

Finnair-konsernin osavuositarkastus

1.1.–30.9.2025



Finnair-konsernin osavuositiedot

1.1.–30.9.2025

Hyvä vertailukelpoinen liike-tulos huomioiden työtaistelutoimien negatiivinen vaikutus

Heinä–syyskuu 2025

- Liikevaihto kasvoi 2,0 % 834,9 miljoonaan euroon (818,3).
- Vertailukelpoinen liike-tulos oli 50,7 miljoonaa euroa (71,5). Työtaistelutoimien välitön vaikutus vertailukelpoiseen liike-tulokseen oli noin 18 miljoonaa euroa.
- Liike-tulos oli 52,1 miljoonaa euroa (76,7).
- Osakekohtainen tulos oli 0,15 euroa (0,28).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 64,0 miljoonaa euroa (98,9) ja investointien nettorahavirta -46,8 miljoonaa euroa (-43,5)*.
- Matkustajamäärä kasvoi 0,2 % 3,3 miljoonaan (3,2**).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 2,7 % 10 473,7 miljoonaan kilometriin (10 194,9). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (wet lease) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 1,0 %.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 0,2 prosenttiyksikköä 79,8 prosenttiin (79,5).

Tammi–syyskuu 2025

- Liikevaihto kasvoi 2,2 % 2 316,7 miljoonaan euroon (2 265,9).
- Vertailukelpoinen liike-tulos oli -1,5 miljoonaa euroa (103,5). Työtaistelutoimien välitön vaikutus vertailukelpoiseen liike-tulokseen oli noin 68 miljoonaa euroa.
- Liike-tulos oli 17,9 miljoonaa euroa (102,1).
- Osakekohtainen tulos oli -0,04 euroa (0,22).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 299,8 miljoonaa euroa (411,0) ja investointien nettorahavirta -203,2 miljoonaa euroa (-111,1)*.
- Matkustajamäärä kasvoi 1,9 % 9,0 miljoonaan (8,8**).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 3,1 % 29 807,9 miljoonaan kilometriin (28 917,6). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (wet lease) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 1,4 %.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 1,2 prosenttiyksikköä 76,8 prosenttiin (75,6).

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

* Investointien nettorahavirta sisälsi heinä–syyskuussa 2,6 miljoonaa euroa lunastuksia (16,6 miljoonaa euroa sijoituksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Tammi–syyskuussa investointien nettorahavirta sisälsi 30,2 miljoonaa euroa sijoituksia (16,0 miljoonaa euroa sijoituksia). 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 liikelulosta koskevaa ohjeistusta vuodelle 2025 on täsmennetty. Vertailukelpoista liikelulosta koskevan ohjeistuksen vaihteluvälin yläreunaa on laskettu, mutta vaihteluvälin alareuna on ennallaan. Kapasiteetti- ja liikevaihto-ohjeistuksia on laskettu.

NÄKYMÄT JA OHJEISTUS 30.10.2025 (TÄSMENNETTY)

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. Tiedossa olevien tullien välittömien kustannusvaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä, mutta mahdollisten välillisten vaikutusten suuruutta on vaikeaa arvioida. Finnairin kannattavuutta rasittavat vuoden aikana etenkin EU:ssa käyttöön otetun uusiutuvan lentopolttoaineen jakeluvelvoitteen aiheuttamat lisäkustannukset sekä kasvavat navigointi- ja laskeutumishinnat.

Finnair suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna noin 2 prosentilla vuonna 2025. Kapasiteettiarvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Finnair ennakoii yhtiön liikevaihdon olevan noin 3,1 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liikeluloksen olevan 30–60 miljoonaa euroa vuonna 2025 (aiemmin 30–130 miljoonaa euroa). Vertailukelpoista liikelulosta koskevan ohjeistuksen vaihteluvälin yläreunaa on laskettu, koska aiemman yläreunan saavuttamista pidetään epätodennäköisenä. Uusi ohjeistus noudattelee aiempaa ohjeistusta, jonka mukaan vertailukelpoisen liikeluloksen arvioitiin olevan lähempänä aiemmin annettua vaihteluvälin alareunaa. Vertailukelpoisen liikeluloksen vaihteluvälin yläreunan sekä kapasiteetti- ja liikevaihto-ohjeistusten lasku johtuvat pääosin Pohjois-Amerikan-liikenteen kysynnän ja tuottojen heikkona jatkuneesta kehityksestä, työtaistelutoimia seuranneista välillisistä vaikutuksista kysyntään laajemmin, lentokaluston suunnittelemattomista korjaus- ja huoltotarpeista sekä polttoaineen hinnan kehityksestä.

Yllä mainitut kapasiteettia, liikevaihtoa ja vertailukelpoista liikelulosta koskevat arviot pitävät sisällään vuoden 2025 aikana nähtyjen työtaisteluiden vaikutukset. Tammi–syyskuussa työtaistelutoimien välitön vaikutus liikevaihtoon oli noin -96 miljoonaa euroa ja vertailukelpoiseen liikelulokseen noin -68 miljoonaa euroa. Työtaistelutoimilla oli noin 5 prosentin välitön negatiivinen vaikutus vuoden 2025 kokonaiskapasiteettiin tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2025 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

AIEMMAT 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. Kapasiteettiarvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Finnair on ennakoinnut yhtiön liikevaihdon olevan 3,3–3,4 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liikeluloksen olevan 100–200 miljoonaa euroa vuonna 2025. Tämänhetkisten tietojen perusteella yhtiö kuitenkin arvioi vertailukelpoisen liikeluloksen olevan lähempänä annettua 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 jakeluvelvoitteen 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 liikelulosta 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 liikelulokseen ja noin 5 % kokonaiskapasiteettiin tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna. Vuoden 2025 ensimmäisellä puoliskolla työtaistelutoimien välitön vaikutus liikevaihtoon oli noin -72 miljoonaa euroa ja vertailukelpoiseen liikelulokseen 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, liiketoiminnan muita tuottoja noin 5 miljoonaa euroa ja vertailukelpoista liikelulosta 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 liike tuloksen olevan 30–130 miljoonaa euroa vuonna 2025. Tämänhetkisten tietojen perusteella yhtiö kuitenkin arvioi vertailukelpoisen liike tuloksen 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 osavuositarkastuksen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto:

Kolmas vuosineljännes merkitsi Finnairille paluuta normaaliin, luotettavaan lentämiseen, kun alkuvuotta värittäneet, lentojen peruutuksiin johtaneet työtaistelutoimet päättyivät neljänneksen alussa. Kuljetimme 3,3 miljoonaa asiakasta, ja liikevaihtomme kasvoi 2,0 prosenttia 834,9 miljoonaan euroon. Vertailukelpoinen liike tulos oli 50,7 miljoonaa euroa, ja työtaistelutoimien arvioitu negatiivinen vaikutus siihen oli noin 18 miljoonaa euroa. Tulos oli odotetulla tasolla, ja siihen vaikutti kustannustehokkuuden aktiivinen parantaminen, joka auttoi pienentämään työtaistelutoimien, ympäristösäätelyyn liittyvien kustannusten kasvun sekä navigointi- ja laskeutumishintojen nousun vaikutuksia. Asiakaskohtaisen lisämyynnin hyvänä jatkunut kasvu tuki osaltaan tuloskehitystä.

Työtaisteluiden päätyttyä lentojemme luotettavuus palasi välittömästi korkealle tasolle ja oli 98,9 % kolmannella vuosineljänneksellä työtaisteluiden päättymisen jälkeen. Myös asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi alkoi nopeasti palautua ja oli koko neljännekseltä 32 eli lähes työtaistelutoimia edeltävällä tasolla. Kiitos asiakkaillemme luottamuksesta Finnairiin ja koko Finnairin tiimille sitoutuneesta työstä asiakkaiden sujuvien matkojen varmistamiseksi.

Haluamme rakentaa vahvempaa yhteistyötä ja vähentää työtaisteluiden riskiä tulevaisuudessa. Jatkamme dialogia henkilöstön edustajien kanssa ja järjestelmällistä työtä työyhteisömme ja henkilöstömme hyvinvoinnin kehittämiseksi. Haluamme entistä vahvemmin yhdistää 5 800 finnairilaista yhdeksi tiimiksi, joka työskentelee yhdessä asiakkaan ja Finnairin hyväksi.

Matkustuskysyntä Finnairin markkinoilla kasvoi hieman edellisvuodesta. Kaukoidän-markkinoilla ja erityisesti Japanissa kysyntä kehittyi vahvasti, mutta Pohjois-Amerikan-reiteillämme kysyntää heikensi yleinen epävarmuus markkinoilla. Jatkamme reittikohtaista kysynnän seuraamista ja liikenneohjelmamme jatkuvaa optimointia. Vuosineljänneksen aikana liikenneohjelmaamme vaikutti myös se, että kaksi lentokonettamme oli poissa liikenteestä, mikä aiheutti lentojen peruutuksia.

Jatkoimme asiakkaiden osallistamista lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähennystyöhön, kun yritysasiakkaiden Finnair for Business -ohjelmaan tuli mukaan mahdollisuus ostaa uusiutuvaa lentopolttoainetta ja siten vähentää oman liikematkustuksen hiilidioksidikuormaa. Lähdimme myös mukaan suomalaiseen yhteistyöhankkeeseen, jossa pilotoidaan synteettisen polttoaineen tuotannon ekosysteemiä ja arvoketjua. Nämä toimet ovat tärkeitä, sillä EU:n ympäristöregulaatioon liittyvät kustannukset kasvavat merkittävästi tästä vuodesta lähtien.

Lentoturvallisuus on meille aina tärkein prioriteetti, ja tämän vuoksi otimme väliaikaisesti pois käytöstä osan kapearunkokoneistamme lokakuussa, kun istuinten päällisten palosuojauksen todentamisesta nousi epäily. Tilanne johti noin 70 lennon perumiseen ja asiakkaiden uudelleenreitittämiseen, kunnes koneet saatiin takaisin käyttöön. Olemme syvästi pahoillamme asiakkaiden matkojen häiriintymisestä, mutta lentoturvallisuus on asia, jossa emme koskaan tee kompromisseja.

Olemme täsmentäneet ohjeistustamme vuodelle 2025. Vertailukelpoisen liike tuloksen vaihteluvälin yläreunaa sekä kapasiteetti- ja liikevaihto-ohjeistuksia on laskettu. Muutokset heijastelevat Pohjois-Amerikan-liikenteen heikkona jatkunutta kysyntä- ja tuottokehitystä, aiempien työtaistelutoimien välillisiä vaikutuksia kysyntään, suunnittelemattomia korjaus- ja huoltotarpeita sekä polttoaineen hinnan kehitystä.

Aiemmin tänä vuona käynnistämämme kapearunkolaivaston osittainen uudistushanke etenee, ja neuvottelemme lentokone- ja moottorivalmistajien kanssa. Kapearunkolaivastomme osittainen uudistus tukee niin päästövähennystavoitteitamme, asiakaskokemuksen kehittämistä kuin alueellisen verkostomme kehitystä. Kerromme hankkeen etenemisestä lisää asian edettyä.

Järjestämme marraskuussa pääomamarkkinapäivityksen, jossa kerromme taloudellisista tavoitteistamme ja strategiamme painopisteistä tuleville vuosille.

Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	7-9/2025	7-9/2024	Muutos %	1-9/2025	1-9/2024	Muutos %	2024
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	834,9	818,3	2,0	2 316,7	2 265,9	2,2	3 048,8
Vertailukelpoinen liiketulos	50,7	71,5	-29,0	-1,5	103,5	-101,5	151,4
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	6,1	8,7	-2,7 %-yks.	-0,1	4,6	-4,6 %-yks.	5,0
Liiketulos	52,1	76,7	-32,1	17,9	102,1	-82,5	114,2
Liiketulos, % liikevaihdosta	6,2	9,4	-3,1 %-yks.	0,8	4,5	-3,7 %-yks.	3,7
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	16,5	18,7	-2,2 %-yks.	11,1	15,4	-4,3 %-yks.	15,8
Kauden tulos	30,5	57,4	-46,8	-7,9	45,3	-117,4	37,0
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	0,15	0,28	-46,9	-0,04	0,22	-117,3	0,18
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	0,15	0,28	-47,3	-0,04	0,22	-117,3	0,18
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	7,97	8,03	-0,7	7,77	7,84	-0,8	7,97
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	7,97	8,08	-1,4	7,99	8,27	-3,4	8,34
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	7,49	7,32	2,2	7,78	7,48	4,0	7,57
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,25	4,98	5,6	5,51	5,15	7,2	5,24
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %	-	-	-	17,7	16,1	1,6 %-yks.	16,9
Nettovelkaantumisaste, %	-	-	-	133,4	143,2	-9,8 %-yks.	154,8
Korollinen nettovelka	-	-	-	814,0	841,0	-3,2	970,7
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-	-	-	2,1	1,8	13,5	2,0
Bruttoinvestoinnit	52,7	49,9	5,6	177,1	143,0	23,8	463,8
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-	-	-	2,7	6,9	-4,2 %-yks.	6,2
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	-	-	-	23,9	30,3	-6,5 %-yks.	29,0
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	3 253	3 245	0,2	8 974	8 807	1,9	11 654
Lentojen lukumäärä, kpl	29 355	29 562	-0,7	85 070	83 732	1,6	111 722
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	10 474	10 195	2,7	29 808	28 918	3,1	38 259
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	8 355	8 108	3,1	22 902	21 860	4,8	29 000
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	79,8	79,5	0,2 %-yks.	76,8	75,6	1,2 %-yks.	75,8
Tarjotut henkilökilometrit ml. koneiden ulosvuokraukset, milj. km	10 956	10 846	1,0	31 266	30 826	1,4	40 830
Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus							
Nettosuosittelutulos (NPS)	32	40	-21,2	31	38	-18,3	37
Saapumistäsmällisyys, %	79,6	77,2	2,4 %-yks.	79,2	76,1	3,1 %-yks.	75,4
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, % finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	70,8	70,8	0,0 %-yks.	71,5	69,9	1,6 %-yks.	70,5
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	2,6	3,1	-16,7	2,7	2,8	-3,9	2,8
Lisämyynti	1125	1 093	2,9	1123	1 086	3,4	1 057
Matkustajakokohtainen lisämyynti, euroa	53,1	47,6	11,5	147,4	129,5	13,8	181,8
	16,33	14,68	11,3	16,42	14,71	11,6	15,60
Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen							
Lentopolttoaineen kokonaiskulutus, tonnia	281 496	276 300	1,9	795 719	777 735	2,3	1 031 296
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, tonnia	4 744	1 282	> 200	11 463	3 242	> 200	4 685
Lentojen suorat CO ₂ päästöt, tonnia	874 536	869 058	0,6	2 478 247	2 447 396	1,3	3 244 092
Lentojen suorat CO ₂ päästöt, g/ASK	83,5	85,2	-2,0	83,1	84,6	-1,8	84,8
Lentojen suorat CO ₂ päästöt, g/RTK	908,9	917,5	-0,9	926,5	939,5	-1,4	936,8
Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 886	5 626	4,6	5 800	5 518	5,1	5 533
Sairauspoissaolot, %	3,4	3,9	-0,5 %-yks.	4,0	4,1	-0,1 %-yks.	4,2
Tapaturmataajuus (LTIF)	5,8	3,6	61,3	5,6	5,7	-0,9	5,4
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	-	-	-	2,0	2,9	-0,8 %-yks.	2,5

* 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.

Toimintaympäristö heinä–syyskuussa

Markkinakysyntä kasvoi edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Keskimääräiset lentolippuhinnat myytyä henkilökilometriä kohden pysyivät vakaina useimmilla markkinoilla. Hinnat laskivat Pohjois-Amerikan-liikenteessä kapasiteetin kasvun myötä, erityisesti Yhdysvalloista lähtevässä liikenteessä, sekä Lähi-idän-liikenteessä. Pohjois-Amerikan-reittien kysyntää hillitsivät geopolittiset huolet ja yleinen epävarmuus markkinoilla. Kaukoidän-markkinoilla kysyntä sen sijaan ylitti kapasiteetin kasvun, ja erityisesti Euroopan ja Japanin välisillä reiteillä nähtiin vahvaa kehitystä. Euroopan sisäinen vapaa-ajan liikenne alkoi toipua heinäkuussa päättyneistä työtaisteluista, jotka johtivat lähes 300 lennon peruuntumiseen katsauskauden alussa.

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 2,9 % (12,4) Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välillä ja 6,3 % (14,9) Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välillä. Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välillä reittilentomarkkina laski 1,3 % (0,9).

Aurinkomatkojen matkapakettien matkustajamäärä kasvoi kiintiötuotannon kapasiteetin lisäyksen myötä, ja samalla täyttöaste nousi hieman. Hyvä kysyntä heijastui positiivisesti myyntihintoihin, joiden nousu auttoi osittain kompensoimaan inflaation aiheuttamia kustannuspaineita. Globaalisti kasvanut kysyntä suosittuihin matkakohteisiin on nostanut erityisesti hotellien hintoja ja heikentänyt niiden saatavuutta. Suomessa kuluttajakysyntää ovat kuitenkin rasittaneet heikko taloustilanne ja matala kuluttajaluottamus, mikä on lisännyt hintatietoisuutta ja vaikuttanut ostokäyttäytymiseen. Työtaistelutoimien päättymisen jälkeen Aurinkomatkojen asiakastytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi (NPS) nousi vahvaan vertailukauteen nähden ja oli katsauskaudella korkealla tasolla 71 (70). Tulevan talvikauden kiintiötuotannon täyttöaste oli korkeammalla tasolla kuin vastaava luku vertailukaudella. Kaupunkilomien kysyntä laski hieman. Lähi-idän kriisillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta matkapakettien kokonaiskysyntään.

Maailmanlaajuinen rahtikysyntä kasvoi edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna jatkuvista taloudellisista rasitteista ja geopolittisista epävarmuuksista huolimatta. Vaikka Yhdysvaltojen uudet tullit toivat haasteita ja hidastivat tilapäisesti tavaravirtoja Yhdysvaltoihin, oli nähtävissä merkkejä siitä, että markkinat ovat alkaneet sopeutua tilanteeseen. Katsauskaudella havaittu vaimeampi kysyntä Yhdysvaltoihin saattaa myös heijastella edellisellä vuosineljänneksellä nähtyä ennakointia, kun yritykset nopeuttivat toimituksia ennen tullien voimaantuloa.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 5,9 % vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 4,5 % alhaisempi ja eurohinta 10,1 % alhaisempi kuin vertailukaudella. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään.

Taloudellinen kehitys heinä–syyskuussa

LIKEVAIHTO HEINÄ–SYYSKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 2,0 % vertailukaudesta. Kasvua nähtiin kaikissa muissa tuotteissa paitsi rahdissa.

Liikevaihto tuotteittain

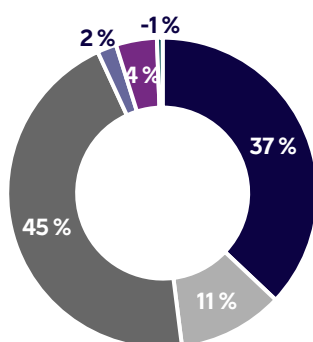
miljoonaa euroa	7-9/2025	7-9/2024	Muutos %
Matkustajatuotot	665,6	655,3	1,6
Lisämyynti	53,1	47,6	11,5
Rahti	48,8	52,5	-7,1
Matkapalvelut	67,3	62,8	7,2
Yhteensä	834,9	818,3	2,0

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) laski 0,7 % 7,97 senttiin (8,03) keskimääräisten lentolippuhintojen laskun sekä matkustajatuottoja pienentävien, työtaistelutoimista johtuvien hyvitysten, uudelleenreititysten ja korvausten kasvun myötä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

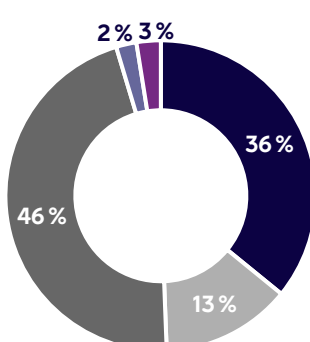
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	7-9/2025	7-9/2024	7-9/2025	7-9/2024	7-9/2025	7-9/2024	%	Muutos
	Milj. euroa	Milj. euroa	Milj. km	Milj. km	Milj. km	Milj. km		%-yks.
Aasia	249,5	215,1	3 757,5	3 396,9	3 190,6	2 833,5	84,9	1,5
Pohjois-Amerikka	73,8	72,4	1 416,2	1 115,9	1 076,6	956,7	76,0	-9,7
Eurooppa	304,0	297,1	4 813,7	4 712,1	3 739,5	3 642,9	77,7	0,4
Lähi-itä	13,5	45,9	222,0	694,6	178,6	491,2	80,5	9,8
Kotimaa	28,7	28,7	264,2	275,3	170,1	183,2	64,4	-2,2
Kohdistamaton	-4,0	-3,9						
Yhteensä	665,6	655,3	10 473,7	10 194,9	8 355,3	8 107,6	79,8	0,2

Matkustajatuotot



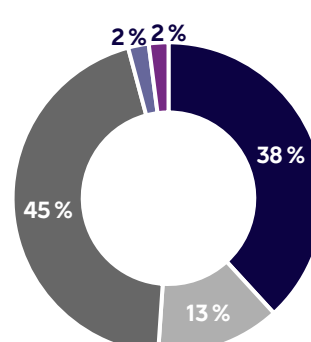
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Kohdistamaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 1,6 % samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 2,7 %. Kapasiteettia kasvattivat joulukuussa 2024 vastaanotettu uusi A350-laajarunkolentokone, kapearunkokoneiden sisäänvuokraukset miehistöineen sekä A330-laivaston parantunut käyttöaste. Kapasiteetin kasvua rajoittivat työtaistelutoimet, jotka johtivat lähes 300 lennon

perumiseen. Tarjotut henkilökilometrit koneiden ulosvuokraukset miehistöineen huomioiden kasvoivat 1,0 %. Matkustajamäärä kasvoi 0,2 % 3 253 100 matkustajaan¹. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 3,1 %, ja matkustajakäyttöaste nousi 0,2 prosenttiyksikköä 79,8 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 10,6 % Japaniin ja Kiinaan lisättyjen vuorojen ansiosta. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 12,6 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 1,5 prosenttiyksikköä 84,9 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 26,9 %, kun vuoroja lisättiin Yhdysvaltoihin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 12,5 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 9,7 prosenttiyksikköä 76,0 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 2,2 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 2,7 %, joten matkustajakäyttöaste nousi 0,4 prosenttiyksikköä 77,7 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 68,0 % johtuen ensisijaisesti Qatar Airwaysin kanssa solmitun yhteistyön päättymisestä Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla 15.1.2025. Myydyt henkilökilometrit laskivat 63,6 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 9,8 prosenttiyksikköä 80,5 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 4,0 %. Myydyt henkilökilometrit laskivat 7,2 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 2,2 prosenttiyksikköä 64,4 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 11,5 % 53,1 miljoonaan euroon (47,6) ja matkustajakohtainen lisämyynti 11,3 % 16,33 euroon (14,68) hinnoittelumuutosten tukemana. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 3,3 % ja kokonaisrahti- ja postitonnit 6,3 %. Rahtiliikenvaihto laski 7,1 % Aasiasta peräisin olevan rahdin vähenemisen seurauksena. Sitä vastoin Euroopasta ja Pohjois-Amerikasta lähtevän rahdin määrä kehittyi myönteisesti. Liikenvaihdon laskuun vaikuttivat myös operatiiviset häiriöt, jotka johtivat lentojen peruutuksiin ja rahtikapasiteetin rajoituksiin. On syytä huomata, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden suorituskykyä tuki kiintiötuotannon kapasiteetin kasvu. Sitä rasittivat Suomen heikko taloustilanne, matala kuluttajaluottamus sekä hotellien hintojen nousu ja rajoitettu saatavuus. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 3,1 %. Kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,1 % (92,2). Matkapalveluiden liikenvaihto kasvoi 7,2 % 67,3 miljoonaan euroon (62,8).

Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 22,2 % 23,9 miljoonaan euroon (30,7), koska ulosvuokrauslentoja (*wet lease out*) oli vähemmän työtaistelutoimien vuoksi.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT HEINÄ–SYYSKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 3,9 % pääasiassa kasvaneiden liikennöimismaksujen, henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen sekä kapasiteettivuokrien takia. Toimia kustannustehokkuuden parantamiseksi jatkettiin vuosineljänneksen aikana.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) kasvoi 2,2 % ja oli 7,49 senttiä (7,32). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus kasvoi 5,6 % 5,25 senttiin (4,98).

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.

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 808,0 milj. euroa)



miljoonaa euroa	7-9/2025	7-9/2024	Muutos %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	134,2	125,1	7,3
Polttoainekulut	233,9	239,4	-2,3
Kapasiteettivuokrat	34,9	27,9	24,9
Lentokaluston huoltokulut	52,6	59,2	-11,1
Liikennöimismaksut	84,1	72,0	16,9
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	31,1	29,3	6,1
Matkustaja- ja maapalvelut	123,1	117,1	5,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	27,2	25,7	5,7
Poistot	86,9	81,8	6,3
Yhteensä	808,0	777,5	3,9

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 6,7 %.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat 2,3 % polttoaineen hinnan² laskun myötä. Hinnan laskun vaikutusta pienensivät korkeampi kapasiteetti sekä EU:n asettamaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteeseen ja päästökauppaan liittyvät kulut, jotka kasvoivat 56 %. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,0 %. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikilometrit (RTK)) parani 0,9 %.

Useat kuluerät kasvoivat katsauskauden aikana. Kapasiteettivuokrien, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja lentokonevuokraukset (*wet lease in*), kasvu johtui pääasiassa työtaistelutoimien aiheuttamista lentokonevuokrauksista, kun taas liikennöimismaksut kasvoivat hinnankorotusten vuoksi. Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat suuremman henkilöstömäärän ja kasvaneiden palkkojen vuoksi. Matkustaja- ja maapalveluiden kulujen kasvu johtui pääasiassa hotellien hintojen noususta ja kiintiötuotannon kapasiteetin kasvusta. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut sekä kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat johtuen suuremmista panostuksista markkinointiin ja IT-infrastruktuuriin.

Lentokaluston huoltokulujen laskun taustalla oli ensisijaisesti pienempi määrä vuokrattuja lentokoneita.

² Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien

TULOS HEINÄ–SYYSKUUSSA

miljoonaa euroa	7-9/2025	7-9/2024	Muutos %
Vertailukelpoinen EBITDA	137,7	153,3	-10,2
Poistot	-86,9	-81,8	-6,3
Vertailukelpoinen liike-tulos	50,7	71,5	-29,0
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	1,3	5,2	-74,4
Liike-tulos	52,1	76,7	-32,1
Rahoitustuotot	5,1	10,8	-52,4
Rahoituskulut	-18,0	-25,0	27,9
Kurssivoitot ja -tappiot	0,3	9,1	-96,6
Tulos ennen veroja	39,5	71,6	-44,8
Tuloverot	-9,0	-14,2	36,6
Kauden tulos	30,5	57,4	-46,8

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liike-tulos laskivat kustannusten nousun vuoksi. Työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liike-tulokseen oli noin 18 miljoonaa euroa.

Liike-tulosta tukivat vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 0,2 miljoonaa euroa (5,2). Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden summa oli yhteensä 1,1 miljoonaa euroa (-0,0), ja ne liittyivät pääasiassa aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnasta syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen.

Nettorahoituskulut kasvoivat kurssivoittojen ja rahoitustuottojen laskun vuoksi. Kauden tulos oli voitollinen.

Taloudellinen kehitys tammi–syyskuussa

LIKEVAIHTO TAMMI–SYYSKUUSSA

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

Liikevaihto tuotteittain

miljoonaa euroa	1-9/2025	1-9/2024	Muutos %
Matkustajatuotot	1 830,7	1 808,2	1,2
Lisämyynti	147,4	129,5	13,8
Rahti	150,1	150,2	0,0
Matkapalvelut	188,5	178,0	5,9
Yhteensä	2 316,7	2 265,9	2,2

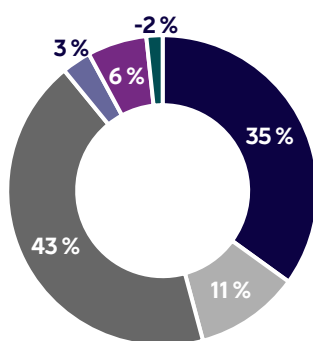
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 0,8 % 7,77 senttiin (7,84) keskimääräisten lentolippuhintojen laskun ja matkustajatuottoja pienentävien, työtaistelutoimista johtuvien hyvitysten, uudelleenreititysten ja korvausten kasvun myötä.

Myös liikennealueille kohdistamattoman liikevaihdon kasvun syynä oli matkustajatuottoja pienentävien hyvitysten, uudelleenreititysten ja korvausten kasvu.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

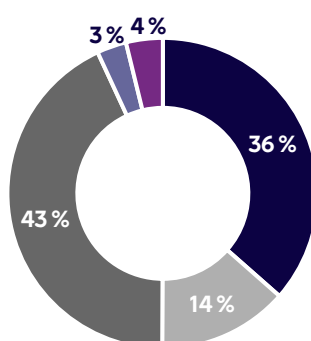
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	1-9/2025	1-9/2024	1-9/2025	1-9/2024	1-9/2025	1-9/2024	%	Muutos
	Milj. euroa	Milj. euroa	Milj. km	Milj. km	Milj. km	Milj. km		%-yks.
Aasia	662,3	575,5	10 877,3	10 211,5	8 765,5	7 771,6	80,6	4,5
Pohjois-Amerikka	205,8	179,0	4 046,7	3 146,1	2 951,6	2 455,9	72,9	-5,1
Eurooppa	819,7	790,6	12 828,9	12 300,3	9 694,8	9 330,7	75,6	-0,3
Lähi-itä	57,5	142,4	916,0	2 145,5	761,3	1 546,2	83,1	11,1
Kotimaa	117,3	120,4	1 139,0	1 114,2	729,1	756,0	64,0	-3,8
Kohdistamaton	-32,0	0,4						
Yhteensä	1 830,7	1 808,2	29 807,9	28 917,6	22 902,4	21 860,5	76,8	1,2

Matkustajatuotot



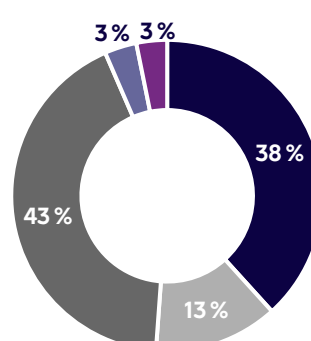
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Kohdistamaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 1,2 % samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 3,1 %. Kapasiteettia kasvatti pääasiassa joulukuussa 2024 vastaanotettu uusi A350-laajarunkolentokone. Kapasiteetin kasvua rajoittivat työtaistelutoimet, jotka johtivat yli 2 600 lennon perumiseen. Tarjotut henkilökilometrit koneiden ulosvuokraukset miehistöineen huomioiden kasvoivat 1,4 %. Matkustajamäärä kasvoi 1,9 % 8 973 700 matkustajaan³. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 4,8 %, ja matkustajakäyttöaste nousi 1,2 prosenttiyksikköä 76,8 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 6,5 % pääasiassa Japaniin lisättyjen vuorojen ansiosta. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 12,8 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 4,5 prosenttiyksikköä 80,6 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 28,6 %, kun vuoroja lisättiin Yhdysvaltoihin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 20,2 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 5,1 prosenttiyksikköä 72,9 prosenttiin.

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

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 4,3 %. Kapasiteettia kasvattivat uusi A350-laajarunkolentokone sekä kapearunkokoneiden sisäänvuokraukset miehistöineen. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 3,9 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 0,3 prosenttiyksikköä 75,6 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 57,3 %, koska yhteistyö Qatar Airwaysin kanssa Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla päättyi 15.1.2025. Myydyt henkilökilometrit laskivat 50,8 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 11,1 prosenttiyksikköä 83,1 prosenttiin.

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

Lisämyynti kasvoi 13,8 % 147,4 miljoonaan euroon (129,5) ja matkustajakohtainen lisämyynti 11,6 % 16,42 euroon (14,71) lisämatkatavaroiden ja -palvelujen kasvaneen suosion sekä parannetun dynaamisen hinnoittelun tukemana. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 3,7 % ja kokonaisrahti- ja postitonnit 6,9 %. Rahtiliikenvaihto säilyi kuitenkin vakaana. On syytä huomata, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölennojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden suorituskykyä tuki kiintiötuotannon kapasiteetin kasvu. Sitä rasittivat Suomen heikko taloustilanne, matala kuluttajaluottamus sekä hotellien hintojen nousu ja rajoitettu saatavuus. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 2,1 %, ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,1 % (93,4). Matkapalveluiden liikevaihto kasvoi 5,9 % 188,5 miljoonaan euroon (178,0).

Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 21,7 % 74,9 miljoonaan euroon (95,7), koska kapearunkokoneiden ulosvuokraus British Airwaysille päättyi maaliskuussa 2024 ja ulosvuokrauslentoja (*wet lease out*) oli vähemmän työtaistelutoimien vuoksi.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–SYYSKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 6,0 % pääasiassa kasvaneiden liikennöimismaksujen, kapasiteettivuokrien, matkustaja- ja maapalvelukulujen sekä henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen takia. Toimia kustannustehokkuuden parantamiseksi jatkettiin katsauskauden aikana.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) kasvoi 4,0 % ja oli 7,78 senttiä (7,48). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus kasvoi 7,2 % 5,51 senttiin (5,15).

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 2 393,2 milj. euroa)



miljoonaa euroa	1-9/2025	1-9/2024	Muutos %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	406,1	385,1	5,4
Polttoainekulut	674,8	674,4	0,1
Kapasiteettivuokrat	109,1	82,8	31,8
Lentokaluston huoltokulut	175,6	161,4	8,8
Liikennöimismaksut	240,8	202,8	18,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	97,7	93,1	5,0
Matkustaja- ja maapalvelut	348,6	327,1	6,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	81,0	85,3	-5,1
Poistot	259,5	246,1	5,5
Yhteensä	2 393,2	2 258,0	6,0

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 8,5 %.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, kasvoivat 0,1 %. Polttoaineen hinnan⁴ laskun vaikutuksen eliminoivat korkeampi kapasiteetti sekä EU:n asettamaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteeseen ja päästökauppaan liittyvät kulut, jotka kasvoivat 64 %. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 1,8 %. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikipometrit (RTK)) parani 1,4 %.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen kasvuun vaikutti työtaistelutoimien aiheuttama suurempi lentäjäresursointi. Myös henkilöstömäärä ja palkat kasvoivat.

Kapasiteettivuokrat, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja lentokonevuokraukset (*wet lease in*), kasvoivat johtuen työtaistelutoimia seuranneista lentokonevuokrauksista.

Liikennöimismaksut ja lentokaluston huoltokulut kasvoivat hinnankorotusten vuoksi. Lentokaluston huoltokulujen kasvuun vaikuttivat myös huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivitykset.

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

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-SYYSKUUSSA

miljoonaa euroa	1-9/2025	1-9/2024	Muutos %
Vertailukelpoinen EBITDA	258,0	349,6	-26,2
Poistot	-259,5	-246,1	-5,5
Vertailukelpoinen liike tulos	-1,5	103,5	-101,5
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	19,4	-1,5	> 200
Liike tulos	17,9	102,1	-82,5
Rahoitustuotot	18,0	33,3	-45,9
Rahoituskulut	-62,8	-83,6	24,8
Kurssivoitot ja -tappiot	17,0	4,9	> 200
Tulos ennen veroja	-10,0	56,6	-117,6
Tuloverot	2,1	-11,3	118,5
Kauden tulos	-7,9	45,3	-117,4

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liike tulos laskivat kustannusten nousun vuoksi. Työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liike tulokseen oli noin 68 miljoonaa euroa.

Liike tulosta tukivat vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 12,5 miljoonaa euroa (1,6) ja aiheutuivat Yhdysvaltain dollarin heikentymisestä. Finnair teki katsauskaudella 0,2 miljoonan euron (0,7) alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella

⁴ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien

sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimuksiin. Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden summa oli yhteensä 7,1 miljoonaa euroa, ja ne liittyivät pääasiassa neljän aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen. Vertailukaudella näiden erien vaikutus oli -2,3 miljoonaa euroa, ja ne sisälsivät myös uudelleenjärjestelykuluja.

Nettorahoituskulut pienenivät rahoituskulujen laskun ja kurssivoittojen kasvun ansiosta. Kauden tulos oli tappiollinen.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli syyskuun lopussa 3 450,1 miljoonaa euroa (31.12.2024: 3 721,0). Laivaston tasearvo laski 13,2 miljoonaa euroa 1 207,6 miljoonaan euroon (31.12.2024: 1 220,8) poistojen myötä. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski 89,1 miljoonaa euroa 547,0 miljoonaan euroon (31.12.2024: 636,2) poistojen ja aiemmin vuokrattujen lentokoneiden ostojen myötä.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 6,3 miljoonaa euroa 171,4 miljoonaan euroon (31.12.2024: 165,1). Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 220,1 miljoonaan euroon (31.12.2024: 221,7). Eläkesaamiset kasvoivat 104,2 miljoonaan euroon (31.12.2024: 95,0). Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina 0,6 miljoonassa eurossa (31.12.2024: 0,6).

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 94,5 miljoonaa euroa 753,4 miljoonaan euroon (31.12.2024: 658,9) johtuen pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvusta 594,9 miljoonaan euroon (31.12.2024: 525,4).

Oma pääoma laski pääasiassa tappiollisen tuloksen ja pääomanpalautuksen myötä 610,3 miljoonaan euroon (31.12.2024: 627,1) eli 2,98 euroon osakkeelta (31.12.2024: 3,07) johtuen ensisijaisesti pääomanpalautuksesta ja kauden tappiollisesta tuloksesta. Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrol- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Erän suuruus laskennallisten verojen jälkeen oli syyskuun lopussa 76,3 miljoonaa euroa (31.12.2024: 61,8). Kasvun taustalla oli pääasiassa etuuspohjaisten eläkkeiden vakuutusmatemaattinen voitto.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

miljoonaa euroa	1-9/2025	1-9/2024
Liiketoiminnan nettorahavirta	299,8	411,0
Investointien nettorahavirta	-203,2	-111,1
Rahoituksen nettorahavirta	-240,8	-336,0

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 114 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiö maksoi lentokoneiden vuokrasopimusvelkoja sekä pääomanpalautuksen ensimmäisen erän.

Pääomarakenne

%	30.9.2025	31.12.2024
Omavaraisuusaste	17,7	16,9
Nettovelkaantumisaste	133,4	154,8

Omavaraisuusaste parani vuoden 2024 lopusta velkojen vähenemisen ansiosta. Myös nettovelkaantumisaste laski alemman korollisen nettovelan ansiosta.

Maksuvalmius ja nettovelka

miljoonaa euroa	30.9.2025	31.12.2024
Kassavarat	740,5	884,0
Oikaistut korolliset velat	1 554,4	1 854,7
Korollinen nettovelka	814,0	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 ensisijaisesti lainojen sekä vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen ansiosta. Vuokrasopimusvelkojen osuus oli 801,9 miljoonaa euroa (31.12.2024: 1 004,4).

INVESTOINNIT

Tammi–syyskuussa bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 177,1 miljoonaa euroa (143,0) ja kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältäen käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -173,1 miljoonaa euroa (-95,0). Investointeihin sisältyi neljän aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnat.

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -30,2 miljoonaa euroa (-16,0) ja se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -203,2 miljoonaa euroa (-111,1).

Vuoden 2025 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -251 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 42 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 32,8 % koko laivaston 1 754,6 miljoonan euron tasearvosta.⁶

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi pääosin konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy ja osittain Finnair Oy. Finnair operoi syyskuun lopussa 56:tta lentokonetta, joista 26 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 14,0 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 30.9.2025	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2024 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2025	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-	5	-	24,3	-
Airbus A320	174	10	-	10	-	23,1	-
Airbus A321	209	15	-	12	3	11,2	-
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	279	8	-	4	4	15,9	-
Airbus A350	278/321	18	-	7	11	7,5	1
Yhteensä		56	-	38	18	14,0	1

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate)

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

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.

LAIVASTOUUDISTUS

Syyskuun 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 159,1 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* 30.9.2025	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2024 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2025	Tilaukset
ATR	68/70	12	-	6	6	16,2	-
Embraer E190	100	12	-	9	3	17,3	-
Yhteensä		24	-	15	9	16,7	-

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

Strategian toteutus

Finnairin nykyinen strategiakausi päättyy vuoden 2025 lopussa. Yhtiö esittelee strategiansa ja taloudelliset tavoitteensa vuosille 2026–2029 pääomamarkkinapäivityksessä 13.11.2025. 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 kilpailukyvyyn 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 syyskuun 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 yrittäjävastuu -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 heinä–syyskuussa laski 16,7 % vertailukaudesta 2,6 miljoonaan kävijään (3,1) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä kasvoi 2,9 % 1 125 000:aan. Modernien myyntikanavien⁸ osuus kokonaismatkustajamäärästä oli vakaa 70,8 % (70,8).

⁷ Finnairilla oli 30.9.2025 206 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.

Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys heinä–syyskuussa parani 79,6 prosenttiin (77,2). Finnairin asiakastytyytyväisyyttä mittaava nettosuositelluindeksi heikkeni tasolle 32 (40) asiakkaiden matkoihin häiriötä aiheuttaneiden työtaistelutoimien takia.

Syyskuussa Finnair sai APEXin (Airline Passenger Experience Association) vuoden 2026 lentoyhtiöarvioinnissa viisi tähteä Five Star Global Official Airline Rating -kategoriassa. Luokitus perustuu lentomatkustajien arvioihin, jotka on kerätty kuluneen vuoden aikana yli miljoonalta lennolta lähes 600 lentoyhtiöltä eri puolilta maailmaa. Tämä on neljäs vuosi peräkkäin, kun Finnair saa kyseisen tunnustuksen puolueettoman, kolmannen osapuolen keräämän asiakaspalautteen perusteella.

Syyskuussa Finnair otti myös uuden askeleen digitaalisessa kehityksessä ja tuo maailman ensimmäisenä lentoyhtiönä markkinoille moderniin teknologiaan perustuvat tuotepaketit. Ensimmäisessä vaiheessa Finnairin asiakkaat voivat valita maksullisen istuinpaikan ja nettiyhteyden yhdistelmän alennettuun hintaan ostaessaan lentolipun Finnairin verkkosivuilta. Uusia lisäpalveluiden yhdistelmiä on tulossa saataville myöhemmin.

Finnair jatkaa panostuksia asiakaskokemukseen, ja Euroopan-liikenteessä käytettävien Embraer-koneiden matkustamoiden uusinta on käynnissä. Syyskuun loppuun mennessä oli uudistettu kuusi Embraer-matkustamoa.

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 edistyessä.

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.

KESTÄVÄ TASE

Heinä–syyskuussa Finnairin taloudellinen asema heikkeni edellisvuoden vertailukauteen nähden pienemmän operatiivisen kassavirran myötä. Finnair osti yhden A321-lentokoneen, jonka 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 heinä–syyskuussa keskimäärin 5 886 henkilöä (5 626) eli 4,6 % enemmän kuin edellisvuoden vastaavana ajanjaksona. Työsuhteessa olevien määrä oli syyskuun lopussa 5 843 (5 586) eli 4,6 % enemmän kuin vuotta aiemmin ja 1,7 % vähemmän kuin kesäkuun lopussa. Finnairille palkattiin 37 uutta työntekijää pääasiassa asiakasyksikköön, konsernitoimintoihin ja operatiivisiin rooleihin. Henkilöstön vaihtuvuus edellisten 12 kuukauden aikana oli 2,0 % (2,9) ja sairauspoissaolojen määrä 3,4 % (3,9). Tapaturmataajuus oli 5,8 (3,6).

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

ilmastosopimuksen 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 päästöistään 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 potentiaalinn uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvattamisessa, sillä vaihtoehtojen 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

	7-9/2025	7-9/2024
Päästötehokkuus (well-to-wake), CO ₂ g/RTK	960	973
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, %	1,5	0,6
Saavutettavuuden NPS	42	32
Tapaturmataajuuus (LTIF)	5,8	3,6

Heinä-syyskuussa Finnairin lentämisen päästötehokkuus parani 1,1 % edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon nähden. Merkittävin tekijä muutoksessa oli EU:n SAF-sekoitevelvoitteen alkaminen.

Finnair käytti noin 4 744 tonnia (1 282) uusiutuvaa lentopolttoainetta, mikä vastasi noin 1,7 % (0,5) 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.

Elokuussa Finnair kertoi olevansa mukana teknologiayritys Liquid Sunin eSAF-tuotantopilotissa, jonka tavoitteena on luoda Suomeen toimiva synteettisen polttoaineen tuotannon ekosysteemi ja arvoketju. Pilotihankkeessa tuotetaan biogeenisistä hiilidioksidipäästöistä uusiutuvaa, kestävää polttoainetta (eSAF) lentoliikenteen käyttöön. Tuotannon kokeiluyksikkö otetaan täysimääräisesti käyttöön vuoden 2025 syksyn aikana.

Syyskuussa Finnair julkisti Finnair for Business SAF -palvelun, joka tarjoaa yritysasiakkaille mahdollisuuden osallistua lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen SAF:n käyttöä tukemalla. Tämän uuden palvelun avulla yritykset voivat seurata työmatkojensa todellisia lentopäästöjä ja osallistua uusiutuvan lentopolttoaineen hankintaan. Saavutettu hiilidioksidipäästövähennelmä on kolmannen osapuolen varmentama, ja yritys saa investoinnilleen auditoidun SAF-sertifikaatin, jota se voi hyödyntää kestävyysraportoinnissaan.

Muutokset yhtiön johdossa

Finnair tiedotti 14.2.2025, että talousjohtaja Kristian Pullola on ilmoittanut jättävänsä yhtiön. Hän jätti Finnairin elokuussa 2025.

Finnair tiedotti 5.5.2025 nimittäneensä VTM, MBA Pia Aaltonen-Forsellin (51) talousjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 1.8.2025 alkaen.

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet

	30.9.2025	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	588,6	452,9

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

Kaupankäynti osakkeella

	1–9/2025	1–9/2024
Osakevaihto, kpl	68 557 142	1 480 240 267
Osakevaihto, milj. euroa	202,5	156,8
Ylin kurssi, euroa	3,97	3,28*
Alin kurssi, euroa	2,21	2,13*
Keskikurssi (kaupankäyntimäärillä painotettu), euroa	2,96	2,86*
Päätöskurssi, euroa	2,87	2,55

* 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 11,3 % (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 jäävätkin 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 reittiverkostoon 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 lentoverkostoon. 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. 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.

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.

Lentoliikenteeseen kohdistuu sääntelyä, jolla voi olla merkittävä vaikutus Finnairin toimintaan ja kustannusrakenteeseen. Tähän lukeutuvat muun muassa hiilidioksidipäästöihin liittyvä päästökauppasääntely, melurajoitukset, muu ympäristöperusteinen sääntely sekä yksityisyyden ja kuluttajansuojan vaatimukset. Viime vuosina sääntelyä on kiristetty useilla osa-alueilla, mikä on lisännyt yhtiön kustannuksia merkittävästi. Vaikka lähitulevaisuudessa ei odoteta merkittäviä uusia sääntelymuutoksia, sääntely-ympäristö on jatkuvassa muutoksessa, ja siihen liittyy epävarmuutta, joka voi vaikuttaa Finnairin liiketoimintaan ja kilpailukykyyn.

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä säätöilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin ja liikevaihtoon, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatkustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastomuutoksesta 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 valuutariski syntyy lähinnä polttoaineistoista, lentokoneistoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikuluja ovat esimerkiksi polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Yhdysvaltain dollari, Japanin jeni, Ruotsin kruunu, Ison-Britannian punta, Norjan kruunu ja Etelä-Korean won.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, 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 liike tulokseen (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	67 milj. euroa	38 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 18 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia**
10-12/2025	201	734
1-3/2026	174	727
4-6/2026	147	705
7-9/2026	114	709
10-12/2026	54	693
1-3/2027	12	675
Yhteensä	702	718

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta

Valuuttajakauma, %	7-9/2025	7-9/2024	1-9/2025	1-9/2024	2024	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
Myyntivaluutat						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaus huomioon ottaen
EUR	57	55	59	58	59	-	-
USD*	8	11	8	11	10	ks. alla	ks. alla
JPY	8	7	7	5	5	18 milj. euroa	9 milj. euroa
KRW	3	4	3	3	3	-	-
SEK	3	3	4	3	4	-	-
GBP	3	4	4	3	4	-	-
NOK	3	2	3	2	2	-	-
Muut	14	14	14	14	14	-	-
Ostovaluutat							
EUR	63	57	63	58	58	-	-
USD*	32	37	32	36	35	62 milj. euroa	30 milj. euroa
Muut	5	6	6	6	6	-	-

* Suojausaste ja herkkyysskalkelma USD-korille, joka käsittää USD- ja HKD-nettokassavirrat. Herkkyysskalkelmassa 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 valuuttaposiitiosta aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia suojautumalla valuuttakurssimuutoksilta johdannaisilla ja sijoittamalla likviditeettiä osittain valuuttamääräisiin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu

standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. USD-määraisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli syyskuun lopussa noin 90 %.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair keskeytti tilapäisesti kahdeksan A321-koneensa liikennöinnin 13.10.2025. Syynä keskeytykseen oli istuinten alkuperäisten verhoilujen valmistajalta saatu tieto, jonka mukaan istuinpäällisten vesipesun vaikutusta palosuojaukseen ei ole todennettu vaatimustenmukaisella tavalla. Finnair vaihtaa koneiden istuinpäälliset, ja kaikki kahdeksan konetta ovat takaisin liikenteessä lokakuun loppuun mennessä. Yhtiö joutui tilanteen vuoksi perumaan noin 70 lentoa.

Taloudellinen raportointi vuonna 2026

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2026 on seuraava:

- Tilinpäätöstiedote vuodelta 2025 keskiviikkona 11.2.2026
- Osavuosikatsaus tammi–maaliskuulta 2026 keskiviikkona 22.4.2026
- Osavuosikatsaus tammi–kesäkuulta 2026 keskiviikkona 22.7.2026
- Osavuosikatsaus tammi–syyskuulta 2026 tiistaina 27.10.2026

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää tulosjulkistuslehdistötilaisuuden 30.10.2025 klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9, Vantaa. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2025-10-30-media>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 30.10.2025 klo 13.00. Puhelinkonferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä osoitteessa <https://events.inderes.com/finnairgroup/q3-2025/dial-in>. Rekisteröidyttäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin liitytään osoitteessa <https://finnairgroup.events.inderes.com/q3-2025>.

Lisätietoja antavat:

Talusojohtaja **Pia Aaltonen-Forsell**, p. (09) 818 4960, pia.aaltonen-forsell@finnair.com

Sijoittajasuhdejohtaja **Erkka Salonen**, p. (09) 818 5101, erkka.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 + Arvon alentumiset + Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liike-tulos	Liike-tulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liike-tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liike-tulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liike-tulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liike-tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liike-tulos + Poistot	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike-tuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike-tuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja ja poistoja.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset 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	7-9/2025	7-9/2024	Muutos %	1-9/2025	1-9/2024	Muutos %	2024
Liiketulos	52,1	76,7	-32,1	17,9	102,1	-82,5	114,2
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-0,2	-5,2	96,1	-12,5	-1,6	<-200	6,1
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,0	0,0	-97,6	0,1	1,6	-93,2	1,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-1,1	-0,0	<-200	-7,2	-0,0	<-200	-12,0
Arvon alentumiset	-	-	-	0,2	0,7	-78,4	0,7
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	-	-	-	-	-	-	40,2
Uudelleenjärjestelykulut	-	-	-	-	0,8	-100,0	0,8
Vertailukelpoinen liike-tulos	50,7	71,5	-29,0	-1,5	103,5	-101,5	151,4
Poistot	86,9	81,8	6,3	259,5	246,1	5,5	329,5
Vertailukelpoinen EBITDA	137,7	153,3	-10,2	258,0	349,6	-26,2	480,9

Omapääomaisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2025	30.9.2024	Muutos %	31.12.2024
Oma pääoma yhteensä	610,3	587,4	3,9	627,1
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 450,1	3 642,5	-5,3	3 721,0
Omapääomaisuusaste, %	17,7	16,1	1,6 %-yks.	16,9

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2025	30.9.2024	Muutos %	31.12.2024
Vuokrasopimusvelat	801,9	1 018,9	-21,3	1 004,4
Muut korolliset velat	732,3	718,8	1,9	860,8
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	20,2	11,7	72,5	-10,5
Oikaistut korolliset velat	1 554,4	1 749,3	-11,1	1 854,7
Muut rahoitusvarat	-537,6	-726,1	26,0	-664,9
Rahat ja pankkisaamiset	-202,9	-182,3	-11,3	-219,1
Kassavarat	-740,5	-908,3	18,5	-884,0
Korollinen nettovelka	814,0	841,0	-3,2	970,7
Oma pääoma yhteensä	610,3	587,4	3,9	627,1
Nettovelkaantumisaste, %	133,4	143,2	-9,8 %-yks.	154,8
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	389,3	456,5	-14,7	480,9
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	2,1	1,8	13,5	2,0

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

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	7-9/2025	7-9/2024	Muutos %	1-9/2025	1-9/2024	Muutos %	2024
Lisäykset käyttöomaisuudessa	51,3	37,4	37,1	160,8	104,5	53,9	419,7
Uudet sopimukset käyttöomaisuudessa	0,6	1,2	-49,6	2,7	13,3	-79,6	13,9
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöomaisuudessa	0,8	11,3	-93,2	13,6	25,2	-46,0	30,2
Bruttoinvestoinnit	52,7	49,9	5,6	177,1	143,0	23,8	463,8

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2025	30.9.2024	Muutos %	31.12.2024
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-20,5	73,0	-128,0	46,1
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	86,5	117,1	-26,2	107,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-6,4	-12,4	48,4	5,8
Tuotto, edelliset 12 kk	59,6	177,7	-66,5	159,1
Oma pääoma yhteensä	610,3	587,4	3,9	627,1
Vuokrasopimusvelat	801,9	1 018,9	-21,3	1 004,4
Muut korolliset velat	732,3	718,8	1,9	860,8
Sijoitettu pääoma	2 144,5	2 325,0	-7,8	2 492,3
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 234,8	2 587,9*	-13,6	2 547,4*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	2,7	6,9	-4,2 %-yks.	6,2

* Sijoitettu pääoma oli 2 850,7 miljoonaa euroa 30.9.2023 ja 2 602,5 miljoonaa euroa 31.12.2023.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2025	30.9.2024	Muutos %	31.12.2024
Muut rahoitusvarat	537,6	726,1	-26,0	664,9
Rahat ja pankkisaamiset	202,9	182,3	11,3	219,1
Kassavarat	740,5	908,3	-18,5	884,0
Liikevaihto, edelliset 12 kk	3 099,7	2 993,1	3,6	3 048,8
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	23,9	30,3	-6,5 %-yks.	29,0

Muut tunnusluvut

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

Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä x isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä
Myydyt tonnikilometrit (RTK)	Kuljetettujen matkustajien, rahdin ja postin muodostama kuorma tonneissa x isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä

Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suosittelette Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suosittelevien osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	Matkustajien osuus kauden kokonaismatkustajamäärästä Finnairin omista suorakanavissa ja moderneissa, digitaalisissa epäsuorissa kanavissa lähtöpäivään perustuen. Näitä kanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut, Finnairin puhelinkeskukset, Aurinkomatkojen myynti ja ryhmätyökalamyynti.
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
Tapaturmataajuuus (LTIF)	Työpaikatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasa pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna työsuhteisiin keskimäärin edellisen 12 kuukauden aikana

Konsernin taloudellinen osavuositiedot 1.1.–30.9.2025

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	7-9/2025	7-9/2024	1-9/2025	1-9/2024	2024
Liikevaihto	4	834,9	818,3	2 316,7	2 265,9	3 048,8
Liiketoiminnan muut tuotot	5	25,0	30,7	82,1	95,7	140,0
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-134,2	-125,1	-406,1	-385,9	-559,5
Polttoainekulut		-233,9	-239,5	-674,9	-676,0	-894,4
Kapasiteettivuokrat		-34,9	-27,9	-109,1	-82,8	-111,7
Lentokaluston huoltokulut		-52,4	-53,9	-163,1	-159,7	-223,0
Liikennöimismaksut		-84,1	-72,0	-240,8	-202,8	-270,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-31,1	-29,3	-97,7	-93,1	-123,0
Matkustaja- ja maapalvelut		-123,1	-117,1	-348,6	-327,1	-440,3
Poistot ja arvonalentumiset	7	-86,9	-81,8	-259,7	-246,8	-330,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-27,2	-25,7	-81,0	-85,3	-121,7
Liiketulos		52,1	76,7	17,9	102,1	114,2
Rahoitustuotot		5,1	10,8	18,0	33,3	44,9
Rahoituskulut		-18,0	-25,0	-62,8	-83,6	-107,2
Kurssivoitot ja -tappiot		0,3	9,1	17,0	4,9	-5,8
Tulos ennen veroja		39,5	71,6	-10,0	56,6	46,1
Tuloverot	11	-9,0	-14,2	2,1	-11,3	-9,1
Kauden tulos		30,5	57,4	-7,9	45,3	37,0
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		30,5	57,4	-7,9	45,3	37,0
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos		0,15	0,28	-0,04	0,22	0,18
Laimennettu osakekohtainen tulos		0,15	0,28	-0,04	0,22	0,18

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	7-9/2025	7-9/2024	1-9/2025	1-9/2024	2024
Kauden tulos	30,5	57,4	-7,9	45,3	37,0
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	29,2	-95,9	2,7	-53,2	3,8
Verovaikutus	-5,8	19,2	-0,5	10,6	-0,8
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	7,7	1,3	15,5	9,8	12,6
Verovaikutus	-1,5	-0,3	-3,1	-2,0	-2,5
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	29,5	-75,7	14,5	-34,7	13,2
Kauden laaja tulos	60,0	-18,3	6,6	10,7	50,1
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	60,0	-18,3	6,6	10,7	50,1

KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	30.9.2025	30.9.2024	31.12.2024
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	12	1 207,6	1 014,9	1 220,8
Käyttöoikeuslaivasto	13	547,0	692,1	636,2
Laivasto yhteensä		1 754,6	1 706,9	1 857,0
Muu käyttöomaisuus	12	142,8	142,8	141,2
Muu käyttöoikeusomaisuus	13	134,4	148,6	143,9
Muu käyttöomaisuus yhteensä		277,2	291,4	285,0
Eläkesaamiset		104,2	130,3	95,0
Muut pitkäaikaiset varat		61,3	3,0	59,8
Laskennalliset verosaamiset	11	220,1	231,5	221,7
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 417,5	2 363,1	2 518,6
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		171,4	198,2	165,1
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		82,4	140,1	86,8
Johdannaisinstrumentit	9,10	38,2	32,8	66,5
Muut rahoitusvarat	10	537,6	726,1	664,9
Rahat ja pankkisaamiset		202,9	182,3	219,1
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 032,5	1 279,4	1 202,4
Varat yhteensä		3 450,1	3 642,5	3 721,0
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		534,9	512,0	551,7
Oma pääoma yhteensä		610,3	587,4	627,1
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	668,1	848,9	839,7
Muut korolliset velat	14	677,9	605,7	735,4
Eläkevelvoitteet		0,6	0,8	0,6
Varaukset ja muut velat	15	91,5	132,1	122,0
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 438,2	1 587,5	1 697,7
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	133,8	170,0	164,6
Muut korolliset velat	14	54,3	113,0	125,4
Varaukset	15	10,6	39,6	31,3
Ostovelat		79,2	84,3	58,9
Johdannaisinstrumentit	9,10	72,6	113,0	62,6
Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	16	753,4	681,1	658,9
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		113,4	101,0	112,8
Muut velat		184,3	165,6	181,5
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 401,6	1 467,6	1 396,2
Velat yhteensä		2 839,8	3 055,1	3 093,9
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 450,1	3 642,5	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	-	-	-	-	-7,9	-7,9
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	2,1	-	-	2,1
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	12,4	-	-	12,4
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	14,5	-	-	14,5
Kauden laaja tulos	-	-	14,5	-	-7,9	6,6
Pääomanpalautus	-	-	-	-22,5	-	-22,5
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-0,9	-	-0,9
Oma pääoma 30.9.2025	75,4	168,1	76,3	1 301,6	-1 011,1	610,3

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2024	75,4	168,1	48,6	1 325,0	-1 040,2	577,0
Kauden tulos	-	-	-	-	45,3	45,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-42,5	-	-	-42,5
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	7,9	-	-	7,9
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	-34,7	-	-	-34,7
Kauden laaja tulos	-	-	-34,7	-	45,3	10,7
Osakeantikulut	-	-	-	-0,1	-	-0,1
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-0,2	-	-0,2
Oma pääoma 30.9.2024	75,4	168,1	13,9	1 324,8	-994,9	587,4

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	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	7-9/2025	7-9/2024	1-9/2025	1-9/2024	2024
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	39,5	71,6	-10,0	56,6	46,1
Poistot ja arvonalentumiset	86,9	81,8	259,7	246,8	330,3
Rahoitustuotot ja -kulut	12,6	5,1	27,8	45,5	68,1
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-1,1	-0,0	-7,2	-0,0	-12,0
Varausten muutos	-0,0	8,0	-16,1	12,8	8,4
Työsuhde-etuudet	2,6	4,0	7,5	10,2	49,3
Muut oikaisut	0,0	-1,0	0,1	-2,7	-3,1
Liiketahtummat, joihin ei sisälly maksua	2,6	11,0	-8,5	20,4	54,7
Myynti- ja muiden saamisten muutos **	2,9	13,3	-4,8	-42,1	46,7
Vaihto-omaisuuden muutos	1,1	-1,4	-0,2	-2,9	-2,8
Osto- ja muiden velkojen muutos	-70,7	-68,4	115,4	133,9	119,8
Käyttöpääoman muutos	-66,7	-56,5	110,3	88,8	163,7
Maksetut rahoituskulut, netto	-9,7	-14,2	-72,3	-47,1	-38,0
Maksetut tuloverot	0,0	-	-0,1	-0,1	-0,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	64,0	98,9	299,8	411,0	612,7
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon ***	-46,1	-23,5	-164,3	-85,7	-222,8
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-3,4	-3,7	-9,7	-9,3	-10,8
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,0	-0,0	0,4	0,0	0,0
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,3	0,3	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	2,6	-16,6	-30,2	-16,0	4,1
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos **	0,0	0,1	0,2	-0,3	-57,3
Investointien nettorahavirta	-46,8	-43,5	-203,2	-111,1	-286,4
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen nostot	-	-	-	495,7	495,7
Lainojen takaisinmaksut	-7,4	-71,3	-114,0	-694,8	-705,6
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-36,2	-42,3	-114,4	-127,0	-170,3
Osakeantikulut	-	-	-	-9,8	-9,8
Maksettu pääomanpalautus	-	-	-12,3	-	-
Rahoituksen nettorahavirta	-43,6	-113,5	-240,8	-336,0	-390,0
Rahavirtojen muutos					
Rahavarat tilikauden alussa	525,9	729,6	643,8	707,5	707,5
Rahavirtojen muutos	-26,3	-58,1	-144,2	-36,1	-63,7
Rahavarat kauden lopussa *	499,6	671,4	499,6	671,4	643,8
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	537,6	726,1	537,6	726,1	664,9
Rahat ja pankkisaamiset	202,9	182,3	202,9	182,3	219,1
Kassavarat	740,5	908,3	740,5	908,3	884,0
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-240,8	-236,9	-240,8	-236,9	-240,2
Rahavarat	499,6	671,4	499,6	671,4	643,8

** Lentolippujen myynnistä kertyneihin käteisvaroihin liittyvät luottokorttimaksujen pidätykset, jotka ovat luottokorttimaksuvälittäjien 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 kulkenut Finnairin kautta, vaan hankinnan rahoittajalta Airbusille. Lisätietoja löytyy liitteestä 14.

Konsernin taloudellisen osavuositarkastuksen liitetiedot 1.1.–30.9.2025

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 29.10.2025.

2. LAADINTAPERIAATTEET

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

3. KESKEISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

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

Kansainväliset konfliktit ja maailmanpoliittinen epävakaus aiheuttavat Finnairin toimintaympäristön epävarmuutta. Erityisesti eri maiden välisiin tulkeihin 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 kolmannen neljänneksen kokonaisliikevaihto kasvoi 2,0 % vuoden 2024 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna pääasiassa matkustajatuottojen ja lisämyynnin kasvun myötä.

7-9/2025, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	249,5	73,8	304,0	13,5	28,7	-4,0	665,6	79,7
Lisämyynti	6,4	2,7	17,6	-0,7	1,1	26,1	53,1	6,4
Rahti	33,3	7,3	6,8	0,0	0,1	1,2	48,8	5,8
Matkapalvelut	0,1	0,2	67,1	0,0	-	-0,0	67,3	8,1
Yhteensä	289,4	84,0	395,5	12,8	29,9	23,4	834,9	100,0
Osuus %	34,7	10,1	47,4	1,5	3,6	2,8	100,0	-

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

1-9/2025, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	662,3	205,8	819,7	57,5	117,3	-32,0	1 830,7	79,0
Lisämyynti	30,7	10,8	52,6	1,3	5,6	46,4	147,4	6,4
Rahti	98,9	24,3	21,0	1,7	0,4	3,8	150,1	6,5
Matkapalvelut	20,2	0,8	165,5	2,2	-	-0,1	188,5	8,1
Yhteensä	812,0	241,7	1 058,8	62,8	123,3	18,1	2 316,7	100,0
Osuus %	35,1	10,4	45,7	2,7	5,3	0,8	100,0	-

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

2024, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis-tamaton	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	7-9/2025	4-6/2025	1-3/2025	10-12/2024	7-9/2024	4-6/2024	1-3/2024	10-12/2023
Liikevaihto	834,9	787,7	694,2	782,9	818,3	766,1	681,5	727,2
Matkustajatuotot	665,6	626,8	538,4	610,9	655,3	613,5	539,3	573,1
Lisämyynti	53,1	49,6	44,6	52,3	47,6	44,5	37,4	43,8
Rahti	48,8	51,2	50,1	55,3	52,5	51,4	46,3	50,5
Matkapalvelut	67,3	60,1	61,0	64,4	62,8	56,7	58,4	59,8
Vertailukelpoinen EBITDA	137,7	97,3	23,0	131,3	153,3	125,8	70,5	106,9
Vertailukelpoinen liike-tulos	50,7	10,3	-62,6	47,9	71,5	43,6	-11,6	22,5
Liike-tulos	52,1	19,2	-53,4	12,1	76,7	42,5	-17,2	27,3

5. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

miljoonaa euroa	7-9/2025	7-9/2024	Muutos %	1-9/2025	1-9/2024	Muutos %	2024
Vuokratuotot	18,9	26,4	-28,2	58,9	80,1	-26,4	106,9
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	1,1	0,0	> 200	7,2	0,0	> 200	12,0
Muut tuotot	5,0	4,4	14,0	16,0	15,5	2,6	21,1
Yhteensä	25,0	30,7	-18,5	82,1	95,7	-14,2	140,0

Vuokratuotot laskivat vertailukauteen verrattuna, koska ulosvuokrauslentoja (wet lease out) oli vähemmän työtaistelutoimien vuoksi. Käyttöomaisuuden myyntivoitot koostuvat pääosin aiemmin vuokrattuna olleiden A321-koneen ostoista.

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	7-9/2025	7-9/2024	Muutos %	1-9/2025	1-9/2024	Muutos %	2024
Palkat ja palkkiot	-95,6	-87,0	-9,8	-284,9	-270,3	-5,4	-366,8
Maksupohjaiset järjestelyt	-17,6	-15,6	-13,0	-54,0	-48,1	-12,3	-64,1
Etuuspohjaiset järjestelyt	-2,8	-3,5	18,7	-8,4	-10,4	18,7	-49,3
Eläkekulut yhteensä	-20,4	-19,0	-7,2	-62,5	-58,5	-6,8	-113,4
Muut sosiaalikulut	-3,4	-2,7	-24,5	-10,6	-6,2	-72,0	-9,1
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-119,3	-108,8	-9,7	-358,0	-335,0	-6,9	-489,3
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-8,4	-7,5	-11,9	-25,6	-23,1	-10,7	-31,5
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-4,6	-6,8	31,4	-15,0	-21,6	30,6	-29,4
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-1,8	-2,0	10,2	-7,5	-6,3	-19,6	-9,3
Yhteensä	-134,2	-125,1	-7,3	-406,1	-385,9	-5,2	-559,5

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen kasvu johtui pääasiassa työtaistelutoimien aiheuttamasta suuremmasta lentäjäresursoinnista. Myös henkilöstömäärä ja palkat kasvoivat.

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	7-9/2025	7-9/2024	Muutos %	1-9/2025	1-9/2024	Muutos %	2024
Oman laivaston poistot	-49,5	-40,0	-23,7	-146,0	-121,8	-19,9	-164,6
Muun käyttöomaisuuden poistot	-3,9	-3,9	-2,1	-11,8	-11,8	-0,4	-15,7
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-27,9	-32,5	14,1	-85,2	-96,5	11,7	-127,9
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,6	-5,4	-3,3	-16,5	-16,0	-3,1	-21,4
Poistot	-86,9	-81,8	-6,3	-259,5	-246,1	-5,5	-329,5
Arvonalentumiset	-	-	-	-0,2	-0,7	78,4	-0,7
Yhteensä	-86,9	-81,8	-6,3	-259,7	-246,8	-5,2	-330,3

Laivasto, muu käyttöomaisuus sekä käyttöoikeusomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuon vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Vertailukauteen verrattuna oman laivaston poistot nousivat neljän 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-filinpäätökseen 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 liikeluokassa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, arvonalentumisia, tiettyjen etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia sekä uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	7-9/2025 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät			7-9/2024 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		
	Raportoitu	Vertailukelpoinen		Raportoitu	Vertailukelpoinen	
Liikevaihto	834,9	-	834,9	818,3	-	818,3
Liiketoiminnan muut tuotot	25,0	-1,1	23,9	30,7	-0,0	30,7
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-134,2	-	-134,2	-125,1	-	-125,1
Polttoainekulut	-233,9	0,0	-233,9	-239,5	0,0	-239,4
Kapasiteettivuokrat	-34,9	-	-34,9	-27,9	-	-27,9
Lentokaluston huoltokulut	-52,4	-0,2	-52,6	-53,9	-5,2	-59,2
Liikennöimismaksut	-84,1	-	-84,1	-72,0	-	-72,0
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-31,1	-	-31,1	-29,3	-	-29,3
Matkustaja- ja maapalvelut	-123,1	-	-123,1	-117,1	-	-117,1
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-27,2	-	-27,2	-25,7	-	-25,7
EBITDA	-	-	137,7	-	-	153,3
Poistot ja arvonalentumiset	-86,9	-	-86,9	-81,8	-	-81,8
Liiketulos	52,1	-1,3	50,7	76,7	-5,2	71,5

miljoonaa euroa	1-9/2025 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät			1-9/2024 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät			2024 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		
	Raportoitu	Vertailukelpoinen		Raportoitu	Vertailukelpoinen		Raportoitu	Vertailukelpoinen	
Liikevaihto	2 316,7	-	2 316,7	2 265,9	-	2 265,9	3 048,8	-	3 048,8
Liiketoiminnan muut tuotot	82,1	-7,2	74,9	95,7	-0,0	95,7	140,0	-12,0	128,0
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-406,1	-	-406,1	-385,9	0,8	-385,1	-559,5	40,9	-518,6
Polttoainekulut	-674,9	0,1	-674,8	-676,0	1,6	-674,4	-894,4	1,5	-893,0
Kapasiteettivuokrat	-109,1	-	-109,1	-82,8	-	-82,8	-111,7	-	-111,7
Lentokaluston huoltokulut	-163,1	-12,5	-175,6	-159,7	-1,6	-161,4	-223,0	6,1	-216,9
Liikennöimismaksut	-240,8	-	-240,8	-202,8	-	-202,8	-270,6	-	-270,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-97,7	-	-97,7	-93,1	-	-93,1	-123,0	-	-123,0
Matkustaja- ja maapalvelut	-348,6	-	-348,6	-327,1	-	-327,1	-440,3	-	-440,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-81,0	0,0	-81,0	-85,3	0,0	-85,3	-121,7	0,0	-121,7
EBITDA	-	-	258,0	-	-	349,6	-	-	480,9
Poistot ja arvonalentumiset	-259,7	0,2	-259,5	-246,8	0,7	-246,1	-330,3	0,7	-329,5
Liiketulos	17,9	-19,4	-1,5	102,1	1,5	103,5	114,2	37,2	151,4

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 12,5 miljoonan euron voiton lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta ja 7,2 miljoonan euron voiton koostuen pääosin neljän 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 kolmannen neljänneksen lopussa oli noin 258 miljoonaa dollaria.

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

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.9.2025		30.9.2024		31.12.2024	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	448,3	-9,9	423,2	-7,8	490,8	18,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	31,8	0,2	56,3	0,6	41,7	1,2
Myydyt optiot	29,7	-1,0	51,2	-0,8	37,8	-0,2
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	74,3	-5,2	150,8	-2,0	75,4	1,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	584,2	-15,9	681,5	-10,1	645,7	21,6
Taseen suojaus (termiinit)	146,9	-0,5	220,3	-0,7	305,6	0,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	146,9	-0,5	220,3	-0,7	305,6	0,6
Valuuttajohdannaiset yhteensä	731,1	-16,5	901,8	-10,8	951,3	22,3
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	564 000	-0,9	601 000	-49,4	598 000	-25,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	217 000	5,5	235 000	3,0	231 000	5,4
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	217 000	-7,2	235 000	-18,1	231 000	-14,9
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	998 000	-2,5	1 071 000	-64,4	1 060 000	-35,2
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	-	-	12 000	0,0	-	-
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	-	-	12 000	0,0	-	-
Hyödykejohdannaiset yhteensä	998 000	-2,5	1 083 000	-64,4	1 060 000	-35,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset	250,0	4,8	250,0	6,7	250,0	6,3
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	250,0	4,8	250,0	6,7	250,0	6,3
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	293,0	-20,2	313,4	-11,7	342,0	10,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	293,0	-20,2	313,4	-11,7	342,0	10,5
Korkojohdannaiset yhteensä	543,0	-15,4	563,4	-5,0	592,0	16,8
Johdannaiset yhteensä	-	-34,4	-	-80,2	-	3,9

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.9.2025	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	537,6	488,6	48,9
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	21,6	-	21,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	21,6	-	21,6
Valuuttajohdannaiset	5,0	-	5,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,9	-	4,9
Hyödykejohdannaiset	11,7	-	11,7
- joista rahavirran suojauslaskennassa	11,7	-	11,7
Yhteensä	575,8	488,6	87,1
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	37,0	-	37,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	16,8	-	16,8
Valuuttajohdannaiset	21,4	-	21,4
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	5,2	-	5,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	15,6	-	15,6
Hyödykejohdannaiset	14,2	-	14,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	14,2	-	14,2
Yhteensä	72,6	-	72,6

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 -20,9 % (31.12.2024: 19,8). Raportointikaudella kirjattiin 26,4 miljoonan euron laskennallinen verosaaminen kauden verotettavasta tuloksesta, muista väliaikaisista eroista -24,4 miljoonaa euroa ja muista laajan tuloksen eristä -3,6 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 220,1 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 osavuositarkastuksen yhteydessä laadittuun hallituksen hyväksymään ennusteeseen. Vahvistettuihin tappioihin liittyvä lakisäteinen vanhentumisaika on 10 vuotta ja vastaavat taseeseen tällä hetkellä kirjatut laskennalliset verot vanhenevat vuosina 2030–2032. Taseeseen kirjatut laskennalliset verosaamiset ja -velat netotetaan, koska ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään.

12. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.9.2025	30.9.2024	31.12.2024
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 362,0	1 194,8	1 194,8
Lisäykset	160,8	104,5	419,7
Ennakoiden muutos	13,7	-8,7	-54,3
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	7,0	0,6	-3,2
Vähennykset ja siirrot	-35,3	-0,0	-14,7
Poistot	-157,8	-133,6	-180,3
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 350,4	1 157,7	1 362,0

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

13. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.9.2025	30.9.2024	31.12.2024
Kirjanpitoarvo kauden alussa	780,0	915,3	915,3
Uudet sopimukset	2,7	13,3	13,9
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	13,6	25,2	30,2
Vähennykset	-13,0	-0,0	-29,4
Poistot	-101,7	-112,5	-149,3
Arvon alentumiset	-0,2	-0,7	-0,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	681,5	840,6	780,0

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

14. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2025 kolmannella neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	30.9.2025	30.9.2024	31.12.2024	30.9.2025	30.9.2024	31.12.2024
Vuokrasopimusvelat	801,9	1 018,9	1 004,4	801,9	1 018,9	1 004,4
Joukkovelkakirjalainat	517,1	502,4	511,0	501,7	502,7	502,5
JOLCO-lainat* ja muut	219,1	226,0	353,4	230,6	216,1	358,3
Yhteensä	1 538,1	1 747,3	1 868,8	1 534,2	1 737,6	1 865,2

* 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 (103,4).

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 30.9.2025							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	96,3	91,2	71,2	62,4	65,6	194,9	581,6
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	37,5	39,0	39,9	24,2	15,6	64,2	220,3
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	-	500,0	-	-	500,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	10,5	-	-	-	-	-	10,5
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	43,8	21,0	21,1	21,3	21,4	92,6	221,2
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	188,1	151,2	132,2	607,9	102,5	351,7	1 533,6
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	612,1	63,1	4,8	22,2	1,0	-	703,2
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-591,8	-58,0	-	-21,6	-	-	-671,4
Hyödykejohdannaiset	3,1	-0,6	-	-	-	-	2,5
Ostovelat ja muut velat	263,4	-	-	-	-	-	263,4
Korkomaksut	71,7	61,2	53,7	47,6	18,8	55,5	308,4
Yhteensä	546,5	217,0	190,7	656,1	122,4	407,2	2 139,9

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 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 3,1 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	30.9.2025	30.9.2024	31.12.2024
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	143,5	144,2	144,2
Uudet varaukset	38,7	35,9	49,4
Käytetyt varaukset	-39,8	-19,8	-42,6
Puretut varaukset	-1,9	-1,8	-3,8
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-0,8	0,2	-0,7
Siirrot erien välillä	-34,9	-	-14,7
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	3,2	4,2	5,7
Kurssierot	-12,5	-1,6	6,1
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	95,6	161,4	143,5
Joista pitkäaikaista	85,8	123,9	113,7
Joista lyhytaikaista	9,7	37,5	29,8
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	2,2	2,9	2,9
Uudet varaukset	0,3	1,5	1,8
Käytetyt varaukset	-0,7	-1,1	-2,1
Puretut varaukset	-0,3	-0,4	-0,4
Muut varaukset yhteensä	1,6	3,0	2,2
Joista pitkäaikaista	0,7	0,8	0,7
Joista lyhytaikaista	0,9	2,2	1,5
Yhteensä	97,2	164,4	145,8
Joista pitkäaikaista	86,6	124,8	114,5
Joista lyhytaikaista	10,6	39,6	31,3

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoden 2035 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 91,5 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	30.9.2025	30.9.2024	31.12.2024
Ennakkoon saadut lentolipputulot	594,9	550,1	525,4
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	74,4	69,5	73,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	42,3	41,7	35,0
Muut erät	41,7	19,8	25,2
Yhteensä	753,4	681,1	658,9

17. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	30.9.2025	30.9.2024	31.12.2024
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	55,7	61,2	58,2
Yhteensä	55,7	61,2	58,2

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.9.2025 olivat 159,1 miljoonaa euroa (31.12.2024: 162,6) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 31,8 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 127,3 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 30.9.2025 olivat 14,7 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

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut raportoitavia tapahtumia, joilla olisi ollut merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.