä koronapandemian vaikutuksia alaan. Halpalentoyhtiöt ovat vahvoja kilpailijoita perinteisille lentoyhtiöille. Niiden kilpailuvaltteja ovat perinteisistä poikkeavat toimintaperiaatteet ja liiketoimintastrategia, joista mainittakoon erityisen joustava ja kustannustehokas lähestymistapa. Halpalentoyhtiöiden toimintaperiaatteet, liiketoimintastrategia ja joustava ja kustannustehokas lähestymistapa ovat tehneet niistä vahvan kilpailijan perinteisille lentoyhtiöille.

2.1 Halpalentoyhtiöiden kasvu

Halpalentoyhtiöiden kasvu alkoi kiihtyä kunnolla 1990-luvulla, kun Euroopan lentoliikennettä alettiin vapauttaa ja kilpailu kasvoi paljon (Finavia 2018). Ryanair ja Easyjet olivat tämän kehityksen kärjessä ja hyödynsivät sääntelyn vapauttamisen tuomia mahdollisuuksia tarjotakseen edullisia lentoja. Halpalentoyhtiöiden toimintamalli perustuu yksinkertaisiin palveluihin, nopeisiin käännoaikoihin kentillä ja sekä yleensä halvempien ja vähemmän ruuhkaisten kenttien käyttöön. Kaikki tuo mikä tekee hinnoista paljon matalampia verrattuna perinteisiin lentoyhtiöihin kuin perinteisillä lentoyhtiöillä. (IATA 2024.)

Halpalentoyhtiöiden osuus Euroopan lentomarkkinoista on kasvanut merkittävästi viime vuosina. Kasvu on ollut nopeaa erityisesti Euroopan sisäisillä reiteillä, missä hintatietoisuus ja lyhyet etäisyydet tukevat halpalentoyhtiöiden toimintaa (ICAO 2024). Halpalentoyhtiöt ovat selkeästi erityisen vahvoja markkinoilla, joissa matkustajien valintakriteerinä on pääasiassa hinta. Yhtiöt ovat kyenneet kasvattamaan osuuttaan nopeasti hyödyntämällä tehokkaita operatiivisia strategioita.

Halpalentoyhtiöiden kasvua ovat ajaneet monet tekijät, kuten lentoliikenteen sääntelyn purku, kulluttajien kasvanut hintatietoisuus ja kysyntä edullisille matkoille. Yhtiöt yrittävät pitää koneensa ilmassa mahdollisimman suuren osan päivästä, jotta kustannukset per matkustaja saadaan alas. (ICAO 2024.) Tämä toimintamalli on osoittautunut erittäin tehokkaaksi kilpailukeinoksi.

2.2 Halpalentoyhtiöiden markkinatilanne lentoliikenteessä

Viime vuosina halpalentoyhtiöt ovat pärjänneet vahvasti markkinoilla ja tuoneet merkittävää arvoa ilmailualalle nimenomaan asiakkaiden näkökulmasta, koska ne ovat vastanneet niin onnistuneesti näiden tarpeisiin. Halpalentoyhtiöiden innovatiiviset toimintatavat, kuten matkustajakapasiteetin korkea hyödyntäminen, kustannustehokkuus ja yksinkertainen organisaatorakenne, ovat mahdollistaneet edulliset matkat miljoonille matkustajille. Vuodesta 2017 alkaen halpalentoyhtiöt ovat tarjonneet noin kolmanneksen globaalista lentomatkustuksesta. Vuoteen 2027 mennessä alan

markkina-arvon odotetaan ylittävän 254 miljardia dollaria. Tähän kasvuun vaikuttavat sekä matkustajamäärien lisääntyminen että budjettilentoyhtiöiden tehokkuutta parantavat toimet. (Statista 2023.)

Maailmanlaajuisesti halpalentoyhtiöiden markkinaosuus oli suurin Kaakkois-Aasiassa, jossa ne hallitsivat yli puolta markkinoista maaliskuussa 2022. Pohjois-Amerikassa markkina pysyi melko vakaana johtuen suurten lentoyhtiöiden, kuten American Airlinesin ja United Airlinesin, vahvasta asemasta. Euroopassa halpalentoyhtiöiden markkinaosuus oli dynaamisempi ja käsitti 45 % ilmaialasta. Wizz Air on yksi merkittävimmistä halpalentoyhtiöistä Euroopassa: vuonna 2022 se tuotti 1,7 miljardia euroa ja kuljetti 27,1 miljoonaa matkustajaa. (Statista 2023.)

Suurimmat halpalentoyhtiöt maailmassa ovat Southwest Airlines ja Ryanair, jotka kuljettivat vuonna 2022 vastaavasti 127 ja 97 miljoonaa matkustajaa. Southwest Airlinesin liikevaihto ylitti Ryanairin yli kaksinkertaisesti, vaikka molemmat ovat suuria toimijoita markkinoilla. Täsmällisyyden suhteen Eurowings, saksalainen halpalentoyhtiö, oli vuonna 2022 täsmällisin, ja sen täsmällisyysaste oli 95,26 %. (Statista 2023.)

2.3 Halpalentoyhtiöiden liiketoimintamalli

Halpalentoyhtiöiden liiketoimintamallin ydin on kustannusten minimointi ja toiminnan tehokkuus. Tavoitteena on tarjota halvin mahdollinen lentolippu, ja se saadaan aikaan karsimalla kaikki ylimääräiset palvelut pois. Lentoyhtiöt, kuten Ryanair ja Wizz Air, ovat hyviä esimerkkejä kyseisen liiketoimintamallin toteuttamisesta. (ICAO 2024.)

Lisäksi halpalentoyhtiöiden strategiana on käyttää pienempiä ja vähemmän ruuhkaisia lentokenttiä, jotka tarjoavat edullisempia laskeutumismaksuja. Ansaintamalli perustuu siihen, että peruslippujen hinnat pidetään mahdollisimman alhaisina, ja kaikki lisäpalvelut, kuten matkatavarat, paikkavalmat ja ateriat, hinnoitellaan erikseen. Tämä hinnoittelu antaa matkustajille mahdollisuuden valita, mistä he maksavat, ja tekee lentämisestä halvempaa niille, jotka haluavat matkustaa kevyesti. (IATA 2024.)

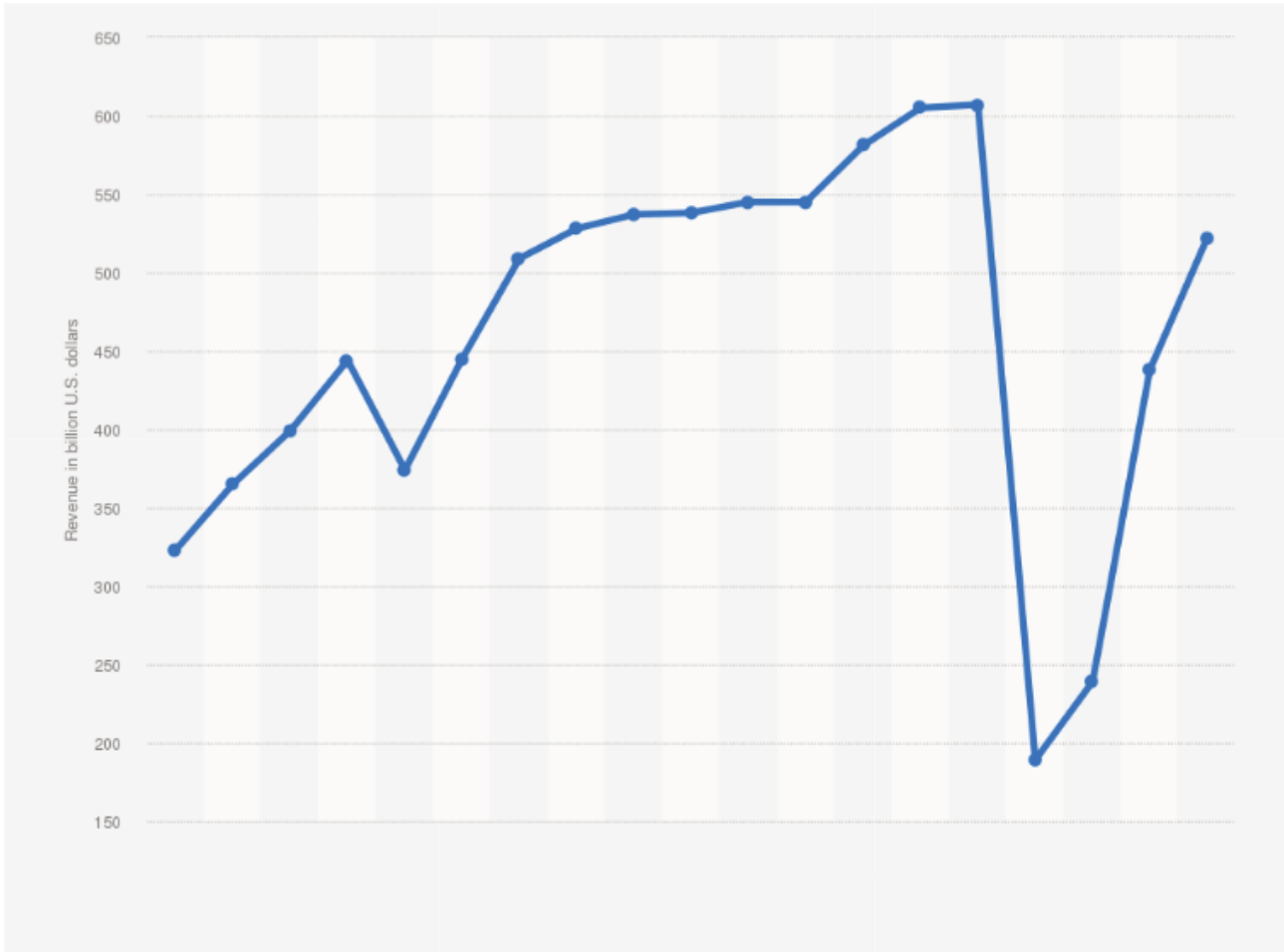
Korkea käyttöaste on myös olennainen osa halpalentoyhtiöiden toimintaa. Lentokoneiden tulisi olla ilmassa niin paljon kuin mahdollista, jotta yksikkökustannukset saadaan pidettyä matalina. Lisäksi lentokoneiden kääntöajat lentokentillä pidetään mahdollisimman lyhyinä, mikä tarkoittaa nopeaa matkustajien purkua ja lastausta. Tämä maksimoi tehokkuuden ja mahdollistaa useamman lennon päivässä. (IATA 2024.)

2.4 Koronapandemian vaikutus lentoliikenteeseen yleisesti

Koronapandemia vaikutti erittäin paljon lentoliikenteeseen ympäri maailmaa. Matkustusrajoitukset ja ihmisten liikkumisen vähentyminen laskivat lentomatrustajien määrää huomattavasti. Esimerkiksi Finavian mukaan matkustajamäärät vähenivät vuoden 2020 tammi-maaliskuussa 20,1 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. (Finavia 2020.)

Lentoyhtiöt, kuten Finnair, joutuivat perumaan monia lentoja ja järjestämään yt-neuvotteluita, jotta ne pystyisivät sopeutumaan tilanteeseen. Finnair antoi myös tulosvaroituksen, koska lentojen kysyntä laski merkittävästi koronapandemian vuoksi. (Finnair 2021.) Kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n arvion mukaan lentoyhtiöt saattoivat menettää 56–101 miljardia euroa matkustajaliikenteen liikevaihdosta (IATA 2020). Vaikka lentoliikenne on sittemmin elpynyt, pandemia on jättänyt alalle pysyviä muutoksia, kuten lisääntyneet terveys- ja turvallisuustoimenpiteet sekä muutoksia matkustajien käyttäytymisessä (Neste 2023).

Seuraava kuva (Statista 2024), esittää lentoalan globaalisten matkustajatulosten kehitystä dollareina vuosilta 2005–2023, josta vuodet 2022 ja 2023 olivat ennusteita. Vuonna 2020 tulot olivat 200 miljardin luokkaa, eli 400 miljardia vähemmän edelliseen vuoteen verrattuna (Statista 2024).



Kuva 1. Maailmanlaajuinen matkustajatulo lentoliikenteessä vuosina 2005–2021, sekä ennuste vuoteen 2023 asti. (Statista 2024)

2.5 Yritysten esittely

Tässä alaluvussa esitellään tutkimuksessa käsiteltävät halpalentoyhtiöt: Ryanair, Wizz Air ja Norwegian, sekä vertailuyhtiönä käytettävä Finnair. Jokainen näistä lentoyhtiöistä on valittu tarkkaan, jotta saataisiin tarpeeksi monipuolinen kuva halpalentosektorin erilaisista toimintatavoista ja niiden taloudellisista menestystekijöistä. Esittelyt pyrkivät antamaan yleisen kuvan yhtiöiden taustoista, niiden visioista ja missioista sekä siitä, miten ne pyrkivät säilyttämään kilpailukykyensä nopeasti muuttuvalla ilmailualalla.

2.5.1 Ryanair

Ryanair on irlantilainen halpalentoyhtiö, joka perustettiin vuonna 1984. Yhtiön päämaja on Dublinissa, ja se keskittyy pääasiassa Euroopan sisäisiin lentoihin sekä muutamiin reitteihin Pohjois-Afrikkaan ja Lähi-itään. Ryanair on kasvanut yhdeksi Euroopan suurimmista halpalentoyhtiöistä

matkustajamäärillä mitattuna. Se operoi yli 1800 lentoreittiä 37 maassa ja kuljettaa yli 130 miljoonaa matkustajaa vuodessa. (Ryanair 2024.)

Ryanairin missio on tarjota edullisia ja luotettavia lentopalveluita mahdollisimman laajalle asiakaskunnalle. Yhtiön visio on tulla maailman tehokkaimmaksi ja tunnetuimmaksi halpalentoyhtiöksi. Yrityksellä on tapana käyttää todella tiukkaa kulujen hallintaa, jolloin kaikki ylimääräinen karsitaan pois, mikä auttaa pitämään hinnat matalina. Kaikki toimii mahdollisimman tehokkaasti, ja tästä on tullut Ryanairin tunnusmerkki. (Ryanair 2024.)

2.5.2 Wizz Air

Wizz Air on unkarilainen halpalentoyhtiö, joka aloitti toimintansa vuonna 2003. Yhtiön pääkonttori on Budapestissa, ja se keskittyy erityisesti Keski- ja Itä-Euroopan markkinoihin, mutta laajenee jatkuvasti myös Länsi-Eurooppaan. Wizz Air tunnetaan edullisista hinnoistaan ja tehokkaasta toiminnastaan. (Wizz Air 2024.)

Yhtiön missio on tehdä lentomatkustamisesta saavutettavampaa suurelle yleisölle, erityisesti niille, joille hinta on ensisijainen valintakriteeri. Visio on olla johtava halpalentoyhtiö Euroopassa, jossa tarjotaan kustannustehokkaita ja ympäristöystävällisiä lentoja. Wizz Air pyrkii pitämään kulut kurissa ja varmistamaan, että matkustajat maksavat vain siitä, mitä oikeasti haluavat. Halvemmat kentät, matkalaukkujen ja paikkavalintojen lisäkulut tuovat lisätulot, joita tarvitaan halpojen lippujen takaamiseksi. Yhtiön tyyliin kuuluu myös laajentuminen markkinoilla, joissa on vähemmän kilpailua. (Wizz Air 2024.)

2.5.3 Norwegian

Norwegian on norjalainen halpalentoyhtiö, joka perustettiin vuonna 1993. Yhtiön pääkonttori on Oslossa, Norjassa. Norwegian tunnetaan innovatiivisista palveluistaan sekä laajasta reittiverkostostaan, joka kattaa Euroopan lisäksi myös Pohjois-Amerikan ja Aasian kohteita. (Norwegian 2024.)

Norwegianin missio on tarjota kohtuuhintaisia lentopalveluita ja laadukasta asiakaskokemusta kaikille matkustajilleen. Visio on olla tunnetuin ja suosituin halpalentoyhtiö, joka yhdistää ihmisiä ja paikkoja ympäri maailmaa. Norwegianilla on tavoitteena jatkaa kasvuaan ja laajentaa reittiverkostoaan. Yhtiöllä on myös kunnianhimoisia suunnitelmia kehittää asiakaskokemusta entistä paremmaksi. Lisäksi halutaan erottua muista halpalentoyhtiöistä tarjoamalla hieman enemmän palveluja, vaikka hintojen pitäminen kilpailukykyisinä onkin tärkeää. (Norwegian 2024.)

2.5.4 Finnair

Finnair on suomalainen lentoyhtiö, joka toimii tässä tutkimuksessa vertailukohtana halpalentoyhtiöille. Se perustettiin vuonna 1923 ja on yksi maailman vanhimmista edelleen toimivista lentoyhtiöistä. Finnairin pääkonttori sijaitsee Helsingissä, ja yhtiön kotikenttänä toimii Helsinki-Vantaa. (Finnair 2024.)

Finnairin missio on tarjota korkealaatuisia lentopalveluita, jotka yhdistävät Euroopan ja Aasian mahdollisimman sujuvasti ja vastuullisesti. Yhtiön visio on olla johtava valinta asiakkaille, jotka etsivät luotettavia ja mukavia lentomatkoja ympäristöä kunnioittaen. Finnair keskittyy erityisesti Aasian ja Euroopan välisiin yhteyksiin ja tarjoaa erilaisia lipputyyppejä, joista matkustajat voivat valita itselleen sopivimman. Finnair on sitoutunut vastuullisuuteen ja tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2045 mennessä. Viime vuosina Finnair on myös mukauttanut lipputarjontaansa kilpaillakseen paremmin halpalentoyhtiöiden kanssa. Tavoitteena on säilyttää laatu ja luotettavuus, mutta samalla olla kustannustehokas ja kilpailukykyinen markkinoilla, jotka muuttuvat koko ajan. (Finnair 2024.)

3 Tilinpäätös

Tilinpäätös pitää aina tehdä neljän kuukauden sisällä tilikauden päättymisestä, ja se pitää olla päivättyä ja allekirjoitettuna, jotta se olisi pätevä. Yleensä tilinpäätös tehdään suoriteperusteisesti, mikä tarkoittaa siis sitä, että tuotot ja kulut kirjataan siinä vaiheessa, kun ne oikeasti syntyvät, eikä silloin, kun ne maksetaan. Mutta jos kyseessä on mikroyritys tai vaikka yhdistys, voidaan käyttää maksuperusteista kirjausta, eli kirjaukset tehdään vasta sitten, kun maksut on oikeasti maksettu. Joskus, esimerkiksi tilitoimiston vaihtuessa tai kirjanpidon ollessa huonosti hoidettua, kirjanpitolautakunta voi myöntää kuukauden lisäaikaa. Myös verottaja voi antaa lisäaikaa veroilmoitukselle, jos siihen on jokin erityinen syy. (Kerbs 2020, 101.)

Tilinpäätös koostuu taseesta, tuloslaskelmasta ja liitetiedoista. Tase kertoo yrityksen varat, velat ja oman pääoman tilinpäätöspäivänä, kun taas tuloslaskelma näyttää, kuinka paljon yritykselle tuli tuloja ja kuluja tilikauden aikana, ja sen, jäikö siitä sitten voittoa vai tappiota. Liitetiedot puolestaan täydentävät näitä tietoja ja antavat lisäselvityksiä, jotta kokonaisuus olisi vähän helpompi ymmärtää. (Ikäheimo, Malmi & Walden 2019, 58.)

Jos kyseessä on julkisesti noteerattu yhtiö tai muu kuin pien- tai mikroyritys, täytyy laatia myös toimintakertomus, jossa kerrotaan yrityksen tärkeimmät tapahtumat ja tulevaisuuden suunnitelmat. Suuryrityksillä ja yleisen edun kannalta merkittävillä yhteisöillä pitää lisäksi olla rahoituslaskelma, joka kertoo, mistä varat tulivat ja mihin niitä käytettiin tilikauden aikana. Tilinpäätöksen tavoitteena on tarjota mahdollisimman hyvä ja kattava kuva yrityksen taloudellisesta tilanteesta ja tuloksesta, jotta sijoittajat ja muut sidosryhmät saavat tarvitsemansa tiedon. (Kerbs 2020, 97–98.)

Yritys määritellään mikroyritykseksi, jos se täyttää korkeintaan yhden seuraavista kriteereistä: taseen loppusumma on 350 000 euroa, liikevaihto on 700 000 euroa tai yrityksessä on keskimäärin 10 työntekijää tilikauden aikana. Pienyrityksen määritelmä täyttyy, jos yksi seuraavista ylittyy: taseen loppusumma on 6 000 000 euroa, liikevaihto on 12 000 000 euroa tai työntekijöitä on keskimäärin 50. (Kirjanpitolaki 1339/1997, 1 luku, 4 §.)

3.1 Tuloslaskelma

Tuloslaskelma on tärkeä osa tilinpäätöstä, joka kokoaa yhteen yrityksen tulot ja menot tietyn tilikauden ajalta. Se näyttää, onko yritys tehnyt voittoa vai tappiota. Tuloslaskelma voidaan esittää eri tavoilla, kuten kululaji- tai toimintokohtaisena. Kululajikohtainen kaava on yleisin ja siinä kulut esitetään niiden luonteen mukaisesti. Toimintokohtainen kaava taas jakaa kulut esimerkiksi hankintaan, myyntiin ja markkinointiin. (Ikäheimo ym. 2019, 64–65.)

Tuloslaskelma koostuu kolmesta pääosasta: varsinaisen liiketoiminnan tuotot ja kulut, rahoituksen tuotot ja kulut sekä tilinpäätössiirtojen ja verojen muutokset (Ikäheimo ym. 2019, 63). Nämä auttavat hahmottamaan, miten yritys on menestynyt ja missä olisi parantamisen varaa. Lisäksi tuloslaskelman luvut kertovat, kuinka hyvin yritys käyttää resurssejaan ja millaisia kasvumahdollisuuksia sillä on tulevaisuudessa. (Kerbs 2020, 50–53.)

Tuloslaskelma sisältää muun muassa seuraavat erät:

- **Liikevaihto:** Liikevaihto tarkoittaa yrityksen varsinaisen liiketoiminnan tuottoja, joista on vähennetty esimerkiksi alennukset ja arvonalisäverot. Liikevaihto riippuu yrityksen toiminnasta, esimerkiksi ohjelmistoyrityksellä liikevaihtoon voi kuulua lisenssien ja ylläpidon tuotot, kun taas metallisulattamolla siihen voi sisältyä myydyn metallin lisäksi romumetalli.
- **Liiketoiminnan muut tuotot:** Esimerkiksi käyttämättömien tilojen vuokratuotot tai pysyvien vastaavien myyntituotot. Kaikki tuotot, jotka eivät sovi liikevaihdon tai rahoitustuotosten piiriin, kirjataan liiketoiminnan muihin tuottoihin.
- **Henkilöstökulut:** Nämä kulut sisältävät työntekijöiden palkat ja palkkiot sekä henkilösivukulut, kuten eläkemaksut. Mukana voi olla myös esimerkiksi työnantajan maksamat sairausvakuutusmaksut ja muut vastaavat erät.
- **Materiaalit ja palvelut:** Tähän kuuluvat kaikki suoritustuotantoon liittyvät hankinnat, kuten raaka-aineet ja ulkopuoliset palvelut. Esimerkiksi alihankkijoiden työpanokset voivat kuulua tähän ryhmään.
- **Poistot ja arvonalentumiset:** Poistot kohdistavat usean vuoden ajan käytettävien hyödykkeiden hankintamenot niiden käyttöajalle. Arvonalentumiset huomioivat pysyvien vastaavien hyödykkeiden arvon alenemisen.
- **Liiketoiminnan muut kulut:** Näihin kuuluvat esimerkiksi markkinointi-, toimitila- ja toimistokulut, jotka eivät liity suoraan varsinaiseen tuotantoon tai myyntiin. Jos kulut eivät kuulu muihin kuluryhmiin, ne kirjataan tähän ryhmään.
- **Rahoitustuotot ja -kulut:** Näihin kuuluvat muun muassa korkotuotot ja osingot. Ne osoittavat, miten yrityksen rahoitus on vaikuttanut tulokseen ja kuinka suuri osa tuloksesta menee vieraan pääoman korvauksiin.
- **Tilikauden tulos:** Lopullinen tulos, joka osoittaa, onko yritys tehnyt voittoa vai tappiota tilikauden aikana. (Ikäheimo ym. 2019, 64–67.)

Tuloslaskelma auttaa yrityksen johtoa ja muita sidosryhmiä arvioimaan yrityksen taloudellista suorituskykyä ja tekemään päätöksiä tulevista toimenpiteistä ja investoinneista. Sen rakenne ja

esitystapa on määritelty kirjanpitoasetuksessa (1339/1997). On tärkeää noudattaa johdonmukaisuutta, jotta taloudellinen kehitys olisi helposti seurattavissa vuodesta toiseen. (Suomi.fi 2020.)

3.2 Tase

Tase on tilinpäätöksen toinen keskeinen osa, joka kuvaa yrityksen varallisuuden, velat ja oman pääoman tietyllä hetkellä - yleensä tilinpäätöspäivänä. Tase jakautuu kahteen pääosaan: vastaavaa ja vastattavaa. Vastaavaa-puolella esitetään yrityksen omaisuus eli varat, kun taas vastattavaa-puoli kertoo, mistä lähteistä nämä varat on rahoitettu. (Kerbs 2020, 60.) Käytännössä tase kuvaa sitä, kuinka paljon yrityksellä on omaa rahaa kiinni liiketoiminnassa ja kuinka paljon on käytetty lainarahaa.

Taseen tarkoituksena on kuvata yrityksen taloudellista tilannetta tilinpäätöksessä. Se on yhteenvedo yrityksen varoista ja kertoo samalla sen taloudellisen kehityksen sekä mahdollisuudet tulevaisuudessa. Taseessa eritellään, kuinka suuri osa yrityksen omaisuudesta on rahoitettu omalla pääomalla ja kuinka paljon lainarahalla. Yksinkertaisesti sanottuna tase kertoo, paljonko yrityksellä on omaa rahaa sijoitettuna ja kuinka paljon velkaa sillä on. Tase jaetaan kahteen osaan: vastaavaa ja vastattavaa. (Salmi 2020, 2.2 luku.)

3.2.1 Vastaavaa

Vastaavaa-puoli sisältää kaiken sen omaisuuden, joka auttaa yritystä tuottamaan tuloja. Näille varoille on yhteistä, että niihin kohdistuu tulevaisuuden tulo-odotuksia. Tämä tarkoittaa, että omaisuutta voidaan hyödyntää liiketoiminnassa, myydä tai vuokrata. Jos varallisuudesta ei odoteta tuloja, se ei kuulu taseeseen, vaan tuloslaskelmaan. Yrityksen on myös hallittava omaisuutta, joka näkyy taseessa, kuten myyntisaatavia, jotka perustuvat jo tapahtuneisiin liiketoimiin. Lisäksi omaisuuserällä on oltava rahallinen arvo, jotta se voidaan merkitä taseeseen. (Salmi 2020, 2.2 luku.)

Pysyvät vastaavat kuvaavat sellaisia tuotannontekijöitä, joilla katsotaan olevan tulontuottokykyä yhtiön reaali-prosessissa useamman kuin yhden tilikauden ajan. Näitä ovat esimerkiksi aineettomat hyödykkeet, kuten tekijänoikeudet ja patentit, sekä aineelliset hyödykkeet, kuten rakennukset ja koneet. Pysyvät vastaavat toimivat pitkäaikaisina investointeina, joilla on tarkoitus tuottaa tuloa yrityksen toiminnassa pitkällä aikavälillä. (Ikäheimo ym. 2019, 60.)

Vaihtuvat vastaavat puolestaan ovat sellaisia eriä, joiden on tarkoitus tuottaa tuloa seuraavan tilikauden aikana. Näihin kuuluvat vaihto-omaisuus, saamiset ja pankkisaamiset. Vaihtuvat vastaavat tukevat yrityksen päivittäistä toimintaa ja varmistavat sen likviditeetin, eli kyvyn vastata lyhyen aikavälin maksuvelvoitteisiin. Vaihto-omaisuuteen kuuluu esimerkiksi yrityksen myytäväksi tarkoitettu

materiaali ja tuotteet, kun taas saamiset ja rahoitusarvopaperit edustavat yrityksen odotettavissa olevia rahavirtoja. (Kerbs 2020, 60–62.)

Taseessa omaisuuden esittämisjärjestys perustuu siihen, kuinka pitkään se tuottaa yritykselle tuloja. Mitä alempana omaisuuserä on, sitä helpommin se voidaan muuttaa rahaksi, eli kyseessä on likvidimpi erä. Kaikkea taseessa näkyvää omaisuutta ei kuitenkaan voi suoraan muuttaa rahaksi. Aidosti likvidejä varoja ovat esimerkiksi käteiskassa ja pankkitili, joiden arvo on nopeasti ja helposti määriteltävissä. (Salmi 2012, 2.2 luku.)

3.2.2 Vastattavaa

Vastattavaa-puolella taseessa esitetään yrityksen velat ja oma pääoma. Oma pääoma koostuu omistajien sijoittamista varoista sekä kertyneistä voittovaroista. Se kuvaa omistajien sitoutumista yritykseen ja heidän omistamaansa osuutta yrityksen varoista. Oma pääoma jakautuu sidottuun ja vapaaseen omaan pääomaan: sidottu oma pääoma sisältää esimerkiksi osakepääoman ja arvonnkorotusrahaston, kun taas vapaa oma pääoma koostuu esimerkiksi tilikauden voitoista, joita voidaan jakaa osinkoina omistajille. (Osakeyhtiölaki 624/2006, 8 luku, 1 §.)

Vieras pääoma tarkoittaa yrityksen ulkopuolisten tahojen, kuten pankkien ja muiden rahoittajien, yritykselle antamaa rahoitusta. Vieras pääoma jaetaan pitkä- ja lyhytaikaiseen vieraaseen pääomaan sen mukaan, kuinka nopeasti se on maksettava takaisin. Lyhytaikainen vieras pääoma eräännyy maksettavaksi seuraavan tilikauden aikana, kun taas pitkäaikainen vieras pääoma eräännyy myöhemmin. Vieraan pääoman avulla yritys voi rahoittaa toimintaansa ja investointejaan ilman, että omistajien tarvitsee sijoittaa lisää omaa pääomaa. (Kerbs 2020, 75.)

Taseen avulla yrityksen taloudellista asemaa voidaan arvioida kokonaisuutena: kuinka paljon yrityksellä on varoja, kuinka paljon sillä on velkoja ja mikä osa varoista on omistajien sijoittamaa. Tase antaa kattavan kuvan yrityksen taloudellisesta tilanteesta ja auttaa sidosryhmiä, kuten sijoittajia ja rahoittajia, arvioimaan yrityksen luotettavuutta ja taloudellista vakautta. (Netvisor 2024.)

3.3 Rahoituslaskelma

Rahoituslaskelma auttaa hahmottamaan, mistä yrityksen rahat ovat tulleet ja mihin niitä on käytetty tilikauden aikana. Sen avulla voidaan helposti nähdä, kuinka rahavirrat ovat jakautuneet eri osaluokkiin, kuten liiketoimintaan, investointeihin ja rahoitukseen. (Ikäheimo ym. 2019, 70.) Tämä tieto on tärkeää yrityksen taloudellisen terveyden arvioimiseksi: pystyykö yritys kattamaan menonsa ja tekemään tarvittavat investoinnit ilman lisärahoitusta?

Rahoituslaskelman tekeminen on pakollista suurille yrityksille sekä yhteisöille, joilla on merkitystä yleisen edun kannalta. Rahoituslaskelma voidaan jakaa kolmeen osaan:

- **Liiketoiminnan rahavirrat** kertovat siitä, kuinka paljon rahaa on tullut yrityksen ydintoiminnasta, esimerkiksi myyntituloina, ja kuinka paljon sitä on kulunut toiminnan ylläpitämiseen liittyviin kuluihin. Tämä auttaa ymmärtämään, kuinka hyvin yritys pystyy tuottamaan rahaa perustoiminnallaan.
- **Investointien rahavirrat** kuvaavat sitä, mihin investointeihin rahaa on käytetty ja kuinka paljon investoinneista on saatu takaisin, esimerkiksi omaisuuden myyntien kautta. Tämä osa osoittaa yrityksen kyvyn laajentua tai parantaa toimintaansa pitkällä aikavälillä.
- **Rahoituksen rahavirrat** taas osoittavat, kuinka paljon yritys on saanut rahaa esimerkiksi lainojen tai oman pääoman lisäysten kautta, ja kuinka paljon rahaa on mennyt lainojen takaisinmaksuun tai osingonjakoon. Tämä kuvaa sitä, miten yritys hallitsee ulkoisia rahoituslähteitään. (Kerbs 2020, 109.)

Rahoituslaskelma voidaan laatia kahdella eri tavalla: suorana tai epäsuorana. Suora rahoituslaskelma kertoo konkreettisesti, mistä rahat ovat tulleet ja mihin ne ovat menneet, kun taas epäsuora rahoituslaskelma lähtee liikkeelle yrityksen tilikauden tuloksesta ja tekee siihen oikaisuja, jotta saadaan selville rahavirrat. Molemmat tavat ovat hyväksyttäviä, ja kumpikin tarjoaa hyödyllistä tietoa hieman eri näkökulmasta. (Kerbs 2020, 110.)

Rahoituslaskelma on erittäin hyödyllinen, kun halutaan ymmärtää yrityksen kykyä tuottaa rahaa ja hallita maksuvalmiuttaan. Sen avulla voidaan esimerkiksi nähdä, riittävätkö yrityksen rahavarat investointien tekemiseen ja lainojen takaisinmaksuun ilman ulkoista rahoitusta. Tällainen tieto on erityisen tärkeää silloin, kun yritys kohtaa taloudellisia haasteita tai on tekemässä suuria investointeja. (Ikäheimo ym. 2019, 71.)

3.4 Liitetiedot

Liitetietojen tarkoituksena on antaa tarkempaa tietoa yrityksen taloudellisesta tilanteesta, jotta tilinpäätöksen lukija saa mahdollisimman selkeän kuvan yrityksestä. Jos toimintakertomusta ei tehdä, liitetiedoissa täytyy esittää siihen rinnastettavia tietoja. Liitetietojen määrä riippuu yrityksen koosta. Pienet ja mikroyritykset antavat vain olennaiset liitetiedot, kuten poikkeukselliset erät ja tilikauden jälkeiset tapahtumat. Suuremmilta yrityksiltä vaaditaan enemmän yksityiskohtia, kuten tiedot liikevaihdon jakautumisesta ja poistojen perusteista. (Kerbs 2020, 113–116.)

Liitetiedoissa tulee mainita kaikki yrityksen tilinpäätöksen laatimiseen vaikuttavat tiedot, kuten tilikauden aikana saadut vakuudet, sitoumukset ja merkittävät tapahtumat. Näiden tietojen tarkoitus on varmistaa, että yrityksen taloudellinen tilanne esitetään mahdollisimman tarkasti ja ymmärrettävästi. (Ikäheimo ym 2019, 68)

3.5 Toimintakertomus

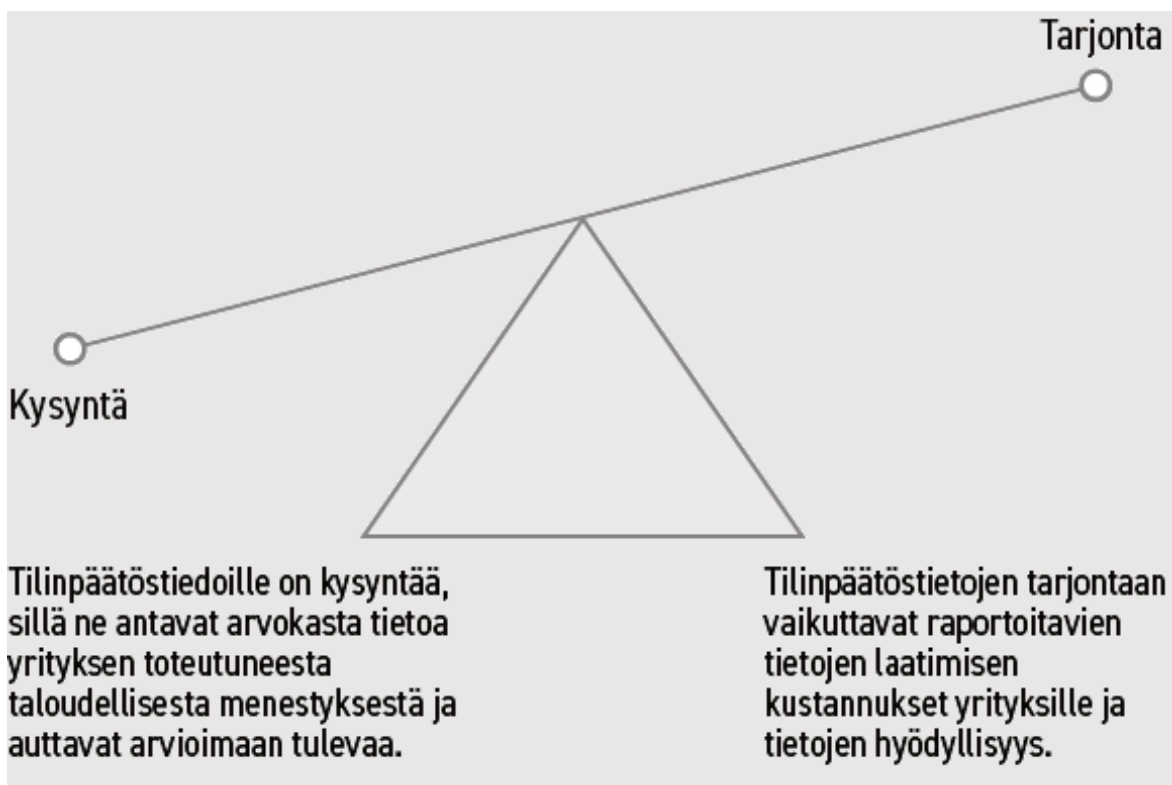
Toimintakertomus täydentää tilinpäätöstä kuvaamalla yrityksen toiminnan kehitystä, tuloksellisuutta ja taloudellista tilannetta. Pienet yritykset voivat olla vapautettuja toimintakertomuksen laatimisesta, mutta osakeyhtiölain vaatimukset on silti esitettävä liitetiedoissa, mikäli toimintakertomusta ei tehdä. (Tilisanomat 2014.)

Toimintakertomuksessa esitetään merkittävät riskit, tilikauden jälkeiset tapahtumat, tulevaisuuden näkymät sekä tutkimus- ja kehitystoiminta. Lisäksi se sisältää hallituksen voitonjakoesitykset ja tiedot omista osakkeista. Suuryritysten ja julkisesti noteerattujen yhtiöiden on aina laadittava toimintakertomus. Jos toimintakertomus julkaistaan lyhennettynä versiona, on mainittava, mistä täydellinen versio on saatavilla. (Kerbs 2020, 108.)

4 Tilinpäätösanalyysi

Tilinpäätösanalyysi perustuu tilinpäätöksen ja sen liitetietojen antamaan informaatioon. Erilaisia tilinpäätösanalyyskejä ovat esimerkiksi toimiala-analyysi, joka keskittyy toimialan menestykseen, yritysanalyysi, joka kattaa yrityksen toiminnan kokonaisvaltaisesti, sekä sijoitusanalyysi, jossa tarkastellaan yrityksen arvoa ja sen tulevaisuuden näkymiä sijoittajan näkökulmasta. (Salmi 2020, luku 4.)

Tilinpäätösanalyysi on keskeinen työkalu eri sidosryhmille, kuten osakkeenomistajille, lainoittajille, tavarantoimittajille ja viranomaisille, joilla kaikilla on omat intressinsä yrityksen taloudellista tilaa kohtaan. Esimerkiksi osakkeenomistajat ovat kiinnostuneita yrityksen kannattavuudesta ja sen tuottamasta arvonnoususta, kun taas lainoittajat keskittyvät yrityksen maksuvalmiuteen ja velanhoidokykyyn. (Kallunki 2022, 16.) Seuraava kuva, Juha-Pekka Kallunkin kirjasta (Kallunki 2022, 16), antaa yleisen käsityksen, kuinka kysyttyjä ja haluttuja tilinpäätösanalyysit käytännössä ovat.



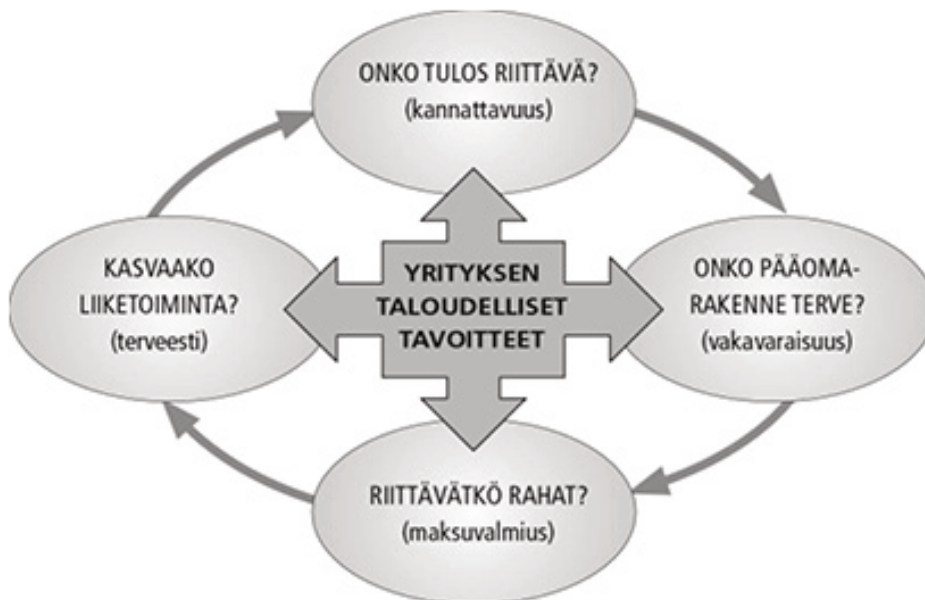
Kuva 2. Tilinpäätösinformaatio kysyntä ja tarjonta (Kallunki 2022, 16)

Tilinpäätösanalyysiä käytetään paitsi yrityksen nykytilan arviointiin, myös sen kehityksen ja taloudellisen tilanteen vertailuun kilpailijoihin tai aikaisempiin tilikausiin. Tilinpäätöksen vahva standardisointi mahdollistaa analyysien vertailtavuuden, mikä tekee tilinpäätösanalyysistä luotettavan ja objektiivisen työkalun. (Kallunki 2022, 13.)

Yksinkertaisesti sanottuna tilinpäätösanalyysi on tapa arvioida yrityksen taloudellista terveyttä ja suorituskykyä. Sen avulla voidaan saada selville, miten hyvin yritys pärjää, onko sen toiminta kannattavaa, ja miten se pystyy hallitsemaan taloudelliset velvoitteensa. Analyysi antaa yrityksen sidosryhmille, kuten sijoittajille, lainanantajille ja työntekijöille tarvittavaa, tietoa, jotta he voivat tehdä päätöksiä yrityksen suhteen. (Procountor 2024.)

4.1 Mittarit ja tunnusluvut

Tilinpäätösanalyysin tunnusluvut ovat työkaluja, joiden avulla voidaan arvioida yrityksen taloudellista tilannetta ja arvostusta. Tunnusluvut kuvaavat esimerkiksi yrityksen liikevaihtoa, kannattavuutta ja maksukykyä, mikä auttaa ymmärtämään yrityksen tulevaisuuden potentiaalia tehdä voittoa omistajilleen. (Ikäheimo ym. 2019, 107.) Seuraava kuva, Salmin kirjasta (Salmi 2020), kertoo mitä taloudellisia tavoitteita mittareiden avulla tutkitaan.



Kuva 3. Yrityksen taloudellisen tilan kokonaisuus (Salmi 2020, 4.3 luku)

Tunnuslukuanalyysi keskittyy erilaisten taloudellisten mittareiden tarkasteluun yksittäin tai suhteessa toisiinsa ja tunnusluvut voidaan jakaa eri ryhmiin riippuen siitä, mitä osa-aluetta yrityksen toiminnasta ne kuvaavat: kasvu, kannattavuus, vakavaraisuus ja maksuvalmius (Ikäheimo ym. 2019, 107). Tunnuslukujen valinnassa on tärkeää valita oikea mittari, joka mittaa haluttua asiaa luotettavasti ja toistettavasti. Käyttäjän on aina ymmärrettävä tunnusluvun laskukaava ja sen merkitys, jotta hän voi tulkita ja käyttää tuloksia oikein. (Salmi 2020, 140.)

4.1.1 Kasvu

Liikevaihdon kasvuprosentti on yleisin tunnusluku yrityksen kasvua mitatessa ja se kertoo, miten yrityksen myynti on kehittynyt edellisvuoteen verrattuna. Se kuvastaa yrityksen toiminnan laajuuden kasvua paremmin kuin nettotulos, koska se ei ota huomioon kirjanpidon eriä tai kustannusten muutoksia. Kasvuprosentin tulisi aina olla korkeampi kuin inflaatio, jotta kasvua olisi aidosti tapahtunut. (Taloustutka 2024.) Seuraava kuva esittää liikevaihdon kasvuprosentin kaavan:

$$100 \times \frac{\text{liikevaihto} - \text{edellinen liikevaihto}}{\text{edellinen liikevaihto}}$$

Kuva 4. Liikevaihdon kasvuprosentin laskukaava (Taloustutka 2024)

4.1.2 Kannattavuus

Kannattavuus on keskeinen mittari yrityksen toimintaedellytysten arvioinnissa. Yritys on kannattava, kun sen tulot ovat suuremmat kuin kulut. (Taloustutka 2024.) Jos yritys ei ole kannattava, se tuottaa tappiota ja kuluttaa omaa pääomaansa, joka lopulta loppuu. Tällöin yrityksen toiminta joudutaan lopettamaan. Kannattavuutta mitataan yleensä liikevaihtoon suhteutettujen katemittareiden sekä pääomaan suhteutettujen tuottomittareiden avulla. (Alma insights s.a.) Kannattavuutta kuvailevia lukuja on erilaisia, tässä tapauksessa valitut mittarit ovat: nettotulosprosentti, oman pääoman tuotto-% ja sijoitetun pääoman tuotto-%.

Nettotulos-%

Nettotulos kertoo yrityksen lopullisen tuloksen, kun kaikki kulut, paitsi satunnaiset erät, on vähennetty. Nettotulosprosentti on hyödyllinen mittari saman toimialan yritysten vertailussa. Jos yrityksellä on korkeampi nettotulosprosentti kuin kilpailijoilla, se tarkoittaa, että se on tehokkaampi ja hallitsee kustannuksiaan paremmin. (Taloustutka 2024.) Nettotuloksen riittävyys riippuu yrityksen voitonjakotavoitteista, ja sitä voi arvioida esimerkiksi oman pääoman tuotto-%:n avulla. Jos tuotto on yli 10 %, nettotulos on yleensä riittävä omistajien näkökulmasta. (Alma insights s.a.) Seuraavaksi kuvassa on esitetty nettotulosprosentin kaava:

$$100 \times \frac{\text{nettotulos}}{\text{liikevaihto}}$$

Kuva 5. Nettotulosprosentin laskukaava (Taloustutka 2024)

Oman pääoman tuotto-% (ROE)

Oman pääoman tuotto-% kertoo, kuinka hyvin yritys tuottaa voittoa omistajien sijoittamalle pääomalle. Nopeasti kasvavilla yrityksillä on yleensä korkeampi ROE. (Taloustutka 2024.)

Yleisesti yli 20 % on erinomainen ROE, kun taas alle 5 % on heikko. On tärkeää huomioida, että suuret investoinnit voivat hetkellisesti heikentää tuottotasoa ja taseen historialliset arvot eivät aina anna täydellistä kuvaa oman pääoman todellisesta tuotosta. Myös pienet omat pääomat voivat joskus näyttää korkean ROEn, vaikka tulos olisi vähäinen. (Alma insights s.a.) Oman pääoman tuotto-%n kaava on esitetty kuvassa 6. ja se on seuraava:

$$100 \times \frac{\text{nettotulos}}{\text{oma pääoma keskimäärin}}$$

Kuva 6. Oman pääoman tuotto-%n laskukaava (Taloustutka 2024)

Sijoitetun pääoman tuotto-% (ROCE)

Sijoitetun pääoman tuotto-% kertoo, kuinka hyvin yritykseen sijoitettu pääoma tuottaa voittoa sekä omistajien että lainanantajien näkökulmasta. Se kattaa nettotuloksen, joka jää omistajille, ja korkokulut, jotka maksetaan lainanantajille. Sijoitetun pääoman tuotto-% voidaan vertailla yrityksen aiempiin vuosiin ja kilpailijoihin, jotta saadaan selville, onko yrityksen taloudellinen menestys kehittynyt hyvin ja onko se kilpailukykyinen toimialallaan. (Ikäheimo ym. 2019, 109.)

Yli 15 %:n ROCE on erinomainen ja alle 3 % on heikko. ROCE-arvoon voi vaikuttaa se, että suuret investoinnit eivät välttämättä ole ehtineet tuottaa tulosta tilikauden aikana. Joskus yritykset, joilla on korkeat rahoituskulut tai verot, voivat saada hyviä ROCE-arvoja, vaikka kaikki tulot menisivätkin rahoittajille ja verottajalle ilman, että omistajat saavat mitään. (Alma insights s.a.) Seuraavassa kuvassa on esitetty sijoitetun pääoman kaava:

$$100 \times \frac{\text{nettotulos} + \text{rahoituskulut} + \text{verot}}{\text{sijoitettu pääoma keskimäärin}}$$

Kuva 7. Sijoitetun pääoman tuotto-%n laskukaava (Taloustutka 2024)

4.1.3 Vakavaraisuus

Yrityksen vakavaraisuus vaikuttaa suoraan omistajien saamaan tuottoon. Jos yrityksellä on kannattavia investointikohteita, se voi käyttää vierasta pääomaa investointien rahoittamiseen ja maksaa kulut syntyvillä kassavirroilla. Tämä hyödyttää omistajia, sillä he saavat tuottoa myös investoinneista, joita ei ole rahoitettu heidän omalla sijoitetulla pääomallaan. (Ahti Viita 2024.)

Liian paljon lainaa voi johtaa rahoituskriisiin, kun taas liian varovainen lainankäyttö voi vähentää tuottoa (Kallunki 2022, 116).

Omavaraisuusaste-%

Omavaraisuusaste kertoo, kuinka paljon yrityksellä on omaa pääomaa suhteessa sen koko varallisuuteen. Jos omavaraisuusaste on matala, yritys on alttiimpi taloudellisille vaikeuksille, ja yksikin huono vuosi voi olla kohtalokas. Korkean omavaraisuuden yrityksillä on enemmän vapautta sopeutua markkinoiden muutoksiin, kuten kiristyvään kilpailuun, ja ne kestävät heikompaa kannattavuutta pidempään kuin matalan omavaraisuuden yritykset. Tyypillisesti nuoret yritykset ovat velkaantuneempia kuin pitkään toimineet yritykset, ja niiden omavaraisuusaste on alhaisempi. (Alma insights s.a.)

Yli 35 %:n arvo on hyvä ja alle 15 % heikko. On tärkeää huomioida, että taseessa näkyvät arvot kuvaavat vain tilinpäätöshetkeä, ja esimerkiksi varaston arvo tai velat voivat vaikuttaa tuloksiin. (Alma insights s.a.) Seuraavaksi kuvassa on esitetty omavaraisuusasteen kaava:

$$100 \times \frac{\text{Omat varat}}{\text{Taseen loppusumma} - \text{ennakkomaksut}}$$

Kuva 8. Omavaraisuusasteprosentin laskukaava (Taloustutka 2024)

Nettovelkaantumisaste-%

Nettovelkaantumisaste auttaa ymmärtämään, miten paljon yritys on velkaantunut suhteessa omaan pääomaansa. Nettovelkaantumisaste on hyödyllinen, koska se mahdollistaa yritysten vertailun keskenään, ja se näyttää, kuinka hyvin yritys pystyy hoitamaan velkansa sijoitusvarallisuutensa tuotoilla tai maksamalla velkaa pois. (Kallunki 2022, 119.) Korkea velkaantumisaste voi olla riskitekijä, sillä se voi rajoittaa yrityksen kasvumahdollisuuksia. Yritys, jolla on paljon velkaa, saattaa kohdata vaikeuksia saada lisälainaa esimerkiksi kasvun rahoittamiseen. (Alma insights s.a.)

Ohjearvojen mukaan alle 60 % on hyvä nettovelkaantumisaste, kun taas yli 200 % on heikko. Vaikka yrityksen nettovelkaantumisaste olisi matala, se ei välttämättä takaa, että yritys saa lainaa. Rahoittajat arvioivat tarkasti yrityksen lainanhoitokyvyn ja vakuudet ennen lainan myöntämistä. (Alma insights s.a.). Nettovelkaantumisasteen kaava on esitetty kuvassa 9 ja se on seuraava:

$$100 \times \frac{\text{korolliset velat} - \text{likvidit rahavarat}}{\text{omat varat}}$$

Kuva 9. Nettovelkaantumisasteen laskukaava (Taloustutka 2024)

4.1.4 Maksuvalmius

Maksuvalmius on yksinkertaisesti yrityksen kyky maksaa kaikki laskunsa ajallaan. Riittävä likviditeetti, eli maksuvalmius, tarkoittaa, että yrityksellä on tarpeeksi rahaa ja omaisuutta, jonka voi nopeasti muuttaa rahaksi. Jos rahaa on liikaa, se voi kuitenkin olla tehottomassa käytössä ja tuottaa huonosti, joten yrityksen pitää löytää sopiva taso. (Kallunki 2022, 124.)

Quick Ratio

Quick ratio kertoo, kuinka hyvin yritys pystyy maksamaan lyhytaikaiset velkansa ilman varaston myyntiä. Tavallaan tiukin mittari yrityksen maksuvalmiudelle, koska siinä otetaan huomioon vain yrityksen rahoitusomaisuus, kuten rahavarat ja myyntisaamiset, ei varastoja. (Kallunki 2022, 125.)

Arvon kehitystä ja vertailua saman toimialan yrityksiin kannattaa seurata, ja tunnusluku on hyödyllinen myös maksuaikojen vertailussa. Yli 1:n arvo on hyvä, kun taas alle 0,3 arvo on heikko. Yrityksen rahoitusomaisuus kattaa lyhytaikaiset velat kokonaan, kun suoritusarvo on 1. (Alma insights s.a.) Quick ration kaava on seuraava:

$$\frac{\text{lyhytaikaiset saamiset} + \text{rahat ja pankkisaamiset} + \text{rahoitusarvopaperit}}{\text{lyhytaikainen vieras pääoma} - \text{lyhytaikaiset saadut ennakkomaksut}}$$

Kuva 10. Quick ration laskukaava (Taloustutka 2024)

Current Ratio

Current ratio mittaa yrityksen likviditeettiä pidemmällä aikavälillä kuin quick ratio. Se olettaa, että yritys voi tarvittaessa myydä vaihto-omaisuutensa nopeasti ja hoitaa lyhytaikaiset velkansa. Vaihto-omaisuuden realisoinnissa voi kuitenkin olla epävarmuutta, ja varaston todellinen arvo voi olla

pienempi kuin tasearvo. Current ratio toimii hyvin sekä yksittäisten yritysten että toimialojen vertailussa. Current ratio arvoltaan yli 2 on hyvä ja alle 1 on huono. (Alma insights s.a.) Laskukaava on seuraava:

$$\frac{\text{vaihto-omaisuus} + \text{lyhytaikaiset saamiset} + \text{rahat ja pankkisaamiset} + \text{rahoitusomaisuusarvopaperit}}{\text{lyhytaikainen vieras pääoma}}$$

Kuva 11. Current ration laskukaava (Taloustutka 2024)

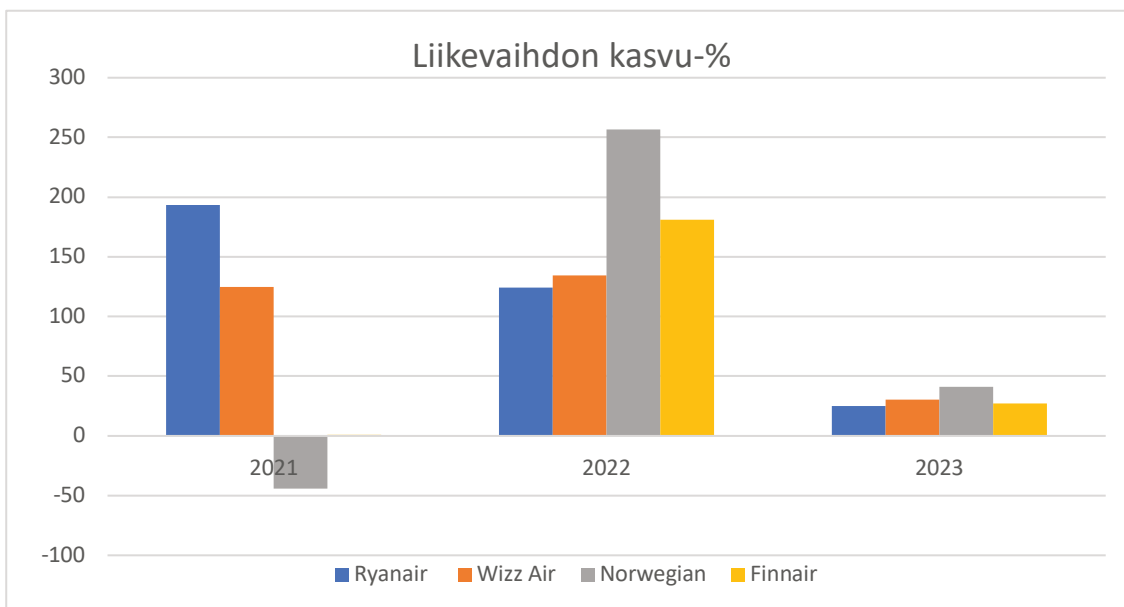
5 Tulokset

Tässä luvussa käytetään edellisessä luvussa mainittuja mittareita ja tunnuslukuja lentoyhtiöiden tunnuslukuanalyysin toteuttamiseen. Ryanair, Wizz Air ja Norwegian ovat tunnettuja nopeasta kasvustaan ja matalista kustannuksistaan, mutta miten nämä edut ovat näkyneet taloudellisissa tuloksissa pandemian jälkeen?

väliset erot, kuten niiden riippuvuus markkinatilanteesta, velkaantumisasasteet ja kassavirran hallinta, johtuvat erilaisista strategisista ratkaisuista, joita yhtiöissä on tehty pandemian jälkeen. Tämä vertailu auttaa ymmärtämään, mitkä strategiat ovat osoittautuneet kestävimiksi ja mitkä yhtiöt pystyivät reagoimaan muutoksiin nopeitten ja parhaiten.

Kaikilla yrityksillä ei ole täsmälleen samat tilikaudet. Ryanairin ja Wizz Airin tilikaudet päättyvät maaliskuun viimeisenä päivänä, kun taas Norwegianin ja Finnairin tilikaudet seuraavat kalenterivuotta ja päättyvät joulukuun viimeisenä päivänä. Tämän pienen eroavaisuuden ei pitäisi vaikuttaa analyysin tuloksiin, mutta se on kuitenkin tärkeätä pitää mielessä. Ryanairin ja Wizz Airin kohdalla on otettu huomioon 2022–2024 vuosiraportit, kun taas Norwegianin ja Finnairin kohdalla 2021–2023 vuosiraportit. Tällä pyritään mahdollisimman uskottavaan ja luotettavaan yritysten vertailuun.

5.1 Kohdeyritysten kasvu



Kuva 12. Kohdeyritysten liikevaihdon kasvuprosentti 2021–2023

Ryanair

Kuva 12 kertoo meille, että Ryanair aloitti vuoden 2021 todella vahvasti, sillä sen liikevaihto kasvoi lähes 200 %. Tämä johtui ilmeisesti siitä, että koronarajoitusten purkaminen toi takaisin suuren määrän matkustajia. Vuonna 2022 kasvu kuitenkin hidastui, mutta oli edelleen merkittävä, noin 124 %. Vuonna 2023 kasvu hidastui huomattavasti ja oli 25 %, mikä saattaa kertoa lentomarkkinoiden normalisoitumisesta. (Ryanair 2024)

Vuosikertomusten perusteella pandemian jälkeen Ryanairin matkustajamäärät nousivat 27 miljoonasta 97 miljoonaan. Tämä muutos johtui EU matkustusrajoitusten lieventämisestä, vaikka viruksen varianttien ja geopoliittisten jännitteiden aiheuttamat häiriöt häiritsivät toimintaa. Ryanair keskittyi reittien laajentamiseen ja polttoainetehokkaampien lentokoneiden hankintaan, jotta kustannustehokkuus paranisi. (Ryanair 2022)

Wizz Air

Kuvassa 12 voidaan todeta, että vuonna 2021 Wizz Airin liikevaihto kasvoi 125 %, mikä viittaa vahvaan palautumiseen. Vuonna 2022 kasvu oli jopa vielä suurempi, 134 %, ja vuonna 2023 nähdään Wizz Airinkin kohdalla markkinoiden normalisoitumisen vaikutusta 30 % kasvulla.

Wizz Airin kasvu johtui pääosin lentokapasiteetin lisäämisestä. Vuonna 2021 yhtiö lisäsi reittejään ja laajensi uusille kentille, mikä auttoi kasvattamaan matkustajamäärää merkittävästi. Matalilla hinnoilla yhtiö houkutteli hintatietoisia asiakkaita ja kaluston kasvu auttoi vastaamaan kasvaneeseen kysyntään. Wizz Airin matkustajamäärä nousi 27 miljoonaan edellisen vuoden 10 miljoonasta. (Wizzair 2022.)

Norwegian

Kuvan perusteella vuoden 2021 aikana Norwegian oli suurissa vaikeuksissa. Liikevaihdon kasvuprosentti oli negatiivinen, mikä tarkoitti liiketoiminnan supistumista. Vuonna 2022 yhtiö kuitenkin onnistui palaamaan vahvasti, ja liikevaihto kasvoi huimat 257 %. Vuonna 2023 kasvu tasoittui 41 %:iin, mikä viittaa jälleen lentomarkkinoiden normalisoitumiseen.

Vuoden 2021 liikevaihdon negatiivinen kehitys Norwegianilla johtui pääasiassa pandemian vaikutuksista ja siihen liittyvistä matkustusrajoituksista, jotka laskivat kysyntää. Yhtiö keskeytti pitkän matkan lennot kokonaan ja pienensi kalustoa. (Norwegian 2021.)

Vuonna 2022 lentoyhtiö kykeni vastaamaan voimakkaaseen lentomatkustuksen kysyntään ja samalla laajensi reittejä, kasvatti kalustoa ja rekrytoi uusia työntekijöitä. Norwegianin liikevaihto kasvoi silloin 19 miljardiin kruunuun ja matkustajamäärä nousi 18 miljoonaan, joka oli kolminkertainen

määrä edellisvuoteen verrattuna. Haasteina kehitykselle olivat polttoaineen hinnat ja vahva dollari. (Norwegian 2022.)

Finnair

Kuvan mukaan Finnair aloitti elpymisensä hitaasti vuonna 2021, jolloin kasvuprosentti oli vain 1 %. Suomen tiukat matkustusrajoitukset ja Aasian markkinoiden hidastuminen vaikuttivat heikkoon tulokseen merkittävästi. Vuonna 2022 Finnair kuitenkin saavutti merkittävän kasvun, 181 %. Finnairin tilinpäätöstiedotteen (Finnair tilinpäätöstiedote 2024) mukaan vuonna 2023 markkinat normalisoituivat ja kasvu hidastui 27 %.

Vuoden 2021 raportin mukaan Finnairilla matkustajatulot vähenivät 20 % edelliseen vuoteen verrattuna, mutta ne pystyivät pitämään melko samanlaisen liikevaihdon niiden lastitulojen ansiosta, jotka oli jopa 90 % suurempia verrattuna edelliseen vuoteen. Matkustajamäärät kasvoivat 3 miljoonasta 9 miljoonaan vuonna 2022, joka aiheutti suuren nousun liikevaihdossa. Ukrainan sota oli suuri este yhtiön suurempaan kasvuun, koska Aasiaan menevät lennot joutuivat muuttamaan reittejään. (Finnair 2021; Finnair 2022.)

Yhteenveto

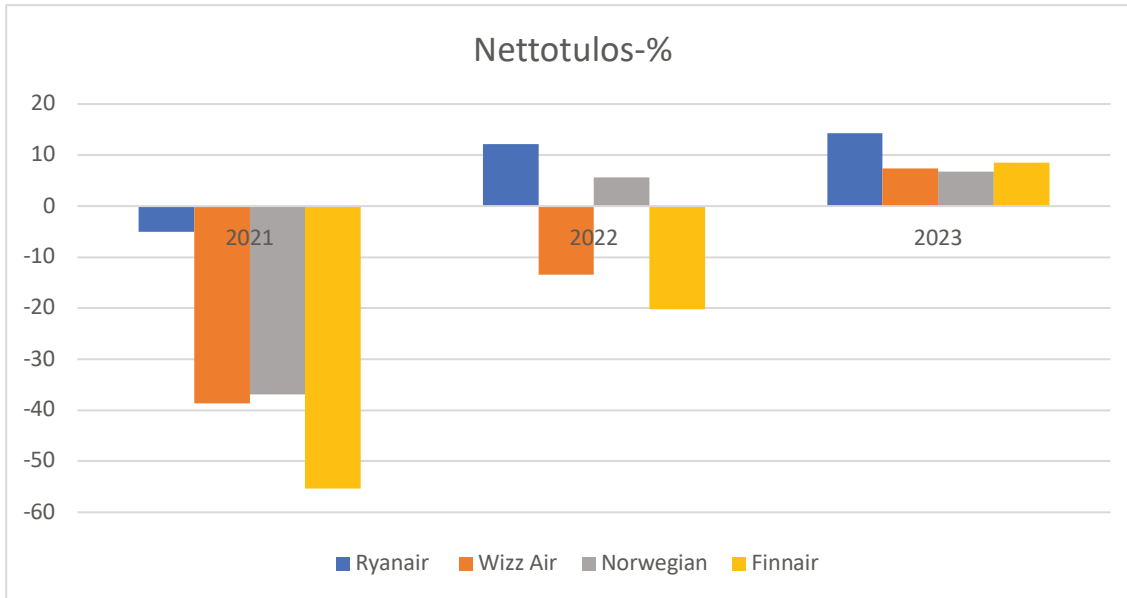
Luvuissa nähdään selkeä trendi. Ryanairin ja Wizz Airin jatkuva liikevaihdon kasvu näyttää järjettömältä, kun katsoo samalla Norwegianin ja Finnairin tilannetta. Syynä erinomaisiin lukuihin on osittain pienempien lentokenttien käyttö ja reittien laajentaminen, mutta se ei kerro tässä tapauksessa koko totuutta. Suurin tekijä on tilikausien erot ja pandemian rajoitusten alku. Suurimmat rajoitukset lentoliikenteessä, jotka vaikuttivat matkustajamääriin, alkoivat vuoden 2020 perinteisen ensimmäisen kvartaalin lopussa, eli maaliskuun ja huhtikuun aikana. Ryanair ja Wizz Air joutuivat aloittamaan tilikaudet huonoimpaan mahdolliseen aikaan ja pandemian vaikutukset näkyivät yhtiöiden edellisen vuoden tilinpäätöksissä. Rajoitukset vähenivät vasta vuoden 2021 toisessa puoliskossa ja verrattuna Finnairiin ja Norwegianiin he saivat enemmän aikaa hyödyntää markkinoiden normalisoitumista. Vuoden 2022 tulokset antavat vielä hieman vääristyneen kuvan yritysten liikevaihdon kasvusta tavallisissa olosuhteissa, kun taas vuoden 2023 tulokset näyttävät realistista ja kuvaavat paremmin markkinatilannetta.

5.2 Kohdeyritysten kannattavuus

5.2.1 Nettotulos-%

Nettotulosprosentti, kuten 4. luvussa jo käsiteltiin, kertoo meille, kuinka suuri osa yhtiön tuloista jää lopulta voitoksi. Ilmailualalla on ollut näinä vuosina monta tekijää, jotka ovat estäneet hyvän tai

pelkän positiivisen nettotulosprosentin, kuten pandemian aiheuttamat rajoitukset matkustajaliikenteeseen ja siitä johtuva matkustajamäärien romahdus, polttoaineiden hintojen nousu sekä tiukat matkustussäännökset, jotka estivät kysynnän täyspalautumisen. (Yle 2022.) Näiden tekijöiden vuoksi lentoyhtiöt joutuivat sopeuttamaan toimintaansa ja kohtaamaan tappiollisia tilikausia. Seuraavassa kuvassa on esitetty yritysten nettotulosprosentit.



Kuva 13. Kohdeyritysten nettotulosprosentti 2021–2023

Ryanair

Kuvasta nähdään, että Ryanair pärjasi tässä vertailussa parhaiten. Vuonna 2021 se teki vain -5 % tappiota, mikä on pieni tappio verrattuna muihin, etenkin kun ajattelee pandemian vaikutuksia. Vuonna 2022 Ryanair nousi jo yli 12 % voitolle ja paransi vielä vuonna 2023, jolloin nettotulosprosentti oli noin 14 %. Tämä kertoo Ryanairin vahvasta kustannustehokkuudesta ja kyvystä sopeutua nopeasti kasvaneeseen kysyntään pandemian jälkeen (Statista 2023).

Wizz Air

Kuva 13 kertoo, että Wizz Airilla oli vaikeampi palautuminen. Vuonna 2021 sen tappiot olivat melko suuret, 38,6 %, ja vaikka se paransi tilannetta, se oli vielä -13,4 % tappiolla vuonna 2022. Vuonna 2023 Wizz Air pääsi vihdoinkin voiton puolelle, mutta kannattavuus jäi Ryanairista jälkeen noin 7 % verran. Wizz Air on laajentunut nopeasti, mikä osaltaan selittää sen haastetta kääntää luvut voitolliseksi.

Norwegian

Kuvasta nähdään, että Norwegian kärsi myös suurista tappioista vuonna 2021, -36,9 %, mutta se pääsi plussalle jo vuonna 2022, jolloin nettotulosprosentti oli 5,6 %. Vuonna 2023 se paransi edelleen 6,8 %, mutta jäi kuitenkin Ryanairista jälkeen. Norwegianin positiivinen käänne johtuu sen taloudellisista uudelleenjärjestelyistä ja siitä, että se on pystynyt hallitsemaan kulujaan paremmin (Norwegian 2023).

Finnair

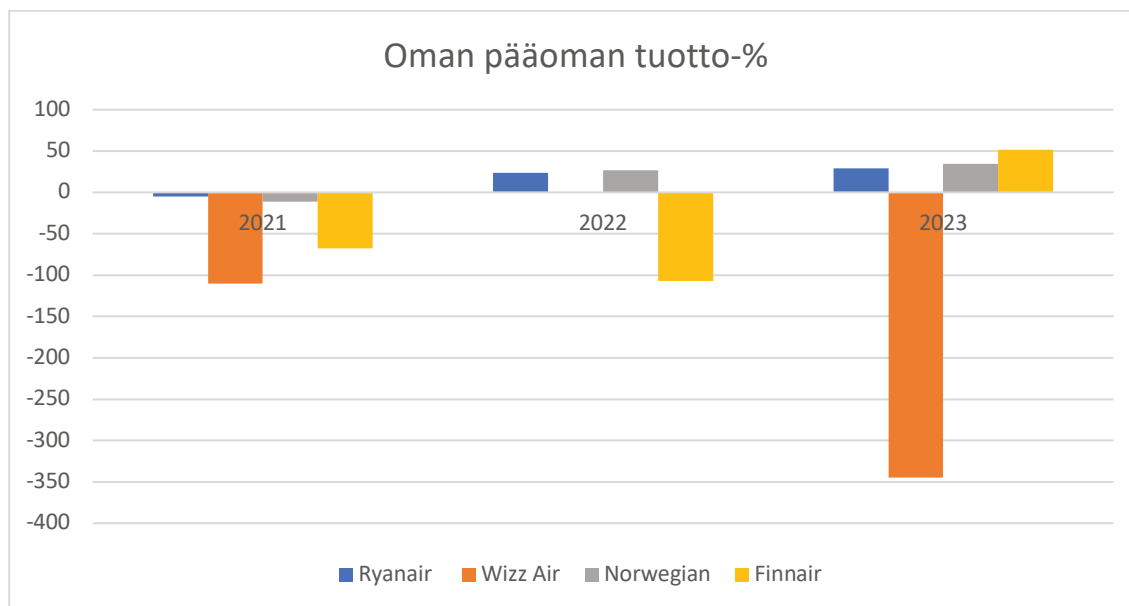
Kuva 13 kertoo, että Finnairilla oli kaikkein vaikein tilanne vuonna 2021, jolloin tappiot olivat -55,5 %. Vuonna 2022 Finnair vähensi tappiotaan, mutta se oli silti tappiolla -20,2 %, tämä johtuu suurelta osin Venäjän ilmatilan sulusta, mikä vaikeutti erityisesti Aasian-reittejä. Vuonna 2023 Finnair pääsi takaisin voitolliseksi, 8,5 %, mikä osoittaa, että yhtiö on sopeutunut uusiin haasteisiin.

Yhteenveto

Ryanair oli selvästi vahvimmassa asemassa koko tämän ajan ja pystyi kääntämään tuloksensa positiiviseksi muita nopeammin. Norwegian ja Finnair onnistuivat myös parantamaan nettotulosprosenttejaan vuosien mittaan, vaikka heillä oli pandemian ja geopoliittisten tilanteiden takia enemmän haasteita. Wizz Air joutui kamppailemaan kannattavuuden kanssa pitkään, mutta sekin pääsi vihdoin voitolle vuonna 2023.

5.2.2 Oman pääoman tuotto-% (ROE)

Oman pääoman tuotto-% on arvokas mittari lentoyhtiöiden kohdalla, koska se paljastaa, kuinka hyvin yhtiö pystyy hyödyntämään omaa pääomaa markkinoiden, kustannusten ja toimintaympäristön haasteista huolimatta. Korkea ROE merkitsee siitä, että lentoyhtiö on taloudellisesti vahva ja kykenevä hallitsemaan alaansa liittyviä riskejä, kun taas matala tai negatiivinen ROE osoittaa, että yhtiöllä on vaikeuksia kannattavuuden ja kustannustehokkuuden saavuttamisessa. (Alma insights s.a.) Seuraavassa kuvassa nähdään kohdeyritysten oman pääoman tuotto-%.



Kuva 14. Kohdeyritysten oman pääoman tuotto-% (ROE) 2021–2023

Ryanair

Kuvassa 14 nähdään että, Ryanair pärjäsi jälleen erittäin hyvin. Vuonna 2021 sen oman pääoman tuotto-% oli -4,7 %, mikä on varsin pieni tappio verrattuna kilpailijoihin. Vuonna 2022 Ryanair nousi selvästi voitolliseksi, ja sen ROE oli 23,5 %. Vuonna 2023 Ryanair kasvatti oman pääoman tuottoaan edelleen 28,9 %. Tämä vahva tulos osoittaa, että Ryanair onnistui palautumaan pandemian vaikutuksista tehokkaasti ja tuottamaan omistajilleen merkittävää lisäarvoa.

Wizz Air

Kuva 14 kertoo, että Wizz Airin oman pääoman tuotto-% oli kaikista heikoin. Vuonna 2021 Wizz Air teki merkittävää tappiota omistajien pääomalle, ROE ollessa -110,1 %. Vuonna 2022 lentoyhtiön oma pääoma oli negatiivinen, joten tuotto-%:ta ei voitu laskea. Vuonna 2023 ROE oli -344,9 %, mikä viittaa erittäin suuriin tappioihin suhteessa yhtiön omaan pääomaan. Tämä heikko tulos saattaa liittyä Wizz Airin aggressiivisiin kasvusuunnitelmiin ja siihen, että se on joutunut kohtaamaan haasteita kulujen hallinnassa.

Norwegian

Kuvan 14 perusteella Norwegianin kehitys oli positiivinen pandemian jälkeen. Vuonna 2021 Norwegianin oman pääoman tuotto-% oli -11,5 %, mutta vuonna 2022 yhtiö nousi merkittävään voitollisuuteen, ROE

ollessa 26,9 %. Vuonna 2023 Norwegian paransi tulostaan edelleen 34,8 %, mikä osoittaa, että yhtiön taloudelliset uudelleenjärjestelyt ovat tuottaneet tulosta ja yhtiö on palannut kannattavalle pohjalle.

Finnair

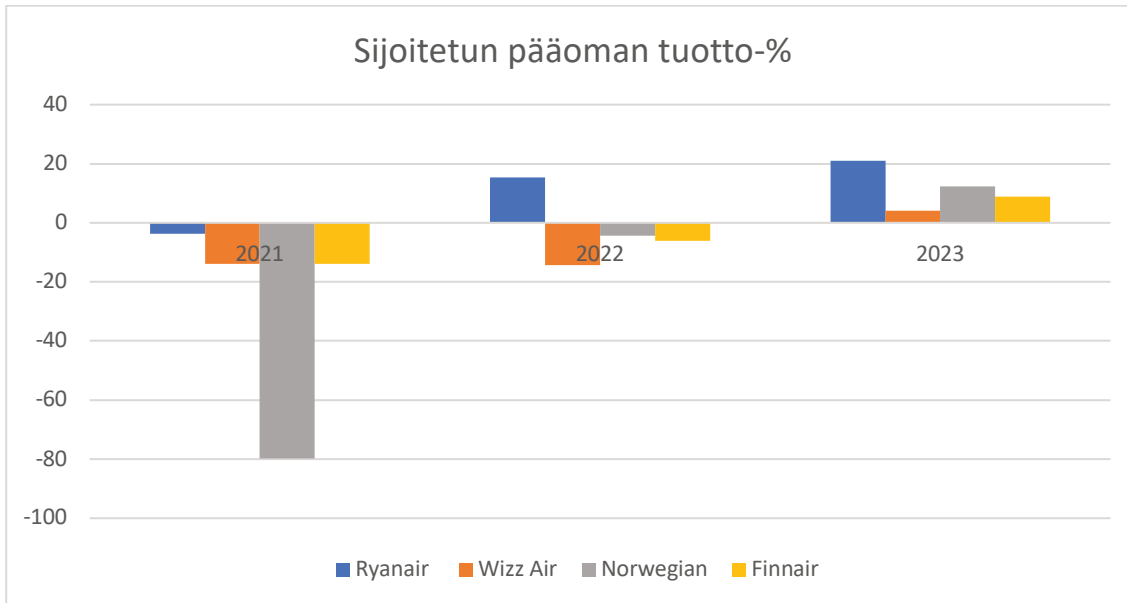
Kuvan 14 mukaan Finnairin ROE oli heikko vuosina 2021 ja 2022, -67,7 % ja -107,5 %. Näihin suuriin tappioihin vaikuttivat edelleen sekä pandemian jälkeiset matkustusrajoitukset että Venäjän ilmatilan sulkua. Vuonna 2023 Finnair nousi kuitenkin voitolliseksi ja saavutti ROE 51,5 %, joka oli kohdeyritysten paras tulos. Merkittävä parannus Finnairilta, joka osoittaa yhtiön kyvyn sopeutua uuteen toimintaympäristöön.

Yhteenveto

Ryanair ja Norwegian olivat tässä vertailussa parhaimmassa asemassa oman pääoman tuoton osalta. Molemmat onnistuivat palautumaan pandemian jälkeisestä kriisistä ja tuottamaan omistajilleen hyvää tuottoa vuosina 2022 ja 2023. Finnair teki myös merkittävän käännöksen tappiollisesta positiiviseksi vuonna 2023, mutta sen tilanne oli haastavampi edellisinä vuosina. Wizz Airin tilanne oli erittäin heikko, sillä yhtiö kamppaili suurten tappioiden kanssa. Sen ROE oli aina dramaattisesti negatiivinen ja vuoden 2022 aikana jopa oma pääomakin oli negatiivinen. Tämä voi olla merkki siitä, että Wizz Airilla on haasteita tasapainottaa kasvustrategiaansa ja kannattavuuttaan.

5.2.3 Sijoitetun pääoman tuotto-% (ROCE)

Sijoitetun pääoman tuotto-% osoittavat yhtiöiden tulosten (voitot tai tappiot) osuutta liikevaihdosta, joten ne auttavat hahmottamaan, kuinka hyvin tai huonosti kukin lentoyhtiö onnistui tuottamaan voittoa pandemian jälkeisessä tilanteessa. (Alma insights s.a.)



Kuva 15. Kohdeyritysten sijoitetun pääoman tuotto-% (ROCE) 2021–2023

Ryanair

Kuvan 15 mukaan Ryanair selvisi pandemiasta parhaiten. Vuonna 2021 sen tulos oli vain hieman tappiollinen, -3,7 %, mikä on suhteellisen pieni tappio lentoyhtiöille vaikeana vuonna. Vuonna 2022 Ryanair teki selvän käännöksen ja saavutti 15,4 % voitollisuuden, ja tämä kasvoi entisestään 20,9 % vuonna 2023. Tämä osoittaa, että Ryanair oli vahvimmissa asemassa palautumisen aikana ja on pystynyt hyödyntämään matkustajakysynnän elpymistä tehokkaasti.

Wizz Air

Kuva 15 kertoo, että Wizz Air kamppaili enemmän kannattavuuden kanssa verrattuna Ryanairiin. Vuonna 2021 se oli selvästi tappiollinen, -13,9 %, ja tilanne jopa heikkeni vuonna 2022, jolloin tulos putosi -14,3 %. Vuonna 2023 Wizz Air sai tuloksensa käännettyä niukasti positiiviseksi, 4 %, mutta kannattavuus jäi edelleen muita kilpailijoita heikommaksi. Tämä viittaa siihen, että yritys kohtasi haasteita kulujensa hallinnassa.

Norwegian

Kuvan 15 perusteella Norwegian oli pahasti tappiollinen vuonna 2021, jolloin tulos oli -79,8 %. Tämä johtuu osittain yhtiön taloudellisista vaikeuksista pandemian seurauksista ja suuresta uudelleenjärjestelystä. Vuonna 2022 tappiot vähenivät merkittävästi, -4,3 %, ja vuonna 2023 Norwegian pääsi selvästi voitolliseksi, 12,4 % tulosprosentilla. Tämä positiivinen käänne heijastaa jälleen Norwegianin onnistuneita sopeutumistoimia, jotka auttoivat yhtiötä palautumaan. (Norwegian 2023.)

Finnair

Kuvan 15 mukaan Finnairin tuloskehitys muistuttaa hieman Wizz Airia, mutta sen tilanne parani nopeammin. Vuonna 2021 tulos oli -13,9 %, ja vuonna 2022 tappiota oli vielä -6,1 %. Vuonna 2023 Finnair pääsi kuitenkin positiiviselle puolelle, ja sen tulosprosentti oli 8,8 %. Finnairin positiivinen tulos vuonna 2023 osoittaa, että yhtiö on selviytynyt pandemiasta ja pystynyt parantamaan kannattavuuttaan.

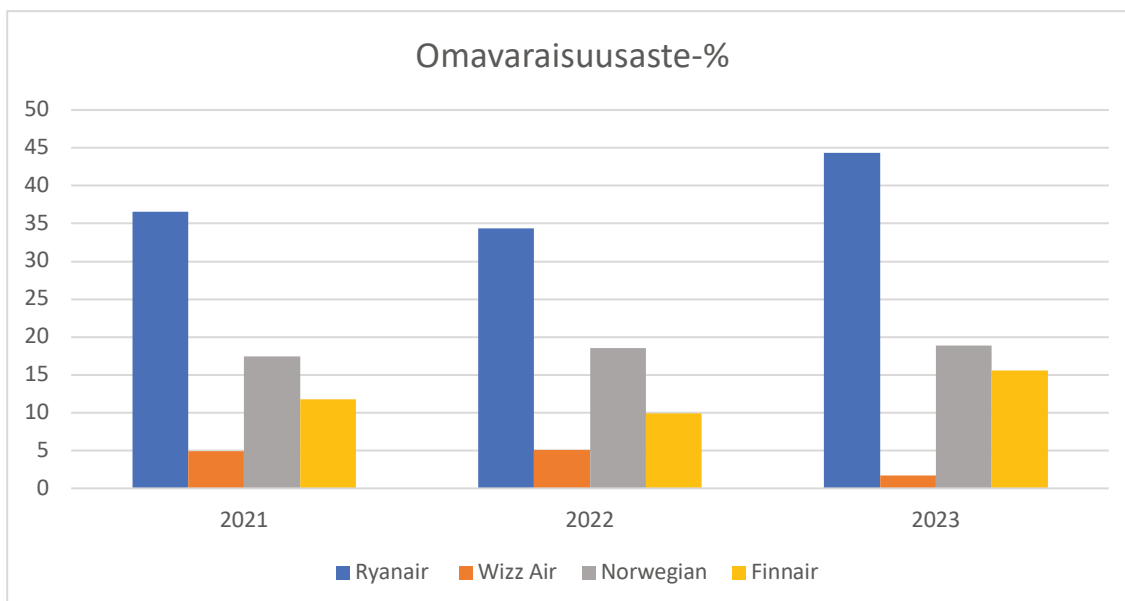
Yhteenveto

Ryanair oli näiden kolmen vuoden aikana selvästi vahvin lentoyhtiö taloudellisesti. Se palautui nopeasti pandemian vaikutuksista ja saavutti korkean kannattavuuden. Norwegian teki suurimman käännöksen ja siirtyi raskaasta tappiosta positiiviselle puolelle vuoteen 2023 mennessä. Finnair onnistui myös parantamaan tulostaan ja pääsi voitolle vuonna 2023. Wizz Airin palautuminen oli hitaampaa, ja se oli selvästi muita heikompi koko tarkastelujakson ajan.

5.3 Kohdeyritysten vakavaraisuus

5.3.1 Omavaraisuusaste-%

Omavaraisuusprosentti kertoo, kuinka suuri osa yhtiön varoista on rahoitettu omalla pääomalla eikä velalla. Korkea omavaraisuusprosentti tarkoittaa, että yhtiö on taloudellisesti vakaampi eikä ole yhtä riippuvainen lainarahasta. (Talenom 2024.) Seuraavassa kuvassa on koottu kohdeyritysten omavaraisuusaste prosentit.



Kuva 16. Kohdeyritysten omavaraisuusaste prosentti 2021–2023

Ryanair

Kuvan 16 mukaan Ryanairilla on tässä vertailussa vahvin omavaraisuus. Sen omavaraisuusprosentti on pysynyt korkeana koko ajanjakson ajan, ja vuonna 2023 se jopa nousi 44,3 %. Tämä tarkoittaa, että Ryanair on voinut rahoittaa suuren osan toiminnastaan omilla varoilla, mikä tekee siitä vähemmän riippuvaisen lainoista ja taloudellisesti joustavamman vaikeina aikoina.

Wizz Air

Kuva 16 kertoo, että Wizz Airin omavaraisuusprosentti on selvästi alhaisin. Vuonna 2021 se oli 4,9 %, ja vaikka se nousi hieman yli 5 % vuonna 2022, se romahti vuoden 2023 aikana 1,7 %. Tämä erittäin matala luku tarkoittaa, että Wizz Air on rahoittanut lähes koko toimintansa velalla, mikä voi olla riskialtista. Aikaisemmat mittarit osoittivat samaa.

Norwegian

Kuvasta 16 nähdään, että Norwegianin omavaraisuusprosentti on ollut melko vakaa ja kohtuullisen hyvä noin 17 % ja 19 % välillä koko kolmen vuoden ajan. Tämä taso kertoo siitä, että Norwegian on onnistunut pitämään jonkin verran omaa pääomaa toimintansa rahoittamisessa, vaikka yhtiö käyttää myös lainoja. Norwegianilla on siis jonkin verran taloudellista puskuria.

Finnair

Kuva 16 kertoo, että Finnairin omavaraisuusprosentti on ollut hieman matalampi kuin Norwegianilla, mutta tilanne on parantunut ajan myötä. Vuonna 2021 Finnairin omavaraisuus oli 11,8 %, mutta vuonna 2023 se nousi 15,6 %. Tämä viittaa siihen, että Finnair on pyrkinyt vahvistamaan taloudellista perustaa pandemian jälkeisenä aikana, mutta on silti melko riippuvainen lainarahoituksesta.

Yhteenveto

Ryanairilla on selvästi vahvin taloudellinen asema omavaraisuusprosentin perusteella. Se on vähiten riippuvainen velasta ja pystyy rahoittamaan ison osan toiminnastaan omalla pääomalla. Norwegian ja Finnair ovat myös onnistuneet parantamaan tilannettaan, mutta ovat silti osittain riippuvaisia velasta. Wizz Airin tilanne on haastavin, sillä sen omavaraisuus on hyvin alhainen, mikä tekee siitä alttiimman taloudellisille riskeille ja velanhoitopaineille.

5.3.2 Nettovelkaantumisaste-%

Nettovelkaantumisaste prosentti kertoo meille, kuinka paljon lentoyhtiöillä on velkaa suhteessa omaan pääomaan. Korkea nettovelkaantumisaste tarkoittaa, että yhtiö on vahvasti velkavetoinen,

kun taas matala tai negatiivinen luku tarkoittaa, että yhtiöllä on joko vähän velkaa tai jopa enemmän käteisvaroja kuin velkaa. (Alma insights s.a.) Kohdeyritysten nettovelkaantumisaste prosentit heittelivät sen verran, että luvut on esitetty taulukko 1. avulla seuraavasti.

Taulukko 1. Kohdeyritysten nettovelkaantumisaste prosentti 2021–2023

	Ryanair	Wizz Air	Norwegian	Finnair
2021	26,6	1041,4	78,9	321,8
2022	-9,6	N.a.	82,9	266,4
2023	-17,9	3287,7	96,4	192,8

Ryanair

Taulukko 1 kertoo, että Ryanairilla on tässä porukassa paras tilanne. Vuonna 2021 sen nettovelkaantumisaste oli 26,6 %, mutta vuosina 2022 ja 2023 se kääntyi jopa negatiiviseksi -9,6 % ja -17,9 %. Tämä tarkoittaa, että Ryanairilla oli enemmän käteisvaroja kuin velkaa, eli se ei ole käytännössä lainkaan riippuvainen velkarahoituksesta. Tämä antaa Ryanairille paljon taloudellista joustoa ja turvaa vaikeita aikoja varten.

Wizz Air

Taulukon 1 mukaan Wizz Airin tilanne näyttää hyvin erilaiselta verrattuna Ryanairiin. Vuonna 2021 sen nettovelkaantumisaste oli jopa 1041,4 %. Vuonna 2022 oma pääoma oli negatiivinen, joten luku ei pystytty laskea ja tilanne vuoden 2023 aikana jopa paheni verrattuna vuoteen 2021 jolloin luku nousi huikkeaan 3287,7 %. Tämä tarkoittaa, että Wizz Air on käytännössä täysin velkaveton, mikä on erittäin riskialtista. Vaikka suuri velkaantuneisuus liittyy yhtiön laajentumissuunnitelmiin, näin korkea velkaantumisaste tekee yhtiöstä todella haavoittuvan hatätilanteissa.

Norwegian

Taulukosta 1 nähdään, että Norwegianin nettovelkaantumisaste on pysynyt tasaisena, mutta se on silti noussut vuodesta 2021, jolloin se oli 78,9 %, vuoteen 2023, jossa se saavutti 96,4 %. Tämä kertoo, että Norwegian käyttää paljon velkaa, mutta ei ole kuitenkaan yhtä äärimmäisessä tilanteessa kuin Wizz Air. Silti korkea luku tarkoittaa, että yhtiö on osittain riippuvainen lainarahasta.

Finnair

Taulukosta 1 nähdään, että Finnairin nettovelkaantumisaste on myös korkea, mutta se on laskenut vuosien mittaan. Vuonna 2021 se oli 321,8 %, mutta vuoteen 2023 mennessä luku laski 192,8 %. Tämä on edelleen korkea, mutta suunta on kohti vakaampaa tilannetta. Finnair on kuitenkin edelleen melko velkaantunut, mikä tekee siitä riippuvaisen lainarahoituksesta.

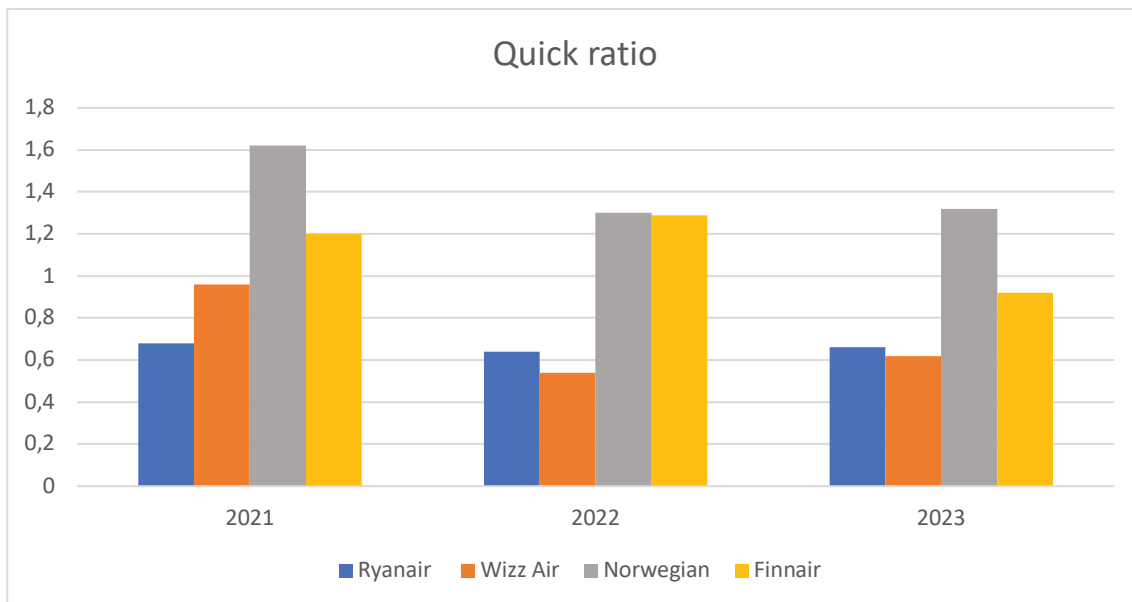
Yhteenveto

Ryanair on selvästi tässäkin vahvimmassa asemassa, sillä velka on vähäinen. Wizz Air on Ryanairin vastakohta, sillä sen velkaantumisaste on valtava. Norwegian ja Finnair ovat myös velkaantuneita, mutta eivät läheskään yhtä pahasti kuin Wizz Air. Norwegianin ja Finnairin tilanne on kuitenkin vielä hallittavissa, vaikka niilläkin on riippuvuutta lainarahoituksesta. Alma insightsin tunnuslukuoppaan (Alma insights s.a.) mukaan, yli 120 % nettovelkaantumisaste on välttävä tilanne.

5.4 Kohdeyritysten maksuvalmius

5.4.1 Quick ratio

Alma insightsin tunnuslukuoppaan (Alma insights s.a.) mukaan quick ratio kertoo, kuinka hyvin lentoyhtiöt pystyvät maksamaan lyhytaikaiset velat rahavaroilla ja myyntisaamisilla, käyttämättä varastoja. Kuvassa 17 on esitetty yritysten quick ratio.



Kuva 17. Kohdeyritysten quick ratio 2021–2023

Ryanair

Kuvassa 17 nähdään, että Ryanairin quick ratio on kaikissa kolmessa vuodessa melko matala, hie- man alle 0,7. Tämä yksinkertaisesti tarkoittaa sitä, että yhtiöllä ei ole kovin suurta puskuria

lyhytaikaisten velkojen kattamiseen. Ryanair toimii matalilla kustannuksilla ja tehokkaasti, joten se ei ehkä tarvitse suuria likvidejä varoja ylläpitääkseen maksuvalmiutensa.

Wizz Air

Kuvan 17 mukaan Wizz Airin quick ratio on laskenut vuodesta 2021, jolloin se oli 1 tuntumassa, ja vuonna 2023 se on 0,62. Tämä osoittaa jonkin verran heikentynyttä maksuvalmiutta, mikä voi liittyä siihen, että yhtiö on käyttänyt varoja laajentumiseensa tai korkeisiin kustannuksiin pandemian jälkeisessä elpymisvaiheessa (Wizz Air 2024) Wizz Airin tilanne on kuitenkin kohtuullinen, vaikka sen puskuri on pienentynyt.

Norwegian

Kuva 17 osoittaa, että Norwegianilla on korkein quick ratio, joka on 1,2–1,3 kaikkina vuosina. Tämä viittaa siihen, että yhtiöllä on suhteellisen hyvä maksuvalmius ja se pystyy hoitamaan lyhytaikaisia velkojaan mukavasti. Norwegianin vuosikertomuksen (Norwegian 2024) mukaan tämä voisi johtua osittain siitä, että Norwegian kävi läpi suuria rakenteellisia muutoksia ja vahvisti talouttaan, mikä paransi likviditeettiä. Tämä voi johtua osittain siitä, että Norwegian kävi läpi suuria taloudellisia uudelleenjärjestelyjä pandemian aikana ja sen jälkeen, mikä vahvisti yhtiön taseen maksuvalmiutta. Korkea quick ratio antaa Norwegianille puskurin ja joustavuutta taloudellisiin haasteisiin, kuten mahdollisiin kysynnän vaihteluihin tai yllättäviin kustannuksiin.

Finnair

Kuva 17 kertoo, että Finnairin quick ratio nousi vuonna 2022 1,3 mutta laski taas vuonna 2023, jolloin se oli 0,9. Tämä kehitys voi johtua Finnairin erityisistä haasteista, kuten Venäjän ilmatilan sulusta, joka vaikutti merkittävästi yhtiön Aasian-reitteihin. Finnair onnistui hetkellisesti parantamaan maksuvalmiuttaan vuonna 2022, mutta lasku vuonna 2023 viittaa siihen, että yhtiö joutui käyttämään likvidejä varojaan selviytyäkseen haastavasta markkinatilanteesta ja ylläpitääkseen reittiverkostoaan (Finnair 2024).

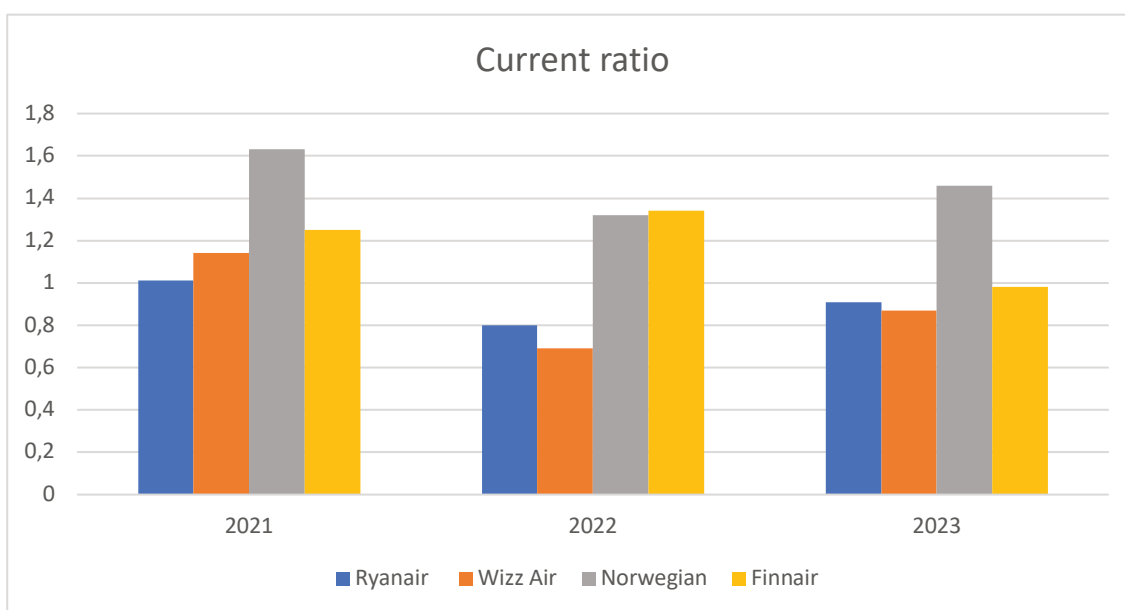
Yhteenveto

Norwegianilla on selvästi paras maksuvalmius kaikista neljästä lentoyhtiöstä, mikä voi auttaa sitä selviytymään lyhytaikaisista veloista ja pitämään taloudellisen tilanteensa vakaana. Ryanair ja Wizz Air puolestaan toimivat pienemmillä puskureilla, mikä on tyypillistä kustannustehokkaille halpalentoyhtiöille, mutta tämä voi aiheuttaa haasteita, jos markkinat muuttuvat äkillisesti.

Finnairin maksuvalmius heilahteli eniten, mikä heijastaa yhtiön kohtaamia erityisiä haasteita. Finnairin oma vuosikertomuksen (Finnair 2023) mukaan Venäjän ilmatilan vaikutukset ja korkeat kustannukset ovat rasittaneet lentoyhtiön taloutta viime vuosina.

5.4.2 Current ratio

Current ratio kertoo meille, kuinka hyvin yritys pystyy maksamaan lyhytaikaiset velkansa pelkillä likvideillä varoilla. Verrattuna quick ratioon otetaan huomioon myös varastot. Mitä lähempänä tai yli 1 luku on, sitä parempi tilanne, joten katsotaan, miten yhtiöt pärjäsivät seuraavan kuvan avulla. (Alma insights s.a.) Seuraavassa kuvassa on koottuna kohdeyritysten current ratiot.



Kuva 18. Kohdeyritysten current ratio 2021–2023

Ryanair

Kuvassa 18 nähdään, että Ryanairilla tämä luku on pysynyt siinä 1 tuntumassa joka vuosi. Käytännössä tämä tarkoittaa, että Ryanairilla on riittävästi varoja hoitaa velkansa, mutta mitään ylimääräistä pelivaraa ei oikeastaan ole. Tässä tapauksessa minimiresursseilla yritetään tavoittaa maksimitulosta, joka kuvaa hyvin lentoyhtiön yleistä strategiaa.

Wizz Air

Kuvasta 18 todetaan, että Wizz Airin tilanne näyttää heikolta, koska sen current ratio on laskenut yli 1 selkeästi alle 1 kolmen vuoden aikana. Tämä tarkoittaa sitä, että Wizz Airin maksuvalmius heikkenee. Tämä voi johtua siitä, että lentoyhtiö on laajentunut aggressiivisesti toimintaansa ja

käyttänyt paljon rahallisia resursseja kasvuun. Kasvustrategiana se voisi toimia, mutta riski kasvaa, jos taloudessa tulee yllättäviä iskuja.

Norwegian

Kuva 18 kertoo, että Norwegian näyttää olevan tässä vahvin, current ratio on ollut yli 1,3 kaikissa kolmessa vuodessa, ja vuonna 2023 jopa noin 1,5. Tämä tarkoittaa, että Norwegianilla on hyvä puskurivara lyhytaikaisten velkojen hoitamiseen. Ei tarvitse panikoida saman verran kuin Wizz Air ja Ryanair, jos markkinatilanne heittelee.

Finnair

Kuvan 18 mukaan Finnairin current ratio parani vuodesta 2021 vuoteen 2022, mutta sitten tipahti hieman alle 1 vuonna 2023. Käytännössä Finnairilla riittävästi rahaa maksaa lyhyet velat, mutta pelivara on ohentunut niin sanotusti. Venäjän ilmatilan sulkeminen ja muut haasteet, söivät selkeästi resursseja.

Yhteenveto

Norwegianilla näyttää olevan tässä vertailussa eniten taloudellista puskuria, eli lentoyhtiön ei tarvitse stressata äkillisistä kuluista. Ryanair ja Finnair ovat siinä rajalla, että rahavarat riittävät, mutta varaa yllättäviin tilanteisiin ei hirveästi ole. Wizz Air on riskeistä suurimmassa päässä, sillä sen maksuvalmius on laskenut selvästi alle yhden, mikä voi tehdä siitä haavoittuvamman, jos markkinatilanne muuttuu odottamattomasti.

6 Pohdinta

Tämän opinnäytetyön viimeisessä luvussa käydään läpi työn keskeiset tulokset ja vedetään niistä johtopäätöksiä, jotta voidaan vastata johdannossa esiintyviin tutkimusongelmiin. Lopuksi pohditaan tutkimuksen luotettavuutta, prosessin aikana kohdattuja haasteita sekä omia oppimiskokemuksia.

6.1 Tulosten yhteenveto

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, miten halpalentoyhtiöt Ryanair, Wizz Air ja Norwegian pärjäävät taloudellisesti vertailemalla niitä keskenään ja perinteiseen lentoyhtiöön, Finnairiin. Seuraavissa taulukoissa on koottuna kaikki kasvuun, kannattavuuteen, vakavaraisuuteen ja maksuvalmiuteen saadut tunnusluvut, jotta voidaan saada lopullinen vastaus tutkimusongelmiin.

Taulukko 2. Kohdeyritysten kasvu 2021-2023

			2021	2022	2023
Kasvu	Liikevaihdon kasvu-%	Ryanair	193,5	124,4	24,8
		Wizz Air	125	134,2	30,2
		Norwegian	-44,3	256,5	41,4
		Finnair	1,1	181,1	27,4

Yritysten kasvun analyysiin käytettiin vain yhtä mittaria ja tuloksia pohdittiin jo luvussa viisi. Taulukko 2. osoittaa jälleen, että kasvun osalta Norwegian ja Ryanair hyödynsivät parhaiten pandemian jälkeisen markkinoiden elpymisen. Norwegianin liikevaihto kasvoi erityisen nopeasti, mikä johtui sen pienestä lähtötasosta pandemian aikana. Ryanairin kasvu tasaantui tarkastelujakson loppua kohden, mutta säilyi silti vahvana. Wizz Airin kasvu oli myös merkittävää, mutta hidastui huomattavasti viimeisenä vuonna, mikä viittaa sen strategian haasteisiin markkinoiden normalisoiduessa. Finnairin kasvu kiihtyi vuonna 2022, mutta hidastui vuoden 2023 aikana muiden yhtiöiden tavoin. Kokonaisuutena halpalentoyhtiöt, kuten Ryanair ja Norwegian, osoittivat selvästi nopeampaa kasvua verrattuna perinteiseen lentoyhtiöön Finnairiin, mikä korostaa niiden ketteryyttä markkinamuutosten hyödyntämisessä.

Taulukko 3. Kohdeyritysten kannattavuus 2021-2023

			2021	2022	2023
Kannattavuus	Nettotulos-%	Ryanair	-5,0	12,2	14,3
		Wizz Air	-38,6	-13,4	7,4
		Norwegian	-36,9	5,6	6,8
		Finnair	-55,4	-20,2	8,5
	ROE	Ryanair	-4,7	23,5	28,9
		Wizz Air	-110,1	N. a.	-344,9
		Norwegian	-11,5	26,9	34,8
		Finnair	-67,7	-107,5	51,5
	ROCE	Ryanair	-3,7	15,4	20,9
		Wizz Air	-13,9	-14,3	4,0
		Norwegian	-79,8	-4,3	12,4
		Finnair	-13,9	-6,1	8,8

Kannattavuuden osalta Ryanair erottui edukseen tehokkaan kustannusten hallintansa ja vakaan tuloskehityksensä ansiosta. Norwegian paransi myös selvästi kannattavuuttaan, mikä osoittaa onnistunutta sopeutumista markkinoiden muutoksiin. Wizz Airin kannattavuus oli epävakaampaa joutuksen sen aggressiivisesta kasvustrategiasta, joka aiheutti kustannuspaineita. Finnair kamppaili pitkempään tappiollisena, mutta onnistui lopulta kääntämään tilanteensa voitolliseksi sopeutumiskyvyn ja operatiivisen tehokkuuden ansiosta. Kokonaisuutena Ryanair oli kannattavin, mutta myös muilla yhtiöillä näkyi merkkejä taloudellisesta elpymisestä.

Taulukko 4. Kohdeyritysten vakavaraisuus 2021-2023

			2021	2022	2023
Vakavaraisuus	Omavaraisuusaste-%	Ryanair	36,6	34,4	44,3
		Wizz Air	4,9	5,1	1,7
		Norwegian	17,4	18,5	18,9
		Finnair	11,8	9,9	15,6
	Nettovelkaantumisaste-%	Ryanair	26,6	-9,6	-17,9
		Wizz Air	1041,4	N. a.	3287,7
		Norwegian	78,9	82,9	96,4
		Finnair	321,8	266,4	192,8

Taulukko 4. osoittaa, että vakavaraisuuden osalta Ryanair erottui selvästi edukseen. Sen vahva omavaraisuus ja alhainen riippuvuus vieraasta pääomasta osoittavat, että yhtiö on onnistunut rakentamaan kestävästä rahoitusrakenteesta. Tämä antaa sille enemmän liikkumavaraa taloudellisesti haastavina aikoina ja vähentää riippuvuutta ulkoisesta rahoituksesta. Toisin kuin Ryanair, Wizz Airin tilanne herättää huolta, sillä sen omavaraisuusaste oli erittäin alhainen, mikä tekee yhtiöstä haavoittuvamman markkinoiden vaihteluille ja lisää sen rahoitusrakenteeseen kohdistuvia riskejä.

Norwegian ja Finnair ovat vakavaraisuuden näkökulmasta jonkinlaisessa keskivaiheessa. Molemmat yhtiöt ovat onnistuneet säilyttämään vakautta rahoitusrakenteessaan, mutta ne eivät ole saavuttaneet Ryanairin tasoista taloudellista vahvuutta. Toisaalta ne ovat välttäneet Wizz Airin kaltaiset haasteet, mikä kertoo jonkinlaisesta tasapainosta velan ja oman pääoman välillä. Finnairilla vakavaraisuutta heikentävät sen suuret investoinnit ja toimintaympäristön geopoliittiset riskit, kun taas Norwegianilla tasainen kehitys kertoo sen onnistumisesta velanhoidon hallinnassa.

Taulukko 5. Kohdeyritysten maksuvalmius 2021-2023

			2021	2022	2023
Maksuvalmius	Quick ratio	Ryanair	0,7	0,6	0,7
		Wizz Air	1,0	0,5	0,6
		Norwegian	1,6	1,3	1,3
		Finnair	1,2	1,3	0,9
	Current ratio	Ryanair	1,0	0,8	0,9
		Wizz Air	1,1	0,7	0,9
		Norwegian	1,6	1,3	1,5
		Finnair	1,3	1,3	1,0

Taulukossa 5. todetaan, että Ryanair ja Norwegian osoittivat vahvaa maksuvalmiutta, sillä niiden quick ratio ja current ratio pysyivät tasaisina ja hyväksyttävällä tasolla koko tarkastelujakson ajan. Wizz Airin maksuvalmius heikkeni merkittävästi vuoden 2022 aikana, mutta parani hieman vuonna 2023. Finnairilla quick ratio laski alle yhden vuonna 2023, mikä viittaa kiristyneeseen likviditeettiin. Norwegianilla oli tarkastelujakson aikana paras maksuvalmius, mikä osoittaa sen vahvaa kassanhallintaa. Ryanairin suhteellisen alhainen mutta tasainen maksuvalmius kertoo tehokkaasta kassanhallinnasta ja kustannusten optimoinnista, mikä tukee sen taloudellista kestävyyttä.

6.2 Tutkimuksen luotettavuus ja eettiset näkökohdat

Tutkimuksen luotettavuuden varmistamiseksi käytettiin mahdollisimman tarkkaa ja luotettavaa aineistoa, kuten tilinpäätöstietoja ja yleisesti hyväksytyjä taloudellisia tunnuslukuja. Näitä olivat esimerkiksi omavaraisuusaste ja quick ratio, jotka tarjoavat selkeän vertailupohjan yritysten taloudelliseen tilanteeseen. Mittarit valittiin, jotta ne kattaisivat tärkeimmät taloudelliset näkökulmat, kuten kasvun, kannattavuuden, vakavaraisuuden ja maksuvalmiuden. Tämä lähestymistapa mahdollisti erilaisten liiketoimintamallien ja yrityskokojen tasapuolisen vertailun. Näin halpalentoyhtiöiden ja perinteisten lentoyhtiöiden taloudellinen tilanne saatiin suhteutettua toisiinsa mahdollisimman oikeudenmukaisesti.

Tutkimusta kuitenkin haastoi poikkeuksellinen tarkasteluajanjakso sekä yhtiöiden erilaiset tilikaudet. Esimerkiksi Ryanairin ja Wizz Airin tilikaudet päättyivät maaliskuussa, kun taas Norwegianilla ja Finnairilla ne päättyivät joulukuussa. Tämä teki täsmällisestä vertailusta haastavampaa. Siksi pyrittiin valitsemaan tunnusluvut, joiden laskentatavat olivat mahdollisimman yhdenmukaisia ja jotka toivat esiin keskeiset taloudelliset tekijät. Näin tutkimus pyrki tarjoamaan realistisen ja vertailukelpoisen kuvan yritysten taloudellisesta tilanteesta, vaikka ulkoisia muuttujia, kuten polttoaineen hinnan vaihteluja ja geopoliittisia tapahtumia, ei voitu täysin hallita. On tärkeää huomata, että nämä tekijät voivat aiheuttaa taloudellisia muutoksia, joita tutkimus ei pystynyt kattamaan täydellisesti.

Tutkimuksessa käytettiin täysin julkisia ja avoimia tilinpäätöstietoja, mikä vähensi eettisiä riskejä merkittävästi. Aineisto kerättiin virallisista ja ajantasaisista lähteistä, kuten yritysten vuosikertomuksista ja taloustilastoista. Tämä varmistaa, että analyysiin ja johtopäätöksiin käytetyt tiedot ovat luotettavia ja oikeellisia. Koska aineisto oli julkista, tietosuoja- tai yksityisyysaasteita ei syntynyt. Aineiston julkisuus ja selkeys takaavat myös tutkimuksen läpinäkyvyyden ja toistettavuuden, mikä mahdollistaa sen, että muut tutkijat voivat halutessaan tarkastella samoja aineistoja uudelleen.

Tässä tutkimuksessa hyödynnettiin sekä kvantitatiivista, että kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Tämä yhdistelmä mahdollisti kokonaisvaltaisen analyysin, jossa tunnusluvut eivät olleet pelkästään numeroita, vaan ne pyrkivät tuomaan esiin paitsi yhtiöiden taloudellisen tilan myös niiden liiketoimintamallien syvällisemmän ymmärryksen. Tällainen näkökulma tuo lisäarvoa erityisesti silloin, kun tutkitaan monimutkaisia ja muuttuvia ilmiöitä, kuten lentoyhtiöiden markkinadynamiikkaa pandemian jälkeisenä aikana.

6.3 Johtopäätökset ja jatkotutkimusehdotukset

Tämä tutkimus toi esiin eroja halpalentoyhtiöiden ja perinteisten lentoyhtiöiden välillä. Ryanairin menestys painottaa kustannusten hallinnan ja yksinkertaisen palvelumallin merkitystä. Toisaalta Wizz Airin haasteet osoittavat, kuinka nopea kasvu ja korkea velkaantuneisuus voivat olla riskialttiita. Finnairin kohdalla perinteinen liiketoimintamalli, jossa painotetaan palveluja ja laajempaa reitti-verkostoa, tuo vakautta, mutta samalla myös suurempia kustannuksia ja riippuvuutta ulkoisista tekijöistä, kuten geopoliittisista tilanteista.

Ryanair osoittautui selvästi vahvimaksi. Sen alhainen velkaantuneisuus ja hyvä maksuvalmius tekevät siitä taloudellisesti vakaamman kuin muut tarkastellut yhtiöt. Ryanair on onnistunut pitämään kulut kurissa ja jatkamaan vahvana pandemian jälkeen, mikä selittyy tiukalla kustannusten hallinnalla ja yksinkertaisella palvelumallilla. Wizz Airilla tilanne oli haastavampi, sillä sen korkea

velkaantumisaste tuo mukanaan riskejä ja voi rajoittaa joustavuutta, jos markkinatilanne heikenee. Norwegian ja Finnair ovat parantaneet tilannettaan, mutta ne ovat edelleen riippuvaisia veloista, mikä voi rajoittaa niiden taloudellista liikkumavaraa tulevaisuudessa.

Jatkotutkimusta voisi tehdä ulkoisten tekijöiden, kuten polttoaineen hinnan ja poliittisten päätösten vaikutuksista lentoyhtiöiden taloudelliseen tilanteeseen. Lisäksi olisi mielenkiintoista selvittää, miten esimerkiksi kestävä kehitys ja energiatehokkuus vaikuttavat tulevaisuudessa lentoyhtiöiden kannattavuuteen ja kilpailukykyyn.

6.4 Opinnäytetyöprosessin ja oman oppimisen arviointi

Opinnäytetyöprosessin aikana opin paljon taloudellisten tunnuslukujen tulkinnasta ja siitä, miten eri liiketoimintamallit vaikuttavat yhtiöiden taloudelliseen tilanteeseen. Lentoyhtiöiden vertailu auttoi ymmärtämään, miten kohdeyritykset pärjäävät taloudellisesti koronapandemian jälkeen ja, mitkä lentoyhtiöt omistavat parhaan taloudellisen tilanteen.

Matkan varrella kohtasin myös haasteita, kuten stressaavat aikapaineet opinnäytetyön eri vaiheissa ja tietojen keruun liittyviä ongelmia, mutta tämä opetti käsittelemään aineistoa tarkasti ja pohtimaan tietolähteiden luotettavuutta. Jos tekisin tämän uudelleen, varaisin sen tekemiseen enemmän aikaa. Haluaisin sisällyttää mukaan pidemmän aikavälin dataa ja tarkastella syvemmin ulkoisten tekijöiden vaikutusta yhtiöihin, jotta analyysi olisi mahdollisimman kattava.

Kokonaisuudessaan tämä työ auttoi minua syventämään osaamistani taloudellisen analyysin ja liiketoiminnan kehittämisen parissa ja antoi arvokkaita työkaluja, joita voin hyödyntää tulevaisuudessa, olipa kyseessä sitten lentoyhtiöiden analysointi tai muu taloudellinen tarkastelu.

Lähteet

Ahti Viita 2024. Yrityksen vakavaraisuuden tunnusluvut kuvaavat pääomarakennetta. Luettavissa: <https://ahtiviita.com/yrityksen-tunnusluvut/>. Luettu 4.11.2024

Alma insights 2024. Alma Talent tunnuslukuopas. Luettavissa: <https://www.almainights.fi/tunnus-lukuopas/>. Luettu: 3.11.2024

Finavia 2018. Suomalaisen lentämisen historia 1990-luku lamavuodet hidastavat kasvua ja lento-ala. Luettavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2018/suomalaisen-lentamisen-historia-1990-luku-lamavuodet-hidastavat-kasvua-ja-lentoala>. Luettu 28.10.2024

Finnair 2022. Annual report 2021. Luettavissa: <https://investors.finnair.com/~media/Files/F/Finnair-IR-V2/documents/en/reports-and-presentation/2022/annual-report-2021.pdf>. Luettu 9.11.2024

Finnair 2023. Annual report 2022. Luettavissa: <https://investors.finnair.com/~media/Files/F/Finnair-IR-V2/documents/en/reports-and-presentation/2023/annual-report-2022.pdf>. Luettu 11.11.2024

Finnair 2024. Annual report 2023. Luettavissa: <https://investors.finnair.com/~media/Files/F/Finnair-IR-V2/documents/en/reports-and-presentation/2024/finnair-annual-report-2023.pdf>. Luettu 9.11.2024

Finnair 2024. Tilinpäätöstiedote 2023. Luettavissa: <https://investors.finnair.com/~media/Files/F/Finnair-IR-V2/documents/fi/reports-and-presentation/2024/tilinpaatostiedote-2023.pdf>. Luettu 9.11.2024

IATA 2024. Annual Review. Luettavissa: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2024.pdf>. Luettu 4.11.2024

ICAO 2024. Low Cost Carriers. Luettavissa: <https://www.icao.int/sustainability/pages/low-cost-carriers.aspx>. Luettu 2.11.2024

Ikäheimo, S., Malmi, T. & Walden, R. 2019. Yrityksen laskentatoimi. 8. uudistettu painos. Alma Talent. Helsinki. Luettu 4.11.2024

Kallunki, J-P. 2022. Tilinpäätösanalyysi. 3. uudistettu painos. Alma Talent. Helsinki. Luettu 5.11.2024

Kerbs, T. 2020. Juoksevasta kirjanpidosta tilinpäätökseen. 3. painos. Helsingin Kamari. Viro. Luettu 4.11.2024

Finlex. Kirjanpitolaki 30.12.1997/1336. Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1997/19971336>. Luettu 1.11.2024

Neste 2023. Miten käy vastuullisuustavoitteiden, kun lentomatkustus palautuu ennalleen pandemian jälkeen? Luettavissa: <https://www.neste.fi/konserni/journeytozerostories/arkisto/1478-lentoliikenne/miten-kay-vastuullisuustavoitteiden-kun-lentomatkustus-palautuu-ennalleen-pandemian-jalkeen>. Luettu 2.11.2024

Netvisor 2024. Tase – mitä se kertoo yrityksestä? Luettavissa: <https://netvisor.fi/blog/tase/>. Luettu 5.11.2024

Norwegian 2022. Annual report 2021. Luettavissa: <https://www.norwegian.com/globalassets/ip/documents/about-us/company/investor-relations/reports-and-presentations/annual-reports/nas-annual-report-2021.pdf>. Luettu 10.11.2024

Norwegian 2023. Annual report 2022. Luettavissa: <https://www.norwegian.com/globalassets/ip/documents/about-us/company/investor-relations/reports-and-presentations/annual-reports/norwegian-annual-report-2022.pdf>. Luettu 12.11.2024

Norwegian 2024. Annual report 2023. Luettavissa: <https://www.norwegian.com/globalassets/ip/documents/about-us/company/investor-relations/annual-general-meeting/2024/norwegian-annual-report-2023.pdf>. Luettu 12.11.2024

Procountor 2024. Tilinpäätösanalyysi – mikä on tilinpäätösanalyysi? Luettavissa: <https://procountor.fi/taloushallinnon-sanakirja/tilinpaatosanalyysi/>. Luettu 3.11.2024

Rantapallo 2024. Kaikki halpalentoyhtiöt Suomessa – katso kattava reittilista. Luettavissa: <https://www.rantapallo.fi/lennot/halpalentoyhtiöt-suomessa/>. Luettu 1.11.2024

Ryanair. 2022. Annual report 2022. Luettavissa: <https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2022/07/Ryanair-2022-Annual-Report.pdf>. Luettu 8.11.2024

Ryanair 2023. Annual report 2023. Luettavissa: <https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2023/07/Ryanair-2023-Annual-Report.pdf>. Luettu 8.11.2024

Ryanair 2024. Annual report 2024. Luettavissa: <https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2024/06/Ryanair-2024-Annual-Report.pdf>. Luettu 11.11.2024

Salmi, I. 2020. Mitä tilinpäätös kertoo? 10. uudistettu painos. Edita. Helsinki. E-kirja. Luettu 6.11.2024

- Statista 2018. Low cost carrier market worldwide. Luettavissa: <https://www.statista.com/topics/6024/low-cost-carrier-market-worldwide/#topicOverview>. Luettu 2.11.2024
- Statista 2024. Worldwide revenue with passengers in air traffic from 2005 to 2021 with a forecast until 2023. Luettavissa: <https://www.statista.com/statistics/263042/worldwide-revenue-with-passengers-in-air-traffic/>. Luettu 2.11.2024
- Statista 2024. Ryanair soars back after covid low. Luettavissa: <https://www.statista.com/chart/28690/ryanair-profit-and-losses/>. Luettu: 31.10.2024
- Suomi.fi 2020. Talouden peruslaskelmat ja seuranta. Luettavissa: <https://www.suomi.fi/yritykselle/talouden-hallinta-ja-verotus/yrityksen-taloushallinto/opas/budjetointi/talouden-peruslaskelmat-ja-seuranta>. Luettu 2.11.2024
- Talenom 2024. Omavaraisuusasteen merkitys yrityksen taloudellisessa tilanteessa. Luettavissa: <https://talenom.com/fi-fi/blog/omavaraisuusasteen-merkitys/>. Luettu: 2.11.2024
- Taloustutka 2024. Tunnusluvut. Luettavissa: <https://product.taloustutka.fi/tunnusluvut-etusivu/>. Luettu 10.11.2024
- Tilisanomat 2014. Toimintakertomus liitetietoihin. Luettavissa: <https://tilisanomat.fi/kirjanpito/toimintakertomus-liitetietoihin>. Luettu 3.11.2024
- Wizz Air 2022 Annual report 2022. Luettavissa: https://wizzair.com/cms/api/docs/default-source/downloadable-documents/corporate-website-transfer-documents/annual-reports/wizz_air-annual-report-and-accounts-f22_final---pwc-confirmed_67031f3d-8e0c-4164-87b5-e542f6212652.pdf. Luettu 11.11.2024
- Wizz Air 2023 Annual report 2023. Luettavissa: https://wizzair.com/cms/api/docs/default-source/downloadable-documents/corporate-website-transfer-documents/annual-reports/wizz_air-annual-report-and-accounts-f23-final_7825be7c-54bb-4c09-9e62-cfacc608f840.pdf. Luettu 11.11.2024
- Wizz Air 2024 Annual report 2024. Luettavissa: https://wizzair.com/cms/api/docs/default-source/downloadable-documents/corporate-website-transfer-documents/annual-reports/wizz_air-annual-report-and-accounts-f24_web.pdf. Luettu 12.11.2024
- Yle 2022. Lentoliiput alkavat nyt kallistua. Luettavissa: <https://yle.fi/a/3-12667265>. Luettu 2.11.2024