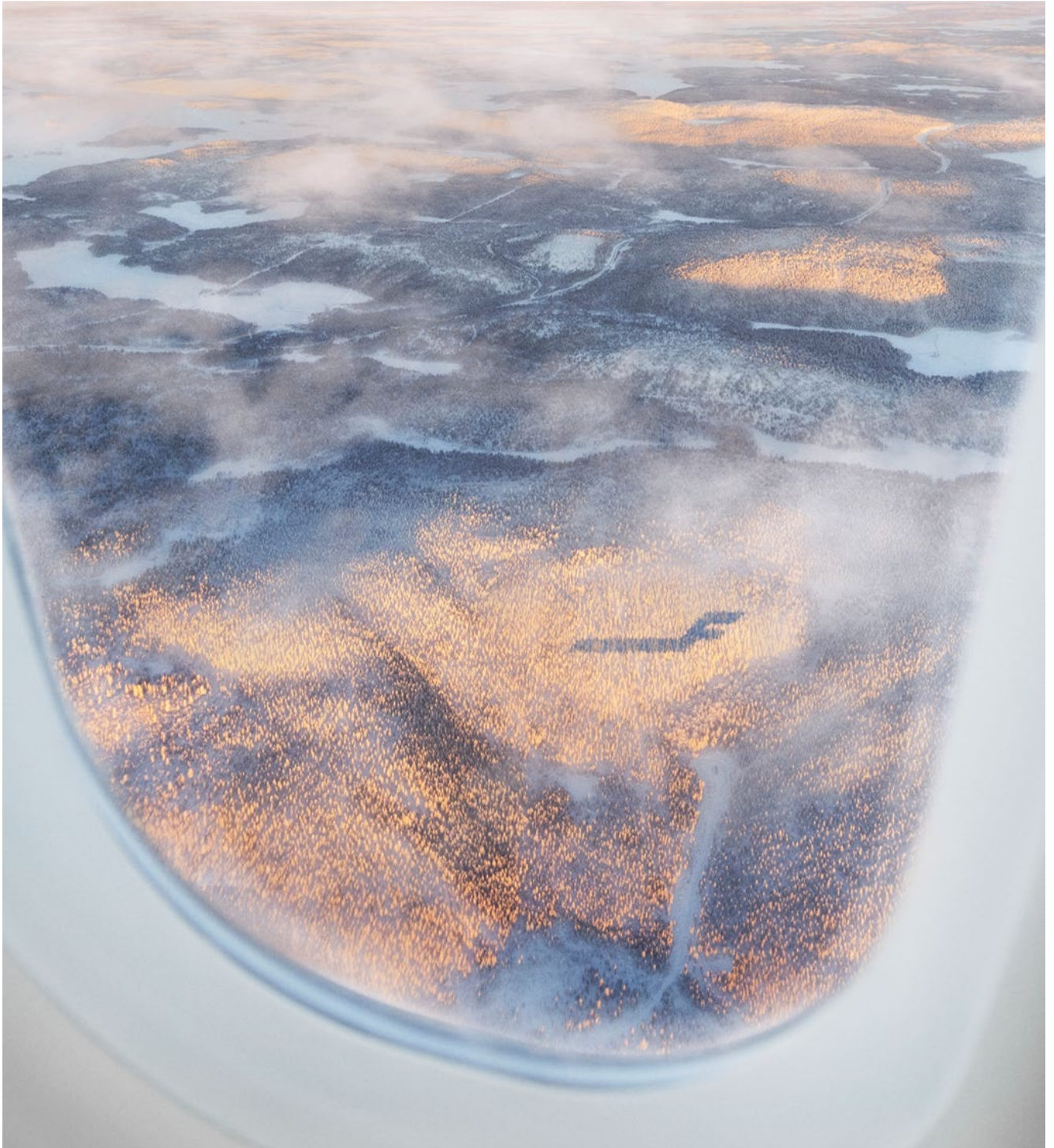




Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote

1.1.–31.12.2025

Finnair-konsernin tilinpäätöstiedote

1.1.–31.12.2025

Vahva viimeinen vuosineljännes hyvän kysynnän ja vankan operatiivisen suorituksen vauhdittamana

Loka–joulukuu 2025

- Liikevaihto kasvoi 0,8 % 789,5 miljoonaan euroon (782,9).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 61,7 miljoonaa euroa (47,9).
- Liiketulos oli 46,4 miljoonaa euroa (12,1).
- Osakekohtainen tulos oli 0,13 euroa (-0,04).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 102,1 miljoonaa euroa (201,8) ja investointien nettorahavirta -18,4 miljoonaa euroa (-175,3)*.
- Matkustajamäärä kasvoi 2,2 % 2,9 miljoonaan (2,8**).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 1,7 % 9 498,6 miljoonaan kilometriin (9 341,7). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (wet lease) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 1,5 %.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 0,7 prosenttiyksikköä 77,1 prosenttiin (76,4).

Tammi–joulukuu 2025

- Liikevaihto kasvoi 1,9 % 3 106,2 miljoonaan euroon (3 048,8).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 60,1 miljoonaa euroa (151,4). Työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liikelukemaan oli noin 68 miljoonaa euroa.
- Liiketulos oli 64,2 miljoonaa euroa (114,2).
- Osakekohtainen tulos oli 0,09 euroa (0,18).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 401,9 miljoonaa euroa (612,7) ja investointien nettorahavirta -221,7 miljoonaa euroa (-286,4)*.
- Matkustajamäärä kasvoi 2,0 % 11,9 miljoonaan (11,7**).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 2,7 % 39 306,6 miljoonaan kilometriin (38 259,3). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (wet lease) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 1,4 %.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 1,1 prosenttiyksikköä 76,9 prosenttiin (75,8).
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille jaetaan pääomanpalautusta 0,09 euroa osaketta kohden.

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

* Investointien nettorahavirta sisälsi loka–joulukuussa 8,7 miljoonaa euroa lunastuksia (20,1 miljoonaa euroa lunastuksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Tammi–joulukuussa Investointien nettorahavirta sisälsi 21,4 miljoonaa euroa sijoituksia (4,1 miljoonaa euroa lunastuksia). Ne ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

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

Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus

NÄKYMÄT 11.2.2026

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

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

OHJEISTUS 11.2.2026

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

HERKKYYDET POLTTOAINEEN HINNALLE JA VALUUTTAKURSSEILLE

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

AIEMMAT NÄKYMÄT JA OHJEISTUS 30.10.2025

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2025. Kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja kauppasotien uhka aiheuttavat kuitenkin epävarmuutta toimintaympäristössä. Erityisesti eri maiden välisiin tulleeihin ja niiden välittömiin ja välillisiin vaikutuksiin liittyvät riskitasot ovat koholla. Tiedossa olevien tullien välittömien kustannusvaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä, mutta mahdollisten välillisten vaikutusten suuruutta on vaikeaa arvioida. Finnairin kannattavuutta rasittavat vuoden aikana etenkin EU:ssa käyttöön otetun uusiutuvan lentopolttoaineen jakeluvälvoitteen aiheuttamat lisäkustannukset sekä kasvavat navigointi- ja laskeutumishinnat.

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

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

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2025 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto:

Päätimme vuoden 2025 vahvaan viimeiseen neljännekseen. Liikevaihtomme säilyi vakaana, mutta vertailukelpoinen liiketuloksemme kasvoi 29 % hyvin vetäen myynnin ja vahvan operatiivisen suorituksen vauhdittamana. Tulosta tukivat myös polttoaineen hinnan lasku ja suotuisat valuuttakurssimuutokset, kun taas lisääntyneeseen ympäristösääntelyyn liittyvien kustannusten kasvu, mukaan lukien uusiutuvan polttoaineen käytön lisääminen, sekä navigointi- ja laskeutumishintojen nousu puolestaan rasittivat tulosta.

Tilaukstantamme kuvaava lentolippuvelka kasvoi vuodentakaiseen nähden, mikä kertoo hyvästä kysynnästä ja siitä, että matkustaminen on kuluttajille yhä etusijalla. Kysyntä kehittyi hyvin Aasiassa ja Euroopassa mutta vaimeammin Pohjois-Amerikan-liikenteessä, mikä painoi hintoja.

Kuljetimme viimeisellä neljänneksellä 2,9 miljoonaa asiakasta. Asiakastytyväisyys nettosuositte-luindeksillä mitattuna oli 33 eli kansainvälisessä vertailussa hyvällä tasolla ja eniten lentävien Finnair Plus -tasoasiakkaiden (Gold, Platinum, Lumo) nettosuositte-luindeksi oli yli 40.

Marraskuussa julkistimme pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteemme ja strategiamme vuosille 2026–2029. Strategian kulmakivet ovat asiakkaiden tarpeisiin vastaava, valinnanvapauteen perustuva tuotetarjonta, osallistuminen asiakkaan arkeen myös matkojen ulkopuolella, asiakkaiden tarpeisiin vastaava verkosto sekä luotettava ja tehokas operointi. Strategian toteutusta tukee marraskuun lopulla onnistuneesti liikkeeseen laskettu 300 miljoonan euron joukkovelkakirjalaina. Vahva kassa tarjoaa myös joustavuutta laivastoinvestointeihin, joista kerromme lisää neuvotteluiden edetessä.

Edistimme tuoreen strategian toimeenpanoa viimeisellä neljänneksellä konkreettisin askelin. Julkistimme seitsemän uutta Euroopan-kohdetta kesäkaudelle, mikä nostaa uusien Euroopan-kohteiden määrän yhteensä 12:een. Lisäksi ilmoitimme avaavamme lokakuussa 2026 uuden kaukoreitin Australian Melbourneen. Uudet yhteydet tuovat uusia matkustajavirtoja Finnairin verkostoon ja mahdollistavat kasvun markkinan mukana.

Henkilöstökokemuksen kehittäminen on olennainen osa strategiamme toteutusta, ja joulukuussa toteutetussa henkilöstökyselyssä sitoutumisindeksi oli 7,0 (asteikolla 1–10), mikä on 0,6 pistettä enemmän kuin edellisellä kyselykierroksella. Tämä luo vahvan pohjan strategisten hankkeiden eteenpäin viemiselle ja asiakaskokemuksen jatkuvalla kehittämiselle.

Vuoden 2026 alku toi mukanaan poikkeuksellisen vaativat talvisääolosuhteet, jotka lisäsivät selvästi lentojen peruutuksia sekä jäänpoistotoimenpiteitä aiempiin vuosiin verrattuna. Näistä haastavista olosuhteista huolimatta tiimimme osoittivat merkittävää sitkeyttä ja kykyä sopeutua hoitaen häiriöt ammattimaisesti ja tehokkaasti.

Vuoden 2026 aikana edistämme strategiaamme niin Finnairin verkostossa, asiakaskokemuksessa, kanta-asiakasohjelmamme kehityksessä kuin jatkuvassa panostuksessa luotettavaan, turvalliseen ja täsmälliseen operointiin. Hyödyntämällä kehittyntä data-analytiikkaa ja tekoälypohjaisia asiakaspalveluratkaisuja pyrimme tarjoamaan entistä henkilökohtaisempia kokemuksia sekä parantamaan reagointikykyämme asiakkaiden tarpeisiin. Olen vakuuttunut siitä, että pystymme näin tuottamaan arvoa asiakkaillemme, osakkeenomistajillemme ja henkilöstöllemme.

Kiitän lämpimästi kaikkia asiakkaitamme luottamuksesta Finnairiin sekä koko henkilöstöämme ja kumppaneitamme sitoutuneesta työstä vuoden 2025 aikana. Olen iloinen siitä, että positiivinen tuloksemme ja vakaa taloudellinen asemamme antaa meille tänäkin vuonna mahdollisuuden huomioida osakkeenomistajiamme hallituksen ehdottamalla pääomanpalautuksella 0,09 euroa osaketta kohden.

Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	10-12/2025	10-12/2024	Muutos %	2025	2024	Muutos %
Liikevaihto ja kannattavuus						
Liikevaihto	789,5	782,9	0,8	3 106,2	3 048,8	1,9
Vertailukelpoinen liiketulos	61,7	47,9	28,9	60,1	151,4	-60,3
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	7,8	6,1	1,7 %-yks.	1,9	5,0	-3,0 %-yks.
Liiketulos	46,4	12,1	> 200	64,2	114,2	-43,7
Liiketulos, % liikevaihdosta	5,9	1,5	4,3 %-yks.	2,1	3,7	-1,7 %-yks.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	18,5	16,8	1,7 %-yks.	13,0	15,8	-2,8 %-yks.
Kauden tulos	26,2	-8,4	> 200	18,4	37,0	-50,3
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	0,13	-0,04	> 200	0,09	0,18	-50,4
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	0,13	-0,04	> 200	0,09	0,18	-50,4
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK), senttiä/ASK	8,31	8,38	-0,8	7,90	7,97	-0,8
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometrilta (yield), senttiä/RPK	8,40	8,56	-1,9	8,09	8,34	-3,0
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK), senttiä/ASK	7,66	7,87	-2,6	7,75	7,57	2,3
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,51	5,53	-0,3	5,51	5,24	5,2
Pääomarakenne						
Omavaraisuusaste, %	-	-	-	17,3	16,9	0,4 %-yks.
Nettovelkaantumisaste, %	-	-	-	116,3	154,8	-38,5 %-yks.
Korollinen nettovelka	-	-	-	740,3	970,7	-23,7
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-	-	-	1,8	2,0	-9,1
Bruttoinvestoinnit	18,0	320,8	-94,4	195,1	463,8	-57,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-	-	-	3,6	6,2	-2,7 %-yks.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	-	-	-	34,2	29,0	5,2 %-yks.
Liikenne						
Matkustajamäärä*, tuhatta henkilöä	2 910	2 848	2,2	11 884	11 654	2,0
Lentojen lukumäärä, kpl	28 211	27 990	0,8	113 281	111 722	1,4
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 499	9 342	1,7	39 307	38 259	2,7
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	7 325	7 140	2,6	30 227	29 000	4,2
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	77,1	76,4	0,7 %-yks.	76,9	75,8	1,1 %-yks.
Tarjotut henkilökilometrit ml. koneiden ulosvuokraukset, milj. km	10 150	10 004	1,5	41 416	40 830	1,4
Strategiset tunnusluvut						
Nettosuosittelutulos (NPS)	33	33	1,3	32	37	-14,2
Saapumistäsmällisyys, %	82,5	73,1	9,4 %-yks.	80,0	75,4	4,6 %-yks.
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %	73,3	72,2	1,1 %-yks.	71,9	70,5	1,4 %-yks.
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,4	3,0	-18,8	2,7	2,8	-5,0
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	934	970	-3,7	1 076	1 057	1,8
Lisämyynti	53,1	52,3	1,6	200,4	181,8	10,3
Matkustajakohtainen lisämyynti*, euroa	18,24	18,35	-0,6	16,87	15,60	8,1
Vastuullisuus						
Lentopolttoaineen kokonaiskulutus, tonnia	253 544	253 562	0,0	1 049 263	1 031 296	1,7
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, tonnia	4 286	1 446	196,4	16 360	4 688	> 200
Lentojen suorat CO ₂ päästöt, tonnia	787 656	796 687	-1,1	3 263 974	3 244 083	0,6
Lentojen suorat CO ₂ päästöt, g/ASK	82,9	85,3	-2,8	83,0	84,8	-2,1
Lentojen suorat CO ₂ päästöt, g/RTK	897,6	928,5	-3,3	918,8	936,8	-1,9
Henkilöstö						
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 715	5 579	2,4	5 779	5 533	4,4
Sairauspoissaolot, %	4,3	4,4	-0,1 %-yks.	4,2	4,2	0,1 %-yks.
Tapaturmataajuus (LTIF)	4,0	4,7	-15,0	5,2	5,4	-3,9
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	-	-	-	2,0	2,5	-0,5 %-yks.

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

Toimintaympäristö loka–joulukuussa

Markkinakysyntä kasvoi verrattuna edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon ja ylitti Finnairin kapasiteetin kasvun. Keskimääräiset lentolippuhinnat myytyä henkilökilometriä kohden laskivat Pohjois-Amerikan-liikenteen vaimean kysynnän takia, vaikka Aasiassa nähtiin parannusta. Aasian-kapasiteetin kasvua tuki suotuista kysyntätrendi, kun taas Atlantin-liikenteeseen vaikutti heikko pohjoismainen kysyntä, joka oli seurausta kysyntäympäristön muutoksista aiemmin vuoden aikana. Euroopan sisällä kysyntä jatkoi positiivista kehitystä, ja erityisesti vapaa-ajan matkustus lokakuussa oli vahvaa.

Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan, vaikka reitit ovat jopa 40 % pidempiä verrattuna aikaan ennen Venäjän ilmatilan sulkeutumista vuonna 2022. Yhtiö on kuitenkin rajoittanut erityisesti Kiinan-lentojaan, koska kiinalaiset lentoyhtiöt pystyvät hyödyntämään Venäjän ilmatilaa eikä lentomatkustamisen kysyntä Euroopan ja Kiinan välillä ole toistaiseksi elpynyt.

Reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 0,9 % (+7,1) Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välillä ja 6,5 % (+15,2) Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välillä. Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välillä reittilentomarkkina kasvoi 5,3 % (-6,5).

Aurinkomatkojen matkapakettien matkustajamäärä kasvoi kaupunkikilomien kysynnän vahvistumisen myötä, ja kiintiötuotannon täyttöaste parani. Matkojen keskimääräiset myyntihinnat nousivat, mikä auttoi osittain kompensoimaan inflaation aiheuttamia kustannuspaineita. Globaalisti kasvanut kysyntä suosittuihin matkakohteisiin on nostanut erityisesti hotellien hintoja ja heikentänyt niiden saatavuutta. Suomessa kuluttajakysyntää ovat rasittaneet heikko talous- ja työllisyystilanne sekä matala kuluttajaluottamus, mikä on lisännyt hintatietoisuutta ja vaikuttanut ostokäyttäytymiseen. Aurinkomatkojen asiakastyytyväisyys säilyi vahvalla tasolla, ja nettosuosittelevuudeksi (NPS) oli 60 (60). Tulevan kesäkauden myynti käynnistyi lupaavasti, ja tarjontaa laajennettiin uusilla kohteilla. Lähi-idän kriisillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta matkapakettien kokonaiskysyntään.

Maailmanlaajuinen lentorahtimarkkina jatkoi kasvutrendiään verrattuna edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon. Vuoden loppua kohden kysyntä ylitti kapasiteetin kasvun, mikä paransi globaalia rahtikäyttöastetta. Alueelliset erot kuitenkin korostuivat: Aasian–Tyynenmeren alue, jota tuki vahva verkkokauppakysyntä, kasvoi vankasti, kun taas Pohjois-Amerikan-markkina heikkeni. Lisäksi globaalit rahtihinnat laskivat, mikä heijastelee ylitarjonnan merkkejä joillakin alueilla.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 8,3 % vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 2,4 % korkeampi ja eurohinta 5,9 % alempi kuin vertailukaudella. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääriänsä eriään.

Taloudellinen kehitys loka–joulukuussa

LIKEVAIHTO LOKA–JOULUKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 0,8 % vertailukaudesta. Kasvua nähtiin kaikissa muissa tuotteissa paitsi rahdissa.

Liikevaihto tuotteittain

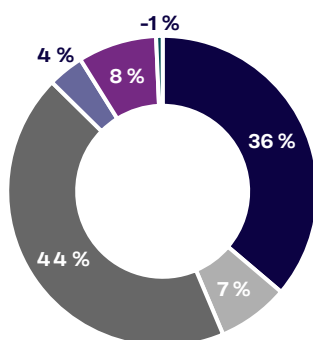
miljoonaa euroa	10-12/2025	10-12/2024	Muutos %
Matkustajatuotot	615,1	610,9	0,7
Lisämyynti	53,1	52,3	1,6
Rahti	55,0	55,3	-0,6
Matkapalvelut	66,3	64,4	2,8
Yhteensä	789,5	782,9	0,8

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) laski 0,8 % 8,31 senttiin (8,38) keskimääräisten lentolippuhintojen laskun myötä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

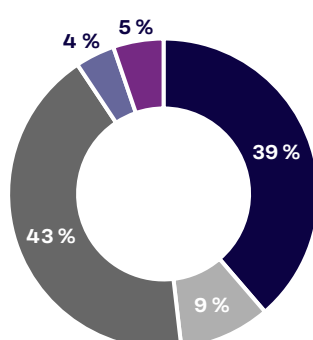
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	10-12/2025	10-12/2024	10-12/2025	10-12/2024	10-12/2025	10-12/2024	%	Muutos
	Milj. euroa	Milj. euroa	Milj. km	Milj. km	Milj. km	Milj. km		%-yks.
Aasia	225,7	199,7	3 674,5	3 295,4	2 956,5	2 678,9	80,5	-0,8
Pohjois-Amerikka	46,4	46,4	899,9	812,0	679,6	651,4	75,5	-4,7
Eurooppa	272,7	259,4	4 035,8	3 968,4	3 061,0	2 904,0	75,8	2,7
Lähi-itä	23,3	53,7	390,4	799,1	316,7	588,3	81,1	7,5
Kotimaa	51,2	50,7	497,9	466,7	311,2	316,9	62,5	-5,4
Kohdistamaton	-4,2	1,1						
Yhteensä	615,1	610,9	9 498,6	9 341,7	7 324,9	7 139,7	77,1	0,7

Matkustajatuotot



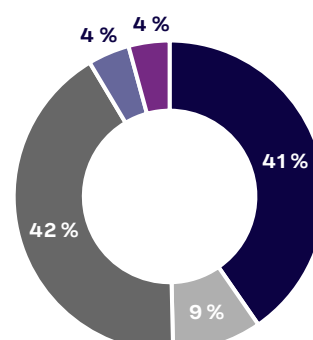
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Kohdistamaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 0,7 % samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 1,7 %. Kapasiteettia kasvatti pääasiassa joulukuussa 2024 vastaanotettu uusi A350-laajarunkolentokone. Tarjotut henkilökilometrit koneiden ulosvuokraukset

miehistöineen huomioiden kasvoivat 1,5 %. Matkustajamäärä kasvoi 2,2 % 2 910 500 matkustajaan¹. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 2,6 %, ja matkustajakäyttöaste nousi 0,7 prosenttiyksikköä 77,1 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 11,5 % useisiin kohteisiin lisättyjen vuorojen ansiosta. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 10,4 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 0,8 prosenttiyksikköä 80,5 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 10,8 %, kun vuoroja lisättiin Yhdysvaltoihin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 4,3 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste laski 4,7 prosenttiyksikköä 75,5 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 1,7 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 5,4 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 2,7 prosenttiyksikköä 75,8 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 51,1 % johtuen ensisijaisesti Qatar Airwaysin kanssa solmitun yhteistyön päättymisestä Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla 15.1.2025. Myydyt henkilökilometrit laskivat 46,2 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 7,5 prosenttiyksikköä 81,1 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi 6,7 % Lappiin lisättyjen vuorojen ansiosta. Myydyt henkilökilometrit laskivat 1,8 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 5,4 prosenttiyksikköä 62,5 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 1,6 % 53,1 miljoonaan euroon (52,3). Matkustajakohtainen lisämyynti pysyi vakaana ja oli 18,24 euroa (18,35). Kasvun pysähtyminen johtui vertailujaksolla järjestetystä Avios-kampanjasta, jota ei toistettu samassa laajuudessa katsauskaudella. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 1,3 % samalla, kun kokonaisrahti- ja postitonnit laskivat 1,1 %. Rahtiliikenvaihto laski 0,6 % pääasiassa hintojen laskun vuoksi erityisesti niiden lähetysten osalta, jotka olivat lähtöisin Aasiasta, joka on Finnairin suurin rahtimarkkina. On syytä huomata, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden taloudellista kehitystä tuki kaupunkien kysynnän vahvistumista seurannut matkustajamäärän kasvu ja kiintiötuotannon käyttöasteen parantuminen. Kehitystä rasittivat Suomen heikko talous- ja työllisyystilanne, matala kuluttajaluottamus sekä hotellien hintojen nousu ja rajoitettu saatavuus. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 1,5 %. Kiintiötuotannon täyttöaste oli 94,2 % (93,3). Matkapalveluiden liikevaihto kasvoi 2,8 % 66,3 miljoonaan euroon (64,4).

Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 6,2 % 34,3 miljoonaan euroon (32,3), koska kaksi aiemmin omassa käytössä ollutta A330-lentokonetta ulosvuokrattiin ilman miehistöä (*dry lease out*) lokakuusta alkaen.

VERTAILUKELPOISEN LIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT LOKA–Joulukuussa

Finnairin vertailukelpoiseen liketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut laskivat 0,7 % kapasiteetin kasvusta huolimatta. Kustannustasoa hillitsivät aiemmin vuokrattujen lentokoneiden hankinnat, Yhdysvaltain dollarin heikentyminen sekä polttoaineen hinnan lasku.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 2,6 % ja oli 7,66 senttiä (7,87). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus laski 0,3 % 5,51 senttiin (5,53).

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

Vertailukelpoiseen liitetulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 762,1 milj. euroa)



miljoonaa euroa	10-12/2025	10-12/2024	Muutos %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	139,7	133,4	4,7
Polttoainekulut	204,1	218,6	-6,6
Kapasiteettivuokrat	33,1	29,0	14,2
Lentokaluston huoltokulut	48,7	55,6	-12,4
Liikennöimismaksut	77,3	67,8	14,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	31,3	29,9	4,6
Matkustaja- ja maapalvelut	111,1	113,2	-1,9
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	32,8	36,4	-9,9
Poistot	84,0	83,5	0,7
Yhteensä	762,1	767,4	-0,7

Vertailukelpoiseen liitetulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 1,7 %.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat 6,6 % polttoaineen hinnan² laskun myötä. Hinnan laskun vaikutusta pienensivät korkeampi kapasiteetti sekä EU:n asettamaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteeseen ja päästökauppaan liittyvät kulut, jotka kasvoivat 57 %. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,8 %. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikilometrit (RTK)) parani 3,3 %.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat suuremman henkilöstömäärän ja kasvaneiden palkkojen vuoksi. Kapasiteettivuokrat, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja lentokonevuokraukset (*wet lease in*), kasvoivat johtuen pääasiassa suuremmasta määrästä lentokonevuokrauksia. Sekä kapasiteettivuokrien että liikennöimismaksujen kasvuun vaikuttivat hinnankorotukset. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat johtuen suuremmista panostuksista markkinointiin.

Lentokaluston huoltokulujen laskun taustalla oli ensisijaisesti pienempi määrä vuokrattuja lentokoneita. Matkustaja- ja maapalvelukulujen laskuun vaikuttivat vertailukautta suotuisammat sääolosuhteet, jotka pienensivät jäänpoistokuluja. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut laskivat johtuen pääasiassa kuluryhmään kirjatuista valuuttakurssimuutoksista, jotka liittyivät Yhdysvaltain dollarin heikkenemiseen euroon nähden.

² Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien

TULOS LOKA-JOULUKUUSSA

miljoonaa euroa	10-12/2025	10-12/2024	Muutos %
Vertailukelpoinen EBITDA	145,7	131,3	11,0
Poistot	-84,0	-83,5	-0,7
Vertailukelpoinen liiketulos	61,7	47,9	28,9
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-15,3	-35,8	57,2
Liiketulos	46,4	12,1	> 200
Rahoitustuotot	5,7	11,6	-51,2
Rahoituskulut	-19,1	-23,6	19,2
Kurssivoitot ja -tappiot	0,3	-10,6	103,1
Tulos ennen veroja	33,3	-10,5	> 200
Tuloverot	-7,1	2,1	<-200
Kauden tulos	26,2	-8,4	> 200

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos kasvoivat liikevaihdon ja liiketoiminnan muiden tuottojen kasvun sekä kustannusten laskun ansiosta. Vertailukaudella työtaistelutoimet heikensivät vertailukelpoista liiketulosta noin 5 miljoonaa euroa.

Liiketulosta rasittivat vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät muutokset olivat yhteensä -22,4 miljoonaa euroa (-40,2) ja koskivat pääasiassa Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaista palautusta Helsingin hallinto-oikeuden antaman, ei-lainvoimaisen päätöksen perusteella. Indeksikorotukset palautettiin lentäjille vuonna 2024 sekä matkustamohenkilökunnalle ja muille ryhmille vuonna 2025. Vuonna 2020 Finnair oli vastaavasti kirjannut Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin poistoon liittyvän 133 miljoonan euron positiivisen kertaerän. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -0,4 miljoonaa euroa (-7,7). Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden summa oli yhteensä 7,5 miljoonaa euroa (12,1), ja ne liittyivät pääasiassa kolmen lentokonemoottorin myyntiin. Vertailukaudella muut vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät liittyivät pääasiassa aiemmin vuokrattujen yhden A321- ja yhden A350- lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen.

Nettorahoituskulut pienenevät, koska rahoituskulut laskivat ja kurssitappiot kääntyivät voitoiksi. Kauden tulos oli voitollinen.

Taloudellinen kehitys tammi-joulukuussa

LIKEVAIHTO TAMMI-JOULUKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 1,9 % vertailukaudesta. Kasvua nähtiin kaikissa muissa tuotteissa paitsi rahdissa.

Liikevaihto tuotteittain

miljoonaa euroa	2025	2024	Muutos %
Matkustajatuotot	2 445,8	2 419,0	1,1
Lisämyynti	200,4	181,8	10,3
Rahti	205,1	205,5	-0,2
Matkapalvelut	254,8	242,4	5,1
Yhteensä	3 106,2	3 048,8	1,9

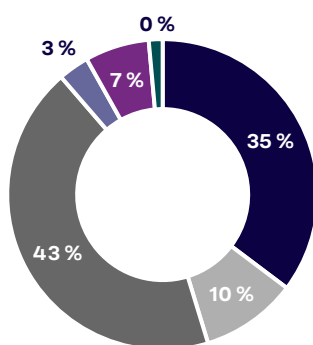
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 0,8 % 7,90 senttiin (7,97) keskimääräisten lentolippuhintojen laskun ja matkustajatuottoja pienentävien, työtaistelutoimista johtuvien hyvitysten, uudelleenreititysten ja korvausten kasvun myötä.

Liikennealueille kohdistamattoman liikevaihdon laskun syynä oli korvausten kasvu.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

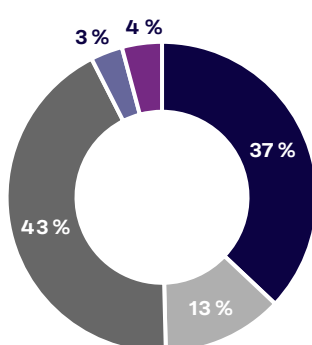
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	%	Muutos
	Milj. euroa	Milj. euroa	Milj. km	Milj. km	Milj. km	Milj. km		%-yks.
Aasia	888,0	775,1	14 551,9	13 506,9	11 721,9	10 450,5	80,6	3,2
Pohjois-Amerikka	252,2	225,4	4 946,6	3 958,1	3 631,2	3 107,4	73,4	-5,1
Eurooppa	1 092,4	1 050,0	16 864,7	16 268,7	12 755,7	12 234,8	75,6	0,4
Lähi-itä	80,9	196,1	1 306,4	2 944,7	1 078,0	2 134,5	82,5	10,0
Kotimaa	168,5	171,0	1 636,9	1 580,9	1 040,4	1 073,0	63,6	-4,3
Kohdistamaton	-36,2	1,4						
Yhteensä	2 445,8	2 419,0	39 306,6	38 259,3	30 227,3	29 000,2	76,9	1,1

Matkustajatuotot



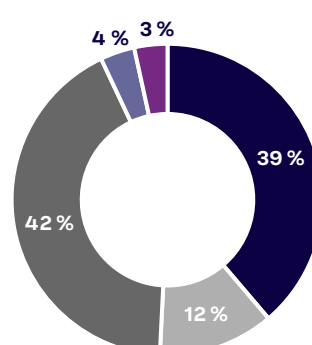
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Kohdistamaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 1,1 % samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 2,7 %. Kapasiteettia kasvatti pääasiassa joulukuussa 2024 vastaanotettu uusi A350-laajarunkolentokone. Kapasiteetin kasvua rajoittivat työtaistelutoimet, jotka johtivat yli 2 600 lennon perumiseen tammi–heinäkuun aikana. Tarjotut henkilökilometrit koneiden ulosvuokraukset miehistöineen huomioiden kasvoivat 1,4 %. Matkustajamäärä kasvoi 2,0 % 11 884 200 matkustajaan³. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 4,2 %, ja matkustajakäyttöaste nousi 1,1 prosenttiyksikköä 76,9 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 7,7 % useisiin kohteisiin lisättyjen vuorojen ansiosta. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 12,2 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 3,2 prosenttiyksikköä 80,6 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 25,0 %, kun vuoroja lisättiin Yhdysvaltoihin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 16,9 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste laski 5,1 prosenttiyksikköä 73,4 prosenttiin.

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

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 3,7 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 4,3 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 0,4 prosenttiyksikköä 75,6 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 55,6 %, koska yhteistyö Qatar Airwaysin kanssa Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla päättyi 15.1.2025. Myydyt henkilökilometrit laskivat 49,5 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 10,0 prosenttiyksikköä 82,5 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi 3,5 %. Myydyt henkilökilometrit laskivat 3,0 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 4,3 prosenttiyksikköä 63,6 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 10,3 % 200,4 miljoonaan euroon (181,8) ja matkustajakohtainen lisämyynti 8,1 % 16,87 euroon (15,60) lisämatkatavaroiden ja -palvelujen kasvaneen suosion sekä parannetun dynaamisen hinnoittelun tukemana. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 2,4 % ja kokonaisrahti- ja postitonnit 5,5 %. Rahtiliikenvaihto laski 0,2 % johtuen operatiivisista häiriöistä, jotka johtivat lentojen peruutuksiin, ja erityisesti Euroopasta ja Pohjois-Amerikasta lähtöisin olevan rahdin hintojen laskusta. On syytä huomata, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden suorituskykyä tuki kiintiötuotannon kapasiteetin kasvu. Sitä rasittivat Suomen heikko taloustilanne, matala kuluttajaluottamus sekä hotellien hintojen nousu ja rajoitettu saatavuus. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 1,9 %, ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,3 % (93,4). Matkapalveluiden liikevaihto kasvoi 5,1 % 254,8 miljoonaan euroon (242,4).

Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 14,6 % 109,2 miljoonaan euroon (128,0), koska kapearunkokoneiden ulosvuokraus British Airwaysille päättyi maaliskuussa 2024 ja ulosvuokrauslentoja (*wet lease out*) oli vähemmän työtaistelutoimien vuoksi.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI-JOULUKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liikeluokkaan sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 4,3 % pääasiassa kasvaneiden liikennöimismaksujen, kapasiteettivuokrien, henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen sekä matkustaja- ja maapalvelukulujen takia.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) kasvoi 2,3 % ja oli 7,75 senttiä (7,57). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus kasvoi 5,2 % 5,51 senttiin (5,24).

Vertailukelpoiseen liikeluokkaan sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 3 155,3 milj. euroa)



miljoonaa euroa	2025	2024	Muutos %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	545,7	518,6	5,2
Polttoainekulut	878,9	893,0	-1,6
Kapasiteettivuokrat	142,2	111,7	27,2
Lentokaluston huoltokulut	224,2	216,9	3,4
Liikennöimismaksut	318,2	270,6	17,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	129,0	123,0	4,9
Matkustaja- ja maapalvelut	459,7	440,3	4,4
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	113,7	121,7	-6,6
Poistot	343,6	329,5	4,3
Yhteensä	3 155,3	3 025,4	4,3

Vertailukelpoiseen liikelukemaan sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 6,8 %.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat 1,6 %. Polttoaineen hinnan⁴ laskun vaikutusta pienensivät korkeampi kapasiteetti sekä EU:n asettamaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteeseen ja päästökauppaan liittyvät kulut, jotka kasvoivat 60 %. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,1 %. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikilometrit (RTK)) parani 1,9 %.

Useat kuluerät kasvoivat katsauskauden aikana. Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen kasvuun vaikuttivat työtaistelutoimien aiheuttama suurempi lentäjäresursointi, kasvanut henkilöstömäärä ja palkkojen nousu. Kapasiteettivuokrat, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja lentokonevuokraukset (*wet lease in*), kasvoivat johtuen työtaistelutoimien seurauksena lentokonevuokrauksista. Liikennöimismaksut ja lentokaluston huoltokulut kasvoivat hinnankorotusten vuoksi. Lentokaluston huoltokulujen kasvuun vaikuttivat myös huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivitykset. Matkustaja- ja maapalveluiden kulujen kasvu johtui Aurinkomatkojen kiintiötuotannon kapasiteetin kasvusta, hotellien hintojen noususta, työtaistelutoimien aiheuttamista häiriöistä lentoihin sekä kasvaneista loungekuluista. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulujen kasvu näkyi myös ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvuna.

Kiinteistö-, IT- ja muut kulut laskivat johtuen pääasiassa kuluryhmään kirjatuista valuuttakurssimuutoksista, jotka liittyivät Yhdysvaltain dollarin heikkenemiseen euroon nähden.

TULOS TAMMI-JOULUKUUSSA

miljoonaa euroa	2025	2024	Muutos %
Vertailukelpoinen EBITDA	403,7	480,9	-16,1
Poistot	-343,6	-329,5	-4,3
Vertailukelpoinen liikelulos	60,1	151,4	-60,3
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	4,1	-37,2	111,0
Liikelulos	64,2	114,2	-43,7
Rahoitustuotot	23,7	44,9	-47,3
Rahoituskulut	-81,9	-107,2	23,6
Kurssivoitot ja -tappiot	17,3	-5,8	> 200
Tulos ennen veroja	23,3	46,1	-49,4
Tuloverot	-5,0	-9,1	45,6
Kauden tulos	18,4	37,0	-50,3

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

Liikelulosta tukivat vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Etuusperusteisiin eläkkeisiin liittyvät muutokset olivat yhteensä -22,4 miljoonaa euroa (-40,2) ja koskivat pääasiassa Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaista palautusta Helsingin hallinto-oikeuden antaman, ei-lainvoimaisen päätöksen perusteella. Indeksikorotukset palautettiin lentäjille vuonna 2024 sekä matkustamohenkilökunnalle ja muille ryhmille vuonna 2025. Vuonna 2020 Finnair oli vastaavasti kirjannut Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin

⁴ Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien

poistoon liittyvän 133 miljoonan euron positiivisen kertaerän. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 12,2 miljoonaa euroa (-6,1) ja aiheutuivat Yhdysvaltain dollarin heikentymisestä. Finnair teki katsauskaudella 0,2 miljoonan euron (0,7) alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen. Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden summa oli yhteensä 14,5 miljoonaa euroa, ja ne liittyivät pääasiassa neljän aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen ja kolmen lentokonemoottorin myyntiin. Vertailukaudella näiden erien vaikutus oli 9,8 miljoonaa euroa, ja ne liittyivät pääasiassa aiemmin vuokrattujen yhden A350- ja yhden A321-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen ja sisälsivät myös uudelleenjärjestelykuluja.

Nettorahoituskulut pienenevät, koska rahoituskulut laskivat ja kurssitappiot kääntyivät voitoiksi. Kauden tulos oli voitollinen.

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli joulukuun lopussa 3 686,9 miljoonaa euroa (3 721,0). Laivaston tasearvo laski 35,6 miljoonaa euroa 1 185,2 miljoonaan euroon (1 220,8) poistojen myötä. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski 122,5 miljoonaa euroa 513,7 miljoonaan euroon (636,2) johtuen poistoista ja aiemmin vuokrattujen lentokoneiden ostoista.

Myyntiin liittyvät saamiset laskivat 9,4 miljoonaa euroa 155,7 miljoonaan euroon (165,1). Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 213,3 miljoonaan euroon (221,7). Eläkesaamiset laskivat 94,4 miljoonaan euroon (95,0). Eläkevelvoitteet laskivat 0,3 miljoonaan euroon (0,6).

Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 55,8 miljoonaa euroa 714,8 miljoonaan euroon (658,9) johtuen pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvusta 561,5 miljoonaan euroon (525,4).

Oma pääoma kasvoi 636,7 miljoonaan euroon (627,1) eli 3,11 euroon osakkeelta (3,07) johtuen pääasiassa etuuspohjaisten eläkkeiden vakuutusmatemaattisesta voitosta ja kauden voitollisesta tuloksesta. Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetrolin ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Erän suuruus laskennallisten verojen jälkeen oli joulukuun lopussa 75,4 miljoonaa euroa (61,8).

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

miljoonaa euroa	2025	2024
Liiketoiminnan nettorahavirta	401,9	612,7
Investointien nettorahavirta	-221,7	-286,4
Rahoituksen nettorahavirta	2,6	-390,0

Liiketoiminnan nettorahavirta laski ensisijaisesti heikomman taloudellisen tuloksen takia. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen pääasiassa laivastoinvestointien vuoksi. Vertailukaudella liiketoiminnan nettorahavirtaa kasvatti ja investointien nettorahavirtaa pienensi maksujenvälitysyhtiön kohdistuvan 57 miljoonan euron saamisen siirto lyhytaikaisista pitkäaikaisiin saamisiin.

Rahoituksen nettorahavirta oli positiivinen marraskuussa nostetun, luottoluokitettun 300 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainan ansiosta, joka erääntyy marraskuussa 2030. Lainojen takaisinmaksut, joihin sisältyi JOLCO- (Japanese Operating Lease with Call Option) ja ECA-lainojen (Export Credit Agency) takaisinmaksuja ja lyhennyksiä, olivat yhteensä noin 121 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiö maksoi lentokoneiden vuokrasopimusvelkoja sekä pääomanpalautuksen kahdessa erässä.

Pääomarakenne

%	31.12.2025	31.12.2024
Omavaraisuusaste	17,3	16,9
Nettovelkaantumisaste	116,3	154,8

Omavaraisuusaste parani vuoden 2024 lopusta oman pääoman kasvun ja velkojen vähenemisen ansiosta. Myös nettovelkaantumisaste laski ensisijaisesti aiemmin vuokrattujen lentokoneiden hankintojen myötä alentuneiden vuokrasopimusvelkojen ansiosta.

Maksuvalmius ja nettovelka

miljoonaa euroa	31.12.2025	31.12.2024
Kassavarat	1 061,0	884,0
Oikaistut korolliset velat	1 801,3	1 854,7
Korollinen nettovelka	740,3	970,7

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

Oikaistu korollinen velka laski vuoden 2024 lopusta vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen ansiosta. Vuokrasopimusvelkojen osuus oli 762,7 miljoonaa euroa (1 004,4).

INVESTOINNIT

Tammi–joulukuussa bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 195,1 miljoonaa euroa (463,8) ja kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältäen käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -200,2 miljoonaa euroa (-290,5). Investointeihin sisältyi neljän aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnat ja kolmen lentokonemoottorin myynti.

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -21,4 miljoonaa euroa (4,1) ja on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -221,7 miljoonaa euroa (-286,4).

Vuoden 2026 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -448 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä oli kauden lopussa 42 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostivat noin 33,6 % koko laivaston 1 698,9 miljoonan euron tasearvosta.⁶

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi pääosin konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy ja osittain Finnair Oyj. Finnair operoi joulukuun lopussa 55:ttä* lentokonetta, joista 26 oli laajarunkokoneita ja 29 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 14,3 vuotta.

⁵ Luottolimiitin taloudellisenä lainakovenanttina on nettovelan suhde käyttökatteeseen tasoltaan 3,75 tai sen alle. Katsauskauden lopussa Finnairin suhdeluku oli 1,8.

⁶ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Finnairin operoima laivasto** 31.12.2025	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2024 verrattuna	Omat***	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2025	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-	5	-	24,6	-
Airbus A320	174	10	-	10	-	23,4	-
Airbus A321	209	14	-1	12	2	11,4	-
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330*	279	8	-	4	4	16,2	-
Airbus A350	278/321	18	-	7	11	7,8	1
Yhteensä		55	-1	38	17	14,3	1

* A330-lentokoneista kaksi on väliaikaisesti ulosvuokrattu.

** Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate)

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

LAIVASTOUUDISTUS

Yhtiöllä oli joulukuun 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.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 217 miljoonaa euroa, sisältävät tulevan laajarunkokoneinvestoinnin.

Finnair valmistelee parhaillaan kapearunkokalustonsa osittaista uudistamista. Lisäksi yhtiö harkitsee käytettyjen, pienempien lentokoneiden lisäämistä kapasiteettiinsa lähitulevaisuudessa.

NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIIKENNELAIVASTO)

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

Norran operoima laivasto* 31.12.2025	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2024 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2025	Tilaukset
ATR	68/70	12	-	6	6	16,4	-
Embraer E190	100	12	-	9	3	17,5	-
Yhteensä		24	-	15	9	17,0	-

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

Strategia

Finnair esitteli strategiansa ja taloudelliset tavoitteensa vuosille 2026–2029 pääomamarkkinapäivityksessä 13.11.2025. Alkavalla strategiakaudella Finnair tähtää kannattavaan kasvuun ja panostaa lisäpalveluihin, vähittäismyyntiin ja kanta-asiakasohjelmaansa asiakas keskiössä.

Strategisia painopisteitä ovat moderni vähittäismyynti (valinnanvapaus), asiakasuskollisuus myös matkojen ulkopuolella (sitouttaminen), ydinasiakkaiden tarpeisiin vastaava verkosto (käytännöllisyys) sekä yhdenmukaiset ja tehokkaat palvelut (luotettavuus).

VALINNANVAPAAUS – MODERNIA VÄHITTÄISMYYNTIÄ

Finnairin strategian keskiössä ovat paljon lentävät asiakkaat, joiden suhteellinen osuus yhtiön liikevaihdosta ja tuloksesta on suuri, sekä kaikki Suomesta ja Suomeen lentävät asiakkaat. Keskittyminen erityisesti näiden asiakkaiden tarpeiden ymmärtämiseen ja täyttämiseen tukee asiakastytyvääisyyttä ja asiakasuskollisuutta ja näin liiketoiminnan kannattavuutta. Ydinasiakkaiden tarpeisiin vastaava tuote- ja palvelutarjonta palvelee hyvin myös muiden asiakasryhmien tarpeita.

Finnairin tuotetarjonta on modulaarinen ja tarjoaa asiakkaille valinnanvaraa. Yhtiö panostaa edelleen digitaalisten palveluidensa kehittämiseen sekä tuotetarjonnan ja asiakasviestinnän personointiin.

SITOUTTAMINEN – ASIAKASUSKOLLISUUTTA MYÖS MATKOJEN ULKOPUOLELLA

Finnairin tavoitteena on vahvistaa paljon lentävien asiakkaidensa sitoutumista olemalla osa asiakkaiden arkea myös matkojen ulkopuolella. Finnair Plus -ohjelmassa on yli kaksi miljoonaa aktiivista jäsentä, ja suhteen tiivistäminen heihin tarjoaa mahdollisuuksia liiketoiminnan kasvattamiseen. Yhtiö kehittää Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaansa liiketoimintana panostamalla kumppanuuksiin ja erityisesti luottokorttitarjontaan.

KÄYTÄNNÖLLISYYS – YDINASIAKKAIDEN TARPEISIIN VASTAAVA VERKOSTO

Finnair optimoi kattavaa verkostoaan matkustuskysynnän mukaan. Yhtiön tavoitteena on kasvaa ydinmarkkinan mukana. Kohteita ja lentoja lisätään asiakkaiden tarpeiden mukaan yhdistäen asiakkaat Suomeen, ja nämä laajat yhteydet palvelevat myös vaihtomatkustajia. Kasvutavoitteissa on huomioitu hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ohjaavan regulaation kustannukset ja niiden arvioitu vaikutus lentojen kysyntään.

Finnair aloittaa strategiakaudella myös kapearunkokaluston asteittaisen uusimisen, mikä tukee yhtiön hiilidioksidipäästövähenemistavoitteiden saavuttamista. Finnair on asettanut tieteeseen perustuvan päästövähenemistavoitteen omien päästöjensä vähentämiseksi, ja sen saavuttaminen edellyttää erityisesti uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisäämistä.

LUOTETTAVUUS – YHDENMUKAISET JA TEHOKKAAT PALVELUT

Finnair jatkaa edelleen vahvuksiinsa eli lentojen luotettavuuteen ja täsmällisyyteen panostamista. Strategiakauden aikana yhtiö kehittää erityisesti häiriötilanteiden entistäkin parempaa hallintaa voidakseen tarjota asiakkaille laadukkaan matkustuskokemuksen myös silloin, kun liikenteessä on häiriöitä.

Jatkuvan parantamisen kulttuuri on olennaisessa roolissa toiminnan tehokkuuden ja laadun kehittämisessä, kuten myös kokonaisprosessien kehittäminen ja tekoälyn hyödyntäminen. Vahva turvallisuuskulttuuri on Finnairille edelleen itseisarvo, josta yhtiö ei tingi missään olosuhteissa.

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

Strategian toteuttamiseen tarvitaan kaikkien finnairilaisten panosta. One Crew -henkilöstösuunnitelman ohjaamana yhtiö kehittää finnairilaisten henkilöstökokemusta ja työyhteisöä. Tavoitteena on yksi yhtenäinen tiimi, joka työskentelee yhdessä asiakkaan ja Finnairin tulevaisuuden eteen. Kehittämisen painopisteitä ovat jatkuva oppiminen sekä turvallinen, välittävä ja monimuotoinen työyhteisö.

Finnairin suomalaisen brändin vahvistaminen auttaa erottautumaan ja lisäämään asiakasuskollisuutta. Yhtiö panostaa strategiakaudella myös strategisten kumppanuuksien, erityisesti Finavia-yhteistyön kehittämiseen, tekoälyn hyödyntämiseen osana arjen työtä ja kokonaisprosessien kehittämiseen. Vastuullisuustyössä ympäristövastuun, sosiaalisen vastuun ja hyvän hallinnon edistämiseksi Finnair etenee toimialansa tahdissa.

FINNAIRIN TALOUDELLISET TAVOITTEET VUOSILLE 2026–2029

Finnairin taloudelliset tavoitteet

	Tavoite
Kysynnän (matkustajamäärän) keskimääräinen vuotuinen kasvuvauhti (CAGR) strategiakaudella ⁷	+ 4 %
Vertailukelpoinen liikelulosmarginaali vuoden 2029 loppuun mennessä ⁷	6–8 %
investoinnit strategiakaudella ^{7, 8}	2–2,5 Mrd€
Nettovelka suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen strategiakauden aikana ⁷	1–2
Kassavarat liikevaihdosta strategiakauden aikana ^{7, 9}	Min 20 %
Osingonjako tai pääomanpalautus keskimäärin	1/3 osakekohtaisesta tuloksesta

⁷ Taloudelliset tavoitteet on asetettu sillä oletuksella, että Venäjän ilmatila pysyy suljettuna strategiakauden ajan.

⁸ Sisältää jäljellä olevan A350-investoinnin, jonka toimituksen odotetaan tapahtuvan loppuvuodesta 2026

⁹ Sisältää käyttämättömän luottolimiittijärjestelyn

Lisäksi Finnair raportoi seuraavat strategiaan liittyvät tunnusluvut ajanjaksolle 2026–2029:

- Matkustajamäärä
- Nettosuosittelutulos (NPS)
- Säännöllisyys
- Saapumistäsmällisyys
- Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa
- Aktiivisten Finnair Plus -jäsenten määrä
- Matkustajakohtainen lisämyynti
- Henkilöstön vaihtuvuus
- Henkilöstön sitoutumisindeksi

Kestävä kehitys ja yritysvastuu

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

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

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

Ensimmäisenä askeleena Finnair on asettanut seuraaville kymmenelle vuodelle *Science Based Targets* -aloitteen (SBTi) vahvistaman päästövähennystavoitteen, joka tukee ilmaston lämpenemisen rajoittamista 1,5 asteeseen Pariisin ilmastopimuksen mukaisesti. Tavoitteena on vähentää lentämisen *well-to-wake*-päästöjä 34,5 % lennettyyn hyötykuormaan (RTK, myydyt tonnakilometrit) suhteutettuna vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Absoluuttiseksi CO₂e-päästöiksi muutettuna tavoite vastaa noin 13 prosentin päästövähennystä. Laskenta perustuu parametreihin, jotka olivat käytössä vuoden 2024 tavoiteasetannan aikaan. Muut päästöt, kuten jättövanat (non-CO₂), jotka myös vaikuttavat ilmaston lämpenemiseen, eivät sisälly tavoitteeseen nykyisen SBTi-ohjeistuksen mukaisesti, sillä näiden vertailtavuus CO₂-päästöihin on haasteellista ja sovellettavat lieventämiskeinot ovat yhä kehitteillä. Finnair kehittää ymmärrystään kaikista ilmastoa lämmittävistä päästöistään ja valmistautuu raportoimaan myös muiden kuin CO₂-päästöjensä vaikutuksista ensimmäistä kertaa osana vuoden 2025 vastuullisuusraportointia.

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

Kestävän kehityksen mittaristo

	10–12/2025	10–12/2024
Päästötehokkuus (well-to-wake), CO ₂ g/RTK	951	983
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, %	1,7	0,6
Saavutettavuuden NPS	53	46
Tapaturmataajuus (LTIF)	4,0	4,7

Loka–joulukuussa Finnairin lentämisen päästötehokkuus parani 3,3 % edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon nähden. Merkittävin tekijä muutoksessa oli EU:n SAF-sekoitevelvoitteen alkaminen.

Finnair käytti 4 286 tonnia (1 446) uusiutuvaa lentopolttoainetta, mikä vastasi 1,7 % (0,6) lentopolttoaineen kokonaiskulutuksesta. Tästä valtaosa muodostui EU:n polttoainetoimittajille säätämän velvoitteen myötä tankatusta SAF:sta. Käytetty SAF oli kokonaisuudessaan ISCC RED -sertifioitua.

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

Muutokset yhtiön johdossa

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

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

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet	31.12.2025	31.12.2024
Osakemäärä	204 811 392	204 811 392
Omat osakkeet	20 837	256 284
Ulkona olevat osakkeet	204 790 555	204 555 108
Markkina-arvo, milj. euroa	643,5	452,9

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

Kaupankäynti osakkeella

Osakevaihto, kpl	84 866 442	1 497 239 722
Osakevaihto, milj. euroa	249,1	195,8
Ylin kurssi, euroa	3,97	3,28*
Alin kurssi, euroa	2,21	2,08*
Keskikurssi (kaupankäyntimäärillä painotettu), euroa	2,94	2,72*
Päätöskurssi, euroa	3,14	2,21

* Luvut on oikaistu 20.3.2024 suoritettujen osakkeiden yhdistämisen takia vertailukelpoisiksi.

Katsauskauden lopussa Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,7 % (55,7). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 12,6 % (9,1).

Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

Finnairin osakkeenomistajien voitonjakopolitiikan mukaisesti tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina tai pääomanpalautuksena. Tällaisesta varojenjaosta päättäessään Finnair pyrkii ottamaan huomioon kulloisenkin tuloskehityksen ja tulevaisuudennäkymät, rahoitustilanteen sekä pääoma- ja investointitarpeet. Mahdolliset varojenjaot voidaan suorittaa kahdessa vuosittaisessa erässä.

Vuonna 2025 osakekohtainen tulos oli 0,09 euroa (0,18). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 541 269 557,65 euroa 31.12.2025. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille jaetaan pääomanpalautusta 0,09 euroa osaketta kohden. Pääomanpalautus maksetaan kahdessa erässä. Ensimmäinen erä 0,05 euroa osakkeelta maksetaan osakkeenomistajalle, joka on merkitty täsmäytyspäivänä 26.3.2026 yhtiön Euroclear Finland Oy:n pitämään osakasluetteloon. Hallituksen ehdottama maksupäivä tälle erälle on 8.4.2026. Pääomanpalautuksen toinen erä 0,04 euroa osakkeelta maksetaan marraskuussa 2026. Se maksetaan osakkeenomistajalle, joka on merkitty täsmäytyspäivänä yhtiön Euroclear Finland Oy:n pitämään osakasluetteloon. Hallitus päättää 26.10.2026 pidettäväksi sovitussa kokouksessaan pääomanpalautuksen toisen erän täsmäytyspäivän ja osingonmaksupäivän.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 27.3.2025.

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

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

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings/agm-25>.

Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

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

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

Makrotaloudellinen ympäristö voi vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoimintaan. Yleiset makrotaloudelliset olosuhteet, kuten yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, muutokset kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, inflaation kiihtyminen, taantuma tai verotuksen muutokset, voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen ja siten lentomatkustuksen ja rahtiliikenteen kysyntään. Makrotaloudellisten olosuhteiden epäsuotuisa kehitys voi heikentää pääoman saatavuutta.

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

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

Laatu- ja saatavuusongelmat toimittajien, tuotteiden tai palveluiden kanssa voivat aiheuttaa odottamattomia lisäkustannuksia tai 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 liike-tulos ovat yleensä selvästi pienimmät vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja suurimmat vuoden kolmannella neljänneksellä.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden 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 puna, Norjan kruunu ja Etelä-Korean won.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojaussissaan aikahajauttamisen periaatetta. Finnair päivitti riskienhallintapolitiikkaansa joulukuussa 2025, ja suojaushorisontti pidennettiin 18 kuukaudesta 24 kuukauteen. Riskienhallintapolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on ensimmäisellä vuosineljänneksellä noin 70–95 % tavoitetason ollessa 82,5 %. Tämän jälkeen suojausaste laskee jokaisella vuosineljänneksellä. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikutukseen (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	37 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	27 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	24 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojaus	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	65 milj. euroa	34 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 18 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
1-3/2026	219	718
4-6/2026	207	695
7-9/2026	180	692
10-12/2026	117	693
1-3/2027	69	685
4-6/2027	42	656
Yhteensä	834	697

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta

Valuuttajakauma, %	10- 12/2025	10- 12/2024	2025	2024	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY liiketoiminnan kassavirtoille (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojausaste liiketoiminnan kassavirtoille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
Myyntivaluutat					10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaus huomioon ottaen
EUR	63	62	60	59	-	-
USD*	4	8	7	10	ks. alla	ks. alla
JPY	6	4	6	5	19 milj. euroa	10 milj. euroa
KRW	2	2	2	3	-	-
SEK	4	4	4	4	-	-
GBP	3	4	3	4	-	-
NOK	3	2	3	2	-	-
Muut	15	14	14	14	-	-
Ostovaluutat						
EUR	64	60	63	58	-	-
USD*	30	33	31	35	65 milj. euroa	31 milj. euroa
Muut	6	7	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 valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen riippuen tilinpäätöshetken USD-kurssista. Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposition aiheutuvaa tuloksen volatiliiteettia suojautumalla valuuttakurssimuutoksilta johdannaisilla ja sijoittamalla likviditeettiä osittain valuuttamääriin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli joulukuun lopussa noin 90 %.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

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

Taloudellinen raportointi vuonna 2026

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2026 on seuraava:

- Osavuositarkastus tammi–maaliskuulta 2026 keskiviikkona 22.4.2026
- Puolivuositarkastus tammi–kesäkuulta 2026 keskiviikkona 22.7.2026
- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2026 tiistaina 27.10.2026

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää tulosjulkistuslehdistötilaisuuden 11.2.2026 klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9, Vantaa. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2026-02-11-media>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 11.2.2026 klo 13.00. Puhelinkonferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä osoitteessa <https://events.inderes.com/finnairgroup/q4-2025/dial-in>. Rekisteröidyttyäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin liitytään osoitteessa <https://finnairgroup.events.inderes.com/q4-2025>.

Lisätietoja antavat:

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

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

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

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

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUIJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	10-12/2025	10-12/2024	Muutos %	2025	2024	Muutos %
Liiketulos	46,4	12,1	> 200	64,2	114,2	-43,7
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	0,4	7,7	-95,4	-12,2	6,1	<-200
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,0	-0,1	99,7	0,1	1,5	-92,7
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-7,5	-12,0	37,9	-14,6	-12,0	-21,7
Arvon alentumiset	-	-	-	0,2	0,7	-78,4
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	22,4	40,2	-44,2	22,4	40,2	-44,2
Uudelleenjärjestelykulut	-	-	-	-	0,8	-100,0
Vertailukelpoinen liiketulos	61,7	47,9	28,9	60,1	151,4	-60,3
Poistot	84,0	83,5	0,7	343,6	329,5	4,3
Vertailukelpoinen EBITDA	145,7	131,3	11,0	403,7	480,9	-16,1

Omaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2025	31.12.2024	Muutos %
Oma pääoma yhteensä	636,7	627,1	1,5
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 686,9	3 721,0	-0,9
Omaraisuusaste, %	17,3	16,9	0,4 %-yks.

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2025	31.12.2024	Muutos %
Vuokrasopimusvelat	762,7	1 004,4	-24,1
Muut korolliset velat	1 020,1	860,8	18,5
Valuutan- ja koronvaihotosopimukset*	18,5	-10,5	> 200
Oikaistut korolliset velat	1 801,3	1 854,7	-2,9
Muut rahoitusvarat	-531,4	-664,9	20,1
Rahat ja pankkisaamiset	-529,6	-219,1	-141,7
Kassavarat	-1 061,0	-884,0	-20,0
Korollinen nettovelka	740,3	970,7	-23,7
Oma pääoma yhteensä	636,7	627,1	1,5
Nettovelkaantumisaste, %	116,3	154,8	-38,5 %-yks.
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	403,7	480,9	-16,1
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	1,8	2,0	-9,1

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

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	10-12/2025	10-12/2024	Muutos %	2025	2024	Muutos %
Lisäykset käyttöomaisuudessa	21,7	315,2	-93,1	182,5	419,7	-56,5
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	0,7	0,6	22,3	3,5	13,9	-75,2
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	-4,4	4,9	-189,6	9,2	30,2	-69,6
Bruttoinvestoinnit	18,0	320,8	-94,4	195,1	463,8	-57,9

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2025	31.12.2024	Muutos %
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	23,3	46,1	-49,4
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	81,9	107,2	-23,6
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-17,3	5,8	<-200
Tuotto, edelliset 12 kk	87,9	159,1	-44,7
Oma pääoma yhteensä	636,7	627,1	1,5
Vuokrasopimusvelat	762,7	1 004,4	-24,1
Muut korolliset velat	1 020,1	860,8	18,5
Sijoitettu pääoma	2 419,5	2 492,3	-2,9
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 455,9	2 547,4*	-3,6
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	3,6	6,2	-2,7 %-yks.

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

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2025	31.12.2024	Muutos %
Muut rahoitusvarat	531,4	664,9	-20,1
Rahat ja pankkisaamiset	529,6	219,1	141,7
Kassavarat	1 061,0	884,0	20,0
Liikevaihto, edelliset 12 kk	3 106,2	3 048,8	1,9
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	34,2	29,0	5,2 %-yks.

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 myydyttä 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.
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	Matkustajien osuus kauden 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 ryhmätyökälymyynti.
Matkustajakohtainen lisämyynti	Lisämyynti / matkustajamäärä

Vastuullisuus	
Lentojen CO ₂ -päästöt	CO ₂ -päästöt Finnairin omien lentojen lentopolttoaineen kulutuksesta

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

Tilinpäätöstiedote – Konsernin taloudellinen vuosikatsaus

1.1.–31.12.2025

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	10-12/2025	10-12/2024	2025	2024
Liikevaihto	4	789,5	782,9	3 106,2	3 048,8
Liiketoiminnan muut tuotot	5	41,8	44,3	123,8	140,0
Liiketoiminnan kulut					
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-162,1	-173,6	-568,1	-559,5
Polttoainekulut		-204,1	-218,5	-879,0	-894,4
Kapasiteettivuokrat		-33,1	-29,0	-142,2	-111,7
Lentokaluston huoltokulut		-49,0	-63,3	-212,1	-223,0
Liikennöimismaksut		-77,3	-67,8	-318,2	-270,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-31,3	-29,9	-129,0	-123,0
Matkustaja- ja maapalvelut		-111,1	-113,2	-459,7	-440,3
Poistot ja arvonalentumiset	7	-84,0	-83,5	-343,7	-330,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-32,8	-36,4	-113,7	-121,7
Liiketulos		46,4	12,1	64,2	114,2
Rahoitustuotot		5,7	11,6	23,7	44,9
Rahoituskulut		-19,1	-23,6	-81,9	-107,2
Kurssivoitot ja -tappiot		0,3	-10,6	17,3	-5,8
Tulos ennen veroja		33,3	-10,5	23,3	46,1
Tuloverot	11	-7,1	2,1	-5,0	-9,1
Kauden tulos		26,2	-8,4	18,4	37,0
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille		26,2	-8,4	18,4	37,0
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa					
Laimentamaton osakekohtainen tulos		0,13	-0,04	0,09	0,18
Laimennettu osakekohtainen tulos		0,13	-0,04	0,09	0,18

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	10-12/2025	10-12/2024	2025	2024
Kauden tulos	26,2	-8,4	18,4	37,0
Muut laajan tuloksen erät				
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi				
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-9,0	57,0	-6,3	3,8
Verovaikutus	1,8	-11,4	1,3	-0,8
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi				
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	7,9	2,8	23,3	12,6
Verovaikutus	-1,6	-0,6	-4,7	-2,5
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-0,9	47,8	13,6	13,2
Kauden laaja tulos	25,4	39,4	32,0	50,1
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille	25,4	39,4	32,0	50,1

KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	31.12.2025	31.12.2024
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Laivasto	12	1 185,2	1 220,8
Käyttöoikeuslaivasto	13	513,7	636,2
Laivasto yhteensä		1 698,9	1 857,0
Muu käyttöomaisuus	12	145,8	141,2
Muu käyttöoikeusomaisuus	13	131,5	143,9
Muu käyttöomaisuus yhteensä		277,3	285,0
Eläkesaamiset		94,4	95,0
Muut pitkäaikaiset varat		62,6	59,8
Laskennalliset verosaamiset	11	213,3	221,7
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 346,5	2 518,6
Lyhytaikaiset varat			
Myyntiin liittyvät saamiset		155,7	165,1
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		89,1	86,8
Johdannaisinstrumentit	9, 10	32,2	66,5
Muut rahoitusvarat	10	531,4	664,9
Rahat ja pankkisaamiset		529,6	219,1
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 338,0	1 202,4
Myytävänä olevat omaisuuserät		2,4	-
Varat yhteensä		3 686,9	3 721,0
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		561,3	551,7
Oma pääoma yhteensä		636,7	627,1
Pitkäaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	14	632,3	839,7
Muut korolliset velat	14	968,6	735,4
Eläkevelvoitteet		0,3	0,6
Varaukset ja muut velat	15	86,3	122,0
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 687,5	1 697,7
Lyhytaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	14	130,4	164,6
Muut korolliset velat	14	51,5	125,4
Varaukset	15	8,4	31,3
Ostovelat		87,6	58,9
Johdannaisinstrumentit	9, 10	74,5	62,6
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	16	714,8	658,9
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		129,7	112,8
Muut velat		165,7	181,5
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 362,7	1 396,2
Velat yhteensä		3 050,2	3 093,9
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 686,9	3 721,0

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2025	75,4	168,1	61,8	1 325,0	-1 003,3	627,1
Kauden tulos	-	-	-	-	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

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

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	10-12/2025	10-12/2024	2025	2024
Liiketoiminnan rahavirta				
Tulos ennen veroja	33,3	-10,5	23,3	46,1
Poistot ja arvonalentumiset	84,0	83,5	343,7	330,3
Rahoitustuotot ja -kulut	13,1	22,6	40,9	68,1
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-7,5	-12,0	-14,6	-12,0
Varausten muutos	-6,8	-4,4	-22,9	8,4
Työsuhde-etuudet	19,2	39,1	26,8	49,3
Muut oikaisut	-0,0	-0,4	0,1	-3,1
Liiketaapahtumat, joihin ei sisälly maksua	12,4	34,3	4,0	54,7
Myynti- ja muiden saamisten muutos **	14,0	88,8	9,2	46,7
Vaihto-omaisuuden muutos	-3,2	0,1	-3,4	-2,8
Osto- ja muiden velkojen muutos	-29,1	-14,1	86,2	119,8
Käyttöpääoman muutos	-18,3	74,8	92,1	163,7
Maksetut rahoituskulut, netto	-15,1	9,1	-87,4	-38,0
Maksetut tuloverot	-0,0	-0,0	-0,1	-0,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	102,1	201,8	401,9	612,7
Investointien rahavirta				
Investoinnit laivastoon ***	-29,0	-137,1	-193,3	-222,8
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-6,0	-1,5	-15,7	-10,8
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	7,9	-0,0	8,3	0,0
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,4	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	8,7	20,1	-21,4	4,1
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos **	-0,2	-57,0	0,1	-57,3
Investointien nettorahavirta	-18,4	-175,3	-221,7	-286,4
Rahoituksen rahavirta				
Lainojen nostot	297,0	-	297,0	495,7
Lainojen takaisinmaksut	-7,4	-10,8	-121,5	-705,6
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-36,0	-43,3	-150,4	-170,3
Osakeantikulut	-	-	-	-9,8
Maksettu pääomanpalautus	-10,2	-	-22,5	-
Rahoituksen nettorahavirta	243,4	-54,1	2,6	-390,0
Rahavirtojen muutos	327,0	-27,6	182,8	-63,7
Rahavarat tilikauden alussa	499,6	671,4	643,8	707,5
Rahavirtojen muutos	327,0	-27,6	182,8	-63,7
Rahavarat kauden lopussa *	826,7	643,8	826,7	643,8
* Rahavarat				
Muut rahoitusvarat	531,4	664,9	531,4	664,9
Rahat ja pankkisaamiset	529,6	219,1	529,6	219,1
Kassavarat	1 061,0	884,0	1 061,0	884,0
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-234,3	-240,2	-234,3	-240,2
Rahavarat	826,7	643,8	826,7	643,8

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

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

Tilinpäätöstiedote – Konsernin taloudellisen vuosikatsauksen liitetiedot 1.1.–31.12.2025

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 10.2.2026.

2. LAADINTAPERIAATTEET

Tilinpäätöstiedotteessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2024 konsernitalinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Tilinpäätöstiedotteen 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

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

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

4. SEGMENTTITIEDOT JA LIIKEVAIHTO

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

Finnairin vuoden 2025 viimeisen neljänneksen kokonaisliikevaihto kasvoi 0,8 % vuoden 2024 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kasvua nähtiin kaikissa muissa tuotteissa paitsi rahdissa.

10-12/2025, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois- Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	225,7	46,4	272,7	23,3	51,2	-4,2	615,1	77,9
Lisämyynti	10,7	2,3	17,2	0,8	2,5	19,7	53,1	6,7
Rahti	37,1	6,6	8,0	1,3	0,1	1,8	55,0	7,0
Matkapalvelut	8,6	0,2	56,3	1,3	-	-0,1	66,3	8,4
Yhteensä	282,1	55,4	354,2	26,7	53,8	17,2	789,5	100,0
Osuus %	35,7	7,0	44,9	3,4	6,8	2,2	100,0	-

10-12/2024, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	199,7	46,4	259,4	53,7	50,7	1,1	610,9	78,0
Lisämyynti	9,3	2,3	15,2	0,8	2,3	22,4	52,3	6,7
Rahti	37,0	7,9	7,9	1,1	0,1	1,4	55,3	7,1
Matkapalvelut	8,2	0,3	54,8	1,1	0,0	0,0	64,4	8,2
Yhteensä	254,1	56,9	337,3	56,7	53,1	24,9	782,9	100,0
Osuus %	32,5	7,3	43,1	7,2	6,8	3,2	100,0	-

2025, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	888,0	252,2	1 092,4	80,9	168,5	-36,2	2 445,8	78,7
Lisämyynti	41,3	13,1	69,8	2,1	8,1	66,1	200,4	6,5
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	1 094,1	297,1	1 413,0	89,5	177,1	35,3	3 106,2	100,0
Osuus %	35,2	9,6	45,5	2,9	5,7	1,1	100,0	-

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

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	10-12/2025	7-9/2025	4-6/2025	1-3/2025	10-12/2024	7-9/2024	4-6/2024	1-3/2024
Liikevaihto	789,5	834,9	787,7	694,2	782,9	818,3	766,1	681,5
Matkustajatuotot	615,1	665,6	626,8	538,4	610,9	655,3	613,5	539,3
Lisämyynti	53,1	53,1	49,6	44,6	52,3	47,6	44,5	37,4
Rahti	55,0	48,8	51,2	50,1	55,3	52,5	51,4	46,3
Matkapalvelut	66,3	67,3	60,1	61,0	64,4	62,8	56,7	58,4
Vertailukelpoinen EBITDA	145,7	137,7	97,3	23,0	131,3	153,3	125,8	70,5
Vertailukelpoinen liiketulos	61,7	50,7	10,3	-62,6	47,9	71,5	43,6	-11,6
Liiketulos	46,4	52,1	19,2	-53,4	12,1	76,7	42,5	-17,2

5. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

miljoonaa euroa	10-12/2025	10-12/2024	Muutos %	2025	2024	Muutos %
Vuokratuotot	27,3	26,7	1,9	86,2	106,9	-19,3
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	7,5	12,0	-37,9	14,6	12,0	21,7
Muut tuotot	7,1	5,6	26,8	23,0	21,1	9,0
Yhteensä	41,8	44,3	-5,7	123,8	140,0	-11,5

Tilikauden vuokratuotot laskivat vertailukaudesta, koska kapearunkokoneiden ulosvuokraus British Airwaysille päättyi maaliskuussa 2024 ja ulosvuokrauslentoja (wet lease out) oli vähemmän työtaistelutoimien vuoksi. Käyttöomaisuuden myyntivoitot koostuvat pääosin aiemmin vuokrattuna olleiden neljän A321-lentokoneen ostosta ja käytöstä poistettujen kolmen lentokonemoottorin myynnistä.

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

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	10-12/2025	10-12/2024	Muutos %	2025	2024	Muutos %
Palkat ja palkkiot	-102,9	-96,5	-6,6	-387,8	-366,8	-5,7
Maksupohjaiset järjestelyt	-18,2	-16,0	-13,7	-72,2	-64,1	-12,6
Etuuspohjaiset järjestelyt	-22,0	-38,9	43,4	-30,4	-49,3	38,2
Eläkekulut yhteensä	-40,2	-54,9	26,8	-102,6	-113,4	9,5
Muut sosiaalikulut	-3,5	-3,0	-18,7	-14,1	-9,1	-54,7
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-146,6	-154,4	5,0	-504,6	-489,3	-3,1
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-8,2	-8,4	2,1	-33,8	-31,5	-7,3
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-4,7	-7,8	39,2	-19,7	-29,4	32,9
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-2,5	-3,0	16,2	-10,0	-9,3	-7,9
Yhteensä	-162,1	-173,6	6,6	-568,1	-559,5	-1,5

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen kasvuun vaikuttivat työtaistelutoimien aiheuttama suurempi lentäjäresursointi, kasvanut henkilöstömäärä ja palkkojen nousu.

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	10-12/2025	10-12/2024	Muutos %	2025	2024	Muutos %
Oman laivaston poistot	-47,3	-42,8	-10,7	-193,3	-164,6	-17,5
Muun käyttöomaisuuden poistot	-4,1	-4,0	-4,6	-16,0	-15,7	-1,5
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-27,0	-31,4	14,1	-112,2	-127,9	12,3
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,6	-5,4	-4,3	-22,1	-21,4	-3,4
Poistot	-84,0	-83,5	-0,7	-343,6	-329,5	-4,3
Arvonalentumiset	-	-	-	-0,2	-0,7	78,4
Yhteensä	-84,0	-83,5	-0,7	-343,7	-330,3	-4,1

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

8. VERTAILUKELPOISUUTEEN VAIKUTTAVAT ERÄT

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

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

	10-12/2025 Vertailukel- poisuuteen vaikuttavat erät			10-12/2024 Vertailukel- poisuuteen vaikuttavat erät		
miljoonaa euroa	Raportoitu		Vertailu- kelpoinen	Raportoitu		Vertailu- kelpoinen
Liikevaihto	789,5	-	789,5	782,9	-	782,9
Liiketoiminnan muut tuotot	41,8	-7,5	34,3	44,3	-12,0	32,3
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-162,1	22,4	-139,7	-173,6	40,2	-133,4
Polttoainekulut	-204,1	-0,0	-204,1	-218,5	-0,1	-218,6
Kapasiteettivuokrat	-33,1	-	-33,1	-29,0	-	-29,0
Lentokaluston huoltokulut	-49,0	0,4	-48,7	-63,3	7,7	-55,6
Liikennöimismaksut	-77,3	-	-77,3	-67,8	-	-67,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-31,3	-	-31,3	-29,9	-	-29,9
Matkustaja- ja maapalvelut	-111,1	-	-111,1	-113,2	-	-113,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-32,8	-	-32,8	-36,4	-	-36,4
EBITDA	-	-	145,7	-	-	131,3
Poistot ja arvonalentumiset	-84,0	-	-84,0	-83,5	-	-83,5
Liiketulos	46,4	15,3	61,7	12,1	35,8	47,9

		2025		2024		
		Vertailukel- poisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu- kelpoinen		Vertailukel- poisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu- kelpoinen
miljoonaa euroa	Raportoitu			Raportoitu		
Liikevaihto	3 106,2	-	3 106,2	3 048,8	-	3 048,8
Liiketoiminnan muut tuotot	123,8	-14,6	109,2	140,0	-12,0	128,0
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-568,1	22,4	-545,7	-559,5	40,9	-518,6
Polttoainekulut	-879,0	0,1	-878,9	-894,4	1,5	-893,0
Kapasiteettivuokrat	-142,2	-	-142,2	-111,7	-	-111,7
Lentokaluston huoltokulut	-212,1	-12,2	-224,2	-223,0	6,1	-216,9
Liikennöimismaksut	-318,2	-	-318,2	-270,6	-	-270,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-129,0	-	-129,0	-123,0	-	-123,0
Matkustaja- ja maapalvelut	-459,7	-	-459,7	-440,3	-	-440,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-113,7	0,0	-113,7	-121,7	0,0	-121,7
EBITDA	-	-	403,7	-	-	480,9
Poistot ja arvonalentumiset	-343,7	0,2	-343,6	-330,3	0,7	-329,5
Liiketulos	64,2	-4,1	60,1	114,2	37,2	151,4

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 22,4 miljoonan euron kulun koskien pääosin Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaista palautusta Helsingin hallinto-oikeuden antaman, eilainvoimaisen päätöksen perusteella, 14,6 miljoonan euron voiton koostuen pääosin neljän aiemmin vuokratun lentokoneen ostosta ja kolmen lentokonemoottorin myynnistä sekä 12,2 miljoonan euron voiton lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta. Edellä mainitut indeksikorotukset palautettiin lentäjille vuonna 2024 sekä matkustamohenkilökunnalle ja muille ryhmille vuonna 2025. Vertailukaudella muut vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät liittyivät pääasiassa aiemmin vuokrattujen yhden A321- ja yhden A350- lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen.

9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteita päivitettiin raportointikaudella. Suojaushorisonttia pidennettiin kuudella kuukaudella. Kokonaisuudessaan suojaushorisontti kattaa nyt seuraavat 24 kuukautta. Myös seuraavan 12 kuukauden keskusuojausastetta nostettiin maltillisesti. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon. Johdannaissopimusten lisäksi Finnair on suojannut tasettaan Yhdysvaltain dollari -määräisillä sijoituksilla ja talletuksilla. Näiden määrä vuoden 2025 viimeisen neljänneksen lopussa oli noin 260 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollari heikentyi 8,3 % ja lentopetrolin hinta laski 2,4 % vertailukaudesta.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	31.12.2025		31.12.2024	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	446,6	-0,6	490,8	18,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot	56,1	0,5	41,7	1,2
Mydyt optiot	51,8	-0,9	37,8	-0,2
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	92,1	-5,0	75,4	1,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	646,6	-6,0	645,7	21,6
Taseen suojaus (termiinit)	143,0	0,3	305,6	0,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	143,0	0,3	305,6	0,6
Valuuttajohdannaiset yhteensä	789,6	-5,7	951,3	22,3
Hyödykejohdannaiset				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	691 000	-16,2	598 000	-25,6
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	210 000	3,0	231 000	5,4
Mydyt optiot, lentopetroli, tonnia	210 000	-8,2	231 000	-14,9
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 111 000	-21,4	1 060 000	-35,2
Hyödykejohdannaiset yhteensä	1 111 000	-21,4	1 060 000	-35,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset				
Koronvaihtosopimukset	250,0	3,4	250,0	6,3
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	250,0	3,4	250,0	6,3
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	274,3	-18,5	342,0	10,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	274,3	-18,5	342,0	10,5
Korkojohdannaiset yhteensä	524,3	-15,1	592,0	16,8
Johdannaiset yhteensä	-	-42,2	-	3,9

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	31.12.2025	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	531,4	492,4	39,0
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	19,1	-	19,1
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	19,1	-	19,1
Valuuttajohdannaiset	8,7	-	8,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,0	-	0,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,5	-	8,5
Hyödykejohdannaiset	4,4	-	4,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,4	-	4,4
Yhteensä	563,6	492,4	71,2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	34,2	-	34,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	15,6	-	15,6
Valuuttajohdannaiset	14,5	-	14,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	5,0	-	5,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,4	-	9,4
Hyödykejohdannaiset	25,8	-	25,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	25,8	-	25,8
Yhteensä	74,5	-	74,5

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

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

11. TULOVEROT

Efektiivinen verokanta oli 21,3 % (19,8). Tilikaudella kirjattiin 16,1 miljoonan euron laskennallinen verosaaminen kauden verotettavasta tuloksesta, muista väliaikaisista eroista -21,1 miljoonaa euroa ja muista laajan tuloksen eristä -3,4 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 213,3 miljoonaa euroa (221,7).

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

Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti kuin on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy verotettavaa tuloa, jota vastaan väliaikainen ero voidaan hyödyntää. Johdon arviointi verotettavasta tuloksesta perustuu viimeisimpään tilinpäätöstiedotteen yhteydessä laadittuun hallituksen hyväksymään ennusteeseen. Vahvistettuihin tappioihin liittyvä lakisääteinen vanhentumisaika on 10 vuotta ja vastaavat taseeseen tällä hetkellä kirjatut laskennalliset verot vanhenevat vuosina 2030–2035. Taseeseen kirjatut laskennalliset verosaamiset ja -velat netotetaan, koska ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään.

12. KÄYTTÖMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.12.2025	31.12.2024
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 362,0	1 194,8
Lisäykset	182,5	419,7
Ennakoiden muutos	27,1	-54,3
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	6,9	-3,2
Vähennykset ja siirrot	-38,1	-14,7
Poistot	-209,3	-180,3
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 331,0	1 362,0

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

13. KÄYTTÖOIKEUSOMaisuUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.12.2025	31.12.2024
Kirjanpitoarvo kauden alussa	780,0	915,3
Uudet sopimukset	3,5	13,9
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	9,2	30,2
Vähennykset	-13,0	-29,4
Poistot	-134,3	-149,3
Arvon alentumiset	-0,2	-0,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	645,2	780,0

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

14. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2025 viimeisellä neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti. Lyhennyksien lisäksi Finnair myös laski liikkeelle luottoluokitettun 300 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan. Joukkovelkakirjalaina erääntyy 27.11.2030 ja sille maksetaan kiinteää 4,250 prosentin vuotuista korkoa.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo		Kirjanpitoarvo	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Vuokrasopimusvelat	762,7	1 004,4	762,7	1 004,4
Joukkovelkakirjalainat	813,0	511,0	797,6	502,5
JOLCO-lainat* ja muut	216,2	353,4	222,5	358,3
Yhteensä	1 791,9	1 868,8	1 782,8	1 865,2

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

Velkojen käyvät arvot (pois lukien vuokrasopimusvelat) on laskettu diskonttaamalla velkojen tulevat kassavirrat käyttämällä tilinpäätöspäivän markkinakorkoa ja yrityksen luottoriskipreemiota. Joukkovelkakirjalainojen käypä arvo on laskettu käyttämällä tilinpäätöspäivän noteerattua hintaa (102,7 ja 99,8).

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

* Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 2,9 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2024 ja erääntyy vuonna 2029, eikä 2,9 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2025 ja erääntyy vuonna 2030. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 1,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Näin ollen, korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

15. VARAUKSET

miljoonaa euroa	31.12.2025	31.12.2024
Lentokaluston huoltovaraus		
Varaus kauden alussa	143,5	144,2
Uudet varaukset	46,2	49,4
Käytetyt varaukset	-53,0	-42,6
Puretut varaukset	-2,7	-3,8
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-1,0	-0,7
Siirrot erien välillä	-34,9	-14,7
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	4,0	5,7
Kurssierot	-12,2	6,1
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	90,0	143,5
Joista pitkäaikaista	82,2	113,7
Joista lyhytaikaista	7,8	29,8
Muut varaukset		
Varaus kauden alussa	2,2	2,9
Uudet varaukset	0,4	1,8
Käytetyt varaukset	-0,8	-2,1
Puretut varaukset	-0,5	-0,4
Muut varaukset yhteensä	1,3	2,2
Joista pitkäaikaista	0,7	0,7
Joista lyhytaikaista	0,6	1,5
Yhteensä	91,3	145,8
Joista pitkäaikaista	82,9	114,5
Joista lyhytaikaista	8,4	31,3

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoden 2035 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 86,3 miljoonaa euroa (122,0) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 3,4 miljoonaa euroa (7,5), jotka koostuvat pääosin saaduista vuokravakuuksista.

16. MYYNNIN SIIRTOVELAT JA MYYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	31.12.2025	31.12.2024
Ennakkoon saadut lentolipputulot	561,5	525,4
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	76,9	73,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	34,9	35,0
Muut erät	41,5	25,2
Yhteensä	714,8	658,9

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

17. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	31.12.2025	31.12.2024
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	47,4	58,2
Yhteensä	47,4	58,2

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2025 olivat 217,1 miljoonaa euroa (162,6) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumukset ajoittuvat seuraavan 12 kuukauden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 31.12.2025 olivat 14,8 miljoonaa euroa (16,0) sisältäen pääosin lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä muita vuokrasopimuksia, joiden kohdeomaisuuserä on arvoltaan vähäinen tai jotka eivät sisällä IFRS 16 -standardin mukaista vuokrasopimusta. Nämä sisältävät pääosin kiinteistöjen ja erilaisten IT-laitteiden vuokria.

18. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

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

19. OSAKEKOHTAINEN PÄÄOMANPALAUTUS

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille jaetaan pääomanpalautusta 0,09 euroa osaketta kohden kahdessa erässä. Pääomanpalautuksen ensimmäinen erä on 0,05 euroa osakkeelta ja toinen erä 0,04 euroa osakkeelta.

20. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

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