



Finnair-konsernin osavuositatsaus

1.1.–31.3.2025



Finnair-konsernin osavuositiedot 1.1.–31.3.2025

*Työtaistelutoimet ja kustannusten nousu painoivat odotetusti
kausiluonteisesti heikon vuosineljänneksen tulosta*

Tammi–maaliskuu 2025

- Liikevaihto kasvoi 1,9 % 694,2 miljoonaan euroon (681,5).
- Vertailukelpoinen liikeulos oli -62,6 miljoonaa euroa (-11,6). Työtaistelutoimet heikensivät vertailukelpoista liikeulosta noin 22 miljoonaa euroa.
- Liikeulos oli -53,4 miljoonaa euroa (-17,2).
- Osakekohtainen tulos oli -0,25 euroa (-0,15).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 192,1 miljoonaa euroa (138,9) ja investointien nettorahavirta -57,2 miljoonaa euroa (-25,9)*.
- Matkustajamäärä kasvoi 2,6 % 2,6 miljoonaan (2,6**).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 2,3 % 9 126,4 miljoonaan kilometriin (8 922,9). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (wet lease) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 1,6 %.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) kasvoi 1,6 prosenttiyksikköä 73,8 prosenttiin (72,1).

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

* Investointien nettorahavirta sisälsi vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 5,1 miljoonaa euroa sijoituksia (6,5 miljoonaa euroa lunastuksia) rahamarkkinarahastoihin tai muihin lyhytaikaisiin rahoitusvaroihin (maturiteetti yli kolme kuukautta). Ne ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.

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

Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus

Finnairin kapasiteettia, liikevaihtoa ja vertailukelpoista liikeulosta koskeva ohjeistus vuodelle 2025 työtaistelutoimien vaikutukset pois lukien on ennallaan.

Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus 29.4.2025 -kappaleessa yhtiö antaa lisätietoja työtaistelutoimien vaikutuksista ja nostaa esiin toimintaympäristön kasvaneen epävarmuuden ja riskitasot.

NÄKYMÄT JA OHJEISTUS 29.4.2025

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

Työtaistelutoimien vaikutukset pois lukien Finnair on suunnitellut lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna noin 10 prosentilla vuonna 2025. Kapasiteetti-arvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Finnair on ennakoinnut yhtiön liikevaihdon olevan 3,3–3,4 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liikeuloksen olevan 100–200 miljoonaa euroa vuonna 2025. Vuonna 2025 kannattavuutta rasittavat etenkin EU:ssa käyttöön otetun uusiutuvan lentopolttoaineen jakeluvuoroituksen aiheuttamat lisäkustannukset sekä kasvavat navigointi- ja laskeutumishinnat. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen voimaan astuvien tullien välittömien kustannusvaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä. Mahdollisten välillisten vaikutusten suuruutta on liian aikaista arvioida.

Kapasiteettia, liikevaihtoa ja vertailukelpoista liikeulosta koskevat arviot eivät sisällä työtaisteluiden vaikutuksia. Vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä työtaistelutoimet heikensivät liikevaihtoa noin 31 miljoonaa euroa ja vertailukelpoista liikeulosta noin 22 miljoonaa euroa. Huhtikuussa 2025 työtaistelutoimien arvioidaan heikentävän liikevaihtoa noin 15 miljoonaa euroa ja vertailukelpoista liikeulosta noin 10 miljoonaa euroa. Lisäksi tiedossa on, että

Finnair joutuu työtaistelutoimien kestosta riippumatta perumaan kesäkaudelta 230 lentoa työtaistelutoimia seuranneen tilapäisen resurssivajeen takia, minkä arvioidaan heikentävän liikevaihtoa noin 30 miljoonaa euroa ja vertailukelpoista liikelulosta noin 10 miljoonaa euroa. Työtaistelutoimilla arvioidaan tiedossa olevien peruutusten myötä olevan noin 5 prosentin negatiivinen vaikutus vuoden 2025 kokonaiskapasiteettiin tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2025 puolivuosisikatsauksen yhteydessä.

AIEMMAT NÄKYMÄT JA OHJEISTUS 13.2.2025

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2025. Kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja jännittynyt työmarkkinatilanne Suomessa aiheuttavat kuitenkin epävarmuutta toimintaympäristössä.

Finnair suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna noin 10 prosentilla vuonna 2025. Kapasiteettiarvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Finnair ennakoi yhtiön liikevaihdon olevan 3,3–3,4 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liikeluloksen olevan 100–200 miljoonaa euroa vuonna 2025. Vuonna 2025 kannattavuutta rasittavat etenkin EU:ssa käyttöön otetun uusiutuvan lentopolttoaineen jakeluvelvoitteen aiheuttamat lisäkustannukset sekä kasvavat navigointi- ja laskeutumishinnat, jotka painavat erityisesti kausiluonteisesti heikon ensimmäisen vuosineljänneksen vertailukelpoista liikelulosta. Ensimmäisen neljänneksen vertailukelpoista liikelulosta heikentää myös pääsiäisen ajoitus.

Kapasiteettia, liikevaihtoa ja vertailukelpoista liikelulosta koskevat arviot eivät sisällä työtaisteluiden vaikutuksia. Tammikuussa 2025 työtaisteluiden arvioitu negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liikelulokseen oli noin 5 miljoonaa euroa.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2025 ensimmäisen neljänneksen osavuosisikatsauksen yhteydessä.

Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto:

Vuoden ensimmäinen, kausiluonteisesti heikoin neljännes oli Finnairille vaikea. Työtaistelutoimet vaikuttivat toimintaamme ja heikensivät taloudellista tulostamme, kun taas operatiivinen kassavirtamme oli hyvin vetäen myynnin ansiosta vahva. Liikevaihtomme kasvoi 1,9 % vuodentakaiseen nähden. Samaan aikaan matkustajamäärämme kasvoi 2,6 % ja tarjotut henkilökilometrit 2,3 %. Vertailukelpoinen liikeluksemme kuitenkin laski merkittävästi.

Tuloksen heikkenemiseen vaikuttivat erityisesti Suomen Liikennelentäjiliiton työtaistelutoimet, joiden negatiivinen vaikutus liikevaihtoon oli noin 31 miljoonaa euroa, muihin liiketoiminnan tuottoihin noin 4 miljoonaa euroa ja vertailukelpoiseen liikelulokseen noin 22 miljoonaa euroa. Pitkään jatkuneet työtaistelutoimet ovat vaikuttaneet jo noin 190 000 asiakkaamme matkoihin ja nostaneet selvästi uudelleenreititys-, majoitus- ja huolenpitokustannuksia. Olemme myös joutuneet supistamaan kesän liikenneohjelmaa. Palvelualojen työnantajat Palta antoi viime viikolla Suomen Liikennelentäjiliitolle esityksen työehtosopimusneuvottelujen tulokseksi, johon odotetaan vastausta huomiseen 30.4. mennessä. Toivomme, että sopimus allekirjoitetaan mahdollisimman pian.

Olemme äärimmäisen pahoillamme työtaistelutoimien asiakkaillemme aiheuttamasta vaivasta ja haluamme kiittää heitä kärsivällisyydestä.

Olemme panostaneet häiriötilanteiden parempaan hoitamiseen automaation avulla, mikä nopeuttaa asiakkaiden uudelleenreitityksiä ja korvausvaatimusten käsittelyä. Pitkään jatkunut häiriötilanne heijastuu asiakastytyvyyteen, mutta asiakkaiden nettosuositeluindeksi pysyi kuitenkin edellisvuoden vertailukauden tasolla. Kiitos kaikille finnairilaisille, jotka ovat pitäneet hyvää huolta asiakkaista myös liikenteen häiriötilanteissa.

Tulosta laskivat odotetusti myös ympäristöregulaation muutoksiin liittyvät kustannukset uusiutuvan lentopolttoaineen käytöstä ja EU:n päästökaupan muutoksista, jotka heikensivät vertailukelpoista liikelulosta yhteensä noin 10 miljoonalla eurolla vertailukauteen nähden, sekä korkeammat laskeutumis- ja navigaatiomaksut, joiden kustannuksia lisäävä vaikutus oli myös noin 10 miljoonaa euroa. Vertailukelpoinen liikelulos oli työtaistelutoimien vaikutuksia lukuun ottamatta kuitenkin odotusten mukainen.

Ensimmäisen vuosineljänneksen aikana hyvänä pysynyt matkustuskysyntä näkyi vahvana kassavirtana. Toisen vuosineljänneksen alkaessa kauppasotien uhka ja talouden kehitykseen liittyvä epävarmuus on kuitenkin kasvanut huomattavasti, mikä voi heikentää kysyntää. Samaan aikaan polttoaineen hinta on laskenut. Kannattavuuden



turvaaminen, kilpailukyvyistä huolehtiminen jatkuvan parantamisen kautta ja verkoston optimointi ovat tässä epävarmassa tilanteessa toimintamme keskiössä.

Finnairilla on edessä olevalle kesäkaudelle hyvä tarjonta asiakkaiden matkustustarpeisiin vastaamiseksi, ja olemme vahvassa asemassa kohtaamaan myös toimintaympäristön epävarmuuteen liittyvät tekijät.

Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	1–3/2025	1–3/2024	Muutos %	2024
Liikevaihto ja kannattavuus				
Liikevaihto	694,2	681,5	1,9	3 048,8
Vertailukelpoinen liiketulos	-62,6	-11,6	<-200	151,4
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	-9,0	-1,7	-7,3 %-yks.	5,0
Liiketulos	-53,4	-17,2	<-200	114,2
Liiketulos, % liikevaihdosta	-7,7	-2,5	-5,2 %-yks.	3,7
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	3,3	10,3	-7,0 %-yks.	15,8
Kauden tulos	-50,8	-29,9	-69,9	37,0
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,25	-0,15	-69,6	0,18
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,25	-0,15	-69,9	0,18
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	7,61	7,64	-0,4	7,97
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	8,00	8,38	-4,6	8,34
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	8,29	7,77	6,8	7,57
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,95	5,41	10,0	5,24
Pääomarakenne				
Omavaraisuusaste, %	14,7	15,3	-0,6 %-yks.	16,9
Nettovelkaantumisaste, %	146,9	177,0	-30,1 %-yks.	154,8
Korollinen nettovelka	802,8	1 033,6	-22,3	970,7
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	1,9	2,0	-9,7	2,0
Bruttoinvestoinnit	47,7	43,4	10,1	463,8
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	4,9	8,0	-3,1 %-yks.	6,2
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	30,0	33,0	-3,0 %-yks.	29,0
Liikenne				
Matkustajamäärä*, tuhatta henkilöä	2 641	2 573	2,6	11 654
Lentojen lukumäärä, kpl	27 353	25 635	6,7	111 722
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 126	8 923	2,3	38 259
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	6 731	6 435	4,6	29 000
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	73,8	72,1	1,6 %-yks.	75,8
Tarjotut henkilökilometrit ml. koneiden ulosvuokraukset, milj. km	9 689	9 540	1,6	40 830
Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus				
Nettosuosittelutulos (NPS)	34	34	-1,3	37
Saapumistäsmällisyys, %	78,5	75,1	3,4 %-yks.	75,4
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %	72,8	69,0	3,8 %-yks.	70,5
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,9	3,0	-2,4	2,8
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	1 098	1 064	3,2	1 057
Lisämyynti	44,6	37,4	19,3	181,8
Matkustajakohdainen lisämyynti*, euroa	16,90	14,54	16,2	15,60
Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen				
Lentopolttoaineen kokonaiskulutus, tonnia	242 674	241 186	0,6	1 031 296
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, tonnia	3 098	1 704	81,8	4 685
Lentojen suorat CO ₂ -päästöt, tonnia	757 060	756 764	0,0	3 244 092
Lentojen suorat CO ₂ -päästöt, g/ASK	83,0	84,8	-2,2	84,8
Lentojen suorat CO ₂ -päästöt, g/RTK	946,3	964,2	-1,9	936,8
Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla				
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 637	5 335	5,7	5 533
Sairauspoissaolot, %	4,7	4,2	0,5 %-yks.	4,2
Tapaturmataajuus (LTIF)	4,7	5,6	-16,2	5,4
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	2,2	3,4	-1,2 %-yks.	2,5

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

Toimintaympäristö tammi–maaliskuussa

Markkinakysyntä parani edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon nähden kaukoliikenteen kysynnän voimakkaan kasvun ansiosta. Keskimääräiset lentolippuhinnat myytyä henkilökilometriä kohden kuitenkin laskivat. Vapaa-ajan kaukolentojen kysyntä oli vahvaa Pohjoismaissa, ja Japani sekä lähtö- että kohdemarkkinana parani merkittävästi. Pohjois-Amerikan-liikenteessä kysyntä jatkui vahvana sekä Yhdysvalloissa että Euroopassa. Lappia tuki vahva kansainvälinen kysyntä, kun taas Suomesta vapaa-ajan asiakkaat suuntasivat vahvemmin Etelä-Euroopan kohteisiin.

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

Reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 9,4 % (5,7) Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välillä ja 12,0 % (32,1) Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välillä. Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välillä reittilentomarkkina laski 6,7 % (2,7). Työtaistelutoimet Suomessa vaikuttivat Finnairin toimintaan ja johtivat yli 1 000 lennon peruuntumiseen.

Aurinkomatkojen matkapakettien kysyntää tuki kapasiteetin lisääminen, mutta sitä rasittivat inflaatio ja heikko kuluttajaluottamus, jotka näkyivät asiakkaiden matkustusfrekvenssin laskuna ja kovempana hintakilpailuna. Työtaistelutoimet Suomessa johtivat lentoaikataulujen muutoksiin ja uudelleenreitityksiin. Tästä huolimatta asiakastytyvyisyys pysyi korkealla tasolla. Globaalisti kasvanut kysyntä suosittuihin matkakohteisiin on nostanut hotellien hintoja ja heikentänyt niiden saatavuutta. Tulevan kesäkauden matkojen myynti on alkanut lupaavasti. Kaupunkilomien kysyntä heikkeni poikkeuksellisen vahvasta vertailukaudesta. Lähi-idän kriisillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta matkapakettien kysyntään.

Lentorahdin kysyntä heikkeni maailmanlaajuisesti, ja helmikuussa 2025 lentorahdin globaali kysyntä laski rahtitonnikilometreillä mitattuna ensimmäistä kertaa sitten vuoden 2023 puolivälin pääasiassa Lähi-idästä tulevan rahtikysynnän heikentymisen vuoksi. Toisaalta Aasian ja Tyynenmeren alueella rahdin kysynnän kehitys oli edelleen selvästi positiivista, mikä näkyi myös Finnairin vahvassa Aasian-kysynnässä.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden vertailukaudesta 3,2 %. Lentopetrolin dollarihintana oli keskimäärin 16,0 % alhaisempi ja eurohinta 13,2 % alhaisempi kuin vertailukaudella. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään.

Taloudellinen kehitys tammi–maaliskuussa

LIKEVAIHTO TAMMI–MAALISKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 1,9 % vertailukaudesta pääasiassa lisämyynnin kasvun ansiosta.

Liikevaihto tuotteittain

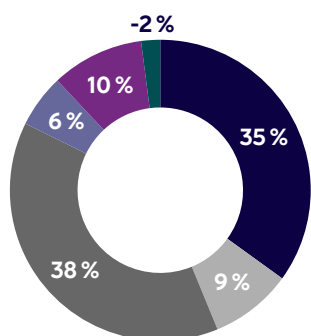
Milj. euroa	1–3/2025	1–3/2024	Muutos, %
Matkustajatuotot	538,4	539,3	-0,2
Lisämyynti	44,6	37,4	19,3
Rahti	50,1	46,3	8,3
Matkapalvelut	61,0	58,4	4,5
Yhteensä	694,2	681,5	1,9

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK) laski 0,4 % 7,61 senttiin (7,64) keskimääräisten lentolippuhintojen laskun ja matkustajatuottoja pienentävien, työtaistelutoimista johtuvien matkustajakorvausten kasvun myötä.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

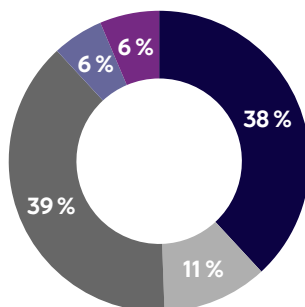
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	1–3/2025 Milj. euroa	1–3/2024 Milj. euroa	1–3/2025 Milj. km	1–3/2024 Milj. km	1–3/2025 Milj. km	1–3/2024 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	196,3	179,3	3 477,6	3 552,8	2 782,1	2 516,8	80,0	9,2
Pohjois-Amerikka	49,5	39,8	1 033,7	888,4	714,1	594,3	69,1	2,2
Eurooppa	216,2	208,4	3 530,0	3 154,5	2 446,2	2 343,1	69,3	-5,0
Lähi-itä	32,1	52,0	501,4	771,5	416,9	594,7	83,1	6,1
Kotimaa	55,8	58,6	583,6	555,7	371,9	386,3	63,7	-5,8
Reiteille kohdistumaton	-11,5	1,2						
Yhteensä	538,4	539,3	9 126,4	8 922,9	6 731,2	6 435,2	73,8	1,6

Matkustajatuotot



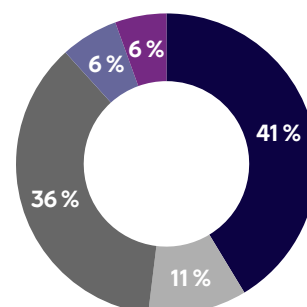
■ Aasia
■ Pohjois-Amerikka
■ Eurooppa
■ Lähi-itä
■ Kotimaa
■ Reiteille kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajatuotot liikevaihdon mitattuna laskivat 0,2 % samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 2,3 %. Kapasiteetti kasvoi, koska British Airwaysille ulosvuokratut (*wet lease out*) kapearunkokoneet olivat nyt omassa, tehokkaammassa käytössä ulosvuokrauksen päätyttyä maaliskuussa 2024. Lisäkapasiteetti allokoitiin Euroopan ja kotimaan liikenteeseen. Joulukuussa 2024 vastaanotettu uusi A350-laajarakentokone ei näkynyt kapasiteetin kasvuna A350-laivaston maalausohjelman vuoksi. Kapasiteetin kasvua rajoittivat työtaistelutoimet, jotka johtivat yli 1 000 lennon perumiseen. Tarjotut henkilökilometrit koneiden ulosvuokraukset miehistöineen huomioiden kasvoivat 1,6 %. Matkustajamäärä kasvoi 2,6 % 2 640 700 matkustajaan¹. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 4,6 %, ja matkustajakäyttöaste nousi 1,6 prosenttiyksikköä 73,8 prosenttiin.

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

Aasian-liikenteessä kapasiteetti laski 2,1 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 10,5 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 9,2 prosenttiyksikköä 80,0 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 16,4 % Dallasiin lisättyjen vuorojen ansiosta. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 20,1 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 2,2 prosenttiyksikköä 69,1 prosenttiin.

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

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 11,9 %, koska suurin osa kapearunkokoneiden lisäkapasiteetista allokoitiin Pohjois-Eurooppaan. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 4,4 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 5,0 prosenttiyksikköä 69,3 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 35,0 %, koska yhteistyö Qatar Airwaysin kanssa Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla päättyi 15.1.2025. Myydyt henkilökilometrit laskivat 29,9 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 6,1 prosenttiyksikköä 83,1 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi 5,0 % kapearunkokoneiden lisäkapasiteetin myötä. Myydyt henkilökilometrit laskivat 3,7 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 5,8 prosenttiyksikköä 63,7 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 19,3 % 44,6 miljoonaan euroon (37,4) ja matkustajakohtainen lisämyynti 16,2 % 16,90 euroon (14,54) lisämatkatavaroiden ja -palvelujen kasvaneen suosion sekä parannetun dynaamisen hinnoittelun tukemana. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 5,5 % ja kokonaisrahti- ja postitonnit 7,3 %. Lentojen peruutuksia aiheuttaneista työtaistelutoimista huolimatta rahtiliikenvaihto kasvoi 8,3 % korkeampien Aasian-hintojen ansiosta. Finnairin rahtiliiketoiminnalle keskeisissä maissa Thaimaassa, Norjassa ja Japanissa liikevaihto kasvoi. On huomattava, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden taloudellista kehitystä tuki kapasiteetin lisääminen, joka kuitenkin johti hieman alhaisempaan kiintiötuotannon täyttöasteeseen. Tuloksentekokykyä rasittivat inflaatio, heikko kuluttajaluottamus sekä hotellien hintojen nousu ja rajoitettu saatavuus. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 8,6 %, ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 92,6 % (96,1). Matkapalveluiden liikevaihto kasvoi 4,5 % 61,0 miljoonaan euroon (58,4).

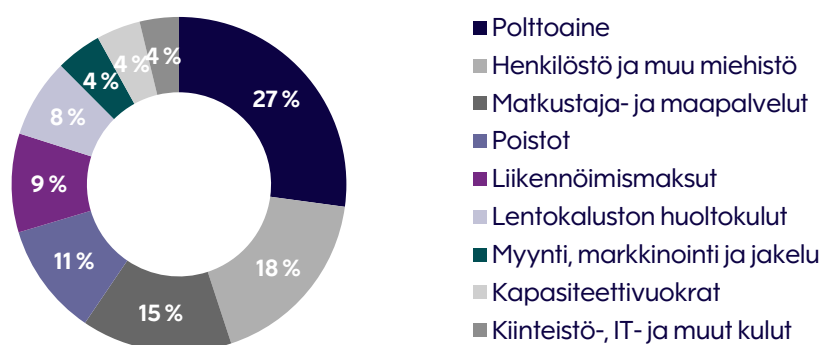
Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 8,4 % 29,8 miljoonaan euroon (32,5), koska kapearunkokoneiden ulosvuokraus British Airwaysille päättyi maaliskuussa 2024 ja ulosvuokrauslentoja (*wet lease out*) Qantasille oli vähemmän työtaistelutoimien vuoksi.

VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT TAMMI–MAALISKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 8,4 % pääasiassa kasvaneiden liikennöimismaksujen, matkustaja- ja maapalvelukulujen, lentokaluston huoltokulujen sekä henkilöstökulujen takia. Toimia kustannustehokkuuden parantamiseksi jatkettiin vuosineljänneksen aikana.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) kasvoi 6,8 % ja oli 8,29 senttiä (7,77). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus kasvoi 10,0 % 5,95 senttiin (5,41).

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 786,5 milj. euroa)



Milj. euroa	1–3/2025	1–3/2024	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	140,0	129,7	8,0
Polttoainekulut	213,5	210,2	1,6
Kapasiteettivuokrat	33,5	27,2	23,1
Lentokaluston huoltokulut	60,0	49,5	21,1
Liikennöimismaksut	75,0	62,3	20,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	34,8	32,3	7,6
Matkustaja- ja maapalvelut	114,4	103,3	10,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	29,8	29,0	2,6
Poistot	85,6	82,1	4,2
Yhteensä	786,5	725,6	8,4

Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 11,2 %.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, kasvoivat 1,6 % korkeamman kapasiteetin sekä EU:n asettamaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteeseen ja päästökauppaan liittyvien kulujen myötä polttoaineen hinnan² laskusta huolimatta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,2 %. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikiilometrit (RTK)) parani 1,9 %.

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

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

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

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

TULOS TAMMI–MAALISKUUSSA

Milj. euroa	1–3/2025	1–3/2024	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	23,0	70,5	-67,4
Poistot	-85,6	-82,1	-4,2
Vertailukelpoinen liike tulos	-62,6	-11,6	<-200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	9,2	-5,6	>200
Liike tulos	-53,4	-17,2	<-200
Rahoitustuotot	7,2	11,0	-34,4
Rahoituskulut	-23,5	-27,7	15,4
Kurssivoitot ja -tappiot	5,7	-3,6	>200
Tulos ennen veroja	-63,9	-37,6	-70,1
Tuloverot	13,0	7,6	71,2
Kauden tulos	-50,8	-29,9	-69,9

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liike tulos laskivat kustannusten nousun vuoksi. Työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liike tulokseen oli noin 22 miljoonaa euroa.

Liike tulosta tukivat vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 4,8 miljoonaa euroa (-2,5). 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 johdannaisien käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden arvo oli yhteensä 4,5 miljoonaa euroa, ja ne liittyivät pääasiassa aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnasta syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen. Vertailukaudesta näiden erien arvo oli -2,3 miljoonaa euroa, ja ne sisälsivät myös uudelleenjärjestelykuluja.

Nettorahoituskulut pienenevät pääasiassa kurssivoittojen vuoksi. Kauden tulos oli tappiollinen.

² Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien

Rahoitusasema ja investoinnit

TASE

Konsernin taseen loppusumma oli maaliskuun lopussa 3 713,9 miljoonaa euroa (31.12.2024: 3 721,0). Laivaston tasearvo pieneni 4,9 miljoonaa euroa 1 215,9 miljoonaan euroon (31.12.2024: 1 220,8) poistojen myötä maltillisista investoinneista huolimatta. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski poistojen ja aiemmin vuokratun lentokoneen oston myötä 38,5 miljoonaa euroa 597,7 miljoonaan euroon (31.12.2024: 636,2).

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 9,2 miljoonaa euroa 174,3 miljoonaan euroon (31.12.2024: 165,1). Netotetut laskennalliset verosaamiset kasvoivat 236,5 miljoonaan euroon (31.12.2024: 221,7). Eläkesaamiset laskivat 91,0 miljoonaan euroon (31.12.2024: 95,0). Eläkevelvoitteet pysyivät muuttumattomina 0,6 miljoonassa eurossa (31.12.2024: 0,6).

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 181,7 miljoonaa euroa 840,7 miljoonaan euroon (31.12.2024: 658,9) johtuen pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvusta 692,4 miljoonaan euroon (31.12.2024: 525,4).

Oma pääoma laski pääasiassa tappiollisen tuloksen ja pääomanpalautuksen myötä 546,4 miljoonaan euroon (31.12.2024: 627,1) eli 2,67 euroon osakkeelta (31.12.2024: 3,07). Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Maaliskuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 54,8 miljoonaa euroa (31.12.2024: 61,8). Laskun taustalla olivat pääasiassa suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset.

KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

Rahavirta

Milj. euroa	1–3/2025	1–3/2024
Liiketoiminnan nettorahavirta	192,1	138,9
Investointien nettorahavirta	-57,2	-25,9
Rahoituksen nettorahavirta	-97,3	-61,9

Liiketoiminnan nettorahavirta kasvoi vahvan lentolippumyynnin tukemana. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen pääasiassa laivastoinvestointien vuoksi. Myös rahoituksen nettorahavirta oli negatiivinen. Lainojen takaisinmaksut, joihin sisältyi JOLCO- (Japanese Operating Lease with Call Option) ja ECA-lainojen (Export Credit Agency) takaisinmaksuja ja lyhennyksiä, olivat yhteensä noin 56 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiö maksoi lentokoneiden vuokrasopimusvelkoja.

Pääomarakenne

%	31.3.2025	31.12.2024
Omavaraisuusaste	14,7	16,9
Nettovelkaantumisaste (<i>gearing</i>)	146,9	154,8

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

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.3.2025	31.12.2024
Kassavarat	917,8	884,0
Oikaistu korollinen velka	1 720,6	1 854,7
Korollinen nettovelka	802,8	970,7

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen vahva hyvän liiketoiminnan nettorahavirran ja vähäisten investointien ansiosta. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron suuruinen vakuudellinen luottolimiittijärjestely³ yleisiin rahoitustarpeisiin. Katsauskauden lopussa käyttämättömänä ollut järjestely on voimassa huhtikuuhun 2027 ja sisältää yhden vuoden pituisen jatko-option.

Oikaistu korollinen velka laski vuoden 2024 lopusta lainojen sekä vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen ansiosta. Vuokrasopimusvelkojen osuus oli 920,9 miljoonaa euroa (31.12.2024: 1 004,4).

³ Luottolimiitin taloudellisena lainakovenantina on nettovelan suhde käyttökatteeseen tasoltaan 3,75 tai sen alle. Katsauskauden lopussa Finnairin suhdeluku oli 1,9.

INVESTOINNIT

Vuoden 2025 ensimmäisen neljänneksen bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 47,7 miljoonaa euroa (43,4) ja kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältäen käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -52,1 miljoonaa euroa (-32,4). Investointeihin sisältyi yhden aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinta.

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -5,1 miljoonaa euroa (6,5) ja on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -57,2 miljoonaa euroa (-25,9).

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

Yhtiöllä on 46 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 42,3 % koko laivaston 1 813,6 miljoonan euron tasearvosta.⁴

Laivasto

FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi pääosin konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy ja osittain Finnair Oyj. Maaliskuun lopussa Finnair operoi 56:tä lentokonetta, joista 26 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 13,5 vuotta.

Finnairin operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2024 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2025	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-	5	0	23,8	-
Airbus A320	174	10	-	10	0	22,6	-
Airbus A321	209	15	-	9	6	10,7	-
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	279	8	-	4	4	15,4	-
Airbus A350	278//321	18	-	7	11	7,0	1
Yhteensä		56	-	35	21	13,5	1

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate)

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

LAIVASTOUUDISTUS

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

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 170 miljoonaa euroa, sisältävät tulevan laajarunkokoneinvestoinnin.

NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIIKENNELAIVASTO)

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

⁴ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.

Norran operoima laivasto*	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2024 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2025	Tilaukset
ATR	68–70	12	-	6	6	15,7	-
Embraer E190	100	12	-	9	3	16,8	-
Yhteensä		24	-	15	9	16,2	-

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

Strategian toteutus

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

Nykyiset strategiateemat ovat:

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

Finnairin voimassa olevat taloudelliset tavoitteet ovat 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä, 1–2-kertainen nettovelan suhde vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä ja yhtiön varojenjakokyvyn palauttaminen vuodesta 2025 alkaen. Nettovelan suhde vertailukelpoiseen käyttökatteeseen oli maaliskuun lopussa 1,9. Yhtiö maksaa vuonna 2025 pääomanpalautusta 0,11 euroa osaketta kohden.

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

Finnairin pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet perustuvat seuraaviin keskeisiin oletuksiin: yhtiön kokonaiskapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvaisi yli 15 % vuodesta 2023 vuoteen 2025; yhtiön ylläpitoinvestoinnit olisivat 80–100 miljoonaa euroa vuosittain; yhtiö kykenisi hyödyntämään laskennalliset verosaamisensa⁵, jotka vähentäisivät maksettavan yhteisöveron määrää keskipitkällä aikavälillä; ja yhtiön kassavarojen suhde liikevaihdosta pysyisi 30 prosentissa ajan myötä.

ASIAKASLÄHTÖINEN KAUPALLINEN JA OPERATIIVINEN LAADUKKUUS

Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä laski tammi–maaliskuussa vertailukaudesta 2,4 %, ja sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 2,9 miljoonaa todennettua eri kävijää (3,0) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä kasvoi 3,2 % 1 098 000:aan. Modernien myyntikanavien⁶ osuus kokonaismatkustajamäärästä kasvoi 72,8 prosenttiin (69,0) NDC-jakelun (New Distribution Capability) osuuden kasvaessa kaikissa asiakassegmenteissä.

Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys parani tammi–maaliskuussa 78,5 prosenttiin (75,1). Finnairin asiakastytyytyvyyttä mittaava nettosuosittelemiseksi säilyi hyvällä tasolla ja oli 34 (34). Finnair jatkaa panostuksia asiakaskokemukseen, ja Euroopan-liikenteessä käytettävien Embraer-koneiden matkustamoiden uusinta on käynnissä. Ensimmäinen uusittu Embraer-matkustamo on ollut käytössä lokakuun lopusta lähtien. Talvikaudella 2024–2025 uusitaan seitsemän konetta lisää.

TASAPAINOINEN KASVU OPTIMOIDULLA LAIVASTOLLA

Helmikuussa Finnair ilmoitti valmistelewansa kapearunkokalustonsa osittaista uudistamista. Suunnittelussa huomioidaan erilaiset skenaariot siitä, mitä yhtiön verkosto tarvitsee tulevaisuudessa. Lentokonekaluston

⁵ Finnairilla oli 31.3.2025 201 miljoonaa euroa verotuksessa vahvistettuihin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia, jotka vähentäisivät maksettavaa yhteisöveron määrää niitä käytettäessä.

⁶ Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.

uudistaminen asteittain tukee myös päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Investointien yksityiskohtiin palataan suunnittelutyön edistytessä.

Yhteistyö Qatar Airwaysin kanssa Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla päättyi 15.1.2025, mutta Finnair tarjoaa jatkossakin codeshare-lentoja Qatar Airwaysille yhä operoimiensa Helsingin ja Dohan välisten lentojen lisäksi. Finnair pystyy hyödyntämään tammikuussa 2025 vapautuneita kahta A330-lentokonetta tuottavasti myös omassa verkostossaan.

JATKUVA KUSTANNUSTEHOKKUUS KILPAILUKYVYN VARMISTAMISEKSI

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

KESTÄVÄ TASE

Ensimmäisellä vuosineljänneksellä Finnairin taloudellinen asema vahvistui edelleen edellisvuoden vertailukauteen nähden paremman operatiivisen kassavirran myötä. Lisäksi Finnair osti yhden A321-lentokoneen, jonka yhtiö oli aiemmin vuokrannut, sekä käytti yhden JOLCO-rahoitetun A350-lentokoneen osto-option.

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

SOPEUTUMISKYKYINEN FINNAIR-KULTTUURI SITOUTUNEEN HENKILÖSTÖN AVULLA

Finnairin palveluksessa oli tammi–maaliskuussa keskimäärin 5 637 henkilöä (5 335) eli 5,7 % enemmän kuin edellisvuoden vastaavana ajanjaksona. Työsuhteessa olevien määrä oli maaliskuun lopussa 5 707 (5 387) eli kasvoi 5,9 % vuodessa ja 2,1 % vuoden 2024 lopusta. Finnairille palkattiin 184 uutta työntekijää pääasiassa matkustamohenkilökuntaan, Finnair Kitcheniin ja matkaoppaiksi. Henkilöstön vaihtuvuus edellisten 12 kuukauden aikana oli 2,2 % (3,4) ja sairauspoissaolojen määrä 4,7 % (4,2). Tapaturmataajuus kehittyi positiivisesti ja oli 4,7 (5,6).

Kestävä kehitys ja yritysvastuu

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

Finnairin toiminnalla on olennainen vaikutus sosiaaliseen vastuullisuuteen, joka koskettaa Finnairin omaa työvoimaa, arvoketjun työntekijöitä, vaikutuksen kohteena olevia yhteisöjä ja asiakkaita. Finnair on sitoutunut vastuulliseen liiketoimintaan ja kaikkien kansainvälisesti tunnustettujen ihmisoikeusperiaatteiden kunnioittamiseen sekä omassa toiminnassaan että koko arvoketjussaan. Finnair julkaisi tammikuussa 2025 ihmisoikeussitoumuksensa, jossa on kuvattu ihmisoikeuksia koskevan asianmukaisen huolellisuuden varmistamisen prosessi.

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

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

Kestävän kehityksen mittaristo

	1–3/2025	1–3/2024
Päästötehokkuus (well-to-wake), CO ₂ g/RTK	1 001	1 022
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö, %	1,3	0,7
Saavutettavuuden NPS	53	40
Tapaturmataajuus (LTIF)	4,7	5,6

Vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin lentämisen päästötehokkuus parani 2,0 % edellisvuoden vastaavaan ajankohtaan nähden. Merkittävin tekijä muutoksessa oli EU:n SAF-sekoitevelvoitteen alkaminen, parantunut operatiivinen tehokkuus ja täyttöasteiden kasvu.

Finnair käytti katsauskaudella noin 3 098 tonnia (1 704) uusiutuvaa lentopolttoainetta, mikä vastasi noin 1,3 % (0,7) kerosiinin kokonaiskulutuksesta. Tästä 100 % muodostui EU:n polttoainetoimittajille säätämän velvoitteen myötä tankatusta SAF:sta. Käytetty SAF oli siten 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:a, jota hankitaan kaksi kertaa vuodessa, ensimmäisen ja kolmannen neljänneksen alussa. Vuoden 2024 lopussa kertyneet varat käytetään vuoden 2025 ensimmäisen puoliskon ostojen yhteydessä.

Muutokset yhtiön johdossa

Finnair tiedotti 14.2.2025, että talousjohtaja Kristian Pullola on ilmoittanut jättävänsä yhtiön. Uuden talousjohtajan rekrytointi on alkanut, ja Kristian Pullola jatkaa aktiivisesti nykyroolissaan, kunnes hän jättää Finnairin viimeistään 12.8.2025.

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet

	31.3.2025	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	666,4	452,9

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

Kaupankäynti osakkeella

	1–3/2025	1–3/2024
Osakevaihto, kpl	26 009 349	1 440 969 166
Osakevaihto, milj. euroa	82,9	52,0
Ylin kurssi, euroa	3,97	4,04*
Alin kurssi, euroa	2,21	2,86*
Keskimurssi (kaupankäyntimäärillä painotettu), euroa	3,19	3,34*
Päätöskurssi, euroa	3,25	2,93

* Luvut on oikaistu 20.3.2024 suoritettujen osakkeiden yhdistämisen takia vertailukelpoisiksi.

Katsauskauden lopussa Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,7 % (31.12.2024: 55,7). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli 11,8 % (31.12.2024: 9,1).

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 27.3.2025.

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

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

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla

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

Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

Finnairin liiketoimintaan ja sen strategian toteuttamiseen kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen tai tulevaisuuden 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. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistymisen vaikutus todennäköisesti liikematkustuksen elpymiseen koronapandemiaa edeltävällä tasolla. Makrotaloudellisten olosuhteiden epäsuotuisa kehitys voi heikentää pääoman saatavuutta.

Polttoaineen hintavaihtelu voi vaikuttaa huomattavasti Finnairin taloudelliseen tulokseen ja rahavirtoihin. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja tehottomat suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, jolla voi olla olennainen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen tai tulevaisuuden 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.

Suomessa käydään parhaillaan työmarkkinaneuvotteluja, mukaan lukien Finnairin työehtosopimukset, ja kokonaistilanne on vahvasti polarisoitunut Suomen hallituksen työmarkkinauudistuksen vuoksi. Sopimuksettomassa tilanteessa Finnairilla voi esiintyä häiriöitä, kuten ylityökieltoja tai ulosmarseja. Myös tukilakot ovat mahdollisia. Lakot ja muut työtaistelutoimet Suomessa ja muualla voivat niiden ajoituksesta, kestosta ja laajuudesta riippuen vaikuttaa merkittävästi Finnairin toimintaan ja tulokseen.

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

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

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

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

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

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

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

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

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)		36 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)		26 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		22 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojaus	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	70 milj. euroa	34 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 18 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
Q2 2025	243 000	778
Q3 2025	204 000	775
Q4 2025	129 000	757
Q1 2026	99 000	737
Q2 2026	60 000	740
Q3 2026	30 000	723
Yhteensä	765 000	763

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	1–3/ 2025	1–3/ 2024	2024	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)	Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
Myyntivaluutat				10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojausaste huomioon ottaen
EUR	63	61	59	-	-
USD*	6	9	10	ks. alla	ks. alla
JPY	4	4	5	16 milj. euroa	6 milj. euroa
KRW	2	2	3	-	-
SEK	5	4	4	-	-
GBP	4	4	4	-	-
NOK	3	3	2	-	-
Muut	13	13	14	-	-
Ostovaluutat					
EUR	61	58	58	-	-
USD*	32	35	35	68 milj. euroa	30 milj. euroa
Muut	7	7	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 valuuttamääräisiin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Maaliskuun lopussa USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli noin 90 %.

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Katsauskauden jälkeen ei ole ollut olennaisia raportoitavia tapahtumia.

Taloudellinen raportointi vuonna 2025

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2025 on seuraava:

- Puolivuosikatsaus tammi–kesäkuulta 2025 keskiviikkona 16.7.2025
- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2025 torstaina 30.10.2025

FINNAIR OYJ
Hallitus

Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 29.4.2025 tulosjulkistuslehdistötilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9, Vantaa. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2025-04-29-media>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analyytikoille pidetään 29.4.2025 klo 13.00. Konferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä osoitteessa <https://events.inderes.com/finnairgroup/q1-2025/dial-in>. Rekisteröidyttyäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin liitytään osoitteessa <https://finnairgroup.events.inderes.com/q1-2025>.

Lisätietoja antavat:

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

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvon alentumiset + Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liike-tulos	Liike-tulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liike-tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liike-tulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liike-tulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liike-tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liike-tulos + Poistot	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike-tuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike-tuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja ja poistoja.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatuista investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa Konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.

VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	1-3/2025	1-3/2024	Muutos %	2024
Liiketulos	-53,4	-17,2	<-200	114,2
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-4,8	2,5	<-200	6,1
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,2	1,4	-83,5	1,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-4,7	-0,0	<-200	-12,0
Arvon alentumiset	0,2	0,7	-78,4	0,7
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	-	-	-	40,2
Uudelleenjärjestelykulut	-	1,0	-100,0	0,8
Vertailukelpoinen liiketulos	-62,6	-11,6	<-200	151,4
Poistot	85,6	82,1	4,2	329,5
Vertailukelpoinen EBITDA	23,0	70,5	-67,4	480,9

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2025	31.3.2024	Muutos %	31.12.2024
Oma pääoma yhteensä	546,4	583,9	-6,4	627,1
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 713,9	3 815,0	-2,6	3 721,0
Omavaraisuusaste, %	14,7	15,3	-0,6 %-yks.	16,9

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2025	31.3.2024	Muutos %	31.12.2024
Vuokrasopimusvelat	920,9	1 108,4	-16,9	1 004,4
Muut korolliset velat	799,3	903,9	-11,6	860,8
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	0,5	2,3	-78,4	-10,5
Oikaistut korolliset velat	1 720,6	2 014,6	-14,6	1 854,7
Muut rahoitusvarat	-663,8	-823,0	19,3	-664,9
Rahat ja pankkisaamiset	-254,0	-158,0	-60,8	-219,1
Kassavarat	-917,8	-981,0	6,4	-884,0
Korollinen nettovelka	802,8	1 033,6	-22,3	970,7
Oma pääoma yhteensä	546,4	583,9	-6,4	627,1
Nettovelkaantumisaste, %	146,9	177,0	-30,1 %-yks.	154,8
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	433,4	504,2	-14,0	480,9
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	1,9	2,0	-9,7	2,0

*Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaissopimukseen perustuviin saamiin/velkoihin ja raportoidaan liitetiedoissa 10 ja 11, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	1-3/2025	1-3/2024	Muutos %	2024
Lisäykset käyttöomaisuudessa	45,3	29,4	54,2	419,7
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	0,5	9,3	-94,8	13,9
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	2,0	4,7	-57,8	30,2
Bruttoinvestoinnit	47,7	43,4	10,1	463,8

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2025	31.3.2024	Muutos %	31.12.2024
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	19,8	88,9	-77,8	46,1
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	102,9	133,3	-22,8	107,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-3,6	-1,3	-185,8	5,8
Tuotto, edelliset 12 kk	119,1	220,9	-46,1	159,1
Oma pääoma yhteensä	546,4	583,9	-6,4	627,1
Vuokrasopimusvelat	920,9	1 108,4	-16,9	1 004,4
Muut korolliset velat	799,3	903,9	-11,6	860,8
Sijoitettu pääoma	2 266,6	2 596,3	-12,7	2 492,3
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 431,4	2 762,6*	-12,0	2 547,4*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	4,9	8,0	-3,1 %-yks.	6,2

* Sijoitettu pääoma oli 2 928,9 miljoonaa euroa 31.3.2023 ja 2 602,5 miljoonaa euroa 31.12.2023.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.3.2025	31.3.2024	Muutos %	31.12.2024
Muut rahoitusvarat	663,8	823,0	-19,3	664,9
Rahat ja pankkisaamiset	254,0	158,0	60,8	219,1
Kassavarat	917,8	981,0	-6,4	884,0
Liikevaihto, edelliset 12 kk	3 061,5	2 975,2	2,9	3 048,8
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	30,0	33,0	-3,0 %-yks.	29,0

Muut tunnusluvut

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

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

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

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

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

Konsernin taloudellinen osavuositiedot 1.1.–31.3.2025

KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	1-3/2025	1-3/2024	2024
Liikevaihto	4	694,2	681,5	3 048,8
Liiketoiminnan muut tuotot	5	34,5	32,5	140,0
Liiketoiminnan kulut				
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-140,0	-130,7	-559,5
Polttoainekulut		-213,7	-211,5	-894,4
Kapasiteettivuokrat		-33,5	-27,2	-111,7
Lentokaluston huoltokulut		-55,1	-52,0	-223,0
Liikennöimismaksut		-75,0	-62,3	-270,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-34,8	-32,3	-123,0
Matkustaja- ja maapalvelut		-114,4	-103,3	-440,3
Poistot ja arvonalentumiset	7	-85,7	-82,8	-330,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-29,8	-29,0	-121,7
Liiketulos		-53,4	-17,2	114,2
Rahoitustuotot		7,2	11,0	44,9
Rahoituskulut		-23,5	-27,7	-107,2
Kurssivoitot ja -tappiot		5,7	-3,6	-5,8
Tulos ennen veroja		-63,9	-37,6	46,1
Tuloverot	11	13,0	7,6	-9,1
Kauden tulos		-50,8	-29,9	37,0
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille		-50,8	-29,9	37,0
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa				
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,25	-0,15	0,18
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,25	-0,15	0,18

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	1-3/2025	1-3/2024	2024
Kauden tulos	-50,8	-29,9	37,0
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-6,8	43,5	3,8
Verovaikutus	1,4	-8,7	-0,8
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-1,9	3,5	12,6
Verovaikutus	0,4	-0,7	-2,5
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-7,0	37,6	13,2
Kauden laaja tulos	-57,8	7,7	50,1
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille	-57,8	7,7	50,1

KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	31.3.2025	31.3.2024	31.12.2024
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	12	1 215,9	1 038,4	1 220,8
Käyttöoikeuslaivasto	13	597,7	743,3	636,2
Laivasto yhteensä		1 813,6	1 781,7	1 857,0
Muu käyttöomaisuus	12	141,5	140,4	141,2
Muu käyttöoikeusomaisuus	13	140,0	148,1	143,9
Muu käyttöomaisuus yhteensä		281,5	288,5	285,0
Eläkesaamiset		91,0	129,0	95,0
Muut pitkäaikaiset varat		59,7	3,0	59,8
Laskennalliset verosaamiset	11	236,5	232,2	221,7
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 482,3	2 434,5	2 518,6
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset		174,3	207,6	165,1
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		101,9	155,5	86,8
Johdannaisinstrumentit	9,10	37,5	36,3	66,5
Muut rahoitusvarat	10	663,8	823,0	664,9
Rahat ja pankkisaamiset		254,0	158,0	219,1
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 231,6	1 380,5	1 202,4
Varat yhteensä		3 713,9	3 815,0	3 721,0
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma		75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma		471,0	508,5	551,7
Oma pääoma yhteensä		546,4	583,9	627,1
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	767,9	937,8	839,7
Muut korolliset velat	14	723,9	741,3	735,4
Eläkevelvoitteet		0,6	0,8	0,6
Varaukset ja muut velat	15	113,9	125,7	122,0
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 606,2	1 805,7	1 697,7
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	14	153,0	170,6	164,6
Muut korolliset velat	14	75,4	162,5	125,4
Varaukset	15	25,6	32,1	31,3
Ostovelat		95,4	95,3	58,9
Johdannaisinstrumentit	9,10	56,4	12,9	62,6
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	16	840,7	662,1	658,9
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat		127,0	115,7	112,8
Muut velat		187,6	174,1	181,5
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 561,2	1 425,4	1 396,2
Velat yhteensä		3 167,5	3 231,0	3 093,9
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 713,9	3 815,0	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	-	-	-	-	-50,8	-50,8
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-5,5	-	-	-5,5
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	-1,5	-	-	-1,5
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	-7,0	-	-	-7,0
Kauden laaja tulos	-	-	-7,0	-	-50,8	-57,8
Pääomanpalautus	-	-	-	-22,5	-	-22,5
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-0,4	-	-0,4
Oma pääoma 31.3.2025	75,4	168,1	54,8	1 302,1	-1 054,1	546,4

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet 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	-	-	-	-	-29,9	-29,9
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	34,8	-	-	34,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	2,8	-	-	2,8
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	37,6	-	-	37,6
Kauden laaja tulos	-	-	37,6	-	-29,9	7,7
Osakeantikulut	-	-	-	-0,1	-	-0,1
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-0,7	-	-0,7
Oma pääoma 31.3.2024	75,4	168,1	86,2	1 324,3	-1 070,1	583,9

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	1-3/2025	1-3/2024	2024
Liiketoiminnan rahavirta			
Tulos ennen veroja	-63,9	-37,6	46,1
Poistot ja arvonalentumiset	85,7	82,8	330,3
Rahoitustuotot ja -kulut	10,5	20,4	68,1
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-4,7	-0,0	-12,0
Varausten muutos	-3,7	2,2	8,4
Työsuhde-etuudet	2,4	2,8	49,3
Muut oikaisut	0,2	-0,4	-3,1
Liiketahtumat, joihin ei sisälly maksua	-1,0	4,6	54,7
Myynti- ja muiden saamisten muutos **	-10,9	-71,5	46,7
Vaihto-omaisuuden muutos	-1,1	-1,0	-2,8
Osto- ja muiden velkojen muutos	208,1	153,5	119,8
Käyttöpääoman muutos	196,1	81,0	163,7
Maksetut rahoituskulut, netto	-30,5	-12,4	-38,0
Maksetut tuloverot	-0,1	-0,1	-0,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	192,1	138,9	612,7
Investointien rahavirta			
Investoinnit laivastoon ***	-49,7	-30,9	-222,8
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-2,7	-1,4	-10,8
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	-0,0	0,0	0,0
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-5,1	6,5	4,1
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos **	0,1	-0,1	-57,3
Investointien nettorahavirta	-57,2	-25,9	-286,4
Rahoituksen rahavirta			
Lainojen nostot	-	-	495,7
Lainojen takaisinmaksut	-56,2	-10,2	-705,6
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-41,1	-41,9	-170,3
Osakeantikulut	-	-9,8	-9,8
Rahoituksen nettorahavirta	-97,3	-61,9	-390,0
Rahavirtojen muutos	37,6	51,1	-63,7
Rahavarat tilikauden alussa	643,8	707,5	707,5
Rahavirtojen muutos	37,6	51,1	-63,7
Rahavarat kauden lopussa *	681,4	758,6	643,8
* Rahavarat			
Muut rahoitusvarat	663,8	823,0	664,9
Rahat ja pankkisaamiset	254,0	158,0	219,1
Kassavarat	917,8	981,0	884,0
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-236,4	-222,4	-240,2
Rahavarat	681,4	758,6	643,8

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

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

Konsernin taloudellisen osavuositarkastuksen liitetiedot 1.1.–31.3.2025

1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin taloudellinen osavuositarkastus on laadittu IAS 34 Osavuositarkastukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Osavuositarkastus on hyväksytty julkistettavaksi 28.4.2025.

2. LAADINTAPERIAATTEET

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

3. KESKEISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

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

Kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja jännittynyt työmarkkinatilanne Suomessa aiheuttavat Finnairin toimintaympäristön epävarmuutta. Erityisesti eri maiden välisiin tulleeihin 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 ensimmäisen neljänneksen kokonaisliikevaihto kasvoi 1,9 % vuoden 2024 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna pääasiassa lisämyynnin kasvun myötä.

1-3/2025, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	196,3	49,5	216,2	32,1	55,8	-11,5	538,4	77,6
Lisämyynti	10,4	2,4	13,8	1,0	2,9	14,0	44,6	6,4
Rahti	31,6	8,0	7,2	1,7	0,1	1,4	50,1	7,2
Matkapalvelut	19,3	0,3	39,3	2,2	-	-0,1	61,0	8,8
Yhteensä	257,7	60,3	276,5	37,1	58,9	3,8	694,2	100,0
Osuus %	37,1	8,7	39,8	5,3	8,5	0,5	100,0	-

1-3/2024, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	179,3	39,8	208,4	52,0	58,6	1,2	539,3	79,1
Lisämyynti	9,9	2,1	11,4	0,7	2,6	10,7	37,4	5,5
Rahti	32,0	5,9	6,5	0,7	0,1	1,1	46,3	6,8
Matkapalvelut	19,6	0,4	36,5	2,0	-0,0	-0,1	58,4	8,6
Yhteensä	240,9	48,2	262,7	55,4	61,3	12,9	681,5	100,0
Osuus %	35,3	7,1	38,6	8,1	9,0	1,9	100,0	-

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

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	1-3/2025	10-12/2024	7-9/2024	4-6/2024	1-3/2024	10-12/2023	7-9/2023	4-6/2023
Liikevaihto	694,2	782,9	818,3	766,1	681,5	727,2	817,3	749,2
Matkustajatuotot	538,4	610,9	655,3	613,5	539,3	573,1	673,1	612,1
Lisämyynti	44,6	52,3	47,6	44,5	37,4	43,8	37,9	33,1
Rahti	50,1	55,3	52,5	51,4	46,3	50,5	40,8	47,3
Matkapalvelut	61,0	64,4	62,8	56,7	58,4	59,8	65,6	56,8
Vertailukelpoinen EBITDA	23,0	131,3	153,3	125,8	70,5	106,9	177,7	149,1
Vertailukelpoinen liike-tulos	-62,6	47,9	71,5	43,6	-11,6	22,5	94,3	66,2
Liiketulos	-53,4	12,1	76,7	42,5	-17,2	27,3	90,0	65,8

5. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

miljoonaa euroa	1-3/2025	1-3/2024	Muutos %	2024
Vuokratuotot	23,8	27,6	-14,0	106,9
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	4,7	0,0	> 200	12,0
Muut tuotot	6,0	4,9	23,2	21,1
Yhteensä	34,5	32,5	6,1	140,0

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

6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	1-3/2025	1-3/2024	Muutos %	2024
Palkat ja palkkiot	-97,0	-91,8	-5,6	-366,8
Maksupohjaiset järjestelyt	-19,3	-15,8	-22,1	-64,1
Etuuspohjaiset järjestelyt	-2,8	-3,5	18,7	-49,3
Eläkekulut yhteensä	-22,2	-19,3	-14,8	-113,4
Muut sosiaalikulut	-3,7	-1,7	-116,3	-9,1
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	-122,9	-112,9	-8,9	-489,3
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-8,7	-8,3	-4,9	-31,5
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-5,6	-8,0	29,3	-29,4
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-2,8	-1,5	-82,1	-9,3
Yhteensä	-140,0	-130,7	-7,2	-559,5

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

7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	1-3/2025	1-3/2024	Muutos %	2024
Oman laivaston poistot	-47,1	-41,1	-14,7	-164,6
Muun käyttöomaisuuden poistot	-3,9	-3,8	-2,1	-15,7
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-29,1	-32,0	8,9	-127,9
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,4	-5,2	-3,7	-21,4
Poistot	-85,6	-82,1	-4,2	-329,5
Arvonalentumiset	-0,2	-0,7	78,4	-0,7
Yhteensä	-85,7	-82,8	-3,5	-330,3

Laivasto, muu käyttöomaisuus sekä käyttöoikeusomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenoa vähennettynä kertyneillä poistoilla ja arvonalentumisilla.

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 liikelukeseen 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 liikelukessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, arvonalentumisia, tiettyjen etuusperusteisten eläkejärjestelyiden muutoksia sekä uudelleenjärjestelykuluja.

miljoonaa euroa	Raportoitu	1-3/2025 Vertailukel- poisuuteen vaikuttavat		Vertailu- kelpoinen	Raportoitu	1-3/2024 Vertailukel- poisuuteen vaikuttavat		Vertailu- kelpoinen	Raportoitu	2024 Vertailukel- poisuuteen vaikuttavat		Vertailu- kelpoinen
		erät				erät				erät		
Liikevaihto	694,2	-	694,2		681,5	-	681,5		3 048,8	-	3 048,8	
Liiketoiminnan muut tuotot	34,5	-4,7	29,8		32,5	-0,0	32,5		140,0	-12,0	128,0	
Liiketoiminnan kulut												
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-140,0	-	-140,0		-130,7	1,0	-129,7		-559,5	40,9	-518,6	
Polttoainekulut	-213,7	0,2	-213,5		-211,5	1,4	-210,2		-894,4	1,5	-893,0	
Kapasiteettivuokrat	-33,5	-	-33,5		-27,2	-	-27,2		-111,7	-	-111,7	
Lentokaluston huoltokulut	-55,1	-4,8	-60,0		-52,0	2,5	-49,5		-223,0	6,1	-216,9	
Liikennöimismaksut	-75,0	-	-75,0		-62,3	-	-62,3		-270,6	-	-270,6	
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-34,8	-	-34,8		-32,3	-	-32,3		-123,0	-	-123,0	
Matkustaja- ja maapalvelut	-114,4	-	-114,4		-103,3	-	-103,3		-440,3	-	-440,3	
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-29,8	0,0	-29,8		-29,0	0,0	-29,0		-121,7	0,0	-121,7	
EBITDA	-	-	23,0		-	-	70,5		-	-	480,9	
Poistot ja arvonalentumiset	-85,7	0,2	-85,6		-82,8	0,7	-82,1		-330,3	0,7	-329,5	
Liiketulos	-53,4	-9,2	-62,6		-17,2	5,6	-11,6		114,2	37,2	151,4	

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 4,8 miljoonan euron voiton lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta ja 4,7 miljoonan euron voiton yhden aiemmin vuokratun lentokoneen ostopäätöksestä.

9. RAHOITUSRISKIEN HALLINTA

Konsernin riskienhallinnan periaatteisiin ei ole tehty merkittäviä muutoksia raportointikaudella. Alla olevat taulukot esittävät konsernin suojauslaskennassa käytettävien johdannaissopimusten nimellisarvon tai määrän ja käyvän nettoarvon. Johdannaissopimusten lisäksi Finnair on suojannut tasettaan Yhdysvaltain dollari -määräisillä sijoituksilla ja talletuksilla. Näiden määrä vuoden 2025 ensimmäisen neljänneksen lopussa oli yli 340 miljoonaa dollaria.

Yhdysvaltain dollari vahvistui 0,8 % ja lentopetrolin hinta laski 22,1 % vertailukaudesta.

Johdannaiset, miljoonaa euroa	31.3.2025		31.3.2024		31.12.2024	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset						
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	498,5	-0,7	403,5	7,4	490,8	18,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)						
Ostetut optiot	45,0	0,2	56,9	0,2	41,7	1,2
Mydyt optiot	43,2	-0,4	52,1	-0,3	37,8	-0,2
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	75,4	-0,7	150,8	2,4	75,4	1,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	662,1	-1,6	663,3	9,6	645,7	21,6
Taseen suojaus (termiinit)	227,8	-0,4	289,0	1,1	305,6	0,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	227,8	-0,4	289,0	1,1	305,6	0,6
Valuuttajohdannaiset yhteensä	889,9	-2,0	952,3	10,6	951,3	22,3
Hyödykejohdannaiset						
Lentopetrolitermiinit, tonnia	604 000	-15,2	523 000	15,8	598 000	-25,6
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	229 000	4,6	233 000	5,1	231 000	5,4
Mydyt optiot, lentopetroli, tonnia	229 000	-11,0	233 000	-6,0	231 000	-14,9
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 062 000	-21,5	989 000	14,9	1 060 000	-35,2
Optiot						
Ostetut optiot, lentopetroli, tonnia	-	-	121 000	0,2	-	-
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	-	-	121 000	0,2	-	-
Hyödykejohdannaiset yhteensä	1 062 000	-21,5	1 110 000	15,1	1 060 000	-35,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset						
Koronvaihtosopimukset	250,0	5,0	-	-	250,0	6,3
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	250,0	5,0	-	-	250,0	6,3
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	288,4	-0,5	295,0	-2,3	342,0	10,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	288,4	-0,5	295,0	-2,3	342,0	10,5
Korkojohdannaiset yhteensä	538,4	4,5	295,0	-2,3	592,0	16,8
Johdannaiset yhteensä	-	-19,0	-	23,4	-	3,9

10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	31.3.2025	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	663,8	582,3	81,5
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	25,6	-	25,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	24,1	-	24,1
Valuuttajohdannaiset	5,3	-	5,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1	-	0,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	5,0	-	5,0
Hyödykejohdannaiset	6,6	-	6,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,6	-	6,6
Yhteensä	701,3	582,3	118,9
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	21,1	-	21,1
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	19,0	-	19,0
Valuuttajohdannaiset	7,2	-	7,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,8	-	0,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	5,9	-	5,9
Hyödykejohdannaiset	28,1	-	28,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	28,1	-	28,1
Yhteensä	56,4	-	56,4

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

Efekttiivinen verokanta oli -20,4 % (31.12.2024: 19,8). Tilikauden ensimmäisellä vuosineljänneksellä kirjattiin laskennallinen verosaaminen kauden verotettavasta tuloksesta 22,2 miljoonaa euroa, muista väliaikaisista eroista -9,2 miljoonaa euroa ja muista laajan tuloksen eristä 1,7 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 236,5 miljoonaa euroa (31.12.2024: 221,7).

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

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

12. KÄYTTÖOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.3.2025	31.3.2024	31.12.2024
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1 362,0	1 194,8	1 194,8
Lisäykset	45,3	29,4	419,7
Ennakoiden muutos	7,2	3,3	-54,3
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	2,5	-3,7	-3,2
Vähennykset ja siirrot	-8,6	-0,0	-14,7
Poistot	-51,0	-44,9	-180,3
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	1 357,4	1 178,8	1 362,0

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

13. KÄYTTÖOIKEUSOMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	31.3.2025	31.3.2024	31.12.2024
Kirjanpitoarvo kauden alussa	780,0	915,3	915,3
Uudet sopimukset	0,5	9,3	13,9
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	2,0	4,7	30,2
Vähennykset	-10,0	-	-29,4
Poistot	-34,5	-37,2	-149,3
Arvonalentumiset	-0,2	-0,7	-0,7
Kirjanpitoarvo kauden lopussa	737,7	891,4	780,0

Uudelleenarvostusten ja modifikaatioiden muutos johtuu pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista. Vähennykset liittyvät Finnairin aiemmin vuokralla olleeseen A321-lentokoneeseen, jonka vuokrasopimus päätettiin koneen oston yhteydessä.

14. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Tilikauden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä Finnair lyhensi lainoja lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo			Kirjanpitoarvo		
	31.3.2025	31.3.2024	31.12.2024	31.3.2025	31.3.2024	31.12.2024
Vuokrasopimusvelat	920,9	1 108,4	1 004,4	920,9	1 108,4	1 004,4
Lainat rahoituslaitoksilta	-	278,7	-	-	279,8	-
Joukkovelkakirjalainat	509,9	378,6	511,0	501,4	381,5	502,5
JOLCO-lainat* ja muut	287,7	235,5	353,4	297,8	242,6	358,3
Yhteensä	1 718,5	2 001,2	1 868,8	1 720,1	2 012,3	1 865,2

* JOLCO-lainat ja muut lainat sisältävät kahden 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 (102,2).

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.3.2025							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	114,2	97,4	84,6	66,9	69,3	247,6	680,0
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	38,8	38,9	40,9	35,0	16,8	70,4	240,9
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	-	-	500,0	-	500,0
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	11,0	11,3	-	-	-	-	22,3
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	64,4	41,8	21,9	22,0	22,2	105,4	277,6
Korolliset rahoitusvelat yhteensä*	228,4	189,4	147,3	123,9	608,3	423,5	1 720,8
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	702,7	99,6	0,2	0,1	20,0	-	822,5
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-701,3	-98,2	-	-	-25,6	-	-825,1
Hyödykejohdannaiset	20,1	1,4	-	-	-	-	21,5
Ostovelat ja muut velat	283,1	-	-	-	-	-	283,1
Korkomaksut	82,1	70,1	60,1	52,7	47,0	69,4	381,4
Yhteensä	615,0	262,3	207,5	176,7	649,7	492,9	2 404,2

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

* Joukkovelkakirjalainat ei sisällä 2029 erääntyvää, 2024 maksettua 3,6 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat ei sisällä 2,1 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	31.3.2025	31.3.2024	31.12.2024
Lentokaluston huoltovaraus			
Varaus kauden alussa	143,5	144,2	144,2
Uudet varaukset	15,6	9,8	49,4
Käytetyt varaukset	-13,4	-10,1	-42,6
Puretut varaukset	-0,6	-0,6	-3,8
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-0,2	0,1	-0,7
Siirrot erien välillä	-8,6	-	-14,7
Diskonntauksesta johtuvat muutokset	1,3	1,4	5,7
Kurssierot	-4,8	2,5	6,1
Lentokaluston huoltovaraus yhteensä	132,8	147,1	143,5
Joista pitkäaikaista	108,2	117,9	113,7
Joista lyhytaikaista	24,6	29,2	29,8
Muut varaukset			
Varaus kauden alussa	2,2	2,9	2,9
Uudet varaukset	-0,1	1,0	1,8
Käytetyt varaukset	-0,2	-0,2	-2,1
Puretut varaukset	-0,2	-0,1	-0,4
Muut varaukset yhteensä	1,8	3,7	2,2
Joista pitkäaikaista	0,7	0,8	0,7
Joista lyhytaikaista	1,1	2,9	1,5
Yhteensä	134,6	150,8	145,8
Joista pitkäaikaista	109,0	118,7	114,5
Joista lyhytaikaista	25,6	32,1	31,3

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoden 2035 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 113,9 miljoonaa euroa (31.12.2024: 122,0) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 4,9 miljoonaa euroa (31.12.2024: 7,5), jotka koostuvat pääosin saaduista vuokravakuuksista.

16. MYYNIN SIIRTOVELAT JA MYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	31.3.2025	31.3.2024	31.12.2024
Ennakkoon saadut lentolipputulot	692,4	545,7	525,4
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	73,0	66,5	73,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	39,3	35,2	35,0
Muut erät	36,0	14,7	25,2
Yhteensä	840,7	662,1	658,9

17. VASTUUSITOUKSET

miljoonaa euroa	31.3.2025	31.3.2024	31.12.2024
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	56,9	66,0	58,2
Yhteensä	56,9	66,0	58,2

Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.3.2025 olivat 169,9 miljoonaa euroa (31.12.2024: 162,6) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 34,6 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 135,3 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 31.3.2025 olivat 15,7 miljoonaa euroa (31.12.2024: 16,0) sisältäen pääosin lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä muita vuokrasopimuksia, joiden kohdeomaisuuserä on arvoltaan vähäinen tai jotka eivät sisällä IFRS 16 -standardin mukaista vuokrasopimusta. Nämä sisältävät pääosin kiinteistöjen ja erilaisten IT-laitteiden vuokria.

18. LÄHIPIIRITAPAHTUMAT

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

19. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT

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