



FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–30.9.2024



29.10.2024

FINNAIR-KONSERNIN OSAVUOSIKATSAUS

1.1.–30.9.2024

Neljänneksen vertailukelpoinen liiketulos jäi vahvasta vertailukaudesta yksikkötuottojen laskiessa. Koko vuoden tulosodotus ennallaan.

Heinä–syyskuu 2024

- Liikevaihto kasvoi 0,1 prosenttia vertailukaudesta ja oli 818,3 miljoonaa euroa (817,3*).
- Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 8,2 prosenttia ja oli 8,03 senttiä (8,75).
- Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 5,3 prosenttia ja oli 7,32 senttiä (7,74).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 71,5 miljoonaa euroa (94,3) ja liiketulos oli 76,7 miljoonaa euroa (90,0).
- Osakekohtainen tulos oli 0,28 euroa (0,51**).
- Kassavarat olivat 908,3 miljoonaa euroa (31.12.2023: 922,0).
- Omavaraisuusaste oli 16,1 prosenttia (31.12.2023: 15,6).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 98,9 miljoonaa euroa (95,5) ja investointien nettorahavirta -43,5 miljoonaa euroa (45,1).*** Bruttoinvestoinnit olivat 49,9 miljoonaa euroa (73,2).
- Matkustajamäärä kasvoi 9,4 prosenttia 3,2 miljoonaan (3,0).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 9,1 prosenttia 10 194,9 miljoonaan kilometriin (9 343,9). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 11,1 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) laski 1,4 prosenttiyksikköä 79,5 prosenttiin (80,9).

Tammi–syyskuu 2024

- Liikevaihto kasvoi 0,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 2 265,9 miljoonaa euroa (2 261,3*).
- Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 6,1 prosenttia ja oli 7,84 senttiä (8,34).
- Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 3,5 prosenttia ja oli 7,48 senttiä (7,75).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 103,5 miljoonaa euroa (161,4) ja liiketulos oli 102,1 miljoonaa euroa (164,1).
- Osakekohtainen tulos oli 0,22 euroa (1,94**).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 411,0 miljoonaa euroa (478,1) ja investointien nettorahavirta -111,1 miljoonaa euroa (-286,3).*** Bruttoinvestoinnit olivat 143,0 miljoonaa euroa (215,6).
- Matkustajamäärä kasvoi 4,6 prosenttia 8,8 miljoonaan (8,4).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 6,7 prosenttia 28 917,6 miljoonaan kilometriin (27 106,9). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 7,7 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) laski 1,9 prosenttiyksikköä 75,6 prosenttiin (77,5).

* *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 kolmannella neljänneksellä 16,6 miljoonaa euroa sijoituksia (63,2 miljoonaa euroa lunastuksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisista rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Tammi–syyskuussa investointeja tehtiin 16,0 miljoonalla eurolla (128,6 miljoonaa euroa sijoituksia). Ne ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.*



Tulevaisuuden näkymät

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 miljoonaa euroa vuonna 2024.

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

UUSI OHJEISTUS 29.10.2024

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 erityisesti polttoaineen hinnanvaihtelun muodossa.

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 edelleen, että vuoden 2024 liikevaihto on 3,0–3,2 miljardia euroa. Yhtiö tarkentaa aiempaa ennustettaan ja arvioi nyt vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 120–170 miljoonaa euroa vuonna 2024.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2024 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto:

Lennoillamme matkusti kolmannella neljänneksellä 3,2 miljoonaa asiakasta, ja kasvua oli 9,4 prosenttia vertailukaudesta. Lisäsimme omaa kapasiteettiamme 9,1 prosenttia vertailukaudesta, kun palautimme ulosvuokratut kapearunkokoneet omaan liikenteeseemme. Vertailukelpoinen liiketuloksemme oli 71,5 miljoonaa euroa (94,3) eli se laski vahvasta vertailukaudesta yksikkötuottojen laskiessa kysynnän normalisoituessa.

Matkustajatuotot laskivat vertailukauteen verrattuna Euroopassa, Aasiassa ja Lähi-idässä, mutta Pohjois-Amerikan liikenteessä matkustajatuotomme kasvoivat. Lisäpalveluiden myynti kasvoi 25,7 prosenttia ja rahtiliikenvaihto kasvoi 28,8 prosenttia.

Yksikkökustannuksemme ilman polttoainekustannuksia laski 4,2 prosenttia, mikä kertoo onnistuneesta kustannusten hallinnasta tilanteesta, jossa verkostomme liikennöintimaksut, mukaan lukien navigointimaksut, nousivat selvästi kapasiteettiamme enemmän. Kustannusten hallinta ja jatkuva parantaminen ovat tärkeässä roolissa kilpailukykykymme turvaamiseksi jatkossakin.

Vahva operatiivinen kassavirta (98,9 miljoonaa euroa) sekä kauden tuloksemme (57,4 miljoonaa euroa) tukivat edelleen taseemme vahvistumista. Olemme nyt maksaneet takaisin kaikki kaksoiskriisin aikana nostamamme lainat.

Olemme päivittäneet ilmastotavoitettamme, ja uusi, tieteeseen perustuva tavoitteemme on vähentää päästöintensiteettiämme (CO₂e/RTK) 34,5 prosentilla vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Tavoitteen on vahvistanut Science Based Targets -aloite (SBTi). Keino tavoitteen saavuttamiseksi ovat uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisääminen selvästi yli lainsäädännön vaatiman määrän, operatiivisen tehokkuuden parantaminen, verkoston optimointi sekä investointi uuteen lentokoneteknologiaan.



Asiakastyytyväisyytemme nettosuositeluindeksillä mitattuna oli 40 ja se kehittyi positiivisesti heinäkuussa avatun uuden Schengen-loungemme ja pienempien tuoteuudistusten myötä. Asiakastyytyväisyyttä tuki myös lentojen saapumistäsmällisyys, joka oli 77 prosenttia, vaikka ilmatilarajoitukset vaikuttivatkin jossain määrin lentoaikoihimme. Tiiviillä yhteistyöllä kumppaniemme kanssa pyrimme entisestään vahvistamaan lentojemme täsmällisyyttä. Jatkamme myös panostuksia asiakaskokemukseen ja uusimme seuraavaksi Euroopan liikenteessä käyttämiemme Embraer-koneiden matkustamot. Syyskuussa viestitetyt organisaatiomuutokset vahvistavat entisestään painotustamme asiakkaan tarpeiden ymmärtämiseen ja asiakaskokemukseen.

Nyt alkaneella talvikaudella lennämme 85 kohteeseen ja olemme lisänneet lentoja muun muassa Lontooseen ja Phuketiin. Yhteistyö lentomme Qatar Airwaysin kanssa Tukholman ja Kööpenhaminan ja Dohan välillä päättyvät tammikuun puolessavälissä, ja näillä reiteillä olleet A330-koneet siirtyvät Finnairin omaan liikenteeseen yhteistyön jatkuessa codeshare-yhteistyönä.

Kiitän lämpimästi kaikkia asiakkaitamme heidän meihin kohdistamasta luottamuksesta vuoden vilkkaimmalla matkustuskaudella. Kiitos kuuluu myös kaikille finnairilaisille ja yhteistyökumppaneillemme sitoutuneesta työstä asiakkaiden turvallisten ja sujuvien matkojen eteen.

Toimintaympäristö heinä–syyskuussa

Markkinatilanne heikkeni kaikilla Finnairin markkina-alueilla verrattuna poikkeuksellisen vahvaan kysyntään vertailukaudella, jolloin kysyntää vahvisti vielä COVID-19-pandemian päättymisen. Heikentyneen kysynnän ja kasvaneen markkinakapasiteetin myötä keskimääräiset lentolippuhinnat ovat laskeneet ennätyskorkealta tasolta. 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 lentomatkamistamisen kysyntä Euroopan ja Kiinan välillä ei ole vielä elpynyt.

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 12,4 prosenttia (5,6) vertailukaudesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 14,9 prosenttia (73,1) vertailukaudesta ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 0,9 prosenttia (14,3) vertailukaudesta.

Matkapakettien kysynnän heikentyminen jatkui kolmannen vuosineljänneksen aikana, sillä inflaation ja heikentyneen kuluttajaluottamuksen vaikutukset olivat havaittavissa. Lisäksi Suomen lämmin ja aurinkoinen sää ja Välimeren kohteiden helteinen kesä heikensivät kesäkauden matkojen kysyntää, mikä näkyi kasvaneena edullisempien äkkilähtöjen myyntinä. Tulevan talvikauden matkojen myynti on hyvässä vauhdissa ja kapasiteettia on lisätty suosittuihin kohteisiin, kuten Thaimaahan, Madeiralalle ja Gran Canarialle, jonne lennetään ensimmäistä kertaa laajarunkokoneella. Kaupunkilomien kysynnän kasvu on tasoittunut kolmannen vuosineljänneksen aikana. Lähi-idän kriisillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta Aurinkomatkojen kysyntään.

Pitkittyneet kuljetusajat merirahtiliikenteessä vaikuttivat globaaleihin rahtimarkkinoihin hyödyttäen lentorahtia. Vahvemman kysynnän myötä kohonneet lentorahtihinnat erityisesti Aasiasta johtivat vertailukautta korkeampaan Finnairin rahtiliikvaihtoon.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 0,9 prosenttia vertailukaudesta. Katsauskauden lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 20,0 prosenttia matalampi ja eurohinta 20,7 prosenttia matalampi kuin vertailukaudella. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään.

Taloudellinen kehitys heinä–syyskuussa

LIKEVAIHTO HEINÄ–SYYSKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto pysyi vertailukauden tasolla korkeamman lisämyynnin ja rahtiliikvaihdon ansiosta, vaikka matkustajatuotot ja matkapalveluiden myynti laskivat hieman.

Liikevaihto tuotteittain

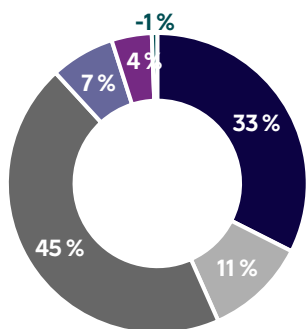
Milj. euroa	7–9/2024	7–9/2023	Muutos, %
Matkustajatuotot	655,3	673,1	-2,6
Lisämyynti	47,6	37,9	25,7
Rahti	52,5	40,8	28,8
Matkapalvelut	62,8	65,6	-4,3
Yhteensä	818,3	817,3	0,1

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) laski ennätyskorkealta tasolta 8,2 prosenttia ja oli 8,03 senttiä (8,75) lentolippuhintojen ja käyttöasteen laskiessa matkustajaliikenteessä vertailukaudesta.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

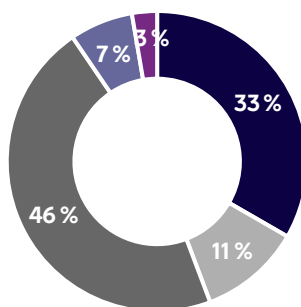
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	7–9/2024 Milj. euroa	7–9/2023 Milj. euroa	7–9/2024 Milj. km	7–9/2023 Milj. km	7–9/2024 Milj. km	7–9/2023 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	215,1	215,5	3 396,9	3 062,1	2 833,5	2 558,1	83,4	-0,1
Pohjois-Amerikka	72,4	67,1	1 115,9	1 107,8	956,7	905,8	85,7	4,0
Eurooppa	297,1	303,4	4 712,1	4 218,0	3 642,9	3 387,6	77,3	-3,0
Lähi-itä	45,9	49,9	694,6	731,5	491,2	552,2	70,7	-4,8
Kotimaa	28,7	29,8	275,3	224,6	183,2	158,6	66,5	-4,1
Reiteille kohdistumaton	-3,9	7,5						
Yhteensä	655,3	673,1	10 194,9	9 343,9	8 107,6	7 562,3	79,5	-1,4

Matkustajatuotot



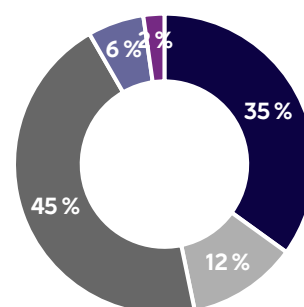
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Reiteille kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 2,6 prosenttia, vaikka matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 9,1 prosenttia vertailukaudesta. Kapasiteetti kasvoi, koska British Airwaysille ulosvuokratut (*wet lease out*) kapearunkokoneet olivat nyt omassa, tehokkaammassa käytössä ulosvuokrauksen päätyttyä maaliskuussa 2024. Lisäkapasiteetti allokoitiin Euroopan ja kotimaan liikenteeseen. Tarjotut henkilökilometrit huomioiden koneiden ulosvuokraukset miehistöineen kasvoivat 11,1 prosenttia edellisvuodesta Qantas-yhteistyön vuoksi. Matkustajamäärä kasvoi 9,4 prosenttia ollen 3 233 100 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 7,2 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 1,4 prosenttiyksikköä 79,5 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 10,9 prosenttia Tokioon ja Osakaan lisättyjen vuorojen sekä kesäkaudella 2024 operoidun Nagoyan-reitin ansiosta. Myydyt henkilökilometrit nousivat 10,8 prosenttia vertailukaudesta. Näin ollen matkustajakäyttöaste heikkeni 0,1 prosenttiyksikköä 83,4 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 0,7 prosenttia, sillä katsauskaudella lisättiin vuoroja muun muassa Dallasiin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat parantuneen kysynnän myötä 5,6 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 4,0 prosenttiyksikköä 85,7 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 11,7 prosenttia, koska suurin osa kapearunkokoneiden lisäkapasiteetista allokoitiin Eurooppaan ja uusiin kohteisiin, kuten Wrocławiin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 7,5 prosenttia, joten matkustajakäyttöaste laski 3,0 prosenttiyksikköä 77,3 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski vertailukaudesta 5,0 prosenttia pääasiassa väliaikaisesti keskeytettyjen Israelin-lentojen takia. Myydyt henkilökilometrit laskivat 11,0 prosenttia. Tämän myötä matkustajakäyttöaste laski 4,8 prosenttiyksikköä 70,7 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 22,6 prosenttia, koska lisäkapasiteettia kohdistettiin vertailukautta hieman aiemmin pohjoisen liikenteeseen. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 15,5 prosenttia, joten matkustajakäyttöaste laski 4,1 prosenttiyksikköä 66,5 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 25,7 prosenttia 47,6 miljoonaan euroon (37,9) ja matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 14,9 prosenttia 14,73 euroon (12,82). 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 12,1 prosenttia vertailukaudesta. Kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 12,2 prosenttia ja rahtiliikenvaihto kasvoi 28,8 prosenttia vertailukaudesta vahvemman kysynnän ja korkeampien Aasian-hintojen ansiosta. On huomattava, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden taloudelliseen kehitykseen on vaikuttanut inflaatio heikentäen kysyntää ja nostaa hintoja. Lisäksi kysyntää heikensi katsauskauden helteinen sää. Kolmannen vuosineljänneksen aikana matkapalveluiden matkustajamäärä laski vahvasta vertailukaudesta 2,4 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 92,2 prosenttia. Liikenvaihto laski 4,3 prosenttia 62,8 miljoonaan euroon (65,6).

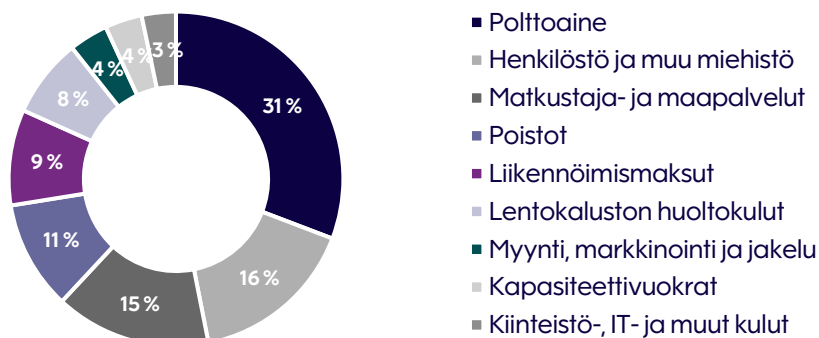
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 15,0 prosenttia 30,7 miljoonaan euroon (26,7) Qantasille operoitavien *wet lease out* -lentojen myötä.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT HEINÄ–SYYSKUUSSA

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

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 5,3 prosenttia ja oli 7,32 senttiä (7,74). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 4,2 prosenttia 4,98 senttiin (5,19). Lasku vertailukaudesta johtui pääasiassa katsauskaudella enemmän operoidusta kapasiteetista, saavutetuista kustannussäästöistä ja alemmasta polttoainehinnasta.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 777,5 milj. euroa)



Milj. euroa	7–9/2024	7–9/2023	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	125,1	119,9	4,4
Polttoainekulut	239,4	237,7	0,7
Kapasiteettivuokrat	27,9	26,7	4,7
Lentokaluston huoltokulut	59,2	58,4	1,3
Liikennöimismaksut	72,0	60,9	18,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	29,3	28,5	2,8
Matkustaja- ja maapalvelut	117,1	106,7	9,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	25,7	27,6	-6,8
Poistot	81,8	83,4	-1,9
Yhteensä	777,5	749,7	3,7

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 5,1 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, kasvoivat 0,7 prosenttia korkeamman volyymin takia, vaikka polttoaineen hinta¹ laski. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 1,8 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 pääasiassa lisääntyneen kapasiteetin myötä.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat matkustajamäärien ja myynnin jakauman muutoksen myötä. Liikennöimismaksut kasvoivat kapasiteettia enemmän korkeampien navigointi- ja laskeutumishintojen myötä.

Lentokaluston huoltokulut kasvoivat huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivityksen takia.

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

¹ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.



TULOS HEINÄ–SYYSKUUSSA

Milj. euroa	7–9/2024	7–9/2023	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	153,3	177,7	-13,8
Poistot	-81,8	-83,4	1,9
Vertailukelpoinen liiketulos	71,5	94,3	-24,2
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	5,2	-4,3	>200
Liiketulos	76,7	90,0	-14,7
Rahoitustuotot	10,8	15,5	-30,4
Rahoituskulut	-25,0	-35,9	30,5
Kurssivoitot ja -tappiot	9,1	-3,1	>200
Tulos ennen veroja	71,6	66,5	7,7
Tuloverot	-14,2	-14,0	-1,4
Kauden tulos	57,4	52,5	9,4

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos heikkenivät poikkeuksellisen vahvasta vertailukaudesta, koska kokonaisliikenvaihto pysyi lähes muuttumattomana toiminnallisten kulujen kasvaessa lisätyn kapasiteetin myötä.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 5,2 miljoonaa euroa (-4,3). Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvot olivat yhteensä -0,0 miljoonaa euroa (-0,0).

Nettorahoituskulut laskivat vertailukaudesta muun muassa lainojen takaisinmaksujen ja aiemmin vuokrattujen lentokoneiden oston myötä pienentyneiden rahoituskulujen sekä kurssivoittojen ansiosta. Näin ollen kauden tulos parani vertailukaudesta.

Taloudellinen kehitys tammi–syyskuussa

LIIEKVAIHTO TAMMI–SYYSKUUSSA

Finnairin kokonaisliikenvaihto pysyi lähes vertailukauden tasolla, sillä matkustajatuotot laskivat vertailukaudesta.

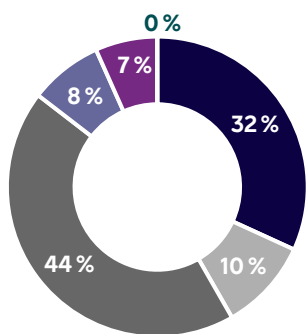
Liikenvaihto tuotteittain

Milj. euroa	1–9/2024	1–9/2023	Muutos, %
Matkustajatuotot	1 808,2	1 838,5	-1,6
Lisämyynti	129,5	104,1	24,5
Rahdi	150,2	141,4	6,2
Matkapalvelut	178,0	177,3	0,4
Yhteensä	2 265,9	2 261,3	0,2

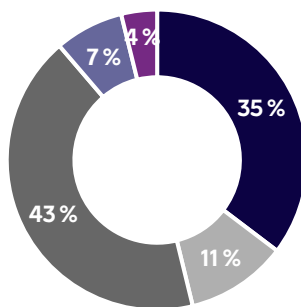
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 6,1 prosenttia ja oli 7,84 senttiä (8,34). RASK laski matalamman matkustajakäyttöasteen, alempien lippuhintojen ja normalisoituneen käyttämättömien lippujen tuloutuksen takia.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

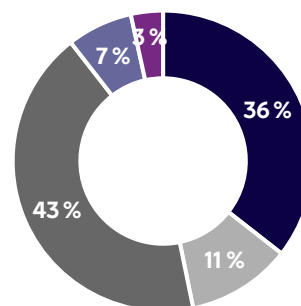
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	1–9/2024 Milj. euroa	1–9/2023 Milj. euroa	1–9/2024 Milj. km	1–9/2023 Milj. km	1–9/2024 Milj. km	1–9/2023 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Asia	575,5	577,5	10 211,5	9 393,0	7 771,6	7 316,4	76,1	-1,8
Pohjois-Amerikka	179,0	169,8	3 146,1	3 244,1	2 455,9	2 377,9	78,1	4,8
Eurooppa	790,6	799,0	12 300,3	11 168,6	9 330,7	8 918,2	75,9	-4,0
Lähi-itä	142,4	153,0	2 145,5	2 286,4	1 546,2	1 661,1	72,1	-0,6
Kotimaa	120,4	124,4	1 114,2	1 014,8	756,0	737,8	67,9	-4,8
Reiteille kohdistumaton	0,4	14,8						
Yhteensä	1 808,2	1 838,5	28 917,6	27 106,9	21 860,5	21 011,5	75,6	-1,9

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 laskivat 1,6 prosenttia, vaikka matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 6,7 prosenttia vertailukaudesta. Kapasiteetti kasvoi osittain siksi, että British Airwaysille ulosvuokratut kapearunkokoneet olivat huhtikuusta 2024 alkaen omassa, tehokkaammassa käytössä, kun niiden ulosvuokraus loppui maaliskuussa. Lisäkapasiteetti allokoitiin Euroopan ja kotimaan liikenteeseen. Tarjotut henkilökilometrit huomioiden koneiden ulosvuokraukset miehistöineen kasvoivat 7,7 prosenttia edellisvuodesta Qantas-yhteistyön myötä. Matkustajamäärä kasvoi 4,6 prosenttia ollen 8 756 000 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 4,0 prosenttia, mutta matkustajakäyttöaste (PLF) laski 1,9 prosenttiyksikköä 75,6 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 8,7 prosenttia, mikä johtui Japanin ja Thaimaan lisäkapasiteetista. Myydyt henkilökilometrit nousivat 6,2 prosenttia vertailukaudesta, joten matkustajakäyttöaste laski 1,8 prosenttiyksikköä 76,1 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan kapasiteetti laski katsauskaudella 3,0 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Myydyt henkilökilometrit nousivat 3,3 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 4,8 prosenttiyksikköä 78,1 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 10,1 prosenttia, koska suurin osa kapearunkokoneiden lisäkapasiteetista allokoitiin Eurooppaan. Myydyt henkilökilometrit nousivat vain 4,6 prosenttia, joten matkustajakäyttöaste laski 4,0 prosenttiyksikköä 75,9 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski vertailukaudesta 6,2 prosenttia pääasiassa väliaikaisesti keskeytettyjen Israelin-lentojen takia. Henkilökilometrit laskivat 6,9 prosenttia, joten matkustajakäyttöaste laski 0,6 prosenttiyksikköä 72,1 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 9,8 prosenttia, mikä johtui kapearunkokoneiden lisääntyneestä kapasiteetista, joka allokoitiin pohjoisen liikenteeseen. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 2,5 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 4,8 prosenttiyksikköä 67,9 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 24,5 prosenttia 129,5 miljoonaan euroon (104,1) ja matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 19,0 prosenttia 14,79 euroon (12,43). 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 10,1 prosenttia vertailukaudesta. Kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 11,2 prosenttia edellisvuodesta. Rahtiliikenvaihto kasvoi 6,2 prosenttia vertailukaudesta volyymikasvun myötä. On huomattava, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentöjen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuloja.

Matkapalveluiden taloudelliseen kehitykseen on katsauskaudella vaikuttanut inflaatio, joka on heikentänyt kysyntää ja toisaalta nostanut hintoja. Matkustajamäärä laski vertailukaudesta 0,6 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,4 prosenttia. Liikenvaihto kasvoi 0,4 prosenttia 178,0 miljoonaan euroon (177,3).

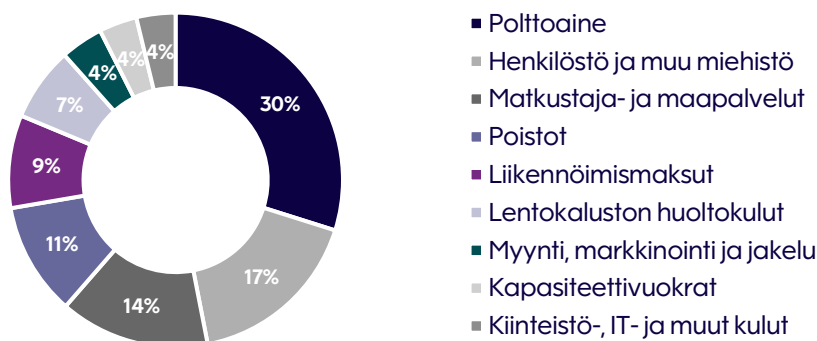
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 11,9 prosenttia 95,7 miljoonaan euroon (85,5). Tuotot kasvoivat Qantasille operoitavien, vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä aloitettujen *wet lease out* -lentöjen seurauksena.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–SYYSKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 3,3 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin myötä. 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 katsauskaudella toimiaan kustannustehokkuuden parantamiseksi.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 3,5 prosenttia ja oli 7,48 senttiä (7,75). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 1,9 prosenttia ja oli 5,15 senttiä (5,25). Lasku vertailukaudesta johtui katsauskaudella enemmän operoidusta kapasiteetista, alemmasta polttoainehinnasta² sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 2 258,0 milj. euroa)



Milj. euroa	1–9/2024	1–9/2023	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	385,1	374,0	3,0
Polttoainekulut	674,4	677,6	-0,5
Kapasiteettivuokrat	82,8	79,4	4,3
Lentokaluston huoltokulut	161,4	148,2	8,9
Liikennöimismaksut	202,8	175,4	15,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	93,1	88,8	4,8
Matkustaja- ja maapalvelut	327,1	309,7	5,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	85,3	84,1	1,5
Poistot	246,1	248,2	-0,9
Yhteensä	2 258,0	2 185,4	3,3

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

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppalut laskivat 0,5 prosenttia alemman polttoaineen hinnan takia kapasiteetin kasvusta huolimatta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 1,5 prosenttia. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikkeni 2,7 prosenttia vertailukaudesta matalamman matkustajakäyttöasteen takia.

² Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

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

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat matkustajamäärien ja myynnin jakauman muutoksen myötä. Liikennöimismaksut kasvoivat kapasiteettia enemmän korkeampien navigointi- ja laskeutumishintojen myötä. Katsauskaudella allokoitiin myös eräitä kuluja matkustaja- ja maapalveluista liikennöimismaksuihin, mikä vaikuttaa näiden kuluerien vertailukelpoisuuteen viime vuoteen verrattuna.

Lentokaluston huoltokulut kasvoivat kapasiteetin kasvun myötä.

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

TULOS TAMMI–SYYSKUUSSA

Milj. euroa	1–9/2024	1–9/2023	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	349,6	409,7	-14,7
Poistot	-246,1	-248,2	0,9
Vertailukelpoinen liiketulos	103,5	161,4	-35,9
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-1,5	2,7	-153,4
Liiketulos	102,1	164,1	-37,8
Rahoitustuotot	33,3	41,1	-19,0
Rahoituskulut	-83,6	-108,7	23,1
Kurssivoitot ja -tappiot	4,9	6,2	-21,5
Tulos ennen veroja	56,6	102,7	-44,9
Tuloverot	-11,3	91,4	-112,3
Kauden tulos	45,3	194,1	-76,6

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos heikkenivät vahvasta vertailukaudesta, koska kokonaisliikevaihto pysyi lähes muuttumattomana toiminnallisten kulujen kasvaessa lisätyn kapasiteetin myötä.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 1,6 miljoonaa euroa (-1,3) 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. Ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä -2,3 miljoonaa euroa (4,0).

Nettorahoituskulut laskivat vertailukaudesta muun muassa lainojen takaisinmaksujen ja aiemmin vuokrattujen lentokoneiden oston myötä pienentyneiden rahoituskulujen ansiosta. Kauden tulos oli positiivinen voitollisten toisen ja kolmannen vuosineljänneksen ansiosta.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli syyskuun lopussa 3 642,5 miljoonaa euroa (31.12.2023: 3 698,0). Laivaston tasearvo laski 38,1 miljoonaa euroa 1 014,9 miljoonaan euroon (31.12.2023: 1 053,0) poistojen takia huolimatta investoinneista. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski samoin poistojen takia 82,9 miljoonaa euroa 692,1 miljoonaan euroon (31.12.2023: 775,0).

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 43,8 miljoonaa euroa 198,2 miljoonaan euroon (31.12.2023: 154,4), mikä selittyy pääosin kausiluonteisuudella. Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat hieman 231,5 miljoonaan euroon (31.12.2023: 234,0). Eläkesaamiset kasvoivat hieman 130,3 miljoonaan euroon pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta (31.12.2023: 128,0). Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina 0,8 miljoonassa eurossa (31.12.2023: 0,8).

Myyntin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 174,4 miljoonaa euroa 681,1 miljoonaan euroon (31.12.2023: 506,7). Muutos selittyi pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 550,1 miljoonaan euroon (31.12.2023: 394,8).

Positiivisen nettotuloksen ansiosta oma pääoma kasvoi 587,4 miljoonaan euroon (31.12.2023: 577,0) eli 2,87 euroon osakkeelta (31.12.2023: 2,82³). Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrol- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuus pohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Syyskuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 13,9 miljoonaa euroa (31.12.2023: 48,6), koska suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot laskivat erityisesti polttoaineen hinnanlaskun vuoksi heikentäen samalla omaa pääomaa.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	1–9/2024	1–9/2023
Liiketoiminnan nettorahavirta	411,0	478,1
Investointien nettorahavirta	-111,1	-286,3
Rahoituksen nettorahavirta	-336,0	-517,0

Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta laski pääasiassa siksi, että käyttökate oli vertailukautta heikompi ja käyttöpääoman muutokset laskivat. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen pääasiassa laivastoinvestointien vuoksi. Myös rahoituksen nettorahavirta oli negatiivinen ensimmäisen yhdeksän kuukauden aikana, vaikka Finnair laski liikkeelle uuden 500 miljoonan euron suuruisen, vakuudettoman, vuonna 2029 erääntyvän joukkovelkakirjalainan toisella vuosineljänneksellä. Lainojen takaisinmaksut, sisältäen 400 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainan sekä 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan loppuosan 280 miljoonaa euroa, olivat yhteensä noin 695 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiö maksoi lentokoneiden vuokrasopimusvelkoja ja osakeantikuluja vuoden ensimmäisen yhdeksän kuukauden aikana.

Pääomarakenne

%	30.9.2024	31.12.2023
Omavaraisuusaste	16,1	15,6
Nettovelkaantumisaste (gearing)	143,2	192,8

Syyskuun 2024 lopun omavaraisuusaste parani vuoden 2023 lopusta positiivisen nettotuloksen myötä. Nettovelkaantumisaste laski alemman korollisen nettovelan takia.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	30.9.2024	31.12.2023
Kassavarat	908,3	922,0
Oikaistu korollinen velka	1 749,3	2 034,5
Korollinen nettovelka	841,0	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 suuruisesta, 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 1 018,9 miljoonaan euroon (31.12.2023: 1 115,0).

INVESTOINNIT

Vuoden 2024 ensimmäisen yhdeksän kuukauden bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 143,0 miljoonaa euroa (215,6) ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -95,0 miljoonaa euroa (-157,7).

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 1,8.



Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -16,0 miljoonaa euroa (-128,6) ja myös se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -111,1 miljoonaa euroa (-286,3).

Vuoden 2024 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -246 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 38,5 prosenttia koko laivaston 1 706,9 miljoonan euron tasearvosta.⁵

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Syyskuun lopussa Finnair operoi 55:tä lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 13,2 vuotta.

Finnairin operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2023 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2024	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5		5	0	23,3	
Airbus A320	174	10		10	0	22,1	
Airbus A321	209	15		7	8	10,2	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	279	8		4	4	14,9	
Airbus A350	278//321	17		5	12	6,9	2
Yhteensä		55	0	31	24	13,2	2

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

LAIVASTOUUDISTUS

Syyskuun 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 koko Finnairin laajarunkolaivaston matkustamot on nyt uusittu.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 291 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*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2023 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2024	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	15,2	
Embraer E190	100	12		9	3	16,3	
Yhteensä		24	0	15	9	15,7	

* 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. Strategioteemat tämän saavuttamiseksi ovat:

- Asiakaslähtöinen 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. Katsauskauden jälkeen Finnair päätti sovittaa pitkän aikavälin ilmastotavoitteen yhteisen alan tavoitteen kanssa, joka on saavuttaa nettonollahiilipäästöt vuoteen 2050 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 laskennalliset verosaamisensa⁶, jotka vähentäisivät maksettavan yhteisöveron määrää keskipitkällä aikavälillä; ja yhtiön kassavarojen suhde liikevaihdosta pysyisi 30 prosentissa ajan myötä.

ASIAKASLÄHTÖINEN 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 myyntikyvykkyyttään sekä kehittänyt tuottojen optimointia ja kumppaneiden hyödyntämistä. Seuraava askel on prosessin sujuvoittaminen asiakkaan näkökulmasta, kun painotus on siirtynyt asiakaslähtöiseen 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 heinä–syyskuussa nousi vertailukaudesta 43,9 prosenttia, kun sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 3,1 miljoonaa todennettua eri kävijää (2,2) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 18,0 prosenttia 1 093 000:een, koska asiakkaat pystyivät tekemään paremmin muutoksia ja ostamaan enemmän lisäpalveluita suoraan sovelluksesta. Modernien myyntikanavien⁷ matkustajaosuus kokonaismatkustajamäärästä nousi 70,8 prosenttiin (69,0), koska NDC-jakelun (*New Distribution Capability*) osuus kasvoi kaikissa asiakassegmenteissä.

Päivitetty strategia painottaa edelleen lentoyhtiökumppanuuksien yhteishankkeiden (*Atlantic Joint Business* eli AJB ja *Siberian Joint Business*) 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 asiakastyytyvyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli edelleen hyvällä tasolla ollen 40 (31) kolmannella neljänneksellä. Siihen on vaikuttanut muun muassa asiakkaiden suosiossa ollut uusittu laajarunkokoneiden matkustamo ja heinäkuussa avattu uusi lounge Helsinki-Vantaalla.

⁶ Finnairilla oli 30.9.2024 maksettavaa yhteisöveron määrää niitä käytettäessä vähentäviä laskennallisia verosaamia 195 miljoonaa euroa.

⁷ Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.



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. Finnair sopi katsauskaudella Qatar Airwaysin kanssa, että yhteistyö päättyy 15.1.2025 Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla, mutta Finnair tarjoaa jatkossakin codeshare-lentoja Qatar Airwaysille. Finnair pystyy hyödyntämään tammikuussa 2025 vapautuvia kahta A330-lentokonetta tuottavasti myös omassa verkostossaan.

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.

Katsauskauden jälkeen lokakuussa 2024 Finnair päivitti ilmastotavoitteensa ja asetti uuden tieteeseen perustuvan tavoitteen vähentää päästöintensiteettiään (CO₂e/RTK) 34,5 prosentilla vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Tavoitteen on vahvistanut Science Based Targets -aloite (SBTi). Tavoite tarkoittaa noin 13 prosentin vähennystä absoluuttisissa hiilidioksidipäästöissä asetettujen muuttujien mukaisesti ajanjakson aikana.

SBTi edellyttää lentoyhtiöitä vähentämään omien toimintojensa päästöjä. Finnairin keinot tavoitteen saavuttamiseksi koostuvatkin investoinneista uusiutuvaan lentopolttoaineeseen (*sustainable aviation fuel* eli SAF) yli lainsäädännön vaatiman määrän, operatiivisen tehokkuuden parantamisesta, verkoston optimoinnista sekä lopulta laivaston uudistamissuunnitelman päivittämisestä. Uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisääminen muodostaa yli puolet Finnairin tavoittelemasta CO₂e-päästövähennyksestä.

Uuden SBTi-tavoitteen asettamisen yhteydessä Finnair on tarkastellut pitkän aikavälin ilmastotavoitettaan saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä. Huolellisen harkinnan jälkeen yhtiö on päättänyt sovittaa pitkän aikavälin ilmastotavoitteensa yhteen alan yhteisen tavoitteen kanssa, joka on saavuttaa nettonollahiilipäästöt vuoteen 2050 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. Kolmannella vuosineljänneksellä Finnairin taloudellinen asema vahvistui edelleen voitollisen tuloksen sekä vertailukautta paremman operatiivisen kassavirran myötä.

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 heinä–syyskuussa keskimäärin 5 626 (5 222) henkilöä eli 7,7 prosenttia enemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä laski katsauskaudella 1,5 prosentilla verrattuna edelliseen neljännekseen ja oli syyskuun lopussa 5 586 (5 201). Finnairiin palkattiin kolmannella vuosineljänneksellä 60 uutta työntekijää pääasiassa kaupalliseen liiketoimintayksikköön, asiakaskokemuksesta vastaavaan liiketoimintayksikköön sekä operatiivisista toiminnoista vastaavaan liiketoimintayksikköön. Henkilöstön vaihtuvuus laski ja sairauspoissaolojen määrä pysyi vertailuvuoden tasolla. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 2,9 prosenttia⁸ (4,2). Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli heinä–syyskuussa 3,9 prosenttia (3,9). Tapaturmataajuus kehittyi positiivisesti kolmannella neljänneksellä ja oli 3,6, mikä on alin arvo viimeisen kahden vuoden aikana.

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 tuntuva vaikutuksia. Nämä alueet ovat:

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

Isoimmat odotukset Finnairiin kohdistuvat lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Finnairin tulevaisuuden visiona on nopeuttaa lentoliikenteen siirtymää pois fossiilisista polttoaineista. Ensimmäisenä askeleena Finnair on asettanut päästöintensiteettitavoitteen seuraavalle kymmenelle vuodelle ilmaston lämpenemisen rajoittamiseksi 1,5 asteeseen Pariisin ilmastopimuksen mukaisesti. Tämä tavoite tarkoittaa 34,5 prosentin vähennystä lentoihin liittyvissä päästöissä, joka mitataan kaavalla CO₂e/RTK (*Revenue Tonne Kilometres*). SBTi on validoinut tämän tavoitteen, ja se kuvastaa yhtiön sitoutumista edistää globaaleja ilmastotavoitteita. Finnair on myös täysin sitoutunut alan yhteiseen tavoitteeseen saavuttaa kaupallisen lentoliikenteen nettonollahiilipäästöt vuoteen 2050 mennessä. Tämän kunnianhimoisen tavoitteen ovat asettaneet sekä YK:n Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) että Kansainvälinen ilmakuljetusliitto (IATA).

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

⁸ Henkilöstön vaihtuvuus -tunnusluvun laskentakaava muuttui vuoden 2024 alussa siten, että se lasketaan nyt koko henkilöstön määrästä aiemman laskentakaavan aktiivisesti työssä olevan henkilöstön sijaan.



eettisiin periaatteisiin, joita se itse noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin kumppaneita koskeva eettinen koodisto määrittää 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 aina riittävästi asianmukaisia resursseja. Näin varmistetaan turvallisuustoiminnan huipputaso ja säännöstenmukaisuus palveluja tuotettaessa.

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

Muutokset yhtiön johdossa

Finnair tiedotti 11.1.2024, että Turcka 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.

Finnair nimitti Simon Largen (BA) tuotteesta ja asiakkaista vastaavaksi Chief Customer Officeriksi 1.10.2024 alkaen ja Christine Rovellin (MBA) tuotoista vastaavaksi Chief Revenue Officeriksi 10.9.2024 alkaen. Finnairin nykyinen kaupallinen johtaja Ole Orvér jätti yhtiön johtoryhmän ja toimii johdon neuvonantajana 31.12.2024 asti. Lisäksi Finnair nimitti yhtiön operatiivisen johtajan Jaakko Schildtin toimitusjohtajan sijaiseksi ja tietohallintojohtaja Antti Kleemolan digitaaliseksi johtajaksi (Chief Digital Officer) 10.9.2024 alkaen. Samalla Finnairin strategiatoiminto siirtyi talousjohtaja Kristian Pullolan alaisuuteen.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnair Oyj:n markkina-arvo oli syyskuun lopussa 522,8 miljoonaa euroa (726,9) ja päätöskurssi oli 2,55 euroa (8,66). Tammi–syyskuun aikana Finnair Oyj:n osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 3,28 euroa (10,03), alin kurssi 2,13 euroa (6,57) ja keskimurssi 2,86 euroa (9,01). Osakekurssit on oikaistu 20.3.2024 suoritettujen osakkeiden yhdistämisen takia vertailukelpoisiksi. Osakkeita vaihdettiin 1 480 miljoonaa kappaletta yhteensä 156,8 miljoonalla eurolla.

Finnair Oyj:n kauppakameriin 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 syyskuun lopussa oli 8,2 prosenttia (9,9).

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 30.9.2024, 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 myötä 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 ehdoista. 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 näkymiin 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 globaaliksi laajentunut COVID-19-pandemia ja sota Ukrainassa ovat osoittaneet. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistymisen vaikutus todennäköisesti liikemat kustuksen elpymiseen.

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät Venäjän ilmatilan sulun kestoon, vallitseviin resurssiongelmisiin eurooppalaisessa ilmailujärjestelmässä sekä lentoliikenteen kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu ja sen heikentynyt tarjonta, yleinen

lentomatkustuksen 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 kulutusottumuksissa 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 lentomatkustamisen 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 polttoaineistoista, lentokoneistoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista 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, %)	36 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	26 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	22 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojausasteita	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	72 milj. euroa	34 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojiensa keskihinnat (rullaavasti seuraavat 18 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojiensa keskihinta, USD/tonnia**
Q4 2024	219 000	823
Q1 2025	180 000	808
Q2 2025	159 000	807
Q3 2025	114 000	806
Q4 2025	60 000	788
Q1 2026	24 000	761
Yhteensä	756 000	809

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausten kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	7–9/2024	7–9/2023	1–9/2024	1–9/2023	2023	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat								
EUR	55	55	58	59	59	-	-	-
USD*	11	12	11	9	9	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	7	5	5	4	4	15 milj. euroa	7 milj. euroa	52 %
KRW	4	4	3	3	3	-	-	-
SEK	3	3	3	3	3	-	-	-
GBP	4	4	3	4	4	-	-	-
NOK	2	3	2	3	3	-	-	-
Muut	14	15	14	14	14	-	-	-
Ostovaluutat								
EUR	57	56	58	59	60	-	-	-
USD*	37	38	36	35	34	68 milj. euroa	36 milj. euroa	55 %
Muut	6	6	6	6	6	-	-	-

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

TASEESEEN LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

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 valuuttapositiota 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 julkisti 29.10.2024 päivitettyt ilmastotavoitteensa ja asetti uuden tieteeseen perustuvan tavoitteen vähentää päästöintensiteettiään (CO₂e/RTK) 34,5 prosentilla vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Tavoitteen on vahvistanut Science Based Targets -aloite (SBTi). Tavoite tarkoittaa noin 13 prosentin vähennystä absoluuttisissa hiilidioksidipäästöissä asetettujen muuttujien mukaisesti ajanjakson aikana. Lisäksi Finnair on päättänyt linjata pitkän aikavälin ilmastotavoitteensa yhteen alan yhteisen tavoitteen kanssa, joka on saavuttaa nettonollapäästöt vuoteen 2050 mennessä.

Taloudellinen raportointi vuonna 2025

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2025 on seuraava:

- Tilinpäätöstiedote vuodelta 2024 torstaina 13.2.2025
- Osavuositarkastus tammi–maaliskuulta 2025 tiistaina 29.4.2025
- Osavuositarkastus tammi–kesäkuulta 2025 keskiviikkona 16.7.2025
- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2025 torstaina 30.10.2025

FINNAIR OYJ
Hallitus



Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 29.10.2024 tulosjulkistuslehdistötilaisuuden klo 11.00 (Suomen aikaa) toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9, Vantaa. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2024-10-29-media>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 29.10.2024 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä ensin osoitteessa <https://palvelu.flik.fi/teleconference/?id=50048503>. Rekisteröidyttyäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/q3-2024>.

Lisätietoja antavat:

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

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

Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	7-9/2024	7-9/2023	Muutos %	1-9/2024	1-9/2023	Muutos %	2023
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	818,3	817,3	0,1	2 265,9	2 261,3	0,2	2 988,5
Vertailukelpoinen liiketulos	71,5	94,3	-24,2	103,5	161,4	-35,9	184,0
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	8,7	11,5	-2,8 %-yks.	4,6	7,1	-2,6 %-yks.	6,2
Liiketulos	76,7	90,0	-14,7	102,1	164,1	-37,8	191,4
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	18,7	21,7	-3,0 %-yks.	15,4	18,1	-2,7 %-yks.	17,3
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	0,28	0,51	-45,1	0,22	1,94	-88,6	2,25
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	0,28	0,51	-45,4	0,22	1,90	-88,4	2,19
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	8,03	8,75	-8,2	7,84	8,34	-6,1	8,27
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	8,08	8,90	-9,2	8,27	8,75	-5,5	8,73
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	7,32	7,74	-5,3	7,48	7,75	-3,5	7,76
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	4,98	5,19	-4,2	5,15	5,25	-1,9	5,27
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %	-	-	-	16,1	11,5	4,7 %-yks.	15,6
Nettovelkaantumisaste, %	-	-	-	143,2	224,4	-81,2 %-yks.	192,8
Korollinen nettovelka	-	-	-	841,0	1 039,7	-19,1	1 112,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-	-	-	1,8	2,0	-0,2 %-yks.	2,2
Bruttoinvestoinnit	49,9	73,2	-31,8	143,0	215,6	-33,7	484,2
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-	-	-	6,9	8,3	-1,5 %-yks.	8,8
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	-	-	-	30,3	45,7	-15,3 %-yks.	30,9
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	3 233	2 954	9,4	8 756	8 373	4,6	10 983
Lentojen lukumäärä, kpl	29 562	25 811	14,5	83 732	75 499	10,9	101 201
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	10 195	9 344	9,1	28 918	27 107	6,7	36 154
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	8 108	7 562	7,2	21 860	21 011	4,0	27 626
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	79,5	80,9	-1,4 %-yks.	75,6	77,5	-1,9 %-yks.	76,4
Tarjotut henkilökilometrit ml. koneiden ulosvuokraukset, milj. km	10 846	9 764	11,1	30 826	28 617	7,7	38 230
Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus							
Nettosuosittelutulos (NPS)	40	31	28,6	38	36	4,5	35
Saapumistäsmällisyys, %	77,2	81,9	-4,7 %-yks.	76,1	82,9	-6,7 %-yks.	80,9
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %	70,8	69,0	1,8 %-yks.	69,9	67,9	2,0 %-yks.	67,8
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	3,1	2,2	43,9	2,8	2,1	32,7	2,1
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	1 093	926	18,0	1 086	863	25,8	860
Lisämyynti	47,6	37,9	25,7	129,5	104,1	24,5	147,8
Matkustajakohdainen lisämyynti, euroa	14,73	12,82	14,9	14,79	12,43	19,0	13,46
Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen							
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	276 283	248 655	11,1	777 644	717 975	8,3	960 357
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	870 291	783 262	11,1	2 449 577	2 261 620	8,3	3 025 124
Lentojen CO ₂ päästöt, g/ASK	85,4	83,8	1,8	84,7	83,4	1,5	83,7
Lentojen CO ₂ päästöt, g/RTK	918,8	895,6	2,6	940,3	915,8	2,7	920,5
Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 626	5 222	7,7	5 518	5 195	6,2	5 195
Sairauspoissaolot, %	3,9	3,9	0,0 %-yks.	3,8	4,3	-0,5 %-yks.	4,6
Tapaturmataajuuus (LTIF)	3,6	4,1	-12,2	5,7	5,6	1,8	5,5
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	-	-	-	2,9	4,2	-1,3 %-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	7-9/2024	7-9/2023	Muutos%	1-9/2024	1-9/2023	Muutos%	2023
Liiketus	76,7	90,0	-14,7	102,1	164,1	-37,8	191,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-5,2	4,3	<-200	-1,6	1,3	<-200	-7,1
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,0	0,0	> 200	1,6	-1,0	> 200	-0,7
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,0	0,0	-101,7	-0,0	-2,9	99,8	-13,3
Arvonalentumiset	-	-	-	0,7	-	-	13,7
Uudelleenjärjestelykulut	-	-	-	0,8	-0,1	> 200	-0,1
Vertailukelpoinen liiketulos	71,5	94,3	-24,2	103,5	161,4	-35,9	184,0
Poistot	81,8	83,4	-1,9	246,1	248,2	-0,9	332,6
Vertailukelpoinen EBITDA	153,3	177,7	-13,8	349,6	409,7	-14,7	516,5

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2024	30.9.2023	Muutos%	31.12.2023
Oma pääoma yhteensä	587,4	463,3	26,8	577,0
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 642,5	4 037,6	-9,8	3 698,0
Omavaraisuusaste, %	16,1	11,5	4,7%-yks.	15,6

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2024	30.9.2023	Muutos%	31.12.2023
Vuokrasopimusvelat	1 018,9	1 237,9	-17,7	1 115,0
Muut korolliset velat	718,8	1 149,4	-37,5	910,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	11,7	-1,3	> 200	8,9
Oikaistut korolliset velat	1 749,3	2 386,1	-26,7	2 034,5
Muut rahoitusvarat	-726,1	-1 018,2	28,7	-776,8
Rahat ja pankkisaamiset	-182,3	-328,1	44,5	-145,1
Kassavarat	-908,3	-1 346,3	32,5	-922,0
Korollinen nettovelka	841,0	1 039,7	-19,1	1 112,5
Oma pääoma yhteensä	587,4	463,3	26,8	577,0
Nettovelkaantumisaste, %	143,2	224,4	-81,2%-yks.	192,8
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	456,5	508,8	-10,3	516,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	1,8	2,0	-0,2%-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	7-9/2024	7-9/2023	Muutos%	1-9/2024	1-9/2023	Muutos%	2023
Lisäykset käyttöomaisuudessa	37,4	38,9	-3,8	104,5	157,1	-33,5	409,4
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	1,2	1,2	-6,0	13,3	8,2	63,2	24,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	11,3	33,0	-65,8	25,2	50,3	-49,9	50,5
Bruttoinvestoinnit	49,9	73,2	-31,8	143,0	215,6	-33,7	484,2

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2024	30.9.2023	Muutos%	31.12.2023
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	73,0	158,0	-53,8	119,1
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	117,1	145,4	-19,5	142,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-12,4	-53,1	76,7	-13,7
Tuotto, edelliset 12 kk	177,7	250,3	-29,0	247,6
Oma pääoma yhteensä	587,4	463,3	26,8	577,0
Vuokrasopimusvelat	1 018,9	1 237,9	-17,7	1 115,0
Muut korolliset velat	718,8	1 149,4	-37,5	910,6
Sijoitettu pääoma	2 325,0	2 850,7	-18,4	2 602,5
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 587,9	3 006,7*	-13,9	2 821,2*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	6,9	8,3	-1,5%-yks.	8,8

* Sijoitettu pääoma oli 3 162,8 miljoonaa euroa 30.9.2022 ja 3 039,8 miljoonaa euroa 31.12.2022.



Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2024	30.9.2023	Muutos%	31.12.2023
Muut rahoitusvarat	726,1	1 018,2	-28,7	776,8
Rahat ja pankkisaamiset	182,3	328,1	-44,5	145,1
Kassavarat	908,3	1 346,3	-32,5	922,0
Liikevaihto, edelliset 12 kk	2 993,1	2 948,6	1,5	2 988,5
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	30,3	45,7	-15,3 %-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 osavuositiedote 1.1.–30.9.2024

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	7-9/2024	7-9/2023	1-9/2024	1-9/2023	2023
Liikevaihto	4	818,3	817,3	2 265,9	2 261,3	2 988,5
Liiketoiminnan muut tuotot	5	30,7	26,7	95,7	88,7	130,5
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-125,1	-119,9	-385,9	-374,0	-498,1
Polttoainekulut		-239,5	-237,7	-676,0	-676,6	-898,9
Kapasiteettivuokrat		-27,9	-26,7	-82,8	-79,4	-107,2
Lentokaluston huoltokulut		-53,9	-62,7	-159,7	-149,5	-200,1
Liikennöimismaksut		-72,0	-60,9	-202,8	-175,4	-233,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-29,3	-28,5	-93,1	-88,8	-117,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-117,1	-106,7	-327,1	-309,7	-414,1
Poistot ja arvonalentumiset	7	-81,8	-83,4	-246,8	-248,2	-346,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-25,7	-27,7	-85,3	-84,3	-112,1
Liiketulos		76,7	90,0	102,1	164,1	191,4
Rahoitustuotot		10,8	15,5	33,3	41,1	56,2
Rahoituskulut		-25,0	-35,9	-83,6	-108,7	-142,2
Kurssivoitot ja -tappiot		9,1	-3,1	4,9	6,2	13,7
Tulos ennen veroja		71,6	66,5	56,6	102,7	119,1
Tuloverot	11	-14,2	-14,0	-11,3	91,4	135,2
Kauden tulos		57,4	52,5	45,3	194,1	254,3
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		57,4	52,5	45,3	194,1	254,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos		0,28	0,51	0,22	1,94	2,25
Laimennettu osakekohtainen tulos		0,28	0,51	0,22	1,90	2,19

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	7-9/2024	7-9/2023	1-9/2024	1-9/2023	2023
Kauden tulos	57,4	52,5	45,3	194,1	254,3
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-95,9	88,0	-53,2	69,4	-7,7
Verovaikutus	19,2	-17,6	10,6	-11,2	4,2
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1,3	5,6	9,8	17,8	11,6
Verovaikutus	-0,3	-1,1	-2,0	-3,6	-2,3
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-75,7	74,9	-34,7	72,4	5,8
Kauden laaja tulos	-18,3	127,3	10,7	266,5	260,0
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	-18,3	127,3	10,7	266,5	260,0



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	30.9.2024	30.9.2023	31.12.2023
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	12	1 014,9	897,2	1 053,0
Käyttöoikeuslaivasto	13	692,1	851,3	775,0
Laivasto yhteensä		1 706,9	1 748,6	1 828,0
Muu käyttöomaisuus	12	142,8	142,8	141,8
Muu käyttöoikeusomaisuus	13	148,6	143,1	140,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		291,4	285,9	282,2
Eläkesaamiset		130,3	132,7	128,0
Muut pitkäaikaiset varat		3,0	3,2	3,1
Laskennalliset verosaamiset	11	231,5	161,3	234,0
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 363,1	2 331,7	2 475,2
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		198,2	163,1	154,4
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		140,1	125,5	134,6
Johdannaisinstrumentit	9,10	32,8	70,9	11,8
Muut rahoitusvarat	10	726,1	1 018,2	776,8
Rahat ja pankkisaamiset		182,3	328,1	145,1
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 279,4	1 705,9	1 222,8
Varat yhteensä		3 642,5	4 037,6	3 698,0
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		512,0	387,9	501,5
Oma pääoma yhteensä		587,4	463,3	577,0
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	848,9	1 038,6	951,0
Muut korolliset velat	14	605,7	907,8	790,2
Eläkevelvoitteet		0,8	0,7	0,8
Varaukset ja muut velat	15	132,1	174,4	125,9
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 587,5	2 121,5	1 868,0
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	170,0	199,3	164,0
Muut korolliset velat	14	113,0	241,7	120,3
Varaukset	15	39,6	43,0	28,1
Ostovelat		84,3	114,5	107,0
Johdannaisinstrumentit	9,10	113,0	7,4	43,4
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	16	681,1	564,0	506,7
Työsuhde-etuksiin liittyvät velat		101,0	111,8	116,5
Muut velat		165,6	171,0	167,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 467,6	1 452,8	1 253,1
Velat yhteensä		3 055,1	3 574,3	3 121,0
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 642,5	4 037,6	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	1325,0	-1 040,2	-	-	577,0
Kauden tulos	-	-	-	-	45,3	-	-	45,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-42,5	-	-	-	-	-42,5
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	7,9	-	-	-	-	7,9
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	-34,7	-	-	-	-	-34,7
Kauden laaja tulos	-	-	-34,7	-	45,3	-	-	10,7
Osakeantikulut	-	-	-	-0,1	-	-	-	-0,1
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-0,2	-	-	-	-0,2
Oma pääoma 30.9.2024	75,4	168,1	13,9	1324,8	-994,9	-	-	587,4

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	-	-	-	-	194,1	-	-	194,1
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	58,2	-	-	-	-	58,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	14,2	-	-	-	-	14,2
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	72,4	-	-	-	-	72,4
Kauden laaja tulos	-	-	72,4	-	194,1	-	-	266,5
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-	-200,0	-	-200,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-	-	-	-18,3	2,0	-	-16,3
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	2,5	-	-	-	2,5
Oma pääoma 30.9.2023	75,4	168,1	115,3	765,8	-1 061,3	-	400,0	463,3

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2023	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	1325,0	-1 040,2	-	-	577,0



KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	7-9/2024	7-9/2023	1-9/2024	1-9/2023	2023
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	71,6	66,5	56,6	102,7	119,1
Poistot ja arvonalentumiset	81,8	83,4	246,8	248,2	346,2
Rahoitustuotot ja -kulut	5,1	23,5	45,5	61,4	72,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,0	0,0	-0,0	-2,9	-13,3
Varausten muutos	8,0	3,5	12,8	-11,9	-21,4
Työsuhde-etuudet	4,0	3,5	10,2	10,9	8,9
Muut oikaisut	-1,0	-0,2	-2,7	2,2	1,0
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	11,0	6,7	20,4	1,2	-11,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos	13,3	-12,0	-42,1	-26,8	-30,2
Vaihto-omaisuuden muutos	-1,4	-0,0	-2,9	-0,6	-1,1
Osto- ja muiden velkojen muutos	-68,4	-70,0	133,9	155,7	89,4
Käyttöpääoman muutos	-56,5	-81,9	88,8	128,3	58,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-14,2	-2,8	-47,1	-60,9	-98,7
Maksetut tuloverot	-	-	-0,1	-	-
Liiketoiminnan nettorahavirta	98,9	95,5	411,0	478,1	472,3
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon	-23,5	-17,5	-85,7	-156,5	-400,6
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-3,7	-0,7	-9,3	-1,8	-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	0,3	0,3	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-16,6	63,2	-16,0	-128,6	-60,7
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,1	-0,1	-0,3	-0,1	0,0
Investointien nettorahavirta	-43,5	45,1	-111,1	-286,3	-464,0
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen nostot	-	-	495,7	-	-
Lainojen takaisinmaksut	-71,3	-10,2	-694,8	-147,4	-377,4
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-42,3	-49,0	-127,0	-149,2	-198,1
Osakeanti **	-	-	-	-	570,4
Osakeantikulut	-	-	-9,8	-	-2,1
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-	-200,0	-	-200,0	-200,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-20,4	-	-20,4	-20,4
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan takaisinmaksut **	-	-	-	-	-400,0
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan korot ja kulut	-	-	-	-	-48,9
Rahoituksen nettorahavirta	-113,5	-279,5	-336,0	-517,0	-676,4
Rahavirtojen muutos					
	-58,1	-139,0	-36,1	-325,2	-668,1
Rahavarat tilikauden alussa	729,6	1189,3	707,5	1375,6	1375,6
Rahavirtojen muutos	-58,1	-139,0	-36,1	-325,2	-668,1
Rahavarat kauden lopussa *	671,4	1050,3	671,4	1050,3	707,5
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	726,1	1018,2	726,1	1018,2	776,8
Rahat ja pankkisaamiset	182,3	328,1	182,3	328,1	145,1
Kassavarat	908,3	1346,3	908,3	1346,3	922,0
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-236,9	-296,0	-236,9	-296,0	-214,4
Rahavarat	671,4	1050,3	671,4	1050,3	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 osavuositarkastuksen liitetiedot 1.1.–30.9.2024

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 28.10.2024.

2. LAADINTAPERIAATTEET

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

3. KESKEISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Osavuositarkastuksen 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 osavuositarkastusta yhtiön johto on arvioinut myös ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutusta osavuositarkastuksessa käytetyissä ennusteissa.

Riskit liittyen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksiin kysyntään ja kustannuksiin ovat edelleen koholla. Lisäksi Lähi-idän konfliktin mahdollinen eskaloituminen aiheuttaa toimintaympäristön epävarmuutta. Myös 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 kolmannen neljänneksen liikevaihto nousi hieman vuoden 2023 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna lisä- ja rahtimyynnin kasvun ansiosta, vaikka matkustajatuotot ja matkapalveluiden myynti laskivat hieman.

7-9/2024, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	215,1	72,4	297,1	45,9	28,7	-3,9	655,3	80,1
Lisämyynti	9,3	3,8	18,6	0,2	1,1	14,6	47,6	5,8
Rahti	35,4	9,0	6,7	0,0	0,1	1,3	52,5	6,4
Matkapalvelut	0,1	0,3	62,4	0,0	0,0	0,1	62,8	7,7
Yhteensä	259,9	85,4	384,7	46,1	29,9	12,1	818,3	100,0
Osuus %	31,8	10,4	47,0	5,6	3,7	1,5	100,0	-

7-9/2023, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	215,5	67,1	303,4	49,9	29,8	7,5	673,1	82,3
Lisämyynti	8,0	3,2	14,4	0,3	0,8	11,3	37,9	4,6
Rahti	28,3	5,6	5,6	0,0	0,1	1,2	40,8	5,0
Matkapalvelut	0,1	0,3	65,2	0,0	-	0,1	65,6	8,0
Yhteensä	251,8	76,1	388,5	50,2	30,7	20,0	817,3	100,0
Osuus %	30,8	9,3	47,5	6,1	3,8	2,4	100,0	-



1-9/2024, miljoonaa euroa	Pohjois-					Kohdis-	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	tamaton		
Matkustajatuotot	575,5	179,0	790,6	142,4	120,4	0,4	1 808,2	79,8
Lisämyynti	27,2	9,0	46,6	1,1	4,8	40,8	129,5	5,7
Rahti	102,0	23,7	19,7	0,7	0,3	3,8	150,2	6,6
Matkapalvelut	19,9	1,1	154,9	2,0	-0,0	0,1	178,0	7,9
Yhteensä	724,6	212,8	1 011,7	146,3	125,5	45,0	2 265,9	100,0
Osuus %	32,0	9,4	44,7	6,5	5,5	2,0	100,0	-

1-9/2023, miljoonaa euroa	Pohjois-					Kohdis-	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	tamaton		
Matkustajatuotot	577,5	169,8	799,0	153,0	124,4	14,8	1 838,5	81,3
Lisämyynti	22,2	7,7	36,9	1,3	4,0	32,0	104,1	4,6
Rahti	98,5	21,7	19,7	1,0	0,3	0,2	141,4	6,3
Matkapalvelut	16,0	0,9	155,6	4,7	-0,0	0,1	177,3	7,8
Yhteensä	714,2	200,1	1 011,2	160,0	128,7	47,1	2 261,3	100,0
Osuus %	31,6	8,8	44,7	7,1	5,7	2,1	100,0	-

2023, miljoonaa euroa	Pohjois-					Kohdis-	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	tamaton		
Matkustajatuotot	763,2	214,9	1 045,3	206,3	172,7	9,3	2 411,6	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	1 328,3	215,6	178,9	59,9	2 988,5	100,0
Osuus %	31,8	8,5	44,4	7,2	6,0	2,0	100,0	-

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	7-9/2024	4-6/2024	1-3/2024	10-12/2023	7-9/2023	4-6/2023	1-3/2023	10-12/2022
Liikevaihto	818,3	766,1	681,5	727,2	817,3	749,2	694,7	687,3
Matkustajatuotot	655,3	613,5	539,3	573,1	673,1	612,1	553,4	535,5
Lisämyynti	47,6	44,5	37,4	43,8	37,9	33,1	33,0	32,4
Rahti	52,5	51,4	46,3	50,5	40,8	47,3	53,4	68,6
Matkapalvelut	62,8	56,7	58,4	59,8	65,6	56,8	54,9	50,8
Vertailukelpoinen EBITDA	153,3	125,8	70,5	106,9	177,7	149,1	82,8	99,1
Vertailukelpoinen liike-tulos	71,5	43,6	-11,6	22,5	94,3	66,2	0,9	17,9
Liiketulos	76,7	42,5	-17,2	27,3	90,0	65,8	8,3	38,0

5. LIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

miljoonaa euroa	7-9/2024	7-9/2023	Muutos %	1-9/2024	1-9/2023	Muutos %	2023
Vuokratuotot	26,4	22,0	19,7	80,1	70,0	14,4	95,3
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	0,0	0,0	-96,7	0,0	3,1	-99,8	13,4
Muut tuotot	4,4	4,7	-7,2	15,5	15,6	-0,1	21,8
Yhteensä	30,7	26,7	14,9	95,7	88,7	7,9	130,5

Vuokratuotot kasvoivat vertailukauteen verrattuna johtuen wet lease -sopimuksen aloittamisesta Qantas-lentoyhtiön kanssa Singapore–Sydney-reitillä viime vuoden viimeisellä neljänneksellä sekä Bangkok–Sydney-reitillä kuluvan vuoden toisen neljänneksen alussa. Wet lease -sopimus British Airwaysin kanssa päättyi 31.3.2024.

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	7-9/2024	7-9/2023	Muutos%	1-9/2024	1-9/2023	Muutos%	2023
Palkat ja palkkiot	-87,0	-82,4	-5,6	-270,3	-259,5	-4,2	-348,6
Maksupohjaiset järjestelyt	-15,6	-14,1	-10,3	-48,1	-44,4	-8,4	-61,7
Etuuspohjaiset järjestelyt	-3,5	-2,8	-23,9	-10,4	-8,4	-23,9	-8,3
Eläkekulut yhteensä	-19,0	-16,9	-12,5	-58,5	-52,8	-10,8	-70,0
Muut sosiaalikulut	-2,7	-4,0	30,9	-6,2	-12,4	50,1	-16,3
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-108,8	-103,3	-5,3	-335,0	-324,6	-3,2	-435,0
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-7,5	-7,2	-4,4	-23,1	-23,2	0,6	-30,5
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-6,8	-7,0	3,8	-21,6	-19,6	-9,9	-26,0
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-2,0	-2,3	13,6	-6,3	-6,6	4,5	-6,5
Yhteensä	-125,1	-119,9	-4,4	-385,9	-374,0	-3,2	-498,1

Eräät Finnairin eläkesäätien ehtoihin tehdyt muutokset pienensivät konsernin eläkevelvoitteita vuonna 2020. Korkein hallinto-oikeus antoi näihin muutoksiin liittyvän ennakkopäätöksen syyskuussa 2024. Finnair selvittää tällä hetkellä päätöksen mahdollisia vaikutuksia.

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	7-9/2024	7-9/2023	Muutos%	1-9/2024	1-9/2023	Muutos%	2023
Oman laivaston poistot	-40,0	-34,9	-14,7	-121,8	-100,9	-20,7	-139,5
Muun käyttöomaisuuden poistot	-3,9	-3,7	-4,0	-11,8	-11,4	-3,6	-15,3
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-32,5	-39,6	17,9	-96,5	-120,1	19,7	-156,9
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,4	-5,2	-3,7	-16,0	-15,9	-0,7	-20,9
Poistot	-81,8	-83,4	1,9	-246,1	-248,2	0,9	-332,6
Arvonalentumiset	-	-	-	-0,7	-	-	-13,7
Yhteensä	-81,8	-83,4	1,9	-246,8	-248,2	0,6	-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-filinpäätökseen 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	7-9/2024			7-9/2023		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	818,3	-	818,3	817,3	-	817,3
Liiketoiminnan muut tuotot	30,7	-0,0	30,7	26,7	-0,0	26,7
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-125,1	-0,0	-125,1	-119,9	-	-119,9
Polttoainekulut	-239,5	0,0	-239,4	-237,7	0,0	-237,7
Kapasiteettivuokrat	-27,9	-0,0	-27,9	-26,7	-	-26,7
Lentokaluston huoltokulut	-53,9	-5,2	-59,2	-62,7	4,3	-58,4
Liikennöimismaksut	-72,0	-	-72,0	-60,9	-	-60,9
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-29,3	0,0	-29,3	-28,5	-	-28,5
Matkustaja- ja maapalvelut	-117,1	-	-117,1	-106,7	-	-106,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-25,7	0,0	-25,7	-27,7	0,1	-27,6
EBITDA	-	-	153,3	-	-	177,7
Poistot ja arvonalentumiset	-81,8	-	-81,8	-83,4	-	-83,4
Liiketulos	76,7	-5,2	71,5	90,0	4,3	94,3

miljoonaa euroa	1-9/2024			1-9/2023			2023		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	2 265,9	-	2 265,9	2 261,3	-	2 261,3	2 988,5	-	2 988,5
Liiketoiminnan muut tuotot	95,7	-0,0	95,7	88,7	-3,2	85,5	130,5	-13,5	117,0
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-385,9	0,8	-385,1	-374,0	-	-374,0	-498,1	-	-498,1
Polttoainekulut	-676,0	1,6	-674,4	-676,6	-1,0	-677,6	-898,9	-0,7	-899,6
Kapasiteettivuokrat	-82,8	-	-82,8	-79,4	-	-79,4	-107,2	-	-107,2
Lentokaluston huoltokulut	-159,7	-1,6	-161,4	-149,5	1,3	-148,2	-200,1	-7,1	-207,2
Liikennöimismaksut	-202,8	-	-202,8	-175,4	-	-175,4	-233,8	-	-233,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-93,1	-	-93,1	-88,8	-	-88,8	-117,1	-	-117,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-327,1	-	-327,1	-309,7	-	-309,7	-414,1	-	-414,1
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-85,3	0,0	-85,3	-84,3	0,1	-84,1	-112,1	0,1	-111,9
EBITDA	-	-	349,6	-	-	409,7	-	-	516,5
Poistot ja arvonalentumiset	-246,8	0,7	-246,1	-248,2	-	-248,2	-346,2	13,7	-332,6
Liiketulos	102,1	1,5	103,5	164,1	-2,7	161,4	191,4	-7,5	184,0

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 1,6 miljoonan euron voiton 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 suojannut tasettaan USD-määräisillä talletuksilla ja sijoituksilla. Näiden määrä vuoden 2024 kolmannen neljänneksen lopussa oli yli 400 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollari heikentyi vuoden 2024 kolmannen neljänneksen aikana 0,9 prosenttia verrattuna vuoden 2023 kolmanteen neljännekseen ja lentopetrolin hinta laski 20,0 prosenttia samalla ajanjaksolla.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.9.2024		30.9.2023		31.12.2023	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	423,2	-7,8	356,0	9,3	389,7	-3,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	56,3	0,6	48,2	0,2	53,3	0,0
Myydyt optiot	51,2	-0,8	44,5	-0,1	48,9	-0,6
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	150,8	-2,0	167,0	6,2	158,9	-1,4
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	681,5	-10,1	615,8	15,7	650,7	-5,5
Taseen suojaus (termiinit)	220,3	-0,7	427,2	1,3	321,8	0,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	220,3	-0,7	427,2	1,3	321,8	0,2
Valuuttajohdannaiset yhteensä	901,8	-10,8	1042,9	17,0	972,6	-5,3
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	601 000	-49,4	368 000	39,9	422 000	-9,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	235 000	3,0	262 000	8,1	255 000	2,6
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	235 000	-18,1	262 000	-4,7	255 000	-12,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 071 000	-64,4	892 000	43,3	932 000	-18,9
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	12 000	0,0	247 000	1,9	187 000	1,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	12 000	0,0	247 000	1,9	187 000	1,6
Hyödykejohdannaiset yhteensä	1 083 000	-64,4	1 139 000	45,2	1 119 000	-17,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset	250,0	6,7	-	-	-	-
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	250,0	6,7	-	-	-	-
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	313,4	-11,7	234,3	1,3	310,4	-8,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	313,4	-11,7	234,3	1,3	310,4	-8,9
Korkojohdannaiset yhteensä	563,4	-5,0	234,3	1,3	310,4	-8,9
Johdannaiset yhteensä	-	-80,2	-	63,5	-	-31,5

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.9.2024	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	726,1	650,0	76,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	27,9	-	27,9
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	27,9	-	27,9
Valuuttajohdannaiset	1,8	-	1,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	1,5	-	1,5
Hyödykejohdannaiset	3,1	-	3,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,1	-	3,1
Yhteensä	758,8	650,0	108,8
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	32,9	-	32,9
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	21,2	-	21,2
Valuuttajohdannaiset	12,6	-	12,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	2,0	-	2,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,5	-	9,5
Hyödykejohdannaiset	67,5	-	67,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	67,5	-	67,5
Yhteensä	113,0	-	113,0

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

Efektiivinen verokanta oli 19,9 %. Raportointikaudella kirjattiin laskennallinen verosaaminen kauden verotettavasta tuloksesta -24,3 miljoonaa euroa, muista väliaikaisista eroista 13,0 miljoonaa euroa ja muista laajan tuloksen eristä 8,7 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 231,5 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 osavuositarkastuksen yhteydessä laadittuun hallituksen hyväksymään ennusteeseen. Vahvistettuihin tappioihin liittyvä lakisääteinen 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	30.9.2024	30.9.2023	31.12.2023
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1194,8	1044,9	1044,9
Lisäykset	104,5	157,1	409,4
Ennakoiden muutos	-8,7	1,7	-4,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	0,6	-17,8	-10,2
Vähennykset ja siirrot	-0,0	-33,7	-90,0
Poistot	-133,6	-112,2	-154,8
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1157,7	1040,0	1194,8

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

13. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.9.2024	30.9.2023	31.12.2023
Kirjanpitoarvo kauden alussa	915,3	1078,2	1078,2
Uudet sopimukset	13,3	8,2	24,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	25,2	50,3	50,5
Vähennykset	-0,0	-6,2	-46,2
Poistot	-112,5	-136,0	-177,8
Arvon alentumiset	-0,7	-	-13,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	840,6	994,4	915,3

Uudet vuokrasopimukset liittyvät pääosin vuokrasopimusten pidennyksiin. Uudelleenarvostusten ja modifikaatioiden muutos johtuu pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista.

14. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Vuoden 2024 kolmannen neljänneksen aikana Finnair lunasti jäljellä olleen 61 miljoonan euron osan toukokuussa 2025 erääntyvästä, vakuudettomasta 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainastaan. Tällä hetkellä Finnairilla on jäljellä 500 miljoonan euron joukkovelkakirjalaina, joka erääntyy toukokuussa 2029. TyEL-takaisnlaina on maksettu takaisin kokonaisuudessaan vuoden 2024 aikana.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	30.9.2024	30.9.2023	31.12.2023	30.9.2024	30.9.2023	31.12.2023
Vuokrasopimusvelat	1 018,9	1 237,9	1 115,0	1 018,9	1 237,9	1 115,0
Lainat rahoituslaitoksilta	-	489,1	272,1	-	499,5	279,7
Joukkovelkakirjalainat	502,4	367,0	371,9	502,7	381,1	381,3
JOLCO-lainat* ja muut	226,0	252,1	231,9	216,1	268,8	249,5
Yhteensä	1747,3	2346,2	1990,9	1737,6	2387,4	2025,6

* 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 eräntymisaajat 30.9.2024							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	131,5	113,2	101,9	72,9	68,2	273,2	760,9
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	38,5	38,2	39,6	40,4	23,4	77,9	258,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	-	-	500,0	-	500,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	22,9	11,4	-	-	-	-	34,3
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	90,1	33,8	9,8	10,0	10,1	31,2	184,9
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	283,0	196,6	151,3	123,3	601,7	382,2	1738,1
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	756,3	46,5	1,5	2,2	22,4	-	828,9
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-741,8	-43,4	-	-	-27,9	-	-813,1
Hyödykejohdannaiset	58,9	5,6	-	-	-	-	64,4
Ostovelat ja muut velat	249,9	-	-	-	-	-	249,9
Korkomaksut	90,1	72,1	60,6	52,9	46,6	68,2	390,6
Yhteensä	696,4	277,3	213,4	178,3	642,9	450,4	2 458,8

Rahoitusvelkojen eräntymisaajat 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 2029 erääntyvää, 2024 maksettua 4,0 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 eräntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.



15. VARAUKSET

miljoonaa euroa	30.9.2024	30.9.2023	31.12.2023
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	144,2	246,7	246,7
Uudet varaukset	35,9	34,1	49,1
Käytetyt varaukset	-19,8	-43,3	-58,9
Puretut varaukset	-1,8	-1,8	-2,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	0,2	1,2	-0,3
Siirrot erien välillä	-	-34,5	-90,8
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	4,2	5,8	7,8
Kurssierot	-1,6	1,3	-7,1
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	161,4	209,6	144,2
Joista pitkäaikaista	123,9	168,3	118,3
Joista lyhytaikaista	37,5	41,3	25,9
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	2,9	5,0	5,0
Uudet varaukset	1,5	0,5	1,2
Käytetyt varaukset	-1,1	-2,7	-2,8
Puretut varaukset	-0,4	-0,1	-0,6
Muut varaukset yhteensä	3,0	2,7	2,9
Joista pitkäaikaista	0,8	1,0	0,8
Joista lyhytaikaista	2,2	1,8	2,1
Yhteensä	164,4	212,4	147,1
Joista pitkäaikaista	124,8	169,3	119,0
Joista lyhytaikaista	39,6	43,0	28,1

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoden 2036 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 132,1 miljoonaa euroa (31.12.2023: 125,9) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 7,3 miljoonaa euroa (31.12.2023: 6,9), jotka koostuvat pääosin saaduista vuokravakuuksista.

16. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.9.2024	30.9.2023	31.12.2023
Ennakkoon saadut lentolipputulot	550,1	453,9	394,8
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	69,5	57,7	66,7
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	41,7	38,1	32,5
Muut erät	19,8	14,3	12,8
Yhteensä	681,1	564,0	506,7

17. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	30.9.2024	30.9.2023	31.12.2023
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	61,2	54,9	51,5
Yhteensä	61,2	54,9	51,5

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.9.2024 olivat 291,5 miljoonaa euroa (31.12.2023: 313,7) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 156,6 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 134,9 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 30.9.2024 olivat 16,2 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

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut olennaisia raportoitavia tapahtumia.