



Finnair-konsernin osavuosisikatsaus 1.1.–31.3.2026



Finnair-konsernin osavuositiedot 1.1.–31.3.2026

*Tavanomaista vahvempi ensimmäinen vuosineljännes –
toimintaympäristöön liittyvät riskit kasvaneet*

Tammi–maaliskuu 2026

- Liikevaihto kasvoi 12,1 % 778,1 miljoonaan euroon (694,2).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli -0,6 miljoonaa euroa (-62,6). Vertailukaudella työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen oli noin 22 miljoonaa euroa.
- Liiketulos oli 3,6 miljoonaa euroa (-53,4).
- Osakekohtainen tulos oli -0,04 euroa (-0,25).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 273,9 miljoonaa euroa (192,1) ja investointien nettorahavirta -253,1 miljoonaa euroa (-57,2)*.
- Matkustajamäärä kasvoi 7,3 % 2,8 miljoonaan (2,6).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 3,6 % 9 454,2 miljoonaan kilometriin (9 126,4). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 3,9 %.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 4,3 prosenttiyksikköä 78,0 prosenttiin (73,8).

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

* *Investointien nettorahavirta sisälsi tammi–maaliskuussa 157,1 miljoonaa euroa sijoituksia (5,1 miljoonaa euroa sijoituksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Ne ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.*



Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus

NÄKYMÄT JA OHJEISTUS 22.4.2026

Näkymät (täsmennetty)

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2026. Finnair suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna noin 3 prosentilla vuonna 2026. Kapasiteettiarvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen.

Kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja kauppasotien uhka aiheuttavat kuitenkin huomattavaa epävarmuutta toimintaympäristössä. Erityisesti polttoaineen saatavuuteen liittyy Lähi-idässä käynnissä olevan sodan mahdollisen pitkittymisen myötä riskejä, joilla voi realisoituessaan olla merkittävä negatiivinen vaikutus Finnairin kapasiteetin kasvuun ja taloudelliseen tulokseen. Myös ympäristösääntelyyn liittyvien kustannusten kasvu rasittaa edelleen Finnairin kannattavuutta vuoden aikana. Riskejä käsitellään tarkemmin osiossa Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät.

Ohjeistus (ennallaan)

Finnair ennakoii yhtiön liikevaihdon olevan 3,3–3,4 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 120–190 miljoonaa euroa vuonna 2026. Ohjeistus perustuu oletukseen, että polttoaineen saatavuudessa ei ole merkittäviä häiriöitä.

Herkkyudet polttoaineen hinnalle ja valuuttakursseille

Finnairin vertailukelpoinen liiketulos on herkkä polttoaineen hinnalle ja valuuttakursseille. 10 prosentin muutos polttoaineen hinnassa vaikuttaisi vuotuisen vertailukelpoisen liiketulokseen 39 miljoonaa euroa suojaukset huomioon ottaen. 10 prosentin muutos Yhdysvaltain dollarin kurssissa euroon nähden puolestaan vaikuttaisi vuotuisen vertailukelpoisen liiketulokseen 38 miljoonaa euroa suojaukset huomioon ottaen. Yhdysvaltain dollarin vahvistuminen heikentää yhtiön vertailukelpoista liiketulosta, kun taas dollarin heikentyminen vahvistaa sitä. Herkkyudet on määritetty rullaavasti tilinpäätöspäivää seuraaville 12 kuukaudelle.

AIEMMAT NÄKYMÄT JA OHJEISTUS 11.2.2026

Näkymät

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2026. Finnair suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna noin 5 prosentilla vuonna 2026. Kapasiteettiarvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Vahvistuva makrotaloudellinen tilanne, mukaan lukien kuluttajien ostovoiman kasvu, tukee lentomatrustuksen kysynnän vahvistumista Finnairin keskeisillä markkinoilla.

Kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja kauppasotien uhka aiheuttavat kuitenkin epävarmuutta toimintaympäristössä. Ympäristösääntelyyn liittyvien kustannusten kasvu rasittaa edelleen Finnairin kannattavuutta vuoden aikana, vaikka nykyinen polttoaineen hinta lieventää vaikutusta.

Ohjeistus

Finnair ennakoii yhtiön liikevaihdon olevan 3,3–3,4 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 120–190 miljoonaa euroa vuonna 2026.

Herkkyudet polttoaineen hinnalle ja valuuttakursseille

Finnairin vertailukelpoinen liiketulos on herkkä polttoaineen hinnalle ja valuuttakursseille. 10 prosentin muutos polttoaineen hinnassa vaikuttaisi vuotuisen vertailukelpoisen liiketulokseen 34 miljoonaa euroa suojaukset huomioon ottaen. 10 prosentin muutos Yhdysvaltain dollarin kurssissa euroon nähden puolestaan vaikuttaisi vuotuisen vertailukelpoisen liiketulokseen 31 miljoonaa euroa suojaukset huomioon ottaen. Herkkyudet on määritetty rullaavasti vuoden 2025 loppua seuraaville 12 kuukaudelle.



Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto:

Liikevaihtomme kasvoi 12,1 %, ja kuljetimme yhteensä 2,8 miljoonaa asiakasta eli 7,3 % enemmän kuin vertailukaudella, joka oli työtaistelutoimien rasittama. Vertailukelpoinen liiketuloksemme parani merkittävästi -0,6 miljoonaa euroon, mikä on hyvä suoritus vuoden kausiluonteisesti heikoimmalla neljänneksellä. Onnistunut kustannustenhallinta ja erityisesti Aasian-lentojemme lisääntynyt kysyntä tasapainottivat voimakkaasti nousseen lentopolttoaineen hinnan negatiivista vaikutusta.

Operatiivinen kassavirtamme oli vahva, ja siinä näkyi Lähi-idän tilanteen aiheuttama lisääntynyt kysyntä Aasian-lennoillamme maaliskuussa. Kohonneet polttoainekustannukset puolestaan näkyvät kassavirrassa osin viiveellä. Hyvä kassatilanteemme antaa vahvan pohjan tuleville kapearunkokoneinvestoinneille.

Sota Lähi-idässä sekoitti kansainvälistä lentoliikennettä helmikuun lopusta alkaen. Peruimme Dubain-lentomme kauden loppuun eli maaliskuun loppuun asti ja Dohan-lentomme heinäkuun alkuun asti. Toimme asiakkaita kotiin erityisellä kotiutuslennolla Omanin Muscatin kautta, koska uudelleenreititystä alueelta ei voitu järjestää. Sodan suorat vaikutukset liikenteeseemme olivat pieniä, mutta kahden vaihtomatkustuskeskuksen, Dubain ja Dohan, vähentynyt liikenne nosti kysyntää vaihtoehtoisilla reiteillä, mikä näkyi kasvaneena kysyntänä Aasian-lennoillamme.

Lähi-idän tilanne nosti lentopolttoaineen hintaa voimakkaasti maaliskuun alusta alkaen. Suojaamme polttoaineostojamme kahden vuoden suojaushorisontilla ja suhteellisen korkealla eteenpäin laskevalla suojausasteella. Ensimmäisen neljänneksen polttoaineostoista 86 % oli suojattu vuoden vaihtuessa. Maaliskuun lopussa suojausasteet olivat 82 % toiselle vuosineljännekselle ja 69 % huhti-joulukuulle.

Polttoaineen saatavuus kotikentällämme Helsinki-Vantaalla on vakaa. Seuraamme tilanteen kehittymistä tarkasti ja varaudumme erilaisiin skenaarioihin. Tarvittaessa valtaosa Euroopan-lennoistamme voidaan lentää läpitankkauksella. Sodan pitkittyessä polttoaineen saatavuus voi nousta uudeksi riskitekijäksi.

Kerroimme maaliskuussa tilaavamme 18 Embraer E195-E2 -koneita ja suunnittelevamme enintään 12 A320/321ceo -koneen hankkimista käytettyjen koneiden markkinalta. Kapearunkokalustomme uudistaminen tukee kasvu- ja kannattavuustavoitteitamme. Se vahvistaa kykyämme tarjota asiakkaillemme kasvava, houkutteleva verkosto sekä erinomainen luotettavuus ja asiakaskokemus. Uusien E195-E2-koneiden matkustajakohtaiset hiilidioksidipäästöt ovat Embraerin mukaan noin 30 % pienemmät verrattuna Finnairin nykyisiin E190-E1-koneisiin.

Alkanut kesäkausi tuo verkostoomme 12 uutta Euroopan-kohdetta ja toukokuussa avattavan Toronton-kaukoreitin vastaamaan asiakkaidemme kehittyviin matkustustarpeisiin. Suomalainen brändimme näkyy kesäkauden aikana entistä vahvemmin lennoillamme ja osaltaan toivottaa myös kansainväliset asiakkaat tutustumaan kotimarkkinaamme Suomeen. Rohkaisemme asiakkaitamme varaamaan kesän matkansa nyt, ja odotamme innolla mahdollisuutta palvella teitä kesäkaudella.

Maaliskuussa Finnairin varsinainen yhtiökokous hyväksyi hallituksen esityksen pääomanpalautuksesta osakkeenomistajille. Toimintaympäristömme epävarmuudenkin keskellä jatkamme järjestelmällistä työtä strategiamme toteuttamiseksi ja arvon luomiseksi osakkeenomistajille. Kiitos kaikille finnairilaisille asiakkaiden turvallisista matkoista huolehtimisesta, ja kiitos asiakkaillemme siitä, että saamme olla osa tärkeitä matkojanne.



Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	1-3/2026	1-3/2025	Muutos %	2025
Liikevaihto ja kannattavuus				
Liikevaihto	778,1	694,2	12,1	3 106,2
Vertailukelpoinen liiketulos	-0,6	-62,6	99,1	60,1
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	-0,1	-9,0	8,9 %-yks.	1,9
Liiketulos	3,6	-53,4	106,7	64,2
Liiketulos, % liikevaihdosta	0,5	-7,7	8,1 %-yks.	2,1
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	11,0	3,3	7,7 %-yks.	13,0
Kauden tulos	-9,2	-50,8	82,0	18,4
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,04	-0,25	82,0	0,09
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,04	-0,25	82,0	0,09
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	8,23	7,61	8,2	7,90
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK*	8,32	8,00	4,0	8,07
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	8,24	8,29	-0,7	7,75
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,83	5,95	-2,0	5,51
Pääomarakenne				
Omavaraisuusaste, %	22,1	14,7	7,4 %-yks.	17,3
Nettovelkaantumisaste, %	59,8	146,9	-87,1 %-yks.	116,3
Korollinen nettovelka	554,2	802,8	-31,0	740,3
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	1,2	1,9	-35,9	1,8
Bruttoinvestoinnit**	101,7	52,3	94,3	209,0
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	5,8	4,9	0,9 %-yks.	3,6
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	37,8	30,0	7,8 %-yks.	34,2
Liikenne				
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 832	2 641	7,3	11 884
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 454	9 126	3,6	39 307
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	7 378	6 731	9,6	30 227
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	78,0	73,8	4,3 %-yks.	76,9
Tarjotut henkilökilometrit ml. koneiden ulosvuokraukset, milj. km	10 071	9 689	3,9	41 416
Strategiset tunnusluvut				
Nettosuosittelutulos (NPS)	36	34	6,7	32
Säännöllisyys, %	98,3	95,7	2,6 %-yks.	96,8
Saapumistämällisyys, %	74,1	78,5	-4,3 %-yks.	80,0
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %***	74,5	74,1	0,4 %-yks.	73,9
Aktiivisten Finnair Plus -jäsenien määrä, miljoonaa	2,9	2,3	26,6	2,6
Matkustajakohtainen lisämyynti, euroa	19,01	16,90	12,5	17,29
Ympäristö				
Lentopolttoaineen kokonaiskulutus, tonnia	253 928	242 674	4,6	1 049 263
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, tonnia	3 687	3 098	19,0	16 360
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, %	1,5	1,3	0,2 %-yks.	1,6
Lentojen suorat CO ₂ päästöt, tonnia	790 762	757 060	4,5	3 263 974
Lentojen suorat CO ₂ päästöt, g/RTK	911,6	946,3	-3,7	918,8
Henkilöstö				
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 802	5 637	2,9	5 779
Sairauspoissaolot, %	4,8	4,7	0,1 %-yks.	4,2
Tapaturmataajuus (LTIF)	4,6	4,7	-2,1	5,2
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	1,9	2,2	-0,2 %-yks.	2,0

* Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield) vuonna 2025 on oikaistu 8,09 sentistä/RPK 8,07 senttiin/RPK johtuen peruutusmaksuihin liittyvästä 5,0 miljoonan euron korjauksesta matkustajatuotoista lisämyyntiin.

** Bruttoinvestoinnit on oikaistu sisältämään konsernin rahavirtalaskelman investoinnit laivastoon ja muuhun käyttöomaisuuteen. Aiemmin se sisälsi aktivoitua käyttöomaisuushyödykkeet sekä käyttöoikeusomaisuuteen liittyvät uudet sopimukset, uudelleenarvostukset ja modifikaatiot, joiden yhteismäärä oli 47,7 miljoonaa euroa tammi-maaliskuussa 2025 ja 195,1 miljoonaa euroa vuonna 2025.

*** Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa -mittarin vertailuluvut on oikaistu vastaamaan laskentatavan muutosta siten, että laskennassa huomioidaan vain lennätetyt matkustajat.

Toimintaympäristö tammi–maaliskuussa

Markkinakysyntä kasvoi vuoden takaiseen verrattuna ja ylitti Finnairin kapasiteetin kasvun. Kysyntä oli suotuisaa koko vuosineljänneksen ajan. Helmikuun lopussa alkanut sota Lähi-idässä vauhditti merkittävästi Finnairin kasvua maaliskuussa, kun markkinakapasiteetti Euroopan ja Aasian välillä supistui huomattavasti. Aasian-liikenteessä kysyntä kasvoi kapasiteetin mukaisesti tammi–helmikuussa, ja kasvua vauhdittivat erityisesti hyvä kysyntä Japanista ja Hongkongista sekä eurooppalaisten vapaa-ajanmatkustajien kiinnostus Thaimaata kohtaan. Maaliskuussa kysyntä kasvoi kaikilla Aasian-reiteillä selvästi kapasiteetin kasvua enemmän. Pohjois-Amerikan-liikenteessä kysyntä pysyi vakaana, ja lippuhinnat sekä täyttöaste kasvoivat hieman erityisesti Yhdysvalloista ja Baltiasta lähtevässä liikenteessä havaitun positiivisen kehityksen myötä. Euroopan sisäinen kysyntä ylitti kapasiteetin kasvun kuvastaen yleisesti positiivista markkinatilannetta. Vapaa-ajan matkustaminen Suomesta Etelä-Eurooppaan sekä Euroopasta Lappiin kasvoi.

Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan, vaikka reitit ovat jopa 40 % pidempiä verrattuna aikaan ennen Venäjän ilmatilan sulkeutumista vuonna 2022. Yhtiö on kuitenkin 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 laski 2,9 % (+9,4) Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välillä mutta kasvoi 6,9 % (+12,0) Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välillä ja 2,7 % (-6,7) Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välillä.

Aurinkomatkojen matkapakettien matkustajamäärä laski hieman kiintiötuotannon kapasiteetin vähentämisen myötä, jota osittain kompensoi täyttöasteen paraneminen ja kaupunkilomien matkustajamäärän kasvu. Maaliskuun alussa Aurinkomatkat keskeytti Dubain-matkat Lähi-idässä alkaneen sodan vuoksi. Matkojen myyntihintojen nousu osittain kompensoi matkustajamäärän laskua ja inflaation aiheuttamia kustannuspaineita. Globaalisti kasvanut kysyntä suosittuihin matkakohteisiin on nostanut erityisesti hotellien hintoja ja heikentänyt niiden saatavuutta. Suomessa kuluttajakysyntää ovat rasittaneet heikko talous- ja työllisyystilanne sekä matala kuluttajaluottamus, mikä on lisännyt hintatietoisuutta ja vaikuttanut ostokäyttäytymiseen. Aurinkomatkojen asiakastyytyväisyys säilyi vahvalla tasolla, ja nettosuositeluindeksi (NPS) oli 61 (61). Alkavan kesäkauden myynti kehittyi odotusten mukaisesti, ja tarjontaa on laajennettu uusilla kohteilla. Kaupunkilomien kysyntä on kasvanut merkittävästi.

Maailmanlaajuinen lentorahtikysyntä jatkoi vahvistumistaan ja kasvoi vuoden ensimmäisten kuukausien aikana alan kapasiteettia nopeammin. Maaliskuussa toimitusketjut ja lentorahtimarkkinat kokivat häiriöitä Lähi-idässä alkaneen sodan seurauksena, mikä vaikutti rahtivirtoihin sekä kysynnän ja tarjonnan kokonaistasapainoon alueella. Tämä kasvatti rahtihintoja.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 10,1 % vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 37,9 % korkeampi ja eurohinta 23,9 % korkeampi kuin vertailukaudella. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamäärisiä eriään.

Taloudellinen kehitys tammi–maaliskuussa

LIKEVAIHTO TAMMI–MAALISKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 12,1 % vertailukaudesta. Kasvun pääasiallinen lähde oli matkustajatuottojen nousu, jonka taustalla vaikutti Lähi-idässä alkaneen sodan aiheuttama markkinakapasiteetin supistuminen. Vertailukaudella työtaistelutoimet heikensivät liikevaihtoa noin 31 miljoonaa euroa.

Liikevaihto tuotteittain

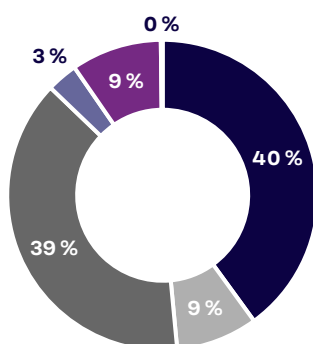
miljoonaa euroa	1-3/2026	1-3/2025	Muutos %
Matkustajatuotot	613,6	538,4	14,0
Lisämyynti	53,8	44,6	20,7
Rahti	51,9	50,1	3,5
Matkapalvelut	58,7	61,0	-3,9
Yhteensä	778,1	694,2	12,1

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) kasvoi 8,2 % 8,23 senttiin (7,61) matkustajakäyttöasteen ja keskimääräisten lentolippuhintojen nousun myötä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

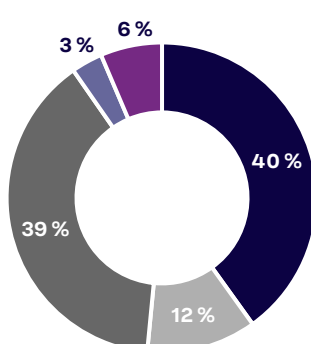
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	1-3/2026	1-3/2025	1-3/2026	1-3/2025	1-3/2026	1-3/2025	%	Muutos %-yks.
	Milj. euroa	Milj. euroa	Milj. km	Milj. km	Milj. km	Milj. km		
Aasia	245,4	196,3	3 789,7	3 477,6	3 288,1	2 782,1	86,8	6,8
Pohjois-Amerikka	52,2	49,5	1 082,3	1 033,7	749,6	714,1	69,3	0,2
Eurooppa	237,3	216,2	3 667,7	3 530,0	2 690,5	2 446,2	73,4	4,1
Lähi-itä	19,7	32,1	307,6	501,4	260,8	416,9	84,8	1,6
Kotimaa	57,8	55,8	606,9	583,6	389,4	371,9	64,2	0,4
Kohdistamaton	1,2	-11,5						
Yhteensä	613,6	538,4	9 454,2	9 126,4	7 378,5	6 731,2	78,0	4,3

Matkustajatuotot



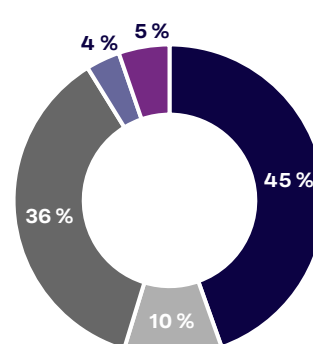
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Kohdistamaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 14,0 % samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 3,6 %. Vertailukaudella matkustajatuottoja pienensivät ja



kapasiteettia rajoittivat työtaistelutoimet. Tarjotut henkilökilometrit koneiden ulosvuokraukset miehistöineen huomioiden kasvoivat 3,9 %.

Lähi-idässä alkaneen sodan aiheuttaman markkinakapasiteetin supistumisen myötä matkustajamäärä kasvoi 7,3 % 2 832 200 matkustajaan, liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 9,6 %, ja matkustajakäyttöaste nousi 4,3 prosenttiyksikköä 78,0 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 9,0 %. Työtaistelutoimien päättymisen ohella kapasiteettia kasvattivat useisiin kohteisiin lisätyt vuorot. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 18,2 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 6,8 prosenttiyksikköä 86,8 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 4,7 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 5,0 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 0,2 prosenttiyksikköä 69,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 3,9 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 10,0 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 4,1 prosenttiyksikköä 73,4 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 38,6 %, koska Dohan- ja Dubain-lentojen liikennöinti keskeytettiin 28.2. alueen turvallisuustilanteen kiristyttyä. Myydyt henkilökilometrit laskivat 37,4 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 1,6 prosenttiyksikköä 84,8 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi 4,0 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 4,7 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 0,4 prosenttiyksikköä 64,2 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 20,7 % 53,8 miljoonaan euroon (44,6) ja matkustajakohtainen lisämyynti 12,5 % 19,01 euroon (16,90) lisämatkatavaroiden ja -palvelujen kasvaneen suosion sekä parannetun dynaamisen hinnoittelun tukemana. Lisäksi kasvua vauhditti muutos- ja palvelumaksujen kasvu, jonka taustalla oli ei-hyvityskelpoisten lippujen tuloutuksen aikaistuminen. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat sekä muutos- ja palvelumaksut olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 4,8 % ja kokonaisrahti- ja postitonnit 3,5 %. Rahtiliikenvaihto kasvoi 3,5 %, mikä johtui sekä suuremmista volyymeista että Lähi-idässä alkaneen sodan aiheuttamista toimitusketjujen ja lentorahtimarkkinoiden häiriöistä, jotka nostivat erityisesti Aasiasta tulevan rahtiliikenteen hintoja maaliskuussa. On syytä huomata, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden suorituskykyä tuki kaupunkilomien kysynnän kasvu ja kiintiötuotannon korkeampi täyttöaste, mutta sitä rasittivat kapasiteetin lasku, sota Lähi-idässä, Suomen heikko taloustilanne, matala kuluttajaluottamus sekä hotellien hintojen nousu ja rajoitettu saatavuus. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski 5,7 %, ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,5 % (92,6). Matkapalveluiden liikevaihto laski 3,9 % 58,7 miljoonaan euroon (61,0).

Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 22,3 % 36,4 miljoonaan euroon (29,8), koska kaksi aiemmin omassa käytössä ollutta A330-lentokonetta ulosvuokrattiin ilman miehistöä (dry lease out) lokakuusta 2025 alkaen.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–MAALISKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 3,6 % pääasiassa kasvaneiden polttoainekulujen, henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen sekä matkustaja- ja maapalvelukulujen takia.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 0,7 % ja oli 8,24 senttiä (8,29). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus laski 2,0 % 5,83 senttiin (5,95). Laskua tuki kapasiteetin kasvu.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 815,1 milj. euroa)



miljoonaa euroa	1-3/2026	1-3/2025	Muutos %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	148,2	140,0	5,8
Polttoainekulut	227,1	213,5	6,4
Kapasiteettivuokrat	33,5	33,5	-0,1
Lentokaluston huoltokulut	48,9	60,0	-18,5
Liikennöimismaksut	78,2	75,0	4,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	37,2	34,8	7,0
Matkustaja- ja maapalvelut	121,5	114,4	6,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	34,2	29,8	14,7
Poistot	86,4	85,6	1,0
Yhteensä	815,1	786,5	3,6

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 2,6 %.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, kasvoivat 6,4 % johtuen polttoaineen hinnan¹ noususta, korkeammasta kapasiteetista sekä EU:n asettamaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteeseen ja päästökauppaan liittyvistä kuluista, jotka kasvoivat 27 %. Polttoaineen markkinahinnan muutokset eivät näy suoraan polttoainekuluissa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja myös suojaamattomiin ostoihin markkinahinnan muutokset vaikuttavat sopimusteknisistä syistä viiveellä. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 0,8 %. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikilometrit (RTK)) parani 3,7 %.

Korkeampi kapasiteetti kasvatti henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviä kuluja, liikennöimismaksuja sekä matkustaja- ja maapalveluiden kuluja. Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen kasvuun vaikuttivat lisäksi kasvanut henkilöstömäärä ja palkkojen nousu, kun taas matkustaja- ja maapalveluiden kuluja kasvattivat myös korkeammat jäänpoistokulut sekä ateriapalveluiden yksikkökustannuksen ja hotellien hintojen nousu. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulujen kasvu näkyi ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvuna. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat johtuen pääasiassa suuremmista konsultointikuluista ja valuuttakurssieroista.

Lentokaluston huoltokulujen laskun taustalla oli ensisijaisesti pienempi määrä vuokrattuja lentokoneita.

¹ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien



TULOS TAMMI–MAALISKUUSSA

miljoonaa euroa	1-3/2026	1-3/2025	Muutos %
Vertailukelpoinen EBITDA	85,8	23,0	> 200
Poistot	-86,4	-85,6	-1,0
Vertailukelpoinen liiketulos	-0,6	-62,6	99,1
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	4,2	9,2	-54,5
Liiketulos	3,6	-53,4	106,7
Rahoitustuotot	6,2	7,2	-14,4
Rahoituskulut	-20,3	-23,5	13,5
Kurssivoitot ja -tappiot	-1,3	5,7	-123,5
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	0,5	-	-
Tulos ennen veroja	-11,4	-63,9	82,1
Tuloverot	2,3	13,0	-82,7
Kauden tulos	-9,2	-50,8	82,0

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos kasvoivat korkeampien tuottojen ansiosta. Vertailukaudella työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen oli noin 22 miljoonaa euroa.

Liiketulosta tukivat vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -2,2 miljoonaa euroa (4,8). Myyntivoitot ja -tappiot olivat yhteensä 6,4 miljoonaa euroa (4,7), ja ne liittyivät pääasiassa kahden aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulovaikutukseen ja kahden lentokonemoottorin myyntiin. Vertailukauden myyntivoitot ja -tappiot liittyivät pääasiassa aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnasta syntyneeseen positiiviseen tulovaikutukseen. Vertailukaudella Finnair teki lisäksi 0,2 miljoonan euron alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen, ja kirjasi suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutoksia -0,2 miljoonaa euroa.

Nettorahoituskulut kasvoivat johtuen pääasiassa kurssivoittojen kääntymisestä tappioiksi. Kauden tulos oli tappiollinen.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli maaliskuun lopussa 4 184,0 miljoonaa euroa (31.12.2025: 3 686,9). Laivaston tasearvo kasvoi 23,0 miljoonaa euroa 1 208,3 miljoonaan euroon (31.12.2025: 1 185,2) aiemmin vuokrattujen lentokoneiden ostojen ja kapearunkokoneinvestointeihin liittyvien ennakkomaksujen myötä. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski 30,0 miljoonaa euroa 483,7 miljoonaan euroon (31.12.2025: 513,7) johtuen poistoista ja aiemmin vuokrattujen lentokoneiden ostoista.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 39,2 miljoonaa euroa 194,8 miljoonaan euroon (31.12.2025: 155,7). Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 136,4 miljoonaan euroon (31.12.2025: 213,3). Eläkesaamiset kasvoivat 95,0 miljoonaan euroon (31.12.2025: 94,4). Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina 0,3 miljoonassa eurossa (31.12.2025: 0,3).

Myyntin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 201,6 miljoonaa euroa 916,3 miljoonaan euroon (31.12.2025: 714,8) johtuen pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvusta 761,6 miljoonaan euroon (31.12.2025: 561,5).

Oma pääoma kasvoi 926,1 miljoonaan euroon (31.12.2025: 636,7) eli 4,52 euroon osakkeelta (31.12.2025: 3,11) johtuen pääasiassa suojausinstrumenttien käyvän arvon muutoksesta. Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Erän suuruus laskennallisten verojen jälkeen oli maaliskuun lopussa 392,1 miljoonaa euroa (31.12.2025: 75,4).

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

miljoonaa euroa	1-3/2026	1-3/2025
Liiketoiminnan nettorahavirta	273,9	192,1
Investointien nettorahavirta	-253,1	-57,2
Rahoituksen nettorahavirta	-40,2	-97,3

Liiketoiminnan nettorahavirta kasvoi pääasiassa vahvemman taloudellisen tuloksen ja lentolippumyynnin ansiosta. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen johtuen pääasiassa investoinneista rahoitusvaroihin ja laivastoon. 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 8 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiö maksoi lentokoneiden vuokrasopimusvelkoja.

Pääomarakenne

%	31.3.2026	31.12.2025
Omavaraisuusaste	22,1	17,3
Nettovelkaantumisaste	59,8	116,3

Omavaraisuusaste parani vuoden 2025 lopusta oman pääoman kasvun ansiosta. Myös nettovelkaantumisaste laski ensisijaisesti oman pääoman ja kassavarojen kasvun ansiosta.

Maksuvalmius ja nettovelka

miljoonaa euroa	31.3.2026	31.12.2025
Kassavarat	1 205,4	1 061,0
Oikaistut korolliset velat	1 759,6	1 801,3
Korollinen nettovelka	554,2	740,3

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen hyvällä tasolla. Kassavarojen lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron suuruinen vakuudellinen luottolimiittijärjestely² yleisiin rahoitustarpeisiin. Maaliskuussa yhtiö käytti järjestelyyn sisältyvän yhden vuoden pituisen jatko-option, minkä myötä järjestely erääntyy huhtikuussa 2028. Järjestely oli katsauskauden lopussa käyttämätön.

Oikaistu korollinen velka laski vuoden 2025 lopusta pääasiassa vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen ansiosta. Vuokrasopimusvelkojen osuus oli 738,6 miljoonaa euroa (31.12.2025: 762,7).

INVESTOINNIT

Tammi-maaliskuussa bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 101,7 miljoonaa euroa (52,3) ja kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältäen käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -95,9 miljoonaa euroa (-52,1). Investointeihin sisältyi kahden aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnat ja kahden lentokonemoottorin myynti.

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -157,1 miljoonaa euroa (-5,1) ja on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -253,1 miljoonaa euroa (-57,2).

Vuoden 2026 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -403 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

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



Yhtiöllä oli kauden lopussa 44 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostivat noin 36,5 % koko laivaston 1 691,9 miljoonan euron tasearvosta.³

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi pääosin konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy ja osittain Finnair Oyj. Finnair operoi maaliskuun lopussa 55:ttä* lentokonetta, joista 26 oli laajarunkokoneita ja 29 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 14,5 vuotta.

Finnairin operoima laivasto** 31.3.2026	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2025 verrattuna	Omat***	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2026	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-	5	-	24,8	-
Airbus A320	174	10	-	10	-	23,6	-
Airbus A321	209	14	-	14	-	11,6	-
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330*	279	8	-	4	4	16,4	-
Airbus A350	278/321	18	-	7	11	8,0	1
Yhteensä		55	-	40	15	14,5	1

* A330-lentokoneista kaksi on väliaikaisesti ulosvuokrattu.

** Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate)

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

LAIVASTOUUDISTUS

Yhtiöllä oli maaliskuun lopussa 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.

Maaliskuussa Finnair ilmoitti etenevänsä Euroopan-liikenteessä käytettäviä kapearunkokoneiden uusimisessa ja solmineensa Embraerin kanssa sopimuksen 18 vahvistetusta E195-E2-konetilauksesta. Koneet tulevat Finnairin kumppanin Norran operointiin. Sopimukseen kuuluu myös optiot 16 koneeseen ja osto-oikeus 12 koneeseen.

Lisäksi Finnair aikoo hankkia enintään 12 Airbus A320/321neo -konetta käytettyjen lentokoneiden markkinalta ja harkitsee käytettyjen, pienempien lentokoneiden lisäämistä kapasiteettiinsa lähitulevaisuudessa.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 817 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat, vahvistetut laajarunko- ja kapearunkokoneinvestoinnit.

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* 31.3.2026	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2025 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2026	Tilaukset
ATR	68/70	12	-	6	6	16,7	-
Embraer E190	100	12	-	9	3	17,8	-
Embraer E195	134	-	-	-	-	-	18
Yhteensä		24	-	15	9	17,2	18

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

³ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Strategian toteutus

Strategiakaudella 2026–2029 Finnair tähtää kannattavaan kasvuun ja panostaa lisäpalveluihin, vähittäismyyntiin ja kanta-asiakasohjelmaansa asiakas keskiössä.

Strategisia painopisteitä ovat moderni vähittäismyynti (valinnanvapaus), asiakasuskollisuus myös matkojen ulkopuolella (sitouttaminen), ydinasiakkaiden tarpeisiin vastaava verkosto (sopivuus) sekä yhdenmukaiset ja tehokkaat palvelut (luotettavuus). Lisätietoa näistä painopistealueista löytyy yhtiön internetsivuilta investors.finnair.com/fi/. Kunkin painopisteen keskeiset mittarit ja niiden kehitys esitetään alla.

Nettosuosittelutulos (NPS), joka on Finnairin keskeinen asiakastytyväisyyttä ja strategian onnistumista koskeva mittari, parani 36:een (34) tammi–maaliskuussa.

VALINNANVAPAAUS – MODERNI VÄHITTÄISMYYNTI

Valinnanvapauteen liittyvät tärkeimmät mittarit ovat matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa⁴ ja matkustajakohtainen lisämyynti.

Tammi–maaliskuussa modernien myyntikanavien osuus kokonaismatkustajamäärästä kasvoi 74,5 prosenttiin (74,1). Matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 12,5 % 19,01 euroon (16,90).

Katsauskaudella Finnair jatkoi asiakaskokemuksen kehittämistä laajentamalla lisäpalvelutarjontaansa Experiences-palvelulla, jonka kautta asiakkaat voivat varata matkakohteen aktiviteetteja digitaalisissa kanavissa. Lisäksi Finnair jatkoi asiakkaan ostopolun kehittämistä keskittyen erityisesti maksujärjestelmien parantamiseen sekä uusien maksutapojen käyttöönottoon Pohjoismaiden markkinoilla.

SITOUTTAMINEN – ASIAKASUSKOLLISUUS MYÖS MATKOJEN ULKOPUOLELLA

Sitouttamisen ensisijainen mittari on aktiivisten Finnair Plus -jäsenten määrä, joka kasvoi vertailukaudesta 26,6 prosenttia 2,9 miljoonaan (2,3).

SOPIVUUS – YDINASIAKKAIDEN TARPEISIIN VASTAAVA VERKOSTO

Sopivuutta koskeva päämittari on matkustajamäärä, joka kasvoi 7,3 % 2 832 200 matkustajaan tammi–maaliskuussa.

Helmikuussa Finnair ilmoitti operoivansa reittejä Luxemburgiin, Espanjan Valenciaan ja Italian Torinon ympäri vuoden pelkän kesäkauden sijaan, mikä takaa yhtiön asiakkaille sujuvat ja luotettavat matkustusmahdollisuudet kaikkina vuodenaikoina.

Maaliskuussa Finnair kertoi etenevänsä Euroopan-liikenteessä käytettäviä kapearunkokoneiden uusimisessa ja solmineensa Embraerin kanssa sopimuksen 18 vahvistetusta E195-E2-konetilauksesta. Sopimukseen kuuluu myös optiot 16 koneeseen ja osto-oikeus 12 koneeseen. Lisäksi Finnair aikoo hankkia enintään 12 Airbus A320/321ceo -konetta käytettyjen lentokoneiden markkinalta.

Maaliskuussa Finnair kertoi myös tehneensä aiesopimukset kahden Embraer E190-E1 -koneen ja kahden ATR-72-600-potkurikoneen vuokraamisesta. Koneet tulevat Finnairin kumppanin Norran operointiin kesän ja alkusyksyn aikana.

Finnairin laivastoon jo kuuluvien Embraer E190 -koneiden matkustamoiden uusinta on käynnissä. Maaliskuun loppuun mennessä oli uudistettu 11 matkustamo.

LUOTETTAVUUS – YHDENMUKAISET JA TEHOKKAAT PALVELUT

Luotettavuusmittareihin sisältyy lentojen säännöllisyys ja saapumistäsmällisyys. Tammi–maaliskuussa Finnairin lentojen säännöllisyys parani 98,3 prosenttiin (95,7). Vertailukaudella säännöllisyyttä heikensivät työtaistelutoimet. Saapumistäsmällisyys heikkeni 74,1 prosenttiin (78,5). Täsmällisyyttä heikensivät poikkeuksellisen hankalat sääolosuhteet tammi–helmikuussa.

Katsauskaudella Finnair jatkoi asiakaskokemuksen kehittämistä muun muassa lisäämällä asiakkaiden omatoimisia lippumuutosmahdollisuuksia häiriötilanteissa.

⁴ Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.

YHTENÄINEN TIIMI, FINNAIR-BRÄNDI JA MUUT STRATEGIAN ONNISTUNEEN TOTEUTUKSEN KESKEISET MAHDOLLISTAJAT

Yhtenäistä tiimiä koskevat päämittarit ovat henkilöstön vaihtuvuus ja sitoutumisindeksi. Katsauskauden lopussa Finnairin henkilöstön vaihtuvuus edellisten 12 kuukauden aikana oli 1,9 % (2,2). Henkilöstön sitoutumisindeksiä mitataan kaksi kertaa vuodessa kesäkuussa ja joulukuussa, ja tuorein luku oli 7,0 (6,7).

Finnair on uudistanut myös brändistrategiansa. Uudistetun brändin ytimessä on suomalaisuus, mikä näkyy asiakaskokemuksessa entistä vahvemmin. Helmikuun lopusta alkaen suomalaisuus on myös kuulunut sinivalkoisilla siivillä: suomalainen neljännen polven muusikko ja säveltäjä Lauri Porra on säveltänyt suomalaista mielenmaisemaa ja matkustuksen tunnelmia kuvaavan Matkantekijä-nimisen kokonaisuuden, joka kuuluu jatkossa niin Finnairin koneissa, loungeissa kuin markkinoinnissa ja asiakaspalvelussakin.

FINNAIRIN TALOUDELLISET TAVOITTEET VUOSILLE 2026–2029

Finnairin taloudelliset tavoitteet on esitetty alla olevassa taulukossa.

Finnairin taloudelliset tavoitteet

	Tavoite	Ed. 12 kk
Kysynnän (matkustajamäärän) keskimääräinen vuotuinen kasvuvauhti (CAGR) strategiakaudella ⁵	+4 %	+3 %
Vertailukelpoinen liiketulosmarginaali vuoden 2029 loppuun mennessä ⁵	6–8 %	3,8 %
Investoinnit strategiakaudella ^{5, 6}	2–2,5 Mrd€	N/A
Nettovelka suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen strategiakauden aikana ⁵	1–2	1,2
Kassavarat liikevaihdosta strategiakauden aikana ^{5, 7}	Min 20 %	37,8 %
Osingonjako tai pääomanpalautus keskimäärin	1/3 osakekohtaisesta tuloksesta	0,09 €/osake vuodelta 2025

N/A = ei saatavilla

6–8 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen saavuttamisen tueksi Finnair on sitoutunut parantamaan kannattavuuttaan 100 miljoonalla eurolla strategiakauden loppuun mennessä. Tässä onnistumisen mahdollistavat strategiset aloitteet, jotka keskittyvät pääomakevyeen kannattavuusparannukseen, sekä kurinalainen kustannusten hallinta.

Maaliskuussa Embraerin kanssa solmitun konetilaussopimuksen myötä Finnair arvioi strategiakauden 2026–2029 investointien kokonaismäärän olevan lähempänä ilmoitetun 2–2,5 miljardin euron vaihteluvälin ala- kuin ylälaitaa.

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 globaalien ilmastonmuutoksen 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.

Pitkällä aikavälillä Finnair pyrkii yhdessä toimialansa kanssa kohti nettonollapäästöjä 2050 mennessä.

Ensimmäisenä askeleena Finnair on asettanut seuraaville kymmenelle vuodelle *Science Based Targets* -aloitteen (SBTi) vahvistaman päästövähennystavoitteen, joka tukee ilmaston lämpenemisen rajoittamista 1,5 asteeseen Pariisin ilmasopimuksen mukaisesti. Tavoitteena on vähentää lentämisen *well-to-wake*-päästöjä 34,5 % lennettyyn hyötykuormaan (RTK, myydyt tonnkilometrit) suhteutettuna vuoteen 2033 mennessä

⁵ Taloudelliset tavoitteet on asetettu sillä oletuksella, että Venäjän ilmatila pysyy suljettuna strategiakauden ajan.

⁶ Sisältää jäljellä olevan A350-investoinnin, jonka toimituksen odotetaan tapahtuvan loppuvuodesta 2026

⁷ Sisältää käyttämättömän luottolimiittijärjestelyn



vuoden 2023 tasosta. Absoluuttiseksi CO₂e-päästöiksi muutettuna tavoite vastaa noin 13 prosentin päästövähennystä. Laskenta perustuu parametreihin, jotka olivat käytössä vuoden 2024 tavoiteasetannan aikaan. Muut päästöt, kuten jättövanat (non-CO₂), jotka myös vaikuttavat ilmaston lämpenemiseen, eivät sisälly tavoitteeseen nykyisen SBTi-ohjeistuksen mukaisesti, sillä näiden vertailtavuus CO₂-päästöihin on haasteellista ja sovellettavat lieventämiskeinot ovat yhä kehitteillä. Finnair kehittää ymmärrystään kaikista ilmastoa lämmittävistä päästöistään ja tulee raportoimaan myös muiden kuin CO₂-päästöjensä vaikutuksista vuoden 2026 vuosiraportissaan, kun varmennettua tietoa on saatavilla.

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

Kestävän kehityksen mittaristo

	1-3/2026	1-3/2025
Päästöttehokkuus (well-to-wake), CO ₂ g/RTK	964	1 001
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, %	1,5	1,3
Saavutettavuuden NPS	4,9	5,3
Tapaturmataajuus (LTIF)	4,6	4,7
Henkilöstön sitoutumisindeksi*	7,0	6,7

* Henkilöstön sitoutumisindeksiä mitataan kaksi kertaa vuodessa kesäkuussa ja joulukuussa. Taulukossa esitetään tuorein luku.

Tammi-maaliskuussa Finnairin lentämisen päästöttehokkuus parani 3,7 % vertailukauteen nähden, mikä johtui pääasiassa laajarunkokoneiden suuremmista täyttöasteista sekä kapearunkolaivaston polttoainetehokkaammasta lentämisestä.

Finnair käytti tammi-maaliskuussa 3 687 tonnia (3 098) uusiutuvaa lentopolttoainetta, mikä vastasi 1,5 % (1,3) lentopolttoaineen kokonaiskulutuksesta. Tästä valtaosa muodostui EU:n polttoainetoimittajille säätämän veloitteen myötä tankatusta SAF:sta. Käytetty SAF oli kokonaisuudessaan ISCC RED -sertifioitua.

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

Muutokset yhtiön johdossa

Finnair tiedotti 19.1.2026, että henkilöstöjohtaja Kaisa Aalto-Luoto jättää yhtiön viimeistään 30.6.2026 siirtyäkseen toisen työnantajan palvelukseen. Hänen seuraajansa rekrytointi on alkanut.

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet

	31.3.2026	31.12.2025
Osakemäärä	204 871 392	204 811 392
Omat osakkeet	21 431	20 837
Ulkona olevat osakkeet	204 849 961	204 790 555
Markkina-arvo, milj. euroa	561,3	643,5

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

Kaupankäynti osakkeella

	1-3/2026	1-3/2025
Osakevaihto, kpl	24 490 865	26 009 349
Osakevaihto, milj. euroa	76,6	82,9
Ylin kurssi, euroa	3,71	3,97
Alin kurssi, euroa	2,70	2,21
Keskikurssi (kaupankäyntimäärällä painotettu), euroa	3,13	3,19
Päätöskurssi, euroa	2,74	3,25

Katsauskauden lopussa Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,7 % (55,7). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 13,3 % (11,8).

Varsinaisen yhtiökokouksen päätökset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 24.3.2026.

Yhtiökokous vahvisti tilikauden 2025 tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen sekä myönsi vastuuvapauden yhtiön hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle. Edellisen toimikauden hallituksen jäsenet valittiin kaikki uudelleen.

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla investors.finnair.com/fi/hallinnointi/yhtiokokous_2026.

PÄÄOMANPALAUTUS

Yhtiökokous päätti hallituksen ehdotuksen mukaisesti, että osakkeenomistajille jaetaan pääomanpalautusta 0,09 euroa osaketta kohden. Pääomanpalautus maksetaan kahdessa erässä. Ensimmäinen erä 0,05 euroa osakkeelta maksettiin 8.4.2026. Toinen erä 0,04 euroa osakkeelta maksetaan marraskuussa 2026. Hallitus päättää 26.10.2026 pidettäväksi sovitussa kokouksessaan pääomanpalautuksen toisen erän maksupäivän.

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 näkyymiin 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. lentomatkustuksen 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 lentomatkustuksen 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 näkyymiin. 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 häiriötä 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 sääilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin ja liikevaihtoon, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatokustamien 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 valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat esimerkiksi polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Yhdysvaltain dollari, Japanin jeni, 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 noudattaa lentopetrolisuojaussissaan aikahajauttamisen periaatetta. Finnair päivitti riskienhallintapolitiikkaansa joulukuussa 2025, ja suojaushorisontti pidennettiin 18 kuukaudesta 24 kuukauteen. Riskienhallintapolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on ensimmäisellä vuosineljänneksellä noin 70–95 % tavoitetason ollessa 82,5 %. Tämän jälkeen suojausaste laskee jokaisella vuosineljänneksellä. Suojausten jaksottamisella periodikohtainen petrolikulku ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulku nousee hitaammin.

Operatiivisen toiminnan herkkydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikutukseen (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	39 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	28 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	25 milj. euroa

Polttoaineherkkydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	99 milj. euroa	39 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 24 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojausaste*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
4-6/2026	228 000	82 %	696
7-9/2026	207 000	69 %	690
10-12/2026	153 000	55 %	691
1-3/2027	108 000	40 %	676
4-6/2027	81 000	29 %	704
7-9/2027	39 000	13 %	731
10-12/2027	36 000	13 %	738
1-3/2028	27 000	10 %	714
Yhteensä	879 000		696

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausten kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin painotettu keskihinta

Valuuttajakauma, %	1-3/2026	1-3/2025	2025	Valuutaherkkydet 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 suojaukset huomioon ottaen
EUR	61	63	60	-	-
USD*	6	6	7	ks. alla	ks. alla
JPY	5	4	6	21 milj. euroa	9 milj. euroa
KRW	2	2	2	-	-
SEK	4	5	4	-	-
GBP	4	4	3	-	-
NOK	3	3	3	-	-
Muut	15	13	14	-	-
Ostovaluutat					
EUR	66	61	63	-	-
USD*	28	32	31	73 milj. euroa	38 milj. euroa
Muut	6	7	6	-	-

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

TASEeseen LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

Finnairin taseeseen liittyy valuuttariskiä johtuen taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvon kirjaamisesta taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen riippuen tilinpäätöshetken USD-kurssista. Finnair on vähentänyt taseen valuuttapositiona aiheutuvaa tuloksen volatiliteettia suojautumalla valuuttakurssimuutoksilta johdannaisilla ja sijoittamalla likviditeettiä osittain valuuttamääriisiin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16 -liitännäiset lentokoneiden vuokrasopimusvelat) suojausaste oli maaliskuun lopussa noin 90 %.



Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut merkittäviä raportoitavia tapahtumia.

Taloudellinen raportointi vuonna 2026

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2026 on seuraava:

- Puolivuosikatsaus tammi–kesäkuulta 2026 keskiviikkona 22.7.2026
- Osavuosisikatsaus tammi–syyskuulta 2026 tiistaina 27.10.2026

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää tulosjulkistuslehdistötilaisuuden 22.4.2026 klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9, Vantaa. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2026-04-22-media>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 22.4.2026 klo 13.00. Puhelinkonferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä osoitteessa <https://events.inderes.com/finnairgroup/q1-2026/dial-in>. Rekisteröidyttäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin liitytään osoitteessa <https://finnairgroup.events.inderes.com/q1-2026>.

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **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 + Arvonalentumiset + Etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeluokituksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liikeluokitus	Liikeluokitus - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liikeluokituksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liikeluokitus, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liikeluokitus / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liikeluokituksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liikeluokitus + 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 liikeluokituksen 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 liikeluokituksen 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	Investoinnit laivastoon + Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa konsernin investoinneista laivastoon ja muuhun käyttöomaisuuteen.
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 prosentiosuutena liikevaihdosta.



VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUIJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	1-3/2026	1-3/2025	Muutos %	2025
Liiketalos	3,6	-53,4	106,7	64,2
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	2,2	-4,8	146,3	-12,2
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-	0,2	-100,0	0,1
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-6,4	-4,7	-35,7	-14,6
Arvon alentumiset	-	0,2	-100,0	0,2
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	-	-	-	22,4
Vertailukelpoinen liiketalos	-0,6	-62,6	99,1	60,1
Poistot	86,4	85,6	1,0	343,6
Vertailukelpoinen EBITDA	85,8	23,0	> 200	403,7

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2026	31.3.2025	Muutos %	31.12.2025
Oma pääoma yhteensä	926,1	546,4	69,5	636,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 184,0	3 713,9	12,7	3 686,9
Omavaraisuusaste, %	22,1	14,7	7,4 %-yks.	17,3

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2026	31.3.2025	Muutos %	31.12.2025
Vuokrasopimusvelat	738,6	920,9	-19,8	762,7
Muut korolliset velat	1 010,8	799,3	26,5	1 020,1
Valuutan- ja koronvaihotosopimukset*	10,2	0,5	> 200	18,5
Oikaistut korolliset velat	1 759,6	1 720,6	2,3	1 801,3
Muut rahoitusvarat	-682,5	-663,8	-2,8	-531,4
Rahat ja pankkisaamiset	-522,9	-254,0	-105,8	-529,6
Kassavarat	-1 205,4	-917,8	-31,3	-1 061,0
Korollinen nettovelka	554,2	802,8	-31,0	740,3
Oma pääoma yhteensä	926,1	546,4	69,5	636,7
Nettovelkaantumisaste, %	59,8	146,9	-87,1 %-yks.	116,3
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	466,5	433,4	7,6	403,7
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	1,2	1,9	-35,9	1,8

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

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	1-3/2026	1-3/2025	Muutos %	2025
Investoinnit laivastoon	98,0	49,7	97,3	193,3
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	3,7	2,7	38,6	15,7
Bruttoinvestoinnit	101,7	52,3	94,3	209,0

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2026	31.3.2025	Muutos %	31.12.2025
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	75,8	19,8	> 200	23,3
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	78,8	102,9	-23,5	81,9
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-10,3	-3,6	-186,6	-17,3
Tuotto, edelliset 12 kk	144,3	119,1	21,2	87,9
Oma pääoma yhteensä	926,1	546,4	69,5	636,7
Vuokrasopimusvelat	738,6	920,9	-19,8	762,7
Muut korolliset velat	1 010,8	799,3	26,5	1 020,1
Sijoitettu pääoma	2 675,5	2 266,6	18,0	2 419,5
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	5,8	4,9	0,9 %-yks.	3,6

* Sijoitettu pääoma oli 2 596,3 miljoonaa euroa 31.3.2024 ja 2 492,3 miljoonaa euroa 31.12.2024.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2026	31.3.2025	Muutos %	31.12.2025
Muut rahoitusvarat	682,5	663,8	2,8	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	522,9	254,0	105,8	529,6
Kassavarat	1 205,4	917,8	31,3	1 061,0
Liikevaihto, edelliset 12 kk	3 190,0	3 061,5	4,2	3 106,2
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	37,8	30,0	7,8 %-yks.	34,2

Muut tunnusluvut

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

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

Strategiset tunnusluvut	
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.
Säännöllisyys	Perumattomien lentojen osuus
Saapumistämällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	Lennätettyjen matkustajien osuus kauden lennätetystä 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 ryhmätyökalumyynti.
Aktiivisten Finnair Plus -jäsenten määrä	Aktiivisten Finnair Plus -jäsenten määrä vuosineljänneksen lopussa
Matkustajakohtainen lisämyynti	Lisämyynti / matkustajamäärä

Ympäristö	
Lentojen suorat CO ₂ -päästöt	CO ₂ -päästöt Finnairin omien lentojen lentopolttoaineen kokonaiskulutuksesta, josta on vähennetty uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö

Henkilöstö	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisten 12 kuukauden aikana verrattuna työsuhteisiin keskimäärin edellisten 12 kuukauden aikana



Konsernin taloudellinen osavuositiedote 1.1.–31.3.2026

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	1-3/2026	1-3/2025	2025
Liikevaihto	4	778,1	694,2	3 106,2
Liiketoiminnan muut tuotot	5	42,8	34,5	123,8
Liiketoiminnan kulut				
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-148,2	-140,0	-568,1
Polttoainekulut		-227,1	-213,7	-879,0
Kapasiteettivuokrat		-33,5	-33,5	-142,2
Lentokaluston huoltokulut		-51,1	-55,1	-212,1
Liikennöimismaksut		-78,2	-75,0	-318,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-37,2	-34,8	-129,0
Matkustaja- ja maapalvelut		-121,5	-114,4	-459,7
Poistot ja arvonalentumiset	7	-86,4	-85,7	-343,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-34,2	-29,8	-113,7
Liiketulos		3,6	-53,4	64,2
Rahoitustuotot		6,2	7,2	23,7
Rahoituskulut		-20,3	-23,5	-81,9
Kurssivoitot ja -tappiot		-1,3	5,7	17,3
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista		0,5	-	-
Tulos ennen veroja		-11,4	-63,9	23,3
Tuloverot	11	2,3	13,0	-5,0
Kauden tulos		-9,2	-50,8	18,4
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille		-9,2	-50,8	18,4
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa				
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,04	-0,25	0,09
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,04	-0,25	0,09

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	1-3/2026	1-3/2025	2025
Kauden tulos	-9,2	-50,8	18,4
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	393,7	-6,8	-6,3
Verovaikutus	-78,7	1,4	1,3
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	2,1	-1,9	23,3
Verovaikutus	-0,4	0,4	-4,7
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	316,7	-7,0	13,6
Kauden laaja tulos	307,6	-57,8	32,0
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille	307,6	-57,8	32,0



KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Lite	31.3.2026	31.3.2025	31.12.2025
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	12	1 208,3	1 215,9	1 185,2
Käyttöoikeuslaivasto	13	483,7	597,7	513,7
Laivasto yhteensä		1 691,9	1 813,6	1 698,9
Muu käyttöomaisuus	12	144,1	141,5	145,8
Muu käyttöoikeusomaisuus	13	126,2	140,0	131,5
Muu käyttöomaisuus yhteensä		270,3	281,5	277,3
Eläkesaamiset		95,0	91,0	94,4
Muut pitkäaikaiset varat		65,4	59,7	62,6
Laskennalliset verosaamiset	11	136,4	236,5	213,3
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 259,1	2 482,3	2 346,5
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		194,8	174,3	155,7
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		110,1	101,9	89,1
Johdannaisinstrumentit	9, 10	412,3	37,5	32,2
Muut rahoitusvarat	10	682,5	663,8	531,4
Rahat ja pankkisaamiset		522,9	254,0	529,6
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 922,7	1 231,6	1 338,0
Myytäväinä olevat omaisuuserät		2,2	-	2,4
Varat yhteensä		4 184,0	3 713,9	3 686,9
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		850,6	471,0	561,3
Oma pääoma yhteensä		926,1	546,4	636,7
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	608,2	767,9	632,3
Muut korolliset velat	14	960,8	723,9	968,6
Eläkevelvoitteet		0,3	0,6	0,3
Varaukset ja muut velat	15	69,8	113,9	86,3
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 639,2	1 606,2	1 687,5
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	130,4	153,0	130,4
Muut korolliset velat	14	50,0	75,4	51,5
Varaukset	15	10,8	25,6	8,4
Ostovelat		100,7	95,4	87,6
Johdannaisinstrumentit	9, 10	54,8	56,4	74,5
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	16	916,3	840,7	714,8
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		137,8	127,0	129,7
Muut velat		217,9	187,6	165,7
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 618,7	1 561,2	1 362,7
Velat yhteensä		3 257,9	3 167,5	3 050,2
Oma pääoma ja velat yhteensä		4 184,0	3 713,9	3 686,9

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 voittovarat	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2026	75,4	168,1	75,4	1 302,6	-984,9	636,7
Kauden tulos	-	-	-	-	-9,2	-9,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	315,0	-	-	315,0
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	1,7	-	-	1,7
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	316,7	-	-	316,7
Kauden laaja tulos	-	-	316,7	-	-9,2	307,6
Pääomanpalautus	-	-	-	-18,4	-	-18,4
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,2	-	0,2
Oma pääoma 31.3.2026	75,4	168,1	392,1	1 284,4	-994,0	926,1

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarat	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2025	75,4	168,1	61,8	1 325,0	-1 003,3	627,1
Kauden tulos	-	-	-	-	-50,8	-50,8
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-5,5	-	-	-5,5
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	-1,5	-	-	-1,5
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	-7,0	-	-	-7,0
Kauden laaja tulos	-	-	-7,0	-	-50,8	-57,8
Pääomanpalautus	-	-	-	-22,5	-	-22,5
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-0,4	-	-0,4
Oma pääoma 31.3.2025	75,4	168,1	54,8	1 302,1	-1 054,1	546,4

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarat	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2025	75,4	168,1	61,8	1 325,0	-1 003,3	627,1
Kauden tulos	-	-	-	-	18,4	18,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-5,0	-	-	-5,0
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	18,7	-	-	18,7
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	13,6	-	-	13,6
Kauden laaja tulos	-	-	13,6	-	18,4	32,0
Pääomanpalautus	-	-	-	-22,5	-	-22,5
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,1	-	0,1
Oma pääoma 31.12.2025	75,4	168,1	75,4	1 302,6	-984,9	636,7



KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	1-3/2026	1-3/2025	2025
Liiketoiminnan rahavirta			
Tulos ennen veroja	-11,4	-63,9	23,3
Poistot ja arvonalentumiset	86,4	85,7	343,7
Rahoitustuotot ja -kulut	15,5	10,5	40,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	-0,5	-	-
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-6,4	-4,7	-14,6
Varausten muutos	8,8	-3,7	-22,9
Työsuhde-etuudet	2,5	2,4	26,8
Muut oikaisut	0,0	0,2	0,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	11,3	-1,0	4,0
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-57,6	-10,9	9,2
Vaihto-omaisuuden muutos	-1,8	-1,1	-3,4
Osto- ja muiden velkojen muutos	243,3	208,1	86,2
Käyttöpääoman muutos	183,9	196,1	92,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-4,9	-30,5	-87,4
Maksetut tuloverot	-	-0,1	-0,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	273,9	192,1	401,9
Investointien rahavirta			
Investoinnit laivastoon	-98,0	-49,7	-193,3
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-3,7	-2,7	-15,7
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	6,1	-0,0	8,3
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-157,1	-5,1	-21,4
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	-0,5	0,1	0,1
Investointien nettorahavirta	-253,1	-57,2	-221,7
Rahoituksen rahavirta			
Lainojen nostot	-	-	297,0
Lainojen takaisinmaksut	-7,5	-56,2	-121,5
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-32,7	-41,1	-150,4
Maksettu pääomanpalautus	-0,0	-	-22,5
Rahoituksen nettorahavirta	-40,2	-97,3	2,6
Rahavirtojen muutos	-19,4	37,6	182,8
Rahavarat tilikauden alussa	826,7	643,8	643,8
Rahavirtojen muutos	-19,4	37,6	182,8
Rahavarat kauden lopussa *	807,2	681,4	826,7
* Rahavarat			
Muut rahoitusvarat	682,5	663,8	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	522,9	254,0	529,6
Kassavarat	1 205,4	917,8	1 061,0
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-398,2	-236,4	-234,3
Rahavarat	807,2	681,4	826,7

Konsernin taloudellisen osavuositarkastuksen liitetiedot 1.1.–31.3.2026

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 21.4.2026.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Osavuositarkastuksessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2025 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 määrään 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, maailmanpoliittinen epävakaus ja kauppasotien uhka aiheuttavat huomattavaa epävarmuutta Finnairin toimintaympäristössä. Erityisesti polttoaineen saatavuuteen liittyy Lähi-idän sodan mahdollisen pitkittymisen myötä riskejä, joilla voi realisoituessaan olla merkittävä negatiivinen vaikutus Finnairin kapasiteetin kasvuun ja taloudelliseen tulokseen. 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 2025 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 2026 ensimmäisen neljänneksen kokonaisliikevaihto kasvoi 12,1 % vuoden 2025 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kasvua nähtiin kaikissa tuoteryhmissä paitsi matkapalveluissa.

1-3/2026, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	245,4	52,2	237,3	19,7	57,8	1,2	613,6	78,9
Lisämyynti	12,1	2,5	15,6	0,8	3,3	19,6	53,8	6,9
Rahti	33,3	8,4	7,7	1,3	0,2	1,1	51,9	6,7
Matkapalvelut	18,8	0,3	38,1	1,6	-	-0,1	58,7	7,5
Yhteensä	309,5	63,4	298,7	23,4	61,3	21,8	778,1	100,0
Osuus %	39,8	8,1	38,4	3,0	7,9	2,8	100,0	-

1-3/2025, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	196,3	49,5	216,2	32,1	55,8	-11,5	538,4	77,6
Lisämyynti	10,4	2,4	13,8	1,0	2,9	14,0	44,6	6,4
Rahti	31,6	8,0	7,2	1,7	0,1	1,4	50,1	7,2
Matkapalvelut	19,3	0,3	39,3	2,2	-	-0,1	61,0	8,8



Yhteensä	257,7	60,3	276,5	37,1	58,9	3,8	694,2	100,0
Osuus %	37,1	8,7	39,8	5,3	8,5	0,5	100,0	-

2025, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot*	886,4	251,9	1 090,4	80,8	168,2	-36,8	2 440,8	78,6
Lisämyynti*	41,3	13,1	69,8	2,1	8,1	71,0	205,4	6,6
Rahti	136,0	30,9	29,0	3,0	0,5	5,7	205,1	6,6
Matkapalvelut	28,8	0,9	221,8	3,5	-	-0,2	254,8	8,2
Yhteensä	1 092,5	296,8	1 411,0	89,4	176,7	39,7	3 106,2	100,0
Osuus %	35,2	9,6	45,4	2,9	5,7	1,3	100,0	-

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	1-3/2026	10-12/2025	7-9/2025	4-6/2025	1-3/2025	10-12/2024	7-9/2024	4-6/2024
Liikevaihto	778,1	789,5	834,9	787,7	694,2	782,9	818,3	766,1
Matkustajatuotot*	613,6	612,8	662,8	626,8	538,4	610,9	655,3	613,5
Lisämyynti*	53,8	55,3	55,9	49,6	44,6	52,3	47,6	44,5
Rahti	51,9	55,0	48,8	51,2	50,1	55,3	52,5	51,4
Matkapalvelut	58,7	66,3	67,3	60,1	61,0	64,4	62,8	56,7
Vertailukelpoinen EBITDA	85,8	145,7	137,7	97,3	23,0	131,3	153,3	125,8
Vertailukelpoinen liiketulos	-0,6	61,7	50,7	10,3	-62,6	47,9	71,5	43,6
Liiketulos	3,6	46,4	52,1	19,2	-53,4	12,1	76,7	42,5

* Matkustajatuottoja on oikaistu lisämyyntiin 2,8 miljoonalla eurolla 7-9/2025 ja 2,2 miljoonalla eurolla 10-12/2025 peruutusmaksuihin liittyvien korjausten takia. Aiemmin raportoidut matkustajatuotot olivat 665,6 (7-9/2025), 615,1 (10-12/2025) ja 2 445,8 (2025) miljoonaa euroa. Aiemmin raportoitu lisämyynti oli 53,1 (7-9/2025), 53,1 (10-12/2025) ja 200,4 (2025) miljoonaa euroa.

5. LIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

miljoonaa euroa	1-3/2026	1-3/2025	Muutos %	2025
Vuokratuotot	27,5	23,8	15,6	86,2
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	6,4	4,7	35,7	14,6
Muut tuotot	8,9	6,0	49,0	23,0
Yhteensä	42,8	34,5	24,2	123,8

Raportointikauden vuokratuotot nousivat vertailukaudesta, koska kaksi aiemmin omassa käytössä ollut A330-lentokonetta ulosvuokrattiin ilman miehistöä (dry lease out) lokakuusta 2025. Käyttöomaisuuden myyntivoitot koostuvat pääosin aiemmin vuokrattuna olleiden kahden A321-lentokoneen ostosta ja käytöstä poistettujen kahden lentokonemoottorin myynnistä.

Muut tuotot ovat eri yhtiöille myydyistä palveluista (IT-, huolto-, catering- ja lentosimulaattoripalvelut) saatuja myyntituottoja.

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	1-3/2026	1-3/2025	Muutos %	2025
Palkat ja palkkiot	-105,0	-97,0	-8,2	-387,8
Maksupohjaiset järjestelyt	-19,9	-19,3	-2,8	-72,2
Etuuspohjaiset järjestelyt	-1,8	-2,8	37,0	-30,4
Eläkekulut yhteensä	-21,7	-22,2	2,3	-102,6
Muut sosiaalikulut	-4,5	-3,7	-21,1	-14,1
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-131,1	-122,9	-6,7	-504,6
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-8,7	-8,7	-0,4	-33,8
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-4,7	-5,6	16,5	-19,7
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-3,6	-2,8	-27,7	-10,0
Yhteensä	-148,2	-140,0	-5,8	-568,1



Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen kasvuun vaikuttivat korkeampi kapasiteetti, kasvanut henkilöstömäärä ja palkkojen nousu.

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	1-3/2026	1-3/2025	Muutos %	2025
Oman laivaston poistot	-48,3	-47,1	-2,6	-193,3
Muun käyttöomaisuuden poistot	-6,3	-3,9	-61,7	-16,0
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-26,2	-29,1	10,1	-112,2
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,5	-5,4	-1,9	-22,1
Poistot	-86,4	-85,6	-1,0	-343,6
Arvonalentumiset	-	-0,2	100,0	-0,2
Yhteensä	-86,4	-85,7	-0,8	-343,7

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

8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

Vertailukelpoiseen liikeluokseen ei sisällytetä pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia eikä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia. Nämä valuuttakurssi- ja käyvän arvon muutokset huomioidaan vertailukelpoisessa tuloksessa vasta, kun ne realisoituvat. Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liikeluoksesta ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, arvonalentumisia, tiettyjen etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutoksia sekä uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	1-3/2026 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät			1-3/2025 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät			2025 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		
	Raportoitu	Vertailukelpoinen	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoinen	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoinen	Vertailukelpoinen
Liikevaihto	778,1	-	778,1	694,2	-	694,2	3 106,2	-	3 106,2
Liiketoiminnan muut tuotot	42,8	-6,4	36,4	34,5	-4,7	29,8	123,8	-14,6	109,2
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-148,2	-	-148,2	-140,0	-	-140,0	-568,1	22,4	-545,7
Polttoainekulut	-227,1	-	-227,1	-213,7	0,2	-213,5	-879,0	0,1	-878,9
Kapasiteettivuokrat	-33,5	-	-33,5	-33,5	-	-33,5	-142,2	-	-142,2
Lentokaluston huoltokulut	-51,1	2,2	-48,9	-55,1	-4,8	-60,0	-212,1	-12,2	-224,2
Liikennöimismaksut	-78,2	-	-78,2	-75,0	-	-75,0	-318,2	-	-318,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-37,2	-	-37,2	-34,8	-	-34,8	-129,0	-	-129,0
Matkustaja- ja maapalvelut	-121,5	-	-121,5	-114,4	-	-114,4	-459,7	-	-459,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-34,2	-	-34,2	-29,8	0,0	-29,8	-113,7	0,0	-113,7
EBITDA	-	-	85,8	-	-	23,0	-	-	403,7
Poistot ja arvonalentumiset	-86,4	-	-86,4	-85,7	0,2	-85,6	-343,7	0,2	-343,6
Liiketulos	3,6	-4,2	-0,6	-53,4	-9,2	-62,6	64,2	-4,1	60,1



Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 6,4 miljoonan euron voiton koostuen pääosin kahden lentokonemoottorin myynnistä ja kahden aiemmin vuokratun lentokoneen ostosta sekä 2,2 miljoonan euron tappion lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta.

9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteita päivitettiin vuoden 2025 lopussa. Suojaushorisonttia pidennettiin kuudella kuukaudella. Kokonaisuudessaan suojaushorisontti kattaa nyt seuraavat 24 kuukautta. Myös seuraavan 12 kuukauden keskusuojausastetta nostettiin maltillisesti. 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 2026 ensimmäisen neljänneksen lopussa oli noin 274 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollari heikentyi 10,1 % ja lentopetrolin hinta nousi 37,9 % vertailukaudesta.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	31.3.2026		31.3.2025		31.12.2025	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	550,0	10,6	498,5	-0,7	4 46,6	-0,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	79,8	1,2	45,0	0,2	56,1	0,5
Myydyt optiot	73,7	-0,3	43,2	-0,4	51,8	-0,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	92,1	-2,9	75,4	-0,7	92,1	-5,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	795,5	8,7	662,1	-1,6	646,6	-6,0
Taseen suojaus (termiinit)	128,8	0,2	227,8	-0,4	143,0	0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	128,8	0,2	227,8	-0,4	143,0	0,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	924,3	8,8	889,9	-2,0	789,6	-5,7
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	734 000	287,2	604 000	-15,2	691 000	-16,2
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	218 000	73,8	229 000	4,6	210 000	3,0
Myydyt optiot, lentopetroli, tonnia	218 000	-1,3	229 000	-11,0	210 000	-8,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 170 000	359,6	1 062 000	-21,5	1 111 000	-21,4
Hyödykejohdannaiset yhteensä	1 170 000	359,6	1 062 000	-21,5	1 111 000	-21,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset	250,0	-0,7	250,0	5,0	250,0	3,4
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	250,0	-0,7	250,0	5,0	250,0	3,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	234,8	-10,2	288,4	-0,5	274,3	-18,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	234,8	-10,2	288,4	-0,5	274,3	-18,5
Korkojohdannaiset yhteensä	484,8	-10,9	538,4	4,5	524,3	-15,1
Johdannaiset yhteensä	-	357,5	-	-19,0	-	-42,2

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	31.3.2026	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	682,5	662,7	19,8
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	35,2	-	35,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	35,2	-	35,2
Valuuttajohdannaiset	15,1	-	15,1
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,4	-	0,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	14,5	-	14,5
Hyödykejohdannaiset	362,0	-	362,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	362,0	-	362,0
Yhteensä	1 094,8	662,7	432,2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	46,1	-	46,1
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	36,0	-	36,0
Valuuttajohdannaiset	6,3	-	6,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	3,3	-	3,3
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,0	-	3,0
Hyödykejohdannaiset	2,4	-	2,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	2,4	-	2,4
Yhteensä	54,8	-	54,8

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

Efektiiivinen verokanta oli -19,8 % (31.12.2025: 21,3). Raportointikaudella kirjattiin -0,3 miljoonan euron laskennallinen verosaaminen kauden verotettavasta tuloksesta, muista väliaikaisista eroista 2,6 miljoonaa euroa ja muista laajan tuloksen eristä -79,2 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 136,4 miljoonaa euroa (31.12.2025: 213,3).

Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset eivät ole muuttuneet raportointikauden aikana. Ne on esitetty tilinpäätöksen 2025 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 lakisääteinen vanhentumisaika on 10 vuotta ja vastaavat taseeseen tällä hetkellä kirjatut laskennalliset verot vanhenevat vuosina 2030–2035. 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. KÄYTTÖMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.3.2026	31.3.2025	31.12.2025
Hankintameno kauden alussa	2 868,5	2 757,0	2 757,0
Lisäykset	101,7	52,5	209,6
Vähennykset	-24,8	-9,7	-53,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-2,2	2,5	6,9
Siirrot erien välillä	-22,8	-8,6	-34,9
Siirto myytävänä oleviin omaisuuseriin	-	-	-16,7
Hankintameno kauden lopussa	2 920,4	2 793,7	2 868,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset kauden alussa	-1 537,5	-1 395,0	-1 395,0
Vähennykset	24,1	9,7	52,6
Siirto myytävänä oleviin omaisuuseriin	-	-	14,3
Kauden poistot	-54,7	-51,0	-209,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset kauden lopussa	-1 568,1	-1 436,3	-1 537,5
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 352,3	1 357,4	1 331,1

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin kahden aiemmin vuokratun A321-lentokoneen ostoon, Embraer E195 -lentokoneiden ennakkomaksuihin ja lentokoneiden huoltoon liittyviin investointeihin. Siirrot erien välillä liittyvät pääosin ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan purettuihin huoltovarauksiin. Osavuosikatsauksen raportointitapaa on muutettu vastaamaan tilinpäätöksen raportointitapaa vuoden 2026 ensimmäisestä neljänneksestä alkaen.

13. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.3.2026	31.3.2025	31.12.2025
Kirjanpitoarvo kauden alussa	645,2	780,0	780,0
Uudet sopimukset	5,8	0,5	3,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	4,7	2,0	9,2
Vähennykset	-14,1	-10,0	-13,0
Poistot	-31,7	-34,5	-134,3
Arvonalentumiset	-	-0,2	-0,2
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	609,9	737,7	645,2

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

14. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2026 ensimmäisellä neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	31.3.2026	31.3.2025	31.12.2025	31.3.2026	31.3.2025	31.12.2025
Vuokrasopimusvelat	738,6	920,9	762,7	738,6	920,9	762,7
Joukkovelkakirjalainat	793,1	509,9	813,0	793,8	501,4	797,6
Lentokonerahoitus*	217,4	287,7	216,2	217,0	297,8	222,5
Yhteensä	1 749,1	1 718,5	1 791,9	1 749,4	1 720,1	1 782,8

* Lentokonerahoitus sisältää yhden A350-lentokoneen hankintaa varten nostetun JOLCO-lainan (*Japanese operating lease with call option*) ja vientiluottotakaukset kahdelle A350-lentokoneelle. Finnairin kirjanpidossa nämä transaktiot 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 (99,9 ja 97,9).

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.3.2026							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	91,3	78,9	65,1	66,3	66,0	166,9	534,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	39,1	41,0	35,1	18,1	10,4	60,4	204,1
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	-	500,0	300,0	-	800,0
Lentokonerahoitus, kiinteäkorkoiset	10,0	-	-	-	-	-	10,0
Lentokonerahoitus, vaihtuvakorkoiset	40,0	21,2	21,4	21,5	21,7	82,2	208,0
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	180,4	141,1	121,6	605,9	398,1	309,4	1 756,6
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	696,4	73,3	1,1	41,0	0,1	-	812,0
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-701,3	-73,5	-	-35,2	-	-	-810,0
Hyödykejohdannaiset	-330,8	-28,0	-0,9	-	-	-	-359,6
Ostovelat ja muut velat	318,6	-	-	-	-	-	318,6
Korkomaksut	80,0	71,2	64,3	58,9	30,1	50,6	355,2
Yhteensä	243,4	184,2	186,2	670,6	428,4	360,0	2 072,7

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2025							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	92,2	85,4	65,3	63,2	65,7	178,5	550,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	38,2	40,0	37,5	21,2	12,9	62,3	212,2
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	-	500,0	300,0	-	800,0
Lentokonerahoitus, kiinteäkorkoiset	9,9	-	-	-	-	-	9,9
Lentokonerahoitus, vaihtuvakorkoiset	41,6	21,0	21,1	21,3	21,4	87,2	213,7
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	181,9	146,5	124,0	605,8	400,1	328,0	1 786,3
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	658,9	24,8	4,3	21,5	-	-	709,4
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-644,7	-24,8	-	-19,1	-	-	-688,6
Hyödykejohdannaiset	18,1	3,3	-	-	-	-	21,4
Ostovelat ja muut velat	253,4	-	-	-	-	-	253,4
Korkomaksut	81,3	71,2	65,0	59,1	30,4	53,0	360,0
Yhteensä	548,9	221,0	193,3	667,3	430,5	381,0	2 441,9

* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 2,7 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2024 ja erääntyy vuonna 2029, eikä 2,8 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2025 ja erääntyy vuonna 2030. Vastaavasti lentokonerahoitus ei sisällä 1,0 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Näin ollen, korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

15. VARAUKSET

miljoonaa euroa	31.3.2026	31.3.2025	31.12.2025
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	90,0	143,5	143,5
Uudet varaukset	7,2	15,6	46,2
Käytetyt varaukset	-1,0	-13,4	-53,0
Puretut varaukset	-	-0,6	-2,7
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-0,4	-0,2	-1,0
Siirrot erien välillä	-23,0	-8,6	-34,9
Diskonnttauksesta johtuvat muutokset	0,6	1,3	4,0
Kurssierot	2,2	-4,8	-12,2
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	75,6	132,8	90,0
Joista pitkäaikaista	65,7	108,2	82,2
Joista lyhytaikaista	10,0	24,6	7,8
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	1,3	2,2	2,2
Uudet varaukset	0,3	-0,1	0,4
Käytetyt varaukset	-0,0	-0,2	-0,8
Puretut varaukset	-	-0,2	-0,5
Muut varaukset yhteensä	1,6	1,8	1,3
Joista pitkäaikaista	0,7	0,7	0,7
Joista lyhytaikaista	0,9	1,1	0,6
Yhteensä	77,3	134,6	91,3
Joista pitkäaikaista	66,4	109,0	82,9
Joista lyhytaikaista	10,8	25,6	8,4

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoden 2035 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 69,8 miljoonaa euroa (31.12.2025: 86,3) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 3,4 miljoonaa euroa (31.12.2025: 3,4), jotka koostuvat pääosin saaduista vuokravakuuksista.

16. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	31.3.2026	31.3.2025	31.12.2025
Ennakkoon saadut lentolipputulot	761,6	692,4	561,5
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	78,6	73,0	76,9
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	39,7	39,3	34,9
Muut erät	36,5	36,0	41,5
Yhteensä	916,3	840,7	714,8

Muut erät sisältävät pääosin lahjakorttivelkoja ja velkoja lentoyhtiöille, jotka ovat mukana Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivassa Siberian Joint Business -yhteishankkeessa sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivassa Atlantic Joint Business -yhteishankkeessa.

17. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	31.3.2026	31.3.2025	31.12.2025
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	44,5	56,9	47,4
Yhteensä	44,5	56,9	47,4

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.03.2026 olivat 817,0 miljoonaa euroa (31.12.2025: 217,1) ja ne liittyvät valtaosin kapearunkokoneiden uusimissopimukseen ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 199,2 miljoonaa euroa sijoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 617,8 miljoonaa euroa seuraavan 1–4 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 31.03.2026 olivat 14,3 miljoonaa euroa (31.12.2025: 14,8) 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 2025 liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

19. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

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