

Finnair-konsernin puolivuosikatsaus

1.1.–30.6.2025



Finnair-konsernin puolivuositiedot 1.1.–30.6.2025

Työtaistelutoimilla huomattava vaikutus toisen vuosineljänneksen tulokseen, mutta 94 % lennoista operoitiin suunnitellusti työtaistelutoimista huolimatta

Huhti–kesäkuu 2025

- Liikevaihto kasvoi 2,8 % 787,7 miljoonaan euroon (766,1).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 10,3 miljoonaa euroa (43,6). Työtaistelutoimien välitön vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen oli noin 29 miljoonaa euroa.
- Liiketulos oli 19,2 miljoonaa euroa (42,5).
- Osakekohtainen tulos oli 0,06 euroa (0,09).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 43,7 miljoonaa euroa (173,1) ja investointien nettorahavirta -99,2 miljoonaa euroa (-41,6)*.
- Matkustajamäärä kasvoi 3,1 % 3,1 miljoonaan (3,0**).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 4,2 % 10 207,8 miljoonaan kilometriin (9 799,9). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 1,7 %.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) kasvoi 1,9 prosenttiyksikköä 76,6 prosenttiin (74,7).

Tammi–kesäkuu 2025

- Liikevaihto kasvoi 2,4 % 1 481,9 miljoonaan euroon (1 447,6).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -52,3 miljoonaa euroa (32,0). Työtaistelutoimien välitön vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen oli noin 51 miljoonaa euroa.
- Liiketulos oli -34,2 miljoonaa euroa (25,3).
- Osakekohtainen tulos oli -0,19 euroa (-0,06).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 235,8 miljoonaa euroa (312,0) ja investointien nettorahavirta -156,5 miljoonaa euroa (-67,5)*.
- Matkustajamäärä kasvoi 2,9 % 5,7 miljoonaan (5,6**).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 3,3 % 19 334,2 miljoonaan kilometriin (18 722,8). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 1,6 %.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) kasvoi 1,8 prosenttiyksikköä 75,2 prosenttiin (73,5).

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

* Investointien nettorahavirta sisälsi huhti–kesäkuussa 27,7 miljoonaa euroa sijoituksia (5,9 miljoonaa euroa sijoituksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Tammi–kesäkuussa investointien nettorahavirta sisälsi 32,8 miljoonaa euroa sijoituksia (0,6 miljoonaa euroa lunastuksia). Ne ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

** Tammi–marraskuun 2024 matkustajamääriä sekä rahti- ja postitonnetta korjattiin joulukuussa 2024 siten, että yhteensä kauden matkustajamäärä kasvoi 59 100 matkustajalla ja rahti- ja postitonnetti 828,7 tonnilla.



Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus

Finnairin kapasiteettia, liikevaihtoa ja vertailukelpoista liiketulosta koskevaa ohjeistusta vuodelle 2025 on selvennetty työtaistelutoimien päätyttyä. Ohjeistus työtaistelutoimien välittömät vaikutukset pois lukien on ennallaan. Finnair kuitenkin tarkentaa, että tämänhetkisten tietojen perusteella vertailukelpoisen liiketuloksen arvioidaan olevan lähempänä annetun vaihteluvälin alareunaa johtuen Pohjois-Amerikan-liikenteen odotettua heikommasta kysynnästä sekä työtaistelutoimien välillisistä vaikutuksista kysyntään laajemmin.

Näkymät ja ohjeistus 16.7.2025 -kappaleessa yhtiö antaa lisätietoja työtaistelutoimien vaikutuksista sekä arvion vuoden 2025 kapasiteettikasvusta, liikevaihdosta ja vertailukelpoisesta liiketuloksesta huomioiden työtaistelutoimien välittömät vaikutukset.

NÄKYMÄT JA OHJEISTUS 16.7.2025

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2025. Kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja kauppasotien uhka aiheuttavat kuitenkin epävarmuutta toimintaympäristössä. Erityisesti eri maiden välisiin tulleeihin ja niiden välittömiin ja välillisiin vaikutuksiin liittyvät riskitasot ovat koholla.

Työtaistelutoimien välittömät vaikutukset pois lukien Finnair on suunnitellut lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna noin 10 prosentilla vuonna 2025. Kapasiteetti-arvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Finnair on ennakoanut yhtiön liikevaihdon olevan 3,3–3,4 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 100–200 miljoonaa euroa vuonna 2025. Tämänhetkisten tietojen perusteella yhtiö kuitenkin arvioi vertailukelpoisen liiketuloksen olevan lähempänä annetun vaihteluvälin alareunaa johtuen Pohjois-Amerikan-liikenteen odotettua heikommasta kysynnästä sekä työtaistelutoimien välillisistä vaikutuksista kysyntään laajemmin. Lisäksi vuonna 2025 kannattavuutta rasittavat etenkin EU:ssa käyttöön otetun uusiutuvan lentopolttoaineen jakeluvaihtoimen aiheuttamat lisäkustannukset sekä kasvavat navigointi- ja laskeutumishinnat. Toisen vuosineljänneksen jälkeen voimaan astuvien tullien välittömien kustannusvaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä. Mahdollisten välillisten vaikutusten suuruutta on liian aikaista arvioida.

Yllä mainitut kapasiteettia, liikevaihtoa ja vertailukelpoista liiketulosta koskevat arviot eivät sisällä työtaisteluiden välittömiä vaikutuksia. Yhteensä työtaistelutoimien välittömän negatiivisen vaikutuksen vuonna 2025 arvioidaan olevan noin 100 miljoonaa euroa liikevaihtoon, noin 70 miljoonaa euroa vertailukelpoiseen liiketulokseen ja noin 5 % kokonaiskapasiteettiin tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna. Vuoden 2025 ensimmäisellä puoliskolla työtaistelutoimien välitön vaikutus liikevaihtoon oli noin -72 miljoonaa euroa ja vertailukelpoiseen liiketulokseen noin -51 miljoonaa euroa. Lisäksi heinäkuun kolmen toteutuneen työtaistelupäivän sekä työtaistelutoimia seuranneen tilapäisen resurssivajeen takia kesäkaudelta peruttujen lentojen, mukaan lukien ulosvuokrauslennot, arvioidaan heikentävän kolmannen vuosineljänneksen liikevaihtoa noin 25 miljoonaa euroa, liikevoiton muita tuottoja noin 5 miljoonaa euroa ja vertailukelpoista liiketulosta noin 20 miljoonaa euroa. Työtaistelutoimilla arvioidaan tiedossa olevien peruutusten myötä olevan noin 5 prosentin välitön negatiivinen vaikutus vuoden 2025 kokonaiskapasiteettiin tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna.

Työtaistelutoimien välittömät negatiiviset vaikutukset huomioiden Finnair suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna noin 5 prosentilla edellisvuodesta ja arvioi yhtiön liikevaihdon olevan 3,2–3,3 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 30–130 miljoonaa euroa vuonna 2025. Tämänhetkisten tietojen perusteella yhtiö kuitenkin arvioi vertailukelpoisen liiketuloksen olevan lähempänä annetun vaihteluvälin alareunaa johtuen Pohjois-Amerikan-liikenteen odotettua heikommasta kysynnästä sekä työtaistelutoimien välillisistä vaikutuksista kysyntään laajemmin.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan tammi–syyskuun 2025 osavuosisikatsauksen yhteydessä.

AIEMMAT NÄKYMÄT JA OHJEISTUS 29.4.2025

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2025. Kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus, kauppasotien uhka ja jännittynyt työmarkkinatilanne Suomessa aiheuttavat kuitenkin epävarmuutta toimintaympäristössä. Erityisesti eri maiden välisiin tulleeihin ja niiden välittömiin ja välillisiin vaikutuksiin liittyvät riskitasot ovat kasvaneet.

Työtaistelutoimien vaikutukset pois lukien Finnair on suunnitellut lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna noin 10 prosentilla vuonna 2025. Kapasiteetti-arvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Finnair on ennakoanut yhtiön liikevaihdon olevan 3,3–3,4 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 100–200 miljoonaa euroa vuonna 2025. Vuonna 2025 kannattavuutta rasittavat etenkin EU:ssa käyttöön otetun uusiutuvan lentopolttoaineen jakeluvaihtoimen aiheuttamat



lisäkustannukset sekä kasvavat navigointi- ja laskeutumishinnat. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen voimaan astuvien tullien välittömien kustannusvaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä. Mahdollisten välillisten vaikutusten suuruutta on liian aikaista arvioida.

Kapasiteettia, liikevaihtoa ja vertailukelpoista liiketulosta koskevat arviot eivät sisällä työtaisteluiden vaikutuksia. Vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä työtaistelutoimet heikensivät liikevaihtoa noin 31 miljoonaa euroa ja vertailukelpoista liiketulosta noin 22 miljoonaa euroa. Huhtikuussa 2025 työtaistelutoimien arvioidaan heikentävän liikevaihtoa noin 15 miljoonaa euroa ja vertailukelpoista liiketulosta noin 10 miljoonaa euroa. Lisäksi tiedossa on, että Finnair joutuu työtaistelutoimien kestosta riippumatta perumaan kesäkaudelta 230 lentoa työtaistelutoimia seuranneen tilapäisen resurssivajeen takia, minkä arvioidaan heikentävän liikevaihtoa noin 30 miljoonaa euroa ja vertailukelpoista liiketulosta noin 10 miljoonaa euroa. Työtaistelutoimilla arvioidaan tiedossa olevien peruutusten myötä olevan noin 5 prosentin negatiivinen vaikutus vuoden 2025 kokonaiskapasiteettiin tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2025 puolivuosisikatsauksen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto:

Finnairin vuoden alussa kohtamat haasteet jatkuivat toisella vuosineljänneksellä. Kuljetimme yli 3 miljoonaa asiakasta, ja liikevaihtomme kasvoi hieman vertailukaudesta, mutta vertailukelpoista liiketulosta rasittivat erityisesti Suomen Liikennelentäjiliiton työtaistelutoimet huhtikuussa sekä maapalveluhenkilöstöä edustavan Ilmailualan Unionin (IAU) työtaistelutoimet touko- ja kesäkuussa. Haluan esittää vilpittömät pahoitteluni jokaiselle asiakkaalle, jonka matkasuunnitelmat häiriintyivät työtaisteluiden vuoksi.

Pääsimme työehtosopimuksista sopuun lentäjien, matkustamohenkilökunnan ja matkatoimistovirkailijoiden kanssa vuosineljänneksen aikana. Myös Palveluolajien työnantajat Palta ja IAU pääsivät sopimukseen katsauskauden jälkeen, joten pystymme jälleen operoimaan lentomme sillä luotettavuudella, jota meiltä odotetaan.

Pitkittyneiden työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus toisen vuosineljänneksen liikevaihtoon oli noin 41 miljoonaa euroa, muihin liiketoiminnan tuottoihin noin 10 miljoonaa euroa ja vertailukelpoiseen liiketulokseen noin 29 miljoonaa euroa.

Jouduimme perumaan työtaisteluiden vuoksi yli 1 300 lentoa vuosineljänneksen aikana, ja kustannuksia syntyi muun muassa asiakkaiden uudelleenreitityksistä ja huolenpidosta sekä viivästymiskorvauksista. Tuimme asiakkaidemme tärkeiden matkasuunnitelmien toteutumista antamalla heille mahdollisuuden siirtää lentonsa pois työtaistelupäiviltä ilman lisämaksua, mikä vähensi myyntiämme päiviltä, joille lentoja siirrettiin. Työtaistelutoimien aiheuttama epävarmuus näkyi myös lentojemme kysynnässä ja asiakastyytyväisyydessä. Asiakkaiden luottamuksen ja asiakastyytyväisyyden palauttaminen on meille ensisijaisen tärkeää, ja tämän eteen teemme järjestelmällisesti työtä huolehtien asiakkaista ja heidän tarpeistaan mahdollisimman hyvin niin tuotteemme ja palvelumme kehityksessä kuin jokapäiväisessä toiminnassamme.

Työtaisteluiden aiheuttamista häiriöistä huolimatta operatiivinen laatumme oli hyvä, ja pystyimme operoimaan 94 % lennoistamme suunnitellusti. Lennämme kesäkaudella noin 350 lentoa päivässä, ja työtaistelupäivinäkin olemme pystyneet operoimaan 60–75 % lennoistamme. Olemme investoineet asiakaskokemuksen parantamiseen erityisesti uudelleenreititysten sujuvuuden ja asiakasviestinnän näkökulmasta ja pyrkineet siten vähentämään työtaistelutoimien negatiivisia vaikutuksia asiakkaisiimme kesän tärkeällä matkustuskaudella.

Vuosineljänneksen aikana yleiset epävarmuustekijät markkinoilla kasvoivat, ja tämä alkoi näkyä jossain määrin Atlantin yli suuntautuvien lentojen kysynnässä, ja asiakkaat tekivät varauksia aiempaa lyhyemmällä aikatahtimella. Pohjois-Amerikan-liikenteemme kasvoi selvästi, mutta kasvuvauhti oli aiemmin suunniteltua maltillisempaa, ja keskimääräiset lentolippuhinnat alueella laskivat. Muilla markkina-alueilla kysyntä kehittyi odotetusti. Jatkoimme verkostomme optimointia ja kerroimme avaavamme kesäkaudella 2026 lennot Kanadan Torontoon ja Pohjois-Norjan Altaan. Lisäsimme myös lentoja Suomen Lappiin talvikaudelle 2025.

Lentomatikustajat valitsivat Finnairin kesäkuussa 15:ttä kertaa peräkkäin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi, ja myös matkustamohenkilökuntamme valittiin Pohjois-Euroopan parhaaksi. Kiitos tästä kuuluu erityisesti etulinjan finnairilaisille, jotka sitoutuneesti työskentelevät turvallisten ja sujuvien lentojen eteen joka päivä.



Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	4–6/2025	4–6/2024	Muutos%	1–6/2025	1–6/2024	Muutos%	2024
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	787,7	766,1	2,8	1 481,9	1 447,6	2,4	3 048,8
Vertailukelpoinen liiketulos	10,3	43,6	-76,5	-52,3	32,0	<-200	151,4
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	1,3	5,7	-4,4 %-yks.	-3,5	2,2	-5,7 %-yks.	5,0
Liiketulos	19,2	42,5	-55,0	-34,2	25,3	<-200	114,2
Liiketulos, % liikevaihdosta	2,4	5,5	-3,1 %-yks.	-2,3	1,8	-4,1 %-yks.	3,7
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	12,4	16,4	-4,1 %-yks.	8,1	13,6	-5,4 %-yks.	15,8
Kauden tulos	12,5	17,9	-30,3	-38,4	-12,0	<-200	37,0
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	0,06	0,09	-30,4	-0,19	-0,06	<-200	0,18
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	0,06	0,09	-30,8	-0,19	-0,06	<-200	0,18
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	7,72	7,82	-1,3	7,66	7,73	-0,9	7,97
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	8,02	8,38	-4,4	8,01	8,38	-4,5	8,34
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	7,62	7,37	3,3	7,93	7,56	4,9	7,57
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,39	5,08	6,1	5,65	5,24	8,0	5,24
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %	-	-	-	15,6	16,1	-0,5 %-yks.	16,9
Nettovelkaantumisaste, %	-	-	-	151,7	150,3	1,4 %-yks.	154,8
Korollinen nettovelka	-	-	-	835,0	909,4	-8,2	970,7
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-	-	-	2,1	1,9	9,0	2,0
Bruttoinvestoinnit	76,7	49,8	54,2	124,4	93,1	33,6	463,8
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-	-	-	3,9	7,2	-3,3 %-yks.	6,2
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	-	-	-	24,9	32,3	-7,4 %-yks.	29,0
Liikenne							
Matkustajamäärä*, tuhatta henkilöä	3 080	2 989	3,1	5 721	5 561	2,9	11 654
Lentojen lukumäärä, kpl	28 362	28 535	-0,6	55 715	54 170	2,9	111 722
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	10 208	9 800	4,2	19 334	18 723	3,3	38 259
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	7 816	7 318	6,8	14 547	13 753	5,8	29 000
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	76,6	74,7	1,9 %-yks.	75,2	73,5	1,8 %-yks.	75,8
Tarjotut henkilökilometrit ml. koneiden ulosvuokraukset, milj. km	10 620	10 440	1,7	20 309	19 980	1,6	40 830
Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus							
Nettosuositellutulos (NPS)	28	39	-26,9	31	37	-16,7	37
Saapumistäsmällisyys, %	79,5	76,0	3,6 %-yks.	79,0	75,6	3,5 %-yks.	75,4
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %	71,3	69,5	1,8 %-yks.	72,0	69,3	2,7 %-yks.	70,5
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,7	2,9	-6,9	2,8	2,9	-2,8	2,8
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	1147	1100	4,3	1123	1082	3,8	1057
Lisämyynti	49,6	44,5	11,5	94,2	81,9	15,1	181,8
Matkustajakohdainen lisämyynti*, euroa	16,11	14,89	8,2	16,47	14,73	11,9	15,60
Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen							
Lentopolttoaineen kokonaiskulutus, tonnia	271 549	260 248	4,3	514 223	501 434	2,6	1 031 296
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, tonnia	3 576	257	>200	6 674	1 961	>200	4 685
Lentojen suorat CO ₂ päästöt, tonnia	846 651	821 573	3,1	1 603 711	1 578 337	1,6	3 244 092
Lentojen suorat CO ₂ päästöt, g/ASK	82,9	83,8	-1,1	82,9	84,3	-1,6	84,8
Lentojen suorat CO ₂ päästöt, g/RTK	927,9	941,2	-1,4	936,5	952,1	-1,6	936,8
Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 878	5 593	5,1	5 758	5 464	5,4	5 533
Sairauspoissaolot, %	3,8	3,4	0,5 %-yks.	4,3	4,1	0,1 %-yks.	4,2
Tapaturmataajuuksuus (LTIF)	5,1	7,9	-34,8	5,2	6,8	-22,6	5,4
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	-	-	-	2,3	2,8	-0,6 %-yks.	2,5

* Tammi-marraskuun 2024 matkustajamääriä sekä rahti- ja postitonnetta korjattiin joulukuussa 2024 siten, että yhteensä kauden matkustajamäärä kasvoi 59 100 matkustajalla ja rahti- ja postitonniin 828,7 tonnilla.

Toimintaympäristö huhti–kesäkuussa

Markkinakysyntä kehittyi myönteisesti verrattuna edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon. Keskimääräiset lentolippuhinnat myytyä henkilökilometriä kohden pysyivät vakaina useimmilla markkinoilla lukuun ottamatta Pohjois-Amerikan-liikennettä, jossa hinnat laskivat erityisesti Yhdysvalloista lähtevässä liikenteessä. Pohjois-Amerikan-reittien kysynnän kasvua hillitsi yleinen ilmapiiri, johon vaikutti Yhdysvaltoja koskeva mediakuva erityisesti Suomessa. Kaukoidän-markkinoilla kysyntä kasvoi kapasiteettia nopeammin, ja erityisen vahvaa kehitystä nähtiin Euroopan ja Japanin välisillä reiteillä. Euroopan sisäinen vapaa-ajan matkustus kärsi työtaistelutoimista, jotka heikensivät Finnairin operatiivista luotettavuutta ja johtivat yli 1 300 lennon peruuntumiseen.

Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan jopa 40 % pidemmistä lentoreiteistä huolimatta, mutta rajoittanut erityisesti Kiinan-lentojaan, koska kiinalaiset lentoyhtiöt pystyvät hyödyntämään Venäjän ilmatilaa eikä lentomatkustamisen kysyntä Euroopan ja Kiinan välillä ole toistaiseksi elpynyt.

Reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 5,3 % (11,3) Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välillä ja 11,2 % (15,6) Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välillä. Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välillä reittilentomarkkina laski 0,4 % (6,0).

Aurinkomatkojen rantalomapakettien kapasiteetti, kysyntä ja kiintiötuotannon täyttöaste kasvoivat hieman. Kysyntää ja myyntihintoja tuki Suomen viileä ja sateinen sää. Toisaalta kysyntää rasittivat työtaistelutoimet sekä heikentynyt kuluttajaluottamus, joka näkyi lisääntyneenä hintatietoisuutena. Työtaistelutoimet Suomessa johtivat lentoaikataulujen muutoksiin ja uudelleenreitityksiin erityisesti kaupunkilomien osalta. Tästä huolimatta Aurinkomatkojen asiakastytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi pysyi korkealla tasolla 64 (65). Globaalisti kasvanut kysyntä suosittuihin matkakohteisiin on nostanut hotellien hintoja ja heikentänyt niiden saatavuutta. Kesäkauden matkojen myynti sujui hyvin, ja myös talvikauden matkojen kysyntä oli vahvaa. Kaupunkilomien kysyntä heikkeni verrattuna poikkeuksellisen vahvaan vertailukauteen. Dohan-kaupunkilomien myynti keskeytettiin toistaiseksi Lähi-idän kriisin vuoksi. Kriisillä ei kuitenkaan ole ollut merkittävää vaikutusta matkapakettien kokonaiskysyntään.

Maailmanlaajuinen lentorahdin kysyntä kasvoi tasaisesti. Kauden alkupuolella asiakkaat kiihdyttivät toimituksiaan Yhdysvaltojen tulli-ilmoitusten myötä välttääkseen tulevat tullimaksut. Kesäkuussa Lähi-itään ja Etelä-Aasiaan kohdistuva kysyntä kuitenkin väheni paikallisten juhlapyhien sekä Israelin ja Iranin välisen konfliktin kärjistyksen seurauksena. Yleisesti ottaen markkinaolosuhteet pysyivät epävarmoina vallitsevan geopoliittisen epävakauden vuoksi.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 5,0 % vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 17,2 % alhaisempi ja eurohinta 21,4 % alhaisempi kuin vertailukaudesta. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään.

Taloudellinen kehitys huhti–kesäkuussa

LIKEVAIHTO HUHTI–KESÄKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 2,8 % vertailukaudesta. Kasvua nähtiin kaikissa muissa tuotteissa paitsi rahdissa.

Liikevaihto tuotteittain

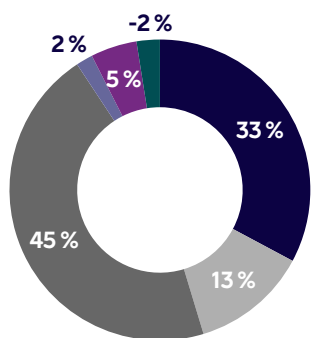
Milj. euroa	4–6/2025	4–6/2024	Muutos,%
Matkustajatuotot	626,8	613,5	2,2
Lisämyynti	49,6	44,5	11,5
Rahti	51,2	51,4	-0,4
Matkapalvelut	60,1	56,7	6,0
Yhteensä	787,7	766,1	2,8

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) laski 1,3 % 7,72 senttiin (7,82) keskimääräisten lentolippuhintojen laskun sekä matkustajatuottoja pienentävien, työtaistelutoimista johtuvien hyvitysten, uudelleenreititysten ja korvausten kasvun myötä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

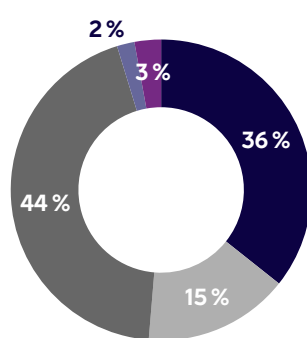
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	4–6/2025 Milj. euroa	4–6/2024 Milj. euroa	4–6/2025 Milj. km	4–6/2024 Milj. km	4–6/2025 Milj. km	4–6/2024 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	216,5	181,0	3 642,2	3 261,7	2 792,8	2 421,3	76,7	2,4
Pohjois-Amerikka	82,5	66,8	1 596,7	1 141,8	1 161,0	904,9	72,7	-6,5
Eurooppa	299,5	285,1	4 485,2	4 433,8	3 509,1	3 344,8	78,2	2,8
Lähi-itä	11,9	44,5	192,6	679,4	165,8	460,3	86,1	18,4
Kotimaa	32,8	33,0	291,2	283,2	187,1	186,5	64,3	-1,6
Reiteille kohdistumaton	-16,5	3,1						
Yhteensä	626,8	613,5	10 207,8	9 799,9	7 815,9	7 317,7	76,6	1,9

Matkustajatuotot



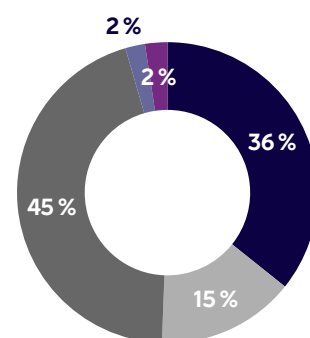
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Reiteille kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 2,2 % samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 4,2 %. Kapasiteettia kasvatti joulukuussa 2024 vastaanotettu uusi A350-laajarunkolentokone. Kapasiteetin kasvua rajoittivat työtaistelutoimet, jotka johtivat yli 1 300 lennon perumiseen. Tarjotut henkilökilometrit koneiden ulosvuokraukset miehistöineen huomioiden kasvoivat 1,7 %. Matkustajamäärä kasvoi 3,1 % 3 079 900 matkustajaan¹. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 6,8 %, ja matkustajakäyttöaste nousi 1,9 prosenttiyksikköä 76,6 prosenttiin.

¹ Tammi-marraskuun 2024 matkustajamääriä sekä rahti- ja postitonnejä korjattiin joulukuussa 2024 siten, että yhteensä kauden matkustajamäärä kasvoi 59 100 matkustajalla ja rahti- ja postitonnit 828,7 tonnilla.



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

Aasian-liikenteessä kapasiteetti kasvoi 11,7 % Japaniin lisättyjen vuorojen ansiosta. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 15,3 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 2,4 prosenttiyksikköä 76,7 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 39,8 %. Yhdysvaltain Seattle palasi liikenneohjelmaan kesäkaudelle edellisvuotta aiemmin, ja vuoroja lisättiin myös muualle maahan. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 28,3 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 6,5 prosenttiyksikköä 72,7 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 1,2 % ja myydyt henkilökilometrit kasvoivat 4,9 %, joten matkustajakäyttöaste kasvoi 2,8 prosenttiyksikköä 78,2 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 71,7 % johtuen ensisijaisesti Qatar Airwaysin kanssa solmitun yhteistyön päättymisestä Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla 15.1.2025. Lisäksi Lähi-idän kiristynyt turvallisuustilanne johti Helsingin ja Dohan välisten lentojen väliaikaiseen keskeytykseen kesäkuussa. Myydyt henkilökilometrit laskivat 64,0 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 18,4 prosenttiyksikköä 86,1 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi 2,8 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 0,4 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 1,6 prosenttiyksikköä 64,3 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 11,5 % 49,6 miljoonaan euroon (44,5) ja matkustajakohtainen lisämyynti 8,2 % 16,11 euroon (14,89) lisämatkatavaroiden ja -palvelujen kasvaneen suosion sekä parannetun dynaamisen hinnoittelun tukemana. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 2,4 % ja kokonaisrahti- ja postitonnit 7,2 %. Rahtiliikenvaihto laski 0,4 % johtuen lentojen peruutuksia ja lopulta lähetysten peruutuksia aiheuttaneista työtaistelutoimista sekä Aasiasta Yhdysvaltoihin suuntautuvan kysynnän heikkenemisestä. On syytä huomata, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden taloudellista kehitystä tuki Suomen viileä ja sateinen sää. Tuloksentelekykyä rasittivat inflaatio, heikko kuluttajaluottamus sekä hotellien hintojen nousu ja rajoitettu saatavuus. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski 2,8 % kaupunkilomien kysynnän heikkenemisen vuoksi. Kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,5 % (93,0). Matkapalveluiden liikevaihto kasvoi 6,0 % 60,1 miljoonaan euroon (56,7).

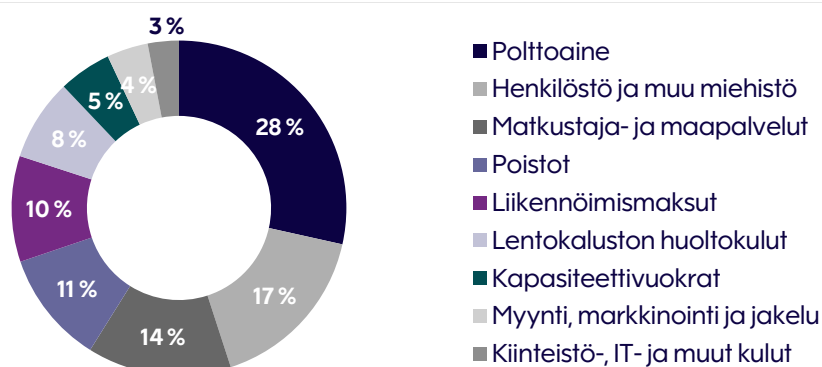
Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 34,5 % 21,2 miljoonaan euroon (32,4), koska ulosvuokrauslentoja (*wet lease out*) oli vähemmän työtaistelutoimien vuoksi.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT HUHTI–KESÄKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 5,8 % pääasiassa kasvaneiden kapasiteettivuokrien, liikennöimismaksujen ja lentokaluston huoltokulujen takia. Toimia kustannustehokkuuden parantamiseksi jatkettiin vuosineljänneksen aikana.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) kasvoi 3,3 % ja oli 7,62 senttiä (7,37). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus kasvoi 6,1 % 5,39 senttiin (5,08).

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 798,6 milj. euroa)



Milj. euroa	4–6/2025	4–6/2024	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	131,8	130,3	1,1
Polttoainekulut	227,5	224,8	1,2
Kapasiteettivuokrat	40,7	27,6	47,3
Lentokaluston huoltokulut	63,0	52,6	19,7
Liikennöimismaksut	81,7	68,5	19,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	31,8	31,4	1,3
Matkustaja- ja maapalvelut	111,1	106,8	4,1
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	24,0	30,6	-21,6
Poistot	87,0	82,2	5,9
Yhteensä	798,6	754,9	5,8

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 7,7 %.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, kasvoivat 1,2 % korkeamman kapasiteetin sekä EU:n asettamaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteeseen ja päästökauppaan liittyvien kulujen myötä polttoaineen hinnan² laskusta huolimatta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 1,1 %. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikipometrit (RTK)) parani 1,4 %.

Kapasiteettivuokrien, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja lentokonevuokraukset (*wet lease in*), kasvu johtui pääasiassa työtaistelutoimien aiheuttamista lentokonevuokrauksista.

Liikennöimismaksut ja lentokaluston huoltokulut kasvoivat hinnankorotusten vuoksi.

Matkustaja- ja maapalveluiden kulujen kasvu johtui työtaistelutoimien aiheuttamista häiriöistä lentoihin sekä hotellien hintojen noususta.

Kiinteistö-, IT- ja muut kulut laskivat johtuen pääasiassa Yhdysvaltain dollarin heikkenemisestä euroon nähden.

² Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien

TULOS HUHTI-KESÄKUUSSA

Milj. euroa	4-6/2025	4-6/2024	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	97,3	125,8	-22,7
Poistot	-87,0	-82,2	-5,9
Vertailukelpoinen liiketulos	10,3	43,6	-76,5
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	8,9	-1,1	>200
Liiketulos	19,2	42,5	-55,0
Rahoitustuotot	5,7	11,5	-50,7
Rahoituskulut	-21,4	-30,9	30,8
Kurssivoitot ja -tappiot	11,0	-0,6	>200
Tulos ennen veroja	14,4	22,6	-36,1
Tuloverot	-1,9	-4,7	58,3
Kauden tulos	12,5	17,9	-30,3

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos laskivat kustannusten nousun vuoksi. Työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen oli noin 29 miljoonaa euroa.

Liiketulosta tukivat vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 7,5 miljoonaa euroa (-1,1) ja aiheutuivat Yhdysvaltain dollarin heikentymisestä. Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisien käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden summa oli yhteensä 1,4 miljoonaa euroa (0,0), ja ne liittyivät pääasiassa kahden aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen.

Nettorahoituskulut pienenevät kurssivoittojen ja alempien rahoituskulujen vuoksi. Kauden tulos oli voitollinen.

Taloudellinen kehitys tammi-kesäkuussa

LIKEVAIHTO TAMMI-KESÄKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 2,4 % vertailukaudesta. Kasvua nähtiin kaikissa tuotteissa.

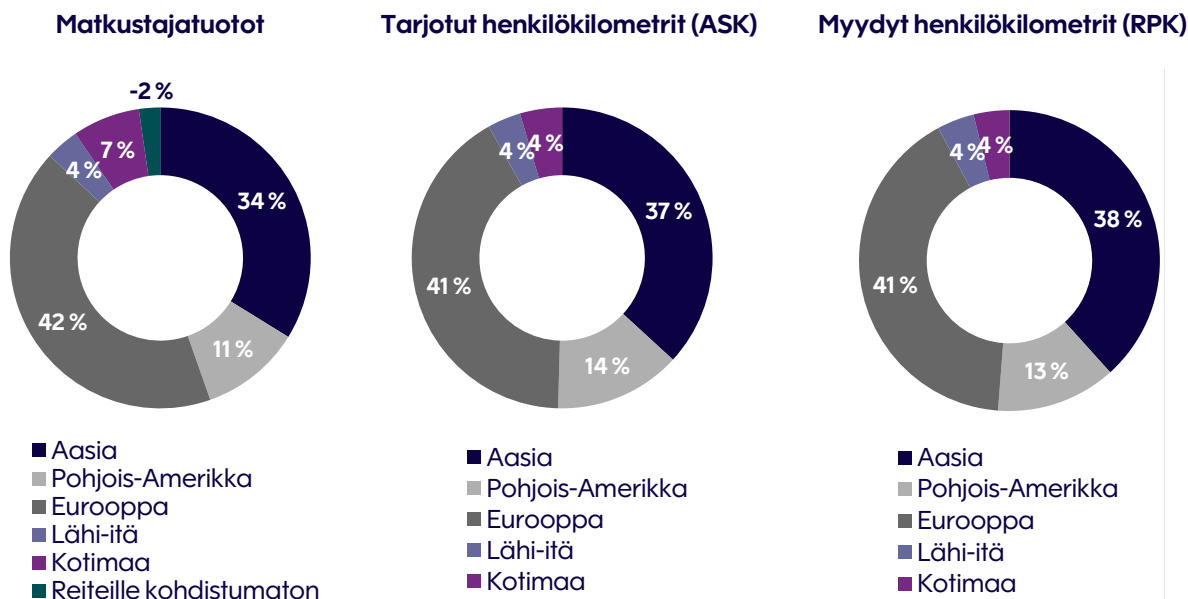
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	1-6/2025	1-6/2024	Muutos, %
Matkustajatuotot	1165,2	1152,9	1,1
Lisämyynti	94,2	81,9	15,1
Rahiti	101,3	97,6	3,8
Matkapalvelut	121,2	115,2	5,2
Yhteensä	1481,9	1447,6	2,4

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 0,9 % 7,66 senttiin (7,73) keskimääräisten lentolippuhintojen laskun ja matkustajatuottoja pienentävien, työtaistelutoimista johtuvien hyvitysten, uudelleenreititysten ja korvausten kasvun myötä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	1-6/2025 Milj. euroa	1-6/2024 Milj. euroa	1-6/2025 Milj. km	1-6/2024 Milj. km	1-6/2025 Milj. km	1-6/2024 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	412,8	360,4	7 119,8	6 814,5	5 574,9	4 938,1	78,3	5,8
Pohjois-Amerikka	132,0	106,6	2 630,5	2 030,2	1 875,1	1 499,2	71,3	-2,6
Eurooppa	515,7	493,5	8 015,2	7 588,2	5 955,3	5 687,8	74,3	-0,7
Lähi-itä	44,0	96,6	694,0	1 450,9	582,7	1 055,0	84,0	11,3
Kotimaa	88,6	91,6	874,7	838,9	559,1	572,8	63,9	-4,4
Reiteille kohdistumaton	-28,0	4,2						
Yhteensä	1165,2	1152,9	19 334,2	18 722,8	14 547,1	13 752,9	75,2	1,8



Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 1,1 % samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 3,3 %. Kapasiteetti kasvoi, koska British Airwaysille ulosvuokratut (*wet lease out*) kapearunkokoneet olivat nyt omassa, tehokkaammassa käytössä ulosvuokrauksen päätyttyä maaliskuussa 2024. Lisäkapasiteetti allokoitiin Euroopan ja kotimaan liikenteeseen. Lisäksi käytössä oli joulukuussa 2024 vastaanotettu uusi A350-laajarunkolentokone. Kapasiteetin kasvua rajoittivat työtaistelutoimet, jotka johtivat yli 2 300 lennon perumiseen. Tarjotut henkilökilometrit koneiden ulosvuokraukset miehistöineen huomioiden kasvoivat 1,6 %. Matkustajamäärä kasvoi 2,9 % 5 720 600 matkustajaan³. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 5,8 %, ja matkustajakäyttöaste nousi 1,8 prosenttiyksikköä 75,2 prosenttiin.

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

Aasian-liikenteessä kapasiteetti kasvoi 4,5 % Japaniin lisättyjen vuorojen ansiosta. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 12,9 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 5,8 prosenttiyksikköä 78,3 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 29,6 %. Yhdysvaltain Seattle palasi liikenneohjelmaan kesäkaudelle edellisvuotta aiemmin, ja vuoroja lisättiin myös muualle maahan. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 25,1 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 2,6 prosenttiyksikköä 71,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 5,6 %, koska suurin osa kapearunkokoneiden lisäkapasiteetista allokoitiin Pohjois-Eurooppaan. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 4,7 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 0,7 prosenttiyksikköä 74,3 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 52,2 %, koska yhteistyö Qatar Airwaysin kanssa Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla päättyi 15.1.2025. Lisäksi Lähi-idän kiristynyt turvallisuustilanne johti Helsingin ja Dohan välisten lentojen väliaikaiseen keskeytykseen kesäkuussa. Myydyt henkilökilometrit laskivat 44,8 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 11,3 prosenttiyksikköä 84,0 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi 4,3 % kapearunkokoneiden lisäkapasiteetin myötä. Myydyt henkilökilometrit laskivat 2,4 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 4,4 prosenttiyksikköä 63,9 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 15,1 % 94,2 miljoonaan euroon (81,9) ja matkustajakohtainen lisämyynti 11,9 % 16,47 euroon (14,73) lisämatkatavaroiden ja -palvelujen kasvaneen suosion sekä parannetun dynaamisen hinnoittelun tukemana.

³ Tammi-marraskuun 2024 matkustajamääriä sekä rahti- ja postitonnetta korjattiin joulukuussa 2024 siten, että yhteensä kauden matkustajamäärä kasvoi 59 100 matkustajalla ja rahti- ja postitonnetti 828,7 tonnilla.

Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 3,9 % ja kokonaisrahti- ja postitonnit 7,2 %. Lentojen peruutuksia aiheuttaneista työtaistelutoimista huolimatta rahtiliikenvaihto kasvoi 3,8 % korkeampien hintojen ansiosta. On syytä huomata, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden taloudellista kehitystä tuki kiintiötuotannon kapasiteetin kasvu. Tuloksentehtävyä rasittivat inflaatio, heikko kuluttajaluottamus sekä hotellien hintojen nousu ja rajoitettu saatavuus. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 1,4 %, ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,1 % (94,1). Matkapalveluiden liikevaihto kasvoi 5,2 % 121,2 miljoonaan euroon (115,2).

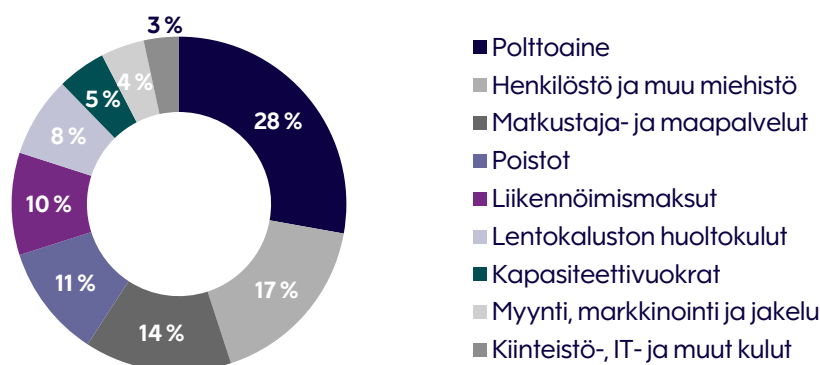
Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 21,5 % 51,0 miljoonaan euroon (64,9), koska kapearunkokoneiden ulosvuokraus British Airwaysille päättyi maaliskuussa 2024 ja ulosvuokrauslentoja (*wet lease out*) oli vähemmän työtaistelutoimien vuoksi.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–KESÄKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 7,1 % pääasiassa kasvaneiden liikennöimismaksujen, lentokaluston huoltokulujen ja kapasiteettivuokrien takia. Toimia kustannustehokkuuden parantamiseksi jatkettiin katsauskauden aikana.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) kasvoi 4,9 % ja oli 7,93 senttiä (7,56). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus kasvoi 8,0 % 5,65 senttiin (5,24).

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 1 585,1 milj. euroa)



Milj. Euroa	1–6/2025	1–6/2024	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	271,8	260,0	4,5
Polttoainekulut	441,0	435,0	1,4
Kapasiteettivuokrat	74,2	54,8	35,3
Lentokaluston huoltokulut	123,0	102,2	20,4
Liikennöimismaksut	156,7	130,8	19,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	66,6	63,8	4,5
Matkustaja- ja maapalvelut	225,5	210,0	7,4
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	53,8	59,6	-9,8
Poistot	172,6	164,3	5,1
Yhteensä	1 585,1	1 480,5	7,1

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 9,4 %.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, kasvoivat 1,4 % korkeamman kapasiteetin sekä EU:n asettamaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteeseen ja päästökauppaan liittyvien kulujen myötä polttoaineen hinnan⁴ laskusta huolimatta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 1,6 %. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikilometrit (RTK)) parani 1,6 %.

⁴ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien



Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen sekä kapasiteettivuokrien, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja lentokonevuokraukset (*wet lease in*), kasvu johtui pääasiassa työtaistelutoimien aiheuttamista suuremmasta lentäjäreursoinnista ja lentokonevuokrauksista. Lisäksi huollon henkilöstöä vahvistettiin.

Liikennöimismaksut ja lentokaluston huoltokulut kasvoivat hinnankorotusten vuoksi. Lentokaluston huoltokulujen kasvuun vaikuttivat myös huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivitykset, jotka kasvattivat kuluja noin 3 miljoonalla eurolla vertailukaudesta.

Matkustaja- ja maapalveluiden kulujen kasvu johtui työtaistelutoimien aiheuttamista häiriöistä lentoihin, hotellien hintojen noususta sekä Aurinkomatkojen kiintiötuotannon kapasiteetin kasvusta.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulujen kasvu näkyi myös ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvuna.

Kiinteistö-, IT- ja muut kulut laskivat johtuen pääasiassa Yhdysvaltain dollarin heikkenemisestä euroon nähden.

TULOS TAMMI–KESÄKUUSSA

Milj. euroa	1–6/2025	1–6/2024	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	120,3	196,3	-38,7
Poistot	-172,6	-164,3	-5,1
Vertailukelpoinen liiketulos	-52,3	32,0	<-200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	18,1	-6,7	>200
Liiketulos	-34,2	25,3	<-200
Rahoitustuotot	12,9	22,5	-42,7
Rahoituskulut	-44,8	-58,6	23,5
Kurssivoitot ja -tappiot	16,7	-4,2	>200
Tulos ennen veroja	-49,5	-15,0	<-200
Tuloverot	11,1	3,0	>200
Kauden tulos	-38,4	-12,0	<-200

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos laskivat kustannusten nousun vuoksi. Työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen oli noin 51 miljoonaa euroa.

Liiketulosta tukivat vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 12,3 miljoonaa euroa (-3,6) ja aiheutuivat Yhdysvaltain dollarin heikentymisestä. Finnair teki katsauskaudella 0,2 miljoonan euron (0,7) alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen. Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden summa oli yhteensä 5,9 miljoonaa euroa, ja ne liittyivät pääasiassa kolmen aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen. Vertailukaudesta näiden erien vaikutus oli -2,3 miljoonaa euroa, ja ne sisälsivät myös uudelleenjärjestelykuluja.

Nettorahoituskulut pienenevät pääasiassa kurssivoittojen vuoksi. Kauden tulos oli tappiollinen.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli kesäkuun lopussa 3 534,3 miljoonaa euroa (31.12.2024: 3 721,0). Laivaston tasearvo kasvoi 0,2 miljoonaa euroa 1 221,0 miljoonaan euroon (31.12.2024: 1 220,8) tehtyjen investointien myötä. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski poistojen ja aiemmin vuokrattujen lentokoneiden ostojen myötä 60,5 miljoonaa euroa 575,6 miljoonaan euroon (31.12.2024: 636,2).

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 9,9 miljoonaa euroa 175,0 miljoonaan euroon (31.12.2024: 165,1). Netotetut laskennalliset verosaamiset kasvoivat 236,5 miljoonaan euroon (31.12.2024: 221,7). Eläkesaamiset kasvoivat 98,6 miljoonaan euroon (31.12.2024: 95,0). Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina 0,6 miljoonassa eurossa (31.12.2024: 0,6).

Myyntin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 167,7 miljoonaa euroa 826,6 miljoonaan euroon (31.12.2024: 658,9) johtuen pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvusta 668,1 miljoonaan euroon (31.12.2024: 525,4).

Oma pääoma laski pääasiassa tappiollisen tuloksen ja pääomanpalautuksen myötä 550,6 miljoonaan euroon (31.12.2024: 627,1) eli 2,69 euroon osakkeelta (31.12.2024: 3,07). Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto,

jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Kesäkuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 46,8 miljoonaa euroa (31.12.2024: 61,8). Laskun taustalla olivat pääasiassa suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	1–6/2025	1–6/2024
Liiketoiminnan nettorahavirta	235,8	312,0
Investointien nettorahavirta	-156,5	-67,5
Rahoituksen nettorahavirta	-197,2	-222,5

Liiketoiminnan nettorahavirta laski ensisijaisesti heikomman taloudellisen tuloksen takia. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen pääasiassa laivastoinvestointien vuoksi. Myös rahoituksen nettorahavirta oli negatiivinen. Lainojen takaisinmaksut, joihin sisältyi JOLCO- (Japanese Operating Lease with Call Option) ja ECA-lainojen (Export Credit Agency) takaisinmaksuja ja lyhennyksiä, olivat yhteensä noin 107 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiö maksoi lentokoneiden vuokrasopimusvelkoja sekä pääomanpalautuksen ensimmäisen erän.

Pääomarakenne

%	30.6.2025	31.12.2024
Omaraisuusaste	15,6	16,9
Nettovelkaantumisaste (<i>gearing</i>)	151,7	154,8

Omaraisuusaste heikkeni vuoden 2024 lopusta tappiollisen tuloksen ja pääomanpalautuksen vuoksi. Nettovelkaantumisaste laski alemman korollisen nettovelan ansiosta.

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	30.6.2025	31.12.2024
Kassavarat	767,4	884,0
Oikaistu korollinen velka	1 602,4	1 854,7
Korollinen nettovelka	835,0	970,7

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen hyvällä tasolla. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron suuruinen vakuudellinen luottolimiittijärjestely⁵ yleisiin rahoitustarpeisiin. Katsauskauden lopussa käyttämättömänä ollut järjestely on voimassa huhtikuuhun 2027 ja sisältää yhden vuoden pituisen jatko-option.

Oikaistu korollinen velka laski vuoden 2024 lopusta lainojen sekä vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen ansiosta. Vuokrasopimusvelkojen osuus oli 840,1 miljoonaa euroa (31.12.2024: 1 004,4).

INVESTOINNIT

Tammi–kesäkuussa bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 124,4 miljoonaa euroa (93,1) ja kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältäen käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -123,7 miljoonaa euroa (-68,1). Investointeihin sisältyi kolmen aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnat.

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -32,8 miljoonaa euroa (0,6) ja se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -156,5 miljoonaa euroa (-67,5).

Vuoden 2025 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -187 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 49 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 46,5 % koko laivaston 1 796,7 miljoonan euron tasearvosta.⁶

⁵ Luottolimiitin taloudellisena lainakovenanttina on nettovelan suhde käyttökatteeseen tasoltaan 3,75 tai sen alle. Katsauskauden lopussa Finnairin suhdeluku oli 2,1.

⁶ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi pääosin konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy ja osittain Finnair Oy. Kesäkuun lopussa Finnair operoi 56:tta lentokonetta, joista 26 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 13,7 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 30.6.2025	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2024 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2025	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-	5	0	24,1	-
Airbus A320	174	10	-	10	0	22,9	-
Airbus A321	209	15	-	11	4	10,9	-
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	279	8	-	4	4	15,7	-
Airbus A350	278//321	18	-	7	11	7,3	1
Yhteensä		56	-	37	19	13,7	1

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate)

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

LAIVASTOUUDISTUS

Kesäkuun lopussa yhtiöllä oli kahdeksantoista vuosina 2015–2024 toimitettua Airbus A350-laajarunkolentokonetta ja yksi A350-lentokone tilauksessa Airbusilta. Viimeinen laajarunkolentokone toimitetaan tämänhetkisen aikataulun mukaan Finnairille vuoden 2026 viimeisellä neljänneksellä. Finnair on myös valmistelemassa kapearunkokalustonsa osittaista uudistamista.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 151 miljoonaa euroa, sisältävät tulevan laajarunkokoneinvestoinnin.

NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIIKENNELAIVASTO)

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

Norran operoima laivasto* 30.6.2025	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2024 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.6.2025	Tilaukset
ATR	68–70	12	-	6	6	15,9	-
Embraer E190	100	12	-	9	3	17,0	-
Yhteensä		24	-	15	9	16,5	-

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

Strategian toteutus

Finnairin nykyinen strategiakausi päättyy vuoden 2025 lopussa. Päivitetystä strategiasta viestitään vuoden 2025 aikana. Viimeisteltävänä olevan strategian keskiössä ovat asiakkaiden tarpeiden ymmärtäminen ja erityisesti asiakkaat, jotka lentävät eniten.

Nykyiset strategiateemat ovat:

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

Finnairin voimassa olevat taloudelliset tavoitteet ovat 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä, 1–2-kertainen nettovelan suhde vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä ja yhtiön varojenjakokyvyn palauttaminen vuodesta 2025 alkaen. Nettovelan suhde vertailukelpoiseen käyttökatteeseen oli kesäkuun lopussa 2,1. Yhtiö maksaa vuonna 2025 pääomanpalautusta 0,11 euroa osaketta kohden.

Vuonna 2024 Finnair päätti sovittaa pitkän aikavälin ilmastotavoitteensa yhteen alan yhteisen tavoitteen kanssa, joka on saavuttaa nettonollahiilipäästöt vuoteen 2050 mennessä. Vastuullisuuteen liittyvää strategiateemaa käsitellään tarkemmin Kestävä kehitys ja yritysvastuu -osiossa.

Finnairin pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet perustuvat seuraaviin keskeisiin oletuksiin: yhtiön kokonaiskapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvaisi yli 15 % vuodesta 2023 vuoteen 2025; yhtiön ylläpitoinvestoinnit olisivat 80–100 miljoonaa euroa vuosittain; yhtiö kykenisi hyödyntämään laskennalliset verosaamisensa⁷, jotka vähentäisivät maksettavan yhteisöveron määrää keskipitkällä aikavälillä; ja yhtiön kassavarojen suhde liikevaihdosta pysyisi 30 prosentissa ajan myötä.

ASIAKASLÄHTÖINEN KAUPALLINEN JA OPERATIIVINEN LAADUKKUUS

Finnairin internet-sivujen (finnair.com) keskimääräinen todennettujen eri kävijöiden määrä laski huhti–kesäkuussa 6,9 % vertailukaudesta 2,7 miljoonaan kävijään (2,9) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä kasvoi 4,3 % 1 147 000:aan. Modernien myyntikanavien⁸ osuus kokonaismatkustajamäärästä kasvoi 71,3 prosenttiin (69,5) NDC-jakelun (*New Distribution Capability*) osuuden kasvaessa kaikissa asiakassegmenteissä.

Finnairin lentojen saapumistämällisyys huhti–kesäkuussa parani 79,5 prosenttiin (76,0). Finnairin asiakastytyytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi heikkeni tasolle 28 (39) asiakkaiden matkoihin häiriöitä aiheuttaneiden työtaistelutoimien takia.

Kesäkuussa lentomatkustajat valitsivat Finnairin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi Skytrax-tutkimuksessa 15. peräkkäisen kerran. Finnair jatkaa panostuksia asiakaskokemukseen, ja Euroopan-liikenteessä käytettävien Embraer-koneiden matkustamoiden uusinta on käynnissä. Kesäkuussa jo kuusi Embraer-matkustamo oli uudistettu. Toukokuussa Finnair laajensi lisäpalveluvalikoimaansa priority-lähtöselvityksellä ja -turvatarkastuksella, joiden avulla asiakkaat voivat tehdä matkanteostaan entistä sujuvampaa.

TASAPAINOINEN KASVU OPTIMOIDULLA LAIVASTOLLA

Helmikuussa 2025 Finnair ilmoitti valmistelewansa kapearunkokalustonsa osittaista uudistamista. Suunnittelussa huomioidaan erilaiset skenaariot siitä, mitä yhtiön verkosto tarvitsee tulevaisuudessa. Lentokonekaluston uudistaminen asteittain tukee myös päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Investointien yksityiskohtiin palataan suunnittelutyön edistytessä.

JATKUVA KUSTANNUSTEHOKKUUS KILPAILUKYVYN VARMISTAMISEKSI

Katsauskauden aikana Finnair jatkoi kustannustehokkuutta tukevien hankkeiden edistämistä ja käynnisti uusia hankkeita, jotka muun muassa hyödyntävät tekoälyn tuomia mahdollisuuksia toiminnan tehostamiseksi.

⁷ Finnairilla oli 30.6.2025 213 miljoonaa euroa verotuksessa vahvistettuihin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia, jotka vähentäisivät maksettavaa yhteisöveron määrää niitä käytettäessä.

⁸ Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.

KESTÄVÄ TASE

Huhti–kesäkuussa Finnairin taloudellinen asema heikkeni edellisvuoden vertailukauteen nähden pienemmän operatiivisen kassavirran myötä. Finnair osti kaksi A321-lentokonetta, jotka yhtiö oli aiemmin vuokrannut.

Vahvan taloudellisen aseman tukemana yhtiö on hyvässä asemassa siirtymään uuteen vaiheeseen ja investoimaan niin asiakaskokemukseen, lentokonekalustoon kuin henkilöstökokemukseen.

SOPEUTUMISKYKYINEN FINNAIR-KULTTUURI SITOUTUNEEN HENKILÖSTÖN AVULLA

Finnairin palveluksessa oli huhti–kesäkuussa keskimäärin 5 878 henkilöä (5 593) eli 5,1 % enemmän kuin edellisvuoden vastaavana ajanjaksona. Työsuhteessa olevien määrä oli kesäkuun lopussa 5 942 (5 673) eli 4,7 % enemmän kuin vuotta aiemmin ja 4,1 % enemmän kuin maaliskuun lopussa. Finnairille palkattiin 276 uutta työntekijää pääasiassa matkustamohenkilökuntaan, Finnair Kitcheniin ja lentokonehuoltoon. Henkilöstön vaihtuvuus edellisten 12 kuukauden aikana oli 2,3 % (2,8) ja sairauspoissaolojen määrä 3,8 % (3,4). Tapaturmataajuus kehittyi positiivisesti ja oli 5,1 (7,9).

Kestävä kehitys ja yritysvastuu

Finnair tunnistaa ilmailun tärkeän roolin sosiaalisen yhteenkuuluvuuden, yhteyksien ja sisämarkkinoille pääsyn varmistamisessa ja on sitoutunut suojelemaan ilmasiltaa yhdestä maailman pohjoisimmista lentoliikenteen solmukohdista maailmalle. Finnair tunnistaa myös ilmailusta aiheutuvien päästöjen roolin globaalin ilmastomuutoksen aiheuttajana, mikä edellyttää toimia ja sitoutumista yhtiön ilmastovaikutusten pienentämiseen. Nämä toimet ovat tarpeellisia myös varmistettaessa, että lentoliikenteen ihmisille ja yrityksille tarjoamien hyötyjen saatavuus voi jatkua tulevaisuudessa.

Finnairin toiminnalla on olennainen vaikutus sosiaaliseen vastuullisuuteen, joka koskettaa Finnairin omaa työvoimaa, arvoketjun työntekijöitä, vaikutuksen kohteena olevia yhteisöjä ja asiakkaita. Finnair on sitoutunut vastuulliseen liiketoimintaan ja kaikkien kansainvälisesti tunnustettujen ihmisoikeusperiaatteiden kunnioittamiseen sekä omassa toiminnassaan että koko arvoketjussaan.

Finnair on asettanut seuraaville kymmenelle vuodelle *Science Based Targets* -aloitteen (SBTi) vahvistaman päästövähennystavoitteen, joka tukee ilmaston lämpenemisen rajoittamista 1,5 asteeseen Pariisin ilmastopöytäkirjan mukaisesti. Tavoitteena on vähentää lentämisen *well-to-wake*-päästöjä 34,5 % lennettyyn hyötykuormaan (RTK, myydyt tonnikipometrit) suhteutettuna vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Absoluuttiseksi CO₂e-päästöiksi muutettuna tavoite vastaa noin 13 prosentin päästövähennystä. Muut päästöt (non-CO₂), kuten jättövanat, eivät sisälly tähän tavoitteeseen, sillä näiden vertailtavuus CO₂-päästöihin on haasteellista ja sovellettavat lieventämiskeinot ovat yhä kehitteillä. Finnair kehittää ymmärrystään kaikista ilmastoa lämmittävistä päästöistä ja valmistautuu raportoimaan myös muiden kuin CO₂-päästöjensä vaikutuksista ensimmäistä kertaa vuoden 2025 osalta.

Tavoitteessaan vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä Finnair keskittyy ensisijaisesti uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käytön lisäämiseen ja lentokoneiden modernisointiin. Yhtiö näkee suurimman potentiaalın uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvattamisessa, sillä vaihtoehtoisten energiamuotojen hyödyntäminen lentokoneissa on viivästynyt usean vuosikymmenen päähän. Haasteina nähdään erityisesti SAF:n saatavuus ja hinta, uusien koneiden hankinta sekä sääntely. Nämä seikat voivat vaikuttaa Finnairin suunnitelmiin.

Kestävän kehityksen mittaristo

	4–6/2025	4–6/2024
Päästötehokkuus (well-to-wake), CO ₂ g/RTK	980	995
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, %	1,3	0,2
Saavutettavuuden NPS	37	40
Tapaturmataajuus (LTIF)	5,1	7,9

Huhti–kesäkuussa Finnairin lentämisen päästötehokkuus parani 1,5 % edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon nähden. Merkittävin tekijä muutoksessa oli EU:n SAF-sekoitevelvoitteen alkaminen.

Finnair käytti noin 3 576 tonnia (257) uusiutuvaa lentopolttoainetta, mikä vastasi noin 1,3 % (0,1) lentopolttoaineen kokonaiskulutuksesta. Tästä valtaosa muodostui EU:n polttoainetoimittajille säätämän velvoitteen myötä tankatusta SAF:sta. Käytetty SAF oli kokonaisuudessaan ISCC RED -sertifioitua.



Finnairin asiakkaiden on ollut mahdollista tukea SAF:n käyttöä lentovarauksensa yhteydessä 27.11.2024 alkaen. Näillä varoilla Finnair ostaa lisää SAF:ia, jota hankitaan kaksi kertaa vuodessa, ensimmäisen ja kolmannen vuosineljänneksen alussa.

Muutokset yhtiön johdossa

Finnair tiedotti 14.2.2025, että talousjohtaja Kristian Pullola on ilmoittanut jättävänsä yhtiön. Hän jatkaa aktiivisesti nykyroolissaan, kunnes jättää Finnairin viimeistään 12.8.2025.

Finnair tiedotti 5.5.2025 nimittäneensä VTM, MBA Pia Aaltonen-Forsellin (51) talousjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 1.8.2025 alkaen. Aaltonen-Forsell aloitti perehtymisen Finnairin liiketoimintaan 15.6.2025.

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet	30.6.2025	31.12.2024
Osakemäärä	204 811 392	204 811 392
Omat osakkeet	20 837	256 284
Ulkona olevat osakkeet	204 790 555	204 555 108
Markkina-arvo, milj. euroa	549,3	452,9

Kesäkuun lopussa Finnairilla hallussaan ollut omien osakkeiden määrä vastasi 0,0 % yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Kaupankäynti osakkeella	1-6/2025	1-6/2024
Osakevaihto, kpl	51 397 342	1 461 535 363
Osakevaihto, milj. euroa	151,1	111,5
Ylin kurssi, euroa	3,97	3,28*
Alin kurssi, euroa	2,21	2,57*
Kesikurssi (kaupankäyntimäärillä painotettu), euroa	2,94	3,08*
Päätöskurssi, euroa	2,68	2,62

* Luvut on oikaistu 20.3.2024 suoritettujen osakkeiden yhdistämisen takia vertailukelpoisiksi.

Katsauskauden lopussa Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,7 % (31.12.2024: 55,7). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 10,9 % (31.12.2024: 9,1).

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 27.3.2025.

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

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään osakeannista seuraavasti. Valtuutuksen nojalla annettavien osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 1 200 000 osaketta, mikä vastaa noin 0,6 % yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta yhtiökokouksen päätöksestä lukien.

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla

<https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-25>.

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 jävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen tai tulevaisuuden näkymiin vähintään seuraavien 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien, terrorismin ja kyberhyökkäysten uhkalla sekä muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan. Geopoliittisilla jännitteillä voi olla haitallinen vaikutus globaaliin talousympäristöön sekä Finnairin reittiverkoston ja kannattavuuteen. Sotilaallinen liikehdintä Suomen rajan läheisyydessä voisi vähentää asiakkaiden matkustushalukkuutta. Levottomuudet tai muut jännitteet eri puolilla maailmaa voivat johtaa Finnairin liiketoiminnalle kriittisten ilmatilojen sulkemiseen. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi ja tullit voivat vaikuttaa epäsuotuisasti välittömiin ja välillisiin kustannuksiin sekä Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Kyberhyökkäykset ja muu ulkoinen häiriötoiminta, mahdollinen Ukrainan sodan eskaloituminen sekä Lähi-idän konfliktialueiden levottomuudet voivat vaikuttaa haitallisesti mm. lentomat kustuksen kysyntään, polttoaineen hintaan, vakuutusten saatavuuteen ja hinnoitteluun tai lentoverkoston. Monet Finnairin tietojärjestelmistä ja teknologioista ovat yhteisiä muiden lentoyhtiöiden kanssa, ja kyberhyökkäykset tai järjestelmäviat voisivat aiheuttaa merkittäviä häiriöitä Finnairin ja/tai toimialan toiminnassa.

Makrotaloudellinen ympäristö voi vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoimintaan. Yleiset makrotaloudelliset olosuhteet, kuten yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, muutokset kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, inflaation kiihtyminen, taantuma tai verotuksen muutokset, voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen ja siten lentomat kustuksen ja rahtiliikenteen kysyntään. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistymisen vaikuttaa todennäköisesti liikemat kustuksen elpymiseen koronapandemiaa edeltävällä tasolla. Makrotaloudellisten olosuhteiden epäsuotuisa kehitys voi heikentää pääoman saatavuutta.

Polttoaineen hintavaihtelu voi vaikuttaa huomattavasti Finnairin taloudelliseen tulokseen ja rahavirtoihin. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja tehottomat suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, jolla voi olla olennainen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen tai tulevaisuuden näkymiin. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen. Valuuttakurssien vaihtelut erityisesti euron ja Yhdysvaltain dollarin välillä voivat vaikuttaa haitallisesti Finnairiin. Finnairin valuuttakurssiriski syntyy pääosin polttoaineiden ja lentokoneiden hankinnoista ja huolloista sekä lentokoneiden vuokramaksuista.

Turvallisuusriskejä voi syntyä useista syistä, kuten teknisistä vioista, inhimillisistä virheistä, epäsuotuisista sääolosuhteista tai turvallisuusuhkista. Vakava turvallisuuspoikkeama voi vaikuttaa Finnairin toimintakykyyn, vahingoittaa yhtiön brändiä ja/tai johtaa tulevaisuudessa kalliimpaan tapaan hallita riskejä. Lentoturvallisuuteen liittyvä yleinen uutisointi voi vaikuttaa asiakkaiden mielikuviin lentoturvallisuudesta, ja tällä voi olla negatiivinen vaikutus lentoyhtiöiden, mukaan lukien Finnairin, liiketoimintaan.

Lakot ja muut työtaistelutoimet Suomessa ja muualla voivat niiden ajoituksesta, kestosta ja laajuudesta riippuen vaikuttaa merkittävästi Finnairin toimintaan ja tulokseen.

Laatu- ja saatavuusongelmat toimittajien, tuotteiden tai palveluiden kanssa voivat aiheuttaa odottamattomia lisäkustannuksia tai häiriöitä Finnairin toiminnassa. Jotkut markkinat ovat keskittyneitä, ja niillä on rajallinen määrä toimittajia, mikä voi johtaa poikkeaviin hinnankorotuksiin, vaihtoehtoisten toimittajien heikkoon saatavuuteen tai toimintahäiriöihin. Korkea inflaatio voi johtaa odotettua suurempaan hintojen nousuun.

Huono maine tai brändi tai Finnairin mainetta ja brändiä vahingoittavat tapahtumat voivat heikentää Finnairin tuotteen kysyntää. Brändi- tai maineongelmat voivat vaikeuttaa sidosryhmien tuen saamista esimerkiksi kriittisissä rahoitus-, investointi- ja kumppanuusjärjestelyissä tai pätevän henkilöstön rekrytoinnissa ja pitämisessä.

Finnairin olemassa olevien tai uusien kilpailijoiden kapasiteetin kasvu, tuoteparannukset tai entistä aggressiivisempi hinnoittelu voivat vaikuttaa Finnairin palvelujen kysyntään ja tuottoon. Uudet toimijat markkinoilla voivat muuttaa Finnairin liiketoimintaa. Uusien digitaalisten ratkaisujen ja jakelukanavien käyttöönotto puolestaan sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuustekijöitä.



Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, kuten hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suojaa ja kuluttajan suojaa koskeva sääntely, joiden tarkkoja vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikeaa arvioida.

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin ja liikevaihtoon, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat voivat vaikuttaa haitallisesti lentomat kustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastonmuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, voivat johtaa esimerkiksi lentojen peruuntumiseen, pidempiin odotusaikoihin, suurempaan polttoainekulutukseen tai korkeampiin lentokoneiden jäänpoistokuluihin ja siten aiheuttaa lisäkustannuksia Finnairille ja vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

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

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten terminejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnair suojaa polttoainehankintojaan 18 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on 93 % ja alaraja 68 % keskiarvon ollessa noin 80 %. Suojausaste on laskeva 18 kuukauden suojaushorisontin loppua kohden.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	36 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	26 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	23 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	65 milj. euroa	36 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 18 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia**
Q3 2025	237 000	760
Q4 2025	162 000	737
Q1 2026	123 000	731
Q2 2026	105 000	706
Q3 2026	60 000	720
Q4 2026	30 000	685
Yhteensä	717 000	735

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausten kassavirtaan

** Termiinhintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	4–6/ 2025	4–6/ 2024	1–6/ 2025	1–6/ 2024	2024	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
Myyntivaluutat								
EUR	59	59	61	60	59	-	-	-
USD*	9	11	8	10	10	ks. alla 16 milj. euroa	ks. alla 7 milj. euroa	ks. alla 55 %
JPY	7	5	6	5	5	-	-	-
KRW	2	3	2	3	3	-	-	-
SEK	4	3	4	4	4	-	-	-
GBP	3	3	4	3	4	-	-	-
NOK	3	2	3	2	2	-	-	-
Muut	13	13	13	13	14	-	-	-
Ostovaluutat								
EUR	64	58	62	58	58	-	-	-
USD*	31	36	32	36	35	62 milj. euroa	32 milj. euroa	54 %
Muut	5	6	6	7	6	-	-	-

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

TASEESEEN LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

Finnairin taseeseen liittyy valuuttariskiä johtuen taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvon kirjaamisesta taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen riippuen tilinpäätöshetken USD-kurssista. Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposition aiheuttavaa 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. Kesäkuun lopussa USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli noin 89 %.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair tiedotti 13.7.2025, että Palvelualojen työnantajat Palta ja Ilmailualan Unioni IAU ovat hyväksyneet valtakunnansovittelijan antaman sovintoehdotuksen lentoliikenteen palvelujen uudeksi työehtosopimukseksi. Työehtosopimuksen sopimuskausi on noin 1,5 vuotta, ja se päättyy 15.1.2027. Sovintoehdotuksen palkkaratkaisu on yleisen työmarkkinalinjan raamissa.

Taloudellinen raportointi vuonna 2025

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2025 on seuraava:

- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2025 torstaina 30.10.2025

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää tulosjulkistuslehdistötilaisuuden 16.7.2025 klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9, Vantaa. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2025-07-16-media>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 16.7.2025 klo 13.00. Puhelinkonferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä osoitteessa <https://events.inderes.com/finnairgroup/q2-2025/dial-in>. Rekisteröidyttäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin liitytään osoitteessa <https://finnairgroup.events.inderes.com/q2-2025>.



Lisätietoja antavat:

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

Sijoittajasuhdejohtaja **Erkka Salonen**, p. (09) 818 5101, erkk.salonen@finnair.com

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvonalentumiset + Etuuspohjaisten 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	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 nettovelkaantumisasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja ja poistoja.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatuista investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa Konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	4-6/2025	4-6/2024	Muutos%	1-6/2025	1-6/2024	Muutos%	2024
Liiketulos	19,2	42,5	-55,0	-34,2	25,3	<-200	114,2
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-7,5	1,1	<-200	-12,3	3,6	<-200	6,1
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,1	0,2	-169,5	0,1	1,6	-93,1	1,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-1,3	-0,0	<-200	-6,0	-0,0	<-200	-12,0
Arvonalentumiset	-	-	-	0,2	0,7	-78,4	0,7
Etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutokset	-	-	-	-	-	-	40,2
Uudelleenjärjestelykulut	-	-0,2	100,0	-	0,8	-100,0	0,8
Vertailukelpoinen liiketulos	10,3	43,6	-76,5	-52,3	32,0	<-200	151,4
Poistot	87,0	82,2	5,9	172,6	164,3	5,1	329,5
Vertailukelpoinen EBITDA	97,3	125,8	-22,7	120,3	196,3	-38,7	480,9

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2025	30.6.2024	Muutos%	31.12.2024
Oma pääoma yhteensä	550,6	605,2	-9,0	627,1
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 534,3	3 770,2	-6,3	3 721,0
Omavaraisuusaste, %	15,6	16,1	-0,5 %-yks.	16,9

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2025	30.6.2024	Muutos%	31.12.2024
Vuokrasopimusvelat	840,1	1 087,2	-22,7	1 004,4
Muut korolliset velat	741,4	789,5	-6,1	860,8
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	20,9	-1,0	> 200	-10,5
Oikaistut korolliset velat	1 602,4	1 875,6	-14,6	1 854,7
Muut rahoitusvarat	-592,7	-795,8	25,5	-664,9
Rahat ja pankkisaamiset	-174,7	-170,4	-2,5	-219,1
Kassavarat	-767,4	-966,3	20,6	-884,0
Korollinen nettovelka	835,0	909,4	-8,2	970,7
Oma pääoma yhteensä	550,6	605,2	-9,0	627,1
Nettovelkaantumisaste, %	151,7	150,3	1,4 %-yks.	154,8
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	404,9	480,9	-15,8	480,9
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	2,1	1,9	9,0	2,0

*Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkorisikin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaissopimukseen perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitetiedoissa 9 ja 10, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	4-6/2025	4-6/2024	Muutos%	1-6/2025	1-6/2024	Muutos%	2024
Lisäykset käyttöomaisuudessa	64,2	37,7	70,4	109,5	67,0	63,3	419,7
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	1,6	2,8	-42,0	2,1	12,2	-82,5	13,9
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	10,9	9,2	17,6	12,8	13,9	-7,7	30,2
Bruttoinvestoinnit	76,7	49,8	54,2	124,4	93,1	33,6	463,8

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2025	30.6.2024	Muutos%	31.12.2024
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	11,6	67,9	-82,9	46,1
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	93,4	128,0	-27,0	107,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-15,1	-0,2	<-200	5,8
Tuotto, edelliset 12 kk	89,9	195,7	-54,1	159,1
Oma pääoma yhteensä	550,6	605,2	-9,0	627,1
Vuokrasopimusvelat	840,1	1 087,2	-22,7	1 004,4
Muut korolliset velat	741,4	789,5	-6,1	860,8
Sijoitettu pääoma	2 132,0	2 481,8	-14,1	2 492,3
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 306,9	2 706,0*	-14,7	2 547,4*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	3,9	7,2	-3,3 %-yks.	6,2

* Sijoitettu pääoma oli 2 930,2 miljoonaa euroa 30.6.2023 ja 2 602,5 miljoonaa euroa 31.12.2023.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.6.2025	30.6.2024	Muutos %	31.12.2024
Muut rahoitusvarat	592,7	795,8	-25,5	664,9
Rahat ja pankkisaamiset	174,7	170,4	2,5	219,1
Kassavarat	767,4	966,3	-20,6	884,0
Liikevaihto, edelliset 12 kk	3 083,1	2 992,1	3,0	3 048,8
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	24,9	32,3	-7,4 %-yks.	29,0

Muut tunnusluvut

Liikevaihto ja kannattavuus	
Osaakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Osaakekohtainen 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 × isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä × isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä
Myydyt tonnikilometrit (RTK)	Kuljetettujen matkustajien, rahdin ja postin muodostama kuorma tonneissa × isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä

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

Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen	
Lentojen CO ₂ -päästöt	CO ₂ -päästöt Finnairin omien lentojen lentopolttoaineen kulutuksesta

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

Konsernin taloudellinen puolivuositiedote 1.1.–30.6.2025

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	4-6/2025	4-6/2024	1-6/2025	1-6/2024	2024
Liikevaihto	4	787,7	766,1	1 481,9	1 447,6	3 048,8
Liiketoiminnan muut tuotot	5	22,5	32,4	57,0	64,9	140,0
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-131,8	-130,1	-271,8	-260,8	-559,5
Polttoainekulut		-227,4	-225,0	-441,1	-436,5	-894,4
Kapasiteettivuokrat		-40,7	-27,6	-74,2	-54,8	-111,7
Lentokaluston huoltokulut		-55,5	-53,8	-110,7	-105,8	-223,0
Liikennöimismaksut		-81,7	-68,5	-156,7	-130,8	-270,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-31,8	-31,4	-66,6	-63,8	-123,0
Matkustaja- ja maapalvelut		-111,1	-106,8	-225,5	-210,0	-440,3
Poistot ja arvonalentumiset	7	-87,0	-82,2	-172,8	-165,0	-330,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-24,0	-30,6	-53,8	-59,6	-121,7
Liiketulos		19,2	42,5	-34,2	25,3	114,2
Rahoitustuotot		5,7	11,5	12,9	22,5	44,9
Rahoituskulut		-21,4	-30,9	-44,8	-58,6	-107,2
Kurssivoitot ja -tappiot		11,0	-0,6	16,7	-4,2	-5,8
Tulos ennen veroja		14,4	22,6	-49,5	-15,0	46,1
Tuloverot	11	-1,9	-4,7	11,1	3,0	-9,1
Kauden tulos		12,5	17,9	-38,4	-12,0	37,0
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		12,5	17,9	-38,4	-12,0	37,0
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos		0,06	0,09	-0,19	-0,06	0,18
Laimennettu osakekohtainen tulos		0,06	0,09	-0,19	-0,06	0,18

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	4-6/2025	4-6/2024	1-6/2025	1-6/2024	2024
Kauden tulos	12,5	17,9	-38,4	-12,0	37,0
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-19,7	-0,8	-26,5	42,7	3,8
Verovaikutus	3,9	0,2	5,3	-8,5	-0,8
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	9,7	5,1	7,8	8,6	12,6
Verovaikutus	-1,9	-1,0	-1,6	-1,7	-2,5
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-8,0	3,4	-15,0	41,0	13,2
Kauden laaja tulos	4,4	21,3	-53,4	29,0	50,1
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	4,4	21,3	-53,4	29,0	50,1



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	30.6.2025	30.6.2024	31.12.2024
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	12	1 221,0	1 026,0	1 220,8
Käyttöoikeuslaivasto	13	575,6	713,3	636,2
Laivasto yhteensä		1 796,7	1 739,3	1 857,0
Muu käyttöomaisuus	12	142,5	141,9	141,2
Muu käyttöoikeusomaisuus	13	139,5	152,8	143,9
Muu käyttöomaisuus yhteensä		282,0	294,7	285,0
Eläkesaamiset		98,6	131,5	95,0
Muut pitkäaikaiset varat		61,5	3,3	59,8
Laskennalliset verosaamiset	11	236,5	226,7	221,7
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 475,3	2 395,5	2 518,6
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		175,0	204,4	165,1
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		80,1	142,9	86,8
Johdannaisinstrumentit	9,10	36,5	61,2	66,5
Muut rahoitusvarat	10	592,7	795,8	664,9
Rahat ja pankkisaamiset		174,7	170,4	219,1
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 059,0	1 374,7	1 202,4
Varat yhteensä		3 534,3	3 770,2	3 721,0
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		475,1	529,7	551,7
Oma pääoma yhteensä		550,6	605,2	627,1
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	701,7	911,1	839,7
Muut korolliset velat	14	684,5	607,3	735,4
Eläkevelvoitteet		0,6	0,8	0,6
Varaukset ja muut velat	15	94,2	130,6	122,0
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 481,0	1 649,8	1 697,7
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	138,4	176,0	164,6
Muut korolliset velat	14	56,9	182,2	125,4
Varaukset	15	16,3	31,5	31,3
Ostovelat		56,5	103,4	58,9
Johdannaisinstrumentit	9,10	98,6	34,1	62,6
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	16	826,6	716,8	658,9
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		108,6	101,6	112,8
Muut velat		200,9	169,6	181,5
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 502,8	1 515,2	1 396,2
Velat yhteensä		2 983,8	3 165,0	3 093,9
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 534,3	3 770,2	3 721,0

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2025	75,4	168,1	61,8	1 325,0	-1 003,3	627,1
Kauden tulos	-	-	-	-	-38,4	-38,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-21,2	-	-	-21,2
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	6,2	-	-	6,2
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	-15,0	-	-	-15,0
Kauden laaja tulos	-	-	-15,0	-	-38,4	-53,4
Pääomanpalautus	-	-	-	-22,5	-	-22,5
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-0,7	-	-0,7
Oma pääoma 30.6.2025	75,4	168,1	46,8	1 301,8	-1 041,6	550,6

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

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2024	75,4	168,1	48,6	1 325,0	-1 040,2	577,0
Kauden tulos	-	-	-	-	37,0	37,0
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	3,1	-	-	3,1
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	10,1	-	-	10,1
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	13,2	-	-	13,2
Kauden laaja tulos	-	-	13,2	-	37,0	50,1
Osakeantikulut	-	-	-	-0,1	-	-0,1
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,1	-	0,1
Oma pääoma 31.12.2024	75,4	168,1	61,8	1 325,0	-1 003,3	627,1

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	4-6/2025	4-6/2024	1-6/2025	1-6/2024	2024
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	14,4	22,6	-49,5	-15,0	46,1
Poistot ja arvonalentumiset	87,0	82,2	172,8	165,0	330,3
Rahoitustuotot ja -kulut	4,7	20,0	15,3	40,3	68,1
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-1,3	-0,0	-6,0	-0,0	-12,0
Varausten muutos	-12,4	2,6	-16,1	4,8	8,4
Työsuhde-etuudet	2,5	3,4	4,9	6,2	49,3
Muut oikaisut	-0,1	-1,3	0,1	-1,7	-3,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	-10,0	4,7	-11,0	9,4	54,7
Myynti- ja muiden saamisten muutos **	3,2	16,0	-7,7	-55,5	46,7
Vaihto-omaisuuden muutos	-0,3	-0,6	-1,3	-1,6	-2,8
Osto- ja muiden velkojen muutos	-22,0	48,8	186,1	202,3	119,8
Käyttöpääoman muutos	-19,1	64,2	177,1	145,3	163,7
Maksetut rahoituskulut, netto	-32,2	-20,6	-62,7	-32,9	-38,0
Maksetut tuloverot	-0,0	-	-0,1	-0,1	-0,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	43,7	173,1	235,8	312,0	612,7
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon ***	-68,6	-31,3	-118,2	-62,2	-222,8
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-3,6	-4,2	-6,2	-5,6	-10,8
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,2	0,2	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-27,7	-5,9	-32,8	0,6	4,1
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos **	0,1	-0,3	0,2	-0,4	-57,3
Investointien nettorahavirta	-99,2	-41,6	-156,5	-67,5	-286,4
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen nostot	-	495,7	-	495,7	495,7
Lainojen takaisinmaksut	-50,4	-613,4	-106,6	-623,6	-705,6
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-37,2	-42,9	-78,3	-84,8	-170,3
Osakeantikulut	-	-	-	-9,8	-9,8
Maksettu pääomanpalautus	-12,3	-	-12,3	-	-
Rahoituksen nettorahavirta	-99,9	-160,5	-197,2	-222,5	-390,0
Rahavirtojen muutos					
Rahavarat tilikauden alussa	681,4	758,6	643,8	707,5	707,5
Rahavirtojen muutos	-155,5	-29,0	-117,9	22,1	-63,7
Rahavarat kauden lopussa *	525,9	729,6	525,9	729,6	643,8
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	592,7	795,8	592,7	795,8	664,9
Rahat ja pankkisaamiset	174,7	170,4	174,7	170,4	219,1
Kassavarat	767,4	966,3	767,4	966,3	884,0
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-241,5	-236,7	-241,5	-236,7	-240,2
Rahavarat	525,9	729,6	525,9	729,6	643,8

** Lentolippujen myynnistä kertyneihin käteisvaroihin liittyvät luottokorttimaksujen pidätykset, jotka ovat luottokorttimaksuväliittäjien hallussa, luokiteltiin uudelleen muista lyhytaikaisista varoista muihin pitkäaikaisiin varoihin vuoden 2024 lopussa. Tämä aiheutti 57,0 miljoonan euron positiivisen vaikutuksen myynti- ja muiden saamisten muutokseen ja vastaavan negatiivisen vaikutuksen muiden pitkäaikaisten varojen muutokseen.

*** Joulukuussa 2024 vastaanotettu, vientiluottotakausjärjestelyllä (*Export Credit Support*) rahoitettu A350-lentokone ei sisälly investointien rahavirtaan, sillä koneen hankintaan liittynyt rahavirta ei kulkunut Finnairin kautta, vaan hankinnan rahoittajalta Airbusille. Lisätietoja löytyy liitteestä 14.

Konsernin taloudellisen puolivuositarkastuksen liitetiedot 1.1.–30.6.2025

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen puolivuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Puolivuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 15.7.2025.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Puolivuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2024 konsernitilinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Puolivuositarkastuksen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

3. KESKEISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

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

Kansainväliset konfliktit ja maailmanpoliittinen epävakaus aiheuttavat Finnairin toimintaympäristön epävarmuutta. Erityisesti eri maiden välisiin tulleihin ja niiden välittömiin ja välillisiin vaikutuksiin liittyvät riskitasot ovat kasvaneet. Myös polttoaineen hinnan ja valuuttakurssien vaihteluilla voi olla merkittävä vaikutus yhtiön taloudelliseen tulokseen, taseeseen ja kassavirtaan. Finnairin johto seuraa toimintaympäristön muutosten vaikutusta liiketoimintaansa jatkuvasti, ja päivittää arvioita ja oletuksia viimeisimmän saatavillaan olevan tiedon mukaisesti. Keskeisimmistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä sekä ympäristöliitännäisten seikkojen vaikutuksista on kerrottu tarkemmin vuoden 2024 tilinpäätöksen yhteydessä.

4. SEGMENTTITIEDOT JA LIIKEVAIHTO

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

Finnairin vuoden 2025 toisen neljänneksen kokonaisliikevaihto kasvoi 2,8 % vuoden 2024 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna pääasiassa matkustajatuottojen ja lisämyynnin kasvun myötä.

4-6/2025, miljoonaa euroa	Pohjois-					Kohdis-	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa			
Matkustajatuotot	216,5	82,5	299,5	11,9	32,8	-16,5	626,8	79,6
Lisämyynti	13,9	5,7	21,2	1,0	1,6	6,3	49,6	6,3
Rahti	33,9	9,0	7,0	0,0	0,1	1,2	51,2	6,5
Matkapalvelut	0,7	0,3	59,1	0,0	-	0,0	60,1	7,6
Yhteensä	265,0	97,4	386,8	13,0	34,5	-9,0	787,7	100,0
Osuus %	33,6	12,4	49,1	1,6	4,4	-1,1	100,0	-

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

1-6/2025, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	412,8	132,0	515,7	44,0	88,6	-28,0	1 165,2	78,6
Lisämyynti	24,3	8,1	35,0	2,1	4,5	20,3	94,2	6,4
Rahti	65,6	17,0	14,2	1,7	0,3	2,6	101,3	6,8
Matkapalvelut	20,0	0,6	98,4	2,2	-	-0,1	121,2	8,2
Yhteensä	522,7	157,7	663,3	50,0	93,4	-5,2	1 481,9	100,0
Osuus %	35,3	10,6	44,8	3,4	6,3	-0,4	100,0	-

1-6/2024, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	360,4	106,6	493,5	96,6	91,6	4,2	1 152,9	79,6
Lisämyynti	17,9	5,3	28,0	0,9	3,7	26,2	81,9	5,7
Rahti	66,6	14,6	13,0	0,7	0,2	2,5	97,6	6,7
Matkapalvelut	19,8	0,8	92,5	2,0	-0,0	0,0	115,2	8,0
Yhteensä	464,6	127,3	627,0	100,2	95,6	32,9	1 447,6	100,0
Osuus %	32,1	8,8	43,3	6,9	6,6	2,3	100,0	-

2024, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	775,1	225,4	1 050,0	196,1	171,0	1,4	2 419,0	79,3
Lisämyynti	36,4	11,3	61,8	2,0	7,1	63,2	181,8	6,0
Rahti	139,0	31,6	27,5	1,8	0,4	5,2	205,5	6,7
Matkapalvelut	28,1	1,4	209,7	3,2	-0,0	0,1	242,4	8,0
Yhteensä	978,6	269,6	1 349,0	203,0	178,6	69,9	3 048,8	100,0
Osuus %	32,1	8,8	44,2	6,7	5,9	2,3	100,0	-

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	4-6/2025	1-3/2025	10-12/2024	7-9/2024	4-6/2024	1-3/2024	10-12/2023	7-9/2023
Liikevaihto	787,7	694,2	782,9	818,3	766,1	681,5	727,2	817,3
Matkustajatuotot	626,8	538,4	610,9	655,3	613,5	539,3	573,1	673,1
Lisämyynti	49,6	44,6	52,3	47,6	44,5	37,4	43,8	37,9
Rahti	51,2	50,1	55,3	52,5	51,4	46,3	50,5	40,8
Matkapalvelut	60,1	61,0	64,4	62,8	56,7	58,4	59,8	65,6
Vertailukelpoinen EBITDA	97,3	23,0	131,3	153,3	125,8	70,5	106,9	177,7
Vertailukelpoinen liike-tulos	10,3	-62,6	47,9	71,5	43,6	-11,6	22,5	94,3
Liiketulos	19,2	-53,4	12,1	76,7	42,5	-17,2	27,3	90,0

5. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

miljoonaa euroa	4-6/2025	4-6/2024	Muutos %	1-6/2025	1-6/2024	Muutos %	2024
Vuokratuotot	16,2	26,1	-37,8	40,0	53,8	-25,5	106,9
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	1,3	0,0	>200	6,0	0,0	>200	12,0
Muut tuotot	5,0	6,3	-21,1	11,0	11,2	-1,8	21,1
Yhteensä	22,5	32,4	-30,5	57,0	64,9	-12,2	140,0

Vuokratuotot laskivat vertailukauteen verrattuna, koska kapearunkokoneiden ulosvuokraus British Airwaysille päättyi maaliskuussa 2024 ja ulosvuokrauslentoja (wet lease out) oli vähemmän työtaistelutoimien vuoksi. Käyttöomaisuuden myyntivoitot koostuvat pääosin aiemmin vuokrattuna olleen kolmen A321-koneen ostosta.

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	4-6/2025	4-6/2024	Muutos %	1-6/2025	1-6/2024	Muutos %	2024
Palkat ja palkkiot	-92,4	-91,4	-1,0	-189,4	-183,2	-3,3	-366,8
Maksupohjaiset järjestelyt	-17,1	-16,7	-2,3	-36,5	-32,6	-11,9	-64,1
Etuuspohjaiset järjestelyt	-2,8	-3,5	18,7	-5,6	-6,9	18,7	-49,3
Eläkekulut yhteensä	-19,9	-20,2	1,3	-42,1	-39,5	-6,5	-113,4
Muut sosiaalikulut	-3,5	-1,7	-103,1	-7,2	-3,4	-109,7	-9,1
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-115,8	-113,3	-2,2	-238,7	-226,2	-5,5	-489,3
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-8,4	-7,3	-16,1	-17,1	-15,6	-10,1	-31,5
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-4,7	-6,8	31,2	-10,3	-14,8	30,2	-29,4
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-2,9	-2,7	-6,4	-5,7	-4,3	-33,7	-9,3
Yhteensä	-131,8	-130,1	-1,3	-271,8	-260,8	-4,2	-559,5

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen kasvu johtui pääasiassa työtaistelutoimien aiheuttamasta suuremmasta lentäjäresursoinnista. Lisäksi huollon henkilöstöä vahvistettiin.

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	4-6/2025	4-6/2024	Muutos %	1-6/2025	1-6/2024	Muutos %	2024
Oman laivaston poistot	-49,4	-40,7	-21,3	-96,5	-81,8	-18,0	-164,6
Muun käyttöomaisuuden poistot	-3,9	-4,1	2,8	-7,9	-7,9	0,4	-15,7
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-28,2	-32,0	12,1	-57,3	-64,0	10,5	-127,9
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,5	-5,4	-2,4	-10,9	-10,6	-3,0	-21,4
Poistot	-87,0	-82,2	-5,9	-172,6	-164,3	-5,1	-329,5
Arvonalentumiset	-	-	-	-0,2	-0,7	78,4	-0,7
Yhteensä	-87,0	-82,2	-5,9	-172,8	-165,0	-4,7	-330,3

Laivasto, muu käyttöomaisuus sekä käyttöoikeusomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuon vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Vertailukauteen verrattuna oman laivaston poistot nousivat kolmen vuokrattuna olleen A321-lentokoneen oston myötä ja vastaavasti käyttöoikeuslaivaston poistot laskivat.

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 liikeluokseen 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 liikeluoksesta ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, arvonalentumisia, tiettyjen etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia sekä uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	4-6/2025			4-6/2024		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	787,7	-	787,7	766,1	-	766,1
Liiketoiminnan muut tuotot	22,5	-1,3	21,2	32,4	-0,0	32,4
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-131,8	-	-131,8	-130,1	-0,2	-130,3
Polttoainekulut	-227,4	-0,1	-227,5	-225,0	0,2	-224,8
Kapasiteettivuokrat	-40,7	-	-40,7	-27,6	-	-27,6
Lentokaluston huoltokulut	-55,5	-7,5	-63,0	-53,8	1,1	-52,6
Liikennöimismaksut	-81,7	-	-81,7	-68,5	-	-68,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-31,8	-	-31,8	-31,4	-	-31,4
Matkustaja- ja maapalvelut	-111,1	-	-111,1	-106,8	-	-106,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-24,0	-	-24,0	-30,6	-	-30,6
EBITDA	-	-	97,3	-	-	125,8
Poistot ja arvonalentumiset	-87,0	-	-87,0	-82,2	-	-82,2
Liiketulos	19,2	-8,9	10,3	42,5	1,1	43,6

miljoonaa euroa	1-6/2025			1-6/2024			2024		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	1481,9	-	1481,9	1447,6	-	1447,6	3048,8	-	3048,8
Liiketoiminnan muut tuotot	57,0	-6,0	51,0	64,9	-0,0	64,9	140,0	-12,0	128,0
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-271,8	-	-271,8	-260,8	0,8	-260,0	-559,5	40,9	-518,6
Polttoainekulut	-441,1	0,1	-441,0	-436,5	1,6	-435,0	-894,4	1,5	-893,0
Kapasiteettivuokrat	-74,2	-	-74,2	-54,8	-	-54,8	-111,7	-	-111,7
Lentokaluston huoltokulut	-110,7	-12,3	-123,0	-105,8	3,6	-102,2	-223,0	6,1	-216,9
Liikennöimismaksut	-156,7	-	-156,7	-130,8	-	-130,8	-270,6	-	-270,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-66,6	-	-66,6	-63,8	-	-63,8	-123,0	-	-123,0
Matkustaja- ja maapalvelut	-225,5	-	-225,5	-210,0	-	-210,0	-440,3	-	-440,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-53,8	0,0	-53,8	-59,6	0,0	-59,6	-121,7	0,0	-121,7
EBITDA	-	-	120,3	-	-	196,3	-	-	480,9
Poistot ja arvonalentumiset	-172,8	0,2	-172,6	-165,0	0,7	-164,3	-330,3	0,7	-329,5
Liiketulos	-34,2	-18,1	-52,3	25,3	6,7	32,0	114,2	37,2	151,4

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 12,3 miljoonan euron voiton lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta ja 6,0 miljoonan euron voiton kolmen aiemmin vuokratun lentokoneen ostosta.

9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon. Johdannaissopimusten lisäksi Finnair on suojannut tasettaan Yhdysvaltain dollari -määräisillä sijoituksilla ja talletuksilla. Näiden määrä vuoden 2025 toisen neljänneksen lopussa oli noin 200 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollari heikentyi 5,0 % ja lentopetrolin hinta laski 17,2 % vertailukaudesta.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.6.2025		30.6.2024		31.12.2024	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	437,9	-18,3	394,2	11,8	490,8	18,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	43,9	0,3	66,5	0,4	41,7	1,2
Mydyt optiot	41,8	-1,3	60,9	-0,3	37,8	-0,2
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	74,3	-5,4	150,6	4,2	75,4	1,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	598,0	-24,7	672,2	16,1	645,7	21,6
Taseen suojaus (termiinit)	144,0	0,2	226,4	-0,6	305,6	0,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	144,0	0,2	226,4	-0,6	305,6	0,6
Valuuttajohdannaiset yhteensä	742,1	-24,5	898,6	15,4	951,3	22,3
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	572 000	-15,6	586 000	11,2	598 000	-25,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	226 000	3,9	226 000	6,9	231 000	5,4
Mydyt optiot, lentopetroli, tonnia	226 000	-11,2	226 000	-7,4	231 000	-14,9
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 024 000	-23,0	1 038 000	10,7	1 060 000	-35,2
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	-	-	57 000	0,0	-	-
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	-	-	57 000	0,0	-	-
Hyödykejohdannaiset yhteensä	1 024 000	-23,0	1 095 000	10,7	1 060 000	-35,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset	250,0	6,3	250,0	-0,0	250,0	6,3
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	250,0	6,3	250,0	-0,0	250,0	6,3
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	311,8	-20,9	331,6	1,0	342,0	10,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	311,8	-20,9	331,6	1,0	342,0	10,5
Korkojohdannaiset yhteensä	561,8	-14,6	581,6	1,0	592,0	16,8
Johdannaiset yhteensä	-	-62,1	-	27,1	-	3,9

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.6.2025	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	592,7	485,2	107,5
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	24,3	-	24,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	24,3	-	24,3
Valuuttajohdannaiset	5,0	-	5,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,8	-	4,8
Hyödykejohdannaiset	7,2	-	7,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	7,2	-	7,2
Yhteensä	629,2	485,2	144,0
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	38,9	-	38,9
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	18,0	-	18,0
Valuuttajohdannaiset	29,6	-	29,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	5,4	-	5,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	24,1	-	24,1
Hyödykejohdannaiset	30,2	-	30,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	30,2	-	30,2
Yhteensä	98,6	-	98,6

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

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

11. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta oli -22,4 % (31.12.2024: 19,8). Tilikauden ensimmäisellä vuosipuoliskolla kirjattiin 33,4 miljoonan euron laskennallinen verosaaminen kauden verotettavasta tuloksesta, muista väliaikaisista eroista -22,3 miljoonaa euroa ja muista laajan tuloksen eristä 3,7 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 236,5 miljoonaa euroa (31.12.2024: 221,7).

Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset eivät ole muuttuneet raportointikauden aikana. Ne on esitetty tilinpäätöksen 2024 liitetiedossa 5.1 Tuloverot.

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

12. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2025	30.6.2024	31.12.2024
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1362,0	1194,8	1194,8
Lisäykset	109,5	67,0	419,7
Ennakoiden muutos	15,3	1,3	-54,3
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	7,3	-5,6	-3,2
Vähennykset ja siirrot	-26,2	-0,0	-14,7
Poistot	-104,4	-89,7	-180,3
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1363,5	1167,9	1362,0

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin kolmen aiemmin vuokratun A321-lentokoneen ostoon ja lentokoneiden huoltoon liittyviin investointeihin. Vähennykset ja siirrot liittyvät ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan purettuihin huoltovarausiiin.

13. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.6.2025	30.6.2024	31.12.2024
Kirjanpitoarvo kauden alussa	780,0	915,3	915,3
Uudet sopimukset	2,1	12,2	13,9
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	12,8	13,9	30,2
Vähennykset	-11,4	-	-29,4
Poistot	-68,2	-74,6	-149,3
Arvonalentumiset	-0,2	-0,7	-0,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	715,2	866,1	780,0

Uudelleenarvostusten ja modifikaatioiden muutos johtuu pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista. Vähennykset liittyvät Finnairin kolmeen aiemmin vuokralalla olleeseen A321-lentokoneeseen, joiden vuokrasopimukset päätettiin koneiden oston yhteydessä.

14. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2025 toisella neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	30.6.2025	30.6.2024	31.12.2024	30.6.2025	30.6.2024	31.12.2024
Vuokrasopimusvelat	840,1	1087,2	1004,4	840,1	1087,2	1004,4
Joukkovelkakirjalainat	513,9	554,1	511,0	502,9	556,9	502,5
JOLCO-lainat* ja muut	224,0	251,5	353,4	238,5	232,6	358,3
Yhteensä	1577,9	1892,8	1868,8	1581,5	1876,7	1865,2

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

Velkojen käyvät arvot (pois lukien vuokrasopimusvelat) on laskettu diskonttaamalla velkojen tulevat kassavirrat käyttämällä tilinpäätöspäivän markkinakorkoa ja yrityksen luottoriskipreemiota. Joukkovelkakirjalainojen käypä arvo on laskettu käyttämällä tilinpäätöspäivän noteerattua hintaa (102,8).

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 30.6.2025							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	100,9	92,4	78,0	61,7	64,8	212,0	609,8
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	37,5	38,7	40,6	29,1	18,0	66,4	230,3
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	-	500,0	-	-	500,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	10,8	-	-	-	-	-	10,8
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	46,1	21,0	21,1	21,2	21,4	98,0	228,7
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	195,3	152,1	139,8	612,0	104,2	376,4	1579,6
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	608,4	53,3	5,3	20,2	4,8	-	691,9
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-580,9	-47,6	-	-24,3	-	-	-652,8
Hyödykejohdannaiset	21,2	1,7	-	-	-	-	23,0
Ostovelat ja muut velat	257,4	-	-	-	-	-	257,4
Korkomaksut	74,5	63,3	55,6	49,1	20,1	59,8	322,4
Yhteensä	575,8	222,8	200,6	657,0	129,1	436,2	2 221,5

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 31.12.2024							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	124,6	105,6	96,5	73,8	73,7	276,3	750,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	40,0	39,5	41,5	38,9	20,4	73,7	253,9
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	-	-	500,0	-	500,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	22,5	11,2	-	-	-	-	33,7
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	103,0	45,5	22,2	22,4	22,5	112,2	327,9
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	290,1	201,8	160,3	135,1	616,6	462,1	1 866,0
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	777,0	94,0	-	-	20,1	-	891,1
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-797,7	-101,3	-	-1,9	-29,3	-	-930,2
Hyödykejohdannaiset	33,7	1,5	-	-	-	-	35,2
Ostovelat ja muut velat	240,4	-	-	-	-	-	240,4
Korkomaksut	92,1	75,3	64,1	56,1	49,5	75,6	412,6
Yhteensä	635,6	271,3	224,3	189,3	657,0	537,7	2 515,1

* Joukkovelkakirjalainat ei sisällä 2029 erääntyvää, 2024 maksettua 3,4 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat ei sisällä 1,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2026. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

15. VARAUKSET

miljoonaa euroa	30.6.2025	30.6.2024	31.12.2024
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	143,5	144,2	144,2
Uudet varaukset	29,6	17,7	49,4
Käytetyt varaukset	-31,5	-15,0	-42,6
Puretut varaukset	-1,5	-1,4	-3,8
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-0,6	0,2	-0,7
Siirrot erien välillä	-25,8	-	-14,7
Diskonnttauksesta johtuvat muutokset	2,2	2,9	5,7
Kurssierot	-12,3	3,6	6,1
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	103,8	152,1	143,5
Joista pitkäaikaista	88,5	122,6	113,7
Joista lyhytaikaista	15,3	29,5	29,8
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	2,2	2,9	2,9
Uudet varaukset	0,1	1,3	1,8
Käytetyt varaukset	-0,4	-1,0	-2,1
Puretut varaukset	-0,2	-0,4	-0,4
Muut varaukset yhteensä	1,7	2,8	2,2
Joista pitkäaikaista	0,7	0,8	0,7
Joista lyhytaikaista	1,0	2,0	1,5
Yhteensä	105,5	154,9	145,8
Joista pitkäaikaista	89,2	123,5	114,5
Joista lyhytaikaista	16,3	31,5	31,3

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovaruksen odotetaan purkautuvan vuoden 2035 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 94,2 miljoonaa euroa (31.12.2024: 122,0) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 4,9 miljoonaa euroa (31.12.2024: 7,5), jotka koostuvat pääosin saaduista vuokravakuuksista.

16. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.6.2025	30.6.2024	31.12.2024
Ennakkoon saadut lentolipputulot	668,1	591,8	525,4
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	73,6	68,5	73,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	43,1	40,5	35,0
Muut erät	41,8	16,1	25,2
Yhteensä	826,6	716,8	658,9

17. VASTUUSITOUKSET

miljoonaa euroa	30.6.2025	30.6.2024	31.12.2024
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	57,8	66,3	58,2
Yhteensä	57,8	66,3	58,2

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.6.2025 olivat 151,2 miljoonaa euroa (31.12.2024: 162,6) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 23,8 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 127,4 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 30.6.2025 olivat 15,5 miljoonaa euroa (31.12.2024: 16,0) sisältäen pääosin lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä muita vuokrasopimuksia, joiden kohdeomaisuuserä on arvoltaan vähäinen tai jotka eivät sisällä IFRS 16 -standardin mukaista vuokrasopimusta. Nämä sisältävät pääosin kiinteistöjen ja erilaisten IT-laitteiden vuokria.



18. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

Lähipiiritapahtumien laajuudessa tai määrissä ei tapahtunut merkittäviä muutoksia raportointikauden aikana. Lähipiiritapahtumia kuvataan tarkemmin tilinpäätöksen 2024 liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

19. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

Finnair tiedotti 13.7.2025, että Palvelualojen työnantajat Palta ja Ilmailualan Unioni IAU ovat hyväksyneet valtakunnansovittelijan antaman sovintoehdotuksen lentoliikenteen palvelujen uudeksi työehtosopimukseksi. Työehtosopimuksen sopimuskausi on noin 1,5 vuotta ja se päättyy 15.1.2027. Sovintoehdotuksen palkkaratkaisu on yleisen työmarkkinalinjan raamissa.