



FINNAIR-KONSERNIN PUOLIVUOSIKATSAUS

1.1.–30.6.2022



19.7.2022

FINNAIR-KONSERNIN PUOLIVUOSIKATSAUS

1.1.–30.6.2022

Matkustuskysyntä alkoi normalisoitua useilla markkinoilla; suljettu Venäjän ilmatila ja ennätyskorkea polttoaineen hinta rasittavat Finnairin kannattavuutta

Huhti–kesäkuu 2022

- Osakekohtainen tulos oli -0,20 euroa (-0,09)*.
- Liikevaihto kasvoi 392,0 prosenttia vertailukaudesta ja oli 550,3 miljoonaa euroa (111,8).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -84,2 miljoonaa euroa (-151,3). Liiketulos oli -92,9 miljoonaa euroa (-139,1).
- Ennätyskorkean polttoaineen hinnan negatiivinen kustannusvaikutus oli noin 126 miljoonaa euroa** vertailukauteen verrattuna.
- Kassavarat olivat 1 570,1 miljoonaa euroa (31.12.2021: 1 265,7) ja omavaraisuusaste oli 7,2 prosenttia (31.12.2021: 11,8).
- Liiketoiminnan nettorahavirta (eli operatiivinen kassavirta) oli 182,0 miljoonaa euroa (-59,3) ja investointien nettorahavirta 2,8 miljoonaa euroa (13,8).***
- Matkustajamäärä kasvoi 711,3 prosenttia 2,4 miljoonaan (0,3).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 452,9 prosenttia 7 841,2 miljoonaan kilometriin (1 418,2).
- Matkustajakäyttöaste oli 67,3 prosenttia (30,6).

Tammi–kesäkuu 2022

- Osakekohtainen tulos oli -0,36 euroa (-0,19).
- Liikevaihto kasvoi 321,5 prosenttia vertailukaudesta ja oli 950,1 miljoonaa euroa (225,4).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -217,1 miljoonaa euroa (-294,5). Liiketulos oli -257,8 miljoonaa euroa (-288,2).
- Korkean polttoainehinnan negatiivinen kustannusvaikutus oli noin 177 miljoonaa euroa** vertailukauteen verrattuna.
- Liiketoiminnan nettorahavirta oli 217,3 miljoonaa euroa (-177,0) ja investointien nettorahavirta -20,8 miljoonaa euroa (19,0).***
- Matkustajamäärä kasvoi 603,4 prosenttia 3,9 miljoonaan (0,6).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 463,3 prosenttia 14 756,4 miljoonaan kilometriin (2 619,7).
- Matkustajakäyttöaste oli 57,9 prosenttia (28,3).

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

** Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

*** Investointien nettorahavirta sisältää vuoden toisella neljänneksellä 4,8 miljoonaa euroa lunastuksia (28,6 miljoonaa euroa lunastuksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Vuoden alkupuoliskolla nämä sijoitukset kasvoivat nettomääräisesti 2,9 miljoonalla eurolla (37,9 miljoonaa euroa lunastuksia). Ne muodostavat osan konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

Tulevaisuuden näkymät

OHJEISTUS 27.4.2022

Finnairin toimintaympäristö on kaksijakoinen. Euroopassa, Yhdysvalloissa ja Etelä-Aasiassa* matkustus on normalisoitumassa, kun pandemialiitännäiset vaikutukset ovat lieventyneet. Sen sijaan Pohjois-Aasian** markkinoiden matkustusrajoitukset yhdistettynä Venäjän suljettuun ilmatilaan vaikuttavat merkittävästi Finnairin toimintaympäristöön.

Finnair arvioi lentävänsä vuoden 2022 toisen ja kolmannen neljänneksen aikana kesäkaudella keskimäärin noin 70 prosentin kapasiteetilla tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kesäkaudelle sovitut lentokoneiden vuokraukset miehistöineen toisille lentoyhtiöille nostavat käytössä olevan kapasiteetin lähes 80 prosenttiin.

Finnair arvioi vuoden 2022 toisen neljänneksen vertailukelpoisen liikeluokituksen parantuvan ensimmäisestä neljänneksestä ja olevan samaa suuruusluokkaa kuin vuoden 2021 viimeisellä vuosineljänneksellä (-65 miljoonaa euroa). Tulosta tukee matkustuskysynnän voimakas palautuminen Finnairin verkostossa, mutta sitä rasittavat polttoaineen hinnan voimakas nousu ja edelleen jatkuva vähäinen Pohjois-Aasian-liikenne.

Yhtiö arvioi, että vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä kysyntä on lähempänä pandemiaa edeltävää aikaa Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Etelä-Aasiassa.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2022 puolivuositarkastuksen yhteydessä.

** Intia, Singapore ja Thaimaa*

*** Japani, Etelä-Korea ja Kiina*

UUSI OHJEISTUS 19.7.2022

Kysyntä on lähes normalisoitunut erityisesti Euroopassa ja Yhdysvalloissa. Finnair arvioi lentävänsä vuoden 2022 kolmannen neljänneksen aikana keskimäärin noin 70 prosentin kapasiteetilla vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna ja neljännen neljänneksen aikana samalla tai hieman korkeammalla tasolla kuin kolmannella vuosineljänneksellä. Lentokoneiden vuokraukset miehistöineen toisille lentoyhtiöille nostavat käytössä olevan kapasiteetin kolmannella vuosineljänneksellä yli 80 prosenttiin ja neljänneksellä vuosineljänneksellä noin 80–85 prosenttiin, riippuen tulevista vuokrasopimuksista.

Finnairin toimintaympäristön merkittävä epävarmuus kuitenkin jatkuu, koska polttoaineen hinta on historiallisen korkea ja Venäjän ilmatilan sulun pituus, inflaation vaikutus kysyntään ja kustannuksiin sekä koronapandemian ja siihen liittyvien toimenpiteiden kehitys ovat epäselviä.

Vaikka pandemian vaikutukset Finnairin toimintaan ovat osin helpottaneet, Ukrainan sodan vaikutusten takia vuoden 2022 vertailukelpoinen tulos tulee olemaan kolmatta vuotta peräkkäin huomattavan tappiollinen. Lisäksi Finnair arvioi vaikean toimintaympäristön, mukaan lukien Venäjän ilmatilan sulun, jatkuvan pitkään ja yhtiö on siksi laatimassa uutta strategiaa heikon kannattavuuden parantamiseksi ja taloudellisen aseman vahvistamiseksi. Yhtiön tavoitteena on saada uusi strategia valmiiksi vuoden 2022 syksyllä.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2022 kolmannen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Topi Manner:

Toisella vuosineljänneksellä Finnair siirtyi kriisistä toiseen. Yli kaksi vuotta kestäneen raskaan pandemian vaikutukset alkoivat helpottaa kysynnän palautuessa, mutta samanaikaisesti Ukrainan sodan vaikutukset tuntuivat koko painollaan. Vertailukelpoinen liikeluokitus pysyi edelleen tappiollisena ja oli -84,2 miljoonaa euroa. Liikeluokituksesta rasittivat Venäjän ilmatilan sulun johdosta pidentyneet lentoreitit ja erityisesti historiallisen korkea, vuoden 2021 lopusta lähes kaksinkertaistunut polttoaineen hinta.

Toisen vuosineljänneksen aikana lentomatkustuksen kysyntä alkoi normalisoitua useilla markkinoilla, mikä näkyi matkustajamäärien ja matkustajakäyttöasteiden selvänä kasvuna. Operoimme noin 64 prosenttia omasta kapasiteetistamme vuoteen 2019 verrattuna, sillä Venäjän ilmatilan sulkua rajoitti lentämistä meille perinteisesti tärkeille Japanin ja Etelä-Korean markkinoille. Noin 6 prosenttia konekapasiteetista oli katsauskauden aikana vuokrattuna kumppanilentoyhtiöille, mikä työllisti noin 600 finnairilaista.

Finnair kohtaa Ukrainan sodan vaikutukset pandemian heikentämänä. Kaksoiskriisin johdosta liikeluokituksemme tulee olemaan kolmatta vuotta peräkkäin raskaasti tappiollinen. Vastataksemme näihin uusiin haasteisiin jatkoimme sitä, mitä olemme pandemian aikana tehneet: sopeudumme aktiivisin toimin. Valmistaudumme siihen, että Venäjän ilmatilan sulkua jatkuu pitkään. Tämän lisäksi polttoaineen hinta on historiallisen korkea ja kilpailuympäristö on muuttunut. Koronapandemian kehitys ja inflaation voimakas kasvu lisäävät toimintaympäristömme epävarmuutta. Nämä muutokset edellyttävät uutta strategiaa ja merkittävää rakenteellista uusiutumista Finnairilta. Työstämme siksi parhaillaan perusteellista strategian uudelleenarviointia, ja tavoitteenamme on kertoasuunnastamme ja sen aiheuttamista muutoksista lisää syksyllä.

Osana ensimmäisiä toimia Venäjän ilmatilan sulkua sopeutumiseksi päivitimme keväällä verkostoamme lisäten lentämistä Pohjois-Amerikkaan ja Etelä-Aasiaan. Uudet reitit Dallasiin ja Seattleen ovat kesän aikana saaneet rohkaisevan alun. Aloitimme keväällä myös 60 miljoonan euron lisäsäästöohjelman, joka on edennyt suunnitellusti. Vahvistimme tasettamme katsauskauden aikana nostamalla 290 miljoonaa euroa Suomen valtion meille myöntämästä pääomainasta, ja 110 miljoonaa euroa on edelleen nostamatta.

Lentomatkustuksen nopea elpyminen on aiheuttanut resurssihaasteita useilla lentoasemilla eri puolilla Eurooppaa, ja nämä ovat vaikuttaneet myös Finnairin lentojen saapumistäsmällisyyteen. Uusittu kotikenttämme Helsinki-Vantaa toimii kuitenkin hyvin, ja suhteellinen saapumistäsmällisyytemme oli siksi hyvällä tasolla myös katsauskaudella. Tämä näkyi myös asiakastytyväisyydessä ja nettosuositeluindeksimme katsauskaudelta oli 42, mikä on erittäin hyvä taso lentoyhtiölle. Haluan esittää lämpimän kiitoksen koko omalle henkilöstöllemme ja kaikille yhteistyökumppaneillemme vahvasta sitoutumisesta asiakkaiden matkojen turvalliseen ja sujuvaan hoitoon matkustajamäärien kasvaessa.

Toimintaympäristö huhti–kesäkuussa

COVID-19-pandemia vaikutti edelleen Finnairin toimintaan vuoden 2022 toisella neljänneksellä erityisesti Aasian osalta. Lisäksi Venäjän ilmatila sulkeutui helmikuussa EU:ssa sijaitseville lentoyhtiöille Ukrainan sotaa seuranneiden Venäjän vastapakotteiden takia, mikä johti reitti- ja vuoroperuutuksiin Aasian-liikenteessä sekä Venäjälle katsauskaudella. Finnair jatkoi kuitenkin suurinta osaa Aasian-lennoistaan jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä huolimatta vahvan rahtikysynnän tukemana. Katsauskauden Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna oli vain noin 30 prosenttia vuoden 2019 toisen neljänneksen vastaavasta. Pidemmät lentoreitit ja korkea polttoaineen hinta kasvattivat kuluja merkittävästi, mutta Aasian-liikenteen markkinahinnat kehittyivät kuitenkin positiivisesti erityisesti matkustusrajoituksista johtuneen rajallisemman kapasiteetin takia. Kysyntä Euroopan sisäisten lentojen sekä Pohjois-Amerikan liikenteen osalta toipui katsauskauden loppua kohden matkustusrajoitusten poistuttua, mikä paransi myös matkustajatuottoja.

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 466,7 prosenttia (59,5) vertailukaudesta. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 54,7 prosenttia (102,7) vertailukaudesta ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 163,7 prosenttia (170,9) vertailukaudesta.

Matkapakettien kysynnän voimakas palautuminen kesän 2022 matkoja kohtaan jatkui toisella vuosineljänneksellä, koska matkustusrajoitukset poistuivat Euroopan kohteista lähes kokonaan. Tämän vuoksi Aurinkomatkat lisäsi kapasiteettia suosittuihin kesäkohteisiin, kuten Kreetalle ja Rodokselle. Kysyntä pysyi kohonneista hinnoista huolimatta vahvana myös ns. äkkilähtöjen osalta. Asiakkaat alkoivat lisäksi varata matkoja pidemmälle loppukesään sekä tulevaan talvikauteen. Kaupunkilomien kysyntä jatkoi vahvaa kasvua, ja kesäkuu oli yksi kaikkien aikojen parhaita myyntikuukausia Finnairin historiassa. Kesäkuun lopulla alkanut lämmin ajanjakso heikensi kysyntää vain tilapäisesti. Ukrainan sodalla ei ole ollut merkittävää vaikutusta Aurinkomatkojen kysyntään.

COVID-19 ja Ukrainan sota vaikuttivat myös globaaleihin rahtimarkkinoihin toisella vuosineljänneksellä, koska niistä aiheutuneet toimitusketjuongelmat sekä rahtikapasiteetin puute ja niitä seuranneet toimitusviivästykset hyödyttivät edelleen lentorahtia ja johtivat vahvaan lentorahdin kysyntään. Kasvanut rahtikapasiteetti yhdistettynä korkeisiin markkinahintoihin johti vertailukaudesta selvästi kasvaneeseen rahtiliikenvaihtoon. Finnair arvioi rahdin kysynnän pysyvän vahvana ainakin vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 11,6 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihintana oli vuoden toisella neljänneksellä 116,5 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin, koska hintaan vaikutti Ukrainan sota ja sitä seuranneet pakotteet.

Taloudellinen kehitys huhti–kesäkuussa

LIKEVAIHTO HUHTI–KESÄKUUSSA

Finnairin liikevaihto nousi vuotta aiemmasta, koska COVID-19-vaikutukset olivat tuolloin vielä voimakkaampia ja toisaalta koska rahdin katsauskausi oli erittäin vahva.

Liikevaihto tuotteittain

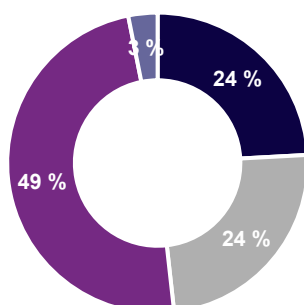
Milj. euroa	4–6/2022	4–6/2021	Muutos, %
Matkustajatuotot	393,6	44,9	776,3
Lisämyynti	27,7	5,7	389,8
Rahti	89,8	61,2	46,7
Matkapalvelut	39,1	0,0	166 112,1
Yhteensä	550,3	111,8	392,0

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) laski 11,0 prosenttia ja oli 7,02 senttiä (7,89). Negatiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti ennen kaikkea rahtiliikemäärän pienempi osuus kokonaisliikemäärästä katsauskaudella sekä pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suurempi osuus vertailukaudella, koska ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 4–6/2022

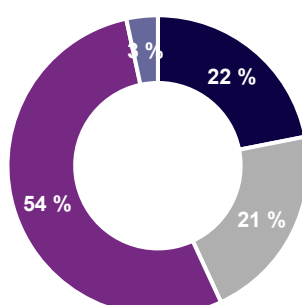
Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	4–6/2022 Milj. euroa	Osuus, %	4–6/2021 Milj. euroa	4–6/2022 Milj. km	4–6/2021 Milj. km	4–6/2022 Milj. km	4–6/2021 Milj. km	%	Muutos, %-yks.
Aasia	78,8	20,0	10,0	1 892,7	696,6	1 155,4	87,7	61,0	48,5
Pohjois-Amerikka	63,9	16,2	1,9	1 889,5	142,6	1 118,3	32,6	59,2	36,3
Eurooppa	212,8	54,1	27,6	3 812,6	493,0	2 822,3	254,7	74,0	22,4
Kotimaa	26,5	6,7	8,4	246,3	86,0	178,4	59,3	72,4	3,5
Reiteille kohdistumaton	11,6	2,9	-3,0						
Yhteensä	393,6	100,0	44,9	7 841,2	1 418,2	5 274,4	434,3	67,3	36,6

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus toisella vuosineljänneksellä näkyi yhä selvästi matkustajaliikenneluvuissa erityisesti Aasian osalta, vaikka luvut paranivat edelleen sekä vertailukaudesta että pääosin myös vuoden 2022 ensimmäisestä neljänneksestä. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulku vaikutti jonkin verran katsauskauden lukuihin heikentäen erityisesti Aasian lukuja. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 776,3 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 452,9 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 711,3 prosenttia ollen 2 365 900 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 1 114,4 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 36,6 prosenttiyksikköä 67,3 prosenttiin. Raportoiduissa liikenneluvuissa ei huomioida Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä lentoreittejä.

Aasian-liikenteessä operoitiin pandemiavaikutusten takia yhä vähäinen määrä reittilentoja. Suljetusta Venäjän ilmatilasta huolimatta yhtiö pystyi jatkamaan osaa reiteistä lentämällä pidempiä reittejä. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta selvästi enemmän matkustuksen avauduttua vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan sekä Finnairin aloitettua lennot Ruotsista Thaimaahan. Kapasiteetti nousi sen

vuoksi 171,7 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat jopa 1 217,7 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 48,5 prosenttiyksikköä 61,0 prosenttiin. Vaikka matkustajakäyttöaste oli edelleen pandemiaa edeltänyttä aikaa matalampi, siitä aiheutuneita alempia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Maaliskuussa 2021 aloitettujen New Yorkin -reittilentojen lisäksi kesäkuussa 2021 aloitettiin lennot Chicagoon ja Los Angelesiin ja toisaalta talvikauden 2021/2022 myötä lennot myös Miamiin. Finnair aloitti lisäksi vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä suorat lennot myös Tukholmasta New Yorkiin, Los Angelesiin ja Miamiin sekä vuoden 2022 maaliskuussa Helsingistä Dallasiin ja kesäkuussa Seattleen. Katsauskauden Pohjois-Amerikan kapasiteetti kasvoi yli 60 prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kapasiteetti ja myydyt henkilökilometrit nousivat vertailukaudesta jyrkästi (1 224,7 ja 3 325,3 prosenttia), sillä vertailukauden kahden ensimmäisen kuukauden aikana matkustajalentoina operoitiin vain viikkovuoro New Yorkiin. Matkustajakäyttöaste nousi 36,3 prosenttiyksikköä 59,2 prosenttiin. Matkustajatuottoja tukivat kuitenkin Aasian tapaan kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti nousi 673,3 prosenttia, koska matkustusrajoitusten lieventyminen Euroopan sisällä on vahvistanut kysyntää huomattavasti loppukesästä 2021 alkaen ja toisaalta koska vertailukauden liikenne oli vähäistä. Näin ollen myydyt henkilökilometrit kasvoivat 1 008,0 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 22,4 prosenttiyksikköä 74,0 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti nousi vertailukaudesta 186,6 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit 201,2 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 3,5 prosenttiyksikköä 72,4 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 27,7 miljoonaan euroon (5,7). Lisämatkatavarat, istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lentolippumaksut olivat suurimmat lisämyyntierät.

Koska Finnair operoi katsauskaudella erityisesti vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna COVID-19-liitännäisten rajoitusten sekä helmikuun lopussa suljetun Venäjän ilmatilan takia, Finnairin katsauskauden rahtivolyymit jäivät sekä vuoden 2019 toisen neljänneksen että vuoden 2022 ensimmäisen neljänneksen vastaavista. Tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit kuitenkin nousivat 265,7 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 182,5 prosenttia katsauskaudesta. Tarjotut rahtitonnikilometrit nousivat 55,8 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 20,1 prosenttia katsauskaudesta, koska ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Katsauskaudella pelkkää rahtia kuljettaneet lennot oli pääasiassa korvattu rahtia kuljettaneilla matkustajareittilennoilla. Rahdin kysyntä jatkui vahvana, sillä kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 41,5 prosenttia ja rahtiliikenvaihto jopa 46,7 prosenttia vertailukaudesta.

Matkapakettien taloudelliseen kehitykseen on merkittävästi vaikuttanut COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset, mutta niiden vaikutus oli jo hyvin lievää toisella vuosineljänneksellä. Sen aikana matkapaketteja tuotettiin ulkomaan ja kotimaan kohteisiin, kun vertailukaudella matkapaketteja tuotettiin hyvin rajallisesti ainoastaan kotimaan kohteisiin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi sen vuoksi jyrkästi vertailukaudesta ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 96,7 prosenttia. Liikenvaihto kasvoi 39,1 miljoonaan euroon (0,0).

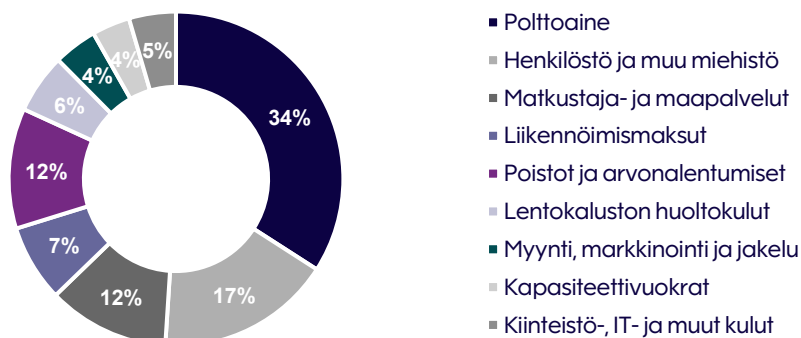
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 38,0 miljoonaan euroon (7,8). Tuottojen kasvu johtui pääasiassa British Airwaysin ja Lufthansa-omisteisen Eurowings Discoverin kanssa sovitusta, katsauskaudella aloitetuista wet leaseista (lentokoneen vuokraus miehistöineen).

VERTAILUKELPOISEN LIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT HUHTI-KESÄKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liikelokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 148,2 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin sekä ennätyskorkean polttoaineen myötä. Finnair jatkoi toisella vuosineljänneksellä merkittäviä kustannuspeutustoimiaan.

Yksikkökustannus (CASK) laski 56,4 prosenttia ja oli 8,09 senttiä (18,55). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 68,4 prosenttia. Laskut vertailukaudesta johtuivat katsauskaudella selvästi enemmän operoidusta kapasiteetista, pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suuremmasta osuudesta vertailukaudella, liiketoiminnan muihin tuottoihin kirjatuista wet lease -tuotoista sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 672,4 milj. euroa)



Milj. euroa	4–6/2022	4–6/2021	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	113,9	53,9	111,4
Polttoainekulut	229,2	30,8	>200
Kapasiteettivuokrat	24,7	15,0	64,7
Lentokaluston huoltokulut	38,6	19,5	98,3
Liikennöimismaksut	50,0	19,0	163,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	28,3	6,0	>200
Matkustaja- ja maapalvelut	79,0	22,5	>200
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	30,5	23,0	32,7
Poistot ja arvonalentumiset	78,2	81,2	-3,8
Yhteensä	672,4	270,9	148,2

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 84,6 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat vertailukaudesta pääasiassa yli viisinkertaisen kapasiteetin (ASK) sekä historiallisen korkean polttoaineen hinnan¹ takia, minkä negatiivinen vaikutus kuluihin oli noin 126 miljoonaa euroa vertailukauteen verrattuna. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 39,4 prosenttia muun muassa siksi, että pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin suhteellisesti vähemmän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 1,2 prosenttia vertailukaudesta.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kaksinkertaistuivat, koska kapasiteettia nostettiin vertailukaudesta, vaikka saavutettujen kustannussäästöjen, mukaan lukien lomautusten, vaikutus näkyi vuoden toisella neljänneksellä. Katsauskaudella oli lisäksi eräitä henkilöstöliitännäisiä poikkeuksellisia kuluja, jotka olivat yhteensä noin 9 miljoonaa euroa.

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 parantuneen myynnin takia.

Lentokaluston huoltokulut nousivat kasvaneen kapasiteetin takia, vaikka huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivityksellä oli kuluja alentava vaikutus. Poistot ja arvonalentumiset laskivat hieman vertailukaudesta. Lentojen lisääntyminen nosti liikennöimismaksuja.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) nousivat kasvaneen kapasiteetin myötä vertailukaudesta Norran kanssa vuoden 2021 toisella vuosineljänneksellä uudelleen neuvotelluista sopimuksista huolimatta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat muun muassa eräiden poikkeuksellisten kustannusten takia.

TULOS HUHTI–KESÄKUUSSA

Vaikka Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä tiettyihin Aasian maihin pystyi matkustamaan suhteellisen vapaasti, COVID-19-pandemialla oli kuitenkin edelleen merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen huhti–kesäkuussa. Lisäksi

¹ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Venäjän ilmatilan sulkemisen takia Finnair oli karsinut jo maaliskuussa reittiverkostostaan kohteita ja vuoroja Aasiaan ja jäljelle jääneet lennot uudelleenreititettiin. Uudelleenreititetyt lennot olivat pidempiä, mikä nosti henkilöstö-, polttoaine- sekä navigointikustannuksia. Tulokseen vaikutti vahvasti myös ennätyskorkea polttoaineen hinta.

Milj. euroa	4–6/2022	4–6/2021	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-6,0	-70,0	91,4
Poistot ja arvonalentumiset	-78,2	-81,2	3,8
Vertailukelpoinen liike-tulos	-84,2	-151,3	44,4
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-8,7	12,1	-171,9
Liike-tulos	-92,9	-139,1	33,2
Rahoitustuotot	-0,5	7,4	-107,1
Rahoituskulut	-34,5	-27,1	-27,3
Kurssivoitot ja -tappiot	-41,5	8,6	<-200
Tulos ennen veroja	-169,3	-150,2	-12,8
Tuloverot	-110,2	30,0	<-200
Kauden tulos	-279,5	-120,1	-132,7

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liike-tulos paranivat liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -11,6 miljoonaa euroa (1,9) liittyen vahvistuneesta Yhdysvaltain dollarista aiheutuneisiin valuuttakurssimuutoksiin. Toisella vuosineljänneksellä muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden arvo oli yhteensä 2,9 miljoonaa euroa (-1,0) liittyen pääosin kahden A321-lentokoneen myynnistä saatuihin voittoihin. Katsauskaudella ei ollut vertailukaudesta poiketen lainkaan poikkeuksellisia etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia (12,9) tai uudelleenjärjestelykuluja (-1,6).

Nettorahoituskulut kasvoivat selvästi vertailukaudesta pääasiassa lentokoneiden vuokrasopimusvelkoihin liittyneiden realisoitumattomien valuuttakurssitappioiden takia Yhdysvaltain dollarin vahvistuttua. Katsauskauden tappioista aiheutuneita tuloveroja ei kirjattu laskennallisiin verosaamisiin niiden verotuksessa hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden takia. Lisäksi yhtiö kirjasi samasta syystä alas aiempien vuosien verotuksessa vahvistettuihin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia 117 miljoonaa euroa. Tämän takia myös tulos verojen jälkeen heikkeni selvästi vertailukauden tasosta.

Taloudellinen kehitys tammi–kesäkuussa

LIKEVAIHTO TAMMI–KESÄKUUSSA

Finnairin liikevaihto nousi ensimmäisellä vuosipuoliskolla vuotta aiemmasta, koska COVID-19-vaikutukset olivat tuolloin selvästi voimakkaampia ja toisaalta koska rahdin katsauskausi oli erittäin vahva.

Liikevaihto tuotteittain

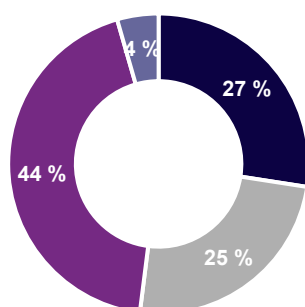
Milj. euroa	1–6/2022	1–6/2021	Muutos, %
Matkustajatuotot	621,2	88,1	605,3
Lisämyynti	54,4	14,3	281,9
Rahti	210,4	122,2	72,2
Matkapalvelut	64,1	0,9	7 049,5
Yhteensä	950,1	225,4	321,5

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 25,2 prosenttia ja oli 6,44 senttiä (8,60). Negatiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti ennen kaikkea rahtiliikevaihdon pienempi osuus kokonaisliikevaihdosta katsauskaudella sekä pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suurempi osuus vertailukaudella, koska ne eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 1–6/2022

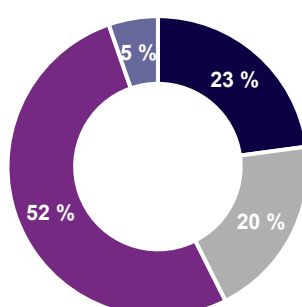
Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
	1–6/2022 Milj. euroa	Osuus, %	1–6/2021 Milj. euroa	1–6/2022 Milj. km	1–6/2021 Milj. km	1–6/2022 Milj. km	1–6/2021 Milj. km	%	Muutos, %-yks.
Aasia	127,5	20,5	16,7	4 050,1	1 360,8	1 954,7	155,6	48,3	36,8
Pohjois-Amerikka	93,1	15,0	2,1	3 623,8	159,9	1 683,5	33,6	46,5	25,5
Eurooppa	326,5	52,5	51,8	6 425,6	854,1	4 452,4	402,1	69,3	22,2
Kotimaa	58,9	9,5	21,0	656,9	244,9	453,0	149,5	69,0	7,9
Reiteille kohdistumaton	15,3	2,5	-3,5						
Yhteensä	621,2	100,0	88,1	14 756,4	2 619,7	8 543,6	740,8	57,9	29,6

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Kotimaa

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus ensimmäisellä vuosipuoliskolla näkyi yhä selvästi matkustajaliikenneluvuissa, vaikka luvut paranivat edelleen vertailukaudesta. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti jonkin verran katsauskauden lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna nousivat 605,3 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna nousi 463,3 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä nousi 603,4 prosenttia ollen 3 874 700 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna nousi 1 053,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 29,6 prosenttiyksikköä 57,9 prosenttiin. Raportoiduissa liikenneluvuissa ei huomioida Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä lentoreittejä.

Aasian-liikenteessä operoitiin pandemiavaikutusten takia yhä vähäinen määrä reittilentoja. Lisäksi Finnair perui Venäjän suljetun ilmatilan vuoksi lukuisia Aasian-lentoja maaliskuussa, vaikka yhtiö pystyi jatkamaan suurinta osaa lennoista lentämällä pidempiä reittejä. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vertailukautta selvästi enemmän matkustuksen avauduttua vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan sekä Finnairin aloitettua lennot Ruotsista Thaimaahan. Kapasiteetti nousi sen vuoksi 197,6 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 1 156,2 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 36,8 prosenttiyksikköä 48,3 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäyttöastetta ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot ja niiden korkea käyttöaste.

Maaliskuussa 2021 aloitettujen New Yorkin -reittilentojen lisäksi kesäkuussa 2021 aloitettiin lennot Chicagoon ja Los Angelesiin ja toisaalta talvikauden 2021/2022 myötä lennot myös Miamiin. Finnair aloitti lisäksi vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä suorat lennot myös Tukholmasta New Yorkiin, Los Angelesiin ja Miamiin sekä vuoden 2022 maaliskuussa Helsingistä Dallasiin ja kesäkuussa Seattleen. Tämän seurauksena katsauskauden Pohjois-Amerikan kapasiteetti lähes kaksinkertaistui vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kapasiteetti ja myydyt henkilökilometrit nousivat vertailukaudesta poikkeuksellisen jyrkästi, sillä vertailukauden kahden ensimmäisen kuukauden aikana matkustajalentoja ei ollut lainkaan ja maaliskuusta toukokuuhunkin operoitiin vain viikkovuoro New Yorkiin. Matkustajakäyttöaste nousi 25,5 prosenttiyksikköä 46,5 prosenttiin, mutta myös sitä ja sen aiheuttamia matalia matkustajatuottoja tukivat Aasian tapaan kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti nousi 652,3 prosenttia, koska matkustusrajoitusten lieventyminen Euroopan sisällä on vahvistanut kysyntää huomattavasti loppukesästä 2021 alkaen. Myydyt henkilökilometrit nousivat 1 007,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste nousi 22,2 prosenttiyksikköä 69,3 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti nousi vertailukaudesta 168,3 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit 203,0 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 7,9 prosenttiyksikköä 69,0 prosenttiin.

Lisämyynti nousi 54,4 miljoonaan euroon (14,3). Lisämatkatavarat, pluspisteliitännäinen myynti ja istumapaikkojen ennakkovaraukset olivat suurimmat lisämyyntierät.

Vaikka Finnair operoi katsauskaudella erityisesti Aasian-reittilentoja vähemmän kuin pandemiaa edeltävänä aikana COVID-19-liitännäisten rajoitusten sekä helmikuun lopussa suljetun Venäjän ilmatilan takia, tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit nousivat vertailukaudesta 315,5 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 208,3 prosenttia. Tarjotut rahtitonnikilometrit nousivat 86,9 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 44,1 prosenttia ja ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Rahdin kysyntä jatkuikin vahvana, sillä kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 59,6 prosenttia ja rahtiliikevaihto jopa 72,2 prosenttia vertailukaudesta.

Ensimmäisellä vuosineljänneksellä matkapakettien taloudelliseen kehitykseen vaikutti merkittävästi COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset, mutta toisella vuosineljänneksellä niiden vaikutus oli jo lievä, joten kysyntä oli vahvaa. Ensimmäisen vuosipuoliskon aikana matkapaketteja tuotettiin sekä ulkomaan että kotimaan kohteisiin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta 4 686,1 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 90,3 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 64,1 miljoonaan euroon (0,9).

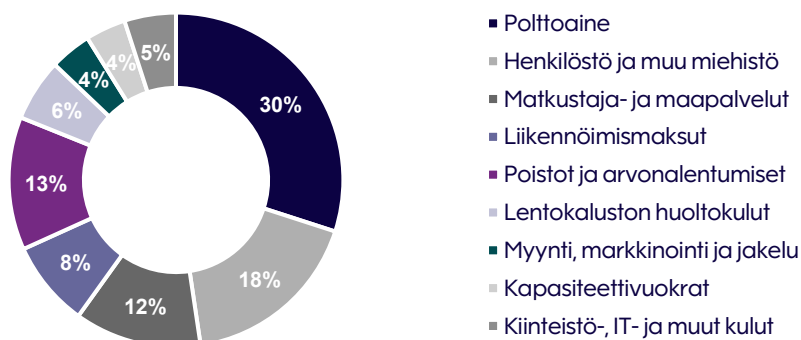
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 53,6 miljoonaan euroon (16,6). Tuottojen kasvu johtui pääasiassa British Airwaysin ja Eurowings Discoverin kanssa sovitusta wet leaseistä, joita alettiin operoida vuoden 2022 toisella vuosineljänneksellä.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–KESÄKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liikutulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 127,5 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin sekä polttoaineen hinnan myötä. Finnair jatkoi ensimmäisellä vuosipuoliskolla merkittäviä kustannussopeutustoimiaan.

Yksikkökustannus (CASK) laski 60,1 prosenttia ja oli 7,91 senttiä (19,85). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 69,0 prosenttia. Laskut vertailukaudesta johtuivat katsauskaudella selvästi enemmän operoidusta kapasiteetista, liiketoiminnan muihin tuottoihin kirjatuista wet lease -tuotoista sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liikutulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 1 220,7 milj. euroa)



Milj. euroa	1–6/2022	1–6/2021	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	215,6	106,4	102,6
Polttoainekulut	366,0	61,2	>200
Kapasiteettivuokrat	47,6	30,2	57,5
Lentokaluston huoltokulut	73,4	34,2	114,7
Liikennöimismaksut	101,6	39,9	154,3
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	49,0	10,1	>200
Matkustaja- ja maapalvelut	149,8	46,3	>200
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	60,8	44,7	36,1
Poistot ja arvonalentumiset	157,0	163,6	-4,0
Yhteensä	1 220,7	536,6	127,5

Vertailukelpoiseen liikelukemaan sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 79,8 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökaupunkulut, nousivat vertailukaudesta pääasiassa yli viisinkertaisen kapasiteetin (ASK) sekä selvästi nousseen polttoaineen hinnan² takia, minkä negatiivinen vaikutus kuluihin oli noin 177 miljoonaa euroa verrattuna vertailukauteen. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 41,7 prosenttia muun muassa siksi, että pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin suhteellisesti vähemmän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikkeni 0,2 prosenttia vertailukaudesta.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kaksinkertaistuivat, koska kapasiteettia nostettiin vertailukaudesta, vaikka saavutettujen kustannussäästöjen, mukaan lukien lomautusten, vaikutus näkyi vuoden ensimmäisellä puoliskolla. Ensimmäisellä vuosipuoliskolla oli lisäksi eräitä henkilöstöliitännäisiä poikkeuksellisia kuluja, jotka olivat yhteensä noin 9 miljoonaa euroa.

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

Lentokaluston huoltokulut nousivat kasvaneen kapasiteetin takia, vaikka huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivityksellä oli kuluja alentava vaikutus. Poistot ja arvonalentumiset laskivat hieman vertailukaudesta. Lentojen lisääntyminen nosti liikennöimismaksuja.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) nousivat kasvaneen kapasiteetin myötä vertailukaudesta Norran kanssa vuoden 2021 toisella vuosineljänneksellä uudelleen neuvotelluista sopimuksista huolimatta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat muun muassa eräiden poikkeuksellisten kustannusten takia.

TULOS TAMMI–KESÄKUUSSA

Vaikka Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä tiettyihin Aasian maihin pystyi matkustamaan suhteellisen vapaasti, COVID-19-pandemialla oli kuitenkin edelleen merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen tammi–kesäkuussa. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkemisen takia Finnair karsi maaliskuussa reittiverkostostaan kohteita ja vuoroja Aasiaan ja jäljelle jääneet lennot uudelleenreititettiin. Uudelleenreititetty lennot olivat pidempiä, mikä nosti henkilöstö-, polttoaine sekä navigointikustannuksia. Tulokseen vaikutti vahvasti myös kallistunut polttoaine.

Milj. euroa	1–6/2022	1–6/2021	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	-60,1	-130,9	54,1
Poistot ja arvonalentumiset	-157,0	-163,6	4,0
Vertailukelpoinen liikelulos	-217,1	-294,5	26,3
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-40,7	6,3	<-200
Liikelulos	-257,8	-288,2	10,6
Rahoitustuotot	-0,9	12,4	-107,6
Rahoituskulut	-67,8	-55,6	-21,8
Kurssivoitot ja -tappiot	-54,9	-0,5	<-200
Tulos ennen veroja	-381,4	-331,9	-14,9
Tuloverot	-111,0	66,4	<-200
Kauden tulos	-492,3	-265,5	-85,4

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liikelulos paranivat liikevaihdon noustua selvästi toiminnallisia kuluja enemmän.

² Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -15,0 miljoonaa euroa (-4,4) liittyen vahvistuneesta Yhdysvaltain dollarista aiheutuneisiin valuuttakurssimuutoksiin. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä yhtiö kirjasi yhteensä 32,7 miljoonan euron (ei lukua vertailukaudella) arvonalentumisen neljästä omistetusta A330-lentokoneesta, koska yhtiön arvion mukaan on epätodennäköistä, että lyhyemmän kantaman laajarunkolaivasto tulisi olemaan kokonaisuudessaan käytössä niin kauan kuin Venäjän ilmatila pysyy suljettuna. Ensimmäisellä vuosipuoliskolla muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten ja myyntivoittojen tai -tappioiden arvo oli yhteensä 7,0 miljoonaa euroa (-0,3) liittyen pääosin neljän A321-lentokoneen myynnistä saatuihin voittoihin. Vuoden 2022 ensimmäisellä puoliskolla ei ollut vertailukaudesta poiketen lainkaan poikkeuksellisia etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia (12,9) tai uudelleenjärjestelykuluja (-1,8).

Nettorahoituskulut kasvoivat selvästi vertailukaudesta pääasiassa lentokoneiden vuokrasopimusvelkoihin liittyneiden realisoitumattomien valuuttakurssitappioiden takia Yhdysvaltain dollarin vahvistuttua. Katsauskauden tappioista aiheutuneita tuloveroja ei kirjattu laskennallisiin verosaamisiin niiden verotuksessa hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden takia. Lisäksi yhtiö kirjasi samasta syystä alas aiempien vuosien verotuksessa vahvistettuihin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia 117 miljoonaa euroa. Näin ollen myös tulos verojen jälkeen heikkeni vastaavasti vertailukauden tasosta.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli kesäkuun lopussa 4 210,3 miljoonaa euroa (31.12.2021: 4 047,1). Laivaston tasearvo laski pienehköistä investoinneista huolimatta katsauskaudella 52,0 miljoonalla eurolla neljästä A330-lentokoneesta tehtyjen arvonalentumiskirjausten sekä koko laivastoa koskeneiden poistojen vuoksi. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski samoin poistojen takia 43,3 miljoonaa euroa. Myytävänä olevat omaisuuserät laskivat 0,5 miljoonaan euroon (31.12.2021: 18,7), koska kaikki neljä myytäväksi kirjattua A321-lentokonetta myytiin katsauskauden aikana.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 129,2 miljoonaan euroon (31.12.2021: 110,9) pääasiassa parantuneen lentolippumyynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 72,8 miljoonaan euroon (31.12.2021: 191,9), koska kauden tappioista ei kirjattu laskennallista verosaamista ja koska niitä kirjattiin alas 117 miljoonalla eurolla tappioiden verotuksessa hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden vuoksi. Lisäksi johdannaisten ja eläkkeiden muutoksista kirjattiin laskennallista verovelkaa. Eläkesaamiset kasvoivat 102,6 miljoonaan euroon (31.12.2021: 80,9) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät samalla tasolla ollen 0,7 miljoonaa euroa (31.12.2021: 0,7).

Myyntin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot nousivat 553,4 miljoonaan euroon (31.12.2021: 291,1). Muutos selittyi pääasiassa maksettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 455,8 miljoonaan euroon (31.12.2021: 202,7) selvästi parantuneen varaustilanteen myötä.

Ensimmäisen vuosipuoliskon tappiollinen tulos heikensi omaa pääomaa, joka oli kesäkuun lopussa 304,6 miljoonaa euroa (31.12.2021: 475,7) eli 0,22 euroa osakkeelta (31.12.2021: 0,34). Vuonna 2021 allekirjoitettiin sopimus rahoitusjärjestelystä, joka koski valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta, 400 miljoonan euron hybridilainaliimiä. Tämä liimi oli kokonaisuudessaan yhtiön käytettävissä Euroopan komission maaliskuussa 2021 ja helmikuussa 2022 tekemien valtiontukipäätösten nojalla. Katsauskaudella Suomen valtion hybridilaina konvertoitiin kokonaisuudessaan pääomalainaksi emoyhtiön oman pääoman vahvistamiseksi ja samalla Finnair myös nosti lainaehtojen täytyttyä 290 miljoonaa euroa omaksi pääomaksi kirjattavaa pääomalainaa, joten nostamatta jäi 110 miljoonaa euroa. Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Kesäkuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 48,2 miljoonaa euroa (31.12.2021: 16,6), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot nousivat erityisesti polttoaineen hinnan nousun vuoksi vahvistaen samalla omaa pääomaa. Lisäksi lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot kasvattivat osaltaan omaa pääomaa.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	1–6/2022	1–6/2021
Liiketoiminnan nettorahavirta	217,3	-177,0
Investointien nettorahavirta	-20,8	19,0
Rahoituksen nettorahavirta	75,7	200,0

Ensimmäisellä vuosipuoliskolla COVID-19:n sekä suljetun Venäjän ilmatilan vaikutukset näkyivät, vaikka yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta olikin huomattavasti parantuneen lentolippumyynnin ansiosta selvästi positiivinen huolimatta tappiollisesta tuloksesta sekä vuokra- ja korkokuluista. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen erityisesti laivastoinvestointien takia, vaikka yhtiö myi neljä A321-lentokonetta. Rahoituksen nettorahavirta oli positiivinen katsauskaudella nostetun 290 miljoonan euron pääomallainan ansiosta, vaikka vanhasta 200 miljoonan joukkovelkakirjalainasta maksettiin takaisin noin 100 miljoonan euron loppuosa sen eräännyttyä maaliskuussa 2022.

Pääomarakenne

%	30.6.2022	31.12.2021
Omavaraisuusaste	7,2	11,8
Nettovelkaantumisaste (gearing)	378,2	321,8

Omavaraisuusaste oli kesäkuun lopussa alemmalla tasolla kuin vuoden 2021 lopussa pääasiassa tappiollisen kauden tuloksen, jonka negatiivista vaikutusta omaan pääomaan osittain lievensi 290 miljoonan euron nostettu pääomallaina sekä käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erien positiivinen kehitys, vuoksi. Nettovelkaantumisaste (gearing) nousi vuoden 2021 lopusta heikenneen oman pääoman takia.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	30.6.2022	31.12.2021
Kassavarat	1,570,1	1 265,7
Oikaistu korollinen velka	2,722,1	2 796,6
Korollinen nettovelka	1,152,0	1 530,9

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen vahva. Positiivisen liiketoiminnan nettorahavirran sekä nostetun 290 miljoonan euron pääomallainan ansiosta konsernin kassavarat kasvoivat, vaikka yhtiö maksoi takaisin noin 100 miljoonan euron loppuosan vanhasta 200 miljoonan euron vakuudettomasta joukkovelkakirjalainasta sen eräännyttyä maaliskuun lopussa. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2021 loppua pienempi pääasiassa vanhan vakuudettoman joukkovelkakirjalainan noin 100 miljoonan euron loppuosan takaisinmaksun myötä sen eräännyttyä maaliskuussa. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista kasvoi hieman 1 429,1 miljoonaan euroon (31.12.2021: 1 381,0). Korollinen nettovelka pieneni ennen kaikkea kassavarojen vahvistuttua vuoden 2021 lopusta, vaikka vahvistunut Yhdysvaltain dollari kasvatti vuokrasopimusvelkoja.

INVESTOINNIT

Vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 100,3 miljoonaa euroa (17,8), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut sekä ennakkomaksut) oli -17,8 miljoonaa euroa (-18,9).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -2,9 miljoonaa euroa (37,9) ja myös se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -20,8 miljoonaa euroa (19,0).

Vuoden 2022 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, on noin -123 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 33 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 30,8 prosenttia koko laivaston 1 876,3 miljoonan euron tasearvosta.³

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Toisen vuosineljänneksen lopussa Finnairilla oli 56 lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 31 kapearunkokoneita.

³ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokoneitoimitusten ennakkomaksut.

Toisen vuosineljänneksen aikana Finnair saattoi loppuun kahden Airbus A321 -lentokoneen myynnin. Katsauskauden aikana Finnair myös osti rahoitusleasingkauden päättyessä yhden Airbus A330 -lentokoneen, joka jo aiemmin sisältyi omistettuihin lentokoneisiin.

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

Finnairin operoima laivasto* 30.6.2022	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2021 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2022	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	6		5	1	20,6	
Airbus A320	174	10		8	2	19,9	
Airbus A321	209	15	-4	0	15	7,9	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	12,7	
Airbus A350	297/336	17		5	12	4,6	2
Yhteensä		56	-4	22	34	11,1	2

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

LAIVASTOUUDISTUS

Vuoden 2022 toisen neljänneksen lopussa yhtiöllä oli seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350 -lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Nämä jäljellä olevat lentokoneet toimitetaan nykysuunnitelmien mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 380,8 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* 30.6.2022	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2021 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2022	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	12,9	
Embraer E190	100	12		9	3	14,0	
Yhteensä		24	0	15	9	13,5	

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

Strategian toteutus

Finnair päivitti vuoden 2021 kolmannella neljänneksellä vuoteen 2025 ulottuvaa strategiaansa pandemian vaikutusten vuoksi ja määritteli neljä strategista teemaa, jotka olivat kasvu markkinan mukana; moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu; kustannustehokkuus sekä vastuullisuus kilpailutekijänä.

Koska Finnair odottaa vaikean toimintaympäristön, mukaan lukien suljetun Venäjän ilmatilan, jatkuvan pitkään, yhtiö valmistelee nyt uutta strategiaa palauttaakseen kannattavuutensa sekä vahvistaakseen taloudellista asemaansa. Strategia rakentuu jo vuoden 2022 ensimmäisellä ja toisella neljänneksellä tehdyille ensimmäisille muokkauksille, joilla yhtiö muutti verkostostrategiaansa suuntaamalla verkostoaan enemmän länteen ja Etelä-Aasiaan, sekä käynnisti uuden 60 miljoonan euron säästöohjelman. Näiden toimenpiteiden lisäksi Finnair laatii uudistettua strategiaa verkoston ja laivaston, kustannusrakenteen, liikevaihdon lähteiden sekä taseen osalta. Yhtiön tavoitteena on saada strategiatyö valmiiksi vuoden 2022 syksyn aikana.

Finnairin pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet arvioidaan uudelleen strategiatyön yhteydessä.

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 tuntuva vaikutuksia. Nämä alueet ovat:

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

Isoimmat odotukset Finnairiin kohdistuvat lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, 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 sen tavoitteena on puolittaa nettopäästönsä jo vuonna 2025. Tavoite on haastava, mutta tärkeä yhtiön tulevaisuuden ja koko toimialan kehityksen kannalta.

Finnairin vastuullisuus heijastuu niin sen 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 lentoliikennetoiminnoissa on aina riittävästi asianmukaisia resursseja. Näin varmistetaan turvallisuustoiminnan huipputaso ja säännöstenmukaisuus palveluja tuottaessa.

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

Muutokset yhtiön johdossa

Digitaalisista palveluista vastaava johtaja ja johtoryhmän jäsen Tomi Pienimäki jätti Finnairin tammikuun 2022 lopussa.

Finnair tiedotti 2.3.2022, että uudeksi tietohallintojohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi on nimitetty 1.6.2022 alkaen KTM Antti Kleemola. Ennen Finnairille siirtymistä hän toimi Outokummun tietohallintojohtajana. Aiemmin Kleemola on toiminut digitaalisten palveluiden sekä IT-palveluiden johtotehtävissä muun muassa VR:llä, Vapossa ja Postissa.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli kesäkuun lopussa 575,6 miljoonaa euroa (31.12.2021: 837,7) ja päätöskurssi 30.6.2022 oli 0,41 euroa (31.12.2021: 0,60). Vuoden ensimmäisen puoliskon aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,68 euroa, alin kurssi 0,36 euroa ja keskimurssi 0,51 euroa. Osakkeita vaihdettiin 431,7 miljoonaa kappaletta yhteensä 222,0 miljoonalla eurolla.

Finnairin kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 1 407 401 265 osaketta. Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,9 prosenttia (31.12.2021: 55,9). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus kesäkuun lopussa oli 5,8 prosenttia (31.12.2021: 4,6).

Omat osakkeet

Finnairin hallussa oli 31.12.2021 yhteensä 1 421 133 osaketta, mikä vastaa 0,10 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Finnair käytti ensimmäisellä vuosineljänneksellä vuoden 2021 yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden luovuttamiseen. Se luovutti helmikuussa yhteensä 902 093 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Lisäksi Finnair luovutti maaliskuussa yhtiön vuosien 2019–2021 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 119 737 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille.

Näin ollen Finnairin hallussa oli 30.6.2022 yhteensä 399 303 osaketta, mikä vastaa 0,03 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla katsauskauden jälkeen 7.4.2022 koronapandemian takia poikkeusjärjestelyin.

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään osakeannista (koskee sekä uusien osakkeiden antamista että omien osakkeiden luovuttamista). 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-2022>.

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 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 taloussympäristöön sekä Finnairin reittiverkostoon ja kannattavuuteen. Ukrainan sota on vaikuttanut dramaattisesti maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä, erityisesti siviili-ilmailuun liittyen, sulkenut ilmatiloja. Venäjän ilmatilan sulun kesto 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 negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan ja liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään 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 on osoittanut.

COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet ja niiden odotetaan jatkossakin vaikuttavan haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Matkustusrajoitusten kestoan 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 lentomatkustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomatkoihin, tai jos nykyinen pandemia 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 sekä COVID-19-pandemian ja matkustusrajoitusten keston, COVID-19-pandemiasta aiheutuneisiin resurssiongelmiiin 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 ja käynnistänyt myös uuden 60 miljoonan euron kustannussäästöohjelman COVID-19-pandemian sekä suljetun Venäjän ilmatilan jatkuvien vaikutusten takia. 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 valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jäännösvaikutus määräytyy kulloinkin käytössä olevien suojausten perusteella. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja tehottomat suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja ne voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen, minkä vuoksi Finnairin nykyinen suojausaste on alle pandemiaa edeltävällä tasolla, mutta kuitenkin riskienhallintapolitiikan asettamissa rajoissa.

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

Pidempään jatkuva heikentynyt kannattavuus ja pääomien ehtyminen voivat vaikeuttaa uuden rahoituksen saamista entisin ehdoin, 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 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 suojaa ja kuluttajan suojaa koskeva sääntely. COVID-19-pandemian aiheuttamissa poikkeuksellisissa olosuhteissa erilaiset sopimuksiin ja viranomaiskäytäntöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi valtioneuvoston 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 lentomatokustamien kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastomuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, esimerkiksi rankka lumisade, ilmakehän turbulenssit, maanjäristykset, hurrikaanit, taifuunit tai raju ukonilma, voivat aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia Finnairille. Tällaiset sääolosuhteet voivat johtaa esimerkiksi lentojen peruuntumiseen, pidempiin odotusajakoihin, 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 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.

Yleinen työmarkkinatilanne Suomessa on haastava, mikä voi vaikuttaa myös Finnairin liiketoimintaan. Lakoilla ja muilla työnseisauksilla voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja liiketulos ovat normaalitilanteessa 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 huoltovaroista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan, Yhdysvaltain dollari, Etelä-Korean won ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnair suojaa kyseisen politiikan nojalla polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Suojausasteen yläraja on seuraaville 12 kuukaudelle 50 prosenttia ja alaraja 0 prosenttia, mutta tavoitesuojausaste on asetettu 25 prosenttiin.

Ennen kaikkea Ukrainan sodan vaikutusten aiheuttaman Finnairin operatiivisen toiminnan heikon näkyvyyden takia luotettavaa ennustetta ei ole käytettävissä. Näin ollen normaalitilanteessa Finnairin raportoimia operatiivisen toiminnan herkkyyksiä ja polttoaineherkkyyksiä sekä niiden vaikutusta vertailukelpoiseen liiketulokseen eikä toisaalta myöskään valuuttaherkkyyksiä ja niiden vaikutusta liiketoiminnan kassavirtaan ole käytettävissä.

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat		
(rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia**
kesäkuu 2022	10 000	993
Q3 2022	36 000	1 120
Q4 2022	33 000	1 218
Q1 2023	21 000	1 134
Q2 2023 ja sen jälkeen	18 000	1 220
Yhteensä	118 000	1 154

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %	4–6 2022	4–6 2021	1–6 2022	1–6 2021	2021
Myyntivaluutat					
EUR	59	33	57	39	46
USD	8	4	7	3	5
JPY	5	17	5	16	9
CNY	1	9	2	9	7
KRW	2	7	3	7	5
SEK	4	3	5	3	4
Muut	20	26	22	23	25
Ostovaluutat					
EUR	54	71	56	72	69
USD	42	25	39	23	26
Muut	4	5	5	5	5

TASEESEEN LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

IFRS 16 otettiin käyttöön vuonna 2019 ja sen myötä Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposition aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia 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 70 prosenttia.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut olennaisia raportoitavia tapahtumia.

Taloudellinen raportointi vuonna 2022

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2022 on seuraava:

- Osavuosikatsaus tammi–syyskuulta 2022 perjantaina 28.10.2022

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 19.7.2022 tulosjulkistuslehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2022-0719-press>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 19.7.2022 klo 13.00 (Suomen aikaa). Konferenssiin voi osallistua soittamalla numeroon 09 8171 0310 (Suomi), 08 5664 2651 (Ruotsi), 033 3300 0804 (Iso-Britannia) tai +44 (0)33 3300 0804 (muut maat). Vahvistuskoodi on 79383632#. Webcastiin ilmoittaudutaan osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2022-q2>.

Lisätietoja antavat:

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

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

Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	4-6/2022	4-6/2021	Muutos %	1-6/2022	1-6/2021	Muutos %	2021
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	550,3	111,8	> 200	950,1	225,4	> 200	838,4
Vertailukelpoinen liiketulos	-84,2	-151,3	44,4	-217,1	-294,5	26,3	-468,9
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	-15,3	-135,3	120,0 %-yks.	-22,8	-130,7	107,8 %-yks.	-55,9
Liiketulos	-92,9	-139,1	33,2	-257,8	-288,2	10,6	-454,4
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	-1,1	-62,6	61,5 %-yks.	-6,3	-58,1	51,8 %-yks.	-17,8
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,20	-0,09	-128,3	-0,36	-0,19	-82,9	-0,34
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,20	-0,09	-128,3	-0,36	-0,19	-82,9	-0,34
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	7,02	7,89	-11,0	6,44	8,60	-25,2	6,93
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	7,46	10,34	-27,8	7,27	11,89	-38,8	8,13
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	8,09	18,55	-56,4	7,91	19,85	-60,1	10,81
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,17	16,38	-68,4	5,43	17,51	-69,0	9,06
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %				7,2	18,9	-11,7 %-yks.	11,8
Nettovelkaantumisaste, %				378,2	231,8	146,4 %-yks.	321,8
Korollinen nettovelka				1 152,0	1 587,2	-27,4	1 530,9
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk				-14,7	-5,6	-9,2 %-yks.	-10,3
Bruttoinvestoinnit	34,1	6,4	> 200	100,3	17,8	> 200	434,5
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %				-13,8	-15,4	1,7 %-yks.	-13,9
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 366	292	> 200	3 875	551	> 200	2 852
Lentojen lukumäärä, kpl	22 776	6 025	> 200	41 008	12 212	> 200	41 392
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	7 841	1 418	> 200	14 756	2 620	> 200	12 094
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	5 274	434	> 200	8 544	741	> 200	5 178
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	67,3	30,6	36,6 %-yks.	57,9	28,3	29,6 %-yks.	42,8
Moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu							
Nettosuosittelutulos (NPS)	42	46	-9,5	39	49	-20,4	38
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, % finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	45,0	56,0	-11,0 %-yks.	46,0	55,0	-9,0 %-yks.	51,0
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	2,5	0,8	> 200	2,4	0,7	> 200	1,1
Lisämyynti	735,0	251,0	192,8	650,0	245,0	165,3	326,0
	27,7	5,7	> 200	54,4	14,3	> 200	44,1
Kustannustehokkuus							
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	193 743	57 829	> 200	367 552	111 839	> 200	364 478
Saapumistäsmällisyys, %	80,1	91,6	-11,5 %-yks.	77,6	88,6	-11,0 %-yks.	82,3
Vastuullisuus kilpailutekijänä							
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	610 291	182 162	> 200	1 157 789	352 292	> 200	1 148 107
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/ASK	0,0778	0,1284	-39,4	0,0785	0,1345	-41,7	0,0949
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/RTK	0,9279	0,9394	-1,2	0,9717	0,9697	0,2	0,9317
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 404	5 612	-3,7	5 365	5 814	-7,7	5 614
Sairauspoissaolot, %	4,47	1,93	2,54 %-yks.	4,88	1,83	3,05 %-yks.	2,31
Tapaturmataajius (LTIF)	9,1	6,1	48,3	7,8	6,0	30,2	5,6
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %				8,5	7,1	1,4 %-yks.	7,1

VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut		Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Etuuspoijaisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeluoksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liikelulos	Liikelulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liikelulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liikelulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liikelulos + 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 liikeluoksen 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 liikeluoksen 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.

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	4-6/2022	4-6/2021	Muutos %	1-6/2022	1-6/2021	Muutos %	2021
Liiketulos	-92,9	-139,1	33,2	-257,8	-288,2	10,6	-454,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	11,6	-1,9	> 200	15,0	4,4	> 200	11,7
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,1	0,1	<-200	-0,3	0,0	<-200	0,0
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-2,8	0,9	<-200	-6,7	0,3	<-200	-5,6
Arvonalentumiset A330-lentokoneista			-	32,7		-	
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset		-12,9	100,0		-12,9	100,0	-20,6
Uudelleenjärjestelykulut		1,6	-100,0		1,8	-100,0	0,0
Vertailukelpoinen liike-tulos	-84,2	-151,3	44,4	-217,1	-294,5	26,3	-468,9
Poistot ja arvonalentumiset	78,2	81,2	-3,8	157,0	163,6	-4,0	319,8
Vertailukelpoinen EBITDA	-6,0	-70,0	91,4	-60,1	-130,9	54,1	-149,0

Oma-varaisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2022	30.6.2021	Muutos %	31.12.2021
Oma pääoma yhteensä	304,6	684,8	-55,5	475,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 210,3	3 618,9	16,3	4 047,1
Oma-varaisuusaste, %	7,2	18,9	-11,7 %-yks.	11,8

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2022	30.6.2021	Muutos %	31.12.2021
Vuokrasopimusvelat	1 429,1	982,7	45,4	1 381,0
Muut korolliset velat	1 325,6	1 439,9	-7,9	1 427,9
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-32,5	-1,2	<-200	-12,3
Oikaistut korolliset velat	2 722,1	2 421,5	12,4	2 796,6
Muut rahoitusvarat	-707,7	-364,8	-94,0	-531,4
Rahat ja pankkisaamiset	-862,4	-469,4	-83,7	-734,3
Kassavarat	-1 570,1	-834,3	-88,2	-1 265,7
Korollinen nettovelka	1 152,0	1 587,2	-27,4	1 530,9
Oma pääoma yhteensä	304,6	684,8	-55,5	475,7
Nettovelkaantumisaste, %	378,2	231,8	146,4 %-yks.	321,8
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-78,1	-284,6	72,5	-149,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-14,7	-5,6	-9,2 %-yks.	-10,3

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

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	4-6/2022	4-6/2021	Muutos %	1-6/2022	1-6/2021	Muutos %	2021
Lisäykset käyttöomaisuudessa	20,7	1,5	> 200	58,9	12,5	> 200	28,7
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	2,5	6,3	-60,1	4,8	6,6	-27,3	380,6
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	10,9	-1,3	> 200	36,6	-1,3	> 200	25,3
Bruttoinvestoinnit	34,1	6,4	> 200	100,3	17,8	> 200	434,5

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2022	30.6.2021	Muutos %	31.12.2021
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-631,4	-593,0	-6,5	-581,9
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	130,0	160,6	-19,1	117,8
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	76,9	-26,9	> 200	22,5
Tuotto, edelliset 12 kk	-424,5	-459,4	7,6	-441,6
Oma pääoma yhteensä	304,6	684,8	-55,5	475,7
Vuokrasopimusvelat	1 429,1	982,7	45,4	1 381,0
Muut korolliset velat	1 325,6	1 439,9	-7,9	1 427,9
Sijoitettu pääoma	3 059,3	3 107,5	-1,6	3 284,6
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	3 083,4	2 976,4*	3,6	3 180,0*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-13,8	-15,4	1,7 %-yks.	-13,9

* Sijoitettu pääoma oli 2 845,4 miljoonaa euroa 30.6.2020.

MUUT TUNNUSLUVUT

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

Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Kustannustehokkuus	
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus

Moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suosittelette 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.
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omissa suorakanavissa tapahtuvan lippumyynnin osuus kauden kokonaislippumyynnistä. Suorakanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut ja Finnair Holidays.

Vastuullisuus kilpailutekijänä	
Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta

Henkilöstö	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikatapaturmien 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 puolivuositiedot 1.1.-30.6.2022

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	4-6/2022	4-6/2021	1-6/2022	1-6/2021	2021
Liikevaihto	5	550,3	111,8	950,1	225,4	838,4
Liiketoiminnan muut tuotot		40,8	7,8	60,4	17,3	62,5
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-113,9	-42,4	-215,6	-95,2	-229,3
Polttoainekulut		-229,0	-30,9	-365,7	-61,2	-211,4
Kapasiteettivuokrat		-24,7	-15,0	-47,6	-30,2	-71,3
Lentokaluston huoltokulut		-50,2	-17,6	-88,4	-38,6	-117,2
Liikennöimismaksut		-50,0	-19,0	-101,6	-39,9	-120,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-28,3	-6,0	-49,0	-10,1	-38,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-79,0	-22,5	-149,8	-46,3	-148,0
Poistot ja arvonalentumiset	7	-78,2	-81,2	-189,7	-163,6	-319,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-30,6	-24,1	-60,9	-45,8	-99,7
Liiketulos		-92,9	-139,1	-257,8	-288,2	-454,4
Rahoitustuotot		-0,5	7,4	-0,9	12,4	12,8
Rahoituskulut		-34,5	-27,1	-67,8	-55,6	-117,8
Kurssivoitot ja -tappiot		-41,5	8,6	-54,9	-0,5	-22,5
Tulos ennen veroja		-169,3	-150,2	-381,4	-331,9	-581,9
Tuloverot	12	-110,2	30,0	-111,0	66,4	117,6
Kauden tulos		-279,5	-120,1	-492,3	-265,5	-464,3
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		-279,5	-120,1	-492,3	-265,5	-464,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,20	-0,09	-0,36	-0,19	-0,34
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,20	-0,09	-0,36	-0,19	-0,34

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	4-6/2022	4-6/2021	1-6/2022	1-6/2021	2021
Kauden tulos	-279,5	-120,1	-492,3	-265,5	-464,3
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	3,8	7,6	12,0	34,7	30,1
Verovaikutus	-0,8	-1,5	-2,4	-6,9	-6,0
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	12,5	10,7	27,5	32,4	43,0
Verovaikutus	-2,5	-2,1	-5,5	-6,5	-8,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	13,0	14,6	31,6	53,7	58,4
Kauden laaja tulos	-266,5	-105,5	-460,7	-211,8	-405,9
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	-266,5	-105,5	-460,7	-211,8	-405,9

KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	30.6.2022	30.6.2021	31.12.2021
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	14, 16	894,3	1 347,4	946,3
Käyttöoikeuslaivasto	15, 16	982,0	713,5	1 025,3
Laivasto yhteensä		1 876,3	2 061,0	1 971,6
Muu käyttöomaisuus	14, 16	155,2	175,3	162,3
Muu käyttöoikeusomaisuus	15, 16	153,8	142,9	156,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		309,0	318,1	318,7
Eläkesaamiset	18	102,6	69,8	80,9
Muut pitkäaikaiset varat		4,3	21,3	6,9
Laskennalliset verosaamiset	12	72,8	137,7	191,9
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 365,1	2 608,0	2 569,9
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		129,2	53,8	110,9
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		74,4	95,2	55,8
Johdannaisinstrumentit	9, 10	70,9	26,3	26,1
Muut rahoitusvarat	10	707,7	364,8	531,4
Rahat ja pankkisaamiset		862,4	469,4	734,3
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 844,7	1 009,7	1 458,5
Myytäväinä olevat omaisuuserät		0,5	1,2	18,7
Varat yhteensä		4 210,3	3 618,9	4 047,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		229,2	609,4	400,2
Oma pääoma yhteensä		304,6	684,8	475,7
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	1 232,2	839,5	1 204,1
Muut korolliset velat	19	685,7	1 291,0	986,2
Eläkevelvoitteet		0,7	2,0	0,7
Varaukset ja muut velat	21	198,3	163,4	200,7
Pitkäaikaiset velat yhteensä		2 116,9	2 296,0	2 391,6
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	19	196,9	143,2	176,9
Muut korolliset velat	19	639,9	148,9	441,7
Varaukset	21	36,3	18,1	13,8
Ostovelat		80,9	30,0	53,5
Johdannaisinstrumentit	9, 10	7,1	8,7	0,4
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	22	553,4	171,8	291,1
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		89,7	65,8	74,4
Muut velat		184,5	51,5	128,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 788,8	638,0	1 179,8
Velat yhteensä		3 905,7	2 934,0	3 571,4
Oma pääoma ja velat yhteensä		4 210,3	3 618,9	4 047,1

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2022	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 pääomalainan 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 ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2021	75,4	168,1	-41,8	759,5	-262,6	198,0		896,6
Kauden tulos					-265,5			-265,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			27,8					27,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			25,9					25,9
Kauden laaja tulos			53,7		-265,5			-211,8
Omien osakkeiden hankinnat					-1,1			-1,1
Osakeperusteiset maksut				1,2				1,2
Oma pääoma 30.6.2021	75,4	168,1	11,9	760,7	-529,3	198,0		684,8

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2021	75,4	168,1	-41,8	759,5	-262,6	198,0		896,6
Kauden tulos					-464,3			-464,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			24,0					24,0
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			34,4					34,4
Kauden laaja tulos			58,4		-464,3			-405,9
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut					-16,4			-16,4
Omien osakkeiden hankinnat					-1,1			-1,1
Osakeperusteiset maksut				2,4				2,4
Oma pääoma 31.12.2021	75,4	168,1	16,6	762,0	-744,5	198,0		475,7

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	4-6/2022	4-6/2021	1-6/2022	1-6/2021	2021
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	-169,3	-150,2	-381,4	-331,9	-581,9
Poistot ja arvonalentumiset	78,2	81,2	189,7	163,6	319,8
Rahoitustuotot ja -kulut	76,4	11,0	123,6	43,7	127,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-2,8	0,9	-6,7	0,3	-19,4
Varausten muutos	17,3	-0,9	19,5	-0,3	19,8
Työsuhde-etuudet	3,2	-8,3	5,7	-3,9	-4,3
Muut oikaisut	0,2	0,1	0,0	-0,1	3,3
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	20,6	-9,2	25,3	-4,2	18,9
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-13,2	10,9	-36,7	-0,3	-49,9
Vaihto-omaisuuden muutos	-4,1	0,8	-7,7	2,5	1,9
Osto- ja muiden velkojen muutos	217,4	33,8	356,4	26,4	257,3
Käyttöpääoman muutos	200,1	45,4	312,0	28,7	209,2
Maksetut rahoituskulut, netto	-21,3	-38,6	-45,2	-77,1	-99,3
Liiketoiminnan nettorahavirta	182,0	-59,3	217,3	-177,0	-25,3
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon	-13,0	-18,4	-41,2	-24,8	-70,3
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-0,5	-0,7	-2,1	-3,1	-6,0
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	11,6	0,9	25,2	1,5	441,7
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	3,5	0,2	7,5	11,7
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	4,8	28,6	-2,9	37,9	-67,5
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	2,8	13,8	-20,8	19,0	309,6
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen nostot		396,7		396,7	396,7
Lainojen takaisinmaksut	-12,8	-116,4	-124,0	-128,0	-154,8
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-46,8	-34,2	-90,3	-67,5	-146,8
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut					-20,5
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan nostot	290,0		290,0		
Omien osakkeiden hankinnat				-1,1	-1,1
Rahoituksen nettorahavirta	230,5	246,1	75,7	200,0	73,4
Rahavirtojen muutos	415,3	200,6	272,3	42,1	357,8
Rahavarat tilikauden alussa	1 006,9	633,7	1 150,0	792,2	792,2
Rahavirtojen muutos	415,3	200,6	272,3	42,1	357,8
Rahavarat kauden lopussa *	1 422,2	834,3	1 422,2	834,3	1 150,0
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	707,7	364,8	707,7	364,8	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	862,4	469,4	862,4	469,4	734,3
Kassavarat	1 570,1	834,3	1 570,1	834,3	1 265,7
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-147,9		-147,9		-115,7
Rahavarat	1 422,2	834,3	1 422,2	834,3	1 150,0

KONSERNIN TALOUDELLISEN PUOLIVUOSIKATSAUKSEN LIITETIEDOT 1.1.-30.6.2022

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen puolivuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Konsernin taloudellinen puolivuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 18.7.2022.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Puolivuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2021 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. KRIITTISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Konsernin taloudellisen puolivuositarkastuksen laatiminen edellyttää, että yhtiön johto tekee arvioita ja oletuksia, jotka vaikuttavat raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään. Toteutuneet taloudelliset luvut saattavat poiketa aiemmista arvioista ja oletuksista. Tunnistetut erät, jotka sisältävät kriittisiä tilinpäätösarvioita ja epävarmuustekijöitä, ovat laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus, vuokrasopimukset, eläkevelvoitteet, lentokaluston huoltovaraukset, Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä, johdannaisopimukset ja suojauslaskenta sekä laskennalliset verosaamiset. Lisäksi liiketoiminnan jatkuvuuden arviointi pohjautuu pitkälti johdon ennusteisiin tulevista tapahtumista sekä muihin johdon käytettävissä oleviin tietoihin arviointihetkellä. Hallituksen arviota konsernin toiminnan jatkuvuudesta on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 4. Keskeisimmistä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu tarkemmin vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä sekä jäljempänä tässä liitetiedossa.

Finnairin toimintaympäristö on vaikeutunut merkittävästi vuoden 2021 tilinpäätöksen julkaisun jälkeen, johtuen pääosin geopolittisen tilanteen eskaloitumisesta Itä-Euroopassa Venäjän hyökättyä Ukrainaan. Sodan vastaisia pakotteita seuranneet vastapakotteet ovat johtaneet Venäjän ilmatilan sulkuaan, mikä vaikuttaa merkittävästi Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen reitityksiin ja kustannuksiin. Tämän lisäksi lentopolttoaineen markkinahinta on noussut historiallisen korkealle tasolle, mikä lisäksi puolivuositarkastuksen raportointihetkellä polttoaineen tulevaan hintakehitykseen, inflaation vaikutukseen matkustajakysyntään ja kustannuksiin sekä kilpailuympäristön muutoksiin liittyy aiempaa suurempi epävarmuus. Samaan aikaan COVID-19-pandemia vaikuttaa edelleen Finnairin liiketoimintaan, erityisesti Aasiaan suuntautuvilla markkinoilla, mikä lisää omalta osaltaan lentoliiketoiminnan lähi- ja pitkän aikavälin toimintaympäristön kehitykseen liittyvää epävarmuutta.

Finnairin johto seuraa Ukrainan sodan sekä muiden yllä mainittujen toimintaympäristön muutosten vaikutusta liiketoimintaansa jatkuvasti, ja päivittää arvioita ja oletuksia viimeisimmän saatavillaan olevan tiedon mukaisesti. Finnair arvioi vaikean toimintaympäristön, mukaan lukien Venäjän ilmatilan sulun, jatkuvan pitkään ja yhtiö on siksi laatimassa uutta strategiaa heikon kannattavuuden parantamiseksi ja taloudellisen aseman vahvistamiseksi. Yhtiön tavoitteena on saada uusi strategia valmiiksi vuoden 2022 syksyllä.

Johtuen toimintaympäristön muutoksista ja niiden ennustamisen vaikeudesta, tässä puolivuositarkastuksessa käytettyihin johdon arvioihin ja oletuksiin, sekä niihin perustuviin raportoitujen varojen ja velkojen sekä tuottojen ja kulujen määrään, sisältyy aiempaa enemmän epävarmuutta. Erityisesti Venäjän ilmatilan sulun lopullista kestoa on äärimmäisen vaikea ennustaa, mistä johtuen sen vaikutukset Finnairin tulevaisuudessa toteutuvaan tulokseen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin saattavat poiketa johdon tekemistä tämänhetkisistä arvioista ja oletuksista. Tässä puolivuositarkastuksessa käytetyistä ennusteskennärioista sekä niiden vaikutuksesta konsernin toiminnan jatkuvuuden arviointiin ja arvonalentumistestaukseen kerrotaan tarkemmin alla olevissa liitetiedoissa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta ja 16. Arvonalentumistestaus.

4. HALLITUKSEN ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA

Konsernin taloudellinen puolivuositarkastus 30. kesäkuuta 2022 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 hallituksen hyväksymään viimeisimpään liiketoimintasuunnitelmaan, jossa on huomioitu Venäjän ilmatilan sulun ja COVID-19-pandemian vaikutukset konsernin taloudelliseen asemaan. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta

tilanteesta ja sen keston ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut kolmea johdon laatimaa ennusteskenaarioita, jotka käsittävät 30 kuukauden ajanjakson heinäkuusta 2022 joulukuuhun 2024 asti. Ennusteskenaariot eroavat toisistaan pääasiassa heijastelemalla erilaisia arvioita Venäjän ilmatilan sulun kestosta ja sen vaikutuksista yhtiön liiketoiminnan laajuuteen, verkostoon ja laivastoon sekä kannattavuuteen. Johdon laatimiin ennusteskenaarioihin sekä toiminnan jatkuvuuden arviointiin liittyviä merkittävimpiä tunnistettuja epävarmuustekijöitä sekä johdon käyttämää harkintaa on kuvattu tarkemmin vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä ja edellä olevassa liitetiedossa 3. Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät.

Vuoden 2022 sekä sitä seuraavien vuosien liikevaihdon ja kannattavuuden arvioidaan parantuvan vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä arvioitua hitaammin, johtuen Venäjän ilmatilan sulkeutumisesta sekä korkeammasta polttoaineen hinnasta. Puolivuositarkastuksen yhteydessä päivitetyn optimistisen skenaarion mukaan ilmatila aukeaisi kolmen vuoden kuluttua, kun sen vuoden ensimmäisen osavuositarkastuksen yhteydessä arvioitiin aukeavan kahden vuoden kuluttua. Vastaavasti kahdessa pessimistisemmässä skenaariossa Venäjän ilmatilan arvioidaan pysyvän kiinni toistaiseksi, kun aiempien arvioiden mukaan ilmatilan arvioitiin olevan kiinni kolme tai neljä vuotta. Kahdessa pessimistisemmässä skenaariossa yhtiö arvioi optimoivansa kapasiteettiaan ja verkostoaan huomioiden Venäjän ilmatilan sulun vaikutukset sekä kykenevänsä tehostamaan merkittävästi toimintaansa vuosien 2022–2024 aikana. Optimistisessa skenaariossa, Finnair arvioi operoivansa vuositason henkilökilometreillä mitattuna) pandemiaa edeltävään vuoteen 2019 verrattuna. Kahdessa pessimistisemmässä skenaariossa Finnair arvioi operoivansa vuositason vuonna 2022 69 % kapasiteetilla ja vuonna 2023 81 % kapasiteetilla. Finnair arvioi optimistisessa skenaariossa saavuttavansa vuoden 2019 operatiivisen tason vuonna 2025 kun taas pessimistisemmissä skenaarioissa vuoden 2025 operatiivisen tason ennustetaan jäävän 84 %:iin vuoden 2019 tasosta. Finnair kykenee täyttämään veloitteensa vähintään 12 kk ajan puolivuositarkastuksen julkistamisesta kaikissa skenaarioissa.

Samalla kun Venäjän ilmatilan sulkeutumisen tai COVID-19-pandemian kesto eivät ole Finnairin vaikutusvallassa, Finnair jatkaa operatiivisen kapasiteetin sopeuttamista ja kustannusten alentamista. Tämän lisäksi Finnair on laatimassa uutta strategiaa heikon kannattavuuden parantamiseksi ja taloudellisen aseman vahvistamiseksi, tavoitteenaan saada uusi strategia valmiiksi vuoden 2022 syksyllä.

Huomioiden vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä sekä edellä mainitut olosuhteet ja epävarmuustekijät, sekä yhtiön toimesta toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet Venäjän ilmatilan sulun ja pandemian aiheuttaman tilanteen lieventämiseksi, yhtiön hallitus on tullut siihen johtopäätökseen, ettei arvio anna merkittävää aihetta epäillä yhtiön toiminnan jatkuvuutta, eikä näin ollen ole perusteltua poiketa sen aikaisemmasta arviosta, jonka mukaan taloudellinen puolivuositarkastus laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu puolivuositarkastuksen julkistamispäivänä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon, joiden perusteella oletetaan, että yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan rahoituksen riittävyyden vähintään 12 kuukauden ajan puolivuositarkastuksen julkistamisesta. Finnairin johto ja hallitus ovat tarkastelleet myös tilinpäätöspäivän jälkeisiä tapahtumia ja tulleet siihen johtopäätökseen, ettei näillä ole olennaista vaikutusta hallituksen hyväksymiin ennusteskenaarioihin tai konsernin liiketoiminnan jatkuvuuden arviointiin.

Huolimatta yhtiön toteuttamista toimenpiteistä, Venäjän ilmatilan sulkua, pandemia sekä polttoaineen korkea hinta tulevat vaikuttamaan Finnairin tuleviin kuukausiin merkittävästi, johtaen koronapandemiaa edeltävään aikaan verrattuna heikompaan taloudelliseen tulokseen ja jatkuen ajanjakson ajan, jonka kesto ei voida tällä hetkellä varmuudella arvioida. Mikäli tulevaisuuden tapahtumat tai olosuhteet johtaisivat siihen, että konserni ei pysty jatkamaan toimintaansa johdon nykyisen arvion mukaisesti, jatkuvuuden periaatteen käyttäminen voi osoittautua perusteettomaksi ja konsernin kirjanpitoarvot sekä varojen ja velkojen luokittelu olisi mukautettava vastaavasti.

5. SEGMENTTITIEDOT JA LIIKEVAIHTO

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

Finnairin toisen vuosineljänneksen liikevaihto kasvoi verrattuna vuoden 2021 toiseen vuosineljännekseen, koska rahdin toinen vuosineljännes oli erittäin vahva ja vertailukautena COVID-19-pandemian vaikutukset olivat voimakkaammat. COVID-19-pandemian ja matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus toisella vuosineljänneksellä näkyi kuitenkin yhä selvästi matkustajaliikenneluvuissa erityisesti Aasian osalta. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti katsauskauden lukuihin heikentäen erityisesti Aasiaan suuntautuvan matkustuksen liikevaihtoa.

Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

4-6/2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	78,8	63,9	212,8	26,5	11,6	393,6	71,5
Lisämyynti	4,1	3,5	9,1	1,6	9,5	27,7	5,0
Rahti	58,5	24,5	7,8	0,1	-1,1	89,8	16,3
Matkapalvelut	0,0	0,1	38,9	0,0	0,1	39,1	7,1
Yhteensä	141,4	92,0	268,6	28,2	20,1	550,3	
Osuus %	25,7	16,7	48,8	5,1	3,6		

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

1-6/2022, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	127,5	93,1	326,5	58,9	15,3	621,2	65,4
Lisämyynti	7,8	5,6	15,7	3,5	21,8	54,4	5,7
Rahti	137,9	51,5	25,0	0,2	-4,2	210,4	22,1
Matkapalvelut	2,5	0,1	61,1	0,4	0,0	64,1	6,7
Yhteensä	275,7	150,2	428,3	63,0	32,9	950,1	
Osuus %	29,0	15,8	45,1	6,6	3,5		

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

2021, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	75,3	38,6	243,6	60,3	3,0	420,8	50,2
Lisämyynti	9,7	1,8	10,7	2,5	19,4	44,1	5,3
Rahti	236,3	49,8	35,9	0,2	12,6	334,7	39,9
Matkapalvelut	1,5	0,0	35,8	1,3	0,0	38,7	4,6
Yhteensä	322,8	90,2	326,0	64,4	35,0	838,4	
Osuus %	38,5	10,8	38,9	7,7	4,2		

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	4-6/2022	1-3/2022	10-12/2021	7-9/2021	4-6/2021	1-3/2021	10-12/2020	7-9/2020
Liikevaihto	550,3	399,8	413,5	199,4	111,8	113,6	102,0	97,4
Matkustajatuotot	393,6	227,6	218,9	113,9	44,9	43,2	36,4	54,7
Lisämyynti	27,7	26,7	19,4	10,5	5,7	8,6	5,2	8,8
Rahti	89,8	120,5	147,1	65,4	61,2	60,9	59,9	31,7
Matkapalvelut	39,1	25,0	28,1	9,7	0,0	0,9	0,5	2,3
Vertailukelpoinen EBITDA	-6,0	-54,1	12,6	-30,7	-70,0	-60,9	-71,7	-81,9
Vertailukelpoinen liiketulos	-84,2	-132,9	-65,2	-109,1	-151,3	-143,2	-162,9	-167,0
Liiketulos	-92,9	-164,9	-60,2	-106,0	-139,1	-149,1	-14,6	-183,1

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat, koska kapasiteettia nostettiin vertailukaudesta, vaikka saavutettujen kustannussäästöjen, mukaan lukien lomautusten, vaikutus näkyi vuoden ensimmäisellä puoliskolla.

miljoonaa euroa	4-6/2022	4-6/2021	Muutos %	1-6/2022	1-6/2021	Muutos %	2021
Palkat ja palkkiot	-75,9	-46,5	-63,4	-142,9	-86,2	-65,7	-185,8
Maksupohjaiset järjestelyt	-17,8	-7,5	-136,4	-28,9	-14,3	-101,9	-30,1
Etuuspohjaiset järjestelyt	-3,0	9,0	-134,0	-6,1	5,0	<-200	6,6
Eläkekulut yhteensä	-20,9	1,4	<-200	-35,0	-9,3	<-200	-23,4
Muut sosiaalikulut	-3,9	5,4	-172,0	-12,0	6,4	<-200	-0,6
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-100,7	-39,6	-154,2	-189,8	-89,1	-113,1	-209,9
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-7,4	-1,5	<-200	-12,9	-2,9	<-200	-8,3
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-4,1	-0,5	<-200	-9,6	-1,4	<-200	-7,2
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-1,6	-0,7	-127,6	-3,2	-1,8	-79,6	-3,9
Yhteensä	-113,9	-42,4	-168,7	-215,6	-95,2	-126,5	-229,3

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	4-6/2022	4-6/2021	Muutos %	1-6/2022	1-6/2021	Muutos %	2021
Oman laivaston poistot	-29,8	-43,0	30,6	-60,0	-86,6	30,7	-155,7
Muun käyttöomaisuuden poistot	-4,4	-5,3	18,0	-9,8	-10,6	7,7	-20,5
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-38,5	-28,6	-34,4	-76,5	-57,6	-32,9	-123,2
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,5	-4,3	-27,0	-10,7	-8,9	-20,9	-18,5
Poistot	-78,2	-81,2	3,8	-157,0	-163,6	4,0	-317,8
Arvonalentumiset			-	-32,7		-	-2,0
Yhteensä	-78,2	-81,2	3,8	-189,7	-163,6	-16,0	-319,8

Arvonalentumiset on esitelty tarkemmin liitteessä 16. Arvonalentumistestaus.

8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Vertailukelpoiseen liikelukokseen 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 liikelukokseen ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, omistettujen A330-lentokoneiden arvonalentumisia, tiettyjen etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia ja uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	4-6/2022 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät			4-6/2021 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		
	Raportoitu	Vertailukelpoinen		Raportoitu	Vertailukelpoinen	
Liikevaihto	550,3	550,3		111,8	111,8	
Liiketoiminnan muut tuotot	40,8	-2,8	38,0	7,8	0,0	7,8
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-113,9		-113,9	-42,4	-11,5	-53,9
Polttoainekulut	-229,0	-0,1	-229,2	-30,9	0,1	-30,8
Kapasiteettivuokrat	-24,7		-24,7	-15,0		-15,0
Lentokaluston huoltokulut	-50,2	11,6	-38,6	-17,6	-1,9	-19,5
Liikennöimismaksut	-50,0		-50,0	-19,0		-19,0
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-28,3		-28,3	-6,0		-6,0
Matkustaja- ja maapalvelut	-79,0		-79,0	-22,5		-22,5
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-30,6	0,1	-30,5	-24,1	1,1	-23,0
EBITDA			-6,0			-70,0
Poistot ja arvonalentumiset	-78,2		-78,2	-81,2		-81,2
Liiketulos	-92,9	8,7	-84,2	-139,1	-12,1	-151,3

miljoonaa euroa	1-6/2022 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät			1-6/2021 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät			2021 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		
	Raportoitu	Vertailukelpoinen		Raportoitu	Vertailukelpoinen		Raportoitu	Vertailukelpoinen	
Liikevaihto	950,1	950,1	225,4	225,4	838,4	838,4			
Liiketoiminnan muut tuotot	60,4	-6,8	53,6	17,3	-0,6	16,6	62,5	-23,3	39,2
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-215,6		-215,6	-95,2	-11,3	-106,4	-229,3	-19,5	-248,9
Polttoainekulut	-365,7	-0,3	-366,0	-61,2	0,0	-61,2	-211,4	0,0	-211,4
Kapasiteettivuokrat	-47,6		-47,6	-30,2		-30,2	-71,3		-71,3
Lentokaluston huoltokulut	-88,4	15,0	-73,4	-38,6	4,4	-34,2	-117,2	25,5	-91,7
Liikennöimismaksut	-101,6		-101,6	-39,9		-39,9	-120,4		-120,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-49,0		-49,0	-10,1		-10,1	-38,1		-38,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-149,8		-149,8	-46,3		-46,3	-148,0		-148,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-60,9	0,1	-60,8	-45,8	1,1	-44,7	-99,7	2,9	-96,8
EBITDA			-60,1			-130,9			-149,0
Poistot ja arvonalentumiset	-189,7	32,7	-157,0	-163,6		-163,6	-319,8		-319,8
Liiketulos	-257,8	40,7	-217,1	-288,2	-6,3	-294,5	-454,4	-14,4	-468,9

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät neljästä omistetusta A330-lentokoneesta kirjatun 32,7 miljoonan euron arvonalennuksen, lentokaluston huoltovarausten 15,0 miljoonan euron realisoitumattoman valuuttakurssimuutoksen ja neljän A321-lentokoneen myyntivoiton 6,8 miljoonaa euroa.

9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Riskienhallinnan tavoitteet ja periaatteet ovat yhdenmukaisia vuoden 2021 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 2022 toisen vuosineljänneksen lopussa oli yli 400 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollarin vahvistumisella euroa vastaan ja lentopetrolin kallistumisella on ollut positiivinen vaikutus johdannaisten arvostuksiin. Yhdysvaltain dollari vahvistui 11,6 % vertailukauteen verrattuna ja lentopetroli kallistui 116,5 % samalla ajanjaksolla.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.6.2022		30.6.2021		31.12.2021	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	176,1	4,9	138,6	0,5	57,4	0,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot			18,7	0,0	4,5	0,0
Myydyt optiot			16,6	-0,1	4,3	0,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	177,6	8,6	161,4	2,2	162,9	8,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	353,7	13,5	335,3	2,6	229,2	9,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)			43,3	1,9		
Taseen suojaus (termiinit)	342,1	6,4	261,8	0,6	270,1	0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	342,1	6,4	305,1	2,6	270,1	0,0
Valuuttajohdannaiset yhteensä	695,7	19,9	640,5	5,2	499,3	9,5
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	56 000	11,7	137 000	9,2	68 000	3,9
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	65 000	1,3				
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	45 000	-1,8				
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	166 000	11,1	137 000	9,2	68 000	3,9
Lentopetrolitermiinit, tonnia			136 000	2,1		
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	45 000	0,3				
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	45 000	0,3	136 000	2,1		
Hyödykejohdannaiset yhteensä	211 000	11,4	273 000	11,3	68 000	3,9
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	289,1	32,5	281,3	1,2	280,3	12,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	289,1	32,5	281,3	1,2	280,3	12,3
Korkojohdannaiset yhteensä	289,1	32,5	281,3	1,2	280,3	12,3
Johdannaiset yhteensä		63,8		17,6		25,7

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.6.2022	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	707,7	697,7	10,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	32,5		32,5
Valuuttajohdannaiset	20,0		20,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	8,6		8,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	5,0		5,0
Hyödykejohdannaiset	18,4		18,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	17,9		17,9
Yhteensä	778,6	697,7	80,9
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	0,1		0,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Hyödykejohdannaiset	7,0		7,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,8		6,8
Yhteensä	7,1		7,1

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

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

Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat 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).

11. YRITYSHANKINNAT JA -MYYNIT

Konsernilla ei ollut tilikauden toisen neljänneksen aikana toteutuneita yrityshankintoja tai -myyntejä.

12. TULOVEROT

Konsernin efektiivinen verokanta kaudella 1–6/2022 oli -29,1 % (-20,0 %), sillä Finnair ei ole kirjannut tilikauden 2022 ensimmäisen ja toisen vuosineljänneksen verotettavasta tappiosta aiheutuvaa laskennallista verosaamista johtuen Venäjän ilmatilan sulun aiheuttamasta merkittävästä epävarmuudesta.

Lisäksi yhtiön hallitus arvioi puolivuositarkastuksen yhteydessä päivittämiensä ennusteskenaarioiden ja näiden arvioitujen todennäköisyyksien perusteella, ettei Finnair todennäköisesti pysty käyttämään kaikkia vuodelta 2020 vahvistettuja 706 miljoonan euron, ja vuodelta 2021 vahvistettavien 376 miljoonan euron, verotuksellisia tappioita ennen niiden 10 vuoden vanhentumisaikaa. Tästä syystä konsernitaseeseen kirjatusta laskennallisesta verosaamisesta tehtiin raportointikauden aikana 117 miljoonan euron suuruinen alaskirjaus, vastaten noin 585 miljoonan euron verotuksellisia tappioita. Muutos arviossa laskennallisen verosaamisen hyödynnettävyydestä johtuu pääosin Venäjän ilmatilan sulun arvioidun keston pitkittymisestä, mikä heikentää ennustettua tulevaisuudessa kertyvää verotettavaa tulosta, jota vastaan tappioita voitaisiin käyttää. Vuoden 2022 ensimmäisen osavuositarkastuksen yhteydessä Venäjän ilmatilan sulun arvioitiin kestävän kahdesta neljään vuotta, kun sen puolivuositarkastuksen yhteydessä päivitettyjen ennusteskenaarioiden mukaan arvioidaan olevan alimmillaan 3 vuotta ja ylimmällä jatkuvan toistaiseksi. Ennusteskenaarioista on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta ja liitetiedossa 16. Arvon alentumistestaus.

Konsernitaseeseen kirjattu netotettu laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 72,8 miljoonaa euroa (31.12.2021: 191,9), joka sisältää kausien 2020 ja 2021 tappioista jäljellä olevan 99 miljoonan euron laskennallisen verosaamisen. Taseeseen kirjatut laskennalliset verosaamiset ja -velat netotetaan, koska ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään. Tilikauden 2022 ensimmäisen vuosipuoliskon noin 175 miljoonan euron arvioidusta tappiosta verotuksessa ja vuokrasopimuksiin liittyvistä, pääosin valuuttakurssieroista johtuvista, 104 miljoonan euron

tappioista, ei ole kirjattu laskennallista verosaamista. 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 viimeisimpiin ennusteskennäriöihin, joita kuvataan tarkemmin liitetiedossa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta ja liitetiedossa 16. Arvon alentumistestaus.

13. OSAKEKOHTAINEN OSINKO

Yhtiökokous päätti 7.4.2022 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2021 ei maksettu osinkoa. Yhtiökokous päätti 17.3.2021 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2020 ei maksettu osinkoa.

14. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2022	30.6.2021	31.12.2021
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 108,6	1 625,5	1 625,5
Lisäykset	58,9	12,5	28,7
Ennakoiden muutos	-15,5	3,2	26,3
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	0,2	-16,0	-22,6
Vähennykset ja siirrot	-0,3	-5,4	-371,0
Poistot	-69,8	-97,1	-176,2
Arvon alentumiset	-32,7		-2,0
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 049,5	1 522,7	1 108,6

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen, joka julkistettiin ensimmäisen vuosineljänneksen aikana.

Myytävänä olevat omaisuuserät

Vuoden 2021 viimeisellä vuosineljänneksellä Finnair siirsi neljä A321-lentokonetta myytävissä oleviin omaisuuseriin, joista kaksi lentokonetta myytiin helmikuussa 2022 ja toiset kaksi lentokonetta myytiin huhtikuussa 2022. Neljän lentokoneen myynnistä syntynyt myyntivoitto oli yhteensä 6,8 miljoonaa euroa.

15. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2022	30.6.2021	31.12.2021
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 181,7	917,5	917,5
Uudet sopimukset	4,8	6,6	380,6
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	36,6	-1,3	25,3
Poistot	-87,2	-66,4	-141,6
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 135,8	856,4	1 181,7

Vuoden 2022 toisen vuosineljänneksen aikana tehty uudelleenarvostukset ja modifikaatiot johtuvat pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista. Lisäksi kesäkuussa Finnair käytti yhden A319-kaPEARUNKOLENTOKONEEN vuokrasopimukseen liittyvän ennen aikaisen irtisanomisoPTION, jonka seurauksena sekä käyttöoikeusomaisuushyödyke että vuokrasopimusvelka pienenivät 1,8 miljoonaa euroa.

16. ARVONALENTUMISTESTAUUS

Laivasto ja muu käyttöomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenoa vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Konserni arvioi jokaisena raportointihetkenä, onko viitteitä siitä, että jonkin käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Liikearvosta ja aineettomista hyödykkeistä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, ei kirjata poistoja, vaan ne testataan arvonalentumisen varalta jokaisena raportointihetkenä. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Finnair käyttää kerrytettävissä olevan rahamäärän määrittelyssä ensisijaisesti käyttöarvomenetelmää. Käyttöarvoon perustuvasta arvonalentumistestauksen laatisemisesta on kerrottu tarkemmin vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä sekä seuraavissa kappaleissa.

Finnair pitää useita COVID-19-pandemiasta ja Ukrainan sotaa seuranneesta Venäjän ilmatilan sulusta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viitteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on

suorittanut arvonalentumistestauksen osavuositestauksen raportointihetkenä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta ja Ukrainan sodasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö sekä niistä johtuvat kielteiset vaikutukset konsernin toimintaympäristöön, konsernin taloudelliseen tulokseen ja normaalia matalampaan kapasiteetin käyttöasteeseen. Käyttöarvoon perustuva arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU) perustuen Finnairin nykyiseen liiketoimintamalliin ja laivastoon raportointipäivänä. Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Tase sisältää 1,4 miljoonaa euroa (31.3.2022: 1,4) aineettomia hyödykkeitä, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika. Myytäväksi tarkoitettuihin omaisuuksiin on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu erikseen.

Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon. Testauksen perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Osavuositestauksen raportointihetkenä lopussa rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä oli 1 800,5 miljoonaa euroa (31.3.2022: 1 950,3) ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 1 551,0 miljoonaa euroa (31.3.2022: 1 807,3).

Käyttöarvo on määritetty käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat hallituksen hyväksymään viimeisimpään liiketoimintasuunnitelmaan ja tästä johdettuun ennusteeseen seuraavan viiden vuoden ajalle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Ottaakseen huomioon Venäjän ilmatilan sulkun ja COVID-19-pandemiaan liittyvän lisääntyneen epävarmuuden vaikutuksen tulevaisuuden näkymiin, Finnair käyttää rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon laatimia vaihtoehtoisia rahavirtaskenaarioita painotetaan niiden arvioiduilla todennäköisyyksillä. Osavuositestauksen yhteydessä käytetyt ennusteskenaariot ja niille allokoidut todennäköisyydet on arvioitu ja hyväksytty yhtiön hallituksen toimesta. Määrittäessään käyttämiensä skenaarioiden todennäköisyyksiä, johto on harkinnut erityisesti Venäjän ilmatilan sulun kestoon, mutta myös pandemian jälkeisen kysynnän elpymisnopeuden arviointiin liittyvää, korostunutta epävarmuutta.

Arvonalentumistestissä käytettyjen, ennustettujen kassavirtojen mallintaminen pohjautuu johdon laatimiin viimeisimpiin ennusteskenaarioihin, joita on kuvattu liitetietojen kohdassa 4. Hallituksen arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta. Skenaariot eroavat toisistaan pääasiassa Venäjän ilmatilan sulun keston pituuden suhteen, jonka arvioidaan optimistisessa skenaariossa kestävän noin kolme vuotta ja kahdessa tätä pessimistisemmässä skenaariossa sulun arvioidaan jatkuvan toistaiseksi. Optimistisessa skenaariossa, jonka todennäköisyydeksi on määritetty 40 %, Finnair arvioi saavuttavansa vuoden 2019 operatiivisen tason vuonna 2025. Kahdessa pessimistisemmässä skenaariossa, joiden kummankin erillisiksi todennäköisyydeksi on määritetty 30 %, vuoden 2025 operatiivisen tason ennustetaan jäävän 84 %:iin vuoden 2019 tasosta.

Arvonalentumistestauksessa käytetyt keskeiset oletukset	30.6.2022	31.3.2022	31.12.2021
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	7,9	7,5	7,7
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	9,0	8,5	8,8
Pitkän aikavälin kasvu-%	2,6	2,8	2,8
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	1014–1300	912–1021	768–864

Arvonalentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa sekä johdon arvioiden käyttöä. Nämä arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta. Epävarmuustekijöistä ja niihin liittyvästä johdon harkinnasta on kerrottu laajemmin vuoden 2021 konsernitilinpäätöksessä sekä tämän osavuositestauksen liitetiedossa 3. Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät. Merkittävää johdon harkintaa sisältyy erityisesti Venäjän ilmatilan sulun keston ennustamiseen sekä pandemian jälkeisen matkustuskysynnän elpymistahdin ja yksikkötuottojen kehittymisen ennustamiseen. Erityisesti Venäjän ilmatilan sulun kestoa on äärimmäisen vaikea ennustaa. Finnair on tarkastellut näiden johdon arvioiden vaikutusta arvonalentumistestaukseen yllä mainittujen ennusteskenaarioiden ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin avulla. Lisäksi käyttöarvolaskelma reagoi herkästi laskelmassa käytettyjen keskeisten oletusten, EBITDA-marginaalin, polttoaineen hinnan, pitkän aikavälin kasvuprosentin sekä diskonttokoron muutoksiin.

EBITDA ja pitkän aikavälin kasvuoletus on määritetty perustuen yhtiön johdon parhaaseen arvioon Venäjän ilmatilan sulun kestosta, koronaviruspandemiasta toipumisesta sekä tulevasta markkinakysynnästä ja -ympäristöstä. Arvioita on pyritty vertaamaan saatavilla oleviin ulkoisiin tietolähteisiin, kuten toimialan pitkän aikavälin keskimääräisiin markkinakohtaisiin kasvuodotuksiin. Liiketoiminnan lisääntynyttä epävarmuutta on

huomioitu arvonalentumistestauksessa käytetyssä diskonttokorossa sekä käyttämällä vaihtoehtoisia skenaarioita ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa. Käytetty diskonttokorko perustuu yhtiön painotettuun, pääoman keskimääräiseen kustannukseen, joka heijastaa markkinoiden arviota rahan aika-arvosta sekä Finnairin liiketoiminnalle ominaista riskiä. Polttoaineen hinta on määritetty perustuen hintasuojilla painotettuun polttoaineen hintaan, joka perustuu termiinikäyrään, suunniteltujen lentojen arvioituun polttoaineen kulutukseen sekä historiaan perustuvaan tietoon kunkin konetyypin polttoaineen kulutuksesta.

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

Keskeisten oletuksien muutosherkkyydet	30.6.2022	31.3.2022	31.12.2021
EBITDA marginaali-%, prosenttiyksikköä	-0,5	-0,2	-1,1
Diskonttokorko, prosenttiyksikköä	+0,8	+0,3	+1,4
Pitkän aikavälin kasvuprosentti, prosenttiyksikköä	-1,1	-0,4	-1,5
Polttoainekustannus, prosenttia	+1	+1	+4

17. VALTIONTUKI FINNAIRIN RAHOITUSJÄRJESTELYISSÄ

Valtiontuki TyEL-takaisinlainassa ja osakeannissa

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

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

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

Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi 20.6.2022 hyväksyntänsä Suomen valtion myöntämälle 540 miljoonan euron takauksen jatkamiselle koskien TyEL-takaisinlainaa.

Valtiontuki hybridilainalmiitissä ja konversiossa pääomalainaksi

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

Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi 10.2.2022 hyväksyntänsä jäljellä olevalle, noin 50 miljoonan euron osuudelle, ja näin ollen Finnairin ja Suomen valtion välinen 400 miljoonan euron hybridilainalmiitti on kokonaisuudessaan yhtiön käytössä lainaehtojen mukaisesti.

Finnair on 22.6.2022 nostanut 290 miljoonaa euroa hybridilainaa, joka konvertoitiin pääomalainaksi 30.6.2022 valtioneuvoston päätöksellä. Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi hyväksyntänsä hybridilainalmiitin konvertoinnista pääomalainaksi 20.6.2022. Lisätietoja pääomalainasta on kohdassa 20. Pääomalaina.

18. ELÄKESAAMISET

Eläkesaamiset olivat 102,6 miljoonaa euroa (31.12.2021: 80,9). Tilikauden ensimmäisellä puoliskolla muihin laajan tuloksen eriin kirjattiin yhteensä 27,5 miljoonaa euroa, joka sisältää diskonttokoron muutoksesta 3,04 %:iin (31.12.2021: 0,74 %) aiheutuneen 67,0 miljoonan euron voiton, järjestelyyn kuuluvien varojen 35,5 miljoonan euron tappion ja alkaneista ammatillisista työkyvyttömyyseläkkeistä aiheutuneen 4,1 miljoonan euron kulun. Tuloslaskelmaan kirjattiin työsuorituksen perustuvia menoja 5,8 miljoonaa euroa.

19. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Yhdysvaltojen dollarin vahvistuminen euroa vastaan on nostanut vuokrasopimusvelkojen määrää, sillä suurin osa näistä on Yhdysvaltojen dollari määräisiä.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	30.6.2022	30.6.2021	31.12.2021	30.6.2022	30.6.2021	31.12.2021
Pitkääaikaiset korolliset velat						
Vuokrasopimusvelat	1 232,2	839,5	1 204,1	1 232,2	839,5	1 204,1
Lainat rahoituslaitoksilta		599,2	299,7		599,2	299,7
Joukkovelkakirjalainat	332,1	408,9	406,2	397,6	396,8	397,2
JOLCO-lainat* ja muut	288,1	295,1	289,4	288,1	295,1	289,4
Yhteensä	1 852,4	2 142,7	2 199,3	1 917,9	2 130,6	2 190,3
Lyhytaikaiset korolliset velat						
Vuokrasopimusvelat	196,9	143,2	176,9	196,9	143,2	176,9
Lainat rahoituslaitoksilta	599,7		299,8	599,7		299,8
Joukkovelkakirjalainat		99,8	98,9		98,8	98,9
JOLCO-lainat* ja muut	40,3	50,0	43,1	40,3	50,0	43,1
Yhteensä	836,8	293,0	618,6	836,8	292,1	618,6

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

Rahoitusvelkojen eräntymisaajat 30.6.2022							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	146,3	150,8	155,7	134,5	97,1	408,6	1 093,1
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	50,5	52,5	53,1	35,3	30,9	113,8	336,0
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	600,0						600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset			400,0				400,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset			25,9	12,9			38,8
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,3	42,3	102,8	38,9	10,5	57,9	292,6
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	837,1	245,6	737,5	221,6	138,5	580,2	2 760,5
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	695,8						695,8
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-736,3	-11,3					-747,6
Hyödykejohdannaiset	-11,4	0,1					-11,4
Ostovelat ja muut velat	265,4						265,4
Korkomaksut	118,2	87,9	79,9	42,8	31,6	103,6	463,9
Yhteensä	1 168,8	322,2	817,4	264,3	170,2	683,8	3 426,7

Merkittävin rahoitusvelkojen eräntyminen seuraavan vuoden aikana on 600 miljoonan euron TyEL-takaislainan eräntyminen. Laina erääntyy kahdessa erässä, josta ensimmäinen 300 miljoonan osuus maksetaan vuoden 2022 viimeisen kvartaalin aikana ja toinen 300 miljoonan euron erä vuoden 2023 toisen kvartaalin aikana. TyEL-takaislainalla on lainaehtojen mukaisesti oltava turvaava vakuus. Suomen Valtion Finnairille myöntämästä vakuudesta kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 17. Valtiontuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä.

* Rahoitusvelkojen eräntymistaulukko ei sisällä 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 2,6 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 0,3 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2020 ja erääntyy vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen eräntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

20. PÄÄOMALAINA

Finnair on 22.6.2022 nostanut 290 miljoonaa euroa hybridilainaa, joka on konvertoitu pääomalainaksi 30.6.2022 valtioneuvoston päätöksellä. Noston ja konversion jälkeen pääomalainaa on nostamatta 110 miljoonaa euroa, joka on Finnairin nostettavissa, mikäli sen kassavarat tai oma pääoma laskevat lainasopimuksessa määritettyjen raja-arvojen alapuolelle. Nostettu pääomalaina on kirjattu konsernin emoyhtiön omaan pääomaan omana eränä.

Finnair maksaa pääomalainasta viitekorkoa lisättynä lainan marginaalilla, joka on määritelty pääomalainan ehtoissa. Nostohetkellä pääomalainan marginaali oli 3,5 % ja viitekorko 0 % ehtojen mukaisesti. Pääomalainan ehtoihin sisältyy marginaalitaulukko, jonka mukaisesti marginaali nousee vuosittain. Pääomalainasta maksetaan lisäksi käyttömaksua, jonka suuruus on sidottu nostetun pääomalainan määrään pääomalainan ehtojen mukaisesti. Nostohetkellä käyttömaksun vuosittainen kulu oli 2 %. Käyttömaksun lisäksi pääomalainasta maksetaan luotonvarauspalkkiota nostamattomalle osuudelle, joka on 20 prosenttia kulloinkin voimassa olevasta lainan marginaalista.

Pääomalainalla ei ole erikseen määriteltyä eräpäivää vaan se voidaan maksaa takaisin osakeyhtiölain sääntöjen ja pääomalainaehtojen mukaisesti. Pääomalainan ehtojen ja osakeyhtiölain mukaisesti Finnair voi maksaa lainasta kertyneitä korkoja ja muita maksuja ehtojen ja osakeyhtiölain sääntöjen täyttyessä. Pääomalainalle kertyneet korot ovat kuluksi kirjaamattomia korkoja.

miljoonaa euroa	30.6.2022	31.3.2022
Pääomalainalle kertyneet korot	0,2	

21. VARAUKSET

miljoonaa euroa	30.6.2022	30.6.2021	31.12.2021
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	195,9	162,8	162,8
Uudet varaukset	18,8	7,0	32,0
Käytetyt varaukset	-10,7	-5,2	-12,7
Puretut varaukset	-1,9	-0,5	-1,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-1,1	0,2	2,2
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	2,1	0,5	1,4
Kurssierot	15,0	4,4	11,7
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	218,2	169,3	195,9
Joista pitkäaikaista	184,2	156,5	184,6
Joista lyhytaikaista	34,0	12,8	11,3
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	3,8	13,0	13,0
Uudet varaukset	0,6	2,5	1,9
Käytetyt varaukset	-0,7	-7,9	-9,0
Puretut varaukset	-0,3	-0,7	-2,1
Muut varaukset yhteensä	3,4	7,0	3,8
Joista pitkäaikaista	1,1	1,6	1,4
Joista lyhytaikaista	2,3	5,4	2,5
Yhteensä	221,6	176,3	199,8
Joista pitkäaikaista	185,3	158,1	186,0
Joista lyhytaikaista	36,3	18,1	13,8

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2034 mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 198,3 miljoonaa euroa (31.12.2021: 200,7) sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 13,0 miljoonaa euroa (31.12.2021: 14,7), jotka pääosin koostuvat pitkäaikaisista kannustinpalkkioista johtoryhmälle ja muulle henkilöstölle sekä saaduista vuokravakuuksista.

22. MYNNIN SIIRTOVELAT JA MYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.6.2022	30.6.2021	31.12.2021
Ennakkoon saadut lentolipputulot	455,8	92,3	202,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	41,0	52,6	55,1
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	35,9	7,6	15,2
Muut erät	20,7	19,3	18,1
Yhteensä	553,4	171,8	291,1

23. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	30.6.2022	30.6.2021	31.12.2021
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	58,4	46,1	51,0
Yhteensä	58,4	46,1	51,0

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.6.2022 olivat 380,8 miljoonaa euroa (31.12.2021: 355,3). Tilikauden toisella vuosineljänneksellä konserniyritysten puolesta annetut vakuudet kasvoivat, sillä valmismatkatuotannon varaukset ovat lisääntyneet.

Vuokravastuut 30.6.2022 olivat 18,4 miljoonaa euroa (31.12.2021: 18,0) ja ne koostuvat ALV-vastuusta, kiinteistöjen lyhytaikaisista vuokrasopimuksista sekä IT-laitteiden vuokrista, jotka eivät kuulu IFRS 16 -standardin piiriin.

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 sekä Finnairin eläkesäätiö. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiiriin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,9 % (31.12.2021: 55,9 %) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiiriin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia.

miljoonaa euroa	1-6/2022	1-6/2021	2021
Tavaroiden ja palvelujen myynnit			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	13,1	7,6	18,2
Eläkesäätiö	0,1	0,0	0,1
Työsuhde-etuudet			
Eläkesäätiö	5,9	-5,5	-7,4
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	0,9	2,4	4,6
Hallitus	0,2	0,2	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	38,8	32,8	73,0
Eläkesäätiö	1,0	1,0	2,0
Rahoitustuotot			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset		1,0	1,6
Eläkesäätiö	0,3	0,0	0,1
Saamiset			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	6,3	33,0	17,0
Eläkesäätiö	100,7	68,9	78,9
Velat			
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	4,6	4,7	6,1

25. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut olennaisia raportoitavia tapahtumia.