



FINNAIR-KONSERNIN PUOLIVUOSIKATSAUS

1.1.–30.6.2024



19.7.2024

FINNAIR-KONSERNIN PUOLIVUOSIKATSAUS

1.1.–30.6.2024

Markkinan normalisoituminen vahvan kysyntäjaksos jälkeen heikensi yksikkötuottoja ja tulosta

Huhti–kesäkuu 2024

- Liikevaihto kasvoi 2,3 prosenttia vertailukaudesta ja oli 766,1 miljoonaa euroa (749,2*).
- Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 3,9 prosenttia ja oli 7,82 senttiä (8,13).
- Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 0,6 prosenttia ja oli 7,37 senttiä (7,41).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 43,6 miljoonaa euroa (66,2) ja liiketulos oli 42,5 miljoonaa euroa (65,8).
- Osakekohtainen tulos oli 0,09 euroa (1,52**).
- Kassavarat olivat 966,3 miljoonaa euroa (31.12.2023: 922,0). Omavaraisuusaste oli 16,1 prosenttia (31.12.2023: 15,6).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 173,1 miljoonaa euroa (175,8) ja investointien nettorahavirta -41,6 miljoonaa euroa (-187,7). *** Bruttoinvestoinnit olivat 49,8 miljoonaa euroa (62,5).
- Matkustajamäärä kasvoi 5,4 prosenttia 3,0 miljoonaan (2,8).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 6,4 prosenttia 9 799,9 miljoonaan kilometriin (9 212,8). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 8,4 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) laski 74,7 prosenttiin (76,3).

Tammi–kesäkuu 2024

- Liikevaihto kasvoi 0,3 prosenttia vertailukaudesta ja oli 1 447,6 miljoonaa euroa (1 443,9*).
- Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 4,9 prosenttia ja oli 7,73 senttiä (8,13).
- Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 2,5 prosenttia ja oli 7,56 senttiä (7,75).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 32,0 miljoonaa euroa (67,1) ja liiketulos oli 25,3 miljoonaa euroa (74,1).
- Osakekohtainen tulos oli -0,06 euroa (1,43**).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 312,0 miljoonaa euroa (382,6) ja investointien nettorahavirta -67,5 miljoonaa euroa (-331,4). *** Bruttoinvestoinnit olivat 93,1 miljoonaa euroa (142,5).
- Matkustajamäärä kasvoi 1,9 prosenttia 5,5 miljoonaan (5,4).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 5,4 prosenttia 18 722,8 miljoonaan kilometriin (17 763,0). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 6,0 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) laski 73,5 prosenttiin (75,7).

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

** Yhtiö toteutti merkintäoikeusannin marraskuussa 2023 ja vertailukauden lukua on tämän vuoksi oikaistu. Yhtiö toteutti 20.3.2024 yhtiön osakkeiden yhdistämisen eli osakkeiden lukumäärän vähentämisen, jonka jälkeen sata yhtiön vanhaa osaketta vastaa yhtä yhtiön uutta osaketta.

*** Investointien nettorahavirta sisälsi vuoden toisella neljänneksellä 5,9 miljoonaa euroa sijoituksia (128,1 miljoonaa euroa sijoituksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisista rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Vuoden alkupuoliskolla lunastuksia tehtiin 0,6 miljoonalla eurolla (191,9 miljoonaa euroa sijoituksia). Ne ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.



Tulevaisuuden näkymät

OHJEISTUS 23.4.2024

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2024. Riskit liittyen inflaation ja kohonneen korkotason nousun vaikutuksista kysyntään ja kustannuksiin ovat kuitenkin edelleen koholla aiheuttaen toimintaympäristön epävarmuutta. Myös kansainväliset konfliktit ja maailmanpoliittinen epävakaus aiheuttavat toimintaympäristön epävarmuutta. Nämä tekijät saattavat vaikuttaa lentomat kustuksen ja -rahdin kysyntään.

Finnair päivittää ohjeistustaan ja yhtiö suunnittelee nyt lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan, tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna, noin 10 prosentilla vuonna 2024. Kapasiteetti-arvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Kasvu painottuu pääasiassa Aasiaan ja Eurooppaan. Finnairin liikevaihdon odotetaan nyt kasvavan kapasiteettia hitaammin vuonna 2024. Aiemman ohjeistuksensa mukaan Finnair suunnitteli lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan yli 10 prosentilla ja yhtiön liikevaihdon odotettiin kasvavan kapasiteettia jonkin verran hitaammin vuonna 2024.

Tiedonantopolitiikkansa mukaisesti Finnair antaa koko vuoden vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä kuvaavan ennusteen puolivuositarkastuksen yhteydessä heinäkuussa.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2024 puolivuositarkastuksen yhteydessä.

UUSI OHJEISTUS 19.7.2024

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2024. Riskit liittyen inflaation ja kohonneen korkotason nousun vaikutuksista kysyntään ja kustannuksiin ovat kuitenkin edelleen koholla aiheuttaen toimintaympäristön epävarmuutta. Myös kansainväliset konfliktit ja maailmanpoliittinen epävakaus aiheuttavat toimintaympäristön epävarmuutta. Nämä tekijät saattavat vaikuttaa lentomat kustuksen ja -rahdin kysyntään.

Finnair toistaa aiemman ohjeistuksensa ja suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan, tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna, noin 10 prosentilla vuonna 2024. Kapasiteetti-arvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Kasvu painottuu pääasiassa Aasiaan ja Eurooppaan.

Finnair arvioi vuoden 2024 liikevaihdon olevan 3,0–3,2 miljardia euroa. Lisäksi yhtiö arvioi vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 110–180 miljoonan euroa vuonna 2024.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2024 kolmannen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä lokakuussa.

Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto:

Finnair kuljetti huhti–kesäkuussa 3,0 miljoonaa matkustajaa ja katsauskauden liikevaihto kasvoi 2,3 prosenttia korkeamman lisämyynnin ja rahtiliikevaihdon myötä. Vertailukelpoinen liiketulos oli 43,6 miljoonaa euroa (66,2). Lasku johtui alentuneista lentolippujen hinnoista ja matkustajakäyttöasteen laskusta. Operatiivinen kassavirtamme säilyi vahvana ja taloudellinen tilanteemme parani katsauskauden aikana toteutettujen uudelleenrahoitustoimenpiteiden tukemana.

Helsinki-Vantaan kiitotieremontti touko–kesäkuussa vaikutti Finnairin lähtötäsmällisyyteen heikentävästi ja nosti myös kustannuksia asiakkaiden jatkoyhteyksistä huolehtimisen muodossa. Saapumistäsmällisyytemme katsauskaudella oli 76,0 prosenttia (84,9). Oman haasteensa täsmällisyyteen toivat myös haastavat sääolosuhteet, jotka viivästyttivät lentoja aiheuttaen lisäkustannuksia.

Koronapandemian aikana patoutunut kysyntä on pitkälti ehtinyt purkautua ja kuluttajaluottamus yleisesti on ollut jo pidemmän aikaa alhainen. Nämä näkyvät nyt osin myös matkustuskysynnässä, joka on normalisoitumassa vuoden 2023 korkean kysynnän ajanjakson jälkeen. Vuoden 2023 vahvan kysyntätilanteen perusteella lisäsimme tarjottuja henkilökilometrejä vuodelle 2024 tehostamalla koneiden käyttöä ja ottamalla British Airwaysille ulosvuokrattuna olleet koneet omaan käyttöömme. Matkustuskysynnän normalisoitumisen vuoksi tämä kapasiteetin lisäys ei vielä ole kasvattanut tuottojamme vastaavasti, ja matkustajakäyttöasteemme oli 74,7 prosenttia (76,3). Kapasiteetin jatkuva optimointi on normaali osa lentoliikenteen suunnittelua, ja jatkamme jokapäiväistä työtä verkostomme ja aikataulumme optimoimiseksi.

Saimme katsauskaudella valmiiksi laajarunkokoneidemme matkustamouudistuksen, jossa niihin asennettiin uudistettu business-luokka ja täysin uusi premium economy -matkustusluokka, ja samalla uudistettiin myös economy-luokka. Uudistuksen myötä voimme tarjota yhtenäisen asiakaskokemuksen kaikilla kaukoreiteillämme. Katsauskaudella asiakastytyväisyytemme oli nettosuositeluindeksillä mitattuna 39. Lentomatikustajat valitsivat Finnairin 14:nneen kerran peräkkäin Pohjoismaiden parhaaksi lentoyhtiöksi Skytrax-tutkimuksessa, ja olemme asiakkaillemme kiitollisia tästä tunnustuksesta. Panostuksemme asiakaskokemukseen jatkuivat, kun avasimme heinäkuussa uuden, suuremman loungemme kotikenttämme Helsinki-Vantaan Schengen-alueella.

Ensimmäisten toimitusjohtajakuukausieni pohjalta voi todeta, että Finnairin tiimi on tehnyt raskaasti tappiollisten pandemiavuosien jälkeen oikeita panostuksia tuottojen kasvattamiseen ja kustannusten hallintaan palauttaakseen yhtiön kannattavuuden ja hyödyntääkseen markkinoiden tarjoamat mahdollisuudet. Vuosi 2023 oli kuitenkin lentomatikustuksessa poikkeuksellisen vahva, ja kun matkustuskysyntä on nyt normalisoitumassa, on selvää, että meidän on jatkettava järjestelmällistä työtä tuottavuuden parantamiseksi.

Jatkoimme katsauskaudella taseemme vahvistamista laskemalla liikkeeseen 500 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainan muun muassa aiemman 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan uudelleenrahoittamiseksi. S&P Global Ratings myönsi Finnair Oyj:lle pitkäaikaisen luottoluokituksen tasolla BB+. Julkinen luottoluokitus on Finnairille ensimmäinen, ja se mahdollistaa laajempien velkapääomamarkkinoiden käytön ja lisää rahoitustransaktioiden toteutusvarmuutta, kuten onnistunut joukkovelkakirjalainan liikkeeseenlasku osoitti.

Järjestelmällinen työ kohti pitkän aikavälin taloudellisia tavoitteitamme jatkuu. Prioriteettimme ovat nyt kilpailukyvyyn ja kannattavuuden jatkuva parantaminen sekä kassavirrasta ja taseesta huolehtiminen unohtamatta kasvua. Osana tätä jatkamme työtämme asiakaskokemuksen jatkuvaksi parantamiseksi dataa ja asiakasymmärrystä hyödyntäen.

Olen ensimmäisten Finnair-kuukausieni aikana saanut tavata satoja finnairilaisia ja on selvää, että sitoutunut ja osaava henkilöstö on ehdoton vahvuutemme ja avainasemassa tavoitteidemme saavuttamisessa. Yhdessä työskennellen huolehdimme asiakkaista, lentoturvallisuudesta ja täsmällisistä operaatioista joka päivä. Haluan kiittää kaikkia työntekijöitämme heidän sitoutuneesta työstään. Lämmin kiitos myös kaikille asiakkaillemme, jotka luottavat tärkeät matkasuunnitelmansa meidän toteutettavaksemme.

Toimintaympäristö huhti–kesäkuussa

Markkinatilanne on normalisoitumassa kaikilla Finnairin markkina-alueilla verrattuna poikkeuksellisen vahvaan kysyntään vertailukaudella, jolloin kysyntää vahvisti vielä COVID-19-pandemian päättymisen. Normalisoituvan kysynnän ja kasvaneen markkinakapasiteetin myötä keskimääräiset lentolippuhinnat ovat laskeneet ennätyskorkealta tasolta. Myös EU-lentoyhtiöiltä sulkeutunut Venäjän ilmatila vaikutti edelleen negatiivisesti Finnairin Aasian-liikenteeseen. Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä huolimatta, mutta yhtiö on rajoittanut erityisesti Kiinan-lentojaan, koska kiinalaiset lentoyhtiöt pystyvät hyödyntämään Venäjän ilmatilaa ja lentomatikustamisen kysyntä Euroopan ja Kiinan välillä ei ole vielä elpynyt.

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 11,3 prosenttia (3,6) vertailukaudesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 15,6 prosenttia (118,0) vertailukaudesta ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 6,0 prosenttia (15,8) vertailukaudesta.

Matkapakettien kysyntä jatkui hyvänä toisen vuosineljänneksen aikana. Kesäkauden matkojen kysynnässä voidaan tosin havaita inflaation negatiivinen vaikutus ja Suomen alkukesän hyvä sää, jotka ovat laskeneet matkojen hintoja varsinkin äkkilähtöjen osalta. Tulevan talvikauden matkojen myynti on hyvässä vauhdissa. Kaupunkilomien kysyntä jatkoi kasvuaan. Lähi-idän kriisillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta Aurinkomatkojen kysyntään.

Punaisenmeren tilanne on vaikuttanut globaaleihin rahtimarkkinoihin toisella vuosineljänneksellä, koska niistä aiheutuneet toimitusketjuongelmat hyödyttivät lentorahtia ja johtivat vahvempaan lentorahdin kysyntään. Vahvemman kysynnän myötä kohonneet lentorahdinhinnat erityisesti Aasiasta lähtevillä lennoilla johtivat vertailukautta korkeampaan Finnairin rahtiliiketoimintaan.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 1,2 prosenttia vertailukaudesta. Katsauskauden lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 11,4 prosenttia korkeampi ja eurohinta 12,8 prosenttia korkeampi kuin vertailukaudella. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamäärisiä eriään.

Taloudellinen kehitys huhti–kesäkuussa

LIKEVAIHTO HUHTI–KESÄKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto nousi hieman edellisvuodesta paremman lisämyynnin ja rahtiliiketoiminnan ansiosta.

Liikevaihto tuotteittain

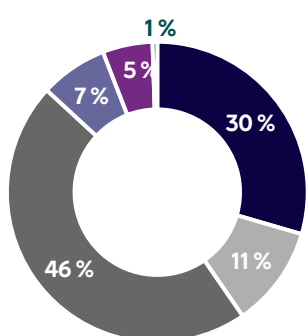
Milj. euroa	4–6/2024	4–6/2023	Muutos, %
Matkustajatuotot	613,5	612,1	0,2
Lisämyynti	44,5	33,1	34,3
Rahti	51,4	47,3	8,7
Matkapalvelut	56,7	56,8	0,0
Yhteensä	766,1	749,2	2,3

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) laski 3,9 prosenttia ja oli 7,82 senttiä (8,13) lentolippuhintojen ja matkustajakäyttöasteen laskiessa vertailukaudesta.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

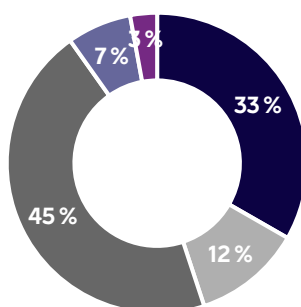
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	4–6/2024 Milj. euroa	4–6/2023 Milj. euroa	4–6/2024 Milj. km	4–6/2023 Milj. km	4–6/2024 Milj. km	4–6/2023 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	181,0	181,3	3 261,7	3 171,8	2 421,3	2 341,3	74,2	0,4
Pohjois-Amerikka	66,8	60,3	1 141,8	1 155,0	904,9	835,3	79,2	6,9
Eurooppa	285,1	284,6	4 433,8	3 914,5	3 344,8	3 184,1	75,4	-5,9
Lähi-itä	44,5	46,9	679,4	725,5	460,3	483,3	67,7	1,1
Kotimaa	33,0	36,6	283,2	246,0	186,5	186,7	65,9	-10,1
Reiteille kohdistumaton	3,1	2,4						
Yhteensä	613,5	612,1	9 799,9	9 212,8	7 317,7	7 030,8	74,7	-1,6

Matkustajatuotot



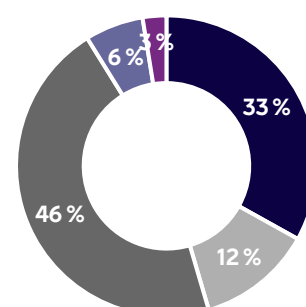
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Reiteille kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa

Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 0,2 prosenttia, vaikka matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 6,4 prosenttia vertailukaudesta. Kapasiteetti kasvoi, koska British Airwaysille ulosvuokratut (*wet lease out*) kapearunkokoneet olivat nyt omassa, tehokkaammassa käytössä ulosvuokrauksen päätyttyä maaliskuussa 2024. Tarjotut henkilökilometrit huomioiden koneiden ulosvuokraukset

miehistöineen kasvoivat 8,4 prosenttia edellisvuodesta Qantas-yhteistyön vuoksi. Matkustajamäärä kasvoi 5,4 prosenttia ollen 2 979 000 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 4,1 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 1,6 prosenttiyksikköä 74,7 prosenttiin.

Raportoidut, etäisyyteen perustuvat liikenneluvut ovat isoympyräetäisyyteen (*Great Circle distance*) pohjautuvia lukuja, joten niissä ei huomioida Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä Aasian-lentoreittejä. Näin ollen ne eivät ole täysin vertailukelpoisia ennen Venäjän ilmatilan sulkeutumista raportoitujen lukujen kanssa. Pidemmällä lentoreiteillä oikaistu kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna olisi katsauskauden aikana ollut noin 15 prosenttia raportoituja tarjottuja henkilökilometrejä suurempi.

Aasian-liikenteessä kapasiteetti kasvoi 2,8 prosenttia Japanin lisäkapasiteetin myötä. Myydyt henkilökilometrit nousivat 3,4 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste parani 0,4 prosenttiyksikköä 74,2 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan kapasiteetti pieneni vertailukaudesta 1,1 prosenttia, mutta myydyt henkilökilometrit kasvoivat parantuneen kysynnän myötä 8,3 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 6,9 prosenttiyksikköä 79,2 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 13,3 prosenttia, koska suurin osa kapearunkokoneiden lisäkapasiteetista allokoitiin Eurooppaan ja uusiin kohteisiin, kuten Wrocławiin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 5,0 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 5,9 prosenttiyksikköä 75,4 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski vertailukaudesta 6,4 prosenttia pääasiassa väliaikaisesti keskeytettyjen Israelin-lentojen takia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 4,8 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 1,1 prosenttiyksikköä 67,7 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 15,1 prosenttia kapearunkokoneiden kasvaneen kapasiteetin takia. Myydyt henkilökilometrit laskivat kuitenkin 0,1 prosenttia, joten matkustajakäyttöaste laski 10,1 prosenttiyksikköä 65,9 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 34,3 prosenttia 44,5 miljoonaan euroon (33,1) ja matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 27,4 prosenttia 14,94 euroon (11,73). Positiivinen muutos selittyy pääasiassa kesäkuussa 2023 esitellyillä lippu-uudistuksilla, jotka lisäsivät asiakkaan valinnanvapautta ja kasvattivat lisämyyntiä. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Pluspisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit nousivat 6,6 prosenttia vertailukaudesta. Kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 9,7 prosenttia ja rahtiliikevaihto kasvoi 8,7 prosenttia vertailukaudesta vahvemman kysynnän ja korkeampien hintojen ansiosta. On huomattava, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuloja.

Matkapalveluiden taloudelliseen kehitykseen ovat vaikuttaneet koronapandemian jälkeinen matkapakettien kysynnän kasvu sekä inflaation vaikutus kysyntään ja hintoihin. Toisen vuosineljänneksen aikana matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 2,1 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,0 prosenttia. Liikevaihto pysyi edellisvuoden tasolla 56,7 miljoonassa eurossa (56,8).

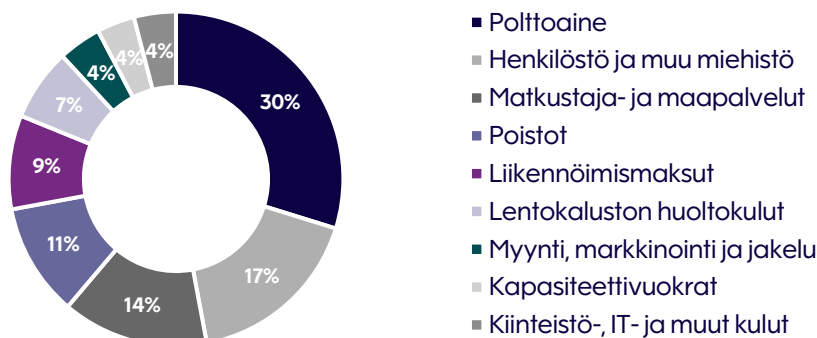
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 17,2 prosenttia 32,4 miljoonaan euroon (27,7) Qantasille operoitavien *wet lease out* -lentojen myötä.

VERTAILUKELPOISEN LIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT HUHTI–KESÄKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat pääasiassa lisääntyneen kapasiteetin takia. Toimia kustannustehokkuuden parantamiseksi jatkettiin vuosineljänneksen aikana.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 0,6 prosenttia ja oli 7,37 senttiä (7,41). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi 1,1 prosenttia 5,08 senttiin (5,02).

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 754,9 milj. euroa)



Milj. euroa	4–6/2024	4–6/2023	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	130,3	125,1	4,2
Polttoainekulut	224,8	220,3	2,1
Kapasiteettivuokrat	27,6	25,9	6,5
Lentokaluston huoltokulut	52,6	40,2	30,9
Liikennöimismaksut	68,5	59,1	16,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	31,4	29,1	7,9
Matkustaja- ja maapalvelut	106,8	99,6	7,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	30,6	28,5	7,2
Poistot	82,2	82,9	0,8
Yhteensä	754,9	710,7	6,2

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 8,1 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökaupunkulut, kasvoivat 2,1 prosenttia korkeamman volyymin takia, vaikka polttoaineen hinta¹ laski. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 1,0 prosenttia kasvaneen Japanin-kapasiteetin myötä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikkeni 2,6 prosenttia vertailukaudesta alemman matkustajakäyttöasteen takia.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sekä matkustaja- ja maapalvelut kulut kasvoivat lisääntyneen kapasiteetin myötä.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat lisääntyneen kapasiteetin myötä. Liikennöimismaksut kasvoivat kapasiteettia enemmän korkeampien hintojen myötä. Katsauskaudella allokoitiin myös eräitä kuluja matkustaja- ja maapalveluista liikennöimismaksuihin, mikä vaikuttaa näiden kuluerien vertailukelpoisuuteen viime vuoteen verrattuna.

Lentokaluston huoltokulut kasvoivat moottorihuoltokulujen kasvun ja huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivityksen takia vertailukauden kulujen oltua huoltojaksotusten takia normaalia alemmalla tasolla.

Kapasiteettivuokrat, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja lentokonevuokraukset (*wet lease in*), nousivat vertailukaudesta kapasiteetin kasvun takia. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat ulkoisten palvelujen ja valuuttakurssimuutosten takia.

¹ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

TULOS HUHTI–KESÄKUUSSA

Milj. euroa	4–6/2024	4–6/2023	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	125,8	149,1	-15,6
Poistot	-82,2	-82,9	0,8
Vertailukelpoinen liiketulos	43,6	66,2	-34,1
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-1,1	-0,4	-179,9
Liiketulos	42,5	65,8	-35,4
Rahoitustuotot	11,5	13,4	-14,3
Rahoituskulut	-30,9	-36,1	14,5
Kurssivoitot ja -tappiot	-0,6	0,5	<-200
Tulos ennen veroja	22,6	43,6	-48,2
Tuloverot	-4,7	95,0	-104,9
Kauden tulos	17,9	138,6	-87,1

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos heikkenivät vahvasta vertailukaudesta matkustuskysynnän normalisoitumisen takia.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -1,1 miljoonaa euroa (-0,2). Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvot olivat yhteensä 0,0 miljoonaa euroa (-0,2).

Nettorahoituskulut olivat negatiiviset toisella neljänneksellä korkotuotot ylittäneiden korkokulujen ja kurssitappioiden takia. Vaikka kauden tulos laski selvästi vertailukaudesta pääasiassa silloin tehtyjen 99 miljoonan euron vuosien 2020 ja 2021 verotappioihin liittyvien laskennallisten verosaamisten takaisinkirjausten takia, se pysyi voitollisena.

Taloudellinen kehitys tammi–kesäkuussa

LIIVEVAIHTO TAMMI–KESÄKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto oli vertailukauden tasolla pääasiassa laskeneiden matkustajatuottojen takia.

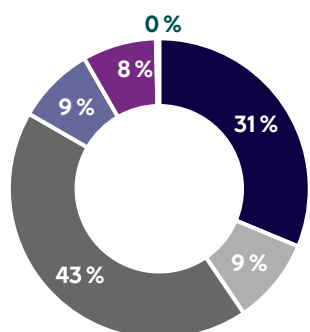
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1–6/2024	1–6/2023	Muutos, %
Matkustajatuotot	1 152,9	1 165,4	-1,1
Lisämyynti	81,9	66,2	23,8
Rahti	97,6	100,7	-3,0
Matkapalvelut	115,2	111,7	3,1
Yhteensä	1 447,6	1 443,9	0,3

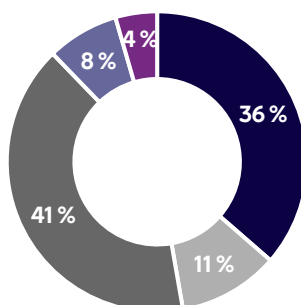
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 4,9 prosenttia ja oli 7,73 senttiä (8,13). RASK laski matalamman matkustajakäyttöasteen, alempien lippu- ja rahtihintojen, normalisoituneen käyttämättömien lippujen tuloutuksen ja ensimmäisen vuosineljänneksen lakkujen takia.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

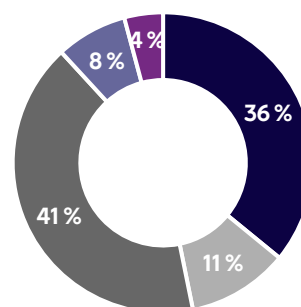
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	1–6/2024 Milj. euroa	1–6/2023 Milj. euroa	1–6/2024 Milj. km	1–6/2023 Milj. km	1–6/2024 Milj. km	1– 6/2023 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Asia	360,4	362,0	6 814,5	6 330,8	4 938,1	4 758,3	72,5	-2,7
Pohjois-Amerikka	106,6	102,7	2 030,2	2 136,3	1 499,2	1 472,1	73,8	4,9
Eurooppa	493,5	495,6	7 588,2	6 950,6	5 687,8	5 530,6	75,0	-4,6
Lähi-itä	96,6	103,1	1 450,9	1 550,0	1 055,0	1 108,9	72,7	1,4
Kotimaa	91,6	94,5	838,9	790,2	572,8	579,1	68,3	-5,0
Reiteille kohdistumaton	4,2	7,3						
Yhteensä	1 152,9	1 165,4	18 722,8	17 763,0	13 752,9	13 449,1	73,5	-2,3

Matkustajatuotot


- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Reiteille kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)


- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)


- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa

Katsauskauden liikenneluvuista monet heikkenivät vertailukaudesta. Helmikuisen poliittisen lakon seurauksena Finnair joutui perumaan noin 550 lentoa, mikä vaikutti jossain määrin lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 1,1 prosenttia kysynnän ja lentolippuhintojen normalisoituessa vertailukaudesta. Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 5,4 prosenttia vertailukaudesta. Kapasiteetti kasvoi osittain siksi, että British Airwaysille ulosvuokratut kapearunkokoneet olivat huhtikuusta 2024 alkaen omassa, tehokkaammassa käytössä, kun niiden ulosvuokraus loppui maaliskuussa. Tarjotut henkilökilometrit huomioiden koneiden ulosvuokraukset miehistöineen kasvoivat 6,0 prosenttia edellisvuodesta Qantas-yhteistyön myötä. Matkustajamäärä kasvoi 1,9 prosenttia ollen 5 522 700 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 2,3 prosenttia, mutta matkustajakäyttöaste (PLF) laski 2,3 prosenttiyksikköä 73,5 prosenttiin.

Raportoidut, etäisyyteen perustuvat liikenneluvut ovat isoympyräetäisyyteen (*Great Circle distance*) pohjautuvia lukuja, joten niissä ei huomioida Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä Aasian-lentoreittejä. Näin ollen ne eivät ole täysin vertailukelpoisia ennen Venäjän ilmatilan sulkeutumista raportoitujen lukujen kanssa. Pidemmillä lentoreiteillä oikaistu kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna olisi katsauskauden aikana ollut noin 15 prosenttia raportoituja tarjottuja henkilökilometrejä suurempi.

Aasian-liikenteessä kapasiteetti kasvoi 7,6 prosenttia, mikä johtui Japanin ja Etelä-Korean lisäkapasiteetista. Myydyt henkilökilometrit nousivat 3,8 prosenttia vertailukaudesta, joten matkustajakäyttöaste laski 2,7 prosenttiyksikköä 72,5 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan kapasiteetti laski katsauskaudella 5,0 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Myydyt henkilökilometrit nousivat 1,8 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 4,9 prosenttiyksikköä 73,8 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 9,2 prosenttia, koska suurin osa kapearunkokoneiden lisäkapasiteetista allokoitiin Eurooppaan. Myydyt henkilökilometrit nousivat vain 2,8 prosenttia, joten matkustajakäyttöaste laski 4,6 prosenttiyksikköä 75,0 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski vertailukaudesta 6,7 prosenttia pääasiassa väliaikaisesti keskeytettyjen Israelin-lentojen takia. Henkilökilometrit laskivat 4,9 prosenttia, mutta matkustajakäyttöaste nousi 1,4 prosenttiyksikköä 72,7 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 6,2 prosenttia, mikä johtui kapearunkokoneiden lisääntyneestä kapasiteetista. Myydyt henkilökilometrit laskivat 1,1 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 5,0 prosenttiyksikköä 68,3 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 81,9 miljoonaan euroon (66,2) ja matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 21,4 prosenttia 14,83 euroon (12,21). Positiivinen muutos selittyy pääasiassa kesäkuussa 2023 esitellyillä lippu-uudistuksilla, jotka lisäsivät

asiakkaan valinnanvapautta ja kasvattivat lisämyyntiä. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja lentolippuliitännäiset maksut olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit nousivat 9,0 prosenttia vertailukaudesta. Vaikka kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 10,7 prosenttia, rahtiliikevaihto pieneni 3,0 prosenttia vertailukaudesta alempien rahtihintojen takia ensimmäisellä vuosineljänneksellä. On huomattava, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentöjen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden taloudelliseen kehitykseen ovat vaikuttaneet koronapandemian jälkeinen vahva kysyntä sekä toisaalta inflaation vaikutus. Matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 0,6 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 94,1 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 3,1 prosenttia 115,2 miljoonaan euroon (111,7).

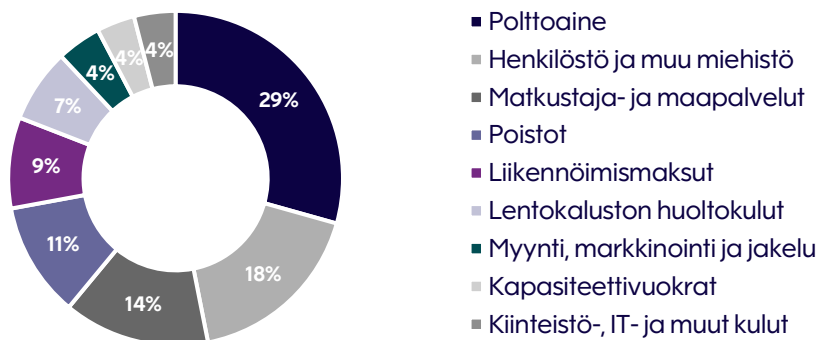
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 10,5 prosenttia 64,9 miljoonaan euroon (58,8). Tuotot kasvoivat Qantasille operoitavien, vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä aloitettujen *wet lease out* -lentöjen seurauksena.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–KESÄKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 3,1 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin myötä. Poliittisten lakkojen takia Finnair joutui polttoainejakelun varmistukseen tankkaamaan koneitaan osan maaliskuuta pääasiassa muualla kuin Suomessa, millä oli negatiivinen kustannusvaikutus. Myös Aasian-liikenteen vertailukaudesta kasvaneella kapasiteetilla on kuluja lisäävä vaikutus, koska vuonna 2022 sulkeutunut Venäjän ilmatila on pidentänyt Aasian-lentoja jopa 40 prosentilla. Finnair jatkoi ensimmäisellä vuosipuoliskolla toimiaan kustannustehokkuuden parantamiseksi.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 2,5 prosenttia ja oli 7,56 senttiä (7,75). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 0,7 prosenttia ja oli 5,24 senttiä (5,27). Lasku vertailukaudesta johtui katsauskaudella enemmän operoidusta kapasiteetista, alemmasta polttoainehinnasta² sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 1 480,5 milj. euroa)



Milj. euroa	1–6/2024	1–6/2023	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	260,0	254,2	2,3
Polttoainekulut	435,0	439,9	-1,1
Kapasiteettivuokrat	54,8	52,7	4,1
Lentokaluston huoltokulut	102,2	89,7	13,8
Liikennöimismaksut	130,8	114,5	14,3
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	63,8	60,3	5,8
Matkustaja- ja maapalvelut	210,0	203,0	3,4
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	59,6	56,5	5,5
Poistot	164,3	164,8	-0,3
Yhteensä	1 480,5	1 435,6	3,1

² Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.



Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 5,0 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut laskivat 1,1 prosenttia kapasiteetin kasvusta huolimatta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 1,4 prosenttia. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikkeni 2,8 prosenttia vertailukaudesta matalamman matkustajakäyttöasteen takia.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sekä matkustaja- ja maapalvelukulut kasvoivat pääasiassa lisääntyneen kapasiteetin myötä.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat lisääntyneen kapasiteetin takia. Liikennöimismaksut kasvoivat kapasiteettia enemmän hintojen nousun takia. Katsauskaudella allokoitiin myös eräitä kuluja matkustaja- ja maapalveluista liikennöimismaksuihin, mikä vaikuttaa näiden kuluerien vertailukelpoisuuteen viime vuoteen verrattuna.

Lentokaluston huoltokulut kasvoivat moottorihuoltokulujen kasvun ja huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivityksen takia.

Kapasiteettivuokrat, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja konevuokraukset (wet lease in), nousivat kasvaneen kapasiteetin myötä vertailukaudesta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut nousivat pääasiassa valuuttakurssimuutosten takia.

TULOS TAMMI–KESÄKUUSSA

Milj. euroa	1–6/2024	1–6/2023	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	196,3	231,9	-15,4
Poistot	-164,3	-164,8	0,3
Vertailukelpoinen liiketulos	32,0	67,1	-52,3
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-6,7	7,0	-194,8
Liiketulos	25,3	74,1	-65,8
Rahoitustuotot	22,5	25,6	-12,1
Rahoituskulut	-58,6	-72,8	19,5
Kurssivoitot ja -tappiot	-4,2	9,3	-145,5
Tulos ennen veroja	-15,0	36,2	-141,4
Tuloverot	3,0	105,4	-97,2
Kauden tulos	-12,0	141,6	-108,5

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos heikkenivät vahvasta vertailukaudesta matkustuskysynnän normalisoitumisen takia.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -3,6 miljoonaa euroa (3,0) katsauskaudella heikentyneen Yhdysvaltain dollarin myötä. Finnair teki katsauskaudella 0,7 miljoonan euron alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen. Vertailukaudella ei tehty lainkaan alaskirjauksia. Ensimmäisellä vuosipuoliskolla muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä -2,3 miljoonaa euroa (4,1).

Nettorahoituskulut olivat negatiiviset ensimmäisellä vuosipuoliskolla johtuen korkokuluista ja kurssitappioista, jotka ylittivät korkotuotot. Kauden tulos oli negatiivinen tappiollisen ensimmäisen vuosineljänneksen takia.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli kesäkuun lopussa 3 770,2 miljoonaa euroa (31.12.2023: 3 698,0). Laivaston tasearvo laski 27,0 miljoonaa euroa 1 026,0 miljoonaan euroon (31.12.2023: 1 053,0) poistojen takia huolimatta investoinneista. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski samoin poistojen takia 61,7 miljoonaa euroa 713,3 miljoonaan euroon (31.12.2023: 775,0).

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 204,4 miljoonaan euroon (31.12.2023: 154,4), mikä selittyy kausiluonteisuudella. Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat hieman 226,7 miljoonaan euroon (31.12.2023: 234,0). Eläkesaamiset kasvoivat 131,5 miljoonaan euroon pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta (31.12.2023: 128,0). Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina 0,8 miljoonassa eurossa (31.12.2023: 0,8).

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 716,8 miljoonaan euroon (31.12.2023: 506,7). Muutos selittyi pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 591,8 miljoonaan euroon (31.12.2023: 394,8) kausiluonteisuuden myötä.

Negatiivisesta nettotuloksesta huolimatta oma pääoma kasvoi 605,2 miljoonaan euroon (31.12.2023: 577,0) eli 2,96 euroa osakkeelta (2,82³). Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Kesäkuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 89,6 miljoonaa euroa (31.12.2023: 48,6), koska suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot nousivat erityisesti polttoaineen hinnannousun vuoksi vahvistaen samalla omaa pääomaa.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	1–6/2024	1–6/2023
Liiketoiminnan nettorahavirta	312,0	382,6
Investointien nettorahavirta	-67,5	-331,4
Rahoituksen nettorahavirta	-222,5	-237,5

Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta laski pääasiassa käyttöpääoman muutoksen takia. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen pääasiassa laivastoinvestointien vuoksi. Myös rahoituksen nettorahavirta oli negatiivinen ensimmäisellä vuosipuoliskolla. Vaikka Finnair laski liikkeelle uuden 500 miljoonan euron suuruisen, vakuudettoman, vuonna 2029 erääntyvän joukkovelkakirjalainan toisella vuosineljänneksellä, lainojen takaisinmaksut, sisältäen 323 miljoonan takaisinmaksun aiemmasta 400 miljoonan euron vakuudettomasta joukkovelkakirjalainasta sekä 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan loppuosan 280 miljoonaa euroa, olivat yhteensä noin 620 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiö maksoi lentokoneiden vuokrasopimusvelkoja ja osakeantikuluja vuoden ensimmäisellä puoliskolla.

Pääomarakenne

%	30.6.2024	31.12.2023
Omavaraisuusaste	16,1	15,6
Nettovelkaantumisaste (gearing)	150,3	192,8

Omavaraisuusaste parani verrattuna vuoden 2023 loppuun negatiivisesta nettotuloksesta huolimatta oman pääoman kasvaessa. Nettovelkaantumisaste laski alemman korollisen nettovelan myötä.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	30.6.2024	31.12.2023
Kassavarat	966,3	922,0
Oikaistu korollinen velka	1 875,6	2 034,5
Korollinen nettovelka	909,4	1 112,5

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen vahva hyvän liiketoiminnan nettorahavirran ja vähäisten investointien ansiosta. Lisäksi Finnair sopi huhtikuussa uudesta 200 miljoonan euron suuruudesta, vakuudellisesta luottolimiittijärjestelystä⁴ yleisiin rahoitustarpeisiin. Katsauskauden lopussa käyttämätön järjestely on voimassa kolme vuotta ja se sisältää yhden vuoden pituisen jatko-option.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2023 loppua pienempi lainojen sekä vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen takia. Korollisia vuokrasopimusvelkoja oli yhteensä 1 087,2 miljoonaan euroon (31.12.2023: 1 115,0).

INVESTOINNIT

Vuoden 2024 ensimmäisen vuosipuoliskon bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 93,1 miljoonaa euroa (142,5), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

³ Yhtiö toteutti merkintäoikeusannin marraskuussa 2023. Vertailukauden oma pääoma osakkeelta on tämän vuoksi oikaistu. Lisäksi osakkeiden yhdistäminen toteutettiin vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä, missä sata vanhaa osaketta yhdistettiin yhdeksi uudeksi osakkeeksi. Koska osakemäärä väheni vastaavasti, sillä oli satakertaistava vaikutus omaan pääomaan osakkeelta.

⁴ Luottolimiitin taloudellisena lainakovenanttina on nettovelan suhde käyttökatteeseen, jonka taso on 3,75 tai sen alle. Katsauskauden lopussa Finnairin suhdeluku oli 1,9.



Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -68,1 miljoonaa euroa (-139,5).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli 0,6 miljoonaa euroa (-191,9) ja myös se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -67,5 miljoonaa euroa (-331,4).

Vuoden 2024 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -235 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 42 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 38,4 prosenttia koko laivaston 1 739,3 miljoonan euron tasearvosta.⁵

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Kesäkuun lopussa Finnair operoi 55:tä lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 13,0 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 30.6.2024	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2023 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2024	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5		5	0	23,1	
Airbus A320	174	10		10	0	21,9	
Airbus A321	209	15		7	8	9,9	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	279	8		4	4	14,7	
Airbus A350	278//321	17		5	12	6,6	2
Yhteensä		55	0	31	24	13,0	2

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

LAIVASTOUUDISTUS

Kesäkuun lopussa yhtiöllä oli seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350 -lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Näistä jäljellä olevista lentokoneista ensimmäinen toimitetaan tämänhetkisten sitoumusten mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja toinen vuoden 2026 toisella neljänneksellä. Finnair on saattanut onnistuneesti päätökseen 200 miljoonan euron arvoisen matkustamouudistuksen, jonka myötä kaikkien Finnairin kaukoliikennekoneiden matkustamot on nyt uusittu.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 298,4 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIIKENNELAIVASTO)

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

Norran operoima laivasto* 30.6.2024	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2023 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2024	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	14,9	
Embraer E190	100	12		9	3	16,0	
Yhteensä		24	0	15	9	15,5	

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

⁵ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Strategian toteutus

Vuoden 2023 toisella neljänneksellä Finnair asetti itselleen uuden taloudellisen tavoitteen, joka on 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä. Strategiategemat tämän saavuttamiseksi ovat:

- Asiakslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus
- Tasapainoinen kasvu optimoidulla laivastolla
- Jatkuva kustannustehokkuus kilpailukyvyyn varmistamiseksi
- Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista
- Kestävä tase
- Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla

Vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä Finnair toteutti 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin. Samassa yhteydessä yhtiö täydensi keskeisiä pitkän aikavälin taloudellisia tavoitteitaan. Aiemmin julkistetun 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen lisäksi Finnair pyrkii saavuttamaan 1–2-kertaisen nettovelan suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteseen vuoden 2025 loppuun mennessä ja palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn vuodesta 2025 alkaen. Lisäksi yhtiö piti voimassa hiilineutraaliustavoitteenensa vuoteen 2045 mennessä.

Finnairin pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet perustuvat seuraaviin keskeisiin oletuksiin: yhtiön kokonaiskapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvaisi yli 15 prosenttia vuodesta 2023 vuoteen 2025; yhtiön ylläpitoinvestoinnit olisivat 80–100 miljoonaa euroa vuosittain; yhtiö kykenisi hyödyntämään 190 miljoonan euron laskennalliset verosaamiset, jotka vähentäisivät maksettavan yhteisöveron määrää keskipitkällä aikavälillä; ja yhtiön kassavarojen suhde liikevaihdosta pysyisi 30 prosentissa ajan myötä.

ASIAKSLÄHTÖINEN KAUPALLINEN JA OPERATIIVINEN LAADUKKUUS

Finnairin tavoitteena on olla moderni pohjoismainen lentoyhtiö, joka tarjoaa asiakkailleen mahdollisuuden muokata matkaansa halutunlaiseksi sen jokaisessa vaiheessa ja on heille merkityksellinen myös muulloin kuin matkustaessa. Yhtiö on jo kasvattanut merkittävästi suoran jakelun osuutta, parantanut digitaalista myyntikyvykkyyttä sekä kehittänyt tuottojen optimointia ja kumppaneiden hyödyntämistä. Seuraava askel on prosessin sujuvoittaminen asiakkaan näkökulmasta, kun painotus on siirtynyt asiakslähtöiseen ja dataa hyödyntävään myyntiin, jossa asiakassuhteita vahvistetaan tarjoamalla oikea tuote oikeaan aikaan ja asiakassitoutumista lisätään kohdennetummalla viestinnällä. Turvallisuus sekä erinomainen lentojen täsmällisyys ja säännöllisyys ovat edelleen operatiivisen laadukkuuden keskiössä, ja Finnair panostaa analytiikan ja datan hyödyntämiseen sujuvan ja oikea-aikaisen matkustuskokemuksen tarjoamiseksi.

Digitaalisella asioinnilla on keskeinen rooli Finnairin strategiassa ja sen merkitys tulee kasvamaan edelleen. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä huhti–kesäkuussa nousi vertailukaudesta, kun sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 2,9 miljoonaa todennettua eri kävijää (2,1) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 26,7 prosenttia 1 100 000 :een, koska asiakkaat pystyivät tekemään paremmin muutoksia ja ostamaan enemmän lisäpalveluita suoraan sovelluksesta. Modernien myyntikanavien⁶ matkustajaosuus kokonaismatkustajamäärästä nousi 69,5 prosenttiin (67,8), koska NDC-jakelun (*New Distribution Capability*) osuus kasvoi kaikissa asiakassegmenteissä.

Päivitetty strategia painottaa edelleen lentoyhtiökumppanuuksien yhteishankkeiden (*Atlantic Joint Business* eli AJB, *Siberian Joint Business* eli SJB ja yhteishanke Juneyao Airin kanssa) hyödyntämistä. Tässä korostuvat oneworld-kumppanit, kuten American Airlines ja Alaska Airlines Pohjois-Amerikassa, Qatar Airways Lähi-idässä, Japan Airlines Japanin-reiteillä ja Qantas uusilla Australian ja Aasian yhdistävillä, Finnairin operoimilla reiteillä. Finnairin kumppanuudet tarjoavat Finnairin asiakkaiden käyttöön laajan globaalin verkoston ja toisaalta vahvistavat merkittävästi Finnairin jakeluvoimaa.

Tuotteen ja palvelun laatu ovat Finnairille edelleen erottautumistekijä, ja laadukas, täsmällinen operatiivinen toiminta on tässä tärkeässä roolissa. Finnairin kaukoliikenteessä painottuu laadukas, erottuva matkustuskokemus, kun taas Euroopan sisäisessä liikenteessä keskeisiä ovat sujuvuus, yksinkertaisuus ja tehokkuus. Finnairin asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli edelleen hyvällä tasolla ollen 39 (35) toisella neljänneksellä. Siihen on vaikuttanut muun muassa asiakkaiden suosiossa ollut uusittu laajarunkokoneiden matkustamo. Katsauskaudella lentomatkustajat valitsivat Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi

⁶ Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.



Skytrax-tutkimuksessa 14. peräkkäisen kerran. Finnair paransi asiakaskokemusta Helsinki-Vantaalla entisestään, kun yhtiö avasi heinäkuussa täysin uuden Schengen-alueen loungen.

TASAPAINOINEN KASVU OPTIMOIDULLA LAIVASTOLLA

Venäjän ilmatilan sulun vuoksi Finnair menetti kotikenttensä ainutlaatuisen maantieteellisen edun, sillä Venäjän ilmatilan kiertäminen pidentää lentoreittejä Helsingin ja Japanissa, Etelä-Koreassa sekä Kiinassa sijaitsevien keskeisten suurkaupunkien välillä jopa 40 prosenttia kohteesta riippuen. Finnair on siksi tasapainottanut verkostoaan painottaen länttä sekä Lähi-itää ja optimoinut Euroopan verkostoaan sekä liikenteen rakennetta tehokkuuden lisäämiseksi.

Qantasin kanssa solmittujen *wet lease* - ja *dry lease* -sopimusten sekä Qatar Airways -yhteistyön kautta Finnair pystyy hyödyntämään A330-laivastoaan tuottavasti Venäjän ilmatilan sulusta huolimatta, ja samalla säilyttää joustavuuden Aasian ja Euroopan välisten yhteyksien palauttamiseen.

Lentokoneiden nopeammat, standardoidut käännöt lentoasemilla, niiden käyttöasteen tehostaminen ja British Airways -ulosvuokrauksesta palautuneet lentokoneet sekä seuraava A350-toimitus vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä mahdollistavat Finnairille kasvun markkinan mukana ja kapasiteetin lisäämisen kilpailukykyisellä kustannustasolla huolimatta lentokonemarkkinoilla vallitsevista kapasiteettirajoitteista.

JATKUVA KUSTANNUSTEHOKKUUS KILPAILUKYVYN VARMISTAMISEKSI

Kannattavan ja kilpailukykyisen toiminnan ylläpito edellyttää Finnairilta kustannustason jatkuvaa tarkkailua kustannusten nousun hillitsemiseksi. Yhtiö on kuitenkin siirtynyt ohjelmamuotoisista kustannussäästöistä kohti jatkuvaa kustannustehokkuuden parantamista varmistaakseen kilpailukykynsä ja mahdollisuuden investoida asiakaskokemukseen myös jatkossa.

Katsauskauden aikana Finnair on jatkanut olemassa olevien säästöohjelmien edistämistä ja kehittänyt uusia hankkeita, jotka muun muassa hyödyntävät tekoälyn tuomia mahdollisuuksia.

YKSI ALAN JOHTAVISTA VASTUULLISUUSTOIMIIJOISTA

Finnair on sitoutunut kehittämään toimintaansa jatkuvasti ja systemaattisesti kaikilla merkittävillä vastuullisuuden osa-alueilla. Yhtiön tavoitteena on olla maailman vastuullisimpien lentoyhtiöiden joukossa. Tämän saavuttamiseksi yhtiö tekee jatkuvaa systemaattista työtä ympäristövastuun ja sosiaalisen vastuun edistämiseksi sekä tiivistä yhteistyötä kumppaneidensa ja koko toimitusketjunsä kanssa. Tehdäkseen vastuullisempia investointeja yhtiön pitää myös varmistaa, että sen liiketoiminnan taloudellinen kehitys tukee niitä.

Ensimmäisen vuosineljänneksen lopulla Finnair toimitti ilmastotavoitteensa validoitavaksi Science Based Targets -aloitteelle (SBTi). Pariisin sopimuksen ja SBTi:n vaatimusten mukaisesti Finnairin tavoitteena on vähentää lentämiensä lentokoneiden päästöintensiteettiä 34,5 prosenttia vuoteen 2033 mennessä verrattuna vuoden 2023 lähtötasoon. SBTi:n vaatimusten mukaisesti Finnair keskittyy vähentämään lentokoneidensa suoraa päästöjä. Tämä edellyttää merkittäviä toimenpiteitä Finnairin lentokoneiden modernisoimiseksi, toiminnan tehostamiseksi ja uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi.

Yhtiön pitkän tähtäimen tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä.

Sosiaalinen vastuu ja yhteiskuntavastuu ovat keskeinen osa yhtiön vastuullisuustyötä. Tämä tarkoittaa työntekijöiden ja asiakkaiden hyvinvoinnista ja terveydestä huolehtimista kaikissa olosuhteissa, ihmisoikeuksien, tasa-arvon, syrjimättömyyden ja monimuotoisuuden edistämistä työpaikoilla ja arvoketjuissa, sekä esteettömien palvelujen tarjoamista.

KESTÄVÄ TASE

Kestävän taseen rakentamisessa keskeistä on ylläpitää saavutettua toiminnan kannattavuutta. Tämä vahvistaa omaa pääomaa ja parantaa kassavirtaa, mikä mahdollistaa velkojen takaisinmaksun ja, yhdessä kustannustehokkuuden kanssa, kestävän taseen rakentamisen. Tämä strategiateema on myös sisäänrakennettu muihin strategiateemoihin.

S&P Global Ratings myönsi katsauskaudella Finnair Oyj:lle pitkäaikaisen luottoluokituksen tasolla BB+, ja sen näkymä on vakaa. Luottoluokitus on Finnairille ensimmäinen. Julkinen luottoluokitus mahdollistaa laajempien velkapääomamarkkinoiden käytön ja lisää rahoitustransaktioiden toteutusvarmuutta. Tästä osoituksena Finnair on katsauskauden aikana allekirjoittanut sitovan, 200 miljoonan euron suuruisen, vakuudellisen luottolimiittijärjestelyn yleisiin rahoitustarpeisiin sekä laski liikkeelle uuden 500 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainan



aiemman 400 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjan uudelleenrahoittamiseksi. Uusi joukkovelkakirjalaina erääntyy 2029 ja sille maksetaan kiinteää 4,750 prosentin vuotuista korkoa. Lisäksi Finnair maksoi katsauskaudella etuajassa takaisin 280 miljoonan euron loppuosan 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainastaan.

SOPEUTUMISKYKYINEN FINNAIR-KULTTUURI SITOUTUNEEN HENKILÖSTÖN AVULLA

Finnair ja sen henkilöstö ovat satavuotisen historiansa aikana osoittaneet huomattavaa kykyä sopeutua muuttuviin olosuhteisiin ja löytää uusia, ennen hyödyntämättömiä mahdollisuuksia. Tämä on korostunut erityisesti pandemian ja Venäjän hyökkäystä Ukrainaan seuranneen Venäjän ilmatilan sulun muodostaman kaksoiskriisin aikana ja sen jälkeen. Yhtiö keskittyy jatkossa entistä enemmän tämän kulttuurisen vahvuuden vaalimiseen ja kehittämiseen sekä investoi henkilöstönsä parantaakseen edelleen henkilöstön osaamista, työntekijä- ja asiakaskokemusta sekä liiketoiminnan tuloksia.

Finnairin palveluksessa oli huhti–kesäkuussa keskimäärin 5 593 (5 211) henkilöä eli 7,3 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä nousi katsauskaudella 286 henkilöllä eli 5,3 prosentilla verrattuna edelliseen neljännekseen ja oli kesäkuun lopussa 5 673 (5 261). Finnairiin palkattiin toisella vuosineljänneksellä 351 uutta työntekijää pääasiassa asiakaspalvelutehtäviin Helsinki-Vantaan lentoasemalle, matkustamotyöntekijöiksi sekä Finnair Kitcheniin. Sekä henkilöstön vaihtuvuus että sairaspöissaolot laskivat edellisvuoteen verrattuna. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 2,8 prosenttia⁷ (4,6). Finnairin sairauspöissaolosten määrä oli huhti–kesäkuussa 3,4 prosenttia (3,9).

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 yritysvastuusta kiinnostuneiden, tarpeisiin. Vastuullinen toiminta on tärkeää, mikäli yritys haluaa säilyttää merkityksellisyytensä sekä harjoittaa menestyksellistä ja pitkäjänteistä liiketoimintaa. Yritysten on reagoitava maailmanlaajuisiin haasteisiin ja toimittava aktiivisesti YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden (SDG) toteuttamiseksi.

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

- SDG 5: Sukupuolten tasa-arvo
- SDG 9: Kestävä teollisuus, innovaatiot ja infrastruktuuri
- SDG 12: Vastuullinen kuluttaminen
- SDG 13: Ilmastoteot
- SDG 16: Rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto
- SDG 17: Yhteistyö ja kumppanuus

Isoimmat odotukset Finnairiin kohdistuvat lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, ja Finnair on sitoutunut alan yleiseen hiilineutraalin kasvun tavoitteeseen vuodesta 2020 eteenpäin. Se kuitenkin näkee tämän tavoitteen vain päästöjen vähentämisen ensiaskeleena. Strategiansa mukaan Finnair pyrkii hiilineutraaliuteen vuoteen 2045 mennessä.

Finnairin vastuullisuus heijastuu niin sen strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen, rohkeus ja yhdessä työskenteleminen. 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 lentoliikennetoiminnissa on

⁷ Henkilöstön vaihtuvuus -tunnusluvun laskentakaava muuttui vuoden 2024 alussa siten, että se lasketaan nyt koko henkilöstön määrästä aiemman laskentakaavan aktiivisesti työssä olevan henkilöstön sijaan.



aina riittävästi asianmukaisia resursseja. Näin varmistetaan turvallisuustoiminnan huipputaso ja säännöstenmukaisuus palveluja tuottaessa.

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

Muutokset yhtiön johdossa

Finnair tiedotti 11.1.2024, että Turkka Kuusisto on nimitetty Finnairin toimitusjohtajaksi. Kuusisto aloitti roolissaan 24.4.2024. Kuusisto on toiminut vuodesta 2020 lähtien Posti Group Oyj:n toimitusjohtajana, ja sitä ennen vaativissa johtotehtävissä Posti Groupissa ja Lindorff Groupissa. Finnairin aiempi toimitusjohtaja Topi Manner jätti Finnairin 15.1.2024 siirtyäkseen seuraavaksi Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi. Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimi toimitusjohtajan sijaisena tammikuun 15. päivästä lähtien uuden toimitusjohtajan aloitukseen asti.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnair Oyj:n markkina-arvo oli kesäkuun lopussa 537,5 miljoonaa euroa (796,6) ja päätöskurssi oli 2,62 euroa (5,70). Tammi–kesäkuun aikana Finnair Oyj:n osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 3,28 euroa (6,00), alin kurssi 2,57 euroa (3,90) ja keskimurssi 3,08 euroa (5,30). Osakekurssit on oikaistu 20.3.2024 suoritettujen osakkeiden yhdistämisen takia vertailukelpoisiksi. Osakkeita vaihdettiin 1 462 miljoonaa kappaletta yhteensä 111,5 miljoonalla eurolla.

Finnair Oyj:n kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 204 811 392 osaketta (1 408 726 198). Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,7 prosenttia (55,8). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus kesäkuun lopussa oli 8,5 prosenttia (10,0).

Omat osakkeet

Finnairilla oli hallussa 49 565 650 yhtiön omaa osaketta 31.12.2023.

Finnair luovutti 9 419 258 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta 4.3.2024 vastikkeetta henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelmaan osallistuville työntekijöille.

Finnairin varsinainen yhtiökokous päätti 18.3.2024 Yhtiön osakkeiden yhdistämisestä sekä siihen liittyvästä osakkeiden lunastamisesta siten, että osakkeiden yhdistämisen jälkeen jokaista sataa osaketta vastaa yksi osake. Osakkeiden yhdistämisen toteuttamisen yhteydessä Finnair toteutti varsinaisen yhtiökokouksen päättämän maksuttoman suunnatun osakeannin, jossa yhtiö luovutti yhteensä 4 714 922 kappaletta hallussaan ollutta omaa osakettaan siten, että jokaisen arvo-osuustilin, jolla säilytetään Finnairin osakkeita, sisältämien osakkeiden lukumäärästä on tehty jaollinen sadalla.

Finnair luovutti 54 233 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta 23.4.2024 vastikkeetta palkkiona yhtiön uudelleenrakennuskannustinohjelman ajanjaksosta 1.7.2020–30.6.2023 Finnairin johtoryhmän jäsenille, jotka olivat osallistujina näissä ohjelmissa. Omien osakkeiden luovutus perustui varsinaisen yhtiökokouksen 2024 antamaan valtuutukseen.

Finnairilla oli hallussaan 300 082 omaa osaketta 30.6.2024, mikä vastaa 0,1 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Helsingissä 18.3.2024.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta seuraavasti. Hankittavien ja/tai pantiksi otettavien omien osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 730 000 000 osaketta, tai enintään 7 300 000 osaketta yhtiön osakkeiden yhdistämisen jälkeen, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Omia osakkeita voidaan valtuutuksen nojalla hankkia vain vapaalla omalla pääomalla. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta yhtiökokouksen päätöksestä lukien. Yhtiökokouksen osakkeiden yhdistämistä koskevan päätöksen johdosta valtuutuksen perusteella hankittavien ja/tai pantiksi otettavien omien osakkeiden lukumäärä on enintään 7 300 000 osaketta osakkeiden yhdistämisen jälkeen.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään osakeannista seuraavasti. Valtuutuksen nojalla annettavien



osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 120 000 000 osaketta, tai enintään 1 200 000 osaketta yhtiön osakkeiden yhdistämisen jälkeen, mikä vastaa noin 0,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta yhtiökokouksen päätöksestä lukien ja se kumoaa ylimääräisen yhtiökokouksen 27.10.2023 antaman valtuutuksen päättää osakeannista.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään yhteensä enintään 250 000 euron suuruisista lahjoituksista yleishyödyllisiin tai rinnastettaviin tarkoituksiin, sekä päättämään lahjoitusten saajista, käyttötarkoituksista ja muista lahjoitusten ehtoista. Lahjoitukset voidaan tehdä yhdessä tai useammassa erässä. Valtuutus on voimassa seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen saakka.

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-2024>.

Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

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

Lentojen turvallisuus on Finnairin liiketoiminnan korkein prioriteetti. Yhtiö hallitsee lentoturvallisuusriskejä alan parhaiden käytäntöjen mukaisesti kehitetyllä turvallisuudenhallintajärjestelmällä, joka on säännelty ja viranomaisten valvoma. Lentoturvallisuuteen liittyvä yleinen uutisointi voi vaikuttaa asiakkaiden mielikuviin lentoturvallisuudesta, ja tällä voi olla negatiivinen vaikutus lentoyhtiöiden, mukaan lukien Finnairin, liiketoimintaan.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien, terrorismin ja kyberhyökkäysten uhkalla sekä muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan. Geopoliittisilla jännitteillä voi olla haitallinen vaikutus globaaliin talousympäristöön sekä Finnairin reittiverkoston ja kannattavuuteen. Ukrainan sota on vaikuttanut merkittävästi maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä, erityisesti siviili-ilmailuun liittyen, sulkenut ilmatiloja. Kyberhyökkäykset ja muu ulkoinen häiriötoiminta, mahdollinen sodan eskaloituminen sekä Lähi-idän konfliktialueiden levottomuudet voivat vaikuttaa haitallisesti mm. lentomat kustuksen kysyntään, polttoaineen hintaan, vakuutusten saatavuuteen ja hinnoitteluun, lentoverkoston ja ilmatilan käyttöön. Näiden negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan, liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään sekä rahoitustaan uudessa toimintaympäristössä.

Makrotaloudelliset tekijät ohjaavat edelleen keskeisesti lentoliikenteen kysyntää, sillä lentomat kustuksen ja makrotaloudellisten tekijöiden, kuten bruttokansantuotteen, kehityksen välillä on historiallisesti ollut vahva yhteys. Tämän seurauksena lentoliikenneala on erittäin altis maailmantalouden sykleille, ja se reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausiluonteiseen vaihteluun ja taloussuhdanteisiin, kuten globaalisti laajentunut COVID-19-pandemia ja sota Ukrainassa ovat osoittaneet. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistymisen vaikuttaa todennäköisesti liikemat kustuksen elpymiseen.

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät Venäjän ilmatilan sulun kestoon, vallitseviin resurssiongelmien eurooppalaisessa ilmailujärjestelmässä sekä lentoliikenteen kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu ja sen heikentynyt tarjonta, yleinen lentomat kustuksen kysynnän vaihtelu, valuuttakurssien muutokset sekä sääntelyn ja verotuksen muutokset ovat tekijöitä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa. Lentoliikenteen kysyntää ohjaavat yleisesti muut makrotaloudelliset tekijät, kuten yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, muutokset kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, vallitsevan korkean inflaation kiihtyminen, taantuma tai verotuksen muutokset, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen. Liikevaihtoon ja liiketulokseen vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi osittain vaikuttaa, ovat operatiiviset kustannukset ja tuotannon määrä.

Polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä, ja siksi polttoaineen hintakehitys vaikuttaa keskeisesti kannattavuuteen. Polttoaineen hintavaihtelu voi aiheuttaa korostunutta epävarmuutta Finnairin taloudellisessa tuloksessa ja rahavirroissa. Lentopetrolin hinta on historiallisesti vaihdellut paljon, ja hintavaihtelun odotetaan jatkuvan tulevaisuudessakin muun muassa Ukrainan sodan vaikutusten takia. Finnairin kykyä siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan ankara kilpailu. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaluutta

on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jäännösvaikutus määräytyy kulloinkin käytössä olevien suojausten perusteella. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja tehottomat suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja ne voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen. Finnair hallitsee polttoainekustannuksista aiheutuvia riskejä voimassa olevan riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

Finnairin olemassa olevien tai uusien kilpailijoiden kapasiteetin kasvu, tuoteparannukset tai entistä aggressiivisempi hinnoittelu voivat vaikuttaa Finnairin palvelujen kysyntään ja tuottoon. Kilpailu toimialalla on intensiivistä ja markkinatilanne muuttuu jatkuvasti, kun uudet toimijat ja/tai allianssit laajentuvat, toimialan osapuolet konsolidoituvat ja lentoyhtiöt muodostavat markkinointiin tai toimintaan perustuvia alliansseja, jotka voivat saavuttaa kilpailuedun suhteessa Finnairin oneworld-allianssiin tai yhteishankkeisiin.

Finnair pyrkii muiden lentoyhtiöiden tavoin jakelemaan palveluitaan yhä monipuolisemmin, joustavammin ja edullisemmin kustannuksin ottamalla käyttöön ja hyödyntämällä uusia jakeluteknologioita ja -kanavia, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä. Kyky hyödyntää näiden teknologioiden tarjoamia kaupallisia mahdollisuuksia riippuu muun muassa Finnairin kumppaneista sovellusten kehittämisessä ja toteuttamisessa sekä Finnairin kyvystä tuottaa asiakkaiden tarpeita parhaiten vastaavia tuotteita ja palveluita. Näin ollen uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuustekijöitä.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden tarkkoja 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.

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin ja liikevaihtoon, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatokustamisten kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastonmuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, esimerkiksi rankka lumisade, ilmakehän turbulenssit, maanjäristykset, hurrikaanit, taifuunit tai raju ukonilma, voivat aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia Finnairille. Tällaiset sääolosuhteet voivat johtaa esimerkiksi lentojen peruuntumiseen, pidempiin odotusaikoihin, suurempaan polttoainekulutukseen sekä lentokoneiden jäänpoiston lisäkustannuksiin, mitkä voivat aiheuttaa lisäkustannuksia Finnairille ja siten vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

Lentoliikenteen muuttuvassa liiketoimintaympäristössä on vaikea ennakoida geopoliittisen tilanteen mahdollisten muutosten 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 pääsyyn ja liikenneoikeuksien kasvuun.

Kuljetusala, mukaan lukien lentoliikenne, on herkkä työtaistelutoimenpiteille. Lakot ja muut työtaistelutoimet Suomessa ja muualla voivat niiden ajoituksesta, kestosta ja laajuudesta riippuen vaikuttaa merkittävästi Finnairin toimintaan ja tulokseen.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarouksista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikuluja ovat esimerkiksi 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 Yhdysvaltain dollari, Japanin jeni, Etelä-Korean won, Ruotsin kruunu, Ison-Britannian punta ja Norjan kruunu.



Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten terminejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnairin riskienhallintapolitiikan periaatteita päivitettiin vuoden 2023 viimeisen neljänneksen aikana. Aikaisemmin Finnair suojaasi polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Riskienhallintapolitiikan päivityksen jälkeen Finnair suojaa polttoainehankintojaan 18 kuukautta eteenpäin. Myös suojausasteita nostettiin maltillisesti läpi koko suojattavan aikahorisontin. Päivityksen myötä suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on 93 prosenttia ja alaraja 68 prosenttia, keskiarvon ollessa noin 80 prosenttia. Finnairin riskienhallintapolitiikan mukaisesti suojausaste on laskeva 18 kuukauden suojaushorisontin loppua kohden.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1%-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	35 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	24 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	21 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	81 milj. euroa	44 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojiin keskihinnat (rullaavasti seuraavat 18 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojiin keskihinta, USD/tonnia**
Q3 2024	240 000	867
Q4 2024	168 000	840
Q1 2025	135 000	823
Q2 2025	108 000	826
Q3 2025	66 000	821
Q4 2025	24 000	823
Yhteensä	741 000	841

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausten kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	4–6/2024	4–6/2023	1–6/2024	1–6/2023	2023	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liikevoiton kassavirtoille)		Suojausaste liikevoiton kassavirtoille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat								
EUR	59	58	60	61	59	-	-	-
USD*	11	11	10	8	9	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	5	4	5	4	4	13 milj. euroa	6 milj. euroa	52 %
SEK	3	3	4	3	3	-	-	-
GBP	3	3	3	4	4	-	-	-
NOK	2	3	2	3	3	-	-	-
KRW	3	3	3	3	3	-	-	-
Muut	13	14	13	14	14	-	-	-
Ostovaluutat								
EUR	58	58	58	60	60	-	-	-
USD*	36	36	36	33	34	65 milj. euroa	33 milj. euroa	54 %
Muut	6	6	7	6	6	-	-	-

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



TASEESEEN LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

Finnairin taseeseen liittyy valuuttariskiä, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Finnair on vähentänyt taseen valuuttapositiona aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia suojautumalla valuuttakurssimuutoksilta johdannaisilla ja sijoittamalla likviditeettiä osittain valuuttamääräisiin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli noin 90 prosenttia.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair ilmoitti 19.7.2024 lunastavansa 19.8.2024 jäljellä olevan 61 miljoonan euron osan 19.5.2025 erääntyvästä, vakuudettomasta 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainastaan.

Taloudellinen raportointi vuonna 2024

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2024 on seuraava:

- Osavuosikatsaus tammi–syyskuulta 2024 tiistaina 29.10.2024

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 19.7.2024 tulosjulkistuslehdistötilaisuuden klo 11.00 (Suomen aikaa) toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9, Vantaa. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2024-07-19-media/>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 19.7.2024 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä ensin osoitteessa <https://palvelu.flik.fi/teleconference/?id=50048502>. Rekisteröidyttäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/q2-2024>.

Lisätietoja antavat:

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

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



Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	4-6/2024	4-6/2023	Muutos %	1-6/2024	1-6/2023	Muutos %	2023
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	766,1	749,2	2,3	1 447,6	1 443,9	0,3	2 988,5
Vertailukelpoinen liiketulos	43,6	66,2	-34,1	32,0	67,1	-52,3	184,0
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	5,7	8,8	-3,1 %-yks.	2,2	4,6	-2,4 %-yks.	6,2
Liiketulos	42,5	65,8	-35,4	25,3	74,1	-65,8	191,4
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	16,4	19,9	-3,5 %-yks.	13,6	16,1	-2,5 %-yks.	17,3
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	0,09	1,52	-94,3	-0,06	1,43	-104,1	2,25
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	0,09	1,52	-94,3	-0,06	1,40	-104,2	2,19
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	7,82	8,13	-3,9	7,73	8,13	-4,9	8,27
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	8,38	8,71	-3,7	8,38	8,67	-3,3	8,73
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	7,37	7,41	-0,6	7,56	7,75	-2,5	7,76
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,08	5,02	1,1	5,24	5,27	-0,7	5,27
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %	-	-	-	16,1	13,1	3,0 %-yks.	15,6
Nettovelkaantumisaste, %	-	-	-	150,3	153,7	-3,5 %-yks.	192,8
Korollinen nettovelka	-	-	-	909,4	848,1	7,2	1 112,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-	-	-	1,9	1,9	0,0 %-yks.	2,2
Bruttoinvestoinnit	49,8	62,5	-20,4	93,1	142,5	-34,6	484,2
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-	-	-	7,2	5,5	1,7 %-yks.	8,8
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	-	-	-	32,3	53,7	-21,4 %-yks.	30,9
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 979	2 826	5,4	5 523	5 419	1,9	10 983
Lentojen lukumäärä, kpl	28 535	25 050	13,9	54 170	49 688	9,0	101 201
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 800	9 213	6,4	18 723	17 763	5,4	36 154
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	7 318	7 031	4,1	13 753	13 449	2,3	27 626
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	74,7	76,3	-1,6 %-yks.	73,5	75,7	-2,3 %-yks.	76,4
Tarjotut henkilökilometrit ml. koneiden ulosvuokraukset, milj. km	10 440	9 633	8,4	19 980	18 853	6,0	38 230
Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus							
Nettosuosittelutulos (NPS)	39	35	10,8	37	39	-4,7	35
Saapumistäsmällisyys, %	76,0	84,9	-8,9 %-yks.	75,6	83,4	-7,8 %-yks.	80,9
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %	69,5	67,8	1,6 %-yks.	69,3	67,2	2,1 %-yks.	67,8
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,9	2,1	38,1	2,1	2,1	1,4	2,1
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	1 100	868	26,7	1 082	832	30,0	860
Lisämyynti	44,5	33,1	34,3	81,9	66,2	23,8	147,8
Matkustajakohdainen lisämyynti, euroa	14,94	11,73	27,4	14,83	12,21	21,4	13,46
Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen							
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	260 208	242 107	7,5	501 361	469 320	6,8	960 357
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	819 654	762 637	7,5	1 579 286	1 478 358	6,8	3 025 124
Lentojen CO ₂ päästöt, g/ASK	83,6	82,8	1,0	84,4	83,2	1,4	83,7
Lentojen CO ₂ päästöt, g/RTK	939,0	914,8	2,6	952,6	926,8	2,8	920,5
Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 593	5 211	7,3	5 464	5 181	5,5	5 195
Sairauspoissaolot, %	3,4	3,9	-0,5 %-yks.	3,8	4,4	-0,6 %-yks.	4,6
Tapaturmataajuus (LTIF)	7,9	4,7	67,4	6,8	6,3	6,6	5,5
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	-	-	-	2,8	4,6	-1,8 %-yks.	3,7

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

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	4-6/2024	4-6/2023	Muutos%	1-6/2024	1-6/2023	Muutos%	2023
Liiketus	42,5	65,8	-35,4	25,3	74,1	-65,8	191,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	1,1	0,2	> 200	3,6	-3,0	> 200	-7,1
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,2	0,6	-70,1	1,6	-1,0	> 200	-0,7
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,0	-0,2	99,9	-0,0	-3,0	99,9	-13,3
Arvonalentumiset	-	-	-	0,7	-	-	13,7
Uudelleenjärjestelykulut	-0,2	-0,2	-31,9	0,8	-0,1	> 200	-0,1
Vertailukelpoinen liiketulos	43,6	66,2	-34,1	32,0	67,1	-52,3	184,0
Poistot	82,2	82,9	-0,8	164,3	164,8	-0,3	332,6
Vertailukelpoinen EBITDA	125,8	149,1	-15,6	196,3	231,9	-15,4	516,5

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2024	30.6.2023	Muutos%	31.12.2023
Oma pääoma yhteensä	605,2	551,6	9,7	577,0
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 770,2	4 210,7	-10,5	3 698,0
Omavaraisuusaste, %	16,1	13,1	3,0 %-yks.	15,6

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2024	30.6.2023	Muutos%	31.12.2023
Vuokrasopimusvelat	1 087,2	1 225,3	-11,3	1 115,0
Muut korolliset velat	789,5	1 153,3	-31,5	910,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-1,0	0,1	<-200	8,9
Oikaistut korolliset velat	1 875,6	2 378,7	-21,1	2 034,5
Muut rahoitusvarat	-795,8	-1 069,9	25,6	-776,8
Rahat ja pankkisaamiset	-170,4	-460,7	63,0	-145,1
Kassavarat	-966,3	-1 530,6	36,9	-922,0
Korollinen nettovelka	909,4	848,1	7,2	1 112,5
Oma pääoma yhteensä	605,2	551,6	9,7	577,0
Nettovelkaantumisaste, %	150,3	153,7	-3,5 %-yks.	192,8
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	480,9	445,2	8,0	516,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	1,9	1,9	0,0 %-yks.	2,2

* 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 liitetiedoissa 10 ja 11, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	4-6/2024	4-6/2023	Muutos%	1-6/2024	1-6/2023	Muutos%	2023
Lisäykset käyttöomaisuudessa	37,7	51,3	-26,6	67,0	118,2	-43,3	409,4
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	2,8	6,0	-52,4	12,2	6,9	75,7	24,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	9,2	5,2	77,4	13,9	17,3	-19,6	50,5
Bruttoinvestoinnit	49,8	62,5	-20,4	93,1	142,5	-34,6	484,2

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2024	30.6.2023	Muutos%	31.12.2023
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	67,9	46,8	44,9	119,1
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	128,0	142,9	-10,4	142,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-0,2	-25,3	99,1	-13,7
Tuotto, edelliset 12 kk	195,7	164,4	19,0	247,6
Oma pääoma yhteensä	605,2	551,6	9,7	577,0
Vuokrasopimusvelat	1 087,2	1 225,3	-11,3	1 115,0
Muut korolliset velat	789,5	1 153,3	-31,5	910,6
Sijoitettu pääoma	2 481,8	2 930,2	-15,3	2 602,5
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 706,0	2 994,8*	-9,6	2 821,2*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	7,2	5,5	1,7 %-yks.	8,8

* Sijoitettu pääoma oli 3 059,3 miljoonaa euroa 30.6.2022 ja 3 039,8 miljoonaa euroa 31.12.2022.



Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2024	30.6.2023	Muutos%	31.12.2023
Muut rahoitusvarat	795,8	1 069,9	-25,6	776,8
Rahat ja pankkisaamiset	170,4	460,7	-63,0	145,1
Kassavarat	966,3	1 530,6	-36,9	922,0
Liikevaihto, edelliset 12 kk	2 992,1	2 850,4	5,0	2 988,5
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	32,3	53,7	-21,4 %-p	30,9

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 x isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Asiakslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suositelisitte Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suositelijoiden osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	Matkustajien osuus kauden kokonaismatkustajamäärästä Finnairin omista suorakanavissa ja moderneissa, digitaalisissa epäsuorissa kanavissa lähtöpäivään perustuen. Näitä kanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut, Finnairin puhelinkeskukset, Aurinkomatkojen myynti ja ryhmätyökälymyynti.

Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista	
Lentojen CO ₂ -päästöt	CO ₂ -päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta

Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla	
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 työsuhteisiin keskimäärin edellisen 12 kuukauden aikana

Konsernin taloudellinen puolivuositiedote 1.1.–30.6.2024

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	4-6/2024	4-6/2023	1-6/2024	1-6/2023	2023
Liikevaihto	4	766,1	749,2	1 447,6	1 443,9	2 988,5
Liiketoiminnan muut tuotot	5	32,4	28,0	64,9	61,9	130,5
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-130,1	-125,0	-260,8	-254,2	-498,1
Polttoainekulut		-225,0	-220,9	-436,5	-438,9	-898,9
Kapasiteettivuokrat		-27,6	-25,9	-54,8	-52,7	-107,2
Lentokaluston huoltokulut		-53,8	-40,4	-105,8	-86,8	-200,1
Liikennöimismaksut		-68,5	-59,1	-130,8	-114,5	-233,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-31,4	-29,1	-63,8	-60,3	-117,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-106,8	-99,6	-210,0	-203,0	-414,1
Poistot ja arvonalentumiset	7	-82,2	-82,9	-165,0	-164,8	-346,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-30,6	-28,5	-59,6	-56,6	-112,1
Liiketulos		42,5	65,8	25,3	74,1	191,4
Rahoitustuotot		11,5	13,4	22,5	25,6	56,2
Rahoituskulut		-30,9	-36,1	-58,6	-72,8	-142,2
Kurssivoitot ja -tappiot		-0,6	0,5	-4,2	9,3	13,7
Tulos ennen veroja		22,6	43,6	-15,0	36,2	119,1
Tuloverot	11	-4,7	95,0	3,0	105,4	135,2
Kauden tulos		17,9	138,6	-12,0	141,6	254,3
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		17,9	138,6	-12,0	141,6	254,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos		0,09	1,52	-0,06	1,43	2,25
Laimennettu osakekohtainen tulos		0,09	1,52	-0,06	1,40	2,19

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	4-6/2024	4-6/2023	1-6/2024	1-6/2023	2023
Kauden tulos	17,9	138,6	-12,0	141,6	254,3
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-0,8	9,0	42,7	-18,5	-7,7
Verovaikutus	0,2	-1,8	-8,5	6,4	4,2
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	5,1	4,3	8,6	12,1	11,6
Verovaikutus	-1,0	-0,9	-1,7	-2,4	-2,3
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	3,4	10,6	41,0	-2,4	5,8
Kauden laaja tulos	21,3	149,2	29,0	139,2	260,0
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	21,3	149,2	29,0	139,2	260,0



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	30.6.2024	30.6.2023	31.12.2023
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	12	1 026,0	920,3	1 053,0
Käyttöoikeuslaivasto	13	713,3	858,6	775,0
Laivasto yhteensä		1 739,3	1 778,9	1 828,0
Muu käyttöomaisuus	12	141,9	145,1	141,8
Muu käyttöoikeusomaisuus	13	152,8	146,4	140,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		294,7	291,5	282,2
Eläkesaamiset		131,5	128,8	128,0
Muut pitkäaikaiset varat		3,3	3,2	3,1
Laskennalliset verosaamiset	11	226,7	190,0	234,0
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 395,5	2 392,3	2 475,2
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		204,4	144,3	154,4
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		142,9	130,2	134,6
Johdannaisinstrumentit	9,10	61,2	13,4	11,8
Muut rahoitusvarat	10	795,8	1 069,9	776,8
Rahat ja pankkisaamiset		170,4	460,7	145,1
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 374,7	1 818,4	1 222,8
Varat yhteensä		3 770,2	4 210,7	3 698,0
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		529,7	476,2	501,5
Oma pääoma yhteensä		605,2	551,6	577,0
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	911,1	1 026,7	951,0
Muut korolliset velat	14	607,3	913,1	790,2
Eläkevelvoitteet		0,8	0,7	0,8
Varaukset ja muut velat	15	130,6	164,9	125,9
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 649,8	2 105,3	1 868,0
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	176,0	198,6	164,0
Muut korolliset velat	14	182,2	240,2	120,3
Varaukset	15	31,5	46,8	28,1
Ostovelat		103,4	103,8	107,0
Johdannaisinstrumentit	9,10	34,1	43,6	43,4
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	16	716,8	657,1	506,7
Työsuhde-etuksiin liittyvät velat		101,6	116,2	116,5
Muut velat		169,6	147,3	167,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 515,2	1 553,7	1 253,1
Velat yhteensä		3 165,0	3 659,1	3 121,0
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 770,2	4 210,7	3 698,0

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2024	75,4	168,1	48,6	1 325,0	-1 040,2	-	-	577,0
Kauden tulos	-	-	-	-	-12,0	-	-	-12,0
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	34,1	-	-	-	-	34,1
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	6,9	-	-	-	-	6,9
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	41,0	-	-	-	-	41,0
Kauden laaja tulos	-	-	41,0	-	-12,0	-	-	29,0
Osakeantikulut	-	-	-	-0,1	-	-	-	-0,1
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-0,7	-	-	-	-0,7
Oma pääoma 30.6.2024	75,4	168,1	89,6	1 324,2	-1 052,2	-	-	605,2

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2023	75,4	168,1	42,8	763,3	-1 237,0	198,0	400,0	410,7
Kauden tulos	-	-	-	-	141,6	-	-	141,6
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-12,1	-	-	-	-	-12,1
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	9,7	-	-	-	-	9,7
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	-2,4	-	-	-	-	-2,4
Kauden laaja tulos	-	-	-2,4	-	141,6	-	-	139,2
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	1,8	-	-	-	1,8
Oma pääoma 30.6.2023	75,4	168,1	40,4	765,1	-1 095,4	198,0	400,0	551,6

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2023	75,4	168,1	42,8	763,3	-1 237,0	198,0	400,0	410,7
Kauden tulos	-	-	-	-	254,3	-	-	254,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-3,5	-	-	-	-	-3,5
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	9,3	-	-	-	-	9,3
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	5,8	-	-	-	-	5,8
Kauden laaja tulos	-	-	5,8	-	254,3	-	-	260,0
Osakeanti	-	-	-	570,4	-	-	-	570,4
Osakeantikulut	-	-	-	-9,5	-	-	-	-9,5
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-	-	-400,0	-400,0
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan korot ja kulut	-	-	-	-	-39,1	-	-	-39,1
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-	-200,0	-	-200,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-	-	-	-18,3	2,0	-	-16,3
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,7	-	-	-	0,7
Oma pääoma 31.12.2023	75,4	168,1	48,6	1 325,0	-1 040,2	-	-	577,0

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	4-6/2024	4-6/2023	1-6/2024	1-6/2023	2023
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	22,6	43,6	-15,0	36,2	119,1
Poistot ja arvonalentumiset	82,2	82,9	165,0	164,8	346,2
Rahoitustuotot ja -kulut	20,0	22,2	40,3	37,9	72,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,0	-0,2	-0,0	-3,0	-13,3
Varausten muutos	2,6	-5,0	4,8	-15,4	-21,4
Työsuhde-etuudet	3,4	3,6	6,2	7,4	8,9
Muut oikaisut	-1,3	1,7	-1,7	2,5	1,0
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	4,7	0,3	9,4	-5,5	-11,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos	16,0	22,1	-55,5	-14,8	-30,2
Vaihto-omaisuuden muutos	-0,6	0,0	-1,6	-0,6	-1,1
Osto- ja muiden velkojen muutos	48,8	39,4	202,3	225,7	89,4
Käyttöpääoman muutos	64,2	61,5	145,3	210,2	58,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-20,6	-34,5	-32,9	-58,1	-98,7
Maksetut tuloverot	-	-	-0,1	-	-
Liiketoiminnan nettorahavirta	173,1	175,8	312,0	382,6	472,3
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon	-31,3	-59,3	-62,2	-139,0	-400,6
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-4,2	-0,4	-5,6	-1,1	-3,6
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,2	0,2	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-5,9	-128,1	0,6	-191,9	-60,7
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	-0,3	-0,0	-0,4	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	-41,6	-187,7	-67,5	-331,4	-464,0
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen nostot	495,7	-	495,7	-	-
Lainojen takaisinmaksut	-613,4	-110,0	-623,6	-137,3	-377,4
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-42,9	-49,0	-84,8	-100,2	-198,1
Osakeanti **	-	-	-	-	570,4
Osakeantikulut	-	-	-9,8	-	-2,1
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-200,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-	-	-	-20,4
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan takaisinmaksut **	-	-	-	-	-400,0
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan korot ja kulut	-	-	-	-	-48,9
Rahoituksen nettorahavirta	-160,5	-158,9	-222,5	-237,5	-676,4
Rahavirtojen muutos					
Rahavirtojen muutos	-29,0	-170,8	22,1	-186,3	-668,1
Rahavarat tilikauden alussa	758,6	1 360,1	707,5	1 375,6	1 375,6
Rahavirtojen muutos	-29,0	-170,8	22,1	-186,3	-668,1
Rahavarat kauden lopussa *	729,6	1 189,3	729,6	1 189,3	707,5
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	795,8	1 069,9	795,8	1 069,9	776,8
Rahat ja pankkisaamiset	170,4	460,7	170,4	460,7	145,1
Kassavarat					
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-236,7	-341,3	-236,7	-341,3	-214,4
Rahavarat	729,6	1 189,3	729,6	1 189,3	707,5

** Suomen valtio maksoi osallistumisensa osakeantiin kuittaamalla koko merkintähinnan vastaavalla määrällä pääomalainan pääomaa. Summa kokonaisuudessaan oli 318,6 miljoonaa euroa ja osakeannissa saadut nettovarot olivat 251,8 miljoonaa euroa ennen osakeantikuluja. Osakeannin toteuttamisen jälkeen Finnair maksoi Suomen valtiolle takaisin pääomalainan loppuosan eli 81,4 miljoonaa euroa.

Konsernin taloudellisen puolivuositarkastuksen liitetiedot 1.1.–30.6.2024

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen puolivuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Puolivuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 18.7.2024.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Puolivuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2023 konsernitilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Puolivuositarkastuksen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

3. KESKEISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Puolivuositarkastuksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää johdolta harkinnan käyttöä laadintaperiaatteiden soveltamisessa, jotka vaikuttavat taseen varoihin ja velkoihin sekä tuottojen ja kulujen määriin raportointikaudella. Lisäksi IFRS-standardien soveltamisen yhteydessä joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdyistä arvioista ja oletuksista. Tunnistetut erät, jotka edellyttävät eniten johdon arvioita ja oletuksia, tai joiden arvioihin liittyy eniten epävarmuustekijöitä, ovat laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvostus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaraukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä, johdannaisopimukset ja suojauslaskenta sekä laskennalliset verosaamiset. Laatiessaan puolivuositarkastusta yhtiön johto on arvioinut myös ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutusta puolivuositarkastuksessa käytetyissä ennusteissa.

Riskit liittyen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksiin kysyntään ja kustannuksiin ovat edelleen koholla. Lisäksi Lähi-idän konfliktin mahdollinen eskaloituminen sekä Suomen työmarkkinajännitteiden normaalia korkeampi taso aiheuttavat toimintaympäristön epävarmuutta. Tämän lisäksi polttoaineen hinnan ja valuuttakurssien vaihteluilla voi olla merkittävä vaikutus yhtiön taloudelliseen tulokseen, taseeseen ja kassavirtaan. Finnairin johto seuraa toimintaympäristön muutosten vaikutusta liiketoimintaansa jatkuvasti, ja päivittää arvioita ja oletuksia viimeisimmän saatavillaan olevan tiedon mukaisesti. Keskeisimmistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä sekä ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutuksista on kerrottu tarkemmin vuoden 2023 tilinpäätöksen yhteydessä.

4. SEGMENTTITIEDOT JA LIIKEVAIHTO

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

Finnairin vuoden 2024 toisen neljänneksen liikevaihto nousi hieman vuoden 2023 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna johtuen lisä- ja rahtimyyntien kasvusta.

4-6/2024, miljoonaa euroa	Pohjois-					Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa			
Matkustajatuotot	181,0	66,8	285,1	44,5	33,0	3,1	613,5	80,1
Lisämyynti	8,0	3,2	16,5	0,2	1,1	15,5	44,5	5,8
Rahti	34,6	8,7	6,6	-0,0	0,1	1,4	51,4	6,7
Matkapalvelut	0,2	0,4	56,1	-	-0,0	0,1	56,7	7,4
Yhteensä	223,8	79,1	364,3	44,7	34,3	20,0	766,1	100,0
Osuus %	29,2	10,3	47,5	5,8	4,5	2,6	100,0	-

4-6/2023, miljoonaa euroa	Pohjois-					Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa			
Matkustajatuotot	181,3	60,3	284,6	46,9	36,6	2,4	612,1	81,7
Lisämyynti	6,8	2,6	12,7	0,2	1,2	9,7	33,1	4,4
Rahti	34,8	7,5	5,5	0,1	0,1	-0,8	47,3	6,3
Matkapalvelut	0,1	0,3	56,1	0,1	0,0	0,1	56,8	7,6
Yhteensä	223,1	70,7	358,9	47,3	37,9	11,4	749,2	100,0
Osuus %	29,8	9,4	47,9	6,3	5,1	1,5	100,0	-



1-6/2024, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	360,4	106,6	493,5	96,6	91,6	4,2	1152,9	79,6
Lisämyynti	17,9	5,3	28,0	0,9	3,7	26,2	81,9	5,7
Rahti	66,6	14,6	13,0	0,7	0,2	2,5	97,6	6,7
Matkapalvelut	19,8	0,8	92,5	2,0	-0,0	0,0	115,2	8,0
Yhteensä	464,6	127,3	627,0	100,2	95,6	32,9	1447,6	100,0
Osuus %	32,1	8,8	43,3	6,9	6,6	2,3	100,0	-

1-6/2023, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	362,0	102,7	495,6	103,1	94,5	7,3	1165,4	80,7
Lisämyynti	14,2	4,5	22,6	1,0	3,2	20,7	66,2	4,6
Rahti	70,2	16,1	14,2	1,0	0,2	-1,0	100,7	7,0
Matkapalvelut	15,9	0,7	90,4	4,7	-0,0	0,1	111,7	7,7
Yhteensä	462,3	124,0	622,7	109,8	98,0	27,1	1443,9	100,0
Osuus %	32,0	8,6	43,1	7,6	6,8	1,9	100,0	-

2023, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	763,2	214,9	1045,3	206,3	172,7	9,3	2411,6	80,7
Lisämyynti	30,6	9,9	50,7	1,9	5,8	48,9	147,8	4,9
Rahti	133,6	28,5	26,5	1,4	0,4	1,6	192,0	6,4
Matkapalvelut	23,8	1,3	205,8	6,0	0,0	0,1	237,1	7,9
Yhteensä	951,3	254,6	1328,3	215,6	178,9	59,9	2988,5	100,0
Osuus %	31,8	8,5	44,4	7,2	6,0	2,0	100,0	-

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	4-6/2024	1-3/2024	10-12/2023	7-9/2023	4-6/2023	1-3/2023	10-12/2022	7-9/2022
Liikevaihto	766,1	681,5	727,2	817,3	749,2	694,7	687,3	719,2
Matkustajatuotot	613,5	539,3	573,1	673,1	612,1	553,4	535,5	553,9
Lisämyynti	44,5	37,4	43,8	37,9	33,1	33,0	32,4	36,3
Rahti	51,4	46,3	50,5	40,8	47,3	53,4	68,6	73,4
Matkapalvelut	56,7	58,4	59,8	65,6	56,8	54,9	50,8	55,5
Vertailukelpoinen EBITDA	125,8	70,5	106,9	177,7	149,1	82,8	99,1	114,1
Vertailukelpoinen liiketulos	43,6	-11,6	22,5	94,3	66,2	0,9	17,9	35,2
Liiketulos	42,5	-17,2	27,3	90,0	65,8	8,3	38,0	19,2

5. LIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

miljoonaa euroa	4-6/2024	4-6/2023	Muutos %	1-6/2024	1-6/2023	Muutos %	2023
Vuokratuotot	26,1	22,5	16,0	53,8	48,0	11,9	95,3
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	0,0	0,2	-99,9	0,0	3,0	-99,8	13,4
Muut tuotot	6,3	5,3	20,0	11,2	10,9	3,0	21,8
Yhteensä	32,4	28,0	15,8	64,9	61,9	4,9	130,5

Vuokratuotot kasvoivat vertailukauteen verrattuna johtuen Qantas-lentoyhtiön kanssa sovitun wet lease -järjestelyn aloittamisesta Singapore–Sydney-reitillä edellisen vuoden viimeisen neljänneksen aikana ja Bangkok–Sydney-reitillä toisen kvartaalin alussa. Wet lease -sopimus British Airwaysin kanssa päättyi 31.3.2024.

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	4-6/2024	4-6/2023	Muutos %	1-6/2024	1-6/2023	Muutos %	2023
Palkat ja palkkiot	-91,4	-86,8	-5,3	-183,2	-177,0	-3,5	-348,6
Maksupohjaiset järjestelyt	-16,7	-15,6	-7,3	-32,6	-30,3	-7,5	-61,7
Etuuspohjaiset järjestelyt	-3,5	-2,8	-23,9	-6,9	-5,6	-23,9	-8,3
Eläkekulut yhteensä	-20,2	-18,4	-9,8	-39,5	-35,9	-10,0	-70,0
Muut sosiaalikulut	-1,7	-3,9	56,4	-3,4	-8,4	59,1	-16,3
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-113,3	-109,1	-3,9	-226,2	-221,4	-2,2	-435,0
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-7,3	-7,4	1,2	-15,6	-16,0	2,9	-30,5
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-6,8	-6,5	-4,7	-14,8	-12,6	-17,6	-26,0
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-2,7	-2,0	-32,7	-4,3	-4,2	-0,5	-6,5
Yhteensä	-130,1	-125,0	-4,1	-260,8	-254,2	-2,6	-498,1

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	4-6/2024	4-6/2023	Muutos %	1-6/2024	1-6/2023	Muutos %	2023
Oman laivaston poistot	-40,7	-34,0	-19,9	-81,8	-66,0	-24,0	-139,5
Muun käyttöomaisuuden poistot	-4,1	-3,8	-7,1	-7,9	-7,6	-3,4	-15,3
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-32,0	-39,9	19,6	-64,0	-80,6	20,5	-156,9
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,4	-5,3	-2,4	-10,6	-10,7	0,7	-20,9
Poistot	-82,2	-82,9	0,8	-164,3	-164,8	0,3	-332,6
Arvonalentumiset	-	-	-	-0,7	-	-	-13,7
Yhteensä	-82,2	-82,9	0,8	-165,0	-164,8	-0,1	-346,2

Laivasto, muu käyttöomaisuus sekä käyttöoikeusomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuun vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla.

8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Vertailukelpoiseen liiketulokseen 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 liiketuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, arvonalentumisia sekä uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	4-6/2024			4-6/2023		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	766,1	-	766,1	749,2	-	749,2
Liiketoiminnan muut tuotot	32,4	-0,0	32,4	28,0	-0,3	27,7
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-130,1	-0,2	-130,3	-125,0	-0,0	-125,1
Polttoainekulut	-225,0	0,2	-224,8	-220,9	0,6	-220,3
Kapasiteettivuokrat	-27,6	-	-27,6	-25,9	-	-25,9
Lentokaluston huoltokulut	-53,8	1,1	-52,6	-40,4	0,2	-40,2
Liikennöimismaksut	-68,5	-	-68,5	-59,1	-	-59,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-31,4	-	-31,4	-29,1	-	-29,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-106,8	-	-106,8	-99,6	-	-99,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-30,6	-	-30,6	-28,5	0,0	-28,5
EBITDA	-	-	125,8	-	-	149,1
Poistot ja arvonalentumiset	-82,2	-	-82,2	-82,9	-	-82,9
Liiketulos	42,5	1,1	43,6	65,8	0,4	66,2

miljoonaa euroa	1-6/2024			1-6/2023			2023		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	1 447,6	-	1 447,6	1 443,9	-	1 443,9	2 988,5	-	2 988,5
Liiketoiminnan muut tuotot	64,9	-0,0	64,9	61,9	-3,1	58,8	130,5	-13,5	117,0
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-260,8	0,8	-260,0	-254,2	-	-254,2	-498,1	-	-498,1
Polttoainekulut	-436,5	1,6	-435,0	-438,9	-1,0	-439,9	-898,9	-0,7	-899,6
Kapasiteettivuokrat	-54,8	-	-54,8	-52,7	-	-52,7	-107,2	-	-107,2
Lentokaluston huoltokulut	-105,8	3,6	-102,2	-86,8	-3,0	-89,7	-200,1	-7,1	-207,2
Liikennöimismaksut	-130,8	-	-130,8	-114,5	-	-114,5	-233,8	-	-233,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-63,8	-	-63,8	-60,3	-	-60,3	-117,1	-	-117,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-210,0	-	-210,0	-203,0	-	-203,0	-414,1	-	-414,1
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-59,6	0,0	-59,6	-56,6	0,1	-56,5	-112,1	0,1	-111,9
EBITDA	-	-	196,3	-	-	231,9	-	-	516,5
Poistot ja arvonalentumiset	-165,0	0,7	-164,3	-164,8	-	-164,8	-346,2	13,7	-332,6
Liiketulos	25,3	6,7	32,0	74,1	-7,0	67,1	191,4	-7,5	184,0

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 3,6 miljoonan euron tappion lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta ja 1,6 miljoonan euron tappion suojauslaskennan ulkopuolisten lentopetrolioptioiden käyvän arvon muutoksista.

9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon. Johdannaissopimusten lisäksi Finnair on suojanut tasettaan USD-määräisillä talletuksilla ja sijoituksilla. Näiden määrä vuoden 2024 toisen neljänneksen lopussa oli yli 400 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollari vahvistui vuoden 2024 toisen neljänneksen aikana 1,2 prosenttia verrattuna vuoden 2023 toisen neljänneksen ja lentopetrolin hinta nousi 11,4 prosenttia samalla ajanjaksolla.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.6.2024		30.6.2023		31.12.2023	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	394,2	11,8	287,6	-0,4	389,7	-3,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	66,5	0,4	67,0	0,2	53,3	0,0
Myydyt optiot	60,9	-0,3	62,3	-0,4	48,9	-0,6
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	150,6	4,2	167,0	1,2	158,9	-1,4
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	672,2	16,1	584,0	0,5	650,7	-5,5
Taseen suojaus (termiinit)	226,4	-0,6	565,3	2,0	321,8	0,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	226,4	-0,6	565,3	2,0	321,8	0,2
Valuuttajohdannaiset yhteensä	898,6	15,4	1149,3	2,5	972,6	-5,3
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	586 000	11,2	341 000	-22,8	422 000	-9,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	226 000	6,9	246 000	1,4	255 000	2,6
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	226 000	-7,4	246 000	-13,2	255 000	-12,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 038 000	10,7	833 000	-34,6	932 000	-18,9
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	57 000	0,0	246 000	1,9	187 000	1,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	57 000	0,0	246 000	1,9	187 000	1,6
Hyödykejohdannaiset yhteensä	1 095 000	10,7	1 079 000	-32,7	1 119 000	-17,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset	250,0	-0,0	-	-	-	-
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	250,0	-0,0	-	-	-	-
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	331,6	1,0	95,8	-0,1	310,4	-8,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	331,6	1,0	95,8	-0,1	310,4	-8,9
Korkojohdannaiset yhteensä	581,6	1,0	95,8	-0,1	310,4	-8,9
Johdannaiset yhteensä	-	27,1	-	-30,2	-	-31,5

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.6.2024	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	795,8	709,9	86,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	24,8	-	24,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	21,8	-	21,8
Valuuttajohdannaiset	16,4	-	16,4
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	4,2	-	4,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	12,2	-	12,2
Hyödykejohdannaiset	20,0	-	20,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	20,0	-	20,0
Yhteensä	857,0	709,9	147,2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	23,8	-	23,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	21,8	-	21,8
Valuuttajohdannaiset	0,9	-	0,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,3	-	0,3
Hyödykejohdannaiset	9,3	-	9,3
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,3	-	9,3
Yhteensä	34,1	-	34,1

Raportointikauden aikana ei tapahtunut merkittäviä siirtoja käypien arvojen hierarkian tasojen 1 ja 2 välillä. Pääosa kaupankäyntiarvopapereista on sijoitettu matalan riskin rahamarkkinarahastoihin ja yritystodistuksiin rahoituspolitiikan mukaisesti.

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

11. TULOVEROT

Efekttiivinen verokanta raportointikaudella oli -19,7 %. Tilikauden ensimmäisellä vuosipuoliskolla kirjattiin laskennallinen verosaaminen kauden verotettavasta tuloksesta -15,7 miljoonaa euroa, muista väliaikaisista eroista 18,7 miljoonaa euroa ja muista laajan tuloksen eristä -10,2 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 226,7 miljoonaa euroa (31.12.2023: 234,0).

Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset eivät ole muuttuneet olennaisesti raportointikauden aikana. Ne on esitetty tilinpäätöksen 2023 liitetiedossa 5.1 Tuloverot.

Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti kuin on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy verotettavaa tuloa, jota vastaan väliaikainen ero voidaan hyödyntää, huomioiden myös Finnairilla käytettävissä olevat verosuunnittelumenetelmät liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä. Johdon arviointi tulevaisuudessa syntyvästä verotettavasta tuloksesta perustuu viimeisimpään puolivuosisikatsauksen yhteydessä laadittuun hallituksen hyväksymään ennusteeseen. Vahvistettuihin tappioihin liittyvä lakisäätäinen vanhentumisaika on 10 vuotta ja vastaavat taseeseen tällä hetkellä kirjatut laskennalliset verot vanhenevat vuosina 2030–2032. Taseeseen kirjatut laskennalliset verosaamiset ja -velat netotetaan, koska ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään.



12. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2024	30.6.2023	31.12.2023
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1194,8	1044,9	1044,9
Lisäykset	67,0	118,2	409,4
Ennakoiden muutos	1,3	22,3	-4,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-5,6	-12,8	-10,2
Vähennykset ja siirrot	-0,0	-33,6	-90,0
Poistot	-89,7	-73,6	-154,8
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1167,9	1065,4	1194,8

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen ja lentokoneiden huoltoon liittyviin investointeihin.

13. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2024	30.6.2023	31.12.2023
Kirjanpitoarvo kauden alussa	915,3	1078,2	1078,2
Uudet sopimukset	12,2	6,9	24,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	13,9	17,3	50,5
Vähennykset	-	-6,2	-46,2
Poistot	-74,6	-91,2	-177,8
Arvonalentumiset	-0,7	-	-13,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	866,1	1005,0	915,3

Uudet vuokrasopimukset liittyvät pääosin Schengen-loungen vuokrasopimuksen uudistamiseen. Uudelleenarvostusten ja modifikaatioiden muutos johtuu pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista.

14. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Vuoden 2024 toisen vuosineljänneksen aikana Finnair maksoi 280 miljoonan euron TyEL-takaisinlainansa kokonaisuudessaan takaisin maksamalla aiemmin suunnitellun 80 miljoonan maksuerän lisäksi 200 miljoonaa euroa. Finnair laski myös liikkeeseen 500 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan, joka erääntyy toukokuussa 2029 ja osti takaisin toukokuussa 2025 erääntyvää joukkovelkakirjalainaa. Takaisinoston jälkeen toukokuussa 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan jäljellä oleva pääoma on 61,2 miljoonaa euroa.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	30.6.2024	30.6.2023	31.12.2023	30.6.2024	30.6.2023	31.12.2023
Vuokrasopimusvelat	1 087,2	1 225,3	1 115,0	1 087,2	1 225,3	1 115,0
Lainat rahoituslaitoksilta	-	476,5	272,1	-	499,3	279,7
Joukkovelkakirjalainat	554,1	358,1	371,9	556,9	380,9	381,3
JOLCO-lainat* ja muut	251,5	246,7	231,9	232,6	273,1	249,5
Yhteensä	1 892,8	2 306,6	1 990,9	1 876,7	2 378,6	2 025,6

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

Velkojen käyvät arvot (pois lukien vuokrasopimusvelat) on laskettu diskonttaamalla velkojen tulevat kassavirrat käyttämällä tilinpäätöspäivän markkinakorkoa ja yrityksen luottoriskipreemiota. Joukkovelkakirjojen käypä arvo on laskettu käyttämällä tilinpäätöspäivän noteerattuja hintoja (99,6 & 98,6).

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 30.6.2024							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	136,6	122,8	100,1	79,9	70,4	303,8	813,6
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	39,4	39,7	40,5	42,5	29,2	82,1	273,6
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	61,2	-	-	-	500,0	-	561,2
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	21,3	10,6	-	-	-	-	31,9
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	99,8	37,7	10,2	10,4	10,5	35,3	203,9
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	358,4	210,8	150,9	132,8	610,1	421,2	1884,2
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	737,7	29,8	-	-	21,8	-	789,3
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-751,3	-29,6	-2,2	-0,4	-22,2	-	-805,7
Hyödykejohdannaiset	-9,3	-1,4	-	-	-	-	-10,7
Ostovelat ja muut velat	273,1	-	-	-	-	-	273,1
Korkomaksut	99,1	76,2	64,0	56,0	49,1	75,6	420,0
Yhteensä	707,7	285,8	212,7	188,4	658,8	496,8	2 550,2

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 31.12.2023							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	127,6	131,9	101,8	89,7	68,5	329,0	848,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	36,4	36,4	35,9	37,7	35,0	85,2	266,5
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	80,0	200,0	-	-	-	-	280,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	382,5	-	-	-	-	382,5
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	-	23,4	11,7	-	-	-	35,1
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,4	85,9	31,9	10,0	10,1	39,3	217,5
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	284,4	860,1	181,2	137,3	113,7	453,4	2 030,1
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	872,4	2,3	2,7	-	1,7	-	879,1
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-864,9	-	-	-	-	-	-864,9
Hyödykejohdannaiset	15,8	1,5	-	-	-	-	17,4
Ostovelat ja muut velat	274,1	-	-	-	-	-	274,1
Korkomaksut	96,8	73,2	45,1	34,6	27,6	84,1	361,3
Yhteensä	678,5	937,2	229,1	171,9	142,9	537,5	2 697,0

* Joukkovelkakirjalainat ei sisällä 2025 erääntyvää, vuonna 2021 maksettua 0,1 miljoonan euron kulujaksotusta eikä 2029 erääntyvää, 2025 maksettua 4,2 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat ei sisällä 3,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

TyEL-takaisinlaina

Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi 20.6.2022 hyväksyntänsä Suomen valtion myöntämälle 540 miljoonan euron takauksen jatkamiselle koskien TyEL-takaisinlainaa. Laina-aikaa jatkettiin vuoteen 2025 saakka. Takauksen TyEL-takaisinlainalle antoivat Suomen valtio ja liikepankki.

Vuoden 2024 toisen vuosineljänneksen aikana Finnair maksoi jäljellä olleen 280 miljoonan euron TyEL-takaisinlainansa kokonaisuudessaan takaisin maksamalla aiemmin suunnitellun 80 miljoonan maksuerän lisäksi 200 miljoonaa euroa.

15. VARAUKSET

miljoonaa euroa	30.6.2024	30.6.2023	31.12.2023
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	144,2	246,7	246,7
Uudet varaukset	17,7	16,5	49,1
Käytetyt varaukset	-15,0	-25,6	-58,9
Puretut varaukset	-1,4	-1,2	-2,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	0,2	1,3	-0,3
Siirrot erien välillä	-	-34,5	-90,8
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	2,9	3,9	7,8
Kurssierot	3,6	-3,0	-7,1
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	152,1	204,1	144,2
Joista pitkäaikaista	122,6	159,2	118,3
Joista lyhytaikaista	29,5	44,9	25,9
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	2,9	5,0	5,0
Uudet varaukset	1,3	0,5	1,2
Käytetyt varaukset	-1,0	-2,4	-2,8
Puretut varaukset	-0,4	-0,1	-0,6
Muut varaukset yhteensä	2,8	3,0	2,9
Joista pitkäaikaista	0,8	1,1	0,8
Joista lyhytaikaista	2,0	1,9	2,1
Yhteensä	154,9	207,1	147,1
Joista pitkäaikaista	123,5	160,3	119,0
Joista lyhytaikaista	31,5	46,8	28,1

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoden 2036 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 130,6 miljoonaa euroa (31.12.2023: 125,9) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 7,1 miljoonaa euroa (31.12.2023: 6,9), jotka koostuvat pääosin saaduista vuokravakuuksista.

16. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.6.2024	30.6.2023	31.12.2023
Ennakkoon saadut lentolipputulot	591,8	545,2	394,8
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	68,5	55,0	66,7
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	40,5	44,0	32,5
Muut erät	16,1	12,9	12,8
Yhteensä	716,8	657,1	506,7

17. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	30.6.2024	30.6.2023	31.12.2023
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	66,3	61,1	51,5
Yhteensä	66,3	61,1	51,5

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.6.2024 olivat 298,4 miljoonaa euroa (31.12.2023: 313,7) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 158,4 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 140,0 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 30.6.2024 olivat 16,6 miljoonaa euroa (31.12.2023: 16,5) sisältäen pääosin lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä muita vuokrasopimuksia, joiden kohdeomaisuuserä on arvoltaan vähäinen tai jotka eivät sisällä IFRS 16 -standardin mukaista vuokrasopimusta. Nämä sisältävät pääosin kiinteistöjen ja erilaisten IT-laitteiden vuokria.



18. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Lähipiiritapahtumien laajuudessa tai määrissä ei tapahtunut merkittäviä muutoksia raportointikauden aikana. Lähipiiritapahtumia kuvataan tarkemmin tilinpäätöksen 2023 liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

19. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair ilmoitti 19.7.2024 lunastavansa 19.8.2024 jäljellä olevan 61 miljoonan euron osan 19.5.2025 erääntyvästä, vakuudettomasta 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainastaan.