



FINNAIR-KONSERNIN PUOLIVUOSIKATSAUS

1.1.–30.6.2021



15.7.2021

FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–30.6.2021

Kustannussopeutukset ja rahoitustoimet jatkuivat, kun Finnair valmistautui liikenteen käynnistymiseen. Matkustusrajoitusten vähentyessä kysynnän odotetaan lisääntyvän asteittain syksyllä.

Huhti–kesäkuu 2021

- Osakekohtainen tulos oli -0,09 euroa (-0,25)*.
- Liikevaihto kasvoi 63,0 prosenttia vertailukaudesta ja oli 111,8 miljoonaa euroa (68,6).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -151,3 miljoonaa euroa (-174,3). Liiketulos oli -139,1 miljoonaa euroa (-171,2).
- Kassavarat olivat 834,3 miljoonaa euroa (31.12.2020: 823,7) ja omavaraisuusaste oli 18,9 prosenttia (31.12.2020: 24,6).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -59,3 miljoonaa euroa (-463,7) ja investointien nettorahavirta 13,8 miljoonaa euroa (262,1).**
- Matkustajamäärä kasvoi 197,6 prosenttia 0,3 miljoonaan (0,1).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 311,6 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 30,6 prosenttia (33,1).

Tammi–kesäkuu 2021

- Osakekohtainen tulos oli -0,19 euroa (-0,46).
- Liikevaihto laski 64,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 225,4 miljoonaa euroa (629,8).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -294,5 miljoonaa euroa (-265,4). Liiketulos oli -288,2 miljoonaa euroa (-266,8).
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli -177,0 miljoonaa euroa (-597,2) ja investointien nettorahavirta 19,0 miljoonaa euroa (194,8).**
- Matkustajamäärä laski 80,0 prosenttia 0,6 miljoonaan (2,8).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat 73,8 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste oli 28,3 prosenttia (71,3).

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

** *Investointien nettorahavirta sisältää vuoden toisella neljänneksellä 28,6 miljoonaa euroa (322,1) lunastuksia rahamarkkinarahastoista tai muista lyhytaikaisista rahoitusvaroista (maturiteetti yli kolme kuukautta). Vuoden alkupuoliskolla nämä sijoitukset pieneivät nettomääräisesti 37,9 miljoonalla eurolla (371,3). Ne muodostavat osan konsernin maksuvalmiuden hallintaa.*

Tulevaisuuden näkymät

OHJEISTUS 27.4.2021

Jatkuneiden tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan vuoden 2021 toisella neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin edeltävillä neljällä vuosineljännekselläkin.

Vuoden 2021 toisella neljänneksellä Finnair jatkaa rajallisen verkoston operoimista. Vaikka kysynnän ennakoitaan elpyvän asteittain vuoden 2021 kolmannella neljänneksellä, näkyvyys on edelleen heikko ja elpymisen ajoituksesta on useampia skenaarioita, minkä vuoksi yhtiö ei anna ohjeistusta koko vuoden 2021 liikevaihdosta.



Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2021 puolivuosisikatsauksen yhteydessä.

UUSI OHJEISTUS 15.7.2021

Matkustusrajoituksia on purettu aiempia arvioita hitaammin, joten myös kysyntä on elpynyt viiveellä. Arvioimme kysynnän lisääntyvän asteittain syksyllä 2021, kun nyt myös Suomi avautuu matkustukselle. Yhtiö arvioi kuukausitason operatiivisen kassavirran kääntyvän positiiviseksi vuoden 2021 loppuun mennessä.

Matkustusrajoitukset vaikuttavat kuitenkin edelleen heikentävästi kysyntään erityisesti Aasiassa, jonka odotetaan avautuvan matkustajille joidenkin kuukausien viiveellä Eurooppaan nähden. Matkustusrajoitusten ja liikenteen lisäämiseen liittyvien kustannusten vuoksi vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan vuoden 2021 kolmannella neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin edeltävillä viidellä vuosineljännekselläkin liikevaihdon asteittaisesta kasvusta huolimatta.

Pandemiatilanteen, muun muassa varianttien, takia näkyvyys on kuitenkin edelleen heikko ja elpymisen ajoituksesta on useampia skenaarioita, minkä vuoksi yhtiö ei anna ohjeistusta koko vuoden 2021 liikevaihdosta.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2021 kolmannen neljänneksen osavuosisikatsauksen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Pandemia ja siitä johtuvat matkustusrajoitteet vaikuttivat edelleen raskaasti Finnairin matkustajamääriin, liikevaihtoon sekä tulokseen vuoden toisella neljänneksellä. Jatkoimme rajallisen verkoston operointia ja lisäsimme lentoja hieman kysynnän kehittyessä, kun Euroopan maat alkoivat avata matkustusta. Keväällä avaamamme New Yorkin -reitit lisäksi aloitimme Chicagon- ja Los Angelesin -lennot yli vuoden tauon jälkeen.

Rahdin kysyntä pysyi vahvana pandemian aiheuttamien toimitusketjuhaasteiden vuoksi. Lensimme 522 pelkkää rahtia kuljettanutta lentoa ja rahti tuki myös kaukolentojen määrän lisäämistä. Rahdin osuus liikevaihdostamme oli edelleen yli puolet, vaikka matkustajatuotot kirivätkin taas niiden ohi kesäkuussa.

Jatkoimme rahoitustoimenpiteitä uudelleenrahoittamalla vanhan 200 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan ja kaksinkertaistamalla sen koon 400 miljoonaan euroon. Sen ansiosta pidämme taseemme sekä kassavaramme terveinä ja voimme siksi keskittyä täysipainoisesti liikenteemme käynnistämiseen.

Pysyviin kustannussäästöihin vuoden 2022 alusta alkaen tähtäävä ohjelmamme eteni hyvin, ja tulemme ylittämään selvästi aiemman 170 miljoonaan euron tavoitteemme. Tavoittelemme nyt jopa noin 200 miljoonan euron säästöjä vuoden 2019 operatiivisilla volyymeilla mitattuna. Pyrimme edelleen kustannustehokkuuden jatkuvaan parantamiseen kaikessa toiminnassamme, mikä on välttämätöntä pandemian jälkeisessä, vahvasti kilpaillussa markkinassa.

Asiakastyytyväisyys oli edelleen erinomaisella tasolla ja katsauskauden nettosuositeluindeksi oli 45. Toimme kesäkuussa asiakkaille enemmän valinnanvaraa ja mahdollisuuksia räätälöidä matkaansa uudistamalla lipputuotteemme ja esittelemällä kokonaan uuden Business Light -lipun.

Vaikka matkustusrajoituksia on purettu odottamaamme hitaammin, useat maat mukaan lukien Suomi ovat nyt avanneet matkustusta ja maahantulorajoitukset ovat muuttumassa yhtenäisemmiksi, erityisesti täysin rokotettujen osalta. Uskomme kysynnän lisääntyvän asteittain syksyn aikana erityisesti Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa, kun taas Aasian maat seuraavat joidenkin kuukausien viiveellä perässä. Rokotekattavuus kasvaa eri puolilla maailmaa nyt hyvää tahtia, mutta matkustuksen palautuminen on edelleen riippuvainen pandemiatilanteen, muun muassa varianttien, ja matkustusrajoitusten kehityksestä. Vaikka ennakoimme kysynnän kasvavan asteittain syksyllä, arvioimme liikennemäärien palautuvan pandemiaa edeltävälle tasolle aikaisintaan vuonna 2023.

Syksyn ja talven liikenneohjelmassamme on noin 70 kohdetta. Pyrimme hyödyntämään markkinoilla näkemämme mahdollisuudet ja avaamme täysin uusia kaukolentoreittejä Tukholmasta Floridaan ja Thaimaahan. Nämä tuovat työtä noin 270 suomalaiselle. Lennot vahvistavat tarjontaamme jo entuudestaan meille tärkeällä Ruotsin markkinalla.

Jatkuvasta epävarmuudesta huolimatta suuntaamme loppuvuoteen luottavaisin mielin ja jatkamme lentäjien ja matkustamohenkilökunnan koulutuksia sekä palautamme palveluitamme asteittain. Haluan erityisesti kiittää

Finnairin koko henkilöstöä sitoutuneisuudesta, sisukkuudesta ja yhteistyöstä pandemiakuukausien aikana. Yhdessä heidän kanssaan toivotan asiakkait lämpimästi tervetulleiksi lennoillemme.

Toimintaympäristö huhti–kesäkuussa

Edeltävien neljän vuosineljänneksen tapaan COVID-19-pandemia vaikutti merkittäväällä tavalla koko globaaliin lentotoimialaan ja näin ollen myös Finnairin kaikkeen toimintaan vuoden 2021 toisella neljänneksellä. Lentoyhtiöt ympäri maailman olivat edelleen pakotettuja vähentämään kapasiteettiaan huomattavasti valtioiden asettamista tiukoista matkustusrajoituksista ja kysynnän puutteesta johtuen. Tämä koski myös Finnairia, joka jatkoi rajallisen verkoston operoimista. Vaikka Finnair lisää lentojensa määrää asteittain, yhtiö operoi varsin rajoitettua verkostoa myös vuoden 2021 kolmannella neljänneksellä. Koska pandemia ja erilaiset variantit vallitsevat edelleen maailmanlaajuisesti ja koska koronavirusrokotuskattavuus on yhä alle tavoitellun 70 % rajan, Finnair arvioi pääsevänsä lisäämään liikennettään merkittävämmiin vasta syksystä 2021 lähtien. Yhtiö arvioi tällä hetkellä, että vuoden 2019 liikennetaso tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna saavutetaan aikaisintaan vuonna 2023.

Kapasiteetti pysyi matalalla tasolla Helsingin ja muiden Euroopan markkinoiden välillä, vaikka Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna nousikin 61,6 prosenttia (-92,1). Kysyntä oli edelleen heikkoa koko toisen vuosineljänneksen COVID-19-liitännäisten reitti- ja vuoroperuutusten sekä tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna nousi 102,7 prosenttia (-91,9). Kysyntä Euroopan- ja Finnairin Aasian-kohteiden välillä pysyi varsin heikkona katsauskaudella samojen syitten takia kuin Euroopan-liikenteessäkin. Tästä huolimatta Finnair ja Juneyao Air allekirjoittivat suunnitelmien mukaisesti katsauskaudella yhteistyösopimuksen, joka mahdollistaa kaupallisen yhteistyön Helsingin ja Shanghain välisellä reitillä sekä Euroopan ja Manner-Kiinan kohteissa. Yhteistyöhanke aloitti toimintansa 1.7.2021. Hankkeella Finnair vahvistaa sitoutumistaan Kiinaan yhtenä strategisesti merkittävänä markkinana.

Aurinkomatkojen ulkomaan matkapakettien tarjonta on ollut keskeytyneenä koko toisen vuosineljänneksen ajan COVID-19-pandemian ja siihen liittyvien matkustusrajoitusten ja -suositusten vuoksi. Matkapaketteja on siksi järjestetty vain kotimaan kohteisiin, joita alettiin tarjota uutuutena syksyllä 2020. Kotimaan kohteet pysyvät Aurinkomatkojen valikoimassa myös tulevaisuudessa. Matkapakettien kysyntä on kasvanut huomattavasti vertailukaudesta sekä kuluvan vuoden ensimmäisestä neljänneksestä, mikä viittaa asiakkaiden luottamukseen ja patoutuneeseen kysyntään. Kysyntä kohdistuu ensisijaisesti vuoden 2021 loppukesän ja syksyn sekä talvikauden 2021–2022 ulkomaanmatkoihin.

COVID-19 vaikutti merkittävästi myös globaaleihin rahtimarkkinoihin toisella vuosineljänneksellä, ja pandemiasta aiheutuneet toimitusketjuongelmat sekä niitä seuranneet toimitusviivästykset hyödyttivät edelleen ilmarahdia. Lisäksi maaliskuisella Suezin kanavan tukoksella oli vastaavanlainen vaikutus toisen vuosineljänneksen lukuihin. Nämä seikat johtivat poikkeuksellisen vahvaan ilmarahdin kysyntään, kun matkustajareittiliikenteen kapasiteetti ja sitä myöden näillä lennoilla kuljetettavan rahdin kapasiteetti pysyivät matalalla tasolla COVID-19:n takia. Rahdin jatkonut vahva kysyntä ylläpiti markkinaa pelkkää rahtia kuljettaville lennoille myös katsauskaudella, mutta Finnair pystyi lisäksi jatkamaan Aasiaan lennettyjen, rahtia kuljettavien reittilentojen määrää alhaisesta matkustajamäärästä huolimatta. Tämä puolestaan johti vertailukaudesta kasvaneeseen rahtiliikevaihtoon. Rahtiliikenteen kokonaiskäyttöaste parani selvästi vuoden takaisesta. Finnair arvioi rahdin kysynnän pysyvän vahvana ainakin vuoden 2021 kolmannella neljänneksellä.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 8,7 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihintana oli vuoden toisella neljänneksellä 140,9 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin, koska hinta oli tuolloin alimmillaan koko pandemia-aikana. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi tämä näkyy kuitenkin yhtiön tuloksessa viiveellä. Yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääriä erään, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan kulloisenkin vuosineljänneksen tulokseen. Vuoden toisella neljänneksellä Finnairin polttoainekulut laskivatkin vertailukaudesta huolimatta kapasiteetin kasvusta ja lentopetrolin hinnannoususta.

Taloudellinen kehitys huhti–kesäkuussa

LIKEVAIHTO HUHTI–KESÄKUUSSA

Finnairin liikevaihto nousi vuotta aiemmasta, koska COVID-19-vaikutukset olivat tuolloin vielä voimakkaampia.

Liikevaihto tuotteittain

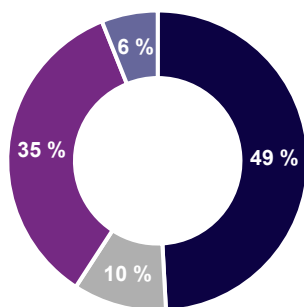
Milj. euroa	4–6/2021	4–6/2020	Muutos, %
Matkustajatuotot	44,9	13,7	228,5
Lisämyynti	5,7	5,5	3,8
Rahti	61,2	49,5	23,7
Matkapalvelut	0,0	0,0	-515,7
Yhteensä	111,8	68,6	63,0

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK) laski 60,4 prosenttia ja oli 7,89 senttiä (19,92). Negatiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti tarjottujen henkilökilometrien kasvu vertailukaudesta.

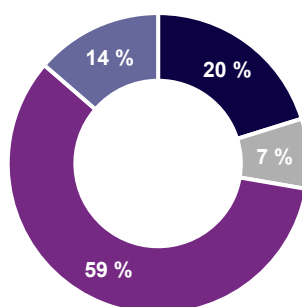
Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 4–6/2021

Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	10,0	22,4	608,6	696,6	6 255,8	87,7	867,6	12,6	-70,1
Pohjois-Amerikka	1,9	4,1	946,4	142,6	7 148,4	32,6	20 430,5	22,9	14,8
Eurooppa	27,6	61,4	120,3	493,0	61,8	254,7	179,6	51,7	21,8
Kotimaa	8,4	18,7	235,6	86,0	218,1	59,3	335,3	68,9	18,6
Reiteille kohdistumaton	-3,0	-6,7	-795,3						
Yhteensä	44,9	100,0	228,5	1 418,2	311,6	434,3	281,2	30,6	-2,4

Tarjotut henkilökilometrit (ASK) Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus toisella vuosineljänneksellä näkyi edelleen voimakkaasti matkustajaliikenneluvuissa, vaikka luvut paranivat sekä vertailukaudesta että vuoden 2021 ensimmäisestä neljänneksestä. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna nousivat 228,5 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna nousi 311,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä nousi 197,6 prosenttia ollen 291 600 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna nousi 281,2 prosenttia, mutta matkustajakäyttöaste laski 2,4 prosenttiyksikköä 30,6 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin vähäinen määrä reittilentoja, mikä oli kuitenkin selvästi vertailukautta enemmän, joten tarjotut sekä myydyt henkilökilometrit nousivat huomattavasti vertailukaudesta matkustajakäyttöasteen laskiessa 70,1 prosenttiyksikköä 12,6 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäyttöastetta ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot ja niiden hyvin korkea käyttöaste.

Maaliskuussa aloitettujen New Yorkin -reittilentojen lisäksi kesäkuussa aloitettiin lennot Chicagoon ja Los Angelesiin. Koska vertailukaudesta Pohjois-Amerikkaan operoitiin vain yksi matkustajareittilento, alueen tarjotut

sekä myydyt henkilökilometrit nousivat huomattavasti vertailukaudesta ja matkustajakäyttöaste nousi 14,8 prosenttiyksikköä 22,9 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti nousi 61,8 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit nousivat 179,6 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 21,8 prosenttiyksikköä 51,7 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti nousi 218,1 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit 335,3 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 18,6 prosenttiyksikköä 68,9 prosenttiin.

Lisämyynti nousi 3,8 prosenttia. Pluspisteliiännäinen myynti ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19 näkyi Finnairin rahtivolyyymien kehityksessä myös toisella vuosineljänneksellä, koska reittilentoja operoitiin rajallisesti, vaikka pandemian negatiivinen vaikutus oli vertailukaudesta vieläkin merkittävämpi. Sen vuoksi tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit nousivat 2 433,0 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 4 700,5 prosenttia. Tarjotut rahtitonnikilometrit nousivat kuitenkin ainoastaan 98,7 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 116,3 prosenttia, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Finnair pystyi jatkamaan myös Aasian-matkustajareittilentoja, joissa kuljetettiin erinomaisilla käyttöasteilla rahtia, vaikka niiden matkustajakäyttöaste oli matala. Muun muassa tämän vuoksi rahtiliikevaihto nousi jopa 23,7 prosenttia.

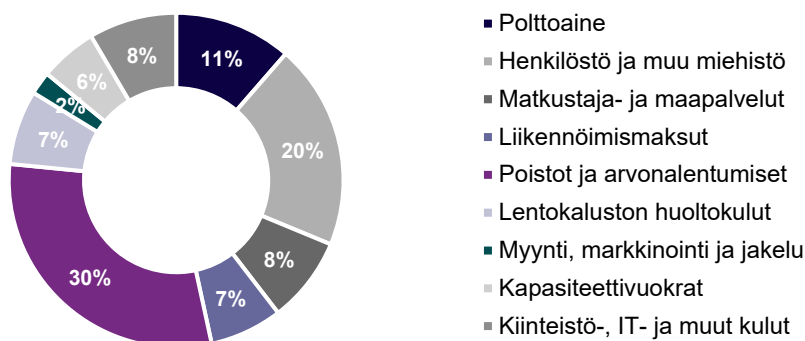
Matkapakettien taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Toisen vuosineljänneksen aikana matkapaketteja tuotettiin rajoitetusti vain kotimaan kohteisiin. Vertailukaudesta matkapakettien tuotanto oli keskeytettynä kokonaan.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT HUHTI-KESÄKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 6,8 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin myötä. Finnair jatkoi merkittäviä kustannussopeutustoimia toisella vuosineljänneksellä. Ne pitävät sisällään henkilöstön laajat lomautukset.

Yksikkökustannus (CASK) laski 73,7 prosenttia ja oli 18,55 senttiä (70,50). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 73,1 prosenttia. Jyrkät laskut johtuivat lähinnä siitä, että katsauskaudella operoitiin vertailukautta enemmän kapasiteettia.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 270,9 milj. euroa)



Milj. euroa	4-6/2021	4-6/2020	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	53,9	48,1	11,9
Polttoainekulut	30,8	33,2	-7,3
Kapasiteettivuokrat	15,0	17,8	-15,5
Lentokaluston huoltokulut	19,5	19,5	-0,1
Liikennöimismaksut	19,0	11,8	60,7
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	6,0	-7,8	176,2
Matkustaja- ja maapalvelut	22,5	17,7	27,4
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	23,0	28,4	-19,0
Poistot ja arvonalentumiset	81,2	85,1	-4,5
Yhteensä	270,9	253,8	6,8

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 8,9 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat nousseesta kapasiteetista (ASK) ja kalliimmasta lentopetrolista huolimatta, koska vertailukaudella yhtiö oli ylisuojattu ja toisaalta polttoaineen markkinahinta romahti. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 59,7 prosenttia muun muassa siksi, että pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin suhteellisesti vähemmän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 29,9 prosenttia vertailukaudesta.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat hieman, koska kapasiteettia nostettiin vertailukaudesta, vaikka Finnair jatkoi lomautuksia myös vuoden toisella neljänneksellä.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) nousivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut olivat edelleen matalalla tasolla, koska markkinointiaktiviteetit olivat suhteellisen vähäisiä ja toisaalta myynti oli rajallista.

Lentokaluston huoltokulut sekä poistot ja arvonalentumiset pysyivät vertailukauden tasolla. Liikenteen lisääntyminen nosti liikennöimismaksuja.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) laskivat jonkin verran vertailukaudesta Norran kanssa uudelleenneuvoteltujen sopimusten ansiosta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut olivat samoin vertailukauden tasoa alempana, koska merkityksellisiä kustannussäästöjä saavutettiin.

TULOS HUHTI-KESÄKUUSSA

COVID-19-pandemialla oli merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen huhti-kesäkuussa, sillä Finnair joutui perumaan lukuisia kohteita ja vuoroja, koska monissa maissa turvaututtiin tiukkoihin matkustusrajoituksiin.

Milj. euroa	4-6/2021	4-6/2020	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-70,0	-89,2	21,5
Poistot ja arvonalentumiset	-81,2	-85,1	4,5
Vertailukelpoinen liiketulos	-151,3	-174,3	13,2
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	12,1	3,1	>200
Liiketulos	-139,1	-171,2	18,7
Rahoitustuotot	7,4	15,3	-51,5
Rahoituskulut	-27,1	-61,4	55,9
Kurssivoitot ja -tappiot	8,6	2,1	>200
Tulos ennen veroja	-150,2	-215,1	30,2
Tuloverot	30,0	43,0	-30,2
Kauden tulos	-120,1	-172,1	30,2

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liiketulos paranivat liikevaihdon noustua toiminnallisia kuluja enemmän.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat 1,9 miljoonaa euroa (3,3) hieman heikentyneen Yhdysvaltain dollarin takia, ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat -0,1 miljoonaa euroa (0,0). Poikkeukselliset etuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset olivat 12,9 miljoonaa euroa (ei vastaavia vertailukaudella) ja ne liittyivät Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehtyihin ammatillisen työkyvyttömyyseläkkeen supistamiseen liittyviin sääntömuutoksiin. Toisella vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä -2,6 miljoonaa euroa (-0.1).

Rahoitustuottojen ja -kulujen sekä kurssivoittojen (liittyivät pääosin dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin) summa pieneni merkittävästi vertailukaudesta erityisesti laskeneiden rahoituskulujen myötä, jotka vertailukaudella liittyivät pääasiassa muista laajan tuloksen eristä tuloslaskelmaan uudelleen luokiteltuihin polttoaine- ja valuuttasuojauksiin. Pienempien rahoituskulujen vuoksi tulos ennen veroja ja tulos verojen jälkeen paranivatkin merkittävästi vertailukauden tasosta.

Taloudellinen kehitys tammi–kesäkuussa

LIIVEVAIHTO TAMMI–KESÄKUUSSA

Finnairin liikevaihto laski merkittävästi vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten vuoksi.

Liikevaihto tuotteittain

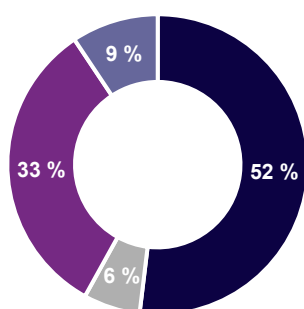
Milj. euroa	1–6/2021	1–6/2020	Muutos, %
Matkustajatuotot	88,1	437,0	-79,8
Lisämyynti	14,3	48,3	-70,5
Rahti	122,2	86,2	41,8
Matkapalvelut	0,9	58,3	-98,5
Yhteensä	225,4	629,8	-64,2

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 36,8 prosenttia ja oli 8,60 senttiä (6,29). Positiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti COVID-19-liitännäinen tarjottujen henkilökilometrien lasku vertailukaudesta. Samanaikaisesti erinomaisesti suoriutunut rahti, joka ei kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, korostui nostaen yksikkötuottoa.

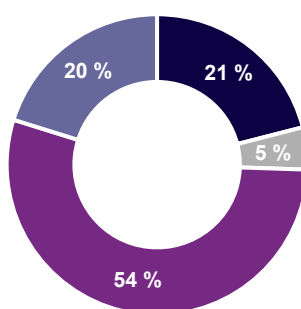
Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1-6/2021

Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Osuus, %	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %-yks.
Aasia	16,7	19,0	-90,1	1 360,8	-71,0	155,6	-95,7	11,4	-64,9
Pohjois-Amerikka	2,1	2,3	-92,3	159,9	-81,2	33,6	-81,2	21,0	-55,2
Eurooppa	51,8	58,8	-72,2	854,1	-78,0	402,1	-84,2	47,1	-18,7
Kotimaa	21,0	23,9	-55,6	244,9	-59,7	149,5	-59,2	61,1	0,8
Reiteille kohdistumaton	-3,5	-4,0	-146,6						
Yhteensä	88,1	100,0	-79,8	2 619,7	-73,8	740,8	-89,6	28,3	-43,0

Tarjotut henkilökilometrit (ASK) Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus ensimmäisellä vuosipuoliskolla johti matkustajaliikennelukujen merkittävään laskuun, koska pandemia alkoi vaikuttaa merkittävämmän vasta vertailukauden ensimmäisen vuosineljänneksen loppupuolella. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 79,8 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 73,8 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 80,0 prosenttia ollen 550 800 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 89,6 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 43,0 prosenttiyksikköä 28,3 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin vain rajallinen määrä matkustajareittilentoja ensimmäisellä vuosipuoliskolla. Näin ollen tarjotut henkilökilometrit laskivat 71,0 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 95,7 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 64,9 prosenttiyksikköä 11,4 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäyttöastetta ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot ja niiden hyvin korkea käyttöaste.

Koska ensimmäiset matkustajareittilennot kesäkuun 2020 jälkeen operoitiin vasta maaliskuussa ja ainoastaan New Yorkin -reitillä, Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti laski 81,2 prosenttia vertailukaudesta huolimatta kesäkuussa käynnistetyistä Chicagon- ja Los Angelesin -reiteistä. Myydyt henkilökilometrit laskivat 81,2 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 55,2 prosenttiyksikköä 21,0 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski 78,0 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 84,2 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 18,7 prosenttiyksikköä 47,1 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 59,7 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 59,2 prosenttia. Matkustajakäyttöaste toisaalta nousi 0,8 prosenttiyksikköä 61,1 prosenttiin.

Lisämyynti laski 70,5 prosenttia COVID-19-vaikutusten vuoksi. Pluspisteliiännäinen myynti ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

COVID-19 näkyi Finnairin rahtivolyymin kehityksessä myös ensimmäisellä vuosipuoliskolla, koska reittilentoja operoitiin rajallisesti. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 60,8 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 38,2 prosenttia vertailukaudesta. Tarjotut rahtitonnikilometrit laskivat 20,3 prosenttia, mutta myydyt rahtitonnikilometrit nousivat 14,1 prosenttia, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Finnair pystyi lisäämään myös Aasian-matkustajareittilentoja, joissa kuljetettiin erinomaisilla käyttöasteilla rahtia, vaikka niiden matkustajakäyttöaste oli matala. Muun muassa tämän vuoksi rahtiliikevaihto nousi jopa 41,8 prosenttia vertailukaudesta maaliskuun ollessa ennätyskuukausi liikevaihdolla mitattuna.

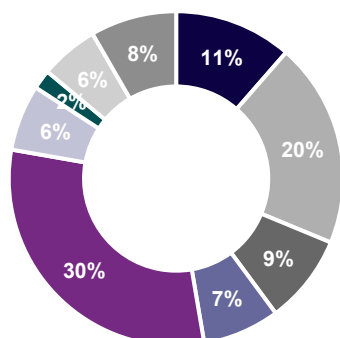
Matkapakettien taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Ensimmäisen vuosipuoliskon aikana Aurinkomatkat tuotti matkapaketteja vain kotimaan kohteisiin. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 96,3 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 97,9 prosenttia. Liikevaihto laski 98,5 prosenttia.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI-KESÄKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut laskivat 41,7 prosenttia vertailukaudesta, eli vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui erityisesti kiinteistä kuluieristä. Esimerkiksi poistot ja arvonalentumiset pysyivät vertailukauden tasolla. Finnair jatkoi merkittäviä kustannussopeutustoimia ensimmäisellä vuosipuoliskolla. Ne pitävät sisällään henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi merkittävänä toiminnallisten kulujen alenemisena.

Yksikkökustannus (CASK) nousi 122,0 prosenttia ja oli 19,85 senttiä (8,94). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi 144,2 prosenttia. Jyrkät nousut johtuivat siitä, että kulut eivät laskeneet kapasiteetin tahdissa.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 536,6 milj. euroa)



- Polttoaine
- Henkilöstö ja muu miehistö
- Matkustaja- ja maapalvelut
- Liikennöimismaksut
- Poistot ja arvonalentumiset
- Lentokaluston huoltokulut
- Myynti, markkinointi ja jakelu
- Kapasiteettivuokrat
- Kiinteistö-, IT- ja muut kulut

Milj. euroa	1-6/2021	1-6/2020	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	106,4	184,3	-42,2
Polttoainekulut	61,2	177,1	-65,5
Kapasiteettivuokrat	30,2	47,7	-36,7
Lentokaluston huoltokulut	34,2	59,7	-42,7
Liikennöimismaksut	39,9	76,4	-47,7
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	10,1	22,6	-55,4
Matkustaja- ja maapalvelut	46,3	122,4	-62,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	44,7	62,5	-28,5
Poistot ja arvonalentumiset	163,6	167,6	-2,4
Yhteensä	536,6	920,1	-41,7

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 36,0 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat hieman kapasiteettia (ASK) vähemmän, koska pelkkää rahtia kuljettavat lennot lisäävät polttoainekulutusta, mutta eivät kapasiteettia. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 63,6 prosenttia samasta syystä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 6,0 prosenttia katsauskauden matalien matkustajakäyttöasteiden vuoksi.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin COVID-19-pandemian vuoksi merkittävästi ja siksi Finnair jatkoi lomautuksia myös vuoden ensimmäisellä vuosipuoliskolla.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) laskivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen alentuneiden volyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut olivat matalalla tasolla, koska markkinointiaktiviteetit olivat vähäisiä ja toisaalta myynti oli rajallista.

Lentokaluston huoltokulut laskivat vertailukaudesta ja niitä alensi erityisesti kapasiteetin aleneminen sekä myös huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttoron päivitys. Toisaalta tietyt kulut olivat kiinteitä. Poistot ja arvonalentumiset pysyivät vertailukauden tasolla. Liikenteen väheneminen laski liikennöimismaksuja, vaikka liikennöidyt lennot painottuivat tavallista enemmän maksuja nostaviin laajarunkolentoihin johtuen pelkkää rahtia kuljettaneista lennoista.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) olivat hieman lähempänä vertailukauden tasoa Norran merkittävien lentomäärien takia. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut olivat samoin hieman lähempänä vertailukauden tasoa, koska ne muodostuvat pääosin kiinteistä kuluista, vaikka merkityksellisiä kustannussäästöjä saavutettiin.

TULOS TAMMI-KESÄKUUSSA

COVID-19-pandemialla oli merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen tammi-kesäkuussa, sillä Finnair joutui perumaan lukuisia kohteita ja vuoroja, koska monissa maissa turvaututtiin tiukkoihin matkustusrajoihin.

Milj. euroa	1–6/2021	1–6/2020	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-130,9	-97,8	-33,9
Poistot ja arvonalentumiset	-163,6	-167,6	2,4
Vertailukelpoinen liiketulos	-294,5	-265,4	-11,0
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	6,3	-1,4	>200
Liiketulos	-288,2	-266,8	-8,0
Rahoitustuotot	12,4	24,6	-49,5
Rahoituskulut	-55,6	-150,3	63,0
Kurssivoitot ja -tappiot	-0,5	-0,8	44,3
Tulos ennen veroja	-331,9	-393,3	15,6
Tuloverot	66,4	78,7	-15,6
Kauden tulos	-265,5	-314,6	15,6

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liiketulos laskivat liikevaihdon laskettua toiminnallisia kuluja enemmän johtuen ennen kaikkea kiinteistä kuluista.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat -4,4 miljoonaa euroa (-0,5) vahvistuneen Yhdysvaltain dollarin takia, ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat 0,0 miljoonaa euroa (-0,2). Poikkeukselliset etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset olivat 12,9 miljoonaa euroa (ei lainkaan vertailukaudella) ja ne liittyivät Finnairin eläkesäätiön sääntöjen mukaisesti työkyvyttömyyseläkkeisiin tehtyihin rajoituksiin. Ensimmäisellä vuosipuoliskolla muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä -2,2 miljoonaa euroa (-0,8).

Rahoitustuottojen ja -kulujen sekä kurssivoittojen (liittyivät pääosin dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin) summa pieneni merkittävästi vertailukaudesta erityisesti laskeneiden rahoituskulujen myötä, jotka vertailukaudella liittyivät pääasiassa muista laajan tuloksen eristä tuloslaskelmaan uudelleen luokiteltuihin polttoaine- ja valuuttasuojauksiin. Selvästi pienempien rahoituskulujen vuoksi tulos ennen veroja ja tulos verojen jälkeen olivat vertailukautta parempia.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli kesäkuun lopussa 3 618,9 miljoonaa euroa (31.12.2020: 3 646,5). Laivaston tasearvo laski katsauskaudella 92,8 miljoonalla eurolla pääasiassa poistojen vuoksi. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski 59,0 miljoonaa euroa samoin poistojen vuoksi. Myyntiin liittyvät saamiset laskivat 53,8 miljoonaa euroon (31.12.2020: 57,5). Netotetut laskennalliset verosaamiset kasvoivat 137,7 miljoonaa euroon (31.12.2020: 84,8) COVID-19-vaikutuksista aiheutuneiden arvioitujen verotappioiden vuoksi. Eläkesaamiset kasvoivat 69,8 miljoonaa euroon (31.12.2020: 31,8) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ja työkyvyttömyyseläkkeiden supistamisen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät samalla tasolla ollen 2,0 miljoonaa euroa (31.12.2020: 1,5).

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot nousivat 171,8 miljoonaa euroon (31.12.2020: 133,6). Muutos selittyi pääasiassa maksettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 92,3 miljoonaa euroon (31.12.2020: 55,7) parantuneen varustilanteen myötä.

Ensimmäisen vuosipuoliskon tappiollinen tulos heikensi omaa pääomaa. Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrol- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Kesäkuun 2021 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 11,9 miljoonaa euroa (31.12.2020: -41,8), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot nousivat erityisesti polttoaineen hinnan nousun vuoksi vahvistaen samalla omaa pääomaa. Lisäksi lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot kasvattivat osaltaan omaa pääomaa.

Oma pääoma oli kesäkuun lopussa 684,8 miljoonaa euroa (31.12.2020: 896,6) eli 0,49 euroa osakkeelta (31.12.2020: 0,64).

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	1–6/2021	1–6/2020
Liiketoiminnan nettorahavirta	-177,0	-597,2
Investointien nettorahavirta	19,0	194,8
Rahoituksen nettorahavirta	200,0	670,6

Ensimmäisellä vuosipuoliskolla COVID-19-vaikutus näkyi yhä selvästi ja yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli edelleen negatiivinen johtuen tappiollisesta tuloksesta, vuokra- ja korkokuluista sekä purettuihin polttoaine- ja valuuttasuojiin liittyvistä maksuista. Investointien nettorahavirta pysyi positiivisena erityisesti muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen (maturiteetti yli kolme kuukautta) muutoksen sekä vertailukautta huomattavasti pienempien laivastoinvestointien takia. Rahoituksen nettorahavirta oli samoin positiivinen, koska toukokuussa liikkeeseen laskettiin noin 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalaina, joka erääntyy vuoden 2025 toukokuussa. Toisaalta vanhasta 200 miljoonan joukkovelkakirjalainasta lunastettiin noin puolet, millä oli negatiivinen vaikutus rahoituksen nettorahavirtaan, ja loppuosa maksetaan takaisin sen erääntyessä maaliskuussa 2022.

Pääomarakenne

%	30.6.2021	31.12.2020
Omavaraisuusaste	18,9	24,6
Nettovelkaantumisaste (gearing)	231,8	153,2

Omavaraisuusaste oli kesäkuun lopussa alemmalla tasolla kuin vuoden 2020 lopussa tappiollisen kauden tuloksen vuoksi, mutta sen negatiivista vaikutusta omaan pääomaan lievensi käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erien positiivinen kehitys. Nettovelkaantumisaste (gearing) toisaalta nousi vuoden 2020 lopusta nousseen korollisen nettovelan sekä heikenneen oman pääoman yhteisvaikutuksesta.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	30.6.2021	31.12.2020
Kassavarat	834,3	823,7
Oikaistu korollinen velka	2 421,5	2 197,5
Korollinen nettovelka	1 587,2	1 373,8

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella edelleen vahva. Konsernin kassavaroja laski pääasiassa negatiivinen liiketoiminnan nettorahavirta, mutta toisaalta sitä vahvisti noin 400 miljoonan euron nostettu joukkovelkakirjalaina, jota tosin netotti vanhan joukkovelkakirjalainan osittainen lunastus.

Ensimmäisellä vuosineljänneksellä allekirjoitettiin sopimus rahoitusjärjestelystä, joka koskee valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta, 400 miljoonan euron hybridilainalmiittiä. Tästä limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen myötä yhtiön käytettävissä Euroopan komission maaliskuussa tekemän valtioneuvoston päätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltävien raja-arvojen alapuolelle. Jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron osuudelle haetaan myöhemmin komission erillinen hyväksyntä. Tällä hetkellä kokonaisuudessaan käyttämättömän, tammikuussa 2023 erääntyvän 175 miljoonan euron luottolimiitin¹ (käytettävissä yhtiön saadessa Euroopan komission hyväksynnän jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron hybridilainaosuudelle) lisäksi Finnairilla on edelleen 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2020 loppua suurempi pääasiassa uuden joukkovelkakirjalainan takia. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista oli 982,7 miljoonaa euroa (31.12.2020: 1 016,2). Korollinen nettovelka kasvoi vuoden 2020 lopusta ennen kaikkea negatiivisen liiketoiminnan nettorahavirran, mutta myös Yhdysvaltain dollarin vahvistumisen takia.

INVESTOINNIT

Vuoden 2021 ensimmäisen puoliskon bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 17,8 miljoonaa euroa (203,8), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

¹ Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu kassavarojen ja oman pääoman tasoihin. Kovenanttia rikottaisiin, jos Finnairin kassavarat tai oma pääoma laskisivat alle 400 miljoonan euron tai jos oma pääoma ilman hybridi-instrumentteja laskisi alle 150 miljoonan euron.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut sekä ennakkomaksut) oli -18,9 miljoonaa euroa (-176,5).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli 37,9 miljoonaa euroa (371,3) ja myös se on osa investointien nettorahavirtaa, joka oli 19,0 miljoonaa euroa (194,8).

Vuoden 2021 investointien (sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut) rahavirran arvioidaan olevan noin -119 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 38 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 46,5 prosenttia koko laivaston 2 061,0 miljoonan euron tasearvosta.²

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Toisen vuosineljänneksen lopussa Finnairilla oli 59 lentokonetta, joista 24 oli laajarunkokoneita ja 35 kapearunkokoneita. Koneista 30 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia ja 29 leasing-sopimuksilla vuokrattuja.

Toisen vuosineljänneksen lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 11,1 vuotta.

Finnairin operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2020 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2021	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	6		5	1	19,6	
Airbus A320	174	10		8	2	18,9	
Airbus A321	209	19		4	15	10,1	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	11,7	
Airbus A350	297/336	16		9	7	3,9	3
Yhteensä		59	0	30	29	11,1	3

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

** Sisältää JOLCO-rahoitetut (Japanese Operating Lease with Call Option) A350-koneet.

LAIVASTOUUDISTUS

Vuoden 2021 toisen neljänneksen lopussa yhtiöllä oli kuusitoista vuosina 2015–2020 toimitettua Airbus A350-900 -lentokonetta ja kolme A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta, joista Finnair vuokraa itselleen ensimmäisen. Nämä jäljellä olevat lentokoneet toimitetaan nykysuunnitelmien mukaan Finnairille vuoden 2022 toisella neljänneksellä, vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 349,4 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa laivastonsa kokoa näkymien mukaisesti eri aikoihin päättyvien vuokrasopimusten avulla ja omistetun laivaston muutoksilla.

NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIKENNELAIVASTO)

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

² Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Norran operoima laivasto* 30.6.2021	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2020 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2021	Tilaukset
ATR	68-70	12		6	6	11,9	
Embraer E190	100	12		9	3	13,0	
Yhteensä		24	0	15	9	12,5	

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

Strategian toteutus

Finnairin tavoitteena on kestävä, kannattava kasvu. Vuodet 2020–2025 kattavan strategian mukaisesti Finnair toteuttaa strategiaansa viidellä painopistealueella, jotka ovat reittiverkosto ja laivasto, operatiivinen laadukkuus, moderni laatulentoyhtiö, vastuullisuus sekä yhteinen kulttuuri ja toimintatavat.

COVID-19-vaikutusten vuoksi yhtiö on päättänyt tarkistaa strategiaansa, vaikka se monelta osin on edelleen validi: Finnair on esimerkiksi edelleen täysin sitoutunut Aasian suurkaupunkeihin, Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatkestukseen sekä vastuullisuustavoitteisiinsa. Yhtiön kasvuun, reittiverkostoon sekä koneinvestointeihin ja niiden aikatauluun liittyvät strategiaosiot sekä yhtiön pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet kuitenkin arvioidaan uudelleen COVID-19-tilanteen takia vuoden 2021 syksyllä. Yhtiö arvioi, että se palaa kestävä, kannattavan kasvun uralle aikaisintaan kahden vuoden kuluttua.

REITTIVERKOSTO JA LAIVASTO

COVID-19-vaikutukset pois lukien Finnair tavoittelee Aasian-markkinoiden tasoista kasvua keskittyen erityisesti kannattavimpiin Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatkestukseen. Finnairin kapasiteetin odotettiin strategiakaudella kasvavan noin 3–5 % vuosittain, mikä vastaa Aasian-markkinoiden oletettua kasvua, mutta kasvuprosenttia tullaan tarkastelemaan COVID-19-pandemian aiheuttaman globaalin lentomatkestuksen kysynnän laskun vuoksi.

Finnair hyödyntää edelleen kotikenttensä maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Lisäksi Finnair investoi uusiin lentokoneisiin nykyisten sitoumustensa mukaisesti. Finnair on kuitenkin viivästyttänyt loppuja A350-toimituksiaan. Jäljellä olevan laivastoinvestointisuunnitelman aikataulua, mukaan lukien kapearunkolaivastouudistus, tullaan tarkastelemaan osana strategian päivitystä. Yhtiö tulee erityisesti seuraamaan nopeassa muutoksessa olevan lentokonemarkkinan kehitystä investointeja suunnitellessaan.

OPERATIIVINEN LAADUKKUUS

Finnair on maailman turvallisimpien lentoyhtiöiden kärkikastissa. Vahva turvallisuuskulttuuri (mukaan lukien terveysturvallisuus) sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat kaiken tekemisen ytimessä. Jatkossa korostuvat yhä voimakkaammin teknologian, automaation ja datan hyödyntäminen tilannekuvan muodostuksessa ja päätöksenteossa, sekä yhteistyö yli organisaatorajojen.

Eryistä huomiota strategiakaudella kiinnitetään polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastytyväisyyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair olisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla. Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys oli toisella vuosineljänneksellä erinomaisella tasolla eli 91,6 % (96,4).

Huhtikuussa 2021 Finnair ilmoitti tavoittelevansa noin 170 miljoonan euron vuositason pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019. Säästöjä haetaan muun muassa kiinteistökuiluista, lentokoneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Lisäksi yhtiö jatkaa toimintojen tehostamista, eri asiakasprosessien digitalisointia ja automatisointia sekä neuvottelee uudelleen sopimuksia toimittajiansa ja kumppaniensa kanssa. Tämän lisäksi Finnair käynnisti vuoden 2020 loppupuolella COVID-19-tilanteen vuoksi yhteistoimintaneuvottelut, joiden tuloksena yhtiö lopulta irtisanoi noin 600 työntekijää maailmanlaajuisesti. Samalla Finnair ilmoitti lomautusten jatkamisesta. Kustannussäästöohjelma edistyi katsauskaudella hyvin ja katsauskauden jälkeen yhtiö ilmoitti ylittävänsä aiemman tavoitteensa sekä tavoittelevansa noin 200 miljoonan euron pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta vuoden 2019 operatiivisilla volyyymeillä laskettuna. Finnair ei enää jatka ohjelman edistymisen raportointia, mutta yhtiö tulee jatkamaan kaikkia kulueriä koskevaa työtään edelleen.



Yhtiö on valmistautunut erilaisiin skenaarioin liikenteen ja kysynnän elpymiseen ja on jatkanut toisella vuosineljänneksellä lentäjiensä sekä matkustamohenkilöstönsä paluukoulutuksia, jotta liikenteen vaiheittainen lisääminen sujuu jouhevasti, kun kysyntä vahvistuu.

MODERNI LAATULENTOYHTIÖ

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö. Tavoite saavutetaan tarjoamalla asiakkaille esimerkiksi entistä enemmän mahdollisuuksia räätälöidä matkustuskokemuksensa sekä tukemalla sujuvaa asiakaskokemusta helppokäyttöisillä digitaalisilla palveluilla.

Menestyäkseen Finnairin täytyy onnistua hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Katsauskaudella asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuosittelevuusindeksi olikin erinomaisella tasolla ollen 45 (39). Asiakkaat ovat arvostaneet erityisesti Finnairin asiakaspalvelua sekä kattavia terveysturvallisuustoimia pandemian aikana.

COVID-19-pandemian vuoksi Finnair jatkoi toisella vuosineljänneksellä siihen liittyviä toimenpiteitään esimerkiksi laajentamalla maksuttoman Koronaturvan saatavuusjaksoa elokuun loppuun ja matkustusaikaa lokakuun loppuun. Koronaturva kattaa laajasti mahdollisesta COVID-19-tartunnasta asiakkaalle matkan aikana aiheutuvia kuluja.

Lisäksi IATA Travel Pass -kokeiluprojekti käynnistettiin kesäkuussa ja kokeilu alkaa heinäkuussa Helsinki–Lontoo-reitillä. Kokeilu on osa digitaalista terveysturvapassijärjestelmää, jonka tavoitteena on sujuvoittaa lentokentällä tapahtuvia toimia.

Finnair jatkoi katsauskaudella lipputyyppiuudistuksiaan, joihin kuului muun muassa kesäkuussa esitelty täysin uusi Business Light -lippu. Nämä uudistukset tuovat lisää valinnanvaraa sekä joustavuutta asiakkaille.

Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli huhti–kesäkuussa COVID-19-vaikutusten vuoksi keskimäärin 0,8 miljoonaa eri kävijää (0,6) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi samoin vertailukaudesta 81,9 prosenttia 251 000:een. Digitaalisen suoramyyntin osuus kaikesta lentolippumyynnistä nousi 56,0 prosenttiin (43,0).

VASTUULLISUUS

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin toimintaa, ja yhtiön vastuullisuustavoitteet pysyivät ennallaan pandemiasta huolimatta.

Finnairin vastuullisuussuunnitelman mukaan yhtiön tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidinnettöpäästönsä vuonna 2025 vuoden 2019 tasosta. Näihin tavoitteisiin pääsy vaatii kattavan valikoiman erilaisia toimenpiteitä, joista moniin tarvitaan laaja-alaista yhteistyötä niin yhteiskunnallisten päättäjien kuin muidenkin lentämiseen liittyvien toimijoiden kanssa. Finnairin tekemien toimenpiteiden tärkeimpänä tavoitteena on pyrkiä vähentämään toiminnan omia, todellisia lentämisen päästöjä aina kun se on kohtuullisesti mahdollista. Ilmaston eteen tehtävä työ vaatii pitkäjänteistä suunnittelua ja lyhyellä aikavälillä yhtiö joutuu turvautumaan suhteellisesti enemmän ns. taloudellisiin keinoihin ennen kuin se pääsee pidemmällä järkevästi hyödyntämään päästötehokkuutta parantavaa uutta teknologiaa.

Finnair on COVID-19-vaikutusten vuoksi panostanut erityisesti sosiaaliseen vastuullisuuteen aktiivisesti tukemalla lomautettuja sekä irtisanottavia työntekijöitään. Yhtiöllä käynnissä oleva NEXT-muutosurvaohjelma tukee yksilöllisesti jokaisen työnsä menettäneen uudelleentyöllistymistä. Ohjelma koostuu muun muassa henkilökohtaisesta suunnitelmasta työelämässä eteenpäin siirtymiseksi, laajasta koulutustarjonnasta, uravalmennuksesta, muutostilanteen hallintaa ja hyvinvointia tukevista palveluista, TE-toimiston Finnairin tilanteeseen kohdennetusta tuesta sekä tuesta yrittäjyydestä kiinnostuneille.

Pandemian jälkeen kasvukäyrälle palatessaan Finnair haluaa olla entistäkin vastuullisempi yhtiö. Tätä varten myös henkilökunnan kannustimiin lisättiin vuoden alusta lähtien kaksi vastuullisuusmittaria, joista toinen mittaa polttoainetehokkuutta sekä päästöjä ja toinen työturvallisuutta, joten vastuullisuustavoite on kaikille yhteinen.

YHTEINEN KULTTUURI JA TOIMINTATAVAT

Finnairin strategian toteuttaa koko Finnairin henkilöstö, ja strategia onkin kiinteä osa työntekijöiden päivittäisiä työtehtäviä ja tavoitteita. Strategian toteuttamiseksi tärkeitä ovat aito yhdessä tekeminen, tavoitteellinen johtaminen ja uusien, tehokaiden toimintatapojen, kuten agile ja lean, hyödyntäminen. Nämä korostuvat

erityisesti pandemian aikana mutta toisaalta myös kaikessa toiminnassa tulevien vuosien aikana. Henkilöstömäärä on vähentynyt merkittävästi pandemian liiketoiminnallisten vaikutusten seurauksena ja uusien, tehokkaampien toimintatapojen käyttöönotto sekä toisaalta kattava ja organisaatorajat ylittävä yhteistyö ovat siksi välttämättömiä.

Finnair on vuonna 2020 laatinut pitkän aikavälin kannustinohjelman niille henkilöstöryhmille, joiden kanssa se sopi uudelleenrakennusjaksonsa ajaksi yhtiön elpymistä tukevia pysyviä kustannussäästöjä. Kannustinohjelma alkoi vuonna 2020 ja päättyy vuoden 2023 kolmannella neljänneksellä.

Finnairin palveluksessa oli huhti–kesäkuussa keskimäärin 5 612 (6 686) henkilöä eli 16,1 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä laski huhti–kesäkuussa 190 henkilöllä eli 3,3 prosentilla ja oli kesäkuun lopussa 5 538 (6 635). Finnairiin palkattiin 23 uutta työntekijää toisella vuosineljänneksellä. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 10,1 prosenttia (6,9) ja se nousi vertailukaudesta lomautusten ja näin ollen aktiivisena olevien työntekijöiden alemman määrän takia. Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli huhti–kesäkuussa 1,9 prosenttia (3,7).

Kestävä kehitys ja yritysvastuu

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

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

SDG5:	Sukupuolten tasa-arvo
SDG 9:	Kestävä teollisuus, innovaatioita ja infrastruktuuria
SDG 12:	Vastuullista kuluttamista
SDG 13:	Ilmastotoimia
SDG 16:	Rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto
SDG 17:	Yhteistyö ja kumppanuus

Isoimmat odotukset Finnairiin kohdistuu lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja Finnair on sitoutunut alan yleiseen hiilineutraalin kasvun tavoitteeseen vuodesta 2020 eteenpäin. Se kuitenkin näkee tämän tavoitteen vain päästöjen vähentämisen ensiaskeleena. Strategiansa mukaan Finnair pyrkii hiilineutraaliuteen vuoteen 2045 mennessä ja sen tavoitteena on puolittaa nettopäästönsä jo vuonna 2025. Tavoite on haastava, mutta tärkeä yhtiön tulevaisuuden ja koko toimialan kehityksen kannalta.

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

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

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

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

Muutokset yhtiön johdossa

Vuoden ensimmäisellä puoliskolla Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2021 toisen neljänneksen lopussa 979,0 miljoonaa euroa (31.12.2020: 1 066,1) ja päätöskurssi 30.6.2021 oli 0,70 euroa (31.12.2020: 0,76). Ensimmäisen vuosipuoliskon aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,81 euroa, alin kurssi 0,59 euroa ja keskimurssi 0,70 euroa. Osakkeita vaihdettiin 664,1 miljoonaa kappaletta yhteensä 466,3 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 1 407 401 265 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,9 prosenttia (31.12.2020: 55,9). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus kesäkuun 2021 lopussa oli 5,5 prosenttia (31.12.2020: 7,4).

Omat osakkeet

Finnairin hallussa oli 31.12.2020 yhteensä 170 660 osaketta, mikä vastaa 0,01 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Finnairin hallitus käytti ensimmäisellä vuosineljänneksellä varsinaisen yhtiökokouksen 2020 antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseen ja sai 22.2.2021 päätökseen omien osakkeidensa hankinnan, joka alkoi 19.2.2021. Tänä aikana Finnair hankki 1 800 000 omaa osaketta keskihintaan 0,64 euroa osakkeelta. Osakkeet hankittiin Nasdaq Helsinki Oy:n järjestämässä julkisessa kaupankäynnissä hankintahetken markkinahintaan. Omien osakkeiden hankinta perustui varsinaisen yhtiökokouksen 29.5.2020 antamaan valtuutukseen ja osakkeet käytetään osana yhtiön kannustinjärjestelmiä.

Hankinnan jälkeen Finnair Oyj:llä oli yhteensä 1 970 660 omaa osaketta, jotka vastasivat 0,14 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Finnair käytti ensimmäisellä vuosineljänneksellä yhtiökokouksen 2020 antamaa valtuutusta omien osakkeiden luovuttamiseen. Se luovutti helmikuussa yhteensä 496 564 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Lisäksi Finnair luovutti maaliskuussa yhtiön vuosien 2018–2020 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 36 903 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille.

Finnair ei käyttänyt vuoden toisella neljänneksellä yhtiökokouksen antamia valtuutuksia omien osakkeiden hankkimiseksi tai luovuttamiseksi. Näin ollen Finnairin hallussa oli 30.6.2021 yhteensä 1 437 193 osaketta (30.6.2020: 209 600), mikä vastaa 0,10 prosenttia (0,16) yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 17.3.2021 poikkeusjärjestelyin.

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

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-2021>

Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausivaihteluihin ja taloussuhdanteisiin, kuten globaalisti laajentunut, vuoden 2020 ensimmäisellä vuosineljänneksellä alkanut COVID-19-pandemia on osoittanut. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle.

Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Lentoliikenteen elpymiseen liittyvät epävarmuustekijät muodostavat riskin Finnairin liikevaihdon kehitykselle. Liikevaihtoon ja liiketappioon vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi vaikuttaa, ovat operatiivisten kustannusten sopeuttaminen ja kyky vastata kysynnän muutoksiin. Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät pääasiassa COVID-19-pandemian ja sen rajoittamiseen tähtäävien toimenpiteiden keston sekä lentoliikenteen ja kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu, kysynnän vaihtelu, valuuttakurssien muutokset sekä sääntelyn ja verotuksen muutokset ovat tekijöitä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa.

Lentopetrolin hinnan poikkeukselliset vaihtelut (valuutta ja suojaukset mukaan lukien) ja niiden vaikutukset kapasiteettiin Finnairin päämarkkina-alueilla sekä lentolippujen hintamuutokset muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle. Myös valuuttakurssien äkilliset muutokset ja heikentyvä kysyntä voivat vaikuttaa liikevaihdon kehitykseen. Yleisesti polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut pyritään siirtämään lentolippujen hintoihin, mutta kulloinkin vallitsevat markkinatilanteet eivät välttämättä salli tätä.

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään ja tuottoon. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän. Toimialan mahdollisella konsolidaatiolla saattaa olla merkittäviä seurauksia kilpailuympäristöön. Finnairin jakelustrategiaan kuuluvien uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä, sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuuksia. Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suoja ja kuluttajan suoja koskeva sääntely. COVID-19-pandemian aiheuttamissa poikkeuksellisissa olosuhteissa erilaiset sopimuksiin ja viranomaiskäytäntöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi valtiontukien sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien uhalla, terrorismin, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten COVID-19) uhalla sekä mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatkakustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. COVID-19-pandemia vaikutti merkittävästi Finnairin liiketoimintaan vuonna 2020 ja sen negatiivinen vaikutus jatkuu vuonna 2021. Pitkittyvä COVID-19-pandemia johtaa heikentyneeseen kassatilanteeseen, jota Finnair on jo ehkäissyt käyttöön otetun 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan, 200 miljoonan euron uudelleen rahoitetun hybridilainan ja käyttämättömän 175 miljoonan euron valmiusluottolimiitin avulla sekä muun muassa lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyitä sekä vientiluottotakaustransaktion sisältävällä rahoituspaketillaan. Pitkittyessään pandemia heikentää merkittävästi myös yhtiön omaa pääomaa heikentyneen tulostason takia. Pidempään jatkuva heikentynyt kannattavuus toisaalta kasvattaa riskiä laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumisille. Siksi Finnairissa on käynnissä huomattava säästöohjelma (tavoitellaan n. 200 miljoonan euron vuositaso pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta vuoden 2019 operatiivisilla volyymeillä), johon sisältyy esimerkiksi toimittajasopimusten uudelleen neuvotteluja. Yhtiö joutui myös irtisanomaan 600 työntekijää maailmanlaajuisesti. Lisäksi Finnair toteutti omaa pääomaansa sekä kassaansa vahvistaakseen 512 miljoonan euron suuruisen merkintäoikeusannin kesällä 2020. Katsauskaudella yhtiö allekirjoitti Suomen valtion kanssa sopimuksen rahoitusjärjestelystä, joka koskee valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta, 400 miljoonan euron hybridilainalimiittiä. Tästä limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen myötä yhtiön käytettävissä Euroopan komission maaliskuussa tekemän valtiontukipäätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltävien raja-arvojen

alapuolelle. Jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron osuudelle haetaan myöhemmin komission erillinen hyväksyntä. Toukokuussa 2021 Finnair uudelleenrahoitti aiempaa 200 miljoonan euron vakuudetonta joukkovelkakirjalainansa, joka erääntyy maaliskuussa 2022 ja liikkeeseenlaski lisäksi uuden vakuudettoman 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan, joka erääntyy toukokuussa 2025. Yhtiö on toteuttanut edellä mainitut toimenpiteet varmistaakseen, että se selviytyy pitkittyneenkin pandemian vaikutuksista seuraavan 12 kuukauden aikana.

Lentoliikenteen muuttuvassa liiketoimintaympäristössä on vaikea ennakoida COVID-19-pandemian vaikutuksia lentoyhtiöiden markkinoille pääsyn ja liikenneoikeuksien mahdollisuuksiin yleisellä tasolla. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Samalla on mahdollista, että matkustusyhteyksien tarve saattaa kasvaa joissakin maissa johtaen markkinoille pääsyn ja liikenneoikeuksien kasvaviin mahdollisuuksiin.

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön internet-sivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/risk-management>.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja liiketulos ovat normaalitilanteessa yleensä selvästi pienimmät vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja suurimmat vuoden kolmannella neljänneksellä. Aasian liikenteen kasvava suhteellinen osuus lisää kausivaihtelua myös Aasian vapaa-ajan ja liikematkustuksen kohdekohtaisten sesonkien mukaisesti.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan, Yhdysvaltain dollari, Etelä-Korean won ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Normaalitilanteessa polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat olisivat seuraaville kuudelle kuukaudelle tavallisesti 90 ja 60 prosenttia, mutta COVID-19:stä johtuvan epävarmuuden vuoksi Finnair on väliaikaisesti muuttanut suojausasteitaan siten, että alarajaa laskettiin 60 prosentista 0 prosenttiin koko suojausjaksolla. Tällä hetkellä Finnair on suojannut polttoainehankintojaan seuraavien 9 kuukauden osalta.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)			1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)			18 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)			10 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)			15 milj. euroa

Polttoaineherkkydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	30 milj. euroa	24 milj. euroa

Polttoaineen suojausasteet ja suojiin keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojiin keskihinta, USD/tonnia* **
Kesäkuu 2021	18 000	659
Q3 2021	54 000	439
Q4 2021	45 000	528
Q1 2022	20 000	632
Q2 2022 ja sen jälkeen	-	-
Yhteensä	137 000	525

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausten kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %	4-6 2021	4-6 2020	1-6 2021	1-6 2020	2020	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)	Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur.12 kk)
Myyntivaluutat						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
EUR	33	41	39	58	55	-	-
USD*	4	11	3	4	4	ks. alla	ks. alla
JPY	17	6	16	7	7	12 milj. euroa	9 milj. euroa
CNY	9	13	9	5	6	-	-
KRW	7	5	7	2	3	-	-
SEK	3	3	3	3	3	-	-
Muut	26	21	23	20	21	-	-
Ostovaluutat							
EUR	71	55	72	57	59	-	-
USD*	25	39	23	36	35	39 milj. euroa	29 milj. euroa
Muut	5	6	5	8	6	-	-

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

TASEESEEN LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

IFRS 16 otettiin käyttöön vuonna 2019 ja sen myötä Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposition aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia käyttämällä suojauksia, kuten johdannaisia ja luonnollisia suoja. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten velkojen suojausaste oli noin 60 %.

Tilikauden jälkeiset tapahtumat

Finnair tiedotti 9.7.2021 aloittavansa suorat lennot Tukholmasta Miamiin sekä Bangkokiin ja Phuketiin talvikaudella 2021–2022. Lennot operoidaan Airbus A350 -koneilla. Uudet reitit vahvistavat Finnairin asemaa Ruotsin markkinalla ja työllistävät n. 270 työntekijää.

Finnair tiedotti 15.7.2021, että se tavoittelee vuoden 2022 alusta alkaen vuosittaisia noin 200 miljoonan euron pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2019 operatiivisilla volyymeillä laskettuna. Aiempi tavoite oli 170 miljoonaa euroa. Yhtiö ei enää jatkossa raportoi kustannussäästöohjelmansa etenemisestä, mutta se kuitenkin jatkaa edelleen uusien pysyvien säästöjen kartoittamista kaikista kulueristä.



Taloudellinen raportointi vuonna 2021

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2021 on seuraava:

- Osavuosikatsaus tammi–syyskuulta 2021 tiistaina 26.10.2021

FINNAIR OYJ

Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 15.7.2021 tulosjulkistukseen liittyvän lehdistötilaisuuden klo 11.00 webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2021-0715-press>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 15.7.2021 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 8171 0310 (Suomi), 08 5664 2651 (Ruotsi), 033 3300 0804 (Iso-Britannia) tai +44 (0)33 3300 0804 (muut maat). Vahvistuskoodi on 53224833#. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2021-q2>.

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Mika Stirkkinen**, puhelin (09) 818 4960, mika.stirkkinen@finnair.com

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



Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	4-6/2021	4-6/2020	Muutos %	1-6/2021	1-6/2020	Muutos %	2020
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	111,8	68,6	63,0	225,4	629,8	-64,2	829,2
Vertailukelpoinen liiketulos	-151,3	-174,3	13,2	-294,5	-265,4	-11,0	-595,3
Vertailukelpoinen liiketulos vuoden 2018 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	-153,5	-163,4	6,0	-293,7	-225,2	-30,4	-558,9
Vertailukelpoinen liiketulos vuoden 2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	-154,4	-162,9	5,2	-297,4	-237,2	-25,4	-575,5
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	-135,3	-254,0	118,7 %-yks.	-130,7	-42,1	-88,5 %-yks.	-71,8
Liiketulos	-139,1	-171,2	18,7	-288,2	-266,8	-8,0	-464,5
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	-62,6	-130,0	67,4 %-yks.	-58,1	-15,5	-42,6 %-yks.	-30,3
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,09	-0,25	64,8	-0,19	-0,46	57,8	-0,51
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,09	-0,25	64,8	-0,19	-0,46	57,8	-0,51
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	7,89	19,92	-60,4	8,60	6,29	36,8	6,41
RASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssin, senttiä/ASK	8,01	20,20	-60,3	8,67	6,26	38,3	6,40
RASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssin, senttiä/ASK	8,04	20,13	-60,0	8,72	6,28	39,0	6,43
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	10,34	12,00	-13,8	11,89	6,12	94,2	6,48
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	18,55	70,50	-73,7	19,85	8,94	122,0	11,01
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	16,38	60,85	-73,1	17,51	7,17	144,2	9,21
CASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	18,84	67,62	-72,1	19,88	8,51	133,5	10,72
CASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	18,93	67,39	-71,9	20,07	8,65	132,2	10,88
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %				18,9	25,7	-6,8 %-yks.	24,6
Nettovelkaantumisaste, %				231,8	106,3	125,4 %-yks.	153,2
Korollinen nettovelka				1 587,2	1 028,2	54,4	1 373,8
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				-5,6	5,0	-10,6 %-yks.	-5,5
Bruttoinvestoinnit	6,4	16,4	-60,6	17,8	203,8	-91,2	515,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				-15,4	-4,1	-11,3 %-yks.	-15,2
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	292	98	197,6	551	2 754	-80,0	3 486
Lentojen lukumäärä, kpl	6 025	2 933	105,4	12 212	30 980	-60,6	46 094
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	1 418	345	> 200	2 620	10 015	-73,8	12 937
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	434	114	> 200	741	7 139	-89,6	8 150
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	30,6	33,1	-2,4 %-yks.	28,3	71,3	-43,0 %-yks.	63,0
Operatiivinen laadukkuus							
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	57 701	34 790	65,9	111 701	260 982	-57,2	365 492
Saapumistäsmällisyys, %	91,6	96,4	-4,8 %-yks.	88,6	88,2	0,4 %-yks.	90,2
Moderni laatulentoyhtiö							
Nettosuosittelutulos (NPS)	45	39	13,2	49	42	16,4	48
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, % finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	56,0	43,0	13,0 %-yks.	55,0	36,2	18,8 %-yks.	40,7
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	0,8	0,6	35,0	0,7	1,4	-51,3	1,1
Lisämyynti	251,0	138,0	81,9	245,0	238,0	2,9	187,3
	5,7	5,5	3,8	14,3	48,3	-70,5	62,3
Vastuullisuus							
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	181 757	109 589	65,9	351 860	822 095	-57,2	1 151 299
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/ASK	0,1282	0,3180	-59,7	0,1343	0,0821	63,6	0,0890
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/RTK	0,9373	1,3378	-29,9	0,9685	0,9140	6,0	0,9486
Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 612	6 686	-16,1	5 814	6 745	-13,8	6 573
Sairauspoissaolot, %	1,93	3,71	-1,78 %-yks.	1,83	4,75	-2,92 %-yks.	3,81
Tapaturmataajuus (LTIF)	6,1	6,4	-4,7	6,0	5,8	2,7	4,4
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				10,1	6,9	3,1 %-yks.	7,4



VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liike tulos	Liike tulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liike tulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liike tulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Liikevaihto vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018/2019 valuuttakurssin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin ja RASK kiintein valuuttakurssin laskennassa. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
Kulut vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Liiketoiminnan muut tuotot + Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut + Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018/2019 valuuttakurssin ja hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liike tulos vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Liikevaihto vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin + Kulut vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liike tulos kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liike tuloksesta. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
RASK vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin	Liikevaihto vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuloista. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
CASK vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin	Kulut vuoden 2018/2019 kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssin ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018/2019 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liike tulos + Poistot ja arvonalentumiset	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike tuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.



Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihotosopimukset johdannaisopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja, poistoja ja arvonalentumisia.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatuihin investointeista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	4-6/2021	4-6/2020	Muutos %	1-6/2021	1-6/2020	Muutos %	2020
Liiketulos	-139,1	-171,2	18,7	-288,2	-266,8	-8,0	-464,5
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-1,9	-3,3	42,2	4,4	0,5	> 200	-12,2
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,1	0,0	> 200	0,0	0,2	-95,6	0,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,9	0,0	> 200	0,3	0,1	> 200	-0,8
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	-12,9		-	-12,9		-	-132,8
Uudelleenjärjestelykulut	1,6	0,1	> 200	1,8	0,7	171,7	14,9
Vertailukelpoinen liiketulos	-151,3	-174,3	13,2	-294,5	-265,4	-11,0	-595,3
Poistot ja arvonalentumiset	81,2	85,1	-4,5	163,6	167,6	-2,4	343,8
Vertailukelpoinen EBITDA	-70,0	-89,2	21,5	-130,9	-97,8	-33,9	-251,5



Vertailukelpoinen liikeulos, RASK ja CASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin							
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	4-6/2021	4-6/2020	Muutos %	1-6/2021	1-6/2020	Muutos %	2020
Liikevaihto	111,8	68,6	63,0	225,4	629,8	-64,2	829,2
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	1,8	1,0	78,7	1,6	-2,4	167,3	-0,8
Liikevaihto vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein	113,6	69,6	63,2	227,0	627,4	-63,8	828,4
Liiketoiminnan muut tuotot	7,8	10,9	-28,1	16,6	24,9	-33,2	48,4
Vertailukelpoiseen liikeluokkaan sisältyvät liiketoiminnan kulut	-270,9	-253,8	-6,8	-536,6	-920,1	41,7	-1 472,9
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	-4,0	9,9	-140,6	-0,8	42,6	-101,9	37,2
Kulut vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-267,1	-233,0	-14,7	-520,7	-852,7	38,9	-1 387,3
Vertailukelpoinen liikeulos vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-153,5	-163,4	6,0	-293,7	-225,2	-30,4	-558,9
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	1 418	345	> 200	2 620	10 015	-73,8	12 937
RASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	8,01	20,20	-60,3	8,67	6,26	38,3	6,40
CASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	18,84	67,62	-72,1	19,88	8,51	133,5	10,72

Vertailukelpoinen liikeulos, RASK ja CASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin							
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	4-6/2021	4-6/2020	Muutos %	1-6/2021	1-6/2020	Muutos %	2020
Liikevaihto	111,8	68,6	63,0	225,4	629,8	-64,2	829,2
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2019 valuuttakurssein	2,2	0,7	> 200	3,1	-1,2	> 200	2,7
Liikevaihto vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein	114,1	69,4	64,5	228,5	628,6	-63,7	831,9
Liiketoiminnan muut tuotot	7,8	10,9	-28,1	16,6	24,9	-33,2	48,4
Vertailukelpoiseen liikeluokkaan sisältyvät liiketoiminnan kulut	-270,9	-253,8	-6,8	-536,6	-920,1	41,7	-1 472,9
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2019 valuuttakurssein ja hinnoin	-5,4	10,7	-150,2	-6,0	29,4	-120,4	17,1
Kulut vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-268,5	-232,2	-15,6	-525,9	-865,8	39,3	-1 407,4
Vertailukelpoinen liikeulos vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-154,4	-162,9	5,2	-297,4	-237,2	-25,4	-575,5
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	1 418	345	> 200	2 620	10 015	-73,8	12 937
RASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	8,04	20,13	-60,0	8,72	6,28	39,0	6,43
CASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	18,93	67,39	-71,9	20,07	8,65	132,2	10,88

Omavaraisuusaste				
miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2021	30.6.2020	Muutos %	31.12.2020
Oma pääoma yhteensä	684,8	966,9	-29,2	896,6
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 618,9	3 761,4	-3,8	3 646,5
Omavaraisuusaste, %	18,9	25,7	-6,8 %-yks.	24,6



Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2021	30.6.2020	Muutos %	31.12.2020
Vuokrasopimusvelat	982,7	1 003,9	-2,1	1 016,2
Muut korolliset velat	1 439,9	874,5	64,6	1 162,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-1,2	0,4	<-200	18,8
Oikaistut korolliset velat	2 421,5	1 878,8	28,9	2 197,5
Muut rahoitusvarat	-364,8	-322,4	-13,2	-358,3
Rahat ja pankkisaamiset	-469,4	-528,2	11,1	-465,3
Kassavarat	-834,3	-850,6	1,9	-823,7
Korollinen nettovelka	1 587,2	1 028,2	54,4	1 373,8
Oma pääoma yhteensä	684,8	966,9	-29,2	896,6
Nettovelkaantumisaste, %	231,8	106,3	125,4 %-yks.	153,2
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-284,6	204,8	<-200	-251,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-5,6	5,0	-10,6 %-yks.	-5,5

* Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaissopimuksiin perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitteessä 9, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	4-6/2021	4-6/2020	Muutos %	1-6/2021	1-6/2020	Muutos %	2020
Lisäykset käyttöomaisuudessa	1,5	27,9	-94,8	12,5	194,7	-93,6	348,3
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	6,3	0,4	> 200	6,6	2,7	146,1	173,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	-1,3	-11,9	88,9	-1,3	6,4	-119,9	-5,7
Bruttoinvestoinnit	6,4	16,4	-60,6	17,8	203,8	-91,2	515,9

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2021	30.6.2020	Muutos %	31.12.2020
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-593,0	-290,9	-103,9	-654,4
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	160,6	191,4	-16,1	255,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-26,9	-11,3	-137,5	-26,6
Tuotto, edelliset 12 kk	-459,4	-110,8	<-200	-425,8
Oma pääoma yhteensä	684,8	966,9	-29,2	896,6
Vuokrasopimusvelat	982,7	1 003,9	-2,1	1 016,2
Muut korolliset velat	1 439,9	874,5	64,6	1 162,6
Sijoitettu pääoma	3 107,5	2 845,4	9,2	3 075,4
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 976,4	2 710,1*	9,8	2 808,3*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-15,4	-4,1	-11,3 %-yks.	-15,2

* Sijoitettu pääoma oli 2 574,9 miljoonaa euroa 30.6.2019 ja 2 541,1 miljoonaa euroa 31.12.2019.



MUUT TUNNUSLUVUT

Liikevaihto ja kannattavuus

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

Liikenne

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä × lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä × lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Operatiivinen laadukkuus

Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
----------------------	---

Moderni laatulentoyhtiö

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

Vastuullisuus

Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
----------------------------------	--

Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

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



Konsernin taloudellinen puolivuositiedote 1.1.-30.6.2021

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	4-6/2021	4-6/2020 *	1-6/2021	1-6/2020 *	2020 *
Liikevaihto	5	111,8	68,6	225,4	629,8	829,2
Liiketoiminnan muut tuotot		7,8	10,9	17,3	24,9	49,3
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-42,4	-48,3	-95,2	-184,9	-163,9
Polttoainekulut		-30,9	-33,2	-61,2	-177,3	-232,8
Kapasiteettivuokrat		-15,0	-17,8	-30,2	-47,7	-89,3
Lentokaluston huoltokulut		-17,6	-16,2	-38,6	-60,1	-92,5
Liikennöimismaksut		-19,0	-11,8	-39,9	-76,4	-112,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-6,0	7,8	-10,1	-22,6	-28,2
Matkustaja- ja maapalvelut		-22,5	-17,7	-46,3	-122,4	-168,6
Poistot ja arvonalentumiset	7	-81,2	-85,1	-163,6	-167,6	-343,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-24,1	-28,4	-45,8	-62,6	-111,6
Liiketulos		-139,1	-171,2	-288,2	-266,8	-464,5
Rahoitustuotot		7,4	15,3	12,4	24,6	38,7
Rahoituskulut		-27,1	-61,4	-55,6	-150,3	-255,2
Kurssivoitot ja -tappiot		8,6	2,1	-0,5	-0,8	26,6
Tulos ennen veroja		-150,2	-215,1	-331,9	-393,3	-654,4
Tuloverot	12	30,0	43,0	66,4	78,7	131,1
Kauden tulos		-120,1	-172,1	-265,5	-314,6	-523,2
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		-120,1	-172,1	-265,5	-314,6	-523,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,09	-0,25	-0,19	-0,46	-0,51
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,09	-0,25	-0,19	-0,46	-0,51

* Tuloslaskelman esitystapaa on selkeytetty ja vertailukauden luvut päivitetty vastaamaan vuoden 2021 alussa käyttöön otettua esitystapaa. Muutoksia kuvataan tarkemmin liitetiedoissa 2. Laadintaperiaatteet ja 8. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät ja muutokset tuloslaskelman ja rahavirtalaskelman esittämistavassa.

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	4-6/2021	4-6/2020	1-6/2021	1-6/2020	2020
Kauden tulos	-120,1	-172,1	-265,5	-314,6	-523,2
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	7,6	60,3	34,7	-92,0	-29,9
Muuntoerot					-0,7
Verovaikutus	-1,5	-12,1	-6,9	18,4	6,0
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	10,7	-49,5	32,4	-7,8	-13,1
Verovaikutus	-2,1	9,9	-6,5	1,6	2,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	14,6	8,6	53,7	-79,9	-35,1
Kauden laaja tulos	-105,5	-163,5	-211,8	-394,5	-558,4
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	-105,5	-163,5	-211,8	-394,5	-558,4



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	30.6.2021	30.6.2020	31.12.2020
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	14, 16	1 347,4	1 621,3	1 440,3
Käyttöoikeuslaivasto	15, 16	713,5	668,9	772,5
Laivasto yhteensä		2 061,0	2 290,2	2 212,7
Muu käyttöomaisuus	14, 16	175,3	183,4	185,3
Muu käyttöoikeusomaisuus	15, 16	142,9	154,1	145,0
Muu käyttöomaisuus yhteensä		318,1	337,6	330,2
Eläkesaamiset	18	69,8		31,8
Muut pitkäaikaiset varat		21,3	32,4	25,1
Laskennalliset verosaamiset	12	137,7	37,7	84,8
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 608,0	2 697,9	2 684,7
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		53,8	69,7	57,5
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		95,2	116,5	68,1
Johdannaisinstrumentit	9, 10	26,3	26,6	12,4
Muut rahoitusvarat	10	364,8	322,4	358,3
Rahat ja pankkisaamiset		469,4	528,2	465,3
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 009,7	1 063,4	961,8
Myytävänä olevat omaisuuserät		1,2		
Varat yhteensä		3 618,9	3 761,4	3 646,5
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		609,4	891,5	821,2
Oma pääoma yhteensä		684,8	966,9	896,6
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	839,5	864,5	880,6
Muut korolliset velat	19	1 291,0	655,0	1 111,0
Eläkevelvoitteet		2,0	92,7	1,5
Varaukset ja muut velat	20	163,4	159,8	161,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä		2 296,0	1 772,1	2 154,2
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	143,2	139,3	135,6
Muut korolliset velat	19	148,9	219,5	51,5
Varaukset	20	18,1	26,1	20,0
Ostovelat		30,0	42,5	24,8
Johdannaisinstrumentit	9, 10	8,7	164,3	99,7
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	21	171,8	279,8	133,6
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		65,8	87,5	70,7
Muut velat		51,5	63,2	59,8
Lyhytaikaiset velat yhteensä		638,0	1 022,4	595,7
Velat yhteensä		2 934,0	2 794,4	2 749,9
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 618,9	3 761,4	3 646,5



LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoisen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2021	75,4	168,1	-41,8	759,5	-262,6	198,0	896,6
Kauden tulos					-265,5		-265,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			27,8				27,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			25,9				25,9
Kauden laaja tulos			53,7		-265,5		-211,8
Omien osakkeiden hankinnat					-1,1		-1,1
Osakeperusteiset maksut				1,2			1,2
Oma pääoma 30.6.2021	75,4	168,1	11,9	760,7	-529,3	198,0	684,8

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Osakeanti	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoisen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2020	75,4	168,1	-6,7		256,1	275,2	198,2	966,4
Kauden tulos						-314,6		-314,6
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-73,6					-73,6
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-6,3					-6,3
Kauden laaja tulos			-79,9			-314,6		-394,5
Osakeanti				395,4				395,4
Osakeperusteiset maksut					-0,3			-0,3
Oma pääoma 30.6.2020	75,4	168,1	-86,6	395,4	255,9	-39,4	198,2	966,9

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Osakeanti	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoisen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2020	75,4	168,1	-6,7		256,1	275,2	198,2	966,4
Kauden tulos						-523,2		-523,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-23,9					-23,9
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-10,5					-10,5
Muuntoerot			-0,7					-0,7
Kauden laaja tulos			-35,1			-523,2		-558,4
Osakeanti					511,7			511,7
Osakeantikulut					-8,8			-8,8
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot							200,0	200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut							-200,0	-200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut						-14,6	-0,2	-14,8
Osakeperusteiset maksut					0,6			0,6
Oma pääoma 31.12.2020	75,4	168,1	-41,8		759,5	-262,6	198,0	896,6



KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	4-6/2021	4-6/2020 **	1-6/2021	1-6/2020 **	2020 **
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	-150,2	-215,1	-331,9	-393,3	-654,4
Poistot ja arvonalentumiset	81,2	85,1	163,6	167,6	343,8
Rahoitustuotot ja -kulut	11,0	43,9	43,7	126,5	189,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	0,9	0,0	0,3	0,1	-0,8
Varausten muutos	-0,9	3,1	-0,3	11,0	3,5
Työsuhde-etuudet	-8,3	3,1	-3,9	7,2	-120,8
Muut oikaisut	0,1	1,4	-0,1	0,1	0,7
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	-9,2	7,6	-4,2	18,3	-116,6
Myynti- ja muiden saamisten muutos	10,9	-2,3	-0,3	81,4	112,3
Vaihto-omaisuuden muutos	0,8	0,4	2,5	0,0	4,6
Osto- ja muiden velkojen muutos	33,8	-313,4	26,4	-512,7	-672,0
Käyttöpääoman muutos	45,4	-315,3	28,7	-431,3	-555,2
Maksetut rahoituskulut, netto	-38,6	-66,6	-77,1	-78,6	-243,4
Maksetut tuloverot		-3,4		-6,4	-6,4
Liiketoiminnan nettorahavirta	-59,3	-463,7	-177,0	-597,2	-1 043,1
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon	-18,4	-56,3	-24,8	-169,7	-300,7
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-0,7	-7,7	-3,1	-17,0	-24,7
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden myynti	0,9	0,0	1,5	2,1	221,1
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	3,5	4,0	7,5	8,0	16,1
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	28,6	322,1	37,9	371,3	439,9
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	13,8	262,1	19,0	194,8	351,6
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen nostot	396,7	200,0	396,7	375,0	872,8
Lainojen takaisinmaksut	-116,4	-12,3	-128,0	-21,8	-218,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-34,2	-33,1	-67,5	-63,0	-134,9
Osakeanti		380,4		380,4	511,7
Osakeantikulut					-11,1
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut					-200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot					200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-18,5
Omien osakkeiden hankinnat			-1,1		
Rahoituksen nettorahavirta	246,1	535,1	200,0	670,6	1 001,9
Rahavirtojen muutos	200,6	333,6	42,1	268,2	310,5
Rahavarat tilikauden alussa	633,7	416,4	792,2	481,7	481,7
Rahavirtojen muutos	200,6	333,6	42,1	268,2	310,5
Rahavarat kauden lopussa *	834,3	750,0	834,3	750,0	792,2
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	364,8	322,4	364,8	322,4	358,3
Rahat ja pankkisaamiset	469,4	528,2	469,4	528,2	465,3
Kassavarat	834,3	850,6	834,3	850,6	823,7
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)		-100,7		-100,7	-31,5
Rahavarat	834,3	750,0	834,3	750,0	792,2

** Konsernin tuloslaskelman esittämistavan muutoksen seurauksena liiketoiminnan nettorahavirran esitystapaa on selkeytetty ja vertailukauden luvut päivitetty vastaamaan vuoden 2021 alussa käyttöön otettua esitystapaa. Aiemmin vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisällyntynyt Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot esitetään erikseen. Muutoksia kuvataan tarkemmin liitetiedoissa 2. Laadintaperiaatteet ja 8. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät ja muutokset tuloslaskelman ja rahavirtalaskelman esittämistavassa.



KONSERNIN TALOUDELLISEN PUOLIVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT 1.1.-30.6.2021

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen puolivuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Konsernin taloudellinen puolivuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 14.7.2021.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Puolivuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita lukuun ottamatta seuraavassa kappaleessa kuvattua konsernin tuloslaskelmalla esitettyjen vertailukelpoisten erien esittämistavan muutosta. Puolivuositarkastuksen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

Finnair on 1.1.2021 alkaen muuttanut konsernin tuloslaskelman esittämistapaa selkeyttääkseen tuloslaskelman rakennetta ja esittää aiemmillä kausilla esitetyt erät 'Vertailukelpoinen EBITDA' ja 'Vertailukelpoinen liiketulos' jatkossa ainoastaan tilinpäätöksen liitetiedoissa. Samoin tuloslaskelmalla aiemmin yksilöidyt vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät esitetään osana niitä tuloslaskelman eriä, joihin ne luonteensa puolesta kuuluvat. Tuloslaskelman esittämistavan muutoksen johdosta myöskään konsernin rahavirtalaskelmalla ei enää esitetä rivejä 'Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät' ja 'Vertailukelpoinen EBITDA'. Esitystavan muutoksen yhteydessä vertailukauden 2020 tulos- ja rahavirtalaskelman esittämistapaa on muutettu vastaavasti vertailtavuuden helpottamiseksi tilikausien välillä. Muutokset on esitetty tarkemmin liitetiedossa 8. 'Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät ja muutokset tuloslaskelman ja kassavirran esittämistavassa'. Muutoksella ei ole vaikutusta konsernin raportoituun liiketulokseen tai kauden tulokseen kuluvalle eikä sitä edeltävällä tilikaudella. Muutoksella ei myöskään ole vaikutusta konsernin taseeseen.

IFRS tulkintakomitea antoi huhtikuussa 2021 lopullisen agendapäätöksen pilvipalvelujärjestelyiden konfigurointi- ja räätälöintimenojen kirjanpitokäsittelystä (IAS 38 Aineettomat hyödykkeet). Tässä agendapäätöksessä tulkintakomitea tarkasteli, kirjaako asiakas IAS 38-standardia soveltaen sovelluksen konfiguroinnista ja räätälöinnistä aineettoman hyödykkeen, ja mikäli aineetonta hyödykettä ei kirjata, kuinka kyseiset konfigurointi- ja räätälöintimenot tulisi kirjata. IFRIC:n agendapäätöksillä ei ole voimaantuloaikaa, joten niitä odotetaan sovellettavan niin pian kuin mahdollista. Koska Finnairilla on käytössään pilvipalvelujärjestelyitä, se on aloittanut analysoinnin siitä, onko tällä agendapäätöksellä vaikutusta pilvipalveluiden käyttöönottomien sovellettuihin laatuominaisuuksiin. Analysointi tehdään konsernissa syksyn 2021 aikana, ja mahdolliset vaikutukset otetaan huomioon takautuvasti viimeistään vuoden 2021 tilinpäätöksessä.

3. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

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

Yhtiön johto on puolivuositarkastusraportoinnin yhteydessä päivittänyt aiempia, vuoden 2020 tilinpäätöksessään käyttämiä ennusteskennäriöitä, johtuen pääasiassa COVID-19 pandemian vaikutusten pitkittymisestä. Merkittävimmät muutokset koskevat ennustettua matkustajakysynnän ja liikevaihdon elpymisajankohtaa, jotka on arvioitu nyt aiempaa myöhemmäksi. Muutoksilla ei kuitenkaan ole olennaista vaikutusta konsernin puolivuositarkastuksessa raportoitujen varojen ja velkojen taikka kulujen ja tuottojen määrään. Uusista ennusteskennäriöistä on kerrottu tarkemmin alla olevassa liitetiedossa 4. COVID-19 ja hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta.



Keskeisimmistä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu tarkemmin vuoden 2020 tilinpäätöksen yhteydessä. Tilinpäätöksessä 2020 kuvattu COVID-19 pandemian aiheuttama merkittävä epävarmuus liittyy talouden lähi- ja pitkän aikavälin kehitykseen sekä Finnairin tulevaisuuden toimintaympäristöön jatkuu edelleen. Pandemian lopullista kestoa ja vaikutuksia on vaikea ennustaa, mistä johtuen sen vaikutukset Finnairin tulevaisuudessa toteutuvaan tulokseen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin saattavat poiketa johdon tekemistä tämänhetkisistä arvioista ja oletuksista.

4. COVID-19 JA HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Puolivuosisikatsaus 30. kesäkuuta 2021 päättyvältä ajalta on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää veloitteensa vähintään 12 kuukauden ajan puolivuosisikatsauksen julkistamisesta. Hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu hallituksen hyväksymään viimeisimpään liiketoimintasuunnitelmaan ja jatkuvaan arviointiin COVID-19 vaikutuksista konsernin taloudelliseen asemaan. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19-pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut vaihtoehtoisia johdon laatimia ennusteskenaarioita, jotka käsittävät ajanjakson heinäkuusta 2021 joulukuuhun 2023 asti. Ennusteskenaariot eroavat toisistaan heijastelemalla erilaisia arvioita liiketoiminnan elpymisen alkamisajankohdasta. Toiminnan jatkuvuuden arviointiin liittyviä merkittävimpiä tunnistettuja epävarmuustekijöitä sekä johdon käyttämää harkintaa on kuvattu tarkemmin vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä.

Yhtiön johto on puolivuosisikatsausraportoinnin yhteydessä päivittänyt aiempia, vuoden 2020 tilinpäätöksessään käyttämiä ennusteskenaarioita, johtuen pääasiassa COVID-19 pandemian vaikutusten pitkittymisestä mistä syystä Finnair arvioi liikevaihdon elpyvän aiempia arvioitaan hitaammin. Päivitetyissä ennusteskenaarioissa liikevaihdon elpymisajankohta on arvioitu aiempaa myöhemmäksi siten, että kaikkein todennäköisimpänä pidetyn perusskenaarion mukaisen liikevaihdon uskotaan alkavan elpymään merkittävässä määrin lokakuusta 2021 eteenpäin (aiempi arvio elokuussa 2021). Vastaavasti aiempaa pessimististä ennusteskenaariota on päivitetty siten, että siinä liikevaihdon odotetaan alkavan elpymään merkittävässä määrin vasta joulukuusta 2021 eteenpäin (aiempi arvio lokakuu 2021). Kaikkein optimistisimman ennusteskenaarion mukaan liikevaihdon arvioidaan alkavan elpymään elokuussa 2021 (aiempi arvio kesä-heinäkuu 2021). Päivitettyjen ennusteskenaarioiden mukaan liiketoiminnan odotetaan palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle operatiiviselle tasolle (tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna) aikaisintaan vuoden 2023 aikana. Kaikissa kolmessa skenaariossa Finnair kykenee täyttämään veloitteensa vähintään 12 kk ajan puolivuosisikatsauksen julkistamisesta.

Samalla kun COVID-19 viruksen jatkunut leviäminen ja sen vaikutukset matkustusrajoituksiin ja matkustajakäytännön eivätkä ole Finnairin vaikutusvallassa, yhtiö on jatkanut toimenpiteitä pandemian kielteisten vaikutusten lieventämiseksi ja sopeuttanut aktiivisesti toimintaansa sekä vahvistanut taloudellista asemaansa ja rahoitustaan myös vuonna 2021.

Finnair sai tilikauden ensimmäisellä vuosineljänneksellä päätökseen seuraavaan A350-koneen toimitukseen liittyvän vuokrasopimusjärjestelyn, jolla on Finnairille yhteensä yli 100 miljoonan dollarin positiivinen kassavaikutus vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä. Finnair sai myös päätökseen neuvottelut nostamattoman 175 miljoonan euron luottolimiittinsä uusista kovenanttiehoista, joissa aiempi nettovelkaantumistasoon sidottu kovenantti on korvattu liitetiedossa 19. Korollinen vieras pääoma esitetyillä uusilla kovenanttiehoilla. Tämän lisäksi Finnair ja Suomen valtio allekirjoittivat maaliskuussa 2021 sopimuksen enintään 400 miljoonan euron hybridilainasta. Järjestelystä kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 17. Valtion tuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä.

Tilikauden 2021 toisen neljänneksen aikana Finnair laski liikkeeseen 400 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan. Tätä kuvataan erillisessä liitetiedossa 19. Korollinen vieras pääoma. Liitetiedossa 19. Korollinen vieras pääoma esitetään myös konsernin velkojen maturiteettirakenne. Konsernin likviditeettiriskien hallintaa on kuvattu tarkemmin vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä.

Yllä olevien rahoituksen riittävyttä ja maksuvalmiutta turvaavien toimien lisäksi, Finnair on 15.7.2021 tiedottanut tavoittelevansa vuoden 2022 alusta alkaen noin 200 miljoonan euron pysyviä, vuosittaisia kustannussäästöjä (vuoden 2019 operatiivisilla volyyymeillä laskettuna) aiemmin huhtikuussa julkistamansa, 170 miljoonan euron tavoitteen sijaan.



Huomioiden konsernitilinpäätöksessä 2020 ja edellä mainitut olosuhteet ja epävarmuustekijät sekä yhtiön toimesta toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet COVID-19-tilanteen lieventämiseksi, yhtiön hallitus on tullut siihen johtopäätökseen, ettei arvio anna merkittävää aihetta epäillä yhtiön toiminnan jatkuvuutta, eikä näin ollen ole perusteltua poiketa sen aikaisemmasta arviosta, jonka mukaan tilinpäätös laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu puolivuosisikatsauksen julkistamispäivänä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon, joiden perusteella oletetaan, että yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan rahoituksen riittävyyden vähintään 12 kuukauden ajan puolivuosisikatsauksen julkistamisesta. Finnairin johto ja hallitus ovat tarkastelleet myös julkistuspäivän jälkeisiä tapahtumia ja tulleet siihen johtopäätökseen, ettei näillä ole olennaista vaikutusta hallituksen hyväksymiin ennusteskenaarioihin tai konsernin liiketoiminnan jatkuvuuden arviointiin.

Huolimatta yhtiön toteuttamista toimenpiteistä, vähentynyt lentomatkojen kysyntä tulee edelleen vaikuttamaan tuleviin kuukausiin merkittävästi, johtaen alhaiseen liikevaihtoon ja heikompaan taloudelliseen tulokseen ja jatkuen ajanjakson ajan, jonka kesto ei voida tällä hetkellä varmuudella arvioida. Mikäli tulevaisuuden tapahtumat tai olosuhteet johtaisivat siihen, että konserni ei pysty jatkamaan toimintaansa johdon nykyisen arvion mukaisesti, jatkuvuuden periaatteen käyttäminen voi osoittautua perusteettomaksi ja konsernin kirjanpitoarvot sekä varojen ja velkojen luokittelu olisi mukautettava vastaavasti.

5. SEGMENTTITIEDOT JA LIIKEVAIHTO

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

COVID-19 pandemialla on ollut merkittävä vaikutus liikevaihtoon lukuisien kohde- ja vuoroperumisten sekä tiukkojen matkustusrajoitusten johdosta.

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

4-6/2021, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	10,0	1,9	27,6	8,4	-3,0	44,9	40,2
Lisämyynti	1,5	0,0	0,9	0,2	2,9	5,7	5,1
Rahti	48,5	7,5	7,0	0,1	-1,9	61,2	54,8
Matkapalvelut	0,0	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	60,1	9,4	35,4	8,8	-1,9	111,8	
Osuus %	53,7	8,4	31,7	7,9	-1,7		

4-6/2020, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	-2,0	0,2	12,5	2,5	0,4	13,7	19,9
Lisämyynti	1,5	-0,3	0,1	0,0	4,1	5,5	8,0
Rahti	43,1	1,4	4,0	0,0	1,0	49,5	72,1
Matkapalvelut	0,0	0,0	0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0
Yhteensä	42,6	1,3	16,7	2,6	5,4	68,6	
Osuus %	62,1	1,9	24,4	3,8	7,9		

1-6/2021, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	16,7	2,1	51,8	21,0	-3,5	88,1	39,1
Lisämyynti	4,2	-0,5	1,0	0,7	8,8	14,3	6,3
Rahti	92,2	13,0	13,2	0,1	3,7	122,2	54,2
Matkapalvelut	0,0	0,0	-0,1	0,9	0,0	0,9	0,4
Yhteensä	113,0	14,6	65,9	22,8	9,0	225,4	
Osuus %	50,1	6,5	29,2	10,1	4,0		



1-6/2020, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	169,3	26,8	186,0	47,3	7,6	437,0	69,4
Lisämyynti	13,9	2,0	7,8	1,7	22,9	48,3	7,7
Rahti	73,0	4,4	10,9	0,2	-2,2	86,2	13,7
Matkapalvelut	19,0	8,1	31,6	0,0	-0,2	58,3	9,3
Yhteensä	275,1	41,2	236,2	49,2	28,1	629,8	
Osuus %	43,7	6,5	37,5	7,8	4,5		

2020, miljoonaa euroa	Pohjois-				Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Kotimaa			
Matkustajatuotot	186,0	26,4	244,6	69,1	1,9	528,1	63,7
Lisämyynti	18,5	1,4	9,4	2,4	30,6	62,3	7,5
Rahti	145,8	11,1	22,0	0,3	-1,5	177,7	21,4
Matkapalvelut	19,0	8,1	33,8	0,5	-0,2	61,1	7,4
Yhteensä	369,3	47,0	309,8	72,4	30,8	829,2	
Osuus %	44,5	5,7	37,4	8,7	3,7		

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	2021				2020			
	4-6/2021	1-3/2021	10-12/2020	7-9/2020	4-6/2020	1-3/2020	10-12/2019	7-9/2019
Liikevaihto	111,8	113,6	102,0	97,4	68,6	561,2	774,9	865,4
Matkustajatuotot	44,9	43,2	36,4	54,7	13,7	423,3	615,9	709,9
Lisämyynti	5,7	8,6	5,2	8,8	5,5	42,8	44,6	45,7
Rahti	61,2	60,9	59,9	31,7	49,5	36,7	57,2	52,8
Matkapalvelut	0,0	0,9	0,5	2,3	0,0	58,4	57,3	57,0
Vertailukelpoinen EBITDA	-70,0	-60,9	-71,7	-81,9	-89,2	-8,6	120,7	181,9
Vertailukelpoinen liiketulos	-151,3	-143,2	-162,9	-167,0	-174,3	-91,1	31,2	100,7
Liiketulos	-139,1	-149,1	-14,6	-183,1	-171,2	-95,6	34,7	94,9

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

Etuuspohjaiset järjestelyt sisältävät konsernin tulokseen positiivisesti vaikuttavan 12,9 miljoonan euron suuruisen erän liittyen Finnairin eläkesäätiön sääntömuutoksiin, jotka johtivat ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen.

miljoonaa euroa	4-6/2021	4-6/2020	Muutos %	1-6/2021	1-6/2020	Muutos %	2020
Palkat ja palkkiot	-46,5	-49,6	6,3	-86,2	-137,6	37,4	-231,9
Maksupohjaiset järjestelyt	-7,5	-7,5	-0,1	-14,3	-23,0	37,7	-35,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	9,0	-3,8	> 200	5,0	-7,6	166,2	120,3
Eläkekulut yhteensä	1,4	-11,3	112,6	-9,3	-30,6	69,6	84,9
Muut sosiaalikulut	5,4	16,9	-68,0	6,4	6,0	7,1	12,8
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-39,6	-44,0	10,0	-89,1	-162,2	45,1	-134,1
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-1,5	-2,0	23,3	-2,9	-12,9	77,3	-15,8
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-0,5	-1,3	58,7	-1,4	-5,3	74,2	-6,6
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-0,7	-1,0	27,0	-1,8	-4,5	59,5	-7,3
Yhteensä	-42,4	-48,3	12,2	-95,2	-184,9	48,5	-163,9

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	4-6/2021	4-6/2020	Muutos %	1-6/2021	1-6/2020	Muutos %	2020
Oman laivaston poistot	-43,0	-46,7	8,0	-86,6	-91,3	5,2	-184,1
Muun käyttöomaisuuden poistot	-5,3	-7,1	24,7	-10,6	-12,8	17,5	-23,8
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-28,6	-26,2	-9,4	-57,6	-52,8	-8,9	-107,2
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-4,3	-5,1	15,9	-8,9	-10,7	16,7	-20,5
Poistot	-81,2	-85,1	4,5	-163,6	-167,6	2,4	-335,6
Arvonalentumiset laivastosta			-			-	-8,2
Yhteensä	-81,2	-85,1	4,5	-163,6	-167,6	2,4	-343,8



8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT JA MUUTOKSET TULOSLASKELMAN JA RAHAVIRTALASKELMAN ESITTÄMISTAVASSA

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

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

Alla olevissa taulukoissa 'Raportoitu' noudattaa 1.1.2021 alkaen käytettyä konsernin tuloslaskelman esittämistapaa, jossa tuloslaskelmalla aiemmin yksilöidyt vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät on esitetty osana niitä tuloslaskelman eriä, joihin ne luonteensa puolesta kuuluvat. 'Vertailukelpoinen' vastaa aiemmin käytettyä konsernin tuloslaskelman esittämistapaa, jossa esitettiin vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät, 'Vertailukelpoinen EBITDA' ja 'Vertailukelpoinen liiketulos'.

miljoonaa euroa	4-6/2021			4-6/2020		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	111,8		111,8	68,6		68,6
Liiketoiminnan muut tuotot	7,8	0,0	7,8	10,9	0,0	10,9
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-42,4	-11,5	-53,9	-48,3	0,1	-48,1
Polttoainekulut	-30,9	0,1	-30,8	-33,2	0,0	-33,2
Kapasiteettivuokrat	-15,0		-15,0	-17,8		-17,8
Lentokaluston huoltokulut	-17,6	-1,9	-19,5	-16,2	-3,3	-19,5
Liikennöimismaksut	-19,0		-19,0	-11,8		-11,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-6,0		-6,0	7,8		7,8
Matkustaja- ja maapalvelut	-22,5		-22,5	-17,7		-17,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-24,1	1,1	-23,0	-28,4		-28,4
EBITDA	-		-70,0	-		-89,2
Poistot ja arvonalentumiset	-81,2		-81,2	-85,1		-85,1
Liiketulos	-139,1	-12,1	-151,3	-171,2	-3,1	-174,3



miljoonaa euroa	1-6/2021 Vertailukelpoisuuteen			1-6/2020 Vertailukelpoisuuteen			2020 Vertailukelpoisuuteen		
	Raportoitu	vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	225,4		225,4	629,8		629,8	829,2		829,2
Liiketoiminnan muut tuotot	17,3	-0,6	16,6	24,9	0,0	24,9	49,3	-0,9	48,4
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-95,2	-11,3	-106,4	-184,9	0,6	-184,3	-163,9	-119,7	-283,5
Polttoainekulut	-61,2	0,0	-61,2	-177,3	0,2	-177,1	-232,8	0,2	-232,7
Kapasiteettivuokrat	-30,2		-30,2	-47,7		-47,7	-89,3		-89,3
Lentokaluston huoltokulut	-38,6	4,4	-34,2	-60,1	0,5	-59,7	-92,5	-12,2	-104,7
Liikennöimismaksut	-39,9		-39,9	-76,4		-76,4	-112,4		-112,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-10,1		-10,1	-22,6		-22,6	-28,2		-28,2
Matkustaja- ja maapalvelut	-46,3		-46,3	-122,4		-122,4	-168,6		-168,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-45,8	1,1	-44,7	-62,6	0,1	-62,5	-111,6	1,9	-109,7
EBITDA	-		-130,9	-		-97,8	-		-251,5
Poistot ja arvonalentumiset	-163,6		-163,6	-167,6		-167,6	-343,8		-343,8
Liiketulos	-288,2	-6,3	-294,5	-266,8	1,4	-265,4	-464,5	-130,8	-595,3

Konsernin tuloslaskelman esittämistavan muutoksen seurauksena konsernin rahavirtalaskelman rivejä on oikaistu vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien osalta alla olevan taulukon mukaisesti. Vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältyneet lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot esitetään erikseen. Varausten muutoksiin, työsuhde-etuuksiin ja muihin oikaisuihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät esitetään liiketapahtumissa, joihin ei sisälly maksua.

miljoonaa euroa	4-6/2020 Vertailukelpoisuuteen			1-6/2020 Vertailukelpoisuuteen			2020 Vertailukelpoisuuteen		
	Raportoitu	vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-3,1	3,1		1,4	-1,4		-130,8	130,8	
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot		0,0	0,0		0,1	0,1		-0,8	-0,8
Varausten muutos	6,3	-3,1	3,1	9,9	1,1	11,0	0,8	2,7	3,5
Työsuhde-etuudet	3,1		3,1	7,2		7,2	12,0	-132,8	-120,8
Muut oikaisut	1,4	0,0	1,4	-0,1	0,2	0,1	0,6	0,2	0,7
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	10,7	-3,1	7,6	17,0	1,3	18,3	13,4	-130,0	-116,6



9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Suojaustasoja on kuitenkin muutettu lyhytaikaisesti kunnes rahoituspolitiikka uudelleen arvioidaan vuoden 2021 aikana. Lentopetrolin ja valuutan suojausten alaraja laskettiin nolnaan tilikauden 2020 viimeisellä neljänneksellä. Suojaustasojen lyhytaikainen lasku tehtiin koronaviruksesta johtuvasta epävarmuudesta liiketoimintaan. Tällä toimella Finnairin on mahdollista välttää ylisuojaus tulevaisuudessa. Lisäksi tasesuojauksen alaraja laskettiin 0 %:iin pitäen kuitenkin tavoitetaso 50 %:ssa. Koronaviruksesta johtuen Finnair on joutunut kääntämään merkittävän osan suojistaan pois. Käännetty suojat on kirjattu tulosvaikutteisesti muiden laajan tuloslaskelman erien sijaan. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2020 tilinpäätöksessä esitettyjen tietojen kanssa. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissovimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.6.2021		30.6.2020		31.12.2020	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	138,6	0,5	569,9	13,2	268,4	-8,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	18,7	0,0	179,2	2,6	80,5	0,0
Mydyt optiot	16,6	-0,1	179,2	-0,6	74,3	-1,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	161,4	2,2	271,5	2,0	180,4	-13,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	335,3	2,6	1 199,8	17,1	603,7	-24,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	43,3	1,9	211,6	0,4	173,9	1,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot					20,3	0,1
Mydyt optiot					20,3	0,0
Taseen suojaus (termiinit)	261,8	0,6	703,2	1,4	267,1	-0,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	305,1	2,6	914,8	1,8	481,6	0,7
Valuuttajohdannaiset yhteensä	640,5	5,2	2 114,6	18,9	1 085,3	-23,8
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	137 000	9,2	612 000	-101,5	240 000	-14,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	137 000	9,2	612 000	-101,5	240 000	-14,2
Lentopetrolitermiinit, tonnia	136 000	2,1	338 000	-54,6	336 000	-30,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	136 000	2,1	338 000	-54,6	336 000	-30,5
Hyödykejohdannaiset yhteensä	273 000	11,3	950 000	-156,1	576 000	-44,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	281,3	1,2	208,6	-0,4	286,0	-18,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	281,3	1,2	208,6	-0,4	286,0	-18,8
Korkojohdannaiset yhteensä	281,3	1,2	208,6	-0,4	286,0	-18,8
Johdannaiset yhteensä		17,6		-137,7		-87,2

Lentopetroli- ja valuuttasuojien nominaalimäärään vaikutti merkittävästi COVID-19 viruksesta aiheutunut epävarmuus vuoden 2020 toiseen kvartaaliin verrattuna.



10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.6.2021	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	364,8	364,8	
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	1,9		1,9
Valuuttajohdannaiset	8,8		8,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	2,2		2,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,9		3,9
Hyödykejohdannaiset	15,7		15,7
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,3		9,3
Yhteensä	391,2	364,8	26,3
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	0,7		0,7
Valuuttajohdannaiset	3,6		3,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,4		3,4
Hyödykejohdannaiset	4,4		4,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Yhteensä	8,7		8,7

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

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

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

11. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Konsernilla ei ollut tilikauden ensimmäisen vuosipuoliskon aikana toteutuneita yrityshankintoja tai -myyntejä.

12. TULOVEROT

Efektiiivinen verokanta kaudella 1-6/2021 oli -20,0 % (-20,0 %). Laskennallinen verosaaminen 66,4 miljoonaa euroa tappioista tilikauden aikana on kirjattu täysimääräisesti taseeseen. Lisäksi muihin laajan tuloksen eriin liittyvien laskennallisten verojen vaikutus oli -13,4 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 137,7 miljoonaa euroa (31.12.2020: 84,8).

Verosaamisten verotuksessa vahvistettavista tappioista vuodelta 2020 arvioidaan olevan noin 141 miljoonaa euroa, joka vanhenee vuonna 2030. Finnair arvioi, että nämä voidaan hyödyntää sen tulevaa verotettavaa tulosta vastaan. Arviointi perustuu viimeisimpiin Finnairin johdon ennusteisiin, joissa tarkastellaan useampia skenaarioita liittyen elpymisen alkamisajankohtaan. Ennusteskenaarioita kuvataan tarkemmin liitetiedossa 4. Covid-19 ja hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta. Finnair arvioi pystyvänsä käyttämään verotappiot ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa kaikissa eri skenaarioissa. Tämä perustuu sekä oletettuihin tuleviin voittoihin että verosuunnittelumenetelmiin liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä.



13. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

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

Yhtiökokous päätti 29.5.2020 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2019 ei maksettu osinkoa.

14. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2021	30.6.2020	31.12.2020
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 625,5	1 711,7	1 711,7
Lisäykset	12,5	194,7	348,3
Ennakoiden muutos	3,2	-12,1	-30,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-16,0	16,6	32,4
Vähennykset ja siirrot	-5,4	-2,1	-220,3
Poistot	-97,1	-104,1	-216,1
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 522,7	1 804,7	1 625,5

15. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2021	30.6.2020	31.12.2020
Kirjanpitoarvo kauden alussa	917,5	877,5	877,5
Uudet sopimukset	6,6	2,7	173,3
Uudellenarvostukset ja modifikaatiot	-1,3	6,4	-5,7
Poistot	-66,4	-63,5	-127,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	856,4	823,1	917,5

16. ARVONALENTUMISTESTAUS

Laivasto ja muu käyttöomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuon vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Konserni arvioi jokaisena raportointitietkenä, onko viitteitä siitä, että jonkin käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Liikearvosta ja aineettomista hyödykkeistä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, ei kirjata poistoja, vaan ne testataan arvonalentumisen varalta jokaisena raportointitietkenä. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuville menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvonalentumistestauksen laatimisesta on kerrottu tarkemmin vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä.

Finnair pitää useita COVID-19-pandemian johdosta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viitteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on suorittanut arvonalentumistestauksen puolivuositarkastuksen raportointitietkenä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö sekä pandemian kielteiset vaikutukset konsernin omaan toimintaympäristöön ja tällä hetkellä erittäin alhaisen matkustajakysynnän vaikutukset konsernin taloudelliseen tulokseen ja matalaan kapasiteetin käyttöasteeseen. Arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU). Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, mukaan lukien liikearvo, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Liikearvon määrä Finnairin taseessa 30.6.2021 oli 0,5 miljoonaa euroa (0,5) ja muut aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, olivat 1,4 miljoonaa euroa (1,7). Omaisuuserät, jotka on tarkoitettu myydä, on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu erikseen.

Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon. Testauksen perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Puolivuositarkastuksen raportointitietkenä rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä oli 2 629,6 miljoonaa euroa ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 2 417,4 miljoonaa euroa.



Käyttöarvo on määritetty käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat yhtiön johdon viimeisimpään ennusteeseen seuraavalle viidelle vuodelle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Ottaakseen huomioon COVID-19 pandemiaan liittyvän lisääntyneen epävarmuuden ja sen vaikutukset tulevaisuuden näkymiin, Finnair käyttää rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon laatimat kolme vaihtoehtoista rahavirtaskenaariota painotetaan niiden arvioiduilla todennäköisyyksillä. Puolivuosikatsauksen raportointihetkellä Finnairin johto on tehnyt muutoksia aiempiin, vuoden 2020 tilinpäätöksessä esitettyihin ennusteskenaarioihin johtuen COVID-19-pandemian ja sen vaikutusten pitkittymisestä. Todennäköisimpänä pidetyssä perusskenaariossa, jonka painoarvo arvonalentumistestauksessa on 70 %, liikevaihdon elpymisen uskotaan alkavan merkittävässä määrin lokakuussa 2021. Optimistisessa skenaariossa elpymisen odotetaan alkavan elokuussa 2021 ja pessimistisessä skenaariossa joulukuussa 2021. Optimistisen skenaarion painoarvoksi on arvioitu 10 % and pessimistisen skenaarion 20 %. Kaikissa skenaarioissa liiketoiminnan odotetaan palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle operatiiviselle tasolle (tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna, ASK) aikaisintaan vuoden 2023 aikana. Pessimistisessä skenaariossa elpymisen kuitenkin odotetaan olevan selvästi hitaampaa kuin kahdessa muussa skenaariossa. Pessimistisessä skenaariossa liiketoiminnan operatiivisen tason arvioidaan olevan vain noin 87 prosenttia vuoden 2019 tasosta vuonna 2023, kun taas kahdessa muussa skenaariossa tason arvioidaan olevan lähempänä 100 prosenttia. Johdon ennusteskenaarioista on kerrottu tarkemmin puolivuosikatsauksen osiossa 4. COVID-19 ja hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta.

Arvonalennustestauksessa käytetyt keskeiset oletukset	30.6.2021	31.3.2021	31.12.2020
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	7,9	8,2	8,2
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	9,0	9,4	9,3
Pitkän aikavälin kasvu-%	2,4	2,4	2,4
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	645-702	600-645	540-610

Arvonalentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa sekä johdon arvioiden käyttöä. Nämä arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta, ja joka on kasvanut COVID-19-pandemiasta johtuen. Epävarmuustekijöistä ja niihin liittyvästä johdon harkinnasta on kerrottu laajemmin vuoden 2020 konsernitilinpäätöksessä. Merkittävää johdon harkintaa sisältyy erityisesti pandemian keston ja kysynnän elpymisnopeuden arviointiin sekä yksikkökohtaisen liikevaihdon kehittymiseen. Finnair on tarkastellut näiden johdon arvioiden vaikutusta arvonalentumistestaukseen yllä mainittujen ennusteskenaarioiden ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin avulla. Lisäksi käyttöarvolaskelma reagoi herkästi laskelmissa käytettyjen keskeisten oletusten, EBITDA-marginaalin, polttoaineen hinnan, pitkän aikavälin kasvuprosentin sekä diskonttokoron, muutoksiin.

EBITDA ja pitkän aikavälin kasvuoletus on määritetty perustuen yhtiön johdon parhaaseen arvioon koronaviruspandemiasta toipumisesta sekä tulevasta markkinakysynnästä ja -ympäristöstä. Arvioita on verrattu ulkoisiin tietolähteisiin, kuten toimialan pitkän aikavälin keskimääräiseen kasvuodotukseen. Käytetty diskonttokorko perustuu yhtiön painotettuun keskimääräiseen pääoman kustannukseen, joka heijastaa markkinoiden arviota rahan aika-arvosta sekä Finnairin liiketoiminnalle ominaista riskiä. Liiketoiminnan lisääntyneitä epävarmuutta ei ole huomioitu erikseen diskonttokoron määrittelyssä, vaan se huomioidaan arvonalentumistestauksessa käyttämällä vaihtoehtoisia skenaarioita ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa. Polttoaineen hinta on määritetty perustuen hintasuojilla painotettuun polttoaineen hintaan, joka perustuu termiinikäyrään, suunniteltujen lentojen arvioituun polttoaineen kulutukseen sekä historiaan perustuvaan tietoon kunkin konetyypin polttoaineen kulutuksesta.

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



Keskeisten oletuksien muutosherkkydet	30.6.2021	31.3.2021	31.12.2020
EBITDA marginaali-%, prosenttiyksikköä	-0,5	-0,2	-1,0
Diskonttokorko, prosenttiyksikköä	+0,4	+0,2	+0,9
Pitkän aikavälin kasvuprosentti, prosenttiyksikköä	-0,5	-0,2	-1,0
Polttoainekustannus, prosenttia	+2,0	+4,0	+15,0

17. VALTIONTUKI FINNAIRIN RAHOITUSJÄRJESTELYISSÄ

Valtiontuki TyEL-takaisinlainassa ja osakeannissa

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

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

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

Valtiontuki hybridilainalmiitissä

Finnair ja Suomen valtio ovat allekirjoittaneet 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainalmiitistä yhtiön tukemiseksi. Päätöksen järjestelystä teki valtioneuvoston yleisistunto 18.2.2021 ja järjestelyllä on Euroopan komission kilpailuviranomaisen hyväksyntä Euroopan unionin valtiontukisääntelyn mukaisesti. Koronapandemiasta seuranneet matkustusrajoitukset ovat aiheuttaneet yhtiölle mittavia tappioita, mikä on huomioitu lainan korkotasossa. Limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen jälkeen yhtiön käytettävissä komission 12.3.2021 tekemän valtiontukipäätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltävien raja-arvojen alapuolelle. Jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron osuudelle haetaan myöhemmin komission erillinen hyväksyntä.

18. ELÄKESAAMISET

Eläkesaamiset olivat 69,8 miljoonaa euroa (31.12.2020: 31,8). Diskonttokoron muutos 0,76 %:iin (31.12.2020: 0,25 %) lisäsi eläkesaamisia 21,0 miljoonaa euroa, järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto 16,2 miljoonaa euroa ja Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehdyt ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen liittyvät sääntömuutokset 12,9 miljoonaa euroa. Muut työsuorituksen perustuvat menot vähensivät eläkesaamisia 7,4 miljoonaa euroa ja kokemusperäiset oikaisut 4,8 miljoonaa euroa.



19. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2021 toisen neljänneksen aikana Finnair laski liikkeeseen 400 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan. Joukkovelkakirjalaina erääntyy 19.5.2025 ja sen kiinteä vuotuinen kuponkikorko on 4,250 prosenttia. Samanaikaisesti Finnair julkisti takaisinostotarjouksen vuonna 2022 erääntyvän 200 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan lainaosuuksien haltijoille, jossa haltijat kutsuttiin myymään lainaosuutensa käteistä vastaan. Takaisinostotarjouksen mukaisesti lainaosuuksien haltijoiden pätevästi ostettavaksi tarjoamien lainaosuuksien määrä oli nimellisarvoltaan 101 miljoonaa euroa. Kuluja takaisinostotarjouksesta syntyi 1.4 miljoonaa euroa. Uuden liikkeeseenlasketun joukkovelkakirjalainan tuotot käytetään olemassa olevien vuonna 2022 erääntyvien velkakirjojen takaisinoston rahoittamiseen ja loput tuotot konsernin yleisiin rahoitustarpeisiin.

Finnairilla on käytössään 175 miljoonan euron suuruisen sitova luottolimiitti, johon kuuluu finanssikovenantti. Tilikauden 2021 ensimmäisen neljänneksen aikana Finnair neuvotteli uuden kovenantin lievennyksen syndikaattipankkien kanssa. Uusi lievennys poistaa aikaisemman nettovelkaantumistasoa koskevan kovenantin toistaiseksi ja se korvataan oman pääoman ja kassavarojen tasoa mittaavilla kovenanteilla. Uudet kovenanttitasot kassavaroille ja konsernin omalle pääomalle ovat 400 miljoonaa euroa. Lisäksi erikseen määritellylle nk. 'kirjanpidollisen oman pääoman mittarille', jolla tarkoitetaan Suomen osakeyhtiölaissa tarkoitettua oman pääoman määrää lukuun ottamatta hybridi-instrumentteja ja pääomalainoja, määritelty kovenanttiraja on 150 miljoonaa euroa. Uudelleen neuvoteltuun sopimukseen liittyy lisäehto, jonka mukaan tällä hetkellä nostamaton 175 miljoonan euron luottolimiitti on Finnairin nostettavissa yhtiön saadessa Euroopan komission hyväksynnän jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron hybridilainaosuudelle. Uusi kovenanttisopimus on allekirjoitettu 31.3.2021 ja se tuli voimaan 13.4.2021 sopimuksessa mainittujen ehtojen täytyessä.

Kovenantti, miljoonaa euroa	Kovenanttiraja	30.6.2021
Oma pääoma	400,0	684,8
Kassavarat	400,0	834,3
Kirjanpidollinen oma pääoma	150,0	486,9

Olemassa olevia lainoja lyhennettiin lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	30.6.2021	30.6.2020	31.12.2020	30.6.2021	30.6.2020	31.12.2020
Pitkäaikaiset korolliset velat						
Vuokrasopimusvelat	839,5	864,5	880,6	839,5	864,5	880,6
Lainat rahoituslaitoksilta	599,2	198,8	599,0	599,2	198,8	599,0
Joukkovelkakirjalainat	408,9	195,9	197,2	396,8	199,7	199,8
JOLCO-lainat* ja muut	295,1	256,5	312,2	295,1	256,5	312,2
Yhteensä	2 142,7	1 515,8	1 988,9	2 130,6	1 519,5	1 991,6
Lyhytaikaiset korolliset velat						
Vuokrasopimusvelat	143,2	139,3	135,6	143,2	139,3	135,6
Lainat rahoituslaitoksilta		175,0			175,0	
Joukkovelkakirjalainat	99,8			98,8		
JOLCO-lainat* ja muut	50,0	44,5	51,5	50,0	44,5	51,5
Yhteensä	293,0	358,9	187,2	292,1	358,9	187,2

* JOLCO-lainat ja muut lainat sisältävät kolmen A350 koneiden hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating lease with call option) ja vientiluottotakaukset yhdelle A350 koneelle ja kolmelle A330 koneelle. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna.



Rahoitusvelkojen erääntymisajat 30.6.2021							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	103,1	103,7	96,5	98,5	77,0	170,7	649,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	40,1	42,4	43,9	44,4	30,1	132,3	333,2
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset		600,0					600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	98,9			400,0			498,9
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset				27,9	13,9		41,8
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	50,0	35,9	36,9	89,9	34,0	59,8	306,5
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	292,2	782,0	177,3	660,7	155,0	362,8	2 430,0
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	599,3	0,4	0,3				600,0
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-604,5	-1,9					-606,4
Hyödykejohdannaiset	-11,3						-11,3
Ostovelat ja muut velat	81,5						81,5
Korkomaksut	76,4	81,3	55,1	52,8	20,9	63,9	350,5
Yhteensä	433,6	861,8	232,8	713,5	175,9	426,7	2 844,4

* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä 2022 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2017 maksettua 0,1 miljoonan euron kulujaksotusta, eikä vuonna 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 3,2 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Lainat rahoituslaitoksilta eivät sisällä 0,8 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2020 ja erääntyy vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

20. VARAUKSET

miljoonaa euroa	30.6.2021	30.6.2020	31.12.2020
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	162,8	166,3	166,3
Uudet varaukset	7,0	16,3	25,4
Käytetyt varaukset	-5,2	-5,7	-18,3
Puretut varaukset	-0,5	-0,4	-1,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	0,2	0,3	2,1
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	0,5	0,6	0,9
Kurssierot	4,4	0,5	-12,2
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	169,3	177,9	162,8
Joista pitkäaikaista	156,5	154,0	153,6
Joista lyhytaikaista	12,8	23,9	9,2
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	13,0	3,1	3,1
Uudet varaukset	2,5	2,9	27,2
Käytetyt varaukset	-7,9	-1,7	-6,7
Puretut varaukset	-0,7	-0,9	-10,6
Muut varaukset yhteensä	7,0	3,4	13,0
Joista pitkäaikaista	1,6	1,2	2,2
Joista lyhytaikaista	5,4	2,2	10,8
Yhteensä	176,3	181,4	175,8
Joista pitkäaikaista	158,1	155,2	155,8
Joista lyhytaikaista	18,1	26,1	20,0



Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovaruksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2033 mennessä. Muut varaukset sisältää pääosin COVID-19-pandemian seurauksena tehtyihin rakennejärjestelyihin liittyviä eriä, joiden odotetaan pääosin purkautuvan vuoden 2021 loppuun mennessä. Lentokaluston huoltovaraukseen liittyvät uudet varaukset olivat merkittävästi pienemmät COVID-19-pandemian aikana vähentyneen lentotoiminnan vuoksi.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 163,4 miljoonaa euroa (31.12.2020: 161,1) sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 5,2 miljoonaa euroa (31.12.2020: 5,2), joka pääosin koostuu saaduista vuokravakuuksista.

21. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.6.2021	30.6.2020	31.12.2020
Ennakkoon saadut lentolipputulot	92,3	209,9	55,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	52,6	46,3	51,9
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	7,6	4,5	3,4
Muut erät	19,3	19,1	22,5
Yhteensä	171,8	279,8	133,6

22. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	30.6.2021	30.6.2020	31.12.2020
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	46,1	52,7	32,1
Yhteensä	46,1	52,7	32,1

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.6.2021 olivat 349 miljoonaa euroa (31.12.2020: 429). Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet laskivat vertailukauden aikana Suomen kilpailu- ja kuluttajaviraston alennettua takuun määrää COVID-19 pandemian aiheuttamien ryhmämatkavarausten laskemisen seurauksena, ja ne ovat pysyneet 31.12.2020 tasolla raportointikauden aikana. Vuokravastuut 30.6.2021 koostuvat ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja vähäarvoisista IT-laitteiden vuokrista, jotka eivät kuulu IFRS 16 standardin piiriin, olivat 32,5 miljoonaa euroa (31.12.2020: 19,1).

Finnair on sitoutunut vuoden 2022 toisen neljänneksen aikana toimitettavan A350-lentokoneen osalta vuokrasopimukseen, jonka mukainen vuokrakausi alkaa vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä. Vuokrasopimuksen vaikutus Finnairin käyttöoikeusomaisuuteen sekä vuokrasopimusvelkoihin on noin 100 miljoonaa euroa.



23. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

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

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,9 % (31.12.2020: 55,9 %) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiirin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia.

miljoonaa euroa	1-6/2021	1-6/2020	2020
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	7,6	14,3	28,4
Eläkesäätiö	0,0	0,3	0,4
Työsuhde-etuudet			
Eläkesäätiö	-5,5	7,0	-121,5
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	2,4	1,8	3,9
Hallitus	0,2	0,2	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	32,8	45,2	88,2
Eläkesäätiö	1,0	0,9	1,9
Rahoitustuotot ja -kulut			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	1,0	1,5	2,8
Eläkesäätiö	0,0	-0,3	-0,6
Saamiset			
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	12,1	26,8	19,6
Pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä	68,9		31,0
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	20,9	27,8	15,9
Velat			
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	2,8	3,6	3,6
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle		92,2	
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	1,9	0,4	2,1

24. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair tiedotti 15.7.2021, että se tavoittelee vuoden 2022 alusta alkaen vuosittaisia noin 200 miljoonan euron pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2019 operatiivisilla volyyymeillä laskettuna. Aiempi tavoite oli 170 miljoonaa euroa. Yhtiö ei enää jatkossa raportoi kustannussäästöohjelmansa etenemisestä, mutta se kuitenkin jatkaa edelleen uusien pysyvien säästöjen kartoittamista kaikista kulueristä.

Finnair on 1.7.2021 myynyt omistamansa 49,5%:n osuuden Suomen Ilmailuopisto Oy:stä. Ostajina toimivat Porin kaupunki ja Suomen Valtio. Kaupalla ei ole olennaista vaikutusta Finnairin tulokseen.