



Finnair-konsernin osavuosisikatsaus

1.1.–30.9.2026

Finnair-konsernin osavuositiedot 1.1.–30.9.2026

Vahva kolmas vuosineljännes

Heinä–syyskuu 2026

- Liikevaihto kasvoi 14,2 % 953,2 miljoonaan euroon (834,9).
- Vertailukelpoinen liikevaihto oli 84,0 miljoonaa euroa (50,7). Vertailukaudella työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liikevaihtoon oli noin 18 miljoonaa euroa.
- Liikevaihto oli 86,2 miljoonaa euroa (52,1).
- Osakekohtainen tulos oli 0,29 euroa (0,15).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 176,3 miljoonaa euroa (64,0).
- Bruttoinvestoinnit olivat 52,2 miljoonaa euroa (49,5).
- Matkustajamäärä kasvoi 7,0 % 3,5 miljoonaan (3,3).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 1,6 % 10 642,3 miljoonaan kilometriin (10 473,7). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti laski 2,9 %.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 2,0 prosenttiyksikköä 81,8 prosenttiin (79,8).

Tammi–syyskuu 2026

- Liikevaihto kasvoi 14,3 % 2 648,0 miljoonaan euroon (2 316,7).
- Vertailukelpoinen liikevaihto oli 161,8 miljoonaa euroa (-1,5). Vertailukaudella työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liikevaihtoon oli noin 68 miljoonaa euroa.
- Liikevaihto oli 176,4 miljoonaa euroa (17,9).
- Osakekohtainen tulos oli 0,53 euroa (-0,04).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 632,8 miljoonaa euroa (299,8).
- Bruttoinvestoinnit olivat 225,6 miljoonaa euroa (174,0).
- Matkustajamäärä kasvoi 7,3 % 9,6 miljoonaan (9,0).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 2,3 % 30 507,9 miljoonaan kilometriin (29 807,9). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti laski 0,5 %.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 3,2 prosenttiyksikköä 80,0 prosenttiin (76,8).

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

Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus

NÄKYMÄT JA OHJEISTUS 27.10.2026

Näkymät

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2026. Finnair suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna noin 1 %. Kapasiteettiarvion pienentymiseen aiemmasta on vaikuttanut Lähi-itään suuntautuvien lentojen peruminen. Kapasiteettiarvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Finnairin oman liikenteen matkustajamäärän odotetaan kasvavan noin 7 % vuonna 2026.

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

Ohjeistus (päivitetty 13.10.2026)

Finnair ennakoi yhtiön liikevaihdon olevan 3,5–3,6 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 175–220 miljoonaa euroa vuonna 2026.

Herkkydet polttoaineen hinnalle ja valuuttakursseille

Finnairin vertailukelpoinen liike-tulos on herkkä polttoaineen hinnalle ja valuuttakursseille. Oheisessa taulukossa on esitetty, miten 10 % muutos polttoaineen hinnassa tai Yhdysvaltain dollarin kurssissa euroon nähden vaikuttaisi vertailukelpoiseen liiketulokseen suojaukset huomioon ottaen. Yhdysvaltain dollarin vahvistuminen heikentää yhtiön vertailukelpoista liiketulosta, kun taas dollarin heikentyminen vahvistaa sitä.

Herkkydet (10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen)	rullaavasti seuraavat 3 kk 30.9.2026	rullaavasti seuraavat 12 kk 30.9.2026
Polttoaine	12 milj. euroa	63 milj. euroa
Yhdysvaltain dollari	6 milj. euroa	47 milj. euroa

Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto:

Kolmas vuosineljännes oli Finnairille erittäin vahva. Liikevaihtomme kasvoi 14,2 % ja vertailukelpoinen liiketuloksemme parani 33 miljoonaa euroa nousten 84 miljoonaan euroon. Vertailukauden liikevaihtoa ja tulosta rasittivat työtaistelutoimet. Kuljetimme kolmannella neljänneksellä 3,5 miljoonaa matkustajaa, eli 7 % enemmän kuin vertailukaudella. Samalla matkustajakäyttöasteemme nousi 81,8 prosenttiin.

Liikevaihdon kasvua ja vahvaa tulosta tuki kolmannen neljänneksen aikana vahvana pysynyt kysyntäympäristö, jossa matkustuskysyntä on jatkanut kasvuaan markkinan useista epävarmuustekijöistä huolimatta. Hyvä operatiivinen laatu ja onnistunut kustannusten hallinta tukivat tulosta. Verkostovalintamme vastasivat hyvin asiakkaiden tarpeisiin, ja matkustajatuotot kasvoivat sekä Euroopan-, Pohjois-Amerikan- että Aasian-liikenteessä. Rahtiliiketoimintamme liikevaihto kasvoi 35,4 %, kun rahtivirtoja ohjautui Lähi-idän tilanteen vuoksi pohjoiselle reitille. Lisäpalveluiden liikevaihto kasvoi 16,3 %.

Asiakastytyväisyys pysyi hyvällä tasolla ja asiakkaiden nettosuositteluindeksi (NPS) kolmannella neljänneksellä oli 38. Syyskuussa Finnair palkittiin 16:tta kertaa peräkkäin Pohjois-Euroopan parhaana lentoyhtiönä, ja matkustamohenkilökuntamme nimettiin Pohjois-Euroopan parhaaksi neljättä kertaa peräkkäin.

Onnistunut polttoainesuojaus on tänä vuonna tukenut kannattavuutemme parantumista ja tuonut ennakoitavuutta polttoainekustannuksiin tilanteessa, jossa lentopolttoaineen hinta on pysynyt korkealla geopolittisen epävarmuuden jatkuessa. Vaikka lentomatkustamisen kysyntä on toistaiseksi säilynyt vahvana, korkea polttoaineen hinta sekä sen kehitykseen, inflaatioon ja korkotasoon liittyvä epävarmuus tekevät toimintaympäristöstä jatkossa haastavan. Keskimääräinen suojausasteemme vuodelle 2027 on tällä hetkellä 34 %.

Operatiivinen kassavirtamme oli vahva neljänneksen aikana. Vahva kassavirta ja kassavarat tukevat strategiamme systemaattista toteutusta ja on yksi keskeisistä edellytyksistä strategiakauden 2026–2029 noin 2,0–2,5 miljardin euron investointien rahoittamiseksi. Tämän vuoden lopulla saamme laivastoomme 19. A350-laajarunkokoneen ja ensi vuoden aikana otamme vastaan ensimmäiset uudet Embraer E195-E2-kapearunkokoneemme. Vahva kassavirtamme puoltaa myös pääomanpalautuksen toisen erän 0,04 euroa osakkeelta maksamista 4.11.2026.

Kiitän asiakkaitamme jatkuvasta luottamuksesta, jota olette meille osoittaneet. Kiitos myös koko Finnairin tiimille vahvasta suorituksesta ja asiakkaiden matkojen turvallisuudesta ja luotettavuudesta huolehtimisesta jatkuvasti muuttuvassa toimintaympäristössä.

Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	7-9/2026	7-9/2025	Muutos %	1-9/2026	1-9/2025	Muutos %	2025
Liikevaihto ja kannattavuus							
Liikevaihto	953,2	834,9	14,2	2 648,0	2 316,7	14,3	3 106,2
Vertailukelpoinen liiketulos	84,0	50,7	65,5	161,8	-1,5	> 200	60,1
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	8,8	6,1	2,7 %-yks.	6,1	-0,1	6,2 %-yks.	1,9
Liiketulos	86,2	52,1	65,4	176,4	17,9	> 200	64,2
Liiketulos, % liikevaihdosta	9,0	6,2	2,8 %-yks.	6,7	0,8	5,9 %-yks.	2,1
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	17,6	16,5	1,1 %-yks.	15,7	11,1	4,6 %-yks.	13,0
Kauden tulos	59,1	30,5	93,8	108,3	-7,9	> 200	18,4
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	0,29	0,15	93,8	0,53	-0,04	> 200	0,09
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	0,29	0,15	92,1	0,53	-0,04	> 200	0,09
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	8,96	7,97	12,4	8,68	7,77	11,7	7,90
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK*	8,61	7,93	8,5	8,53	7,98	6,8	8,07
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	8,17	7,49	9,1	8,15	7,78	4,8	7,75
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,65	5,25	7,6	5,75	5,51	4,3	5,51
Pääomarakenne							
Omavaraisuusaste, %	-	-	-	24,7	17,7	7,0 %-yks.	17,3
Nettovelkaantumisaste, %	-	-	-	32,5	133,4	-100,9 %-yks.	116,3
Korollinen nettovelka	-	-	-	343,6	814,0	-57,8	740,3
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-	-	-	0,6	2,1	-70,7	1,8
Bruttoinvestoinnit**	52,2	49,5	5,5	225,6	174,0	29,6	209,0
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-	-	-	10,3	2,7	7,7 %-yks.	3,6
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	-	-	-	39,2	23,9	15,3 %-yks.	34,2
Liikenne							
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	3 482	3 253	7,0	9 628	8 974	7,3	11 884
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	10 642	10 474	1,6	30 508	29 808	2,3	39 307
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	8 706	8 355	4,2	24 405	22 902	6,6	30 227
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	81,8	79,8	2,0 %-yks.	80,0	76,8	3,2 %-yks.	76,9
Tarjotut henkilökilometrit ml. koneiden ulosvuokraukset, milj. km	10 642	10 956	-2,9	31 125	31 266	-0,5	41 416
Strategiset tunnusluvut							
Nettosuosittelutulos (NPS)	38	32	19,8	39	31	24,7	32
Säännöllisyys, %	98,9	98,3	0,6 %-yks.	98,8	96,1	2,7 %-yks.	96,8
Saapumistämällisyys, %	79,7	79,6	0,1 %-yks.	78,6	79,2	-0,6 %-yks.	80,0
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %***	75,2	73,9	1,3 %-yks.	74,5	74,1	0,4 %-yks.	73,9
Aktiivisten Finnair Plus -jäsenten määrä, miljoonaa	-	-	-	2,6	2,5	5,4	2,6
Matkustajakohtainen lisämyynti, euroa*	18,66	17,18	8,6	18,72	16,73	11,9	17,29
Ympäristö							
Lentopolttoaineen kokonaiskulutus, tonnia	285 971	281 496	1,6	816 813	795 719	2,7	1 049 263
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, tonnia	4 782	5 400	-11,4	13 258	12 074	9,8	16 360
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, %	1,7	1,9	-0,2 %-yks.	1,6	1,5	0,1 %-yks.	1,6
Lentojen suorat CO ₂ -päästöt, tonnia	888 556	872 462	1,8	2 539 234	2 476 318	2,5	3 263 974
Lentojen suorat CO ₂ -päästöt, g/RTK	884,6	906,7	-2,4	891,2	925,8	-3,7	918,8
Henkilöstö							
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	6 110	5 886	3,8	6 001	5 800	3,5	5 779
Henkilöstön sitoutumisindeksi	-	-	-	7,4	6,4	15,6	7,0
Sairauspoissaolot, %	4,1	3,4	0,7 %-yks.	4,4	4,0	0,4 %-yks.	4,2
Tapaturmataajuus (LTIF)	4,5	5,8	-22,3	4,3	5,6	-23,8	5,2
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	-	-	-	1,7	2,0	-0,3 %-yks.	2,0

* Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield) ja matkustajakohtainen lisämyynti -mittareiden vertailuluvut on oikaistu johtuen peruutusmaksuihin liittyvästä korjauksesta matkustajatuotoista lisämyyntiin.

- **** Bruttoinvestoinnit -mittarin vertailuluvut on oikaistu sisältämään konsernin rahavirtalaskelman investoinnit laivastoon ja muuhun käyttöomaisuuteen. Aiemmin se sisälsi aktivoidut käyttöomaisuushyödykkeet sekä käyttöoikeusomaisuuteen liittyvät uudet sopimukset, uudelleenarvostukset ja modifikaatiot.
- ***** Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa -mittarin vertailuluvut on oikaistu vastaamaan laskentatavan muutosta siten, että laskennassa huomioidaan vain lennätetyt matkustajat.

Toimintaympäristö heinä–syyskuussa

Markkinakysyntä pysyi vahvana Finnairin keskeisillä markkina-alueilla koko vuosineljänneksen ajan ja kasvoi edelleen yrityksen kapasiteetin kasvua nopeammin. Lähi-idän lentoliikenteeseen kohdistuneet häiriöt pienensivät markkinakapasiteettia erityisesti Euroopan ja Aasian välisessä vaihtoliikenteessä, mikä tuki korkeampia matkustajakäyttöasteita, parantuneita lippuhintoja ja positiivista yksikkötuottokehitystä. Euroopan-liikenne oli vahvinta, mutta myös Aasian-liikenne ja Pohjois-Amerikan-liikenne kasvoivat vahvasti. Euroopassa kysyntä ylitti edelleen kapasiteetin kasvun, mitä tukivat vankka Suomesta lähtevien vapaa-ajan matkojen kysyntä sekä hyvällä tasolla oleva Euroopan sisäinen matkustus.

Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan, vaikka reitit ovat jopa 40 % pidempiä verrattuna aikaan ennen Venäjän ilmatilan sulkeutumista vuonna 2022. Yhtiö on suurin eurooppalainen toimija Euroopan ja Japanin välillä. Finnair 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 0,5 % (+2,9) Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välillä. Reittilentomarkkina kasvoi 8,5 % (+6,3) Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välillä, mutta laski 8,3 % (-1,3) Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välillä.

Aurinkomatkojen kesäkauden tarjontaa on laajennettu uusilla ranta- ja kaupunkilomakohteilla, ja matkustajamäärä kasvoi vertailukaudesta kiintiötuotannon täyttöasteen kohoamisen, kapasiteetin lisäyksen sekä kaupunkilomien kasvaneen kysynnän myötä. Italian Sisiliassa sijaitsevan Etnan tulivuoren purkaukset ja tuhkapilvet aiheuttivat ajoittain häiriöitä ja väliaikaisia sulkua Catanian lentoasemalla, mikä johti lentoliikenteen poikkeusjärjestelyihin ja aiheutti muutoksia asiakkaiden matkustusjärjestelyihin. Suomessa kuluttajakysyntää rasittivat edelleen heikko taloustilanne ja korkea työttömyysaste, mikä lisäsi hintatietoisuutta ja vaikutti ostokäyttäytymiseen. Inflaatio aiheutti edelleen kustannuspaineita, sillä globaalisti kasvanut kysyntä suosittuihin matkakohteisiin nosti erityisesti hotellihintoja ja heikensi hotellien saatavuutta suosittuina matkustusajankohtina. Asiakastytytyvyisyys oli vertailukauden hyvällä tasolla, ja nettosuositteletulos (NPS) oli 70 (70).

Maailmanlaajuinen lentorahtikysyntä jatkoi vahvistumistaan ja kasvoi toimialan kapasiteettia nopeammin, mitä tukivat suotuisat markkinaolosuhteet maailmankaupan, valmistavan teollisuuden aktiivisuuden ja vientitilausten osalta. Vahvempi kysyntä, korkeammat käyttöasteet ja parantuneet rahtituotot ovat auttaneet kompensoimaan osan kasvaneista kustannuksista, jotka ovat johtuneet polttoainekustannusten noususta.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 1,5 % vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 84,4 % korkeampi ja eurohinta 86,7 % korkeampi kuin vertailukaudella. Finnairin suojapolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääriä eriajan.

Taloudellinen kehitys heinä–syyskuussa

LIKEVAIHTO HEINÄ–SYYSKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 14,2 % vertailukaudesta. Kasvun pääasiallinen lähde oli matkustajatuottojen nousu, jonka taustalla vaikutti Lähi-idän sodan aiheuttama markkinakapasiteetin supistuminen. Vertailukaudella työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus liikevaihtoon oli noin 24 miljoonaa euroa.

Liikevaihto tuotteittain

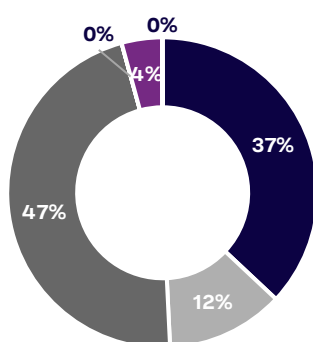
miljoonaa euroa	7-9/2026	7-9/2025	Muutos %
Matkustajatuotot	749,5	662,8	13,1
Lisämyynti	65,0	55,9	16,3
Rahti	66,1	48,8	35,4
Matkapalvelut	72,6	67,3	7,9
Yhteensä	953,2	834,9	14,2

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) kasvoi 12,4 % 8,96 senttiin (7,97) keskimääräisten lentolippuhintojen ja matkustajakäyttöasteen nousun sekä rahdin ja lisämyynnin hyvän kehityksen myötä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

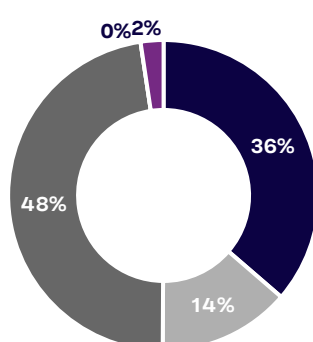
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF %	Muutos %-yks.
	7-9/2026	7-9/2025	7-9/2026	7-9/2025	7-9/2026	7-9/2025		
	Milj. euroa	Milj. euroa	Milj. km	Milj. km	Milj. km	Milj. km		
Aasia	277,2	248,6	3 866,2	3 757,5	3 307,9	3 190,6	85,6	0,6
Pohjois-Amerikka	91,8	73,6	1 464,6	1 416,2	1 178,4	1 076,6	80,5	4,4
Eurooppa	348,6	302,9	5 058,7	4 813,7	4 057,5	3 739,5	80,2	2,5
Lähi-itä	-0,0	13,5	-	222,0	-	178,6	-	-80,5
Kotimaa	31,5	28,6	252,8	264,2	162,6	170,1	64,3	-0,0
Kohdistamaton	0,4	-4,3						
Yhteensä	749,5	662,8	10 642,3	10 473,7	8 706,5	8 355,3	81,8	2,0

Matkustajatuotot



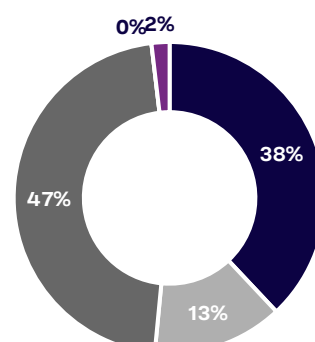
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Kohdistamaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 13,1 % samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 1,6 %. Vertailukaudella työtaistelutoimet pienensivät

matkustajatuottoja ja rajoittivat kapasiteettia. Tarjotut henkilökilometrit koneiden ulosvuokraukset miehistöineen huomioiden laskivat 2,9 %.

Matkustajamäärä kasvoi 7,0 % 3 482 000 matkustajaan, liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 4,2 %, ja matkustajakäyttöaste nousi 2,0 prosenttiyksikköä 81,8 prosenttiin.

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

Aasian-liikenteessä kapasiteetti kasvoi 2,9 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 3,7 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 0,6 prosenttiyksikköä 85,6 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 3,4 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 9,5 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 4,4 prosenttiyksikköä 80,5 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 5,1 % uusien kohteiden tukemana. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 8,5 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 2,5 prosenttiyksikköä 80,2 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti ja myydyt henkilökilometrit tippuivat nolleen, koska Dohan- ja Dubain-lentojen liikennöinti keskeytettiin 28.2.2026 alueen turvallisuustilanteen kiristyttyä.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 4,3 %. Myydyt henkilökilometrit laskivat 4,4 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste pysyi muuttumattomana 64,3 prosentissa.

Lisämyynti kasvoi 16,3 % 65,0 miljoonaan euroon (55,9) samalla, kun matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 8,6 % 18,66 euroon (17,18) korkeamman matkustajamäärän, parannetun dynaamisen hinnoittelun ja porrastetun matkatavaroiden hinnoittelun tukemana. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 5,1 % samalla, kun kokonaisrahti- ja postitonnit kasvoivat 6,3 %. Rahtiliikenvaihto kasvoi 35,4 % vahvan rahtimäärien kehityksen ja korkeina pysyneiden hintojen ansiosta erityisesti Aasiasta kuljetettavan rahdin osalta. Vaikka rahtituotot pysyivät edelleen hyvällä tasolla ja hyötyivät Lähi-idän sodan aiheuttamien lentorahtimarkkinahäiriöiden jatkumisesta, tuotoissa nähtiin vuosineljännesten välillä jonkin verran laskua markkinan sopeutuessa ja tasaantuessa alkuvaiheen huipputasoilta. On syytä huomata, että Finnair raportoi vertailukaudella operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden taloudelliseen kehitykseen vaikuttivat kiintiötuotannon täyttöasteen kasvu sekä toimintaympäristön edelleen jatkunut epävarmuus. Toimintaympäristöön vaikuttivat Italian Sisiliassa sijaitsevan Etnan tulivuoren purkauksen aiheuttamat häiriöt, Suomen heikko taloustilanne ja hotellihuoneiden hintojen nousu ja hotellien rajallinen saatavuus suosituissa matkakohteissa.

Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 5,6 % vertailukaudesta. Kasvua tukivat tarjonnan laajentuminen uusilla matkakohteilla, kaupunkilomien kysynnän kasvu, kiintiötuotannon kapasiteetin lisäys ja korkea 95,6 % (93,1) täyttöaste. Matkapalveluiden liikevaihto kasvoi 7,9 % 72,6 miljoonaan euroon (67,3).

Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 25,4 % 17,8 miljoonaan euroon (23,9), koska kahden A330-lentokoneen ulosvuokraus miehistöineen (*wet lease out*) päättyi maaliskuussa 2026.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT HEINÄ-SYYSKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liikeluokkaan sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 9,8 % pääasiassa polttoainekulujen, kasvaneiden henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen, matkustaja- ja maapalvelukulujen, liikennöimismaksujen sekä IT- ja muiden kulujen takia.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) kasvoi 9,1 % ja oli 8,17 senttiä (7,49). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus kasvoi 7,6 % 5,65 senttiin (5,25).

Vertailukelpoiseen liitetulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 887,1 milj. euroa)



miljoonaa euroa	7-9/2026	7-9/2025	Muutos %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	150,6	134,2	12,2
Polttoainekulut	267,9	233,9	14,5
Kapasiteettivuokrat	41,8	34,9	19,8
Lentokaluston huoltokulut	51,7	52,6	-1,7
Liikennöimismaksut	88,9	84,1	5,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	36,5	31,1	17,3
Matkustaja- ja maapalvelut	133,7	123,1	8,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	32,6	27,2	19,9
Poistot	83,5	86,9	-4,0
Yhteensä	887,1	808,0	9,8

Vertailukelpoiseen liitetulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 7,8 %.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, kasvoivat 14,5 % polttoaineen hinnan¹ nousun myötä. Hinnan nousun vaikutusta vahvistivat korkeampi kapasiteetti sekä EU:n asettamaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteeseen ja päästökauppaan liittyvät kulut, jotka kasvoivat 30 %. Polttoaineen markkinahinnan muutokset eivät näy suoraan polttoainekuluissa, sillä yhtiö suojaaa polttoainehankintojaan ja myös suojaamattomiin ostoihin markkinahinnan muutokset vaikuttavat sopimusteknisistä syistä viiveellä. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 0,2 %. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnakilometrit (RTK)) parani 2,4 %.

Useat kuluerät kasvoivat katsauskauden aikana. Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat pääasiassa henkilöstömäärän, palkkojen ja kannustinpalkkiovarausten sekä kapasiteetin kasvun vuoksi. Matkustaja- ja maapalvelukulujen kasvuun vaikuttivat korkeampi matkustajamäärä, Aurinkomatkojen kohdetarjonnan laajentuminen ja hotellien hintojen nousu. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulujen kasvu liittyi myynnin kasvuun. Liikennöimismaksujen kasvuun vaikuttivat kapasiteetin kasvu ja hinnankorotukset. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat pääasiassa suurempien konsultointi- ja IT-kulujen sekä valuuttakurssimuutosten takia.

¹ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien

TULOS HEINÄ–SYYSKUUSSA

miljoonaa euroa	7-9/2026	7-9/2025	Muutos %
Vertailukelpoinen EBITDA	167,5	137,7	21,6
Poistot	-83,5	-86,9	4,0
Vertailukelpoinen liiketulos	84,0	50,7	65,5
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	2,2	1,3	61,6
Liiketulos	86,2	52,1	65,4
Rahoitustuotot	7,6	5,1	48,7
Rahoituskulut	-19,8	-18,0	-10,0
Kurssivoitot ja -tappiot	-0,7	0,3	<-200
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	0,5	-	-
Tulos ennen veroja	73,8	39,5	86,8
Tuloverot	-14,7	-9,0	-63,0
Kauden tulos	59,1	30,5	93,8

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos kasvoivat liikevaihdon kasvun tukemana. Vertailukaudella työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen oli noin 18 miljoonaa euroa.

Liiketulosta tukivat vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -0,2 miljoonaa euroa (0,2). Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden summa oli yhteensä 2,4 miljoonaa euroa (1,1). Myyntivoitot ja -tappiot liittyivät pääasiassa lentokonemoottorin myyntiin. Vertailukaudella muut vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät liittyivät pääasiassa aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnasta syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen.

Nettorahoituskulut olivat lähellä vertailukauden tasoa. Kauden tulos oli 59,1 miljoonaa euroa (30,5).

Taloudellinen kehitys tammi–syyskuussa

LIKEVAIHTO TAMMI–SYYSKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 14,3 % vertailukaudesta, johon vaikuttivat polttoaineen hinta, joka on osittain siirtynyt lippujen hintoihin, sekä Lähi-idän sodan aiheuttama markkinakapasiteetin väheneminen. Vertailukaudella työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus liikevaihtoon oli noin 96 miljoonaa euroa.

Liikevaihto tuotteittain

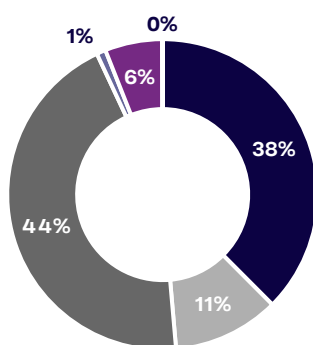
miljoonaa euroa	1-9/2026	1-9/2025	Muutos %
Matkustajatuotot	2 081,1	1 828,0	13,8
Lisämyynti	180,2	150,1	20,1
Rahti	190,2	150,1	26,7
Matkapalvelut	196,4	188,5	4,2
Yhteensä	2 648,0	2 316,7	14,3

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) kasvoi 11,7 % 8,68 senttiin (7,77) keskimääräisten lentolippuhintojen ja matkustajakäyttöasteen nousun myötä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

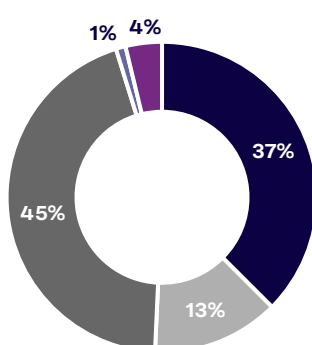
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	1-9/2026	1-9/2025	1-9/2026	1-9/2025	1-9/2026	1-9/2025	%	Muutos
	Milj. euroa	Milj. euroa	Milj. km	Milj. km	Milj. km	Milj. km		%-yks.
Aasia	780,9	661,4	11 434,2	10 877,3	9 718,7	8 765,5	85,0	4,4
Pohjois-Amerikka	230,9	205,6	4 041,1	4 046,7	3 121,9	2 951,6	77,3	4,3
Eurooppa	924,6	818,6	13 571,0	12 828,9	10 565,3	9 694,8	77,9	2,3
Lähi-itä	19,7	57,5	307,6	916,0	260,8	761,3	84,8	1,6
Kotimaa	124,3	117,2	1 154,0	1 139,0	738,8	729,1	64,0	0,0
Kohdistamaton	0,7	-32,3						
Yhteensä	2 081,1	1 828,0	30 507,9	29 807,9	24 405,5	22 902,4	80,0	3,2

Matkustajatuotot



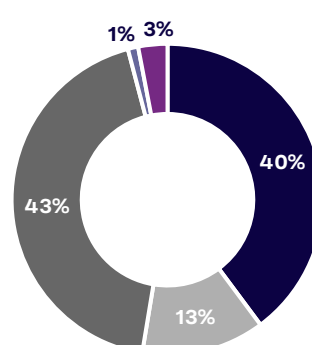
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Kohdistamaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 13,8 % samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 2,3 %. Vertailukaudella työtaistelutoimet pienensivät matkustajatuottoja ja rajoittivat kapasiteettia. Tarjotut henkilökilometrit koneiden ulosvuokraukset miehistöineen huomioiden laskivat 0,5 %.

Matkustajamäärä kasvoi 7,3 % 9 628 400 matkustajaan, liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 6,6 %, ja matkustajakäyttöaste nousi 3,2 prosenttiyksikköä 80,0 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 5,1 %. Työtaistelutoimien päättymisen ohella kapasiteettia kasvattivat useisiin kohteisiin lisätyt vuorot. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 10,9 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 4,4 prosenttiyksikköä 85,0 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti laski 0,1 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 5,8 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 4,3 prosenttiyksikköä 77,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 5,8 % uusien kohteiden tukemana. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 9,0 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 2,3 prosenttiyksikköä 77,9 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 66,4 %, koska Dohan- ja Dubain-lentojen liikennöinti keskeytettiin 28.2.2026 alueen turvallisuustilanteen kiristyttyä. Myydyt henkilökilometrit laskivat 65,7 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 1,6 prosenttiyksikköä 84,8 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi 1,3 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 1,3 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste säilyi muuttumattomana 64,0 prosentissa.

Lisämyynti kasvoi 20,1 % 180,2 miljoonaan euroon (150,1) ja matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 11,9 % 18,72 euroon (16,73) korkeamman matkustajamäärän, lisämatkatavaroiden ja -palvelujen kasvaneen suosion, parannetun dynaamisen hinnoittelun sekä porrastetun matkatavaroiden hinnoittelun tukemana. Lisäksi kasvua vauhditti muutos- ja palvelumaksujen kasvu, jonka taustalla oli ei-hyvityskelpoisten lippujen tuloutuksen aikaistuminen. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 6,4 % ja kokonaisrahti- ja postitonnit 6,8 %. Rahtiliikenvaihto kasvoi 26,7 % suurempien rahtimäärien ja korkeampien hintojen ansiosta erityisesti Aasiasta kuljetettavan rahdin osalta. Rahtimääriä ja hintoja tukivat Lähi-idän sodan puhkeamisen seurauksena lentorahtimarkkinoilla syntyneet häiriöt. On syytä huomata, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden suorituskykyä tukivat kaupunkilomien kysynnän kasvu ja kiintiötuotannon korkea täyttöaste, mutta sitä rasittivat sota Lähi-idässä, heikko taloustilanne ja matala kuluttajaluottamus Suomessa sekä hotellien hintojen nousu ja rajoitettu saatavuus. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 3,6 %, ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 94,3 % (93,1). Matkapalveluiden liikevaihto kasvoi 4,2 % 196,4 miljoonaan euroon (188,5).

Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 5,0 % 71,2 miljoonaan euroon (74,9). Kaksi aiemmin omassa käytössä ollutta A330-lentokonetta ulosvuokrattiin ilman miehistöä (*dry lease out*) lokakuusta 2025 alkaen. Kahden A330-lentokoneen ulosvuokraus miehistöineen (*wet lease out*) puolestaan päättyi maaliskuussa 2026.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI-SYYSKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 6,9 % pääasiassa kasvaneiden henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen, polttoainekulujen, matkustaja- ja maapalvelukulujen sekä kiinteistö-, IT- ja muiden kulujen takia.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) kasvoi 4,8 % ja oli 8,15 senttiä (7,78). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus kasvoi 4,3 % 5,75 senttiin (5,51).

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 2 557,3 milj. euroa)



miljoonaa euroa	1-9/2026	1-9/2025	Muutos %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	450,5	406,1	10,9
Polttoainekulut	731,7	674,8	8,4
Kapasiteettivuokrat	115,7	109,1	6,1
Lentokaluston huoltokulut	165,3	175,6	-5,9
Liikennöimismaksut	253,4	240,8	5,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	107,5	97,7	10,0
Matkustaja- ja maapalvelut	378,3	348,6	8,5
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	101,4	81,0	25,3
Poistot	253,6	259,5	-2,3
Yhteensä	2 557,3	2 393,2	6,9

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

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, kasvoivat 8,4 % johtuen polttoaineen hinnan² noususta, korkeammasta kapasiteetista sekä EU:n asettamaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitelveitteen ja päästökauppaan liittyvistä kuluista, jotka kasvoivat 30 %. Polttoaineen markkinahinnan muutokset eivät näy suoraan polttoainekuluissa, sillä yhtiö suojaaa polttoainehankintojaan ja myös suojaamattomiin ostoihin markkinahinnan muutokset vaikuttavat sopimusteknisistä syistä viiveellä. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 0,2 %. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikipometrit (RTK)) parani 3,7 %.

Korkeampi kapasiteetti kasvatti henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviä kuluja sekä liikennöimismaksuja. Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen kasvuun vaikuttivat lisäksi kasvanut henkilöstömäärä sekä palkkojen ja kannustinpalkkiovarausten nousu. Matkustaja- ja maapalveluiden kuluja kasvattivat suurempi matkustajamäärä, korkeammat jäänpoistokulut vuoden alussa, Aurinkomatkojen kohdetarjonnan laajentuminen sekä hotellien hintojen ja ateriapalveluiden yksikkökustannuksen nousu. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulujen kasvu liittyi myynnin kasvuun. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat pääasiassa suurempien konsultointi- ja IT-kulujen sekä valuuttakurssierojen vuoksi.

Lentokaluston huoltokulujen laskun taustalla oli ensisijaisesti vuokrattujen lentokoneiden pienempi määrä.

TULOS TAMMI-SYYSKUUSSA

miljoonaa euroa	1-9/2026	1-9/2025	Muutos %
Vertailukelpoinen EBITDA	415,4	258,0	61,0
Poistot	-253,6	-259,5	2,3
Vertailukelpoinen liikelulos	161,8	-1,5	> 200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	14,6	19,4	-24,9
Liikelulos	176,4	17,9	> 200
Rahoitustuotot	22,4	18,0	24,5
Rahoituskulut	-60,9	-62,8	3,1
Kurssivoitot ja -tappiot	-3,8	17,0	-122,5
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	1,3	-	-
Tulos ennen veroja	135,4	-10,0	> 200
Tuloverot	-27,1	2,1	<-200
Kauden tulos	108,3	-7,9	> 200

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liikelulos kasvoivat korkeampien tuottojen tukemana. Vertailukaudella työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liikelukokseen oli noin 68 miljoonaa euroa.

Liikelulosta tukivat vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -1,4 miljoonaa euroa (12,5). Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisien käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden summa oli yhteensä 16,0 miljoonaa euroa (7,1). Myyntivoitot ja -tappiot liittyivät pääasiassa viiden lentokonemoottorin myyntiin sekä aiemmin vuokrattujen kahden A321-lentokoneen ja yhden

² Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien

A330-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen. Vertailukaudella muut vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät liittyivät pääasiassa neljän aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen. Vertailukaudella Finnair teki lisäksi 0,2 miljoonan euron alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen.

Nettorahoituskulut kasvoivat johtuen pääasiassa kurssivoittojen kääntymisestä tappioiksi. Kauden tulos kääntyi voitolliseksi ja oli 108,3 miljoonaa euroa (-7,9).

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli syyskuun lopussa 4 281,6 miljoonaa euroa (31.12.2025: 3 686,9). Laivaston tasearvo kasvoi 20,9 miljoonaa euroa 1 206,1 miljoonaan euroon (31.12.2025: 1 185,2) aiemmin vuokrattujen lentokoneiden ostojen ja laivastoinvestointeihin liittyvien ennakkomaksujen myötä. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski 47,3 miljoonaa euroa 466,4 miljoonaan euroon (31.12.2025: 513,7) johtuen poistoista ja aiemmin vuokrattujen lentokoneiden ostoista.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 37,5 miljoonaa euroa 193,1 miljoonaan euroon (31.12.2025: 155,7). Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 103,4 miljoonaan euroon (31.12.2025: 213,3). Eläkesaamiset kasvoivat 115,6 miljoonaan euroon (31.12.2025: 94,4). Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina 0,3 miljoonassa eurossa (31.12.2025: 0,3).

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 179,8 miljoonaa euroa 894,6 miljoonaan euroon (31.12.2025: 714,8) johtuen pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvusta 724,8 miljoonaan euroon (31.12.2025: 561,5).

Oma pääoma kasvoi 1 058,3 miljoonaan euroon (31.12.2025: 636,7) eli 5,17 euroon osakkeelta (31.12.2025: 3,11) johtuen pääasiassa suojausinstrumenttien käyvän arvon muutoksesta ja kauden voitollisesta tuloksesta. Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrol- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Erän suuruus laskennallisten verojen jälkeen oli syyskuun lopussa 406,7 miljoonaa euroa (31.12.2025: 75,4).

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

miljoonaa euroa	1-9/2026	1-9/2025
Liiketoiminnan nettorahavirta	632,8	299,8
Investointien nettorahavirta	-624,8	-203,2
Rahoituksen nettorahavirta	-154,1	-240,8

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

Pääomarakenne

%	30.9.2026	31.12.2025
Omavaraisuusaste	24,7	17,3
Nettovelkaantumisaste	32,5	116,3

Omavaraisuusaste parani vuoden 2025 lopusta oman pääoman kasvun ansiosta. Myös nettovelkaantumisaste laski merkittävästi 32,5 %:iin 116,3 %:sta 31.12.2025. Tämä johtui ensisijaisesti korkeamman oman pääoman ja kassavarojen takia.

Maksuvalmius ja nettovelka

miljoonaa euroa	30.9.2026	31.12.2025
Kassavarat	1 348,0	1 061,0
Oikaistut korolliset velat	1 691,6	1 801,3
Korollinen nettovelka	343,6	740,3

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa hyvällä tasolla. Kassavarojen lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron suuruinen vakuudellinen luottolimiittijärjestely³ yleisiin rahoitustarpeisiin. Yhtiö käytti järjestelyyn sisältyvän yhden vuoden pituisen jatko-option maaliskuussa, minkä myötä järjestely erääntyy huhtikuussa 2028. Järjestely oli katsauskauden lopussa käyttämätön.

Oikaistu korollinen velka laski vuoden 2025 lopusta velkojen takaisinmaksujen ansiosta. Vuokrasopimusvelkojen osuus oli 714,9 miljoonaa euroa (31.12.2025: 762,7).

INVESTOINNIT

Tammi–syyskuussa bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 225,6 miljoonaa euroa (174,0) ja kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältäen käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -211,1 miljoonaa euroa (-173,1). Investointeihin sisältyi aiemmin vuokrattujen kahden A321-lentokoneen ja yhden A330-lentokoneen hankinnat.

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -413,7 miljoonaa euroa (-30,2) ja on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -624,8 miljoonaa euroa (-203,2).

Vuoden 2026 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -4 49 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä oli kauden lopussa 46 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostivat noin 41,0 % koko laivaston 1 672,5 miljoonan euron tasearvosta.⁴

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi pääosin konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy ja osittain Finnair Oyj. Finnair operoi syyskuun lopussa 54:ä* lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 29 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 15,0 vuotta.

Finnairin operoima laivasto** 30.9.2026	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2025 verrattuna	Omat***	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2026	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-	5	-	25,3	-
Airbus A320	174	10	-	10	-	24,1	-
Airbus A321	209	14	-	14	-	12,1	-
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330*	279	7	-1	5	2	16,9	-
Airbus A350	278/321	18	-	7	11	8,5	1
Yhteensä		54	-1	41	13	15,0	1

* A330-lentokoneista kaksi on väliaikaisesti ulosvuokrattu.

** Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate)

*** Sisältää ECA-rahoitetut (Export Credit Agency) lentokoneet.

³ Luottolimiitin taloudellisena lainakovenanttina on nettovelan suhde käyttökatteeseen tasoltaan 3,75 tai sen alle. Katsauskauden lopussa Finnairin suhdeluku oli 0,6.

⁴ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

LAIVASTOUUDISTUS

Yhtiöllä oli syyskuun 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 käytettävien kapearunkokoneiden uusimisessa ja solmineensa Embraerin kanssa sopimuksen 18 sitovasta E195-E2-konetilauksesta. Koneet tulevat Finnairin kumppanin Norran operointiin. Sopimukseen kuuluu myös optio 16 koneeseen ja osto-oikeus 12 koneeseen.

Lisäksi Finnair aikoo hankkia käyttöönsä enintään 12 käytettyä Airbus A320/321neo-konetta. Osana tätä suunnitelmaa yhtiö on jo solminut aiesopimukset kuuden A320neo-koneen vuokraamisesta. Sopimukseen sisältyvien koneiden odotetaan tulevan yhtiön operointiin vuoden 2027 aikana.

Maaliskuussa Finnair ilmoitti myös tehneensä aiesopimukset kahden ATR-72-600-potkurikoneen vuokraamisesta. Ensimmäinen kone on toimitettu, ja toisen lentokoneen odotetaan tulevan Norran operointiin vuoden 2026 viimeisen neljänneksen aikana. Aiesopimukset kahdesta Embraer E190-E1-lentokoneesta eivät sen sijaan johtaneet vuokrasopimuksen solmimiseen.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 856 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat, vahvistetut laajarunko- ja kapearunkokoneinvestoinnit.

NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIIKENNELAIVASTO)

Nordic Regional Airlines Oy (Norra) operoi 25 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Kaikki lentokoneet on vuokrattu Finnair Aircraft Finance Oy:ltä tai Finnair Oyj:ltä.

Norran operoima laivasto* 30.9.2026	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2025 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2026	Tilaukset
ATR	68/70/72	13	1	6	7	16,4	-
Embraer E190	100	12	-	9	3	18,3	-
Embraer E195-E2	134	-	-	-	-	-	18
Yhteensä		25	1	15	10	17,3	18

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

Strategian toteutus

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

Yhtiö viestii strategiansa etenemisestä vuosittain tilinpäätöstiedotteen julkistamisen yhteydessä.

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 asiakastyytyväisyyttä ja strategian onnistumista koskeva mittari parani ja oli 39 (31) tammi–syyskuussa. Syyskuussa Finnair palkittiin Pohjois-Euroopan parhaana lentoyhtiönä Skytrax World Airline Awards -tutkimuksessa jo 16:tta peräkkäistä kertaa. Lisäksi Finnair palkittiin vuoden 2026 Pohjois-Euroopan parhaasta matkustamohenkilökunnasta, mikä on osoitus yhtiön lentohenkilöstön erinomaisesta asiakaspalvelusta.

VALINNANVAPAUS – MODERNI VÄHITTÄISMYYNTI

Valinnanvapauteen liittyvät tärkeimmät mittarit ovat matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa⁵ ja matkustajakohdainen lisämyynti.

⁵ Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.

Tammi–syyskuussa modernien myyntikanavien osuus kokonaismatkustajamäärästä kasvoi 74,5 prosenttiin (74,1). Matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 11,9 % 18,72 euroon (16,73).

Tammi-syyskuussa Finnair toi tarjolle lisää tuotepaketteja, jotka antavat asiakkaille mahdollisuuden ostaa etukäteen istumapaikan yhdessä aterian, käsimatkatavaran tai priority-palveluiden kanssa alennettuun hintaan. Myös matkavakuutus lisättiin lisämyyntivalikoimaan.

SITOUTTAMINEN – ASIAKASUSKOLLISUUS MYÖS MATKOJEN ULKOPUOLELLA

Sitouttamisen ensisijainen mittari on aktiivisten Finnair Plus -jäsenten määrä, joka kasvoi 5,4 prosenttia ja oli syyskuun lopussa 2,6 miljoonaa (2,5).

Tammi-syyskuussa Finnair Plus vahvistui uusien Danske Bankin ja Verisuren kanssa solmittujen kumppanuuksien myötä, mikä tarjoaa asiakkaille enemmän mahdollisuuksia kerryttää Avios-pisteitä tai Finnair Plus -tasojäsenetuja. Myös Avios-pisteiden joustavuus parani, sillä jäsenet voivat nyt siirtää Avios-pisteitä suoraan Finnairin, Iberian, Aer Lingusin ja Vuelingin ohjelmatilien välillä.

Finnair laajensi ilmaisen lennonaikaisen internet-yhteyden käyttömahdollisuuksia Silver, Gold, Platinum -kanta-asiakkailleen 1.9.2026. Nettiyhteys on tarjolla Finnairin Airbus-laivaston koneissa koko lennon ajan.

SOPIVUUS – YDINASIAKKAIDEN TARPEISIIN VASTAAVA VERKOSTO

Sopivuutta koskeva päämittari on matkustajamäärä, joka kasvoi 7,3 % 9 628 400 matkustajaan tammi–syyskuussa. Lisäksi Finnairin verkoston hyödyntämistä kuvaa vaihtomatkustajien osuus, joka kasvoi 51,1 prosenttiin (50,0).

Kesäkuussa Finnair ilmoitti palauttavansa Tampereen ja Turun lentoverkostoonsa lokakuussa 2026. Uudet lennot yhdistävät Tampereen ja Turun sujuvasti Finnairin laajaan kansainväliseen verkostoon ja palvelevat erityisesti asiakkaita, jotka matkustavat Helsingistä eteenpäin.

Aiemmin maaliskuussa Finnair kertoi aikovansa hankkia enintään 12 käytettyä Airbus A320/321ceo -koneita. Osana tätä suunnitelmaa yhtiö on nyt solminut aiesopimukset kuuden A320ceo-koneen vuokraamisesta. Sopimukseen sisältyvien koneiden odotetaan tulevan yhtiön operointiin vuoden 2027 aikana.

Finnairin laivastoon jo kuuluvien Embraer E190 -koneiden matkustamoiden uusinta saatiin päätökseen toisen vuosineljänneksen aikana, ja kaikki 12 matkustamo on nyt uudistettu.

LUOTETTAVUUS – YHDENMUKAISET JA TEHOKKAAT PALVELUT

Luotettavuusmittareihin sisältyy lentojen säännöllisyys ja saapumistäsmällisyys. Tammi–syyskuussa Finnairin lentojen säännöllisyys parani 98,8 prosenttiin (96,1). Vertailukaudella säännöllisyyttä heikensivät työtaistelutoimet. Saapumistäsmällisyys heikkeni 78,6 prosenttiin (79,2). Täsmällisyyteen vaikuttivat hankalat sääolosuhteet sekä tammi–helmikuussa että kesäkuussa.

Tammi-syyskuussa Finnair jatkoi asiakaskokemuksen kehittämistä muun muassa opettamalla tekoälyavustaja Sisun auttamaan asiakkaita, joiden varaukseen sisältyvä lento on peruuntunut, sekä personoimalla asiakasviestintäsisältöä tilanteissa, joissa asiakkaan matkatavarat ovat vahingoittuneet.

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 1,7 % (2,0). Henkilöstön sitoutumisindeksiä mitataan kaksi kertaa vuodessa kesäkuussa ja joulukuussa, ja tuorein luku oli 7,4 (6,4).

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 ⁶	+4 %	+6 %
Vertailukelpoinen liikeulosmarginaali vuoden 2029 loppuun mennessä ⁵	6–8 %	6,5 %
Investoinnit strategiakaudella ^{5, 7}	2–2,5 Mrd€	N/A
Nettovelka suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen strategiakauden aikana ⁵	1–2	0,6
Kassavarat liikevaihdosta strategiakauden aikana ^{5, 8}	Min 20 %	39,2 %
Osingonjako tai pääomanpalautus keskimäärin	1/3 osakekohtaisesta tuloksesta	100,3 % osakekohtaisesta tuloksesta 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 2026 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 ilmastomuutoksen aiheuttajana, mikä edellyttää toimia ja sitoutumista yhtiön ilmastovaikutusten pienentämiseen. Nämä toimet ovat tarpeellisia myös varmistettaessa, että lentoliikenteen ihmisille ja yrityksille tarjoamien hyötyjen saatavuus voi jatkua tulevaisuudessa.

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

Finnair on sitoutunut parantamaan päästötehokkuuttaan tieteellisten tavoitteiden mukaisesti ja on asettanut *Science Based Targets* -aloitteen (SBTi) vahvistaman päästövähennystavoitteen, joka tukee ilmaston lämpenemisen rajoittamista 1,5 asteeseen Pariisin ilmastopimuksen mukaisesti. Tavoitteena on vähentää lentämisen *well-to-wake*-päästöjä 34,5 % lennettyyn hyötykuormaan (RTK, myydyt tonnikipometrit) suhteutettuna vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Absoluuttisiksi CO₂e-päästöiksi muutettuna tavoite vastaa noin 13 prosentin päästövähennystä. Laskenta perustuu parametreihin, jotka olivat käytössä vuoden 2024 tavoiteasetannan aikaan. Muut päästöt, kuten jätövanat (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 raporttoimaan 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.

⁶ Taloudelliset tavoitteet on asetettu sillä oletuksella, että Venäjän ilmatila pysyy suljettuna strategiakauden ajan.

⁷ Sisältää jäljellä olevan A350-investoinnin, jonka toimituksen odotetaan tapahtuvan loppuvuodesta 2026

⁸ Sisältää käyttämättömän luottolimiittijärjestelyn

Kestävän kehityksen mittaristo

	1-9/2026	1-9/2025
Päästötehokkuus (well-to-wake), CO2 g/RTK	94,4	980
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, %	1,6	1,5
Saavutettavuuden NPS	41	44
Tapaturmataajuus (LTIF)	4,3	5,6
Henkilöstön sitoutumisindeksi*	7,4	6,4

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

Tammi–syyskuussa Finnairin lentämisen päästötehokkuus parani 3,7 % vertailukauteen nähden. Parannus johtui pääasiassa laajarunkokoneiden suuremmista käyttöasteista sekä kapearunkolaivaston polttoainetehokkuuden paranemisesta. Kapearunkolaivaston polttoainetehokkuuden kehitystä vauhditti lentäjien polttoainesäästömenetelmien aiempaa laajempi hyödyntäminen.

Finnair käytti tammi–syyskuussa 13 258 tonnia (12 074) uusiutuvaa lentopolttoainetta, mikä vastasi 1,6 % (1,5) lentopolttoaineen kokonaiskulutuksesta. Tästä valtaosa muodostui EU:n polttoainetoimittajille säätämän velvoitteen myötä tankatusta SAF:sta. Käytetty SAF oli kokonaisuudessaan ISCC RED -sertifioitua.

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

Muutokset yhtiön johdossa

Finnair tiedotti 19.1.2026, että henkilöstöjohtaja Kaisa Aalto-Luoto jättää yhtiön viimeistään 30.6.2026 siirtyäkseen toisen työnantajan palvelukseen.

Finnair tiedotti 21.5.2026, että Sini Kivekäs (51, OTM, VT) on nimetty Finnairin henkilöstöjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 1.6.2026 alkaen. Hänellä on lähes kolmenkymmenen vuoden monipuolinen kokemus finanssialasta ja johtotehtävistä Nordeassa ja Aktiassa. Viimeisimmässä roolissaan Kivekäs toimi Aktiassa konsernitoiminnoista sekä henkilöstöstä vastaavana konsernin johtoryhmän jäsenenä.

Finnair tiedotti 24.7.2026, että Finnairin talousjohtaja Pia Aaltonen-Forsell on irtisanoutunut Finnairilta siirtyäkseen toisen työnantajan palvelukseen ja hän jättää yhtiön 31.10.2026.

Jussi Siitonen (57, KTM) nimettiin Finnairin talousjohtajaksi 1.11.2026 alkaen. Siitonen on toiminut Fiskars-konsernin talousjohtajana ja toimitusjohtajan sijaisena. Hän on myös toiminut Finnairin hallituksessa vuodesta 2024 lähtien. Hän jätti hallituspaikkansa 24.7.2026.

Finnair tiedotti 18.8, että Arti Zeighami (55, Electrical Engineering -opintoja, KTH Royal Institute of Technology; taloustieteen opintoja, Stockholm University) on nimetty Finnairin digijohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 19.8.2026 alkaen. Digijohtaja Antti Kleemola jätti Finnairin syyskuun lopussa. Arti Zeighami on aiemmin toiminut H&M-konsernin data- ja analytiikkajohtajana. Hän siirtyy Finnairiin Boston Consulting Groupin osakkaan ja johtajan tehtävästä, jossa hän on keskittynyt toimimaan neuvonantajana tekoälyn skaalautumisessa.

Lisäksi Kaarina Ståhlberg (59, oikeustieteen kandidaatti, LL.M (Columbia, New York)) nimettiin lakiasiaintohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 31.8.2026 alkaen. Lakiasiaintohtaja Sami Sarelius jättää Finnairin vuoden lopussa. Kaarina Ståhlberg on toiminut lakiasioiden johtotehtävissä Nokiassa, sekä lakiasiaintohtajana Posti Groupissa ja Fortumissa.

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet

	30.9.2026	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	946,5	643,5

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

Kaupankäynti osakkeella

	1-9/2026	1-9/2025
Osakevaihto, kpl	64 780 746	68 557 142
Osakevaihto, milj. euroa	245,0	202,5
Ylin kurssi, euroa	5,53	3,97
Alin kurssi, euroa	2,70	2,21
Keskikurssi (kaupankäyntimäärillä painotettu), euroa	3,78	2,96
Päätöskurssi, euroa	4,62	2,87

Katsauskauden lopussa Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,7 % (31.12.2025: 55,7). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 16,3 % (31.12.2025: 12,6).

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. Hallitus päätti 26.10.2026 kokouksessaan pääomanpalautuksen toisen erän täsmäytys- ja maksupäivän. Toisen erän 0,04 euroa osakkeelta täsmäytyspäivä on 28.10.2026 ja se maksetaan 4.11.2026.

Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

Finnairin liiketoimintaan ja sen strategian toteuttamiseen kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen tai tulevaisuuden näkymiin vähintään seuraavien 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä. Riskien ja epävarmuustekijöiden esitysjärjestys ei kuvaa niiden keskinäistä merkittävyyttä, todennäköisyyttä tai vaikutusta.

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 näkymiin. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen. Valuuttakurssien vaihtelut erityisesti euron ja Yhdysvaltain dollarin välillä voivat vaikuttaa haitallisesti Finnairiin. Finnairin valuuttakurssiriski syntyy pääosin polttoaineiden ja lentokoneiden hankinnoista ja huolloista sekä lentokoneiden vuokramaksuista.

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

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

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

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

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

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuutariski syntyy lähinnä polttoaineistoista, lentokoneistoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarouksista 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 punna, 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 lentopetrolisuojausissaan 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. Finnairin hallitus on kuitenkin myöntänyt vapautuksen riskienhallintapolitiikan määrittämien lentopetrolisuojausten osalta. Vapautus on voimassa vuoden 2026 loppuun asti ja sallii tilapäisesti poikkeamisen politiikassa määritellyistä suojausrajoista. Suojausten jaksottamisella periodikohtainen polttoainekulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa polttoainekulu nousee hitaammin.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikelukemaan (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	42 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	31 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	25 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	123 milj. euroa	63 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 24 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojausaste*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
10-12/2026	195 000	73 %	757
1-3/2027	159 000	58 %	754
4-6/2027	114 000	38 %	763
7-9/2027	81 000	26 %	798
10-12/2027	36 000	13 %	738
1-3/2028	27 000	10 %	714
4-6/2028	15 000	5 %	798
Yhteensä	627 000		761

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojausten kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin painotettu keskihinta

Valuuttajakauma, %	7-9/2026	7-9/2025	1-9/2026	1-9/2025	2025	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
Myyntivaluutat						10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
EUR	55	57	58	59	60	-	-
USD*	9	8	8	8	7	ks. alla	ks. alla
JPY	10	8	8	7	6	26 milj. euroa	13 milj. euroa
KRW	3	3	2	3	2	-	-
SEK	3	3	4	4	4	-	-
GBP	3	3	3	4	3	-	-
NOK	3	3	3	3	3	-	-
Muut	14	14	14	14	14	-	-
Ostovaluutat							
EUR	61	63	63	63	63	-	-
USD*	34	32	32	32	31	93 milj. euroa	47 milj. euroa
Muut	5	5	6	6	6	-	-

* Suojausaste ja herkkyytlaskelma USD-korille, joka käsittää USD- ja HKD-nettokassavirrat. Herkkyytlaskelmassa 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 ja realisoitumattomat valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen riippuen tilinpäätöshetken USD-kurssista. Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposiitiosta 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 -liittännäiset lentokoneiden vuokrasopimusvelat) suojausaste oli syyskuun lopussa noin 92 %.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair tarkisti 13.10.2026 ohjeistustaan vuodelle 2026 antamalla positiivisen tulosvaroituksen. Finnair ennakoii yhtiön liikevaihdon olevan 3,5–3,6 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liike tuloksen olevan 175–220 miljoonaa euroa vuonna 2026. Aiempi ohjeistus oli annettu 22.7.2026 ja siinä Finnair ennakoii yhtiön liikevaihdon olevan 3,4–3,5 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liike tuloksen olevan 120–190 miljoonaa euroa vuonna 2026. Lisäksi yhtiö julkisti 13.10.2026 ennakkotietoja heinä-lokakuun 2026 liikevaihdestaan ja vertailukelpoisesta liike tuloksestaan.

Taloudellinen raportointi vuonna 2027

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2027 on seuraava:

- Tilinpäätöstiedote vuodelta 2026 keskiviikkona 17.2.2027
- Osavuosikatsaus tammi–maaliskuulta 2027 perjantaina 23.4.2027
- Puolivuosikatsaus tammi–kesäkuulta 2027 keskiviikkona 21.7.2027
- Osavuosikatsaus tammi–syyskuulta 2027 torstaina 28.10.2027

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää tulosjulkistuslehdistötilaisuuden 27.10.2026 klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9, Vantaa. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2026-10-27-media>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 27.10.2026 klo 13.00. Puhelinkonferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä osoitteessa <https://events.inderes.com/finnairgroup/q3-2026/dial-in>. Rekisteröidyttäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin liitytään osoitteessa <https://finnairgroup.events.inderes.com/q3-2026>.

Lisätietoja antavat:

Talousjohtaja **Pia Aaltonen-Forsell**, p. (09) 818 4960, pia.aaltonen-forsell@finnair.com
Sijoittajasuhdejohtaja **Sophie Jolly**, p. (09) 8185 7667, sophie.jolly@finnair.com

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvon alentumiset + Etuus pohjaisten 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 nettovelkaantumistasen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumistasen 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 prosenttiosuutena liikevaihdosta.

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	7- 9/2026	7- 9/2025	Muutos %	1-9/2026	1-9/2025	Muutos %	2025
Liiketulos	86,2	52,1	65,4	176,4	17,9	> 200	64,2
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	0,2	-0,2	> 200	1,4	-12,5	111,2	-12,2
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,0	0,0	> 200	0,0	0,1	-100,0	0,1
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-2,4	-1,1	-110,5	-16,0	-7,2	-123,0	-14,6
Arvonalentumiset	-	-	-	-	0,2	-100,0	0,2
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	-	-	-	-	-	-	22,4
Vertailukelpoinen liiketulos	84,0	50,7	65,5	161,8	-1,5	> 200	60,1
Poistot	83,5	86,9	-4,0	253,6	259,5	-2,3	343,6
Vertailukelpoinen EBITDA	167,5	137,7	21,6	415,4	258,0	61,0	403,7

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2026	30.9.2025	Muutos %	31.12.2025
Oma pääoma yhteensä	1 058,3	610,3	73,4	636,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 281,6	3 450,1	24,1	3 686,9
Omavaraisuusaste, %	24,7	17,7	7,0 %-yks.	17,3

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2026	30.9.2025	Muutos %	31.12.2025
Vuokrasopimusvelat	714,9	801,9	-10,8	762,7
Muut korolliset velat	969,4	732,3	32,4	1 020,1
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	7,2	20,2	-64,1	18,5
Oikaistut korolliset velat	1 691,6	1 554,4	8,8	1 801,3
Muut rahoitusvarat	-1 030,3	-537,6	-91,7	-531,4
Rahat ja pankkisaamiset	-317,7	-202,9	-56,6	-529,6
Kassavarat	-1 348,0	-740,5	-82,0	-1 061,0
Korollinen nettovelka	343,6	814,0	-57,8	740,3
Oma pääoma yhteensä	1 058,3	610,3	73,4	636,7
Nettovelkaantumisaste, %	32,5	133,4	-100,9 %-yks.	116,3
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	561,1	389,3	44,1	403,7
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	0,6	2,1	-70,7	1,8

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

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	7- 9/2026	7- 9/2025	Muutos %	1-9/2026	1-9/2025	Muutos %	2025
Investoinnit laivastoon	47,9	46,1	3,9	212,3	164,3	29,2	193,3
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	4,3	3,4	27,2	13,2	9,7	37,1	15,7
Bruttoinvestoinnit	52,2	49,5	5,5	225,6	174,0	29,6	209,0

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2026	30.9.2025	Muutos %	31.12.2025
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	168,7	-20,5	> 200	23,3
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	80,0	86,5	-7,5	81,9
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	3,5	-6,4	155,0	-17,3
Tuotto, edelliset 12 kk	252,2	59,6	> 200	87,9
Oma pääoma yhteensä	1 058,3	610,3	73,4	636,7
Vuokrasopimusvelat	714,9	801,9	-10,8	762,7
Muut korolliset velat	969,4	732,3	32,4	1 020,1
Sijoitettu pääoma	2 742,6	2 144,5	27,9	2 419,5
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 443,6	2 234,8*	9,3	2 455,9*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	10,3	2,7	7,7 %-yks.	3,6

* Sijoitettu pääoma oli 2 325,0 miljoonaa euroa 30.9.2024 ja 2 492,3 miljoonaa euroa 31.12.2024.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	30.9.2026	30.9.2025	Muutos %	31.12.2025
Muut rahoitusvarat	1 030,3	537,6	91,7	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	317,7	202,9	56,6	529,6
Kassavarat	1 348,0	740,5	82,0	1 061,0
Liikevaihto, edelliset 12 kk	3 437,4	3 099,7	10,9	3 106,2
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	39,2	23,9	15,3 %-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 myydyltä henkilökilometritä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK)
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - Polttoainekulut) / ASK x 100

Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä × 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 omissa 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)	Työpaikkatapaturmien 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 osavuositiedot 1.1.–30.9.2026

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	7-9/2026	7-9/2025	1-9/2026	1-9/2025	2025
Liikevaihto	4	953,2	834,9	2 648,0	2 316,7	3 106,2
Liiketoiminnan muut tuotot	5	20,2	25,0	87,2	82,1	123,8
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-150,6	-134,2	-450,5	-406,1	-568,1
Polttoainekulut		-267,9	-233,9	-731,7	-674,9	-879,0
Kapasiteettivuokrat		-41,8	-34,9	-115,7	-109,1	-142,2
Lentokaluston huoltokulut		-51,9	-52,4	-166,7	-163,1	-212,1
Liikennöimismaksut		-88,9	-84,1	-253,4	-240,8	-318,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-36,5	-31,1	-107,5	-97,7	-129,0
Matkustaja- ja maapalvelut		-133,7	-123,1	-378,3	-348,6	-459,7
Poistot ja arvonalentumiset	7	-83,5	-86,9	-253,6	-259,7	-343,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-32,6	-27,2	-101,4	-81,0	-113,7
Liiketulos		86,2	52,1	176,4	17,9	64,2
Rahoitustuotot		7,6	5,1	22,4	18,0	23,7
Rahoituskulut		-19,8	-18,0	-60,9	-62,8	-81,9
Kurssivoitot ja -tappiot		-0,7	0,3	-3,8	17,0	17,3
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista		0,5	-	1,3	-	-
Tulos ennen veroja		73,8	39,5	135,4	-10,0	23,3
Tuloverot	11	-14,7	-9,0	-27,1	2,1	-5,0
Kauden tulos		59,1	30,5	108,3	-7,9	18,4
Jakautuminen						
Emoyhtiön omistajille		59,1	30,5	108,3	-7,9	18,4
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa						
Laimentamaton osakekohtainen tulos		0,29	0,15	0,53	-0,04	0,09
Laimennettu osakekohtainen tulos		0,29	0,15	0,53	-0,04	0,09

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	7-9/2026	7-9/2025	1-9/2026	1-9/2025	2025
Kauden tulos	59,1	30,5	108,3	-7,9	18,4
Muut laajan tuloksen erät					
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi					
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	225,5	29,2	389,4	2,7	-6,3
Verovaikutus	-45,1	-5,8	-77,9	-0,5	1,3
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi					
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	10,6	7,7	24,6	15,5	23,3
Verovaikutus	-2,1	-1,5	-4,9	-3,1	-4,7
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	188,9	29,5	331,3	14,5	13,6
Kauden laaja tulos	248,0	60,0	439,6	6,6	32,0
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	248,0	60,0	439,6	6,6	32,0

KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	30.9.2026	30.9.2025	31.12.2025
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	12	1 206,1	1 207,6	1 185,2
Käyttöoikeuslaivasto	13	466,4	547,0	513,7
Laivasto yhteensä		1 672,5	1 754,6	1 698,9
Muu käyttöomaisuus	12	150,9	142,8	145,8
Muu käyttöoikeusomaisuus	13	118,1	134,4	131,5
Muu käyttöomaisuus yhteensä		268,9	277,2	277,3
Eläkesaamiset		115,6	104,2	94,4
Muut pitkäaikaiset varat		69,4	61,3	62,6
Laskennalliset verosaamiset	11	103,4	220,1	213,3
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 229,9	2 417,5	2 346,5
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		193,1	171,4	155,7
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		95,7	82,4	89,1
Johdannaisinstrumentit	9, 10	411,3	38,2	32,2
Muut rahoitusvarat	10	1 030,3	537,6	531,4
Rahat ja pankkisaamiset		317,7	202,9	529,6
Lyhytaikaiset varat yhteensä		2 048,1	1 032,5	1 338,0
Myytävänä olevat omaisuuserät		3,5	-	2,4
Varat yhteensä		4 281,6	3 450,1	3 686,9
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		982,8	534,9	561,3
Oma pääoma yhteensä		1 058,3	610,3	636,7
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	585,3	668,1	632,3
Muut korolliset velat	14	948,1	677,9	968,6
Eläkevelvoitteet		0,3	0,6	0,3
Varaukset ja muut velat	15	75,2	91,5	86,3
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 609,0	1 438,2	1 687,5
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	129,6	133,8	130,4
Muut korolliset velat	14	21,3	54,3	51,5
Varaukset	15	17,5	10,6	8,4
Ostovelat		136,2	79,2	87,6
Johdannaisinstrumentit	9, 10	46,2	72,6	74,5
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	16	894,6	753,4	714,8
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		144,8	113,4	129,7
Muut velat		224,0	184,3	165,7
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 614,3	1 401,6	1 362,7
Velat yhteensä		3 223,3	2 839,8	3 050,2
Oma pääoma ja velat yhteensä		4 281,6	3 450,1	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 voittovarot	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2026	75,4	168,1	75,4	1 302,6	-984,9	636,7
Kauden tulos	-	-	-	-	108,3	108,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	311,6	-	-	311,6
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	19,7	-	-	19,7
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	331,3	-	-	331,3
Kauden laaja tulos	-	-	331,3	-	108,3	439,6
Pääomanpalautus	-	-	-	-18,4	-	-18,4
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,4	-	0,4
Oma pääoma 30.9.2026	75,4	168,1	406,7	1 284,6	-876,6	1 058,3

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2025	75,4	168,1	61,8	1 325,0	-1 003,3	627,1
Kauden tulos	-	-	-	-	-7,9	-7,9
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	2,1	-	-	2,1
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	12,4	-	-	12,4
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	14,5	-	-	14,5
Kauden laaja tulos	-	-	14,5	-	-7,9	6,6
Pääomanpalautus	-	-	-	-22,5	-	-22,5
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-0,9	-	-0,9
Oma pääoma 30.9.2025	75,4	168,1	76,3	1 301,6	-1 011,1	610,3

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2025	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	7-9/2026	7-9/2025	1-9/2026	1-9/2025	2025
Liiketoiminnan rahavirta					
Tulos ennen veroja	73,8	39,5	135,4	-10,0	23,3
Poistot ja arvonalentumiset	83,5	86,9	253,6	259,7	343,7
Rahoitustuotot ja -kulut	12,8	12,6	42,3	27,8	40,9
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	-0,5	-	-1,3	-	-
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-2,4	-1,1	-16,0	-7,2	-14,6
Varausten muutos	3,6	-0,0	16,7	-16,1	-22,9
Työsuhde-etuuudet	2,1	2,6	6,2	7,5	26,8
Muut oikaisut	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Liiketahtumat, joihin ei sisälly maksua	5,6	2,6	23,0	-8,5	4,0
Myynti- ja muiden saamisten muutos	1,4	2,9	-49,5	-4,8	9,2
Vaihto-omaisuuden muutos	0,0	1,1	-3,6	-0,2	-3,4
Osto- ja muiden velkojen muutos	8,8	-70,7	286,0	115,4	86,2
Käyttöpääoman muutos	10,2	-66,7	232,9	110,3	92,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-6,7	-9,7	-37,0	-72,3	-87,4
Maksetut tuloverot	-0,0	0,0	-0,0	-0,1	-0,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	176,3	64,0	632,8	299,8	401,9
Investointien rahavirta					
Investoinnit laivastoon	-47,9	-46,1	-212,3	-164,3	-193,3
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-4,3	-3,4	-13,2	-9,7	-15,7
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	2,8	0,0	13,9	0,4	8,3
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,4	0,3	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-95,2	2,6	-413,7	-30,2	-21,4
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,3	0,0	0,2	0,2	0,1
Investointien nettorahavirta	-144,2	-46,8	-624,8	-203,2	-221,7
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen nostot	-	-	-	-	297,0
Lainojen takaisinmaksut	-5,3	-7,4	-46,2	-114,0	-121,5
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-31,3	-36,2	-97,6	-114,4	-150,4
Maksettu pääomanpalautus	-	-	-10,2	-12,3	-22,5
Rahoituksen nettorahavirta	-36,5	-43,6	-154,1	-240,8	2,6
Rahavirtojen muutos	-4,4	-26,3	-146,1	-144,2	182,8
Rahavarat tilikauden alussa	685,0	525,9	826,7	643,8	643,8
Rahavirtojen muutos	-4,4	-26,3	-146,1	-144,2	182,8
Rahavarat kauden lopussa *	680,6	499,6	680,6	499,6	826,7
* Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	1 030,3	537,6	1 030,3	537,6	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	317,7	202,9	317,7	202,9	529,6
Kassavarat	1 348,0	740,5	1 348,0	740,5	1 061,0
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-667,4	-240,8	-667,4	-240,8	-234,3
Rahavarat	680,6	499,6	680,6	499,6	826,7

Konsernin taloudellisen osavuositarkastuksen liitetiedot 1.1.–30.9.2026

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 26.10.2026.

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 määriin raportointikaudella. Lisäksi IFRS-standardien soveltamisen yhteydessä joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulokset 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, johdannaissopimukset 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 toimintaympäristössä. Erityisesti polttoaineen hintaan ja saatavuuteen liittyy Lähi-idän sodan ja rauhanneuvotteluiden mahdollisen pitkittymisen myötä riskejä, joilla voi realisoituessaan olla negatiivinen vaikutus Finnairin kapasiteettiin ja taloudelliseen tulokseen. Myös ympäristösääntelyyn liittyvien kustannusten kasvu rasittaa Finnairin kannattavuutta. Lisäksi 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 kolmannen vuosineljänneksen kokonaisliikevaihto kasvoi 14,2 % vuoden 2025 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kasvua nähtiin kaikissa tuoteryhmissä.

7-9/2026, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	277,2	91,8	348,6	-0,0	31,5	0,4	749,5	78,6
Lisämyynti	12,1	4,8	24,3	0,0	1,2	22,5	65,0	6,8
Rahti	44,9	11,0	8,7	0,0	0,1	1,4	66,1	6,9
Matkapalvelut	0,1	0,1	72,4	-	-	-0,0	72,6	7,6
Yhteensä	334,3	107,6	454,1	0,0	32,9	24,2	953,2	100,0
Osuus %	35,1	11,3	47,6	0,0	3,4	2,5	100,0	-

7-9/2025, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot*	248,6	73,6	302,9	13,5	28,6	-4,3	662,8	79,4
Lisämyynti*	6,4	2,7	17,6	-0,7	1,1	28,9	55,9	6,7
Rahti	33,3	7,3	6,8	0,0	0,1	1,2	48,8	5,8
Matkapalvelut	0,1	0,2	67,1	0,0	-	-0,0	67,3	8,1
Yhteensä	288,4	83,8	394,4	12,7	29,7	25,8	834,9	100,0
Osuus %	34,5	10,0	47,2	1,5	3,6	3,1	100,0	-

1-9/2026, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	780,9	230,9	924,6	19,7	124,3	0,7	2 081,1	78,6
Lisämyynti	35,4	11,4	61,9	0,8	5,9	64,9	180,2	6,8
Rahti	127,2	31,7	25,7	1,3	0,4	3,8	190,2	7,2
Matkapalvelut	19,1	0,6	175,2	1,6	-	-0,1	196,4	7,4
Yhteensä	962,6	274,6	1 187,4	23,4	130,7	69,3	2 648,0	100,0
Osuus %	36,4	10,4	44,8	0,9	4,9	2,6	100,0	-

1-9/2025, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot*	661,4	205,6	818,6	57,5	117,2	-32,3	1 828,0	78,9
Lisämyynti*	30,7	10,8	52,6	1,3	5,6	49,2	150,1	6,5
Rahti	98,9	24,3	21,0	1,7	0,4	3,8	150,1	6,5
Matkapalvelut	20,2	0,8	165,5	2,2	-	-0,1	188,5	8,1
Yhteensä	811,1	241,5	1 057,7	62,8	123,1	20,5	2 316,7	100,0
Osuus %	35,0	10,4	45,7	2,7	5,3	0,9	100,0	-

2025, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis-tamaton	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	7-9/2026	4-6/2026	1-3/2026	10-12/2025	7-9/2025	4-6/2025	1-3/2025	10-12/2024
Liikevaihto	953,2	916,7	778,1	789,5	834,9	787,7	694,2	782,9
Matkustajatuotot*	749,5	718,0	613,6	612,8	662,8	626,8	538,4	610,9
Lisämyynti*	65,0	61,4	53,8	55,3	55,9	49,6	44,6	52,3
Rahti	66,1	72,2	51,9	55,0	48,8	51,2	50,1	55,3
Matkapalvelut	72,6	65,1	58,7	66,3	67,3	60,1	61,0	64,4
Vertailukelpoinen EBITDA	167,5	162,1	85,8	145,7	137,7	97,3	23,0	131,3
Vertailukelpoinen liikeulos	84,0	78,4	-0,6	61,7	50,7	10,3	-62,6	47,9
Liikeulos	86,2	86,6	3,6	46,4	52,1	19,2	-53,4	12,1

* 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. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

miljoonaa euroa	7-9/2026	7-9/2025	Muutos %	1-9/2026	1-9/2025	Muutos %	2025
Vuokratuotot	9,3	18,9	-50,7	45,9	58,9	-22,1	86,2
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	2,4	1,1	110,5	16,0	7,2	123,0	14,6
Muut tuotot	8,5	5,0	70,7	25,2	16,0	58,2	23,0
Yhteensä	20,2	25,0	-19,2	87,2	82,1	6,2	123,8

Raportointikauden vuokratuotot laskivat vertailukaudesta, koska kahden miehistöineen (wet lease) ulosvuokratun A330-koneen vuokraus päättyi maaliskuussa 2026. Käyttöomaisuuden myyntivoitot koostuvat pääosin aiemmin vuokrattuna olleiden kahden A321- ja yhden A330-lentokoneen ostosta ja käytöstä poistettujen lentokonemoottoreiden myynnistä.

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

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	7-9/2026	7-9/2025	Muutos %	1-9/2026	1-9/2025	Muutos %	2025
Palkat ja palkkiot	-109,0	-95,6	-14,1	-322,5	-284,9	-13,2	-387,8
Maksupohjaiset järjestelyt	-20,3	-17,6	-15,5	-60,7	-54,0	-12,3	-72,2
Etuuspohjaiset järjestelyt	-1,8	-2,8	37,0	-5,3	-8,4	37,0	-30,4
Eläkekulut yhteensä	-22,1	-20,4	-8,2	-66,0	-62,5	-5,6	-102,6
Muut sosiaalikulut	-4,3	-3,4	-26,7	-13,2	-10,6	-23,9	-14,1
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-135,4	-119,3	-13,4	-401,6	-358,0	-12,2	-504,6
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-8,8	-8,4	-4,3	-25,5	-25,6	0,4	-33,8
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-3,8	-4,6	17,3	-12,4	-15,0	17,1	-19,7
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-2,6	-1,8	-42,3	-11,0	-7,5	-46,5	-10,0
Yhteensä	-150,6	-134,2	-12,2	-450,5	-406,1	-10,9	-568,1

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat pääasiassa henkilöstömäärän, palkkojen ja kannustinpalkkiovarausten sekä kapasiteetin kasvun vuoksi.

Vuoden 2025 etuuspohjaisiin järjestelyihin sisältynyt 21,9 miljoonan euron kulu koskien Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaista palautusta jäi pysyväksi, koska Helsingin hallinto-oikeuden sitä koskeva päätös muuttui vuoden 2026 toisella neljänneksellä lainvoimaiseksi.

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	7-9/2026	7-9/2025	Muutos %	1-9/2026	1-9/2025	Muutos %	2025
Oman laivaston poistot	-49,5	-49,5	0,0	-146,7	-146,0	-0,4	-193,3
Muun käyttöomaisuuden poistot	-4,4	-3,9	-10,8	-14,5	-11,8	-23,0	-16,0
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-23,9	-27,9	14,3	-75,6	-85,2	11,2	-112,2
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,7	-5,6	-1,5	-16,8	-16,5	-1,6	-22,1
Poistot	-83,5	-86,9	4,0	-253,6	-259,5	2,3	-343,6
Arvonalentumiset	-	-	-	-	-0,2	100,0	-0,2
Yhteensä	-83,5	-86,9	4,0	-253,6	-259,7	2,4	-343,7

Laivasto, muu käyttöomaisuus sekä käyttöoikeusomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenoa vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla. Vertailukauteen verrattuna oman laivaston poistot nousivat hieman vuokrattuna olleiden A321- ja A330-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 liike tulokseen ei sisällytetä pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia eikä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia. Nämä valuuttakurssi- ja käyvän arvon muutokset huomioidaan vertailukelpoisessa tuloksessa vasta, kun ne realisoituvat. Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liike tuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, arvonalentumisia, tiettyjen etuus pohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia sekä uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	7-9/2026 Vertailu- kelpoi- suuteen vaikut- tavat erät			7-9/2025 Vertailu- kelpoi- suuteen vaikut- tavat erät		
	Rapor- toitu	Vertailu- kelpoi- nen	Rapor- toitu	Vertailu- kelpoi- nen	Rapor- toitu	Vertailu- kelpoi- nen
Liikevaihto	953,2	-	953,2	834,9	-	834,9
Liiketoiminnan muut tuotot	20,2	-2,4	17,8	25,0	-1,1	23,9
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-150,6	-	-150,6	-134,2	-	-134,2
Polttoainekulut	-267,9	0,0	-267,9	-233,9	0,0	-233,9
Kapasiteettivuokrat	-41,8	-	-41,8	-34,9	-	-34,9
Lentokaluston huoltokulut	-51,9	0,2	-51,7	-52,4	-0,2	-52,6
Liikennöimismaksut	-88,9	-	-88,9	-84,1	-	-84,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-36,5	-	-36,5	-31,1	-	-31,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-133,7	-	-133,7	-123,1	-	-123,1
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-32,6	-	-32,6	-27,2	-	-27,2
EBITDA	-	-	167,5	-	-	137,7
Poistot ja arvonalentumiset	-83,5	-	-83,5	-86,9	-	-86,9
Liiketulos	86,2	-2,2	84,0	52,1	-1,3	50,7

	1-9/2026 Vertailu- kelpoi- suuteen vaikut- tavat erät			1-9/2025 Vertailu- kelpoi- suuteen vaikut- tavat erät			2025 Vertailu- kelpoi- suuteen vaikut- tavat erät		
miljoonaa euroa	Rapor- toitu		Vertailu- kelpoi- nen	Rapor- toitu		Vertailu- kelpoi- nen	Rapor- toitu		Vertailu- kelpoi- nen
Liikevaihto	2 648,0	-	2 648,0	2 316,7	-	2 316,7	3 106,2	-	3 106,2
Liiketoiminnan muut tuotot	87,2	-16,0	71,2	82,1	-7,2	74,9	123,8	-14,6	109,2
Liiketoiminnan kulut									
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-450,5	-	-450,5	-406,1	-	-406,1	-568,1	22,4	-545,7
Polttoainekulut	-731,7	-	-731,7	-674,9	0,1	-674,8	-879,0	0,1	-878,9
Kapasiteettivuokrat	-115,7	-	-115,7	-109,1	-	-109,1	-142,2	-	-142,2
Lentokaluston huoltokulut	-166,7	1,4	-165,3	-163,1	-12,5	-175,6	-212,1	-12,2	-224,2
Liikennöimismaksut	-253,4	-	-253,4	-240,8	-	-240,8	-318,2	-	-318,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-107,5	-	-107,5	-97,7	-	-97,7	-129,0	-	-129,0
Matkustaja- ja maapalvelut	-378,3	-	-378,3	-348,6	-	-348,6	-459,7	-	-459,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-101,4	-	-101,4	-81,0	0,0	-81,0	-113,7	0,0	-113,7
EBITDA	-	-	415,4	-	-	258,0	-	-	403,7
Poistot ja arvonalentumiset	-253,6	-	-253,6	-259,7	0,2	-259,5	-343,7	0,2	-343,6
Liiketulos	176,4	-14,6	161,8	17,9	-19,4	-1,5	64,2	-4,1	60,1

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 16,0 miljoonan euron voiton koostuen pääosin viiden lentokonemoottorin myynnistä ja kolmen aiemmin vuokratun lentokoneen ostosta sekä 1,4 miljoonan euron tappion lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta.

9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Vuoden 2026 toisen neljänneksen aikana Finnairin hallitus myönsi vapautuksen riskihallintapolitiikan määrittämien lentopetrolisuojiin osalta. Vapautus on voimassa vuoden 2026 loppuun asti ja sallii tilapäisesti poikkeamisen politiikassa määritellyistä suojausrajoista. 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 kolmannen neljänneksen lopussa oli noin 268 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollari vahvistui 1,5 % ja lentopetrolin hinta nousi 84,4 % vertailukaudesta.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	30.9.2026		30.9.2025		31.12.2025	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	659,1	12,5	4 48,3	-9,9	4 46,6	-0,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	88,7	1,0	31,8	0,2	56,1	0,5
Mydyt optiot	82,2	-0,3	29,7	-1,0	51,8	-0,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	4 44,1	11,7	74,3	-5,2	92,1	-5,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 274,0	24,8	584,2	-15,9	646,6	-6,0
Taseen suojaus (termiinit)	105,1	0,2	146,9	-0,5	143,0	0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	105,1	0,2	146,9	-0,5	143,0	0,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	1 379,1	25,0	731,1	-16,5	789,6	-5,7
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	576 000	286,5	564 000	-0,9	691 000	-16,2
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	128 000	63,8	217 000	5,5	210 000	3,0
Mydyt optiot, lentopetroli, tonnia	128 000	2,2	217 000	-7,2	210 000	-8,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	832 000	352,6	998 000	-2,5	1 111 000	-21,4
Hyödykejohdannaiset yhteensä	832 000	352,6	998 000	-2,5	1 111 000	-21,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset	250,0	-5,2	250,0	4,8	250,0	3,4
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	250,0	-5,2	250,0	4,8	250,0	3,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	202,1	-7,2	293,0	-20,2	274,3	-18,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	202,1	-7,2	293,0	-20,2	274,3	-18,5
Korkojohdannaiset yhteensä	452,1	-12,4	543,0	-15,4	524,3	-15,1
Johdannaiset yhteensä	-	365,1	-	-34,4	-	-42,2

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	30.9.2026	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	1 030,3	967,8	62,5
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	29,4	-	29,4
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	29,4	-	29,4
Valuuttajohdannaiset	28,8	-	28,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	11,7	-	11,7
- joista rahavirran suojauslaskennassa	16,9	-	16,9
Hyödykejohdannaiset	353,1	-	353,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	353,1	-	353,1
Yhteensä	1 441,6	967,8	473,8
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	41,9	-	41,9
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	34,6	-	34,6
Valuuttajohdannaiset	3,8	-	3,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,0	-	0,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,8	-	3,8
Hyödykejohdannaiset	0,5	-	0,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,5	-	0,5
Yhteensä	46,2	-	46,2

Raportointikauden aikana ei tapahtunut 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).

Konsernilla ei ollut raportointikauden lopussa käyvän arvon hierarkian tasolle 3 luokiteltuja rahoitusinstrumentteja.

11. TULOVEROT

Efekttiivinen verokanta oli 20,0 % (31.12.2025: 21,3). Raportointikaudella purettiin laskennallista verosaamista 30,7 miljoonaa euroa kauden verotettavasta tuloksesta sekä kirjattiin laskennallinen verosaaminen 3,7 miljoonaa euroa muista väliaikaisista eroista ja -82,8 miljoonaa euroa muista laajan tuloksen eristä. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 103,4 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. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.9.2026	30.9.2025	31.12.2025
Hankintameno kauden alussa	2 868,5	2 757,0	2 757,0
Lisäykset	225,6	174,5	209,6
Vähennykset	-55,7	-22,9	-53,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-16,7	7,0	6,9
Siirrot erien välillä	-18,9	-34,9	-34,9
Siirto myytävänä oleviin omaisuuseriin	-28,2	-	-16,7
Hankintameno kauden lopussa	2 974,5	2 880,8	2 868,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset kauden alussa	-1 537,5	-1 395,0	-1 395,0
Vähennykset	54,7	22,4	52,6
Siirto myytävänä oleviin omaisuuseriin	26,4	-	14,3
Kauden poistot	-161,2	-157,8	-209,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset kauden lopussa	-1 617,5	-1 530,4	-1 537,5
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 357,0	1 350,4	1 331,1

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin kahden aiemmin vuokratun A321- ja yhden A330-lentokoneen ostoon, Embraer E195-E2-lentokoneiden ennakkomaksuihin ja lentokoneiden huoltoon liittyviin investointeihin. Siirrot erien välillä liittyvät pääosin ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan purettuihin huoltovarauksiin. Myytävänä oleviin omaisuuseriin on siirretty lentokonemoottorit, joiden käyttöikä päättyy seuraavan 12 kuukauden aikana. Osavuositarkastuksen raportointitapaa on muutettu vastaamaan tilinpäätöksen raportointitapaa vuoden 2026 ensimmäisestä neljänneksestä alkaen.

13. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	30.9.2026	30.9.2025	31.12.2025
Kirjanpitoarvo kauden alussa	645,2	780,0	780,0
Uudet sopimukset	20,7	2,7	3,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	30,3	13,6	9,2
Vähennykset	-19,3	-13,0	-13,0
Poistot	-92,4	-101,7	-134,3
Arvonalentumiset	-	-0,2	-0,2
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	584,5	681,5	645,2

Uudet leasingisopimukset sisältävät yhden ATR72-600-lentokoneen sekä lentokonemoottoreita. Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot liittyvät pääasiassa päättyvien vuokrasopimusten jatkamiseen. Vähennykset liittyvät Finnairin aiemmin vuokralla olleeseen kahteen A321- ja yhteen A330-lentokoneeseen, joiden vuokrasopimukset päätettiin koneiden oston yhteydessä.

14. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2026 kolmannella neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	30.9.2026	30.9.2025	31.12.2025	30.9.2026	30.9.2025	31.12.2025
Vuokrasopimusvelat	714,9	801,9	762,7	714,9	801,9	762,7
Joukkovelkakirjalainat	793,4	517,1	813,0	790,1	501,7	797,6
Lentokonerahoitus*	179,9	219,1	216,2	179,3	230,6	222,5
Yhteensä	1 688,2	1 538,1	1 791,9	1 684,4	1 534,2	1 782,8

* Lentokonerahoitus sisältää 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 raportointipäivän noteerattua hintaa (100,2 ja 97,5).

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 30.9.2026							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	89,3	87,2	78,3	70,5	65,9	138,3	529,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	40,3	41,0	24,3	15,6	6,5	57,6	185,4
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	500,0	-	300,0	-	800,0
Lentokonerahoitus, vaihtuvakorkoiset	21,3	21,4	21,6	21,7	21,9	71,4	179,3
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	150,9	149,7	624,2	107,7	394,3	267,4	1 694,3
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	786,5	227,4	138,5	101,2	-	-	1 253,6
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-801,3	-231,4	-133,7	-100,4	-	-	-1 266,9
Hyödykejohdannaiset	-325,1	-27,4	-	-	-	-	-352,6
Ostovelat ja muut velat	360,2	-	-	-	-	-	360,2
Korkomaksut	78,1	71,0	63,7	33,7	28,6	45,6	320,6
Yhteensä	249,3	189,2	692,7	142,2	422,9	313,0	2 009,3

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 joukkovelkakirjalainoihin liittyviä jo maksettua transaktiomenoja. Näistä menoista 2,3 miljoonaa euroa jaksetaan vuonna 2029 erääntyvän lainan ja 2,5 miljoonaa euroa vuonna 2030 erääntyvän lainan juoksuaikalle. Transaktiomenot vähennetään lainojen tasearvosta ja kirjataan korkokuluksi efektiivisen koron menetelmää käyttäen laina-aikana.

15. VARAUKSET

miljoonaa euroa	30.9.2026	30.9.2025	31.12.2025
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	90,0	143,5	143,5
Uudet varaukset	22,6	38,7	46,2
Käytetyt varaukset	-6,3	-39,8	-53,0
Puretut varaukset	-0,7	-1,9	-2,7
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-1,7	-0,8	-1,0
Siirrot erien välillä	-19,6	-34,9	-34,9
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	2,0	3,2	4,0
Kurssierot	1,4	-12,5	-12,2
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	87,7	95,6	90,0
Joista pitkäaikaista	71,1	85,8	82,2
Joista lyhytaikaista	16,6	9,7	7,8
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	1,3	2,2	2,2
Uudet varaukset	0,4	0,3	0,4
Käytetyt varaukset	-0,1	-0,7	-0,8
Puretut varaukset	-	-0,3	-0,5
Muut varaukset yhteensä	1,6	1,6	1,3
Joista pitkäaikaista	0,7	0,7	0,7
Joista lyhytaikaista	0,9	0,9	0,6
Yhteensä	89,3	97,2	91,3
Joista pitkäaikaista	71,9	86,6	82,9
Joista lyhytaikaista	17,5	10,6	8,4

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoden 2035 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 75,2 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. MYNNIN SIIRTOVELAT JA MYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	30.9.2026	30.9.2025	31.12.2025
Ennakkoon saadut lentolipputulot	724,8	594,9	561,5
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	85,0	74,4	76,9
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	48,5	42,3	34,9
Muut erät	36,3	41,7	41,5
Yhteensä	894,6	753,4	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	30.9.2026	30.9.2025	31.12.2025
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	55,2	55,7	47,4
Yhteensä	55,2	55,7	47,4

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.9.2026 olivat 856,5 miljoonaa euroa (31.12.2025: 217,1) ja ne liittyvät valtaosin kapearunkokoneiden uusimissopimukseen ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 310,1 miljoonaa euroa sijoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 546,4 miljoonaa euroa seuraavan 1–4 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 30.9.2026 olivat 12,9 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

Finnair tarkisti 13.10.2026 ohjeistustaan vuodelle 2026 antamalla positiivisen tulosvaroituksen. Finnair ennakoii yhtiön liikevaihdon olevan 3,5–3,6 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 175–220 miljoonaa euroa vuonna 2026. Aiempi ohjeistus oli annettu 22.7.2026 ja siinä Finnair ennakoii yhtiön liikevaihdon olevan 3,4–3,5 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 120–190 miljoonaa euroa vuonna 2026. Lisäksi yhtiö julkisti 13.10.2026 ennakkotietoja heinä-lokakuun 2026 liikevaihdostaan ja vertailukelpoisesta liiketuloksestaan.