



FINNAIR-KONSERNIN PUOLIVUOSIKATSAUS

1.1.–30.6.2023



21.7.2023



FINNAIR-KONSERNIN PUOLIVUOSIKATSAUS

1.1.–30.6.2023

Vahva neljännes vahvan kysynnän ja onnistuneen strategian toteutuksen tuloksena. Yhtiö nostaa pidemmän aikavälin kannattavuustavoitettaan.

Huhti–kesäkuu 2023

- Osakekohtainen tulos oli 0,09 euroa (-0,20)*. Kauden tulos sisälsi 99 miljoonan euron positiivisen kertaluonteisen tuloverokirjauksen.
- Liikevaihto kasvoi 36,2 prosenttia vertailukaudesta ja oli 749,2 miljoonaa euroa (550,3).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 66,2 miljoonaa euroa (-84,2). Liiketulos oli 65,8 miljoonaa euroa (-92,9).
- Kassavarat olivat 1 530,6 miljoonaa euroa (31.12.2022: 1 524,4) ja omavaraisuusaste oli 13,1 prosenttia (31.12.2022: 9,9).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 175,8 miljoonaa euroa (182,0) ja investointien nettorahavirta -187,7 miljoonaa euroa (2,8).** Bruttoinvestoinnit olivat 62,5 miljoonaa euroa (34,1).
- Matkustajamäärä kasvoi 19,4 prosenttia 2,8 miljoonaan (2,4).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 17,5 prosenttia 9 212,8 miljoonaan kilometriin (7 841,2).
- Matkustajakäyttöaste oli 76,3 prosenttia (67,3).

Tammi–kesäkuu 2023

- Osakekohtainen tulos oli 0,09 euroa (-0,36).
- Liikevaihto kasvoi 52,0 prosenttia vertailukaudesta ja oli 1 443,9 miljoonaa euroa (950,1).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 67,1 miljoonaa euroa (-217,1). Liiketulos oli 74,1 miljoonaa euroa (-257,8).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 382,6 miljoonaa euroa (217,3) ja investointien nettorahavirta -331,4 miljoonaa euroa (-20,8).** Bruttoinvestoinnit olivat 136,2 miljoonaa euroa (100,3).
- Matkustajamäärä kasvoi 39,8 prosenttia 5,4 miljoonaan (3,9).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 20,4 prosenttia 17 763,0 miljoonaan kilometriin (14 756,4).
- Matkustajakäyttöaste oli 75,7 prosenttia (57,9).

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

** Investointien nettorahavirta sisälsi vuoden toisella neljänneksellä 128,1 miljoonaa euroa sijoituksia (4,8 miljoonaa euroa lunastuksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Vuoden alkupuoliskolla näitä sijoituksia tehtiin 191,9 miljoonalla eurolla (2,9 miljoonaa euroa). Ne ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

OHJEISTUS 13.6.2023 (POSITIIVINEN TULOSVAROITUS)

Finnair nostaa vertailukelpoista liiketulosta koskevaa ohjeistustaan koko vuodelle 2023, koska se arvioi matkustuksen kysynnän jatkuvan aiemmin ennakoitua vahvempana, polttoaineen hintakehitys on ollut ennakoitua suotuisampaa ja koska yhtiön strategian toimeenpano on edennyt ennakoitua paremmin.

Aiemmasta ohjeistuksestaan poiketen yhtiö arvioi, että vertailukelpoinen liiketulos todennäköisesti ylittää vuoden 2019 tasolle (162,8 miljoonaa euroa) tai jopa ylittää sen. Koko vuoden 2023 liikevaihdon osalta Finnair arvioi edelleen, että se ei vielä yllä vuoden 2019 tasolle (3 097,7 miljoonaa euroa).

Paremmen tuloksen näkymän myötä Finnairin strategian mukainen vähintään 5 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaalitavoite vuoden 2024 puolivälistä lähtien saavutettaisiin 12–18 kuukautta ennakoitua aiemmin. Finnairin toimintaympäristön epävarmuus kuitenkin jatkuu edelleen, koska polttoaineen hinta on yhä korkea, ja



Venäjän ilmatilan sulun loppuminen ei ole näköpiirissä. Lisäksi inflaation ja korkotason nousun vaikutusten laajuus kysyntään ja kustannuksiin on epävarmaa.

27.4.2023 julkaisemassaan tulosohjeistuksessa yhtiö arvioi, että sen koko vuoden 2023 liikevaihto kasvaa huomattavasti sekä vertailukelpoinen liiketulos paranee huomattavasti vuodesta 2022 erityisesti siksi, että vuoden 2022 ensimmäinen puolisko oli sekä pandemian että suljetun Venäjän ilmatilan vahvasti rasittama. Yhtiö arvioi tällöin, että liikevaihto ja vertailukelpoinen liiketulos eivät kuitenkaan vielä yltäisi vuoden 2019 tasolle.

Finnair tarkentaa tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan koko vuoden 2023 osalta 21.7.2023 julkaistavan puolivuositarkastuksen yhteydessä.

UUSI OHJEISTUS 21.7.2023

Finnair toistaa 27.4.2023 antamansa kapasiteettiohjeistuksen, jonka mukaan se arvioi lentävänsä vuoden 2023 aikana 80–85 prosentin kapasiteetilla vuoteen 2019 verrattuna tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna.

Finnair toistaa aiemman ohjeistuksensa, jossa yhtiö arvioi, että koko vuoden 2023 liikevaihto kasvaa huomattavasti vuodesta 2022, mutta se ei vielä yllä vuoden 2019 tasolle (3 097,7 miljoonaa euroa).

Yhtiö tarkentaa 13.6.2023 julkaisemansa positiivisen tulosvaroituksen yhteydessä antamaansa ohjeistusta koko vuoden 2023 vertailukelpoisesta liiketuloksesta ja arvioi nyt sen olevan 150–210 miljoonan euron välillä.

Finnairin toimintaympäristöön liittyvät erityiset riskit ovat normalisoituneet pandemian vaikutusten hälvettyä ja markkinoiden sopeuduttua Venäjän ilmatilan sulkuun. Riskit liittyen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksista kysyntään ja kustannuksiin ovat kuitenkin edelleen koholla aiheuttaen toimintaympäristön epävarmuutta. Yhtiön arvio vertailukelpoisesta liiketuloksesta perustuu tämänhetkiseen polttoainehintaan ja valuuttakurssiin.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2023 kolmannen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Toinen vuosineljännes oli vahva. Kuljetimme 2,8 miljoonaa matkustajaa ja matkustajakäyttöasteemme oli 76 prosenttia. Vertailukelpoinen liikevoitto oli 66,2 miljoonaa euroa. Olen ylpeä siitä, miten Finnairin koko tiimi on tuonut yhtiön ulos pandemiasta ja sopeutunut Venäjän ilmatilan sulkuun uudella strategialla ja sen menestyksekkäällä toteutuksella.

Vahvan neljänneksen taustalla olivat pirteänä jatkunut matkustuskysyntä ja Finnairin strategian onnistunut toteutus. Vastasimme hyvin kysyntään tasapainoisella verkostollamme ja hinnoittelu- ja myyntipanoksemme olivat onnistuneita. Myös kustannustenhallintatoimet ovat tuottaneet tulosta. Toisen neljänneksen nettotulos nousi 138,6 miljoonaan euroon. Tulosta paransi aiemmin alaskirjattujen laskennallisten verosaamisten palauttaminen selvästi parantuneiden tulokunnan sekä liiketoiminnan pidemmän aikavälin näkymien myötä.

Esittelimme uuden Superlight-lipputyypin ja muutoksia matkatavarakiintiöihin samalla tehostaen käsimatkatavarasääntöjen valvontaa. Muutokset tukevat lentojen lähtötäsmällisyyttä ja lisämyyntiä sekä laajentavat asiakkaiden valinnanvaraa. Uusi lipputyyppe on osa Finnairin strategiaa tarjota kattava valikoima tuotteita ja hintapisteitä eri asiakkaiden tarpeisiin. Lisäksi saimme päätökseen strategiamme mukaisen laivaston optimoinnin, kun teimme pitkäaikaisen A330-koneiden vuokrasopimuksen oneworld-kumppanimme Qantasin kanssa. Näin saamme kannattavaan käyttöön A330-koneitamme, joiden kantama rajoittaa niiden käyttöä Finnairin omassa kaukoliikenteessä nykytilanteessa.

Toisella neljänneksellä Finnairin nettosuosittelevuorokausindeksillä mitattu asiakastytyväisyys oli 35, mikä on hyvä taso kansainvälisessä vertailussa. Asiakastytyväisyyden keskeinen tekijä, lentojen täsmällisyys, pysyi hyvänä ollen 85 %, ja uudistetut kaukoliikennematkustamomme saivat edelleen erinomaista palautetta asiakkailta. Lisäksi kotikenttämme Helsinki-Vantaa valittiin omassa kokoluokassaan Euroopan parhaaksi lentoasemaksi. Finnair valittiin 13. kertaa peräkkäin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi asiakkaiden näkemyksiin perustuvassa Skytrax-arvioinnissa.

Pandemian pitkä häntä näkyy globaalissa lentoliikenteessä kapasiteetin pullonkauloina: lentokoneista, varaosista, lentäjistä ja muusta henkilökunnasta on globaalisti pulaa. Globaalit kapasiteettihaasteet vaikuttivat Finnairiin kahdella tavalla: toisaalta ne tarjosivat mahdollisuuksia lentokoneiden ja miehistön vuokrauksiin, toisaalta ne



pidensivät koneiden huoltoaikatauluja, mikä on johtanut suunniteltua vähäisempään kapasiteettiin joillakin reiteillä ja joidenkin lentojen perumiseen kesäkauden lopulta.

Kuluneen vuoden aikana Finnair on edistynyt hyvin strategiansa toteutuksessa ja markkinoiden tarjoamien mahdollisuuksien aktiivisessa hyödyntämisessä. Olemme muun muassa tehneet onnistuneita verkostovalintoja ja allokoineet kapasiteettia tuottavasti, tehostaneet myyntiä kasvattamalla merkittävästi suoran jakelun osuutta ja parantaneet kustannustehokkuutta samalla säilyttäen operatiivisen laadun. Tämän takia myös Finnairin pidemmän aikavälin näkymä on parantunut ja samalla liiketoimintaympäristöön liittyvät erityiset riskit ovat normalisoituneet pandemian aiheuttamien vaikutusten häivennyttyä ja Finnairin sekä markkinoiden sopeuduttua Venäjän ilmatilan sulkuun. Kerroimme kesäkuussa saavuttavamme aiemman strategisen kannattavuustavoittemme eli vähintään 5 %:n vertailukelpoisen liikevoittomarginaalin 12–18 kuukautta aiemmin arvioitua aikaisemmin. Olemme nyt tilanteessa, jossa voimme nostaa strategista kannattavuustavoitettamme 6 %:iin vuoden 2025 loppuun mennessä. Lisäksi suunnittelemme lunastavamme 200 miljoonan euron hybridilainan syyskuun alussa. Samalla olemme tehneet joitain päivityksiä strategiamme painotuksiin. Tiedostamme, että emme ole valmiita ja strategiamme toteutustyö jatkuu määrätietoisesti.

Kesän vilkkaimmat matkustusviikot ovat näkyneet täysinä koneina ja kiireisinä päivinä lentoasemilla. Haluan kiittää asiakkaitamme siitä, että saamme olla osa heidän matkaansa myös tänä kesänä. Samalla erityiset kiitokset kaikille finnairilaisille erinomaisesta työstä ja sitoutuneisuudesta huolehtia asiakkaidemme sujuvasta matkanteosta ja lentojen turvallisesta operoinnista joka päivä.

Toimintaympäristö huhti–kesäkuussa

COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin toimintaan olivat jo hyvin lieviä vuoden 2023 toisella neljänneksellä, vaikka matkustus Kiinaan lisääntyy edelleen hitaasti maan avauduttua matkustukselle vuoden alkupuolella. Sen sijaan EU-lentoyhtiöiltä sulkeutunut Venäjän ilmatila vaikutti selvästi Finnairin Aasian-liikenteeseen myös katsauskaudella. Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä huolimatta. Katsauskauden Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna oli kuitenkin vain 53 prosenttia vuoden 2019 toisen neljänneksen kapasiteetista. Pidemmät lentoreitit kasvattivat yksikkökustannuksia merkittävästi. Aasian-liikenteen markkinahinnat pysyivät kuitenkin hyvällä tasolla vahvan kysynnän sekä globaalista työvoimapulasta ja pidempien lentojen operatiivisista haasteista johtuneen rajallisemman kapasiteetin takia. Kysyntä Euroopan sisäisten lentojen sekä Pohjois-Amerikan-liikenteen osalta oli samoin edelleen vahvaa kapasiteetin ollessa samanaikaisesti rajallisempaa. Näin ollen matkustajatuotot kasvoivat vertailukaudesta selvästi kapasiteettia enemmän.

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 3,6 prosenttia (483,7) vertailukaudesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 132,4 prosenttia (65,2) vertailukaudesta ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 15,8 prosenttia (178,1) vertailukaudesta.

Matkapakettien vahva kysyntä jatkui toisen vuosineljänneksen ajan. Tämä näkyi edelleen kohonneina matkojen hintoina, joilla pystyttiin kattamaan lisääntyneitä lento- ja hotellikustannuksia. Kuluvan kesäkauden matkojen varaaminen on ollut hyvin vilkasta, ja vahvan kysynnän myötä kapasiteettia on lisätty suosittuihin kohteisiin, kuten Kreikan saarille ja Turkkiin. Kysyntä pysyi korkeammista hinnoista huolimatta vahvana myös ns. äkkilähtöjen osalta. Kaupunkilomien kysyntä jatkoi vahvaa kasvua ja niiden matkustajamäärä oli ennätyskorkea katsauskaudella. Asiakkaat ovat aikaistaneet matkojen varaamista pandemian jälkeen ja näin ollen tulevan talvikauden matkojen kysyntä on hyvällä tasolla jo nyt.

Globaaleilla lentorahtimarkkinoilla kapasiteetti ylitti jo pandemiaa edeltävän tason, mutta lentorahtihinnat olivat siitä huolimatta yhä hieman koholla pandemiaa edeltävään tasoon verrattuna. Kasvava tarjonta, heikentynyt kysyntä ja näin ollen laskevat hinnat johtivat kuitenkin sekä vertailukautta että myös edellisneljänneestä alempaan Finnairin rahtiliikvaihtoon. Finnair arvioi heikkenevän rahdin kysynnän ja hintojen laskun jatkuvan markkinakapasiteetin edelleen kasvaessa.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 2,2 prosenttia vertailukaudesta. Katsauskauden lentopetrolin dollarihintana oli keskimäärin 41,5 prosenttia matalampi ja eurohinta 42,7 prosenttia matalampi kuin vertailukaudella. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamäärisiä erään.

Taloudellinen kehitys huhti–kesäkuussa

LIKEVAIHTO HUHTI–KESÄKUUSSA

Finnairin liikevaihto nousi vuotta aiemmasta COVID-19-vaiikutusten rasittaessa vertailukautta ja toisaalta lentolippujen hintojen oltua katsauskaudella poikkeuksellisen korkealla tasolla vahvan kysynnän ja rajallisen kapasiteetin siivittäminä.

Liikevaihto tuotteittain

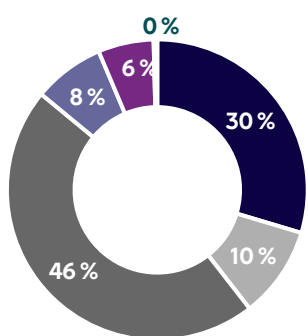
Milj. euroa	4–6/2023	4–6/2022	Muutos, %
Matkustajatuotot	612,1	393,6	55,5
Lisämyynti	33,1	27,7	19,4
Rahti	47,3	89,8	-47,4
Matkapalvelut	56,8	39,1	45,2
Yhteensä	749,2	550,3	36,2

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 15,9 prosenttia ja oli 8,13 senttiä (7,02). RASK nousi kohonneiden lentolippuhintojen sekä paremman matkustajakäyttöasteen myötä, huolimatta siitä, että vertailukaudella lennettiin enemmän pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja. Ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, joten ne parantavat yksikkötuottoja.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

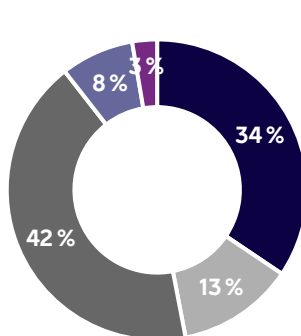
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	4–6/2023 Milj. euroa	4–6/2022 Milj. euroa	4–6/2023 Milj. km	4–6/2022 Milj. km	4–6/2023 Milj. km	4–6/2022 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	181,3	78,8	3 171,8	1 892,7	2 341,3	1 155,4	73,8	12,8
Pohjois-Amerikka	60,3	63,9	1 155,0	1 889,5	835,3	1 118,3	72,3	13,1
Eurooppa	284,6	211,1	3 914,5	3 768,8	3 184,1	2 791,0	81,3	7,3
Lähi-itä	46,9	1,8	725,5	43,8	483,3	31,3	66,6	-5,0
Kotimaa	36,6	26,5	246,0	246,3	186,7	178,4	75,9	3,5
Reiteille kohdistumaton	2,4	11,6						
Yhteensä	612,1	393,6	9 212,8	7 841,2	7 030,8	5 274,4	76,3	9,0

Matkustajatuotot



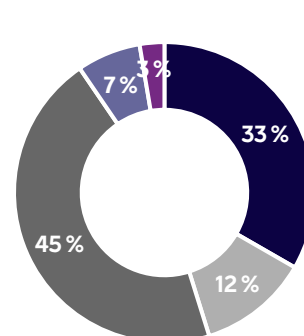
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Reiteille kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

COVID-19-pandemian lievä negatiivinen vaikutus toisella vuosineljänneksellä näkyi vielä Aasian-matkustajaliikenneluvuissa Kiinan-matkustuksen jatkaessa vaiheittaista käynnistymistään. Vaikka katsauskauden luvut paranivat vahvan kysynnän myötä vertailukaudesta, Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti kuitenkin selvästi erityisesti Aasian-lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdosta mitattuna kasvoivat 55,5 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 17,5 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 19,4 prosenttia ollen 2 826 000 matkustajaa. Liikenne myydyillä

henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 33,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 9,0 prosenttiyksikköä 76,3 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 Finnair operoi jäljellä olevien pandemiavaikutusten sekä erityisesti suljetun Venäjän ilmatilan takia reittilentoja 53 prosenttia verrattuna vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta enemmän matkustuksen avauduttua Aasiaan. Kapasiteetti kasvoi 67,6 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 102,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 12,8 prosenttiyksikköä 73,8 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan kapasiteetti pieneni vertailukaudesta 38,9 prosenttia ennen kaikkea vuoden 2022 lokakuun lopulla lakkautettujen Tukholman-lentojen myötä. Myydyt henkilökilometrit laskivat 25,3 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 13,1 prosenttiyksikköä 72,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 3,9 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit nousivat 14,1 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 7,3 prosenttiyksikköä 81,3 prosenttiin. Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän, jonka luvut raportoitiin vielä vuoden 2022 aikana Euroopan-luvuissa. Vertailukauden liikennelukuja on nyt oikaistu vastaavasti.

Finnair aloitti vuonna 2022 yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa. Finnairin operoimat lennot Kööpenhaminan ja Tukholman sekä Dohan välillä alkoivat marraskuun alusta ja lennot Helsingin ja Dohan välillä joulukuun puolivälistä. Edellä todetusti vuoden 2023 alusta alkaen nämä päivittäiset lennot raportoidaan osana uutta liikennealuetta Lähi-itää, johon sisältyvät myös jo ennen Qatar Airways -yhteistyötä operoidut lennot Dubaihin ja Israeliin. Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 1 557,5 prosenttia ja henkilökilometrit nousivat 1 442,3 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 5,0 prosenttiyksikköä 66,6 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti pieneni vertailukaudesta 0,2 prosenttia, mutta myydyt henkilökilometrit nousivat 4,6 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 3,5 prosenttiyksikköä 75,9 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 33,1 miljoonaan euroon (27,7). Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja lentolippuliitännäiset maksut olivat suurimmat lisämyyntierät.

Finnair operoi katsauskaudella vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna ennen kaikkea suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, joten rahtivolyymit jäivät vuoden 2019 toisen neljänneksen volyymeistä. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kuitenkin nousivat 31,9 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 13,7 prosenttia vertailukaudesta. Vaikka kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 15,7 prosenttia, rahtiliikevaihto pieneni 47,4 prosenttia vertailukaudesta alempien rahtihintojen myötä sekä siksi, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden positiiviseen taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemian jälkeinen matkapakettien kysynnän kasvu. Toisen vuosineljänneksen aikana matkapaketteja tuotettiin vain ulkomaankohteisiin, sillä kotimaankohteiden tuotanto on lopetettu. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 21,2 prosenttia vertailukaudesta ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 96,4 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 45,2 prosenttia 56,8 miljoonaan euroon (39,1).

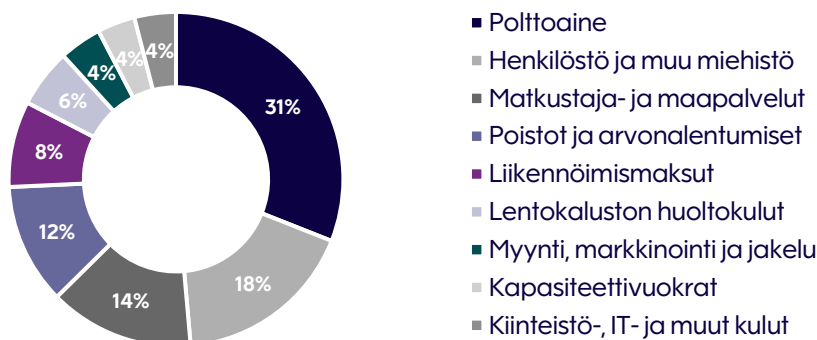
Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 27,2 prosenttia 27,7 miljoonaan euroon (38,0), koska Eurowings Discoverin kanssa sovitettu wet lease -järjestely (lentokoneen vuokraus miehistöineen) loppui vuoden 2023 ensimmäisellä vuosineljänneksellä.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT HUHTI–KESÄKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 5,7 prosenttia vertailukaudesta kasvaneesta kapasiteetin takia, vaikka polttoaineen hinta laski. Finnair jatkoi toisella vuosineljänneksellä kustannussopeutustoimiaan.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 8,4 prosenttia ja oli 7,41 senttiä (8,09). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 2,8 prosenttia. Yksikkökustannusten lasku vertailukaudesta johtui katsauskauden suuremmasta kapasiteetista, pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suuremmasta osuudesta vertailukaudella, alemmasta polttoainehinnasta sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 710,7 milj. euroa)



Milj. euroa	4–6/2023	4–6/2022	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	125,1	113,9	9,8
Polttoainekulut	220,3	229,2	-3,9
Kapasiteettivuokrat	25,9	24,7	4,8
Lentokaluston huoltokulut	40,2	38,6	4,1
Liikennöimismaksut	59,1	50,0	18,0
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	29,1	28,3	2,9
Matkustaja- ja maapalvelut	99,6	79,0	26,1
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	28,5	30,5	-6,6
Poistot ja arvonalentumiset	82,9	78,2	6,0
Yhteensä	710,7	672,4	5,7

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 10,6 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, pienenevät vertailukaudesta kasvaneesta kapasiteetista (ASK) ja pidentyneistä Aasian-reiteistä huolimatta, koska polttoaineen hinta¹ laski vertailukaudesta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 6,4 prosenttia muun muassa pidempien Aasian-reittien takia, vaikka pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin hyvin vähän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) sen sijaan parani 1,3 prosenttia vertailukaudesta parantuneen matkustajakäyttöasteen myötä.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat kapasiteetin noustua vertailukaudesta ja Aasian-reittien pidentyneitä.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) nousivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat viimeaikaisten markkinointiaktiviteettien ja toisaalta lisääntyneen myynnin takia.

Lentokaluston huoltokulut nousivat kasvaneen kapasiteetin ja pidentyneiden Aasian-reittien takia. Koska kapasiteetti on kasvanut ja lennot ovat pidentyneet Euroopan ja Aasian välillä, liikennöimismaksut kasvoivat vertailukaudesta.

Kapasiteettivuokrat sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat nousivat kasvaneen kapasiteetin myötä vertailukaudesta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut sen sijaan laskivat pääasiassa valuuttakurssivoittojen ansiosta.

¹ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

TULOS HUHTI–KESÄKUUSSA

Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä lähes kaikkiin Aasian maihin pystyi matkustamaan vapaasti, joten COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin tulokseen olivat lieviä huhti–kesäkuussa. Vuoden 2022 helmikuussa suljetun Venäjän ilmatilan takia uudelleenreititetyt Aasian-lennot olivat kuitenkin pidempiä, mikä nostaa esimerkiksi niiden henkilöstö-, polttoaine- sekä navigointikustannuksia.

Milj. euroa	4–6/2023	4–6/2022	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	149,1	-6,0	>200
Poistot ja arvonalentumiset	-82,9	-78,2	-6,0
Vertailukelpoinen liiketulos	66,2	-84,2	178,7
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-0,4	-8,7	95,5
Liiketulos	65,8	-92,9	170,9
Rahoitustuotot	13,4	-0,5	>200
Rahoituskulut	-36,1	-34,5	-4,8
Kurssivoitot ja -tappiot	0,5	-41,5	101,1
Tulos ennen veroja	43,6	-169,3	125,7
Tuloverot	95,0	-110,2	186,2
Kauden tulos	138,6	-279,5	149,6

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos paranivat vertailukaudesta ja kääntyivät voitollisiksi liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -0,2 miljoonaa euroa (-11,6). Toisella vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulojen arvo oli yhteensä -0,2 miljoonaa euroa (2,9). Vertailukaudella ei ollut lainkaan uudelleenjärjestelykuluja.

Nettorahoituskulut aiheutuivat pääasiassa korkokuluista, jotka ylittivät korkotuottojen ja kurssivoittojen määrän. Finnairin taloudellisten näkymien parantuessa yhtiö kirjasi takaisin 99 miljoonaa euroa vuosien 2020 ja 2021 verotappioihin liittyviä laskennallisia verosaamia, jotka alaskirjattiin vertailukaudella. Muut tuloverokirjaukset koostuivat käytetyistä verotuksellisista tappioista ja muista väliaikaisista eroista.

Kauden tulos oli positiivinen kolmannen vuosineljänneksen peräkkäin.

Taloudellinen kehitys tammi–kesäkuussa

LIKEVAIHTO TAMMI–KESÄKUUSSA

Finnairin liikevaihto nousi vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten rasittaessa vertailukautta. Toisaalta lentolippujen hinnat olivat katsauskaudella poikkeuksellisen korkealla tasolla vahvan kysynnän ja rajallisen kapasiteetin siivittäminä.

Liikevaihto tuotteittain

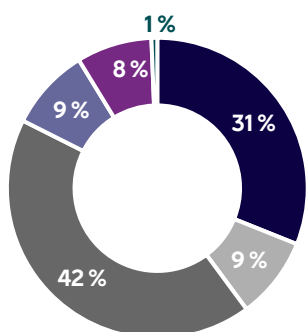
Milj. euroa	1–6/2023	1–6/2022	Muutos, %
Matkustajatuotot	1165,4	621,2	87,6
Lisämyynti	66,2	54,4	21,6
Rahti	100,7	210,4	-52,1
Matkapalvelut	111,7	64,1	74,3
Yhteensä	1443,9	950,1	52,0

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 26,3 prosenttia ja oli 8,13 senttiä (6,44). RASK nousi kohonneiden lentolippuhintojen sekä paremman matkustajakäyttöasteen myötä, huolimatta siitä, että vertailukaudella lennettiin selvästi enemmän pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja. Ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, joten ne parantavat yksikkötuottoja.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

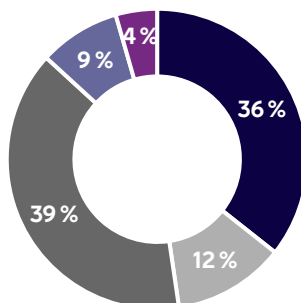
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	1–6/2023 Milj. euroa	1–6/2022 Milj. euroa	1–6/2023 Milj. km	1–6/2022 Milj. km	1–6/2023 Milj. km	1–6/2022 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	362,0	127,5	6 330,8	4 050,1	4 758,3	1 954,7	75,2	26,9
Pohjois-Amerikka	102,7	93,1	2 136,3	3 623,8	1 472,1	1 683,5	68,9	22,5
Eurooppa	495,6	320,3	6 950,6	6 261,5	5 530,6	4 333,7	79,6	10,4
Lähi-itä	103,1	6,2	1 555,0	164,1	1 108,9	118,7	71,3	-1,0
Kotimaa	94,5	58,9	790,2	656,9	579,1	453,0	73,3	4,3
Reiteille kohdistumaton	7,3	15,3						
Yhteensä	1 165,4	621,2	17 763,0	14 756,4	13 449,1	8 543,6	75,7	17,8

Matkustajatuotot



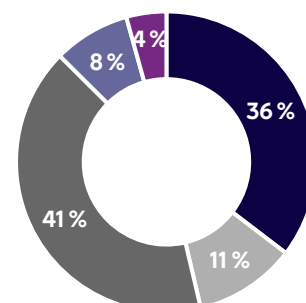
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Reiteille kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

COVID-19-pandemian negatiivinen vaikutus ensimmäisellä vuosipuoliskolla näkyi vielä Aasian-matkustajaliikenneluvuissa Kiinan-matkustuksen hiljalleen käynnistyessä. Vertailukauden lukuja sen sijaan rasitti kysyntää selvästi heikentänyt omikronmuunnos ja helmikuun 2022 lopussa sulkeutunut Venäjän ilmatila. Vaikka katsauskauden luvut paranivat vahvan kysynnän myötä vertailukaudesta, Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti kuitenkin negatiivisesti erityisesti Aasian-lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 87,6 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 20,4 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 39,8 prosenttia ollen 5 418 700 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 57,4 prosenttia ja matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 17,8 prosenttiyksikköä 75,7 prosenttiin.

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

Aasian-liikenteessä Finnair operoi jäljellä olevien pandemiavaikutusten sekä erityisesti suljetun Venäjän ilmatilan takia reittilentoja noin 55 prosenttia verrattuna vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta enemmän matkustuksen avauduttua Aasiaan. Kapasiteetti kasvoi 56,3 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 143,4 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 26,9 prosenttiyksikköä 75,2 prosenttiin.

Suljetun Venäjän ilmatilan myötä yhtiö on lisännyt Pohjois-Amerikan kapasiteettia, ja se kasvoi katsauskaudella noin 12 prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kapasiteetti pieneni vertailukaudesta kuitenkin 41,0 prosenttia vuoden 2022 lokakuun lopulla lakkautettujen Tukholman-lentojen myötä. Myydyt henkilökilometrit laskivat vain 12,6 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 22,5 prosenttiyksikköä 68,9 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 11,0 prosenttia. Myytyt henkilökilometrit nousivat 27,6 prosenttia vahvan kysynnän siivittämänä ja matkustajakäyttöaste nousi 10,4 prosenttiyksikköä 79,6 prosenttiin. Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän, jonka luvut raportoitiin vielä vuoden 2022 aikana Euroopan-luvuissa. Vertailukauden liikennelukuja on nyt oikaistu vastaavasti.

Finnair aloitti vuonna 2022 yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa. Finnairin operoimat lennot Kööpenhaminan ja Tukholman sekä Dohan välillä alkoivat marraskuun alusta ja lennot Helsingin ja Dohan välillä joulukuun puolivälistä. Edellä todetusti vuoden 2023 alusta alkaen nämä päivittäiset lennot raportoidaan osana uutta liikennealuetta Lähi-itää, johon sisältyvät myös jo ennen Qatar Airways -yhteistyötä operoidut lennot Dubaihin ja Israeliin. Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 847,4 prosenttia. Henkilökilometrit nousivat 834,0 prosenttia, mutta matkustajakäyttöaste laski 1,0 prosenttiyksikköä 71,3 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 20,3 prosenttia ja myytyt henkilökilometrit nousivat 27,8 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 4,3 prosenttiyksikköä 73,3 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 66,2 miljoonaan euroon (54,4). Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja lentolippuliitännäiset maksut olivat suurimmat lisämyyntierät.

Finnair operoi katsauskaudella vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna ennen kaikkea suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, joten rahtivolyymit jäivät vuoden 2019 ensimmäisen puoliskon volyymeistä. Tarjotut reittiliikenteen rahti tonnikilometrit kuitenkin nousivat 20,3 prosenttia ja myytyt reittiliikenteen rahti tonnikilometrit 7,9 prosenttia vertailukaudesta. Nousu selittyy pääasiassa sillä, että Finnair raportoi operomiensa Qatar Airways -yhteistyölennojen rahtiliikenneluvut, vaikka niihin liittyvä liikevaihto raportoidaan osana matkustajatuottoja. Vaikka kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 0,9 prosenttia, rahtiliikevaihto pieneni 52,1 prosenttia vertailukaudesta alempien rahtihintojen ja toisaalta Qatar Airways -liikevaihdon allokoinnin myötä.

Matkapakettien positiiviseen taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemian jälkeinen vahva kysyntä. Katsauskauden aikana matkapaketteja tuotettiin vain ulkomaan kohteisiin kotimaanpakettien tuotannon loputtua jo aiemmin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 33,5 prosenttia vertailukaudesta ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 97,0 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 74,3 prosenttia 111,7 miljoonaan euroon (64,1).

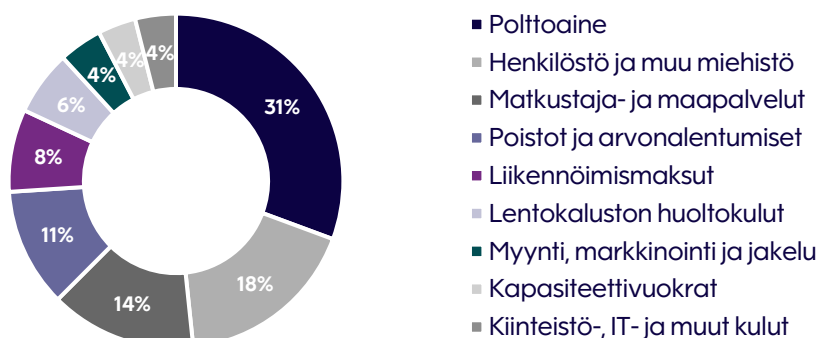
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 9,7 prosenttia 58,8 miljoonaan euroon (53,6). Tuottojen kasvu johtui pääasiassa British Airwaysin kanssa sovitusta wet leaseistä (lentokoneen vuokraus miehistöineen), jotka päättyivät vuoden 2023 ensimmäisen neljänneksen lopussa.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–KESÄKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 17,6 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin sekä pidentyneiden Aasian-reittien myötä. Finnair jatkoi ensimmäisellä vuosipuoliskolla kustannussopeutustoimiaan.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 2,0 prosenttia ja oli 7,75 senttiä (7,91). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 2,8 prosenttia. Lasku vertailukaudesta johtui katsauskaudella enemmän operoidusta kapasiteetista, pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suuremmasta osuudesta vertailukaudella, wet lease -operaatioista sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 1 435,6 milj. euroa)





Milj. euroa	1–6/2023	1–6/2022	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	254,2	215,6	17,9
Polttoainekulut	439,9	366,0	20,2
Kapasiteettivuokrat	52,7	47,6	10,8
Lentokaluston huoltokulut	89,7	73,4	22,2
Liikennöimismaksut	114,5	101,6	12,7
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	60,3	49,0	23,0
Matkustaja- ja maapalvelut	203,0	149,8	35,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	56,5	60,8	-7,1
Poistot ja arvonalentumiset	164,8	157,0	5,0
Yhteensä	1 435,6	1 220,7	17,6

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 16,5 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppatulot, kasvoivat vertailukaudesta pääasiassa kasvaneen kapasiteetin (ASK) sekä pidentyneiden Aasian-reittien takia. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 6,1 prosenttia muun muassa pidempien Aasian-reittien takia, vaikka pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin hyvin vähän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) sen sijaan parani 4,6 prosenttia vertailukaudesta parantuneen matkustajakäyttöasteen myötä.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat ennen kaikkea lisääntyneen kapasiteetin myötä ja Aasian-reittien pidentymisestä.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) nousivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen kasvaneiden volyyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat markkinointiaktiiviteettien ja toisaalta lisääntyneen myynnin takia.

Lentokaluston huoltokulut nousivat kasvaneen kapasiteetin ja pidentyneiden Aasian-reittien takia. Koska kapasiteetti on kasvanut ja lennot ovat pidentyneet Euroopan ja Aasian välillä, liikennöimismaksut kasvoivat vertailukaudesta, vaikka esimerkiksi Venäjän ylilentorajotteja ei kertynyt katsauskaudella lainkaan.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) nousivat kasvaneen kapasiteetin myötä vertailukaudesta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut sen sijaan laskivat pääasiassa valuuttakurssivoittojen ansiosta.

TULOS TAMMI–KESÄKUUSSA

Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä lähes kaikkiin Aasian maihin pystyi matkustamaan vapaasti, joten COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin tulokseen olivat suhteellisen lieviä tammi–kesäkuussa. Vuoden 2022 helmikuussa suljetun Venäjän ilmatilan takia uudelleenreititetyt Aasian-lennot olivat kuitenkin pidempiä nostaan esimerkiksi niiden henkilöstö-, polttoaine- sekä navigointikustannuksia.

Milj. euroa	1–6/2023	1–6/2022	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	231,9	-60,1	>200
Poistot ja arvonalentumiset	-164,8	-157,0	-5,0
Vertailukelpoinen liiketulos	67,1	-217,1	130,9
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	7,0	-40,7	117,3
Liiketulos	74,1	-257,8	128,8
Rahoitustuotot	25,6	-0,9	>200
Rahoituskulut	-72,8	-67,8	-7,4
Kurssivoitot ja -tappiot	9,3	-54,9	116,9
Tulos ennen veroja	36,2	-381,4	109,5
Tuloverot	105,4	-111,0	195,0
Kauden tulos	141,6	-492,3	128,8

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos paranivat vertailukaudesta ja kääntyivät voitollisiksi liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 3,0 miljoonaa euroa (-15,0) liittyen katsauskaudella heikentyneeseen Yhdysvaltain dollariin. Ensimmäisellä vuosipuoliskolla muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 4,1 miljoonaa euroa (7,0) liittyen pääosin myyntivoittoihin, joita oli 3,0 miljoonaa euroa (6,7). Vertailukaudella ei ollut lainkaan

uudelleenjärjestelykuluja. Toisaalta katsauskaudella ei tehty lainkaan lentokoneiden alaskirjauksia, kun vertailukaudella tehty A330-lentokoneiden alaskirjaus oli suurin vertailukelpoisuuteen vaikuttanut erä (-32,7).

Nettorahoituskulut aiheutuivat pääasiassa korkokuluista, jotka ylittivät korkotuottojen ja kurssivoittojen määrän. Ensimmäisen vuosineljänneksen verotuksellisista tappioista ei kirjattu laskennallista verosaamista niiden hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden takia ja tuloverokirjaukset liittyivät pääosin muihin laskennallisten verosaamisten muutoksiin. Ne selittyivät erällä väliaikaisilla eroilla, joista ei ollut kirjattu laskennallista verosaamista tilikaudella 2022. Ne kirjattiin ensimmäisellä vuosineljänneksellä laskennallisiin verosaamisiin, koska kyseisillä erillä ei ole verotuksellista vanhenemisaikaa ja yhtiön tulevaisuuden näkymät olivat parantuneet. Finnairin taloudellisten näkymien edelleen parantuessa yhtiö kirjasi toisella vuosineljänneksellä takaisin 99 miljoonaa euroa vuosien 2020 ja 2021 verotappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia, jotka alaskirjattiin vertailukaudella. Muut toisen vuosineljänneksen tuloverokirjaukset koostuivat käytetyistä verotuksellisista tappioista ja muista väliaikaisista eroista.

Kauden positiivinen tulos selittyi pääosin yllä mainituilla laskennallisten verosaamisten kirjauksilla, jotka perustuivat parantuneisiin taloudellisiin näkymiin.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli kesäkuun lopussa 4 210,7 miljoonaa euroa (31.12.2022: 4 133,0). Laivaston tasearvo nousi tehtyjen investointien ansiosta katsauskaudella 25,5 miljoonalla eurolla poistoista huolimatta. Käyttöoikeuslaivaston arvo sen sijaan laski poistojen takia 74,3 miljoonaa euroa.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 144,3 miljoonaan euroon (31.12.2022: 134,9) pääasiassa parantuneen lentolippumyynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset nousivat 190,0 miljoonaan euroon (31.12.2022: 80,6) pääosin siksi, että yhtiö takaisinkirjasi 99 miljoonaa euroa vuosien 2020 ja 2021 verotuksellisiin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia. Eläkesaamiset kasvoivat 128,8 miljoonaan euroon (31.12.2022: 120,0) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina ollen 0,7 miljoonaa euroa (31.12.2022: 0,7).

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 657,1 miljoonaan euroon (31.12.2022: 452,0). Muutos selittyi pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 545,2 miljoonaan euroon (31.12.2022: 356,4) parantuneen varaustilanteen sekä kausiluonteisuuden myötä.

Ensimmäisen vuosipuoliskon voitollinen tulos paransi osaltaan omaa pääomaa, joka oli kesäkuun lopussa 551,6 miljoonaa euroa (31.12.2022: 410,7) eli 0,39 euroa osakkeelta (31.12.2022: 0,29). Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Kesäkuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 40,4 miljoonaa euroa (31.12.2022: 42,8), koska suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot laskivat erityisesti polttoaineen hinnan laskun vuoksi heikentäen samalla omaa pääomaa.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta		
Milj. euroa	1–6/2023	1–6/2022
Liiketoiminnan nettorahavirta	382,6	217,3
Investointien nettorahavirta	-331,4	-20,8
Rahoituksen nettorahavirta	-237,5	75,7

Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli huomattavasti parantuneen lentolippumyynnin sekä positiivisen vertailukelpoisen käyttökatteen ansiosta selvästi positiivinen. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen laivastoinvestointien sekä muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutosten (maturiteetti yli kolme kuukautta) takia. Rahoituksen nettorahavirta oli samoin negatiivinen lainojen takaisinmaksujen, jotka sisältävät muun muassa joukkovelkakirjalainan 18 miljoonan euron ensimmäisellä vuosineljänneksellä suoritetun takaisinoston sekä TyEL-takaisinlainan ensimmäisen 100 miljoonan euron lyhennyksen kesäkuussa, sekä lentokoneiden vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksun takia.



Pääomarakenne

%	30.6.2023	31.12.2022
Omavaraisuusaste	13,1	9,9
Nettovelkaantumisaste (gearing)	153,7	266,4

Omavaraisuusaste oli kesäkuun lopussa korkeampi kuin vuoden 2022 lopussa voitollisen kauden tuloksen ansioista. Nettovelkaantumisaste (gearing) laski vuoden 2022 lopusta parantuneen oman pääoman sekä kasvaneiden kassavarojen, alentuneen oikaistun korollisen velan ja näin ollen matalamman korollisen nettovelan takia.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	30.6.2023	31.12.2022
Kassavarat	1 530,6	1 524,4
Oikaistu korollinen velka	2 378,7	2 618,4
Korollinen nettovelka	848,1	1 094,0

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen hyvä kassavarojen kasvaessa vuoden 2022 lopusta vahvan liiketoiminnan nettorahavirran ansiosta, vaikka yhtiö maksoi ensimmäisen 100 miljoonan euron lyhennyksen TyEL-takaisinlainasta. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2022 loppua pienempi vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksun, heikentyneen Yhdysvaltain dollarin sekä lainojen takaisinmaksujen takia. Korollisia vuokrasopimusvelkoja oli yhteensä 1 225,3 miljoonaa euroon (31.12.2022: 1 330,7).

INVESTOINNIT

Vuoden 2023 ensimmäisen puoliskon bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 136,2 miljoonaa euroa (100,3), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -139,5 miljoonaa euroa (-17,9).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -191,9 miljoonaa euroa (-2,9) ja myös se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -331,4 miljoonaa euroa (-20,8).

Vuoden 2023 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -228 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 36 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 32,8 prosenttia koko laivaston 1 778,9 miljoonan euron tasearvosta.²

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Toisen vuosineljänneksen lopussa Finnairilla oli 55 lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 12,0 vuotta.

² Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.



Finnairin operoima laivasto* 30.6.2023	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2022 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2023	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-1	5	0	22,1	
Airbus A320	174	10		10	0	20,9	
Airbus A321	209	15		1	14	8,9	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	13,7	
Airbus A350	297/336	17		5	12	5,6	2
Yhteensä		55	-1	25	30	12,0	2

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

LAIVASTOUUDISTUS

Kesäkuun lopussa yhtiöllä oli seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350 -lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Näistä jäljellä olevista lentokoneista ensimmäinen toimitetaan tämänhetkisten sitoumusten mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja toinen vuoden 2026 toisella neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 337,0 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:lta.

Norran operoima laivasto* 30.6.2023	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2022 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2023	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	13,9	
Embraer E190	100	12		9	3	15,0	
Yhteensä		24	0	15	9	14,5	

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

Strategian toteutus

Finnair päivitti katsauskaudella vuoteen 2025 ulottuvaa strategiaansa, koska yhtiö on jo saavuttanut monia strategiakaudelle asetettuja tavoitteita. Syyskuussa 2022 julkaistu strategia tähtäsi kannattavuuden palauttamiseen ja kilpailukykyisen lentoyhtiön rakentamiseen suljetusta Venäjän ilmatilasta riippumatta. Sen tavoitteena oli vähintään 5 prosentin vertailukelpoinen liikevoittotaso vuoden 2024 puolivälistä lähtien.

Katsauskauden strategiapäivityksessään Finnairin asetti itselleen uuden taloudellisen tavoitteen, joka on 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä. Strategiateemat tämän saavuttamiseksi ovat:

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

ASIAKASLÄHTÖINEN KAUPALLINEN JA OPERATIIVINEN LAADUKKUUS

Finnairin tavoitteena on olla moderni pohjoismainen lentoyhtiö. Yhtiö on kasvattanut merkittävästi suoran jakelun osuutta, parantanut digitaalista myyntikyvykkyyttään sekä kehittänyt tuottojen optimointia ja kumppaneiden hyödyntämistä. Painotus siirtyy nyt asiakslähtöiseen ja dataa hyödyntävään myyntiin, sekä asiakassuhteiden ja asiakassitoutuneisuuden vahvistamiseen kaikissa asiakassegmenteissä. Turvallisuus ja lentojen täsmällisyys ovat



edelleen operatiivisen laadukkuuden keskiössä, ja Finnair panostaa analytiikan ja datan hyödyntämiseen sujuvan ja personoidun matkustuskokemuksen tarjoamiseksi.

Digitaalisen asioinnin rooli on jo nyt keskeinen osa Finnairin tarjontaa ja sen merkitys tulee kasvamaan edelleen. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä ylitti huhti-kesäkuussa pandemiaa edeltäneen tason (Q2 2019 noin 2,0 miljoonaa eri kävijää), mutta laski vertailukaudesta, kun sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 2,1 miljoonaa todennettua eri kävijää (2,5) kuukaudessa. Lasku johtui pääasiassa uudistetusta evästeiden suostumuskäytännöstä. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 18,1 prosenttia 868 000:een. Modernien myyntikanavien³ matkustajaosuus kokonaismatkustajamäärästä nousi 67,8 prosenttiin (66,5).

Päivitetty strategia painottaa edelleen lentoyhtiökumppanuuksien yhteishankkeiden (Atlantic Joint Business eli AJB, Siberian Joint Business eli SJB ja yhteishanke Juneyao Airin kanssa) hyödyntämistä. Tässä korostuvat oneworld-kumppanit, kuten American Airlines ja Alaska Airlines Pohjois-Amerikassa, Qatar Airways Lähi-idässä, Japan Airlines Japanin-reiteillä ja Qantas uusilla Australian ja Aasian yhdistävillä 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. Katsauskaudella Finnair otti käyttöön kesäkuusta alkaen uuden Superlight-lipun, joka korvaa Economy Light -lipun Finnairin Euroopan sisäisillä matkoilla. Yhtiö teki myös muutoksia matkatavarakiintiöihin samalla tehostaen käsimatkatavarasääntöjen valvontaa. Nämä muutokset tukevat osaltaan Finnairin strategiaa sujuvoittamalla lentotoimintaa, parantamalla lentojen täsmällisyyttä ja kasvattamalla lisäpalveluvalikoimaa.

Finnairin asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli edelleen hyvällä tasolla ollen 35 (42). Siihen on vaikuttanut asiakkaiden suosiossa olleen uusitun laajarunkokoneiden matkustamon lisäksi Finnairin erinomainen 84,9 prosentin (80,1) saapumistäsmällisyys eurooppalaista ilmailujärjestelmää rasittaneista kapasiteettihaasteista huolimatta. Osoituksena Finnairin vahvasta asiakastyytyväisyydestä yhtiö valittiin katsauskaudella Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo 13. kerran peräkkäin Skytraxin asiakastutkimuksessa.

TASAPAINOINEN KASVU OPTIMOIDULLA LAIVASTOLLA

Venäjän ilmatilan sulun vuoksi Finnair menetti ainutlaatuisen maantieteellisen etunsa, sillä Venäjän ilmatilan kiertäminen pidentää lentoreittejä Finnairin kotikentän ja Japanissa, Etelä-Koreassa sekä Kiinassa sijaitsevien keskeisten suurkaupunkien välillä 15–40 prosenttia kohteesta riippuen. Finnair on siksi maantieteellisesti tasapainottanut verkostoaan painottaen länttä sekä Lähi-itää ja optimoinut Euroopan verkostoaan sekä liikenteen rakennetta tehokkuuden lisäämiseksi.

Finnair solmi katsauskaudella oneworld-kumppani Qantasin kanssa sopimuksen lentokoneiden vuokrauksista. Sopimuksen mukaan Finnair vuokraa kaksi A330-konetta miehistöineen (*wet lease*) kahdeksi vuodeksi, ja sen jälkeen kaksi A330-konetta ilman miehistöjä (*dry lease*) Qantasille kahdeksi ja puoleksi vuodeksi vuodesta 2025 alkaen. Ensimmäinen *wet lease* -kone alkaa lentää Qantasin lentoja lokakuussa 2023 ja toinen kone vuoden 2024 alkupuolella. *Wet lease* -koneita käytetään Qantasin lennoilla Sydneyn ja Singaporen sekä Sydneyn ja Bangkokin välillä. Näiden sopimusten sekä Qatar Airways -yhteistyön kautta yhtiö pystyy hyödyntämään A330-laivastoaan tuottavasti Venäjän ilmatilan sulusta huolimatta, ja samalla säilyttää joustavuuden Aasian ja Euroopan välisten yhteyksien palauttamiseen.

Finnairin laivaston optimointi on näillä toimilla saatu päätökseen. Koneiden nopeammat käännöt lentoasemilla, koneiden käyttöasteen tehostaminen ja ulosvuokrauksesta palautuvat lentokoneet mahdollistavat Finnairille kasvun markkinan mukana ja kapasiteetin lisäämisen kilpailukykyisellä kustannustasolla huolimatta lentokonemarkkinoilla vallitsevista kapasiteettirajoitteista.

JATKUVA KUSTANNUSTEHOKKUUS KILPAILUKYVYN VARMISTAMISEKSI

Kannattava ja kilpailukykyinen toiminta edellyttää Finnairilta kustannustason jatkuvaa tarkkailua. Yhtiö kuitenkin siirtyy nyt ohjelmamuotoisesta kustannusten pienentämisestä kohti jatkuvaa kustannustehokkuuden parantamista varmistaakseen kilpailukykyensä ja mahdollisuuden investoida asiakaskokemukseen myös jatkossa.

³ Finnair aloitti vuoden 2023 alusta raportoimaan suorien digitaalisten kanavien myyntiosuuden sijasta modernien myyntikanavien matkustajaosuutta digitalisointiin keskittymisen myötä. Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.



Katsauskauden aikana Finnair on edistänyt olemassa olevia säästöhankkeita eteenpäin ja työstänyt myös uusia hankkeita, jotka muun muassa hyödyntävät tekoälyn tuomia mahdollisuuksia.

YKSI ALAN JOHTAVISTA VASTUULLISUUSTOIMIIJOISTA

Finnair on sitoutunut kehittämään toimintaansa jatkuvasti ja systemaattisesti kaikilla kestävän kehityksen osa-alueilla. Yhtiö haluaa olla yksi lentoliikenteen johtavista vastuullisuustoimijoista. Tämän saavuttamiseksi yhtiö tekee jatkuvaa systemaattista työtä ympäristövastuun ja sosiaalisen vastuun edistämiseksi sekä tiivistä yhteistyötä kumppaneidensa ja koko toimitusketjunsä kanssa. Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin kaikkea toimintaa, mutta kestävän kehityksen strategiassa yhtiö keskittyy olemassaolonsä tarkoitukseen ja ympäristöön.

Yhtiön pitkän tähtäimen vastuullisuustavoite pysyy ennallaan strategiapäivityksen yhteydessä, ja yhtiön tavoitteena on edelleen olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä. Finnair on kuitenkin päättänyt luopua aiemmasta tavoitteestaan puolittaa hiilidioksidinettöpäästönsä vuoteen 2025 mennessä (vuoden 2019 lähtötasosta), sillä tavoitteen saavuttamiseksi olisi vaadittu huomattavan paljon päästökompensointia. Finnair sitoutui huhtikuussa 2022 tekemään yhteistyötä Science Based Targets -aloitteen (SBTi) kanssa saattaakseen päästötavoitteidensa Pariisin ilmastopimuksen mukaisiksi. SBTi edellyttää, että lentoyhtiöt irtautuvat hiilestä omalla toiminnallaan, joten se ei huomioi toimialan ulkopuolisia päästöhyvityksiä tai muita markkinapohjaisia mekanismeja, kuten päästökauppajärjestelmää. SBTi:n vaatimusten mukaisesti Finnairin keskittyy vähentämään lentokoneidensa suoria päästöjä. Tämä edellyttää merkittäviä toimenpiteitä Finnairin lentokoneiden modernisoimiseksi, toiminnan tehostamiseksi ja uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi. Toimenpiteiden tarkka aikataulu ja laajuus tarkentuvat loppuvuoden aikana, kun Finnair valmistautuu toimittamaan lyhyen aikavälin CO₂-intensiteetin vähennystavoitteet SBTi:n validoitavaksi vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä.

Sosiaalinen vastuu ja yhteiskuntavastuu ovat myös keskeinen osa yhtiön vastuullisuustyötä ja niiden merkitys kasvaa tulevaisuudessa entisestään. Tämä tarkoittaa työntekijöiden hyvinvointia ja terveyttä, ihmisoikeuksien, tasa-arvon, syrjimättömyyden ja monimuotoisuuden edistämistä työpaikoilla ja arvoketjuissa, esteettömien palvelujen tarjoamista sekä asiakkaiden ja henkilöstön turvallisuudesta ja terveydestä huolehtimista kaikissa olosuhteissa.

KESTÄVÄ TASE

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

Katsauskaudella takaisinkirjatut 99 miljoonan euron laskennalliset verosaamiset muodostivat merkittävän askeleen taseen parantamisessa. Finnairin tarkoituksena on ottaa seuraava askel kestävän ja kustannustehokkaamman taseen rakentamisessa, kun yhtiö suunnittelee selvästi parantuneen tulokunnan siivittämänä lunastavansa 200 miljoonan euron hybridilainan syyskuun alussa.

SOPEUTUMISKYKYINEN FINNAIR-KULTTUURI SITOUTUNEEN HENKILÖSTÖN AVULLA

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

Finnairin palveluksessa oli huhti–kesäkuussa keskimäärin 5 211 (5 404) henkilöä eli 3,6 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä nousi katsauskaudella 111 henkilöllä eli 2,2 prosentilla ja oli kesäkuun lopussa 5 261 (5 381). Finnairiin palkattiin toisella vuosineljänneksellä 279 uutta työntekijää pääasiassa Finnair Kitcheniin, Finnairin lentotoimintatehtäviin sekä asiakaspalvelutehtäviin Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 4,7 prosenttia (8,1). Finnairin sairauspoissaolojen määrä oli huhti–kesäkuussa 3,9 prosenttia (4,5).

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 yritys vastuusta kiinnostuneiden, tarpeisiin. Vastuullinen toiminta on tärkeää, mikäli yritys haluaa säilyttää merkityksellisyytensä

sekä harjoittaa menestyksellistä ja pitkäjänteistä liiketoimintaa. Yritysten on reagoitava maailmanlaajuisiin haasteisiin ja toimittava aktiivisesti YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden (SDG) toteuttamiseksi.

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

SDG 5: Sukupuolten tasa-arvo

SDG 9: Kestävä teollisuus, innovaatiot ja infrastruktuuri

SDG 12: Vastuullinen kuluttaminen

SDG 13: Ilmastoteot

SDG 16: Rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto

SDG 17: Yhteistyö ja kumppanuus

Isoimmat odotukset Finnairiin kohdistuvat lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, ja Finnair on sitoutunut alan yleiseen hiilineutraalin kasvun tavoitteeseen vuodesta 2020 eteenpäin. Se kuitenkin näkee tämän tavoitteen vain päästöjen vähentämisen ensiaskelena. Strategiansa mukaan Finnair pyrkii hiilineutraaliuteen vuoteen 2045 mennessä ja on sitoutunut asettamaan tieteeseen pohjautuvan hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteen (SBTi) viimeistään vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä.

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

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

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

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

Muutokset yhtiön johdossa

Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei tapahtunut henkilövaihdoksia.

Finnair tiedotti 23.5.2023, että se on nimittänyt Kaisa Aalto-Luodon Finnairin henkilöstöjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi. Aalto-Luoto aloittaa tehtävässä viimeistään 23.11.2023. Hän toimii tällä hetkellä Sanoma Median henkilöstöjohtajana, on aiemmin toiminut Outotecin henkilöstö- ja viestintäjohtajana ja on tehnyt pitkän uran vaativissa henkilöstöhallinnon johtotehtävissä Outotecissä ja Mandatum Lifessa. Finnairin nykyinen henkilöstöjohtaja Johanna Karppi jatkaa roolissaan syksyyn 2023 asti ja jättää Finnairin myöhemmin päätettävänä ajankohtana.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli kesäkuun lopussa 796,6 miljoonaa euroa (31.12.2022: 546,4) ja päätöskurssi oli 0,57 euroa (31.12.2022: 0,39). Ensimmäisen vuosipuoliskon aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,60 euroa, alin kurssi 0,39 euroa ja keskimurssi 0,53 euroa. Osakkeita vaihdettiin 192,0 miljoonaa kappaletta yhteensä 101,7 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 1 408 726 198 osaketta (31.12.2022: 1 407 401 265). Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,8 prosenttia (31.12.2022: 55,9). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus kesäkuun lopussa oli 10,0 prosenttia (31.12.2022: 7,6).

Omat osakkeet

Finnairin hallussa oli 31.12.2022 yhteensä 399 303 osaketta, mikä vastaa 0,03 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Finnair Oyj antoi 31.3.2023 vuoden 2023 varsinaisen yhtiökokouksen myöntämän osakeantivaltuutuksen nojalla itselleen vastikkeetta 1 324 933 uutta osaketta. Näin ollen yhtiön hallussa oli yhteensä 1 724 236 osaketta, mikä vastaa 0,12 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Finnair luovutti 3.4.2023 yhteensä 1 324 933 omaa osakettaan kannustinpalkkiona FlySharen eli henkilöstön osakesäästöohjelman osallistujille. Kauden lopussa Finnairin hallussa oli 399 303 omaa osaketta.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Helsingissä 23.3.2023.

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään osakeannista (koskee sekä uusien osakkeiden antamista että omien osakkeiden luovuttamista). Valtuutus hankittavista ja/tai pantiksi otettavista omista osakkeista koskee enintään 50 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista, ja valtuutus osakeannista koskee enintään 8 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 0,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-2023>

Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

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

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 reittiverkostoon ja kannattavuuteen. Ukrainan sota on vaikuttanut merkittävästi maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä, erityisesti siviili-ilmailuun liittyen, sulkenut ilmatiloja. Venäjän ilmatilan sulun kesto sekä mahdollinen sodan eskaloituminen nykyistä laajemmaksi on Finnairin Aasian-liikenteen kannalta merkittävin riskitekijä. Lisää reittejä Euroopan ja Aasian välillä saattaa muuttua operatiivisesti mahdottomiksi ja / tai taloudellisesti kannattamattomiksi. Pitkittyneen Venäjän ilmatilan sulun sekä mahdollisen sodan eskaloitumisen negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan, liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään sekä rahoitustaan uudessa toimintaympäristössä.

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

COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Vaikka matkustusrajoituksia ei Kiinan avautumisen myötä juurikaan enää ole, niihin liittyvät epävarmuustekijät, erityisesti Aasiassa, muodostavat riskin lentomat kustuksen kysynnän ja sitä kautta Finnairin liikevaihdon kehitykselle. COVID-19-pandemialla voi myös olla negatiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia lentomat kustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomat koihin, tai jos se tai vastaavat

tulevat terveysuhat lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistyminen vaikuttaa todennäköisesti liikematkustuksen elpymiseen.

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät Venäjän ilmatilan sulun keston sekä COVID-19-pandemiaan ja mahdollisiin uudelleenkiristyviin matkustusrajoituksiin, COVID-19-pandemiasta aiheutuneisiin resurssiongelmiin 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 kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, vallitsevan korkean inflaation kiihtyminen, taantuma tai verotuksen muutokset, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen.

Liikevaihtoon ja liiketulokseen vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi osittain vaikuttaa, ovat operatiiviset kustannukset ja tuotannon määrä. COVID-19-pandemian valtavien vaikutusten vuoksi Finnair on toteuttanut mittavan 200 miljoonan euron kustannussäästöohjelman. Nykyiset inflaatiopaineet muodostavat riskin saavutetun kustannustason säilyttämiselle.

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 valuutariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaihtelu 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, minkä vuoksi Finnairin nykyinen suojausaste on alle pandemiaa edeltävällä tasolla, mutta kuitenkin riskienhallintapolitiikan asettamissa rajoissa.

COVID-19-pandemiarajoitusten kiristyminen uudelleen erityisesti Japanissa ja Kiinassa sekä Venäjän ilmatilan sulun pitkittyminen heikentäisivät yhtiön kannattavuutta, kassatilannetta ja omaa pääomaa. Heikentynyt kannattavuus kasvattaisi myös riskiä laivaston ja muiden omaisuserien arvonalentumiselle.

Jälleen kannattamattomaksi muuttuva toiminta ja pääomien ehtyminen voisivat vaikeuttaa uuden rahoituksen saamista entisiin ehtoihin, tai jopa estää uuden rahoituksen saamisen.

Finnairin olemassa olevien tai uusien kilpailijoiden kapasiteetin kasvu ja tuoteparannukset 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. Lisäksi Finnairin kilpailijoiden toteuttamat kustannusrakenteen uudelleenjärjestelyt COVID-19-pandemian ja suljetun Venäjän ilmatilan takia saattavat johtaa aiempaa kireämpään kilpailuun muun muassa entistä aggressiivisemmän hinnoittelun kautta.

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 vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suoja ja kuluttajan suoja koskeva sääntely. COVID-19-pandemian aiheuttamissa poikkeuksellisissa olosuhteissa erilaiset sopimuksiin ja viranomaiskäytäntöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi

valtiontukien sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä.

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin ja liikevaihtoon, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat, kuten COVID-19-pandemia on osoittanut, voivat vaikuttaa haitallisesti lentomat kustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastonmuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, esimerkiksi rankka lumisade, ilmakehän turbulenssit, maanjäristykset, hurrikaanit, taifuunit tai rajua 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 COVID-19-pandemian sekä geopolittisen tilanteen mahdollisten lisämuutosten 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.

Lakoilla ja muilla työnsäilyksillä voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikuluja ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat 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 suojaa kyseisen politiikan nojalla polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Riskienhallintapolitiikkaa on päivitetty vuoden 2022 viimeisellä neljänneksellä. Päivityksen myötä suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on noin 90 prosenttia ja alaraja noin 60 prosenttia suojausasteen laskiessa suojausjakson loppua kohden. Keskimääräinen suojausaste nousee päivityksen myötä merkittävästi. Uuden politiikan mukainen suojausaste saavutettiin vuoden 2023 ensimmäisen puoliskon aikana.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	33 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	23 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	20 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	69 milj. euroa	44 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojiin keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojiin keskihinta, USD/tonnia**
Q3 2023	189 000	949
Q4 2023	144 000	940
Q1 2024	120 000	904
Q2 2024	87 000	817
Yhteensä	540 000	915

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausten kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	4–6 2023	4–6 2022	1–6 2023	1–6 2022	2022	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liikeyrityksen kassavirtoille)		Suojausaste liikeyrityksen kassavirtoille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojausten huomioon ottaen	
Myyntivaluutat								
EUR	58	58	61	56	58	-	-	-
USD*	11	9	8	7	8	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	4	5	4	5	4	9 milj. euroa	5 milj. euroa	47 %
KRW	3	2	3	3	2	-	-	-
SEK	3	4	3	5	4	-	-	-
GBP	3	4	4	4	4	-	-	-
NOK	3	4	3	4	4	-	-	-
Muut	14	14	14	16	15	-	-	-
Ostovaluutat								
EUR	58	54	60	56	55	-	-	-
USD*	36	42	33	39	41	62 milj. euroa	34 milj. euroa	47 %
Muut	6	4	6	5	5	-	-	-

* Suojausaste ja herkkyyyslaskelma USD-korille, joka käsittää USD- ja HKD-nettokassavirrat. Herkkyyyslaskelmassa 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 valuuttaposiitiosta 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 80 prosenttia.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut olennaisia raportoitavia tapahtumia.

Taloudellinen raportointi vuonna 2023

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2023 on seuraava:

- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2023 tiistaina 31.10.2023

FINNAIR OYJ
Hallitus



Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 21.7.2023 tulosjulkistuslehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2023-0721-press>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 21.7.2023 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä ensin osoitteessa <https://palvelu.flik.fi/teleconference/?id=10010296>. Rekisteröidyttyäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2023-q2>.

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	4-6/2023	4-6/2022	Muutos %	1-6/2023	1-6/2022	Muutos %	2022
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	749,2	550,3	36,2	1 443,9	950,1	52,0	2 356,6
Vertailukelpoinen liiketulos	66,2	-84,2	178,7	67,1	-217,1	130,9	-163,9
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	8,8	-15,3	24,1 %-yks.	4,6	-22,8	27,5 %-yks.	-7,0
Liiketulos	65,8	-92,9	170,9	74,1	-257,8	128,8	-200,6
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	19,9	-1,1	21,0 %-yks.	16,1	-6,3	22,4 %-yks.	6,5
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	0,09	-0,20	145,0	0,09	-0,36	123,9	-0,36
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	0,09	-0,20	143,9	0,08	-0,36	123,4	-0,36
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	8,13	7,02	15,9	8,13	6,44	26,3	7,53
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	8,71	7,46	16,6	8,67	7,27	19,2	8,09
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	7,41	8,09	-8,4	7,75	7,91	-2,0	8,05
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,02	5,17	-2,8	5,27	5,43	-2,8	5,38
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %				13,1	7,2	5,9 %-yks.	9,9
Nettovelkaantumisaste, %				153,7	378,2	-224,4 %-yks.	266,4
Korollinen nettovelka				848,1	1 152,0	-26,4	1 094,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				1,9	-14,7	16,6 %-yks.	7,1
Bruttoinvestoinnit	62,5	34,1	83,1	136,2	100,3	35,8	199,6
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				5,5	-13,8	19,3 %-yks.	-6,1
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %				53,7	100,5	-46,8 %-yks.	64,7
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 826	2 366	19,4	5 419	3 875	39,8	9 096
Lentojen lukumäärä, kpl	25 050	22 776	10,0	49 688	41 008	21,2	88 713
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 213	7 841	17,5	17 763	14 756	20,4	31 298
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	7 031	5 274	33,3	13 449	8 544	57,4	21 157
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	76,3	67,3	9,0 %-yks.	75,7	57,9	17,8 %-yks.	67,6
Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus							
Nettosuosittelutulos (NPS)	35	42	-16,9	39	39	0,2	40
Saapumistasmallisuus, %	84,9	80,1	4,8 %-yks.	83,4	77,6	5,8 %-yks.	79,0
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %	67,8	66,5	1,3 %-yks.	67,2	67,1	0,1 %-yks.	66,3
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,1	2,5	-17,0	2,1	2,4	-11,0	2,3
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	868,0	735,0	18,1	832,0	650,0	28,0	711,0
Lisämyynti	33,1	27,7	19,4	66,2	54,4	21,6	123,2
Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen							
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	242 143	193 624	25,1	469 352	367 330	27,8	788 104
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	762 749	609 917	25,1	1 478 459	1 157 089	27,8	2 482 528
Lentojen CO ₂ päästöt, g/ASK	82,8	77,8	6,4	83,2	78,4	6,1	79,3
Lentojen CO ₂ päästöt, g/RTK	914,9	927,3	-1,3	926,9	971,1	-4,6	926,9
Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 211	5 404	-3,6	5 181	5 365	-3,4	5 336
Sairauspoissaolot, %	3,85	4,47	-0,62 %-yks.	4,36	4,88	-0,52 %-yks.	5,37
Tapaturmataajuuus (LTIF)	4,7	9,8	-51,6	6,3	8,2	-22,5	6,8
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				4,7	8,1	-3,4 %-yks.	7,3



VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä lisätäkseen tilikauden 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 + Arvonalentumiset A330-lentokoneista + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liiketulos	Liiketulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liiketulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liiketulos + Poistot ja arvonalentumiset	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja, poistoja ja arvonalentumisia.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatusta investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa Konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	4-6/2023	4-6/2022	Muutos%	1-6/2023	1-6/2022	Muutos%	2022
Liiketulos	65,8	-92,9	170,9	74,1	-257,8	128,8	-200,6
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	0,2	11,6	-98,5	-3,0	15,0	-120,0	8,8
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,6	-0,1	> 200	-1,0	-0,3	<-200	-0,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,2	-2,8	92,4	-3,0	-6,7	55,6	-6,6
Arvon alentumiset A330-lentokoneista			-		32,7	-100,0	32,7
Uudelleenjärjestelykulut	-0,2		-	-0,1		-	2,6
Vertailukelpoinen liiketulos	66,2	-84,2	178,7	67,1	-217,1	130,9	-163,9
Poistot ja arvonalentumiset	82,9	78,2	6,0	164,8	157,0	5,0	317,1
Vertailukelpoinen EBITDA	149,1	-6,0	> 200	231,9	-60,1	> 200	153,2

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2023	30.6.2022	Muutos%	31.12.2022
Oma pääoma yhteensä	551,6	304,6	81,1	410,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 210,7	4 210,3	0,0	4 133,0
Omavaraisuusaste, %	13,1	7,2	5,9 %-yks.	9,9

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2023	30.6.2022	Muutos%	31.12.2022
Vuokrasopimusvelat	1 225,3	1 429,1	-14,3	1 330,7
Muut korolliset velat	1 153,3	1 325,6	-13,0	1 298,5
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	0,1	-32,5	100,3	-10,7
Oikaistut korolliset velat	2 378,7	2 722,1	-12,6	2 618,4
Muut rahoitusvarat	-1 069,9	-707,7	-51,2	-738,6
Rahat ja pankkisaamiset	-460,7	-862,4	46,6	-785,8
Kassavarat	-1 530,6	-1 570,1	2,5	-1 524,4
Korollinen nettovelka	848,1	1 152,0	-26,4	1 094,0
Oma pääoma yhteensä	551,6	304,6	81,1	410,7
Nettovelkaantumisaste, %	153,7	378,2	-224,4 %-yks.	266,4
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	445,3	-78,1	> 200	153,2
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	1,9	-14,7	16,6 %-yks.	7,1

* 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 johdannaissopimukseen perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitetiedoissa 10 ja 11, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	4-6/2023	4-6/2022	Muutos%	1-6/2023	1-6/2022	Muutos%	2022
Lisäykset käyttöomaisuudessa	51,3	20,7	148,1	118,2	58,9	100,6	125,8
Uudet sopimukset käyttöikeusomaisuudessa	6,0	2,5	137,1	6,9	4,8	44,4	9,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöikeusomaisuudessa	5,2	10,9	-52,4	11,1	36,6	-69,8	64,3
Bruttoinvestoinnit	62,5	34,1	83,1	136,2	100,3	35,8	199,6

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2023	30.6.2022	Muutos%	31.12.2022
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	46,8	-631,4	107,4	-370,7
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	142,9	130,0	10,0	137,9
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-25,3	76,9	-133,0	38,8
Tuotto, edelliset 12 kk	164,4	-424,5	138,7	-194,0
Oma pääoma yhteensä	551,6	304,6	81,1	410,7
Vuokrasopimusvelat	1 225,3	1 429,1	-14,3	1 330,7
Muut korolliset velat	1 153,3	1 325,6	-13,0	1 298,5
Sijoitettu pääoma	2 930,2	3 059,3	-4,2	3 039,8
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 994,8	3 083,4*	-2,9	3 162,2*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	5,5	-13,8	19,3 %-yks.	-6,1

* Sijoitettu pääoma oli 3 107,5 miljoonaa euroa 30.6.2021 ja 3 284,6 miljoonaa euroa 31.12.2021.



Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2023	30.6.2022	Muutos%	31.12.2022
Muut rahoitusvarat	1 069,9	707,7	51,2	738,6
Rahat ja pankkisaamiset	460,7	862,4	-46,6	785,8
Kassavarat	1 530,6	1 570,1	-2,5	1 524,4
Liikevaihto, edelliset 12 kk	2 850,4	1 563,1	82,4	2 356,6
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	53,7	100,5	-46,8 %-p	64,7

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 myydyltä 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 lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Asiakslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suosittelisitte Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suositelijoiden osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Saapumistämällisyys	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.

Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen	
Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta

Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuuus (LTIF)	Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät

Konsernin taloudellinen puolivuositiedote 1.1.–30.6.2023

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	4-6/2023	4-6/2022	1-6/2023	1-6/2022	2022
Liikevaihto	5	749,2	550,3	1 443,9	950,1	2 356,6
Liiketoiminnan muut tuotot	6	28,0	40,8	61,9	60,4	153,5
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	7	-125,0	-113,9	-254,2	-215,6	-449,6
Polttoainekulut		-220,9	-229,0	-438,9	-365,7	-835,1
Kapasiteettivuokrat		-25,9	-24,7	-52,7	-47,6	-102,5
Lentokaluston huoltokulut		-40,4	-50,2	-86,8	-88,4	-192,4
Liikennöimismaksut		-59,1	-50,0	-114,5	-101,6	-206,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-29,1	-28,3	-60,3	-49,0	-103,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-99,6	-79,0	-203,0	-149,8	-348,0
Poistot ja arvonalentumiset	8	-82,9	-78,2	-164,8	-189,7	-349,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-28,5	-30,6	-56,6	-60,9	-123,7
Liiketulos		65,8	-92,9	74,1	-257,8	-200,6
Rahoitustuotot		13,4	-0,5	25,6	-0,9	6,5
Rahoituskulut		-36,1	-34,5	-72,8	-67,8	-137,9
Kurssivoitot ja -tappiot		0,5	-41,5	9,3	-54,9	-38,8
Tulos ennen veroja		43,6	-169,3	36,2	-381,4	-370,7
Tuloverot	13	95,0	-110,2	105,4	-111,0	-105,4
Kauden tulos		138,6	-279,5	141,6	-492,3	-476,2
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		138,6	-279,5	141,6	-492,3	-476,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos		0,09	-0,20	0,09	-0,36	-0,36
Laimennettu osakekohtainen tulos		0,09	-0,20	0,08	-0,36	-0,36

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	4-6/2023	4-6/2022	1-6/2023	1-6/2022	2022
Kauden tulos	138,6	-279,5	141,6	-492,3	-476,2
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	9,0	3,8	-18,5	12,0	-13,8
Verovaikutus	-1,8	-0,8	6,4	-2,4	0,1
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	4,3	12,5	12,1	27,5	49,9
Verovaikutus	-0,9	-2,5	-2,4	-5,5	-10,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	10,6	13,0	-2,4	31,6	26,2
Kauden laaja tulos	149,2	-266,5	139,2	-460,7	-450,0
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	149,2	-266,5	139,2	-460,7	-450,0



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	30.6.2023	30.6.2022	31.12.2022
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	15	920,3	894,3	894,8
Käyttöoikeuslaivasto	16	858,6	982,0	932,9
Laivasto yhteensä		1 778,9	1 876,3	1 827,6
Muu käyttöomaisuus	15	145,1	155,2	150,1
Muu käyttöoikeusomaisuus	16	146,4	153,8	145,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		291,5	309,0	295,5
Eläkesaamiset	18	128,8	102,6	120,0
Muut pitkäaikaiset varat		3,2	4,3	4,5
Laskennalliset verosaamiset	13	190,0	72,8	80,6
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 392,3	2 365,1	2 328,3
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		144,3	129,2	134,9
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		130,2	74,4	122,0
Johdannaisinstrumentit	10, 11	13,4	70,9	23,5
Muut rahoitusvarat	11	1 069,9	707,7	738,6
Rahat ja pankkisaamiset		460,7	862,4	785,8
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 818,4	1 844,7	1 804,8
Myytäväinä olevat omaisuuserät			0,5	
Varat yhteensä		4 210,7	4 210,3	4 133,0
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		476,2	229,2	335,2
Oma pääoma yhteensä		551,6	304,6	410,7
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	1 026,7	1 232,2	1 128,0
Muut korolliset velat	19	913,1	685,7	1 058,4
Eläkevelvoitteet		0,7	0,7	0,7
Varaukset ja muut velat	21	164,9	198,3	186,4
Pitkäaikaiset velat yhteensä		2 105,3	2 116,9	2 373,5
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	198,6	196,9	202,7
Muut korolliset velat	19	240,2	639,9	240,1
Varaukset	21	46,8	36,3	71,7
Ostovelat		103,8	80,9	90,3
Johdannaisinstrumentit	10, 11	43,6	7,1	36,7
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	22	657,1	553,4	452,0
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		116,2	89,7	111,2
Muut velat		147,3	184,5	144,4
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 553,7	1 788,8	1 348,9
Velat yhteensä		3 659,1	3 905,7	3 722,4
Oma pääoma ja velat yhteensä		4 210,7	4 210,3	4 133,0

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 ehtoisen hybridilaina	Oman pääoman ehtoisen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2023	75,4	168,1	42,8	763,3	-1 237,0	198,0	400,0	410,7
Kauden tulos					141,6			141,6
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-12,1					-12,1
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			9,7					9,7
Kauden laaja tulos			-2,4		141,6			139,2
Osakeperusteiset maksut				1,8				1,8
Oma pääoma 30.6.2023	75,4	168,1	40,4	765,1	-1 095,4	198,0	400,0	551,6

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoisen hybridilaina	Oman pääoman ehtoisen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2022	75,4	168,1	16,6	762,0	-744,5	198,0		475,7
Kauden tulos					-492,3			-492,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			9,6					9,6
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			22,0					22,0
Kauden laaja tulos			31,6		-492,3			-460,7
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan nostot							290,0	290,0
Osakeperusteiset maksut				-0,3				-0,3
Oma pääoma 30.6.2022	75,4	168,1	48,2	761,6	-1 236,8	198,0	290,0	304,6

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoisen hybridilaina	Oman pääoman ehtoisen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2022	75,4	168,1	16,6	762,0	-744,5	198,0		475,7
Kauden tulos					-476,2			-476,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-13,7					-13,7
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			40,0					40,0
Kauden laaja tulos			26,2		-476,2			-450,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan nostot						290,0		290,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan konvertointi pääomalainaksi						-290,0	290,0	
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan nostot							110,0	110,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut					-16,4			-16,4
Osakeperusteiset maksut				1,4				1,4
Oma pääoma 31.12.2022	75,4	168,1	42,8	763,3	-1 237,0	198,0	400,0	410,7



KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	4-6/2023	4-6/2022	1-6/2023	1-6/2022	2022
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	43,6	-169,3	36,2	-381,4	-370,7
Poistot ja arvonalentumiset	82,9	78,2	164,8	189,7	349,8
Rahoitustuotot ja -kulut	22,2	76,4	37,9	123,6	170,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,2	-2,8	-3,0	-6,7	-6,6
Varausten muutos	-5,0	17,3	-15,4	19,5	45,2
Työsuhde-etuudet	3,6	3,2	7,4	5,7	12,7
Muut oikaisut	1,7	0,2	2,5	0,0	2,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	0,3	20,6	-5,5	25,3	60,0
Myynti- ja muiden saamisten muutos	22,1	-13,2	-14,8	-36,7	-86,9
Vaihto-omaisuuden muutos	0,0	-4,1	-0,6	-7,7	-10,1
Osto- ja muiden velkojen muutos	39,4	217,4	225,7	356,4	249,5
Käyttöpääoman muutos	61,5	200,1	210,2	312,0	152,5
Maksetut rahoituskulut, netto	-34,5	-21,3	-58,1	-45,2	-96,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	175,8	182,0	382,6	217,3	259,0
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon	-59,3	-13,0	-139,0	-41,2	-83,1
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-0,4	-0,5	-1,1	-2,1	-4,9
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,0	11,6	0,4	25,2	25,5
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,2	0,2	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-128,1	4,8	-191,9	-2,9	-12,8
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7
Investointien nettorahavirta	-187,7	2,8	-331,4	-20,8	-75,5
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen takaisinmaksut	-110,0	-12,8	-137,3	-124,0	-144,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-49,0	-46,8	-100,2	-90,3	-193,4
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut					-20,5
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot		290,0		290,0	400,0
Rahoituksen nettorahavirta	-158,9	230,5	-237,5	75,7	42,1
Rahavirtojen muutos	-170,8	415,3	-186,3	272,3	225,6
Rahavarat tilikauden alussa	1 360,1	1 006,9	1 375,6	1 150,0	1 150,0
Rahavirtojen muutos	-170,8	415,3	-186,3	272,3	225,6
Rahavarat kauden lopussa *	1 189,3	1 422,2	1 189,3	1 422,2	1 375,6
*Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	1 069,9	707,7	1 069,9	707,7	738,6
Rahat ja pankkisaamiset	460,7	862,4	460,7	862,4	785,8
Kassavarat	1 530,6	1 570,1	1 530,6	1 570,1	1 524,4
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-341,3	-147,9	-341,3	-147,9	-148,8
Rahavarat	1 189,3	1 422,2	1 189,3	1 422,2	1 375,6

Konsernin taloudellisen puolivuositarkastuksen liitetiedot 1.1.–30.6.2023

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen puolivuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Puolivuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 20.7.2023.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Puolivuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2022 konsernitilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Puolivuositarkastuksen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

3. HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Konsernin taloudellinen puolivuositarkastus 30. kesäkuuta 2023 päättyvältä ajalta on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan puolivuositarkastuksen julkistamisesta. Hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu yhtiön strategiaan ja hallituksen hyväksymään viimeisimpään liiketoimintasuunnitelmaan.

Vuoden 2022 loppua kohti alkanut positiivinen kehitys Finnairin toimintaympäristössä on jatkunut vahvana, mikä on johtanut matkustajakysynnän ja kannattavuuden voimakkaaseen kasvuun vuoden 2023 ensimmäisen kuuden kuukauden aikana. Kasvanutta lipunmyyntiä seurannut vahva liiketoiminnan kassavirta vaikuttaa positiivisesti myös yhtiön maksuvalmiuteen. Liiketoimintaympäristön parantumisen sekä onnistuneen strategian toteuttamisen myötä yhtiön johto arvioi COVID-19-pandemian sekä Venäjän ilmatilan sulun vaikutusten vähentyneen merkittävästi eikä näiden olevan liiketoiminnan jatkuvuuden kannalta enää merkittäviä.

4. KESKEISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Puolivuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään. Toteutuneet taloudelliset luvut saattavat poiketa aiemmista arvioista ja oletuksista. Tunnistetut erät, jotka edellyttävät eniten johdon arvioita ja oletuksia, tai joiden arvioihin liittyy eniten epävarmuustekijöitä, ovat laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvostus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaroukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä, johdannaisopimukset ja suojauslaskenta sekä laskennalliset verosaamiset. Laatiessaan puolivuositarkastusta, yhtiön johto on arvioinut myös ympäristöliittännäisten seikkojen vaikutusta puolivuositarkastuksessa käytetyissä ennusteissa.

Finnairin liiketoimintanäkymiin ja johdon ennusteisiin liittyvä epävarmuus on vähentynyt merkittävästi vuoden 2023 ensimmäisen puoliskon aikana, johtuen pandemian vaikutusten lieventymisestä ja onnistuneesta strategian toteuttamisesta. Parantuneen näkyvyyden seurauksena johto käyttää vain yhtä todennäköisimpänä pitämäänsä ennusteskenaariota puolivuositarkastuksen laadinnan yhteydessä.

Parantuneen liiketoimintaympäristön myötä matkustajaliikevaihto ja kannattavuus kasvoivat merkittävästi edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna ja yhtiön johto arvioi matkustuskysynnän jatkuvan aiemmin ennakoitua vahvempana. Vaikka Venäjän ilmatilan sulkemisen odotetaan vaikuttavan pidempään Finnairin Aasian-lentojen reitteihin ja toimintakustannuksiin, yhtiön johto arvioi Finnairin saavuttavan strategian mukaisen vähintään 5 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen vuoden 2024 puolivälistä lähtien n. 12–18 kuukautta ennakoitua aiemmin. Toisen vuosineljänneksen aikana tehdyssä strategiapäivityksessä Finnair nosti taloudellisen tavoitteensa 6 prosenttiin vuoden 2025 loppuun mennessä.

Vaikka COVID-19 pandemiaan ja Venäjän ilmatilan sulkuaan liittyvät erityiset riskit ovat normalisoituneet, riskit liittyen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksiin kysyntään ja kustannuksiin ovat edelleen koholla aiheuttaen toimintaympäristön epävarmuutta. Lisäksi polttoaineen hinnan ja valuuttakurssien vaihteluilla voi olla merkittävä vaikutus yhtiön taloudelliseen tulokseen, taseeseen ja kassavirtaan. Finnairin johto seuraa toimintaympäristön muutosten vaikutusta liiketoimintaansa jatkuvasti, ja päivittää arvioita ja oletuksia viimeisimmän saatavillaan olevan tiedon mukaisesti.

Muista keskeisimmistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä sekä ympäristöliittännäisten seikkojen vaikutuksista on kerrottu tarkemmin vuoden 2022 tilinpäätöksen yhteydessä.

5. SEGMENTTITIEDOT JA LIIKEVAIHTO

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

Finnairin kuluvaan vuoden toisen kvartaalin liikevaihto kasvoi verrattuna vuoden 2022 vastaavaan ajanjaksoon johtuen pääosin matkustajatuottojen merkittävästä kasvusta, mikä johtui COVID-19 pandemian vaikutuksesta vertailukaudella ja toisaalta lentolippujen hintojen pysymisestä poikkeuksellisen korkealla tasolla. Rahtipalvelujen liikevaihdon lasku johtui pääasiassa Aasian suuntautuvien lentojen vähenemisestä sekä lentorahtihintojen laskusta.

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

4-6/2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	78,8	63,9	211,1	1,8	26,5	11,6	393,6	71,5
Lisämyynti	4,1	3,5	9,0	0,1	1,6	9,5	27,7	5,0
Rahti	58,4	24,5	7,8	0,1	0,1	-1,1	89,8	16,3
Matkapalvelut	0,0	0,1	38,6	0,3	0,0	0,1	39,1	7,1
Yhteensä	141,3	92,0	266,4	2,3	28,2	20,1	550,3	
Osuus %	25,7	16,7	48,4	0,4	5,1	3,6		

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

1-6/2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	127,5	93,1	320,3	6,2	58,9	15,3	621,2	65,4
Lisämyynti	7,8	5,6	15,4	0,5	3,5	21,7	54,4	5,7
Rahti	136,4	51,5	25,0	1,5	0,2	-4,2	210,4	22,1
Matkapalvelut	2,5	0,1	59,1	2,0	0,4	0,0	64,1	6,7
Yhteensä	274,1	150,2	419,7	10,2	63,0	32,8	950,1	
Osuus %	28,9	15,8	44,2	1,1	6,6	3,4		

2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	425,0	244,3	866,1	31,9	128,2	15,3	1710,7	72,6
Lisämyynti	19,4	12,8	36,7	1,0	5,4	47,9	123,2	5,2
Rahti	224,7	82,6	46,3	2,4	0,4	-4,1	352,3	15,0
Matkapalvelut	7,6	0,3	156,2	5,5	0,5	0,2	170,3	7,2
Yhteensä	676,8	340,0	1105,4	40,7	134,4	59,3	2356,6	
Osuus %	28,7	14,4	46,9	1,7	5,7	2,5		



Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	4-6/2023	1-3/2023	10-12/2022	7-9/2022	4-6/2022	1-3/2022	10-12/2021	7-9/2021
Liikevaihto	749,2	694,7	687,3	719,2	550,3	399,8	413,5	199,4
Matkustajatuotot	612,1	553,4	535,5	553,9	393,6	227,6	218,9	113,9
Lisämyynti	33,1	33,0	32,4	36,3	27,7	26,7	19,4	10,5
Rahti	47,3	53,4	68,6	73,4	89,8	120,5	147,1	65,4
Matkapalvelut	56,8	54,9	50,8	55,5	39,1	25,0	28,1	9,7
Vertailukelpoinen EBITDA	149,1	82,8	99,1	114,1	-6,0	-54,1	12,6	-30,7
Vertailukelpoinen liiketulos	66,2	0,9	17,9	35,2	-84,2	-132,9	-65,2	-109,1
Liiketulos	65,8	8,3	38,0	19,2	-92,9	-164,9	-60,2	-106,0

6. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

Liiketoiminnan muut tuotot vähenivät vertailukauteen verrattuna johtuen Eurowings Discoverin kanssa sovitun wet lease -järjestelyn päättymisestä kuluvan vuoden ensimmäisen kvartaalin aikana.

miljoonaa euroa	4-6/2023	4-6/2022	Muutos%	1-6/2023	1-6/2022	Muutos%	2022
Vuokratuotot	22,5	27,6	-18,4	48,0	37,3	28,8	118,8
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	0,2	2,8	-91,3	3,0	6,8	-55,7	6,8
Muut tuotot	5,3	10,4	-49,6	10,9	16,3	-33,4	27,9
Yhteensä	28,0	40,8	-31,4	61,9	60,4	2,5	153,5

7. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat kapasiteetin noustua vertailukaudesta ja Aasian-reittien pidennyttyä.

miljoonaa euroa	4-6/2023	4-6/2022	Muutos%	1-6/2023	1-6/2022	Muutos%	2022
Palkat ja palkkiot	-86,8	-75,9	-14,3	-177,0	-142,9	-23,9	-297,3
Maksupohjaiset järjestelyt	-15,6	-17,8	12,6	-30,3	-28,9	-4,9	-55,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	-2,8	-3,0	8,2	-5,6	-6,1	8,2	-11,4
Eläkekulut yhteensä	-18,4	-20,9	11,9	-35,9	-35,0	-2,6	-66,8
Muut sosiaalikulut	-3,9	-3,9	-1,3	-8,4	-12,0	29,5	-31,6
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-109,1	-100,7	-8,4	-221,4	-189,8	-16,6	-395,7
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-7,4	-7,4	1,2	-16,0	-12,9	-24,1	-27,6
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-6,5	-4,1	-58,5	-12,6	-9,6	-31,2	-19,0
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-2,0	-1,6	-25,5	-4,2	-3,2	-30,2	-7,3
Yhteensä	-125,0	-113,9	-9,8	-254,2	-215,6	-17,9	-449,6

8. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	4-6/2023	4-6/2022	Muutos%	1-6/2023	1-6/2022	Muutos%	2022
Oman laivaston poistot	-34,0	-29,8	-13,8	-66,0	-60,0	-9,9	-120,9
Muun käyttöomaisuuden poistot	-3,8	-4,4	13,4	-7,6	-9,8	21,6	-18,9
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-39,9	-38,5	-3,6	-80,6	-76,5	-5,3	-156,0
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,3	-5,5	4,0	-10,7	-10,7	0,6	-21,3
Poistot	-82,9	-78,2	-6,0	-164,8	-157,0	-5,0	-317,1
Arvonalentumiset					-32,7	100,0	-32,7
Yhteensä	-82,9	-78,2	-6,0	-164,8	-189,7	13,1	-349,8

Laivasto ja muu käyttöomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuon vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Finnair arvioi jokaisena raportointitietokautena onko viitteitä siitä, että jonkin käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Mikäli arvonalentumiseen viittaavia tekijöitä ilmenee, arvioidaan omaisuuserän kerrytettävissä oleva rahamäärä. Kerrytettävissä oleva rahamäärä määritetään rahavirtaa tuottavalle yksikölle, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavan yksikön tasolla. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä

kerrytettävissä olevan rahamäärän. Arvon alentumistestauksesta kerrotaan tarkemmin vuoden 2022 tilinpäätöksessä.

Johto ei puolivuositarkastuksen raportoinnin yhteydessä tekemässään arviossa ole tunnistanut viitteitä arvonalentumisesta eikä arvonalennustestejä ole tehty.

9. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Vertailukelpoiseen liike tulokseen 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 liike tuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, omistettujen A330-lentokoneiden arvonalentumisia ja uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	4-6/2023			4-6/2022		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	749,2		749,2	550,3		550,3
Liiketoiminnan muut tuotot	28,0	-0,3	27,7	40,8	-2,8	38,0
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-125,0	0,0	-125,1	-113,9		-113,9
Polttoainekulut	-220,9	0,6	-220,3	-229,0	-0,1	-229,2
Kapasiteettivuokrat	-25,9		-25,9	-24,7		-24,7
Lentokaluston huoltokulut	-40,4	0,2	-40,2	-50,2	11,6	-38,6
Liikennöimismaksut	-59,1		-59,1	-50,0		-50,0
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-29,1		-29,1	-28,3		-28,3
Matkustaja- ja maapalvelut	-99,6		-99,6	-79,0		-79,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-28,5	0,0	-28,5	-30,6	0,1	-30,5
EBITDA			149,1			-6,0
Poistot ja arvonalentumiset	-82,9		-82,9	-78,2		-78,2
Liiketulos	65,8	0,4	66,2	-92,9	8,7	-84,2

miljoonaa euroa	1-6/2023			1-6/2022			2022		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	1 443,9		1 443,9	950,1		950,1	2 356,6		2 356,6
Liiketoiminnan muut tuotot	61,9	-3,1	58,8	60,4	-6,8	53,6	153,5	-6,8	146,7
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-254,2		-254,2	-215,6		-215,6	-449,6	2,5	-447,1
Polttoainekulut	-438,9	-1,0	-439,9	-365,7	-0,3	-366,0	-835,1	-0,9	-836,0
Kapasiteettivuokrat	-52,7		-52,7	-47,6		-47,6	-102,5		-102,5
Lentokaluston huoltokulut	-86,8	-3,0	-89,7	-88,4	15,0	-73,4	-192,4	8,8	-183,6
Liikennöimismaksut	-114,5		-114,5	-101,6		-101,6	-206,5		-206,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-60,3		-60,3	-49,0		-49,0	-103,1		-103,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-203,0		-203,0	-149,8		-149,8	-348,0		-348,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-56,6	0,1	-56,5	-60,9	0,1	-60,8	-123,7	0,4	-123,3
EBITDA			231,9			-60,1			153,2
Poistot ja arvonalentumiset	-164,8		-164,8	-189,7	32,7	-157,0	-349,8	32,7	-317,1
Liiketulos	74,1	-7,0	67,1	-257,8	40,7	-217,1	-200,6	36,6	-163,9

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 3,0 miljoonan euron voiton lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta ja 3,1 miljoonan euron voiton pääosin kolmen vuokratun lentokoneen ostosta. Voitto suojauslaskennan ulkopuolella olevien johdannaisten realisoitumattomista käyvän arvon muutoksista oli 1,0 miljoonaa euroa.

10. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallintavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2022 tilinpäätöksessä esitettävien tietojen kanssa. 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 2023 toisella vuosineljänneksen lopussa oli yli 400 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollarin vahvistumisella euroa vastaan on ollut positiivinen vaikutus johdannaisten arvostuksiin, ja lentopetrolin hinnan laskulla on ollut negatiivinen vaikutus johdannaisten arvostuksiin. Yhdysvaltain dollari heikentyi vuoden 2023 toisen kvartaalin aikana 2,2 % verrattuna vuoden 2022 toiseen kvartaaliin ja lentopetrolin hinta laski 41,5 % samalla ajanjaksolla.



Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.6.2023		30.6.2022		31.12.2022	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	287,6	-0,4	176,1	4,9	284,7	-7,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	67,0	0,2				
Mydyt optiot	62,3	-0,4				
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	167,0	1,2	177,6	8,6	183,7	-11,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	584,0	0,5	353,7	13,5	468,4	-18,9
Taseen suojaus (termiinit)	565,3	2,0	342,1	6,4	337,7	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	565,3	2,0	342,1	6,4	337,7	-0,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1149,3	2,5	695,7	19,9	806,1	-19,3
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	341 000	-22,8	56 000	11,7	209 000	-2,5
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	246 000	1,4	65 000	1,3	149 000	4,8
Mydyt optiot, lentopetroli, tonnia	246 000	-13,2	45 000	-1,8	149 000	-7,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	833 000	-34,6	166 000	11,1	507 000	-5,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	246 000	1,9	45 000	0,3	149 000	0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	246 000	1,9	45 000	0,3	149 000	0,9
Hyödykejohdannaiset yhteensä	1 079 000	-32,7	211 000	11,4	656 000	-4,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	95,8	-0,1	289,1	32,5	253,1	10,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	95,8	-0,1	289,1	32,5	253,1	10,7
Korkojohdannaiset yhteensä	95,8	-0,1	289,1	32,5	253,1	10,7
Johdannaiset yhteensä		-30,2		63,8		-13,2

11. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.6.2023	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	1 069,9	877,0	192,9
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	8,9		8,9
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,2		1,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,7		4,7
Hyödykejohdannaiset	4,5		4,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	2,3		2,3
Yhteensä	1 083,2	877,0	206,2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	0,1		0,1
Valuuttajohdannaiset	6,4		6,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	5,3		5,3
Hyödykejohdannaiset	37,1		37,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	36,9		36,9
Yhteensä	43,6		43,6

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 merkittävilta osin muihin syöttötietoihin kuin tasoon 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina).

12. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Konsernilla ei ollut tilikauden aikana toteutuneita yrityshankintoja tai -myyntejä.

13. TULOVEROT

Finnairin johto seuraa jatkuvasti laskennallisten verosaamisten hyödyntämisen todennäköisyyttä ja harkitsee arvioinnissaan sekä positiivista että negatiivista näyttöä. Vuoden 2022 toisella neljänneksellä Finnair kirjasi 117 miljoonan euron alaskirjauksen vahvistettuihin verotappioihin liittyvistä laskennallisista verosaamisista vuosilta 2020 ja 2021 heikentyneiden kannattavuusnäkömien seurauksena. Finnairin toimintaympäristöön liittynyt epävarmuus on vähentynyt merkittävästi vuoden 2023 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana parantuneen liiketoimintaympäristön ja uuden strategian onnistuneen toteuttamisen seurauksena. Tämä on johtanut matkustajaliikemäärän ja kannattavuuden merkittävään kasvuun, minkä lisäksi myös Finnairin tulonäkymä on parantunut. Vaikka Venäjän ilmatilan sulkemisen odotetaan vaikuttavan pidempään Finnairin Aasian-lentojen reitteihin ja toimintakustannuksiin, yhtiön johto arvioi Finnairin saavuttavan strategian mukaisen vähintään 5 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen vuoden 2024 puolivälistä lähtien n. 12–18 kuukautta ennakoitua aiemmin. Lisäksi nyt toisen vuosineljänneksen aikana tehdyssä strategiapäivityksessä Finnair nosti taloudellisen tavoitteensa 6 prosenttiin vuoden 2025 loppuun mennessä.

Tämän seurauksena johto arvioi puolivuositarkastuksen yhteydessä, että Finnairin palautunut kannattavuus yhdessä johdon ennusteiden kanssa tulevaisuuden verotettavasta tuloksesta antavat positiivista näyttöä yhtiön kyvystä hyödyntää käyttämättömät verotukselliset tappiot ja muut verotuksessa vähennyskelpoiset väliaikaiset erot. Perustuen IAS 12:n mukaisiin kriteereihin ja johdon arvioihin Finnair-konsernin ennustetusta tuloksesta Finnair kirjasi takaisin taseeseen 99 miljoonan euron laskennallisen verosaamisen vuoden 2023 toisella neljänneksellä.

Laskennalliset verosaamiset miljoonaa euroa	31.12.2022	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	30.6.2023
Vahvistetut tappiot	93,7	92,0 *		185,7
Käyttöomaisuus	59,7	-5,5		54,2
Vuokrasopimukset	279,2	-30,8		248,4
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,0		6,4	6,4
Muut väliaikaiset erot	17,6	-2,8		14,8
Yhteensä	450,2	52,9	6,4	509,5
Netotettu laskennallisista verovelosta	-369,6	52,5	-2,4	-319,5
Laskennalliset verosaamiset taseessa	80,6	105,4	4,0	190,0

Laskennalliset verovelat miljoonaa euroa	31.12.2022	Kirjattu tuloslaskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	30.6.2023
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	-24,0	0,7	-2,4	-25,7
Käyttöomaisuus	-109,2	14,3		-94,9
Vuokrasopimukset	-236,4	37,5		-198,9
Yhteensä	-369,6	52,5	-2,4	-319,5
Netotettu laskennallisista verosaamisista	369,6	-52,5	2,4	319,5
Laskennalliset verovelat taseessa	0,0	0,0	0,0	0,0

* Raportointikaudella tuloslaskelmaan kirjatun vahvistettuihin tappioihin liittyvän laskennallisen verosaamisen (99 miljoonaa euroa) määrä netottaa raportointikauden verotettavaa tulosta vastaan kirjattu laskennallisen verosaamisen vähennys (7 miljoonaa euroa).

Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti, kuin on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy verotettavaa tuloa, jota vastaan väliaikainen ero voidaan hyödyntää, huomioiden myös Finnairilla käytettävissään olevat verosuunnittelumenetelmät liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä. Hallituksen

arviointi tulevaisuudessa syntyvästä verotettavasta tuloksesta perustuu viimeisimpään puolivuositarkastuksen yhteydessä laadittuun ennusteskennäriin.

Koska pidemmän aikavälin arvioihin sisältyy luonnostaan enemmän epävarmuutta, johto on katsonut perustelluksi kirjata taseeseen laskennallisia verosaamia siihen määrään asti, jotka tulevat hyödynnetyiksi viidessä vuodessa. Johdon arvion mukaan osa tappioista voidaan vähentää verotettavasta tuloksesta jo kuluvan tilikauden aikana. Vahvistettuihin tappioihin liittyvä lakisääteinen vanhentumisaika on 10 vuotta ja vastaavat taseeseen tällä hetkellä kirjatut laskennalliset verot vanhenevat vuosina 2030 ja 2031.

Taseeseen kirjatut laskennalliset verosaamiset ja -velat netotetaan, koska ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään.

Finnair ei ole kirjannut laskennallisia verosaamia alla olevassa taulukossa esitettyihin väliaikaisiin eroihin liittyen.

Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset miljoonaa euroa	Vanhenemis- vuosi	30.6.2023		Vanhenemis- vuosi	31.12.2022	
		Brutto- määrä	Vero- vaikutus		Brutto- määrä	Vero- vaikutus
Verotukselliset tappiot	2031–2032	259,9	52,0	2030–2032	754,4	150,9
Vuokrasopimukset				Ei vanhene	64,1	12,8
Korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä olevat korkokulut	Ei vanhene	57,5	11,5	Ei vanhene	56,7	11,3
Johdannaisten arvostus käypään arvoon				Ei vanhene	13,5	2,7
Muut väliaikaiset erot				Ei vanhene	5,4	1,1
Yhteensä		317,4	63,5		894,1	178,8

14. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 23.3.2023 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2022 ei maksettu osinkoa. Yhtiökokous päätti 7.4.2022 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2021 ei maksettu osinkoa.

15. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2023	30.6.2022	31.12.2022
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 044,9	1 108,6	1 108,6
Lisäykset	118,2	58,9	125,8
Ennakoiden muutokset	22,3	-15,5	-37,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-12,8	0,2	20,4
Vähennykset ja siirrot	-33,6	-0,3	0,0
Poistot	-73,6	-69,8	-139,8
Arvon alentumiset		-32,7	-32,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 065,4	1 049,5	1 044,9

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin kolmen vuokratun lentokoneen ostoon, Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen sekä lentokoneiden huoltoon liittyviin investointeihin. Myös ennakoiden kasvu liittyy pääosin matkustamouudistukseen. Vähennykset ja siirrot liittyvät pääosin ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan purettuihin huoltovarauksiin.

Myytävänä olevat omaisuuserät

Finnairilla ei ollut vuoden 2023 toisen kvartaalin lopussa myytävissä oleviin omaisuuseriin luokiteltua käyttöomaisuutta.

16. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2023	30.6.2022	31.12.2022
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 078,2	1 181,7	1 181,7
Uudet sopimukset	6,9	4,8	9,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	11,1	36,6	64,3
Poistot	-91,2	-87,2	-177,3
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 005,0	1 135,8	1 078,2



Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot johtuvat pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista sekä toimitilojen ja autopaikkojen vuokrasopimuksen muutoksista.

17. VALTIONTUKI FINNAIRIN RAHOITUSJÄRJESTELYISSÄ

Valtiontuki pääomalinassa

Finnair ja Suomen valtio ovat allekirjoittaneet 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainalmiitistä yhtiön tukemiseksi. Hybridilainalmiitti on konvertoitu pääomalainaksi 30.6.2022 ja Euroopan komission kilpailuviranomainen on hyväksynyt konversion 20.6.2022. Pääomalaina on tällä hetkellä täysin nostettuna.

Valtiontuki TyEL-takaisinlainan uudelleenrahoituksessa

Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi 20.6.2022 hyväksyntänsä Suomen valtion myöntämälle 540 miljoonan euron takauksen jatkamiselle koskien TyEL-takaisinlainaa. Ylläpitääkseen tarvittavaa kassaa vallitsevassa epävarmassa toimintaympäristössä yhtiö on sopinut muiden osapuolten kanssa, että jatkettujen takausten myötä laina-aikaa jatketaan vuoteen 2025 saakka ja takaisinmaksuaikataulua muutetaan siten, että yhtiö lyhentää lainaa kesäkuusta 2023 alkaen 100 miljoonaa euroa puolivuositain, kuitenkin niin, että kaksi viimeistä 100 miljoonan euron lyhennystä maksetaan kokonaisuudessaan 15.5.2025. TyEL-takaisinlainan ehtojen mukaisesti lainalla on oltava voimassa oleva takaus lainantantajalle. Takauksen TyEL-takaisinlainalle on antanut Suomen valtio ja liikepankki.

18. ELÄKESAAMISET

Eläkesaamiset olivat 128,8 miljoonaa euroa (31.12.2022: 120,0). Tilikauden 2023 ensimmäisellä vuosipuoliskolla muihin laajan tuloksen eriin kirjattiin yhteensä 12,1 miljoonaa euroa, joka pääosin koostuu järjestelyyn kuuluvien varojen voitosta. Tuloslaskelmaan kirjattiin työsuorituksen perustuvia menoja 5,6 miljoonaa euroa ja nettokorkotuottoja 2,2 miljoonaa euroa.

19. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2023 toisella neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	30.6.2023	30.6.2022	31.12.2022	30.6.2023	30.6.2022	31.12.2022
Vuokrasopimusvelat	1 225,3	1 429,1	1 330,7	1 225,3	1 429,1	1 330,7
Lainat rahoituslaitoksilta	476,5	599,7	512,9	499,3	599,7	598,8
Joukkovelkakirjalainat	358,1	332,1	298,0	380,9	397,6	397,9
JOLCO-lainat* ja muut	246,7	331,4	217,3	273,1	328,3	301,8
Yhteensä	2 306,6	2 692,3	2 358,9	2 378,6	2 754,7	2 629,1

* 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 noteerattua hintaa (93,6).

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 30.6.2023							
miljoonaa euroa	1–12 kk	13–24 kk	25–36 kk	37–48 kk	49–60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	136,3	143,6	127,3	97,4	73,2	315,4	893,2
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	62,3	62,2	40,4	35,3	37,1	94,7	332,1
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	200,0	300,0					500,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset		382,5					382,5
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset		23,3	11,6				34,9
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,4	98,3	37,1	10,1	10,2	45,1	241,3
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	439,0	1 009,9	216,5	142,8	120,5	455,2	2 383,9
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	904,6	112,1					1 016,7
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-906,5	-112,6					-1 019,1
Hyödykejohdannaiset	32,1	0,5					32,7
Ostovelat ja muut velat	251,1						251,1
Korkomaksut	111,7	92,9	46,7	34,4	26,9	82,8	395,5
Yhteensä	832,2	1 102,8	263,2	177,3	147,5	537,9	3 060,8

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 31.12.2022							
miljoonaa euroa	1–12 kk	13–24 kk	25–36 kk	37–48 kk	49–60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	144,4	148,0	150,0	104,6	86,3	353,7	987,0
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	58,2	61,0	51,5	32,9	34,6	105,5	343,7
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	200,0	200,0	200,0				600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset			400,0				400,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset			26,0	13,0			39,0
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,4	41,8	89,0	33,0	10,3	51,2	265,8
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	443,1	450,8	916,5	183,6	131,2	510,4	2 635,5
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	809,4						809,4
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-792,1	-8,7					-800,8
Hyödykejohdannaiset	4,4	0,2					4,6
Ostovelat ja muut velat	234,7						234,7
Korkomaksut	121,4	98,9	69,5	39,9	29,8	92,8	452,3
Yhteensä	820,9	541,2	986,0	223,5	160,9	603,2	3 335,7

* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 1,6 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Lainat rahoituslaitoksilta eivät sisällä 0,7 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2020 ja erääntyy vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

20. OMAN PÄÄOMAN EHTOISET LAINAT

Finnairilla on nostettuna 400 miljoonaa euroa pääomalainaa. Nostettu pääomalaina on kirjattu konsernin emoyhtiön omaan pääomaan omana eränä.

Vuoden 2023 toisen kvartaalin lopussa pääomalainan marginaali oli 3,5 % ja viitekorko 1,851 % ehtojen mukaisesti. Pääomalainassa on myös käyttömaksu, jonka vuosittainen kulu on 3 %. Käyttömaksun lisäksi pääomalainasta voidaan maksaa luotonvarauspalkkiota nostamattomalle osuudelle, joka on 20 prosenttia kulloinkin voimassa olevasta lainan marginaalista.

Finnairilla on liikkeeseen laskettuna 200 miljoonan euron hybridilaina, joka on kirjattu konsernin emoyhtiön omaan pääomaan omana eränä. Hybridilainan kuponnikorko on 10,25 % ja lainalla ei ole eräpäivää. Ehtojen mukaan hybridilainassa on koronnostopäivä 3.9.2023, jolloin korko nousee 5 %. Koronnostopäivän yhteydessä Finnairin on mahdollista lunastaa hybridilaina takaisin ehtojen mukaisesti.



miljoonaa euroa	30.6.2023	31.12.2022
Pääomallainalle kertyneet korot	32,8	15,9
Hybridilainalle kertyneet korot	16,9	6,7

21. VARAUKSET

miljoonaa euroa	30.6.2023	30.6.2022	31.12.2022
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	246,7	195,9	195,9
Uudet varaukset	16,5	18,8	56,1
Käytetyt varaukset	-25,6	-10,7	-16,6
Puretut varaukset	-1,2	-1,9	-3,1
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	1,3	-1,1	-0,9
Siirrot erien välillä	-34,5		
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	3,9	2,1	6,4
Kurssierot	-3,0	15,0	8,8
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	204,1	218,2	246,7
Joista pitkäaikaista	159,2	184,2	178,7
Joista lyhytaikaista	44,9	34,0	68,0
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	5,0	3,8	3,8
Uudet varaukset	0,5	0,6	4,8
Käytetyt varaukset	-2,4	-0,7	-2,6
Puretut varaukset	-0,1	-0,3	-1,0
Muut varaukset yhteensä	3,0	3,4	5,0
Joista pitkäaikaista	1,1	1,1	1,4
Joista lyhytaikaista	1,9	2,3	3,6
Yhteensä	207,1	221,6	251,7
Joista pitkäaikaista	160,3	185,3	180,1
Joista lyhytaikaista	46,8	36,3	71,7

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2035 mennessä. Huoltovarauksista siirrettiin 34,5 miljoonaa euroa ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 164,9 miljoonaa euroa (31.12.2022: 186,4) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 4,6 miljoonaa euroa (31.12.2022: 6,3), jotka pääosin koostuvat saaduista vuokravakuuksista.

22. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.6.2023	30.6.2022	31.12.2022
Ennakkoon saadut lentolipputulot	545,2	455,8	356,4
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	55,0	41,0	51,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	44,0	35,9	27,9
Muut erät	12,9	20,7	16,4
Yhteensä	657,1	553,4	452,0

23. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	30.6.2023	30.6.2022	31.12.2022
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	61,1	58,4	52,5
Yhteensä	61,1	58,4	52,5

Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet pysyivät lähes vertailukauden tasolla.

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.6.2023 olivat 337,0 miljoonaa euroa (31.12.2022: 366,1) ja ne liittyvät valtaosin lentokoneilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 54,1 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 282,9 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 30.6.2023 olivat 18,5 miljoonaa euroa (31.12.2022: 17,2) 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.

24. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

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

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,8 % (31.12.2022: 55,9 %) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiirin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia. Suomen valtiolta saadusta pääomalinasta ja takauksesta, joka koskee TyEL-takaislainaa, kerrotaan liitetiedossa 17. Valtiontuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä.

miljoonaa euroa	1-6/2023	1-6/2022	2022
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Yhteisyritys	12,6	13,1	25,7
Eläkesäätiö	0,0	0,1	0,3
Sairauskassa	0,1	0,0	0,0
Työsuhde-etuudet			
Eläkesäätiö	5,6	5,9	11,2
Sairauskassa	0,4	0,3	0,6
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	4,0	0,9	4,1
Hallitus	0,2	0,2	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Yhteisyritys	42,3	38,8	78,2
Eläkesäätiö	0,7	1,0	2,0
Rahoitustuotot			
Eläkesäätiö	2,2	0,3	0,6
Saamiset			
Yhteisyritys	7,0	6,3	6,4
Eläkesäätiö	128,4	100,7	119,9
Velat			
Yhteisyritys	6,1	4,6	4,3

25. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut olennaisia raportoitavia tapahtumia.