



# FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTE

1.1.–31.12.2024



13.2.2025



# FINNAIR-KONSERNIN TILINPÄÄTÖSTIEDOTE

## 1.1.–31.12.2024

*Viimeisen vuosineljänneksen liikevaihto kasvoi ja vertailukelpoinen liiketulos yli kaksinkertaistui; hallitus ehdottaa pääomanpalautusta 0,11 euroa per osake*

### Loka–joulukuu 2024

- Liikevaihto kasvoi 7,7 prosenttia ja oli 782,9 miljoonaa euroa (727,2).
- Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilä (RASK) kasvoi 4,3 prosenttia ja oli 8,38 senttiä (8,04).
- Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) kasvoi 1,0 prosenttia ja oli 7,87 senttiä (7,79).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 47,9 miljoonaa euroa (22,5). Työtaistelutoimet marras–joulukuussa heikensivät vertailukelpoista liiketulosta noin 5 miljoonaa euroa.
- Liiketulos oli 12,1 miljoonaa euroa (27,3). Liiketulosta heikensi työtaistelutoimien lisäksi Finnairin Eläkesätiön velvoitteiden indeksoinnin osittainen palautus.
- Kauden tulos oli -8,4 miljoonaa euroa (60,2). Vertailukelpoisuuteen vaikuttivat työtaistelutoimien ja Eläkesätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaisen palautuksen lisäksi vertailukaudella tulosta parantaneet laskennalliset verosaamiset.
- Osakekohtainen tulos oli -0,04 euroa (0,41\*).
- Kassavarat olivat 884,0 miljoonaa euroa (922,0).
- Omavaraisuusaste oli 16,9 prosenttia (15,6).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 201,8 miljoonaa euroa (-5,7) ja investointien nettorahavirta -175,3 miljoonaa euroa (-177,7).\*\* Bruttoinvestoinnit olivat 320,8 miljoonaa euroa (268,6).
- Matkustajamäärä kasvoi 9,1 prosenttia 2,8 miljoonaan\*\*\* (2,6).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 3,3 prosenttia 9 341,7 miljoonaan kilometriin (9 047,5). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 4,1 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 3,3 prosenttiyksikköä 76,4 prosenttiin (73,1).

### Tammi–joulukuu 2024

- Liikevaihto kasvoi 2,0 prosenttia ja oli 3 048,8 miljoonaa euroa (2 988,5).
- Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilä (RASK) laski 3,6 prosenttia ja oli 7,97 senttiä (8,27).
- Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 2,4 prosenttia ja oli 7,57 senttiä (7,76).
- Vertailukelpoinen liiketulos oli 151,4 miljoonaa euroa (184,0).
- Liiketulos oli 114,2 miljoonaa euroa (191,4). Liiketulosta heikensi Finnairin Eläkesätiön velvoitteiden indeksoinnin osittainen palautus.
- Kauden tulos oli 37,0 miljoonaa euroa (254,3). Vertailukelpoisuuteen vaikuttivat Finnairin Eläkesätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaisen palautuksen lisäksi edellisvuonna tulosta parantaneet aiempien vuosien verotappioihin liittyvät laskennalliset verosaamiset.
- Osakekohtainen tulos oli 0,18 euroa (2,25\*).
- Liiketoiminnan nettorahavirta eli operatiivinen kassavirta oli 612,7 miljoonaa euroa (472,3) ja investointien nettorahavirta -286,4 miljoonaa euroa (-464,0).\*\* Bruttoinvestoinnit olivat 463,8 miljoonaa euroa (484,2).
- Matkustajamäärä kasvoi 6,1 prosenttia 11,7 miljoonaan\*\*\* (11,0).
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) kasvoivat 5,8 prosenttia 38 259,3 miljoonaan kilometriin (36 154,5). Kun koneiden ulosvuokraukset miehistöineen (*wet lease*) lasketaan mukaan, kapasiteetti kasvoi 6,8 prosenttia.
- Matkustajakäyttöaste (PLF) laski 0,6 prosenttiyksikköä 75,8 prosenttiin (76,4).
- Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille jaetaan pääomanpalautusta 0,11 euroa osaketta kohden.



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

- \* *Yhtiö toteutti 20.3.2024 yhtiön osakkeiden yhdistämisen eli osakkeiden lukumäärän vähentämisen, jonka myötä sata yhtiön vanhaa osaketta vastaa yhtä yhtiön uutta osaketta. Vertailukauden lukua on tämän vuoksi oikaistu.*
- \*\* *Investointien nettorahavirta sisälsi vuoden viimeisellä neljänneksellä 20,1 miljoonaa euroa lunastuksia (68,0 miljoonaa euroa lunastuksia) rahamarkkinarahastoista tai muista lyhytaikaisista rahoitusvaroista (maturiteetti yli kolme kuukautta). Vuonna 2024 lunastuksia tehtiin 4,1 miljoonalla eurolla (60,7 miljoonaa euroa sijoituksia). Ne ovat osa konsernin maksuvalmiuden hallintaa.*
- \*\*\* *Tammi-marraskuun 2024 matkustajamääriä sekä rahti- ja postitonnejä korjattiin joulukuussa siten, että yhteensä kauden matkustajamäärä kasvoi 59 100 matkustajalla ja rahti- ja postitonnit 828,7 tonnilla.*

## Tulevaisuuden näkymät

### OHJEISTUS 29.10.2024

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2024. Riskit liittyen inflaation ja kohonneen korkotason nousun vaikutuksista kysyntään ja kustannuksiin ovat kuitenkin edelleen koholla aiheuttaen toimintaympäristön epävarmuutta. Myös kansainväliset konfliktit ja maailmanpoliittinen epävakaus aiheuttavat toimintaympäristön epävarmuutta erityisesti polttoaineen hinnanvaihtelun muodossa.

Finnair toistaa aiemman ohjeistuksensa ja suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan, tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna, noin 10 prosentilla vuonna 2024. Kapasiteetti-arvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Kasvu painottuu pääasiassa Aasiaan ja Eurooppaan.

Finnair arvioi edelleen, että vuoden 2024 liikevaihto on 3,0–3,2 miljardia euroa. Yhtiö tarkentaa aiempaa ennustettaan ja arvioi nyt vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 120–170 miljoonaa euroa vuonna 2024.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2024 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

### UUSI 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. Kapasiteetti-arvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Finnair ennakoii yhtiön liikevaihdon olevan 3,3–3,4 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 100–200 miljoonaa euroa vuonna 2025. Vuonna 2025 kannattavuutta rasittavat etenkin EU:ssa käyttöön otetun uusiutuvan lentopolttoaineen jakeluvaihteen aiheuttamat lisäkustannukset sekä kasvavat navigointi- ja laskeutumishinnat, jotka painavat erityisesti kausiluonteisesti heikon ensimmäisen vuosineljänneksen vertailukelpoista liiketulosta. Ensimmäisen neljänneksen vertailukelpoista liiketulosta heikentää myös pääsiäisen ajoitus.

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

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

## Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto:

Vuoden 2024 viimeinen neljännes oli Finnairille vahva: matkustajamäärämme kasvoi 9,1 prosenttia ja liikevaihtomme 7,7 prosenttia, ja vertailukelpoinen liiketuloksemme yli kaksinkertaistui vertailukaudesta. Vertailukelpoisen liiketuloksen kasvuun vaikuttivat korkeamman liikevaihdon lisäksi matkustajakäyttöasteen nousu ja polttoaineen hinnan lasku. Tarjotut henkilökilometrimme kasvoivat 3,3 prosenttia, ja koneiden ulosvuokraukset mukaan laskettuina kapasiteettimme kasvoi 4,1 prosenttia neljänneksen aikana. Matkustajakäyttöasteen nousu tuki yksikkötuoton kasvua samalla, kun keskimääräisten lentolippuhintojen lasku tasaantui.

Viimeisen neljänneksen tulosta heikensivät kuitenkin sään aiheuttamat häiriötilanteet sekä lentäjien työehtosopimusneuvotteluihin liittyvät Suomen Liikennelentäjiliiton työtaistelutoimet, jotka johtivat noin 300 lennon perumiseen kahdelta joulukuun päivältä ja yli 200 lennon perumiseen muilta marras–joulukuun päiviltä. Lentäjien työtaistelutoimet heikensivät Finnairin lentojen säännöllisyyttä ja vaikuttivat yhteensä yli 60 000 asiakkaan



matkoihin. Tämän vaikutus näkyi myös asiakastyytyväisyydessämme, joka nettosuositeluindeksillä mitattuna laski 33:een vuoden viimeisellä neljänneksellä.

Markkinatilanne muuttui vuoden 2024 aikana. Kysyntä heikkeni ennätysvahvasta vertailuvuodesta, kapasiteetti markkinalla kasvoi, ja keskimääräiset lentolippuhinnat laskivat. Finnairin matkustajatuotot pysyivät vuoden 2023 tasolla. Lisäpalveluiden myynti kasvoi 23 prosenttia erityisesti vuoden 2023 puolivälissä toteutetun lippu-uudistuksen myötä. Rahtiliiketoiminta kasvoi 7 prosenttia ja matkapalveluiden liikevaihto 2 prosenttia.

Lensimme vuoden 2024 aikana onnistuneesti tasapainotettua reittiverkostoa. Jalansijamme on edelleen vahva Aasiassa, ja samalla Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-liikenteen rooli liiketoiminnassamme on kasvanut. Tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna ja koneiden ulosvuokraukset huomioiden kapasiteettimme kasvoi vuoden aikana 6,8 prosenttia eli ennustettamme vähemmän, mihin vaikuttivat muun muassa työtaistelutoimet sekä koneiden huoltotarpeet. Vastaanotimme joulukuussa 18:n Airbus A350 -koneen, joka aloitti välittömästi operoinnin kaukolennoillamme ja tukee liiketoimintamme kasvua.

Operatiivinen kassavirtamme oli vahva sekä viimeisellä vuosineljänneksellä että koko vuonna, ja toteutimme vuoden aikana järjestelmällisesti taseen vahvistumista edistäviä toimenpiteitä. Taseemme on nyt hyvässä kunnossa tukemaan Finnairin strategian toteutusta. Toiminnan jatkuva parantaminen ja kustannustehokkuudesta huolehtiminen ovat olennaisen tärkeitä tekijöitä Finnairin kilpailukyyn turvaamisessa ja kehittämisessä tiukasti kilpaillulla markkinalla.

Koko vuoden asiakastyytyväisyys nettosuositeluindeksillä mitattuna oli 37. Sitä heikensivät lentäjien työtaistelutoimet ja muut liikenteen häiriötilanteet vuoden viimeisellä neljänneksellä. Investoimme edelleen häiriötilanteiden tehokkaaseen hoitamiseen, jotta voimme minimoida niiden vaikutukset asiakkaisiimme ja tarjota heille laadukasta ja nopeaa palvelua myös poikkeustilanteissa. Asiakkaiden tarpeiden syvällisempi ymmärtäminen ja niiden täyttäminen ovat keskeisessä roolissa Finnairin tarjonnan ja asiakaspalvelun kehitystyössä.

Vuodelle 2025 suunnittelemamme kapasiteetin kasvu painottuu Pohjois-Amerikkaan ja tukee liikevaihdon kasvua. Kustannuspaineita tuovat kasvavat palkkakustannukset, navigointi- ja laskeutumishinnat, lentokaluston huoltokulut sekä päästökauppaan ja kestävään polttoaineeseen liittyvät kulut. Viimeistelemme parhaillaan strategiapäivitystä, jossa keskitymme erityisesti Finnairin ydinasiakkaiden tarpeisiin, toiminnan kehittämiseen sekä kustannuskilpailuvyystä huolehtimiseen, jotta asemamme turvallisena ja laadukkaana lentoyhtiönä ja asiakkaidemme luotettuna kumppanina säilyy ja vahvistuu. Osana tätä olemme myös valmistelemassa kapearunkokalustomme osittaista uudistamista.

Positiivisen tuloksen ja vahvan taloudellisen aseman ansiosta meillä on mahdollisuus pitkän tauon jälkeen huomioida osakkeenomistajiamme hallituksen ehdottamalla 0,11 euron pääomanpalautuksella osaketta kohden. Pääomanpalautuksen määrä on enemmän kuin voitonjakopolitiikkamme mukainen kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta, sillä raportoituihin osakekohtaiseen tulokseen vaikutti kertaluontoinen erä. Osakkeenomistajiamme ovat tukeneet meitä läpi vaikeiden kriisivuosien, ja olemme iloisia voidessamme nyt lunastaa merkintäoikeusannin yhteydessä asettamamme tavoitteen arvontuottamisesta.

Lopuksi haluan kiittää asiakkaitamme luottamuksesta Finnairiin ja kaikkia finnairilaisia heidän sitoutuneesta työstään asiakkaiden palvelemiseksi niin vuoden viimeisen neljänneksen operatiivisten haasteiden kuin koko vuoden aikana.

## Toimintaympäristö loka–joulukuussa

Markkinatilanne parani edellisvuodesta suurimman kasvun kohdistuessa vapaa-ajan ja premium-matkustukseen. Keskimääräisten lentolippuhintojen lasku tasaantui. Vaikka kysyntä oli Finnairin Aasian-markkinoilla edelleen alle pandemiaa edeltäneen tason, Japanissa nähtiin tervettä kasvua. Myös Yhdysvalloissa kysyntä oli vahvempaa. Vapaa-ajan kaukomatkojen kysynnän kasvu tuki Pohjoismaiden-markkinoita, ja vahva kiinnostus pohjoismaisia kohteita, erityisesti Lappia, kohtaan näkyi kysyntänä Euroopan-markkinoilla.

Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä huolimatta mutta on 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 7,1 prosenttia (7,9) Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välillä ja 15,2 prosenttia (45,5) Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välillä. Finnairin Pohjois-



Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välillä reittilentomarkkina laski 6,5 prosenttia (8,8). Työtaistelutoimet Suomessa vaikuttivat Finnairin toimintaan ja johtivat yli 500 lennon peruuntumiseen.

Aurinkomatkojen matkapakettien kysyntä oli hyvällä tasolla. Suositusten kesäkohteiden kapasiteettia lisättiin lokakuulle, ja matkustuskautta pidennettiin. Talvikauden kohteiden, kuten Thaimaan, Madeiran ja Kanariansaarten, kasvavaan kysyntään vastattiin lisäämällä kapasiteettia. Kiintiötuotannon matkustajamäärät nousivat, mutta täyttöaste laski hieman kapasiteetin kasvun myötä. Kysyntään vaikuttivat yhä inflaatio ja heikentynyt kuluttajaluottamus, mikä näkyi kovempuna hintakilpailuna. Finnairin lentäjien työtaistelu ja varallaolokierto johtivat joidenkin matkojen peruuntumiseen. Globaalisti kasvanut kysyntä suosittuihin matkakohteisiin nosti hotellien hintoja ja heikensi niiden saatavuutta. Tulevan kesäkauden matkojen myynti alkoi lupaavasti. Kaupunkilomien kysynnän kasvun tasoittuminen jatkui. Lähi-idän kriisillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta matkapakettien kysyntään.

Rahdin kysyntä pysyi vankalla tasolla erityisesti Aasiasta lähtevän rahdin osalta huolimatta työtaistelutoimiin ja varallaolokiertoihin liittyvistä lentojen peruutuksista.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 0,8 prosenttia. Lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 22,1 prosenttia alhaisempi ja eurohinta 21,4 prosenttia alhaisempi kuin vertailukaudella. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääriä eriaän.

## Taloudellinen kehitys loka–joulukuussa

### LIIVEVAIHTO LOKA–JOULUKUUSSA

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 7,7 prosenttia edellisvuoden vertailukauteen nähden. Kasvua nähtiin kaikissa tuotteissa.

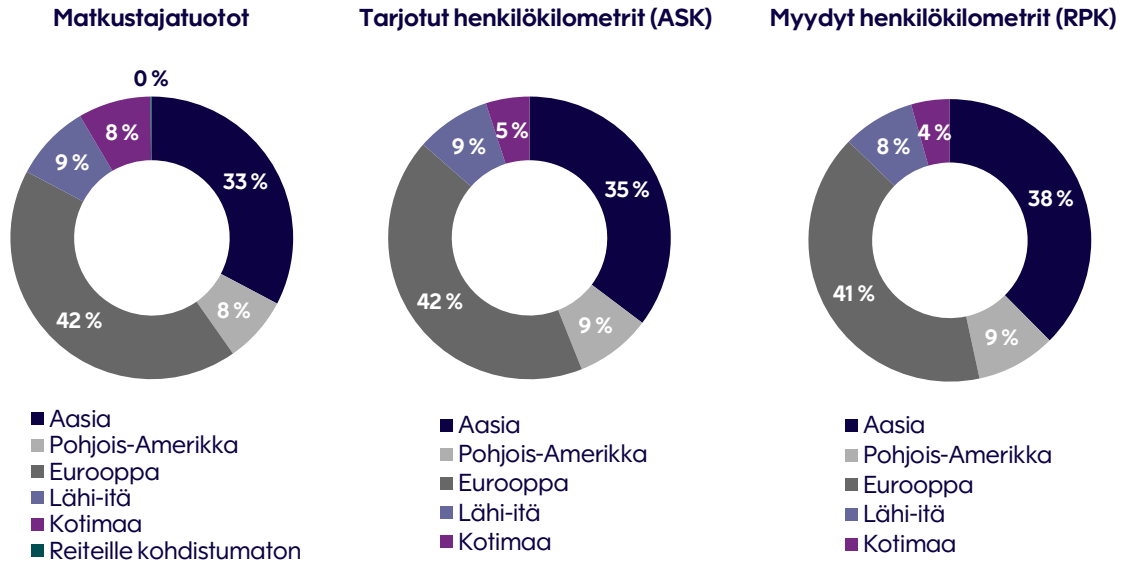
#### Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	10–12/2024	10–12/2023	Muutos, %
Matkustajatuotot	610,9	573,1	6,6
Lisämyynti	52,3	43,8	19,4
Rahdi	55,3	50,5	9,5
Matkapalvelut	64,4	59,8	7,8
<b>Yhteensä</b>	<b>782,9</b>	<b>727,2</b>	<b>7,7</b>

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) kasvoi 4,3 prosenttia ja oli 8,38 senttiä (8,04) matkustajakäyttöasteen nousun ja korkeamman lisämyynnin myötä.

#### Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	10–12/2024 Milj. euroa	10–12/2023 Milj. euroa	10–12/2024 Milj. km	10–12/2023 Milj. km	10–12/2024 Milj. km	10–12/2023 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	199,7	185,7	3 295,4	3 359,0	2 678,9	2 439,5	81,3	8,7
Pohjois-Amerikka	46,4	45,1	812,0	918,7	651,4	641,8	80,2	10,4
Eurooppa	259,4	246,2	3 968,4	3 591,4	2 904,0	2 700,7	73,2	-2,0
Lähi-itä	53,7	53,2	799,1	767,9	588,3	550,8	73,6	1,9
Kotimaa	50,7	48,3	466,7	410,5	316,9	282,0	67,9	-0,8
Reiteille kohdistumaton	1,1	-5,5						
<b>Yhteensä</b>	<b>610,9</b>	<b>573,1</b>	<b>9 341,7</b>	<b>9 047,5</b>	<b>7 139,7</b>	<b>6 614,8</b>	<b>76,4</b>	<b>3,3</b>



Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 6,6 prosenttia, kun taas matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 3,3 prosenttia. 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. Marras-joulukuussa kapasiteetin kasvua rajoittivat työtaistelutoimet, jotka johtivat yli 500 lennon perumiseen. Tarjotut henkilökilometrit huomioiden koneiden ulosvuokraukset miehistöineen kasvoivat 4,1 prosenttia vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä alkaneen Qantas-yhteistyön myötä. Matkustajamäärä kasvoi 9,1 prosenttia ollen 2 847 800 matkustajaa<sup>1</sup>. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 7,9 prosenttia, kun taas matkustajakäyttöaste nousi 3,3 prosenttiyksikköä 76,4 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 prosenttia raportoituja tarjottuja henkilökilometrejä suurempi.

Aasian-liikenteessä kapasiteetti laski 1,9 prosenttia, mihin vaikuttivat työtaistelutoimet. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 9,8 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 8,7 prosenttiyksikköä 81,3 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti laski 11,6 prosenttia johtuen Yhdysvaltojen-kohteisiin suuntautuvien vuorojen vähenemisestä ja työtaistelutoimista. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 1,5 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 10,4 prosenttiyksikköä 80,2 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 10,5 prosenttia, koska suurin osa kapearunkokoneiden lisäkapasiteetista allokoitiin Pohjois-Eurooppaan. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 7,5 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 2,0 prosenttiyksikköä 73,2 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti kasvoi 4,1 prosenttia Dubaihin lisätyn kapasiteetin ansiosta. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 6,8 prosenttia. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 1,9 prosenttiyksikköä 73,6 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi 13,7 prosenttia, koska lisäkapasiteettia kohdistettiin vertailukautta hieman aiemmin pohjoisen liikenteeseen. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 12,4 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 0,8 prosenttiyksikköä 67,9 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 19,4 prosenttia 52,3 miljoonaan euroon (43,8), ja matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 9,5 prosenttia 18,35 euroon (16,76). Panostus lisämyynnin optimoinnin kehitystyöhön paransi lisäpalveluiden hinnoittelua

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

ja digitaalista myyntiä johtaen lisämyynnin lippumyyntiä voimakkaampaan kasvuun. Avios-pisteliitännäinen myynti, istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 2,4 prosenttia ja kokonaisrahti- ja postitonni 0,7 prosenttia. Rahtiliikenvaihto kasvoi kuitenkin 9,5 prosenttia vahvemman kysynnän ja korkeampien Aasian-hintojen ansiosta. On huomattava, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölennojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalveluiden taloudellista kehitystä tuki kiintiötuotannon kapasiteetin lisääminen, mutta sitä heikensivät inflaatio, alentunut kuluttajaluottamus ja hotellien rajoitettu saatavuus. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 7,1 prosenttia, ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,3 prosenttia. Matkapalveluiden liikevaihto kasvoi 7,8 prosenttia 64,4 miljoonaan euroon (59,8).

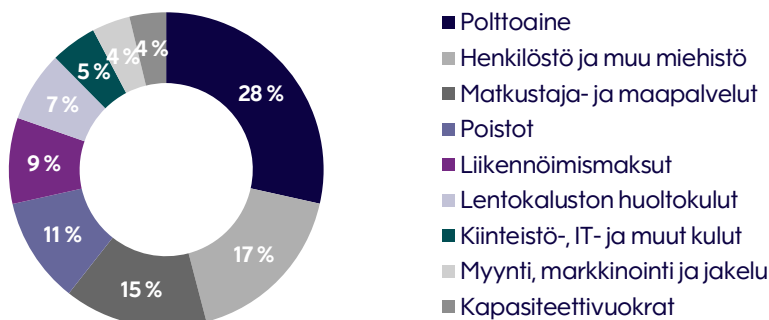
Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 2,6 prosenttia 32,3 miljoonaan euroon (31,5).

### VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT LOKA–JOULUKUUSSA

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 4,2 prosenttia pääasiassa lisääntyneen kapasiteetin takia. Toimia kustannustehokkuuden parantamiseksi jatkettiin vuosineljänneksen aikana.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) kasvoi 1,0 prosenttia ja oli 7,87 senttiä (7,79). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus kasvoi 3,6 prosenttia 5,53 senttiin (5,33). Kasvu johtui pääasiassa kapasiteettia enemmän kasvaneista henkilöstökuluista, liikennöimismaksuista, matkustaja- ja maapalvelukuluista sekä kiinteistö-, IT- ja muista kuluista.

#### Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 767,4 milj. euroa)



Milj. euroa	10–12/2024	10–12/2023	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	133,4	124,0	7,6
Polttoainekulut	218,6	222,0	-1,6
Kapasiteettivuokrat	29,0	27,8	4,0
Lentokaluston huoltokulut	55,6	59,0	-5,8
Liikennöimismaksut	67,8	58,4	16,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	29,9	28,3	5,8
Matkustaja- ja maapalvelut	113,2	104,4	8,4
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	36,4	27,8	30,8
Poistot	83,5	84,3	-1,0
<b>Yhteensä</b>	<b>767,4</b>	<b>736,1</b>	<b>4,2</b>

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 6,7 prosenttia.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppalut, laskivat 1,6 prosenttia polttoaineen hinnan<sup>2</sup> laskun ansiosta korkeammasta kapasiteetista huolimatta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 1,3 prosenttia. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikilometrit (RTK)) parani 0,4 prosenttia korkeamman matkustajakäyttöasteen ansiosta.

<sup>2</sup> Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien





Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen kasvu johtui pääasiassa kapasiteetin kasvusta sekä palkkojen ja henkilöstömäärän kasvusta.

Matkustaja- ja maapalveluiden kulujen kasvu johtui Aurinkomatkojen korkeammista hotellihinnoista, joihin vaikutti lisääntynyt kysyntä.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat matkustajamäärän kasvun myötä. Liikennöimismaksut kasvoivat kapasiteettia enemmän korkeampien navigointi- ja laskeutumishintojen vuoksi.

Lentokaluston huoltokulut laskivat huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivityksen takia.

Kapasiteettivuokrat, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja lentokonevuokraukset (*wet lease in*), kasvoivat kapasiteetin kasvun myötä. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat korkeampien IT-kulujen ja valuuttakurssimuutosten takia.

## TULOS LOKA–JOULUKUUSSA

Milj. euroa	10–12/2024	10–12/2023	Muutos, %
<b>Vertailukelpoinen käyttökate</b>	<b>131,3</b>	<b>106,9</b>	<b>22,9</b>
Poistot	-83,5	-84,3	1,0
<b>Vertailukelpoinen liiketulos</b>	<b>47,9</b>	<b>22,5</b>	<b>112,3</b>
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-35,8	4,7	<-200
<b>Liiketulos</b>	<b>12,1</b>	<b>27,3</b>	<b>-55,6</b>
Rahoitustuotot	11,6	15,1	-22,9
Rahoituskulut	-23,6	-33,5	29,5
Kurssivoitot ja -tappiot	-10,6	7,5	<-200
<b>Tulos ennen veroja</b>	<b>-10,5</b>	<b>16,4</b>	<b>-164,2</b>
Tuloverot	2,1	43,8	-95,1
<b>Kauden tulos</b>	<b>-8,4</b>	<b>60,2</b>	<b>-113,9</b>

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos kasvoivat korkeamman liikevaihdon, matkustajakäyttöasteen nousun ja polttoaineen hinnan laskun myötä. Työtaistelutoimet marraskuun alusta joulukuun puoliväliin heikensivät vertailukelpoista liiketulosta noin 5 miljoonaa euroa.

Liiketulos laski johtuen pääasiassa etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvistä muutoksista, jotka olivat yhteensä -40,2 miljoonaa euroa (0,0). Nämä muutokset koskivat pääasiassa Finnairin Eläkesäätöön velvoitteiden indeksoinnin osittaista palautusta korkeimman hallinto-oikeuden antaman ennakkopäätöksen perusteella. Vuonna 2020 Finnair oli vastaavasti kirjannut Eläkesäätöön velvoitteiden indeksoinnin poistoon liittyvän 133 miljoonan euron positiivisen kertaerän. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -7,7 miljoonaa euroa (8,4). Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 12,1 miljoonaa euroa (10,0), ja ne liittyivät pääasiassa aiemmin vuokrattujen yhden A321- ja yhden A350-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen. Katsauskaudella ei tehty alaskirjauksia (-13,7). Vertailukaudella Finnair teki alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen.

Nettorahoituskulut kasvoivat pääasiassa kurssitappioiden vuoksi. Vertailukauden tuloveroihin sisältyi 18 miljoonaa euroa aiemmin alaskirjattujen, vuosien 2020 ja 2021 verotappioihin liittyvien laskennallisten verosaamisten takaisinkirjauksia sekä 28 miljoonaa euroa vuoden 2022 verotappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia. Kauden tulos kääntyi tappiolliseksi.

## Taloudellinen kehitys vuonna 2024

### LIIEKVAIHTO VUONNA 2024

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 2,0 prosenttia edellisvuoteen nähden pääasiassa korkeamman lisämyynnin myötä.

#### Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2024	2023	Muutos, %
Matkustajatuotot	2 419,0	2 411,6	0,3
Lisämyynti	181,8	147,8	23,0
Rahti	205,5	192,0	7,0
Matkapalvelut	242,4	237,1	2,3
<b>Yhteensä</b>	<b>3 048,8</b>	<b>2 988,5</b>	<b>2,0</b>



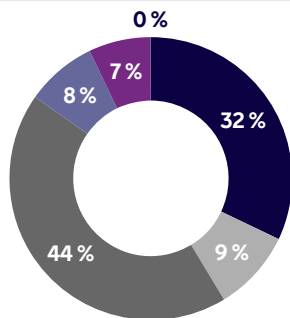


Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 3,6 prosenttia ja oli 7,97 senttiä (8,27). Laskun taustalla olivat alemmat lippuhinnat, matalampi matkustajakäyttöaste ja normalisoitunut käyttämättömien lippujen tuloutus.

### Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

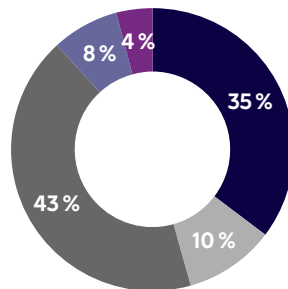
Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
	2024 Milj. euroa	2023 Milj. euroa	2024 Milj. km	2023 Milj. km	2024 Milj. km	2023 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	775,1	763,2	13 506,9	12 752,0	10 450,5	9 755,9	77,4	0,9
Pohjois-Amerikka	225,4	214,9	3 958,1	4 162,9	3 107,4	3 019,7	78,5	6,0
Eurooppa	1 050,0	1 045,3	16 268,7	14 760,0	12 234,8	11 618,9	75,2	-3,5
Lähi-itä	196,1	206,3	2 944,7	3 054,4	2 134,5	2 211,9	72,5	0,1
Kotimaa	171,0	172,7	1 580,9	1 425,3	1 073,0	1 019,8	67,9	-3,7
Reiteille kohdistumaton	1,4	9,3						
<b>Yhteensä</b>	<b>2 419,0</b>	<b>2 411,6</b>	<b>38 259,3</b>	<b>36 154,5</b>	<b>29 000,2</b>	<b>27 626,4</b>	<b>75,8</b>	<b>-0,6</b>

Matkustajatuotot



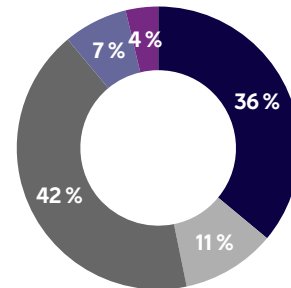
- Aasia
- Pohjois-Amerikka
- Eurooppa
- Lähi-itä
- Kotimaa
- Reiteille kohdistumaton

Tarjotut henkilökilometrit (ASK)



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

Myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 0,3 prosenttia samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 5,8 prosenttia. Kapasiteetti kasvoi osittain siksi, että British Airwaysille ulosvuokratut kapearunkokoneet olivat huhtikuusta 2024 alkaen omassa, tehokkaammassa käytössä niiden ulosvuokrauksen päätyttyä maaliskuussa. Lisäkapasiteetti allkoitiin Euroopan- ja kotimaanliikenteeseen. Tarjotut henkilökilometrit huomioiden koneiden ulosvuokraukset miehistöineen kasvoivat 6,8 prosenttia Qantas-yhteistyön myötä. Kasvu oli ennakoitua maltillisempaa operatiivisista syistä ja työtaisteluista johtuen. Matkustajamäärä kasvoi 6,1 prosenttia ollen 11 654 500 matkustajaa<sup>3</sup>. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 5,0 prosenttia, mutta matkustajakäyttöaste (PLF) laski 0,6 prosenttiyksikköä 75,8 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 prosenttia raportoituja tarjottuja henkilökilometrejä suurempi.

Aasian-liikenteessä kapasiteetti kasvoi 5,9 prosenttia johtuen kapasiteetin lisäyksestä Japaniin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 7,1 prosenttia, minkä myötä matkustajakäyttöaste nousi 0,9 prosenttiyksikköä 77,4 prosenttiin.

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



Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti laski 4,9 prosenttia, koska useaan Yhdysvaltain-kohteeseen vähennettiin vuoroja. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 2,9 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 6,0 prosenttiyksikköä 78,5 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 10,2 prosenttia, koska suurin osa kapearunkokoneiden lisäkapasiteetista allkoitiin Eurooppaan. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat vain 5,3 prosenttia, joten matkustajakäyttöaste laski 3,5 prosenttiyksikköä 75,2 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 3,6 prosenttia pääasiassa väliaikaisesti keskeytettyjen Israelin-lentojen takia. Henkilökilometrit laskivat 3,5 prosenttia, minkä myötä matkustajakäyttöaste nousi 0,1 prosenttiyksikköä 72,5 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi 10,9 prosenttia, mikä johtui kapearunkokoneiden lisääntyneestä kapasiteetista, joka allkoitiin pohjoisen liikenteeseen. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 5,2 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 3,7 prosenttiyksikköä 67,9 prosenttiin.

Lisämyynti kasvoi 23,0 prosenttia 181,8 miljoonaan euroon (147,8), ja matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 15,9 prosenttia 15,60 euroon (13,46). Positiivinen muutos selittyy pääasiassa kesäkuussa 2023 esitellyillä lippu-uudistuksilla, jotka lisäsivät asiakkaan valinnanvapautta ja kasvattivat lisämyyntiä. Istumapaikkojen ennakkoaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitäntäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 6,6 prosenttia ja kokonaisrahti- ja postitonnit 8,6 prosenttia. Rahtiliikenvaihto kasvoi 7,0 prosenttia volyymikasvun myötä. On huomattava, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapaalveluiden taloudellista kehitystä tukivat korkeammat volyymit mutta rasittivat inflaatio, heikentynyt kuluttajaluottamus ja hotellien rajoitettu saatavuus. Matkustajamäärä kasvoi 1,0 prosenttia, ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,4 prosenttia. Liikenvaihto kasvoi 2,3 prosenttia 242,4 miljoonaan euroon (237,1).

Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 9,4 prosenttia 128,0 miljoonaan euroon (117,0). Tuotot kasvoivat Qantasille operoitavien, vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä aloitettujen *wet lease out* -lentojen seurauksena.

#### **VERTAILUKELPOISEN LIIKETULOKSEN TOIMINNALLISET KULUT VUONNA 2024**

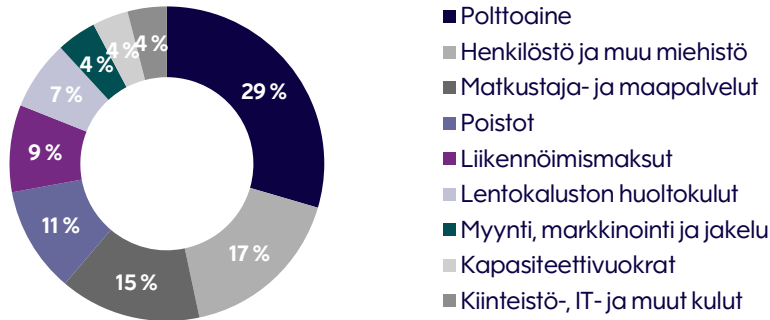
Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 3,6 prosenttia pääasiassa kasvaneen kapasiteetin vuoksi. Myös Aasian-liikenteen kasvaneella kapasiteetilla oli kuluja lisäävä vaikutus, koska vuonna 2022 sulkeutunut Venäjän ilmatila on pidentänyt Aasian-lentoja jopa 40 prosentilla. Finnair jatkoi toimiaan kustannustehokkuuden parantamiseksi vuoden aikana.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 2,4 prosenttia ja oli 7,57 senttiä (7,76). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus laski 0,6 prosenttia ja oli 5,24 senttiä (5,27). Lasku johtui kasvaneesta kapasiteetista, alemmasta polttoainehinnasta<sup>4</sup> sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

---

<sup>4</sup> Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien

## Vertailukelpoiseen liikeytulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 3 025,4 milj. euroa)



Milj. euroa	2024	2023	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	518,6	498,1	4,1
Polttoainekulut	893,0	899,6	-0,7
Kapasiteettivuokrat	111,7	107,2	4,2
Lentokaluston huoltokulut	216,9	207,2	4,7
Liikennöimismaksut	270,6	233,8	15,7
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	123,0	117,1	5,1
Matkustaja- ja maapalvelut	440,3	414,1	6,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	121,7	111,9	8,8
Poistot	329,5	332,6	-0,9
<b>Yhteensä</b>	<b>3 025,4</b>	<b>2 921,5</b>	<b>3,6</b>

Vertailukelpoiseen liikeytulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 5,5 prosenttia.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat 0,7 prosenttia alemman polttoaineen hinnan ansiosta kapasiteetin kasvusta huolimatta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 1,5 prosenttia. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikkeni 1,9 prosenttia matalamman matkustajakäyttöasteen takia.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut, lentokaluston huoltokulut, myynti-, markkinointi- ja jakelukulut sekä matkustaja- ja maapalvelukulut kasvoivat lisääntyneen kapasiteetin ja matkustajamäärän myötä.

Liikennöimismaksut kasvoivat kapasiteettia enemmän korkeampien navigointi- ja laskeutumishintojen myötä. Katsauskaudella allokoitiin myös eräitä kuluja matkustaja- ja maapalveluista liikennöintimaksuihin, mikä vaikuttaa näiden kuluerien vertailukelpoisuuteen edellisvuoteen verrattuna.

Kapasiteettivuokrat, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja konevuokraukset (*wet lease in*), kasvoivat kapasiteetin kasvun ja hintojen nousun myötä. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat pääasiassa korkeampien IT-kulujen ja valuuttakurssimuutosten takia.

## TULOS VUONNA 2024

Milj. euroa	2024	2023	Muutos, %
<b>Vertailukelpoinen käyttökate</b>	<b>480,9</b>	<b>516,5</b>	<b>-6,9</b>
Poistot	-329,5	-332,6	0,9
<b>Vertailukelpoinen liikeytulos</b>	<b>151,4</b>	<b>184,0</b>	<b>-17,7</b>
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-37,2	7,5	<-200
<b>Liiketulos</b>	<b>114,2</b>	<b>191,4</b>	<b>-40,3</b>
Rahoitustuotot	44,9	56,2	-20,1
Rahoituskulut	-107,2	-142,2	24,6
Kurssivoitot ja -tappiot	-5,8	13,7	-142,3
<b>Tulos ennen veroja</b>	<b>46,1</b>	<b>119,1</b>	<b>-61,3</b>
Tuloverot	-9,1	135,2	-106,8
<b>Kauden tulos</b>	<b>37,0</b>	<b>254,3</b>	<b>-85,5</b>

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liikeytulos heikkenivät vahvasta vertailukaudesta, koska toiminnalliset kulut kasvoivat liikevaihtoa enemmän pääasiassa suuremman kapasiteetin vuoksi.

Liiketulos laski johtuen pääasiassa etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvistä muutoksista, jotka olivat yhteensä -40,2 miljoonaa euroa (0,0). Nämä muutokset koskivat pääasiassa Finnairin Eläkesätiön velvoitteiden indeksoinnin



osittaista palautusta korkeimman hallinto-oikeuden antaman ennakkopäätöksen perusteella. Vuonna 2020 Finnair oli vastaavasti kirjannut Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin poistoon liittyvän 133 miljoonan euron positiivisen kertaerän. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -6,1 miljoonaa euroa (7,1). Finnair teki 0,7 miljoonan euron (13,7) alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimuksiin. Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 9,8 miljoonaa euroa (14,0), ja ne liittyivät pääasiassa aiemmin vuokrattujen yhden A350- ja yhden A321-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen.

Nettorahoituskulut laskivat muun muassa lainojen takaisinmaksujen ja aiemmin vuokrattujen lentokoneiden oston myötä pienentyneiden rahoituskulujen ansiosta. Vertailuvuoden tuloveroihin sisältyi yhteensä 117 miljoonaa euroa aiemmin alaskirjattujen, vuosien 2020 ja 2021 verotappioihin liittyvien laskennallisten verosaamisten takaisinkirjauksia sekä 28 miljoonaa euroa vuoden 2022 verotappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia. Kauden tulos oli positiivinen voitollisten toisen ja kolmannen vuosineljänneksen ansiosta.

## Rahoitusasema ja investoinnit

### TASE

Konsernin taseen loppusumma oli joulukuun lopussa 3 721,0 miljoonaa euroa (3 698,0). Laivaston tasearvo kasvoi 167,8 miljoonaa euroa 1 220,8 miljoonaan euroon (1 053,0) joulukuussa vastaanotetun uuden A350-lentokoneen sekä aiemmin vuokrattujen yhden A350- ja yhden A321-lentokoneen ostojen myötä. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski poistojen ja vuokrattujen lentokoneiden ostojen myötä 138,8 miljoonaa euroa 636,2 miljoonaan euroon (775,0).

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 10,7 miljoonaa euroa 165,1 miljoonaan euroon (154,4). Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 221,7 miljoonaan euroon (234,0). Eläkesaamiset laskivat 95,0 miljoonaan euroon (128,0) Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaisen palautuksen myötä. Eläkevelvoitteet laskivat hieman 0,6 miljoonaan euroon (0,8).

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 152,2 miljoonaa euroa 658,9 miljoonaan euroon (506,7). Muutos selittyi pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 525,4 miljoonaan euroon (394,8).

Ennen kaikkea positiivisen nettotuloksen myötä oma pääoma kasvoi 627,1 miljoonaan euroon (577,0) eli 3,07 euroon osakkeelta (2,82<sup>5</sup>). 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. Joulukuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 61,8 miljoonaa euroa (48,6). Kasvun taustalla olivat pääasiassa etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot.

### KASSAVIRTA JA RAHOITUSASEMA

<b>Rahavirta</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Milj. euroa		
<b>Liiketoiminnan nettorahavirta</b>	<b>612,7</b>	<b>472,3</b>
<b>Investointien nettorahavirta</b>	<b>-286,4</b>	<b>-464,0</b>
<b>Rahoituksen nettorahavirta</b>	<b>-390,0</b>	<b>-676,4</b>

Liiketoiminnan nettorahavirta kasvoi käyttöpääoman ja nettorahoituskulujen pienentymisen tukemana. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen pääasiassa laivastoinvestointien vuoksi. Sekä liiketoiminnan että investointien nettorahavirtoihin vaikutti maksujenvälitysyhtiön kohdistuvan 57 miljoonan euron saamisen siirto lyhytaikaisista pitkäaikaisiin saamisiin. Myös rahoituksen nettorahavirta oli negatiivinen, vaikka Finnair laski liikkeelle uuden 500 miljoonan euron suuruisen, vakuudettoman, vuonna 2029 erääntyvän joukkovelkakirjalainan toisella vuosineljänneksellä. Lainojen takaisinmaksut, sisältäen 400 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainan sekä 600 miljoonan euron TyEL-lainan loppuosan 280 miljoonaa euroa, olivat yhteensä noin 706 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiö maksoi lentokoneiden vuokrasopimusvelkoja ja osakeantikuluja.

<sup>5</sup> Vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä toteutettiin osakkeiden yhdistäminen, jonka myötä sata vanhaa osaketta yhdistettiin yhdeksi uudeksi osakkeeksi. Koska osakemäärä väheni vastaavasti, sillä oli satakertaistava vaikutus omaan pääomaan osakkeelta. Vertailukauden oma pääoma osakkeelta on tämän vuoksi oikaistu.



## Pääomarakenne

%	31.12.2024	31.12.2023
<b>Omavaraisuusaste</b>	<b>16,9</b>	<b>15,6</b>
<b>Nettovelkaantumisaste (gearing)</b>	<b>154,8</b>	<b>192,8</b>

Joulukuun 2024 lopun omavaraisuusaste parani vuoden 2023 lopusta positiivisen nettotuloksen myötä. Nettovelkaantumisaste laski alhaisemman korollisen nettovelan ansiosta.

## Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.12.2024	31.12.2023
Kassavarat	884,0	922,0
Oikaistu korollinen velka	1 854,7	2 034,5
<b>Korollinen nettovelka</b>	<b>970,7</b>	<b>1 112,5</b>

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen vahva hyvän liiketoiminnan nettorahavirran ja vähäisten investointien ansiosta. Lisäksi Finnair sopi huhtikuussa uudesta 200 miljoonan euron suuruisesta, vakuudellisesta luottolimiittijärjestelystä<sup>6</sup> yleisiin rahoitustarpeisiin. Katsauskauden lopussa käyttämättömänä ollut järjestely on voimassa kolme vuotta ja sisältää yhden vuoden pituisen jatko-option.

Oikaistu korollinen velka laski vuoden 2023 loppuun verrattuna lainojen sekä vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen ansiosta. Vuokrasopimusvelkojen osuus oli 1 004,4 miljoonaa euroa (1 115,0).

## INVESTOINNIT

Vuoden 2024 bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 463,8 miljoonaa euroa (484,2) ja kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältäen käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -290,5 miljoonaa euroa (-403,3). Joulukuussa 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.

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli 4,1 miljoonaa euroa (-60,7) ja on myös osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -286,4 miljoonaa euroa (-464,0).

Vuoden 2025 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -92 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 44 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 38,4 prosenttia koko laivaston 1 857,0 miljoonan euron tasearvosta.<sup>7</sup>

## Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

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

Finnair asetti marraskuussa 2023 toteutetun 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin yhteydessä tavoitteen, jonka mukaan se pyrkii palauttamaan varojenjakokykynsä vuodesta 2025 alkaen vuoden 2024 tilinpäätökseen perustuen.

<sup>6</sup> Luottolimiitin taloudellisena lainakovenanttina on nettovelan suhde käyttökatteeseen tasoltaan 3,75 tai sen alle. Katsauskauden lopussa Finnairin suhdeluku oli 2,0.

<sup>7</sup> Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.



Vuonna 2024 osakekohtainen tulos oli 0,18 euroa (2,25). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 634 622 303,69 euroa 31.12.2024. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille jaetaan pääomanpalautusta 0,11 euroa osaketta kohden. Pääomanpalautus maksetaan kahdessa erässä. Ensimmäinen erä 0,06 euroa osakkeelta maksetaan osakkeenomistajalle, joka on merkitty täsmäytyspäivänä 31.3.2025 yhtiön Euroclear Finland Oy:n pitämään osakasluetteloon. Hallituksen ehdottama maksupäivä tälle erälle on 7.4.2025. Pääomanpalautuksen toinen erä 0,05 euroa osakkeelta maksetaan marraskuussa 2025. Se maksetaan osakkeenomistajalle, joka on merkitty täsmäytyspäivänä yhtiön Euroclear Finland Oy:n pitämään osakasluetteloon. Hallitus päättää 28.10.2025 pidettäväksi sovitussa kokouksessaan pääomanpalautuksen toisen erän täsmäytyspäivän ja osingonmaksupäivän.

## Laivasto

### FINNAIRIN OPEROIMA LAIVASTO

Finnairin laivastoa hallinnoi pääosin konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy ja osittain Finnair Oyj. Vuoden lopussa Finnair operoi 56:ttä lentokonetta, joista 26 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnair vastaanotti kahdeksantoista A350-lentokoneensa joulukuussa. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 13,2 vuotta.

Finnairin operoima laivasto* 31.12.2024	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2023 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2024	Tilaukset
<b>Kapearunkolaivasto</b>							
Airbus A319	144	5		5	0	23,6	
Airbus A320	174	10		10	0	22,4	
Airbus A321	209	15		8	7	10,4	
<b>Laajarunkolaivasto</b>							
Airbus A330	279	8		4	4	15,2	
Airbus A350	278//321	18	1	7	11	6,8	1
<b>Yhteensä</b>		<b>56</b>	<b>1</b>	<b>34</b>	<b>22</b>	<b>13,2</b>	<b>1</b>

\* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate)

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

### LAIVASTOUUDISTUS

Vuoden lopussa yhtiöllä oli kahdeksantoista vuosina 2015–2024 toimitettua Airbus A350 -lentokonetta ja yksi A350-lentokone tilauksessa Airbusilta. Viimeinen lentokone toimitetaan tämänhetkisten sitoumusten mukaan Finnairille vuoden 2026 toisella neljänneksellä, mutta on todennäköistä, että toimitus viivästyy vuoden 2026 jälkimmäiselle puoliskolle. Finnair on saattanut onnistuneesti päätökseen 200 miljoonan euron arvoisen matkustamouudistuksen, jonka myötä koko Finnairin laajarunkolaivaston matkustamot oli uusittu vuoden 2024 toiseen neljännekseen mennessä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 163 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

### NORRAN OPEROIMA LAIVASTO (OSTOLIIKENNELAIVASTO)

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

Norran operoima laivasto* 31.12.2024	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2023 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2024	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	15,4	
Embraer E190	100	12		9	3	16,5	
<b>Yhteensä</b>		<b>24</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>16,0</b>	

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



## Strategian toteutus

Finnairin nykyinen strategiakausi päättyy vuoden 2025 lopussa. Päivitetystä strategiasta viestitään vuoden 2025 aikana.

Vuoden 2023 toisella neljänneksellä Finnair asetti itselleen uuden taloudellisen tavoitteen, joka on 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä. Strategiateemat tämän saavuttamiseksi ovat:

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

Vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä Finnair toteutti 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin. Samassa yhteydessä yhtiö täydensi keskeisiä pitkän aikavälin taloudellisia tavoitteitaan. Aiemmin julkistetun 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen lisäksi Finnair pyrkii saavuttamaan 1–2-kertaisen nettovelan suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä ja palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn vuodesta 2025 alkaen.

Vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä Finnair päätti sovittaa pitkän aikavälin ilmastotavoitteensa yhteen alan yhteisen tavoitteen kanssa, joka on saavuttaa nettonollahiilipäästöt vuoteen 2050 mennessä.

Finnairin pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet perustuvat seuraaviin keskeisiin oletuksiin: yhtiön kokonaiskapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvaisi yli 15 prosenttia vuodesta 2023 vuoteen 2025; yhtiön ylläpitoinvestoinnit olisivat 80–100 miljoonaa euroa vuosittain; yhtiö kykenisi hyödyntämään laskennalliset verosaamisensa<sup>8</sup>, jotka vähentäisivät maksettavan yhteisöveron määrää keskipitkällä aikavälillä; ja yhtiön kassavarojen suhde liikevaihdosta pysyisi 30 prosentissa ajan myötä.

### ASIAKASLÄHTÖINEN KAUPALLINEN JA OPERATIIVINEN LAADUKKUUS

Finnairin tavoitteena on olla moderni pohjoismainen lentoyhtiö, joka tarjoaa asiakkailleen mahdollisuuden muokata matkaansa halutunlaiseksi sen jokaisessa vaiheessa ja on heille merkityksellinen myös muulloin kuin matkustaessa. Yhtiö on jo kasvattanut merkittävästi suoran jakelun osuutta, parantanut digitaalista myyntikykykkyyttään sekä kehittänyt tuottojen optimointia ja kumppaneiden hyödyntämistä. Seuraava askel on prosessin sujuvoittaminen asiakkaan näkökulmasta, kun painotus on siirtynyt asiakaslähtöiseen ja dataa hyödyntävään myyntiin, jossa asiakassuhteita vahvistetaan tarjoamalla oikea tuote oikeaan aikaan ja asiakassitoutumista lisätään kohdennetummalla viestinnällä. Turvallisuus sekä erinomainen lentojen täsmällisyys ja säännöllisyys ovat edelleen operatiivisen laadukkuuden keskiössä, ja Finnair panostaa analytiikan ja datan hyödyntämiseen sujuvan ja oikea-aikaisen matkustuskokemuksen tarjoamiseksi.

Digitaalisella asioinnilla on keskeinen rooli Finnairin strategiassa ja sen merkitys tulee kasvamaan edelleen. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä kasvoi loka–joulukuussa edellisvuoden vertailukaudesta 38,7 prosenttia, ja sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 3,0 miljoonaa todennettua eri kävijää (2,1) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi 13,7 prosenttia 970 000:ään asiakkaiden pystyessä tekemään paremmin muutoksia ja ostamaan enemmän lisäpalveluita suoraan sovelluksesta. Modernien myyntikanavien<sup>9</sup> osuus kokonaismatkustajamäärästä nousi 72,2 prosenttiin (67,7) NDC-jakelun (*New Distribution Capability*) osuuden kasvaessa kaikissa asiakassegmenteissä.

Päivitetty strategia painottaa edelleen lentoyhtiökumppanuuksien yhteishankkeiden (*Atlantic Joint Business* eli AJB ja *Siberian Joint Business*) hyödyntämistä. Tässä korostuvat oneworld-kumppanit, kuten American Airlines ja Alaska Airlines Pohjois-Amerikassa, Qatar Airways Lähi-idässä, Japan Airlines Japanin-reiteillä ja Qantas uusilla Australian ja Aasian yhdistävillä, Finnairin operoimilla reiteillä. Finnairin kumppanuudet tarjoavat Finnairin asiakkaiden käyttöön laajan globaalien verkoston ja toisaalta vahvistavat merkittävästi Finnairin jakeluvoimaa.

<sup>8</sup> Finnairilla oli 31.12.2024 179 miljoonaa euroa verotuksessa vahvistettuihin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia, jotka vähentäisivät maksettavaa yhteisöveron määrää niitä käytettäessä.

<sup>9</sup> Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.





Tuotteen ja palvelun laatu ovat Finnairille edelleen erottautumistekijä, ja laadukas, täsmällinen operatiivinen toiminta on tässä tärkeässä roolissa. Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys laski loka–joulukuussa 73,1 prosenttiin (75,0) hankalien sääolosuhteiden ja työtaisteluiden myötä. Finnairin kaukoliikenteessä painottuu laadukas, erottuva matkustuskokemus, kun taas Euroopan sisäisessä liikenteessä keskeisiä ovat sujuvuus, yksinkertaisuus ja tehokkuus. Finnairin asiakastytyväisyyttä mittaava nettosuositeluindeksi oli edelleen hyvällä tasolla ollen 33 (32) viimeisellä vuosineljänneksellä. Siihen on vaikuttanut muun muassa asiakkaiden suosiossa ollut uusittu laajarunkokoneiden matkustamo ja heinäkuussa avattu uusi lounge Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Finnair jatkaa panostuksia asiakaskokemukseen ja uusii seuraavaksi Euroopan-liikenteessä käytettävien Embraer-koneiden matkustamot. Ensimmäinen uusittu Embraer-matkustamo on ollut käytössä lokakuun lopusta lähtien. Talvikaudella 2024–2025 uusitaan seitsemän konetta lisää.

### TASAPAINOINEN KASVU OPTIMOIDULLA LAIVASTOLLA

Venäjän ilmatilan sulun vuoksi Finnair menetti kotikenttensä ainutlaatuisen maantieteellisen edun, sillä Venäjän ilmatilan kiertäminen pidentää lentoreittejä Helsingin ja Japanissa, Etelä-Koreassa sekä Kiinassa sijaitsevien keskeisten suurkaupunkien välillä jopa 40 prosenttia kohteesta riippuen. Finnair on siksi tasapainottanut verkostoaan painottaen länttä sekä Lähi-itää ja optimoinut Euroopan-verkostoaan sekä liikenteen rakennetta tehokkuuden lisäämiseksi.

Qantasin kanssa solmittujen *wet lease* - ja *dry lease* -sopimusten sekä Qatar Airways -yhteistyön kautta Finnair pystyy hyödyntämään A330-laiivastoaan tuottavasti Venäjän ilmatilan sulusta huolimatta ja samalla säilyttää joustavuuden Aasian ja Euroopan välisten yhteyksien palauttamiseen. Finnair sopi Qatar Airwaysin kanssa vuoden 2024 kolmannella vuosineljänneksellä, että yhteistyö päättyy 15.1.2025 Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla, 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.

Lentokoneiden nopeammat, standardoidut käännöt lentoasemilla, niiden käyttöasteen tehostaminen ja British Airways -ulosvuokrauksesta palautuneet lentokoneet sekä A350-lentokonetoimitus vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä mahdollistavat Finnairille kasvun markkinan mukana ja kapasiteetin lisäämisen kilpailukykyisellä kustannustasolla huolimatta lentokonemarkkinoilla vallitsevista kapasiteettirajoitteista.

### JATKUVA KUSTANNUSTEHOKKUUS KILPAILUKYVYN VARMISTAMISEKSI

Kannattavan ja kilpailukykyisen toiminnan ylläpito edellyttää Finnairilta kustannustason jatkuvaa tarkkailua kustannusten nousun hillitsemiseksi. Yhtiö on kuitenkin siirtynyt ohjelmamuotoisista kustannussäätöistä kohti jatkuvaa kustannustehokkuuden parantamista varmistaakseen kilpailukykyänsä ja mahdollisuuden investoida asiakaskokemukseen myös jatkossa.

Katsauskauden aikana Finnair jatkoi olemassa olevien säästöhankeiden edistämistä ja kehittänyt uusia hankkeita, jotka muun muassa hyödyntävät tekoälyn tuomia mahdollisuuksia.

### YKSI ALAN JOHTAVISTA VASTUULLISUUSTOIMIIJOISTA

Finnair on sitoutunut kehittämään toimintaansa jatkuvasti ja systemaattisesti kaikilla merkittävillä vastuullisuuden osa-alueilla. Yhtiön tavoitteena on olla maailman vastuullisimpien lentoyhtiöiden joukossa. Tämän saavuttamiseksi yhtiö tekee jatkuvaa systemaattista työtä ympäristövastuun ja sosiaalisen vastuun edistämiseksi sekä tiivistä yhteistyötä kumppaneidensa ja koko toimitusketjunsä kanssa. Tehdäkseen vastuullisempia investointeja yhtiön pitää myös varmistaa, että sen liiketoiminnan taloudellinen kehitys tukee niitä.

Lokakuussa 2024 Finnair päivitti ilmastotavoitteensa ja asetti uuden tieteeseen perustuvan tavoitteen vähentää päästötensiteettiään (CO<sub>2</sub>e/RTK) 34,5 prosentilla vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Tavoitteen on vahvistanut Science Based Targets -aloite (SBTi). Tavoite tarkoittaa noin 13 prosentin vähennystä absoluuttisissa hiilidioksidipäästöissä asetettujen muuttujien mukaisesti ajanjakson aikana.

SBTi edellyttää lentoyhtiöitä vähentämään omien toimintojensa päästöjä. Finnairin keinot tavoitteen saavuttamiseksi koostuvatkin investoinneista uusiutuvaan lentopolttoaineeseen (*sustainable aviation fuel* eli SAF) yli lainsäädännön vaatiman määrän, operatiivisen tehokkuuden parantamisesta, verkoston optimoinnista sekä lopulta laivaston uudistamissuunnitelman päivittämisestä. Uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisääminen muodostaa yli puolet Finnairin tavoittelemasta CO<sub>2</sub>e-päästövähennyksestä.



Marraskuussa 2024 Finnair lanseerasi lentovarausjärjestelmään uuden ominaisuuden, joka tarjoaa asiakkaille mahdollisuuden tukea uusiutuvan lentopolttoaineen käyttöä varatessaan lennon Finnairin verkkosivuilta tai Finnair-sovelluksen kautta.

Uuden SBTi-tavoitteen asettamisen yhteydessä Finnair tarkasteli pitkän aikavälin ilmastotavoitettaan saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä. Huolellisen harkinnan jälkeen yhtiö päätti sovittaa pitkän aikavälin ilmastotavoitteen yhteen alan yhteisen tavoitteen kanssa, joka on saavuttaa nettonollahiilipäästöt vuoteen 2050 mennessä.

Sosiaalinen vastuu ja yhteiskuntavastuu ovat keskeinen osa yhtiön vastuullisuustyötä. Tämä tarkoittaa työntekijöiden ja asiakkaiden hyvinvoinnista ja terveydestä huolehtimista kaikissa olosuhteissa, ihmisoikeuksien, tasa-arvon, syrjimättömyyden ja monimuotoisuuden edistämistä työpaikoilla ja arvoketjuissa sekä esteettömien palvelujen tarjoamista.

## KESTÄVÄ TASE

Kestävän taseen rakentamisessa keskeistä on ylläpitää saavutettua toiminnan kannattavuutta. Tämä vahvistaa omaa pääomaa ja parantaa kassavirtaa, mikä mahdollistaa velkojen takaisinmaksun ja yhdessä kustannustehokkuuden kanssa kestävän taseen rakentamisen. Tämä strategiateema on myös sisäänrakennettu muihin strategiateemoihin.

Viimeisellä vuosineljänneksellä Finnairin taloudellinen asema vahvistui edelleen edellisvuoden vertailukauteen nähden paremman operatiivisen kassavirran myötä. Lisäksi Finnair osti yhden A350- ja yhden A321-lentokoneen, jotka yhtiö oli aiemmin vuokrannut.

## SOPEUTUMISKYKYINEN FINNAIR-KULTTUURI SITOUTUNEEN HENKILÖSTÖN AVULLA

Finnair ja sen henkilöstö ovat satavuotisen historiansa aikana osoittaneet huomattavaa kykyä sopeutua muuttuviin olosuhteisiin ja löytää uusia, ennen hyödyntämättömiä mahdollisuuksia. Tämä on korostunut erityisesti pandemian ja Venäjän hyökkäystä Ukrainaan seuranneen Venäjän ilmatilan sulun muodostaman kaksoiskriisin aikana ja sen jälkeen. Yhtiö keskittyy jatkossa entistä enemmän tämän kulttuurisen vahvuuden vaalimiseen ja kehittämiseen sekä investoi henkilöstönsä parantaakseen edelleen henkilöstön osaamista, työntekijä- ja asiakaskokemusta sekä liiketoiminnan tuloksia.

Finnairin palveluksessa oli loka–joulukuussa keskimäärin 5 579 henkilöä (5 195), mikä tarkoitti vankkaa 7,4 prosentin kasvua edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon nähden. Työsuhteessa olevien määrä oli joulukuun lopussa 5 587 (5 223) kasvaen 7,0 prosenttia vuoden aikana mutta säilyen edellisen vuosineljänneksen lopun tasolla. Finnairille palkattiin 103 uutta työntekijää pääasiassa operatiivisista toiminnoista vastaavaan liiketoimintayksikköön. Sekä henkilöstön vaihtuvuus että sairauspoissaolojen määrä laskivat vertailukauteen nähden. Henkilöstön vaihtuvuus edellisten 12 kuukauden aikana oli 2,5 prosenttia<sup>10</sup> (3,7) ja sairauspoissaolojen määrä 4,4 prosenttia (4,9). Tapaturmataajuus kehittyi positiivisesti ja oli 4,7 (5,1).

## Kestävä kehitys ja yritysvastuu

Taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristönäkökohdat ovat pitkään olleet olennainen osa Finnairin kokonaisstrategiaa ja toimintaa. Finnair on vastuullinen maailmankansalainen ja se vastaa sidosryhmiensä, myös yritysvastuusta kiinnostuneiden, tarpeisiin. Vastuullinen toiminta on tärkeää, mikäli yritys haluaa säilyttää merkityksellisyytensä sekä harjoittaa menestyksellistä ja pitkäjänteistä liiketoimintaa. Yritysten on reagoitava maailmanlaajuisiin haasteisiin ja toimittava aktiivisesti YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden (SDG) toteuttamiseksi.

Finnair on valinnut kuusi YK:n kestävän kehityksen tavoitealuetta, joihin se keskittää vastuullisuustoimensa ja joissa se pyrkii saavuttamaan tuntuva vaikutuksia. Nämä alueet ovat:

- SDG 5: Sukupuolten tasa-arvo
- SDG 9: Kestävä teollisuus, innovaatiot ja infrastruktuuri
- SDG 12: Vastuullinen kuluttaminen
- SDG 13: Ilmastoteot
- SDG 16: Rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto
- SDG 17: Yhteistyö ja kumppanuus

<sup>10</sup> Vuoden 2024 alusta alkaen henkilöstön vaihtuvuus-tunnusluvun laskenta on pohjautunut koko henkilöstön määrään aktiivisesti työssä olevan henkilöstön sijaan.



Suurimmat Finnairiin kohdistuvat odotukset koskevat lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä. Finnairin tulevaisuuden visiona on nopeuttaa lentoliikenteen siirtymää pois fossiilisista polttoaineista. Ensimmäisenä askeleena Finnair on asettanut päästöintensiteettitavoitteen seuraavalle kymmenelle vuodelle ilmaston lämpenemisen rajoittamiseksi 1,5 asteeseen Pariisin ilmastopöytäkirjan mukaisesti. Tämä tavoite tarkoittaa 34,5 prosentin vähennystä lentoihin liittyvissä päästöissä, joita mitataan kaavalla CO<sub>2</sub>e/RTK (*Revenue Tonne Kilometres*). SBTi on validoinut tämän tavoitteen, ja se kuvastaa yhtiön sitoutumista globaalien ilmastotavoitteiden edistämiseen. Finnair on myös täysin sitoutunut alan yhteiseen tavoitteeseen saavuttaa kaupallisen lentoliikenteen nettonollahiilipäästöt vuoteen 2050 mennessä. Tämän kunnianhimoisen tavoitteen ovat asettaneet sekä YK:n Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) että Kansainvälinen ilmakuljetusliitto (IATA).

Finnairin vastuullisuus heijastuu niin sen strategiaan, visioon kuin arvoihinkin, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen, rohkeus ja yhdessä työskenteleminen. Vastuullisuusstrategia on keskeinen osa niin yhtiön koko strategiaa kuin brändin, palveluiden ja toiminnan kehittämistä. Strategian mukaiset toimenpiteet tukevat kulujen ja riskien hallintaa sekä lisäarvon tuottamista.

Finnairin eettiset liiketoimintaperiaatteet on linjattu sen eettisissä säännöissä. Ne koskevat Finnairin koko henkilöstöä sen kaikissa toimipisteissä. Finnair edellyttää alihankkijoiltaan sitoutumista olennaisin osin vastaaviin eettisiin periaatteisiin, joita se itse noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin kumppaneita koskeva eettinen koodisto määrittelee selkeät periaatteet, jotka varmistavat eettisen ostotoiminnan, mukaan lukien nollatoleranssin korruptiolle.

Turvallisuus on Finnairin toiminnassa aina ensisijaista. Finnair on sitoutunut toteuttamaan, ylläpitämään ja edelleen kehittämään strategioita ja prosesseja, joiden avulla varmistetaan, että kaikissa sen lentoliikennetoiminnoissa on aina riittävästi asianmukaisia resursseja. Näin varmistetaan turvallisuustoiminnan huipputaso ja säännöstenmukaisuus palveluja tuottaessa.

Vastuullisuustyön keskeiset mittarit on esitetty tämän tilinpäätöstiedotteen Keskeiset tunnusluvut -taulukossa.

## Muutokset yhtiön johdossa

Finnair tiedotti 11.1.2024, että Turcka Kuusisto on nimitetty Finnairin toimitusjohtajaksi. Kuusisto aloitti roolissaan 24.4.2024. Kuusisto toimi Posti Group Oyj:n toimitusjohtajana vuodesta 2020 lähtien ja sitä ennen vaativissa johtotehtävissä Posti Groupissa ja Lindorff Groupissa. Finnairin aiempi toimitusjohtaja Topi Manner jätti Finnairin 15.1.2024 siirtyäkseen myöhemmin Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi. Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimi toimitusjohtajan sijaisena tammikuun 15. päivästä alkaen uuden toimitusjohtajan aloitukseen asti.

Finnair nimitti Simon Largen (BA) tuotteesta ja asiakkaista vastaavaksi Chief Customer Officeriksi 1.10.2024 alkaen ja Christine Rovellin (MBA) tuotoista vastaavaksi Chief Revenue Officeriksi 10.9.2024 alkaen. Finnairin kaupallinen johtaja Ole Orvér jätti yhtiön johtoryhmän ja toimi johdon neuvonantajana 31.12.2024 asti. Lisäksi Finnair nimitti yhtiön operatiivisen johtajan Jaakko Schildtin toimitusjohtajan sijaiseksi ja tietohallintojohtaja Antti Kleemolan digitaaliseksi johtajaksi (Chief Digital Officer) 10.9.2024 alkaen. Samalla Finnairin strategiatoiminto siirtyi talousjohtaja Kristian Pullolan alaisuuteen.

## Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnair Oyj:n markkina-arvo oli joulukuun lopussa 452,9 miljoonaa euroa (815,1) ja päätöskurssi 2,21 euroa (3,98). Vuoden 2024 aikana Finnair Oyj:n osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 4,04 euroa (10,03), alin kurssi 2,08 euroa (3,04) ja keskimurssi 2,72 euroa (6,36). Osakekurssit on oikaistu 20.3.2024 suoritettujen osakkeiden yhdistämisen takia vertailukelpoisiksi. Osakkeita vaihdettiin 1 497 miljoonaa kappaletta yhteensä 195,8 miljoonalla eurolla.

Finnair Oyj:n kaupparekisteriin merkitty osakemäärä oli katsauskauden lopussa 204 811 392 osaketta (20 481 139 267). Suomen valtio omisti Finnairin osakkeista 55,7 prosenttia (55,7). Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli joulukuun lopussa 9,1 prosenttia (9,5).

## Omat osakkeet

Finnairilla oli hallussaan 49 565 650 yhtiön omaa osaketta 31.12.2023.

Finnair luovutti 9 419 258 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta 4.3.2024 vastikkeetta henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelmaan osallistuville työntekijöille.



Finnairin varsinainen yhtiökokous päätti 18.3.2024 Yhtiön osakkeiden yhdistämisestä sekä siihen liittyvästä osakkeiden lunastamisesta siten, että osakkeiden yhdistämisen jälkeen jokaista sataa osaketta vastaa yksi osake. Osakkeiden yhdistämisen toteuttamisen yhteydessä Finnair toteutti varsinaisen yhtiökokouksen päättämän maksuttoman suunnatun osakeannin, jossa yhtiö luovutti yhteensä 4 714 922 kappaletta hallussaan ollutta omaa osakettaan siten, että jokaisen arvo-osuustilin, jolla säilytetään Finnairin osakkeita, sisältämien osakkeiden lukumäärästä on tehty jaollinen sadalla.

Finnair luovutti 54 233 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta 23.4.2024 vastikkeetta palkkiona yhtiön uudelleenrakennuskannustinohjelman ajanjaksosta 1.7.2020–30.6.2023 Finnairin johtoryhmän jäsenille, jotka olivat osallistujina näissä ohjelmissa. Omien osakkeiden luovutus perustui varsinaisen yhtiökokouksen 2024 antamaan valtuutukseen.

Finnair luovutti 43 798 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta 13.12.2024 vastikkeetta palkkiona yhtiön uudelleenrakennuskannustinohjelman ajanjaksosta 1.7.2020–30.6.2023 Finnairin johtoryhmän jäsenille, jotka olivat osallistujina näissä ohjelmissa. Omien osakkeiden luovutus perustui varsinaisen yhtiökokouksen 2024 antamaan valtuutukseen.

Finnairilla oli hallussaan 256 284 omaa osaketta 31.12.2024, mikä vastaa 0,1 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

## Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Helsingissä 18.3.2024.

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 730 000 000 osaketta tai enintään 7 300 000 osaketta yhtiön osakkeiden yhdistämisen jälkeen, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Omia osakkeita voidaan valtuutuksen nojalla hankkia vain vapaalla omalla pääomalla. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta yhtiökokouksen päätöksestä lukien. Yhtiökokouksen osakkeiden yhdistämistä koskevan päätöksen myötä valtuutuksen perusteella hankittavien ja/tai pantiksi otettavien omien osakkeiden lukumäärä on enintään 7 300 000 osaketta osakkeiden yhdistämisen jälkeen.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään osakeannista seuraavasti. Valtuutuksen nojalla annettavien osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 120 000 000 osaketta tai enintään 1 200 000 osaketta yhtiön osakkeiden yhdistämisen jälkeen, mikä vastaa noin 0,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta yhtiökokouksen päätöksestä lukien ja se kumoaa ylimääräisen yhtiökokouksen 27.10.2023 antaman valtuutuksen päättää osakeannista.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään yhteensä enintään 250 000 euron suuruisista lahjoituksista yleishyödyllisiin tai rinnastettaviin tarkoituksiin sekä 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-2024>.

## Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

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

Lentojen turvallisuus on Finnairin liiketoiminnan korkein prioriteetti. Yhtiö hallitsee lentoturvallisuusriskejä alan parhaiden käytäntöjen mukaisesti kehitetyllä turvallisuudenhallintajärjestelmällä, joka on säännelty ja viranomaisten valvoma. Lentoturvallisuuteen liittyvä yleinen uutisointi voi vaikuttaa asiakkaiden mielikuviin lentoturvallisuudesta, ja tällä voi olla negatiivinen vaikutus lentoyhtiöiden, mukaan lukien Finnairin, liiketoimintaan.

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 reittiverkoston ja kannattavuuteen. Ukrainan sota on vaikuttanut merkittävästi maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä erityisesti siviili-ilmailuun liittyen sulkenut ilmatiloja. Kyberhyökkäykset ja muu ulkoinen häiriötoiminta, mahdollinen sodan eskaloituminen sekä Lähi-idän konfliktialueiden levottomuudet voivat vaikuttaa haitallisesti mm. lentomat kustuksen kysyntään, polttoaineen hintaan, vakuutusten saatavuuteen ja hinnoitteluun, lentoverkoston ja ilmatilan käyttöön. Näiden negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan, liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään sekä rahoitustaan uudessa toimintaympäristössä.

Makrotaloudelliset tekijät ohjaavat edelleen keskeisesti lentoliikenteen kysyntää, sillä lentomat kustuksen ja makrotaloudellisten tekijöiden, kuten bruttokansantuotteen, kehityksen välillä on historiallisesti ollut vahva yhteys. Tämän seurauksena lentoliikenneala on erittäin altis maailmantalouden sykleille ja reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausiluonteiseen vaihteluun ja taloussuhdanteisiin, kuten globaaliksi laajentunut Covid-19-pandemia ja sota Ukrainassa ovat osoittaneet. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistyminen vaikuttaa todennäköisesti liikemat kustuksen elpymiseen.

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät Venäjän ilmatilan sulun keston, vallitseviin resurssiongelmiin eurooppalaisessa ilmailujärjestelmässä sekä lentoliikenteen kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu ja sen heikentynyt tarjonta, yleinen lentomat kustuksen kysynnän vaihtelu, valuuttakurssien muutokset sekä sääntelyn ja verotuksen muutokset ovat tekijöitä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa. Lentoliikenteen kysyntää ohjaavat yleisesti muut makrotaloudelliset tekijät, kuten yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, muutokset kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, vallitsevan korkean inflaation kiihtyminen, taantuma tai verotuksen muutokset, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen. Liikevaihtoon ja liiketulokseen vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi osittain vaikuttaa, ovat operatiiviset kustannukset ja tuotannon määrä.

Polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä, ja siksi polttoaineen hintakehitys vaikuttaa keskeisesti yhtiön kannattavuuteen. Polttoaineen hintavaihtelu voi aiheuttaa korostunutta epävarmuutta Finnairin taloudellisessa tuloksessa ja rahavirroissa. Lentopetrolin hinta on historiallisesti vaihdellut paljon, ja hintavaihtelun odotetaan jatkuvan tulevaisuudessakin muun muassa Ukrainan sodan vaikutusten takia. Finnairin kyky siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan ankara kilpailu. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jäännösvaikutus määrättyy kulloinkin käytössä olevien suojausten perusteella. 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. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen. Finnair hallitsee polttoainekustannuksista aiheutuvia riskejä voimassa olevan riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

Finnairin olemassa olevien tai uusien kilpailijoiden kapasiteetin kasvu, tuoteparannukset tai entistä aggressiivisempi hinnoittelu voivat vaikuttaa Finnairin palvelujen kysyntään ja tuottoon. Kilpailu toimialalla on intensiivistä ja markkinatilanne muuttuu jatkuvasti, kun uudet toimijat ja/tai allianssit laajentuvat, toimialan osapuolet konsolidoituvat ja lentoyhtiöt muodostavat markkinointiin tai toimintaan perustuvia alliansseja, jotka voivat saavuttaa kilpailuedun suhteessa Finnairin oneworld-allianssiin tai yhteishankkeisiin.

Finnair pyrkii muiden lentoyhtiöiden tavoin jakelemaan palveluitaan yhä monipuolisemmin, joustavammin ja edullisemmin kustannuksin ottamalla käyttöön ja hyödyntämällä uusia jakeluteknologioita ja -kanavia, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä. Kyky hyödyntää näiden teknologioiden tarjoamia kaupallisia mahdollisuuksia riippuu muun muassa Finnairin kumppaneista sovellusten kehittämisessä ja toteuttamisessa sekä Finnairin kyvystä tuottaa asiakkaiden tarpeita parhaiten vastaavia tuotteita ja palveluita. Näin ollen uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuustekijöitä.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden tarkkoja vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suoja ja kuluttajan suoja koskeva sääntely.



Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin ja liikevaihtoon, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatkustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastomuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, esimerkiksi rankka lumisade, ilmakehän turbulenssit, maanjäristykset, hurrikaanit, taifuunit tai raju ukonilma, voivat aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia Finnairille. Tällaiset sääolosuhteet 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.

Lentoliikenteen muuttuvassa liiketoimintaympäristössä on vaikea ennakoida geopoliittisen tilanteen mahdollisten muutosten vaikutuksia lentoyhtiöiden markkinoille pääsyyn ja liikenneoikeuksiin yleisellä tasolla. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Samalla on mahdollista, että matkustusyhteyksien tarve kasvaa joissakin maissa johtaen uusiin markkinoillepääsymahdollisuuksiin ja liikenneoikeuksien kasvuun.

Kuljetusala, mukaan lukien lentoliikenne, on herkkä työtaistelutoimenpiteille. Lakot ja muut työtaistelutoimet Suomessa ja muualla voivat niiden ajoituksesta, kestosta ja laajuudesta riippuen vaikuttaa merkittävästi Finnairin toimintaan ja tulokseen.

## 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 huoltovaroista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulierä 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 punta ja Norjan kruunu.

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

<b>Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen</b> (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	<b>1 %-yksikön muutos</b>	
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	37 milj. euroa	
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	26 milj. euroa	
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	22 milj. euroa	

<b>Polttoaineherkkyydet</b> (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	<b>10 %:n muutos ilman suojauksia</b>	<b>10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen</b>
Polttoaine	76 milj. euroa	37 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 18 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia**
Q1 2025	216 000	795
Q2 2025	198 000	790
Q3 2025	162 000	789
Q4 2025	96 000	763
Q1 2026	60 000	743
Q2 2026	24 000	748
<b>Yhteensä</b>	<b>756 000</b>	<b>783</b>

\* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

\*\* Terminiinhintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma, %	10–12/ 2024	10–12/ 2023	2024	2023	Valuuttaherkkydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)	Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
<b>Myyntivaluutat</b>					10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
EUR	62	58	59	59	-	-
USD*	8	10	10	9	ks. alla 15 milj. euroa	ks. alla 6 milj. euroa
JPY	4	4	5	4	-	-
KRW	2	3	3	3	-	-
SEK	4	4	4	3	-	-
GBP	4	4	4	4	-	-
NOK	2	3	2	3	-	-
Muut	14	14	14	14	-	-
<b>Ostovaluutat</b>						
EUR	60	65	58	60	-	-
USD*	33	29	35	34	70 milj. euroa	30 milj. euroa
Muut	7	6	6	6	-	-

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

## TASEESEEN LIITTYVÄN VALUUTTAMÄÄRÄISEN ERÄN SUOJAAMINEN

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

## Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair ilmoitti 7.2.2025 aloittavansa lentäjiään koskevat muutosneuvottelut, joissa keskustellaan henkilöstövähennystarpeesta, joka voi seurata, jos käynnissä olevat Suomen Liikennelentäjäliiton (SLL) työtaistelutoimet johtavat muutoksiin Finnairin ja sen kumppanin yhteistyösopimuksessa. 12.2.2025 alkaneissa muutosneuvotteluissa käsitellään mahdollisia irtisanomisia ja mahdollisia toistaiseksi voimassa olevia lomautuksia, jotka koskisivat noin 90 kaukoliikennelentäjää. Neuvotteluissa keskustellaan myös suunnitelmasta viedä vakiintunut varallaolokäytäntö kaikkien Finnairin lentäjien työsuopimuksiin, koska SLL on ilmoittanut haluttomuutensa sopia varallaolosta kollektiivisesti työehtosopimuksessa.





## Taloudellinen raportointi vuonna 2025

Finnairin taloudellisten katsausten julkistamisaikataulu vuonna 2025 on seuraava:

- Osavuositarkastus tammi–maaliskuulta 2025 tiistaina 29.4.2025
- Puolivuosikatsaus tammi–kesäkuulta 2025 keskiviikkona 16.7.2025
- Osavuositarkastus tammi–syyskuulta 2025 torstaina 30.10.2025

FINNAIR OYJ  
Hallitus

## Tiedotustilaisuudet

Finnair järjestää 13.2.2025 tulosjulkistustilaisuuden klo 11.00 toimitiloissaan osoitteessa Tietotie 9, Vantaa. Tilaisuutta on mahdollista seurata myös webcastin kautta osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/2025-02-13-media>.

Englanninkielinen puhelinkonferenssi ja webcast analytikoille pidetään 13.2.2025 klo 13.00. Konferenssiin voi osallistua rekisteröitymällä osoitteessa <https://palvelu.flik.fi/teleconference/?id=5007331>. Rekisteröidyttäsi saat konferenssipuhelinnumeron ja -tunnuksen. Webcastiin liitytään osoitteessa <https://finnairgroup.videosync.fi/q4-2024>.

## Lisätietoja antavat:

Talusojohtaja **Kristian Pullola**, p. (09) 818 4960, [kristian.pullola@finnair.com](mailto:kristian.pullola@finnair.com)

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



## Keskeiset tunnusluvut

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	10-12/2024	10-12/2023	Muutos %	2024	2023	Muutos %
<b>Liikevaihto ja kannattavuus</b>						
Liikevaihto	782,9	727,2	7,7	3 048,8	2 988,5	2,0
Vertailukelpoinen liiketulos	47,9	22,5	112,3	151,4	184,0	-17,7
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	6,1	3,1	3,0 %-yks.	5,0	6,2	-1,2 %-yks.
Liiketulos	12,1	27,3	-55,6	114,2	191,4	-40,3
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	16,8	14,7	2,1 %-yks.	15,8	17,3	-1,5 %-yks.
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	-0,04	0,41	-110,0	0,18	2,25	-92,0
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	-0,04	0,41	-109,9	0,18	2,19	-91,8
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	8,38	8,04	4,3	7,97	8,27	-3,6
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	8,56	8,66	-1,2	8,34	8,73	-4,4
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	7,87	7,79	1,0	7,57	7,76	-2,4
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,53	5,33	3,6	5,24	5,27	-0,6
<b>Pääomarakenne</b>						
Omavaraisuusaste, %	-	-	-	16,9	15,6	1,3 %-yks.
Nettovelkaantumisaste, %	-	-	-	154,8	192,8	-38,0 %-yks.
Korollinen nettovelka	-	-	-	970,7	1 112,5	-12,7
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-	-	-	2,0	2,2	-6,3
Bruttoinvestoinnit	320,8	268,6	19,4	463,8	484,2	-4,2
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	-	-	-	6,2	8,8	-2,5 %-yks.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	-	-	-	29,0	30,9	-1,9 %-yks.
<b>Liikenne</b>						
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 848	2 611	9,1	11 654	10 983	6,1
Lentojen lukumäärä, kpl	27 990	25 702	8,9	111 722	101 201	10,4
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 342	9 048	3,3	38 259	36 154	5,8
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	7 140	6 615	7,9	29 000	27 626	5,0
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	76,4	73,1	3,3 %-yks.	75,8	76,4	-0,6 %-yks.
Tarjotut henkilökilometrit ml. koneiden ulosvuokraukset, milj. km	10 004	9 613	4,1	40 830	38 230	6,8
<b>Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus</b>						
Nettosuosittelutulos (NPS)	33	32	2,8	37	35	4,1
Saapumistäsmällisyys, %	73,1	75,0	-1,9 %-yks.	75,4	80,9	-5,5 %-yks.
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, %	72,2	67,7	4,5 %-yks.	70,5	67,8	2,6 %-yks.
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	3,0	2,1	38,7	2,8	2,1	30,4
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	970	853	13,7	1 057	860	22,9
Lisämyynti	52,3	43,8	19,4	181,8	147,8	23,0
Matkustajakohtainen lisämyynti, euroa	18,35	16,76	9,5	15,60	13,46	15,9
<b>Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen</b>						
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	253 562	242 382	4,6	1 031 296	960 357	7,4
Lentojen CO <sub>2</sub> -päästöt, tonnia	798 720	763 505	4,6	3 248 584	3 025 124	7,4
Lentojen CO <sub>2</sub> -päästöt, g/ASK	85,5	84,4	1,3	84,9	83,7	1,5
Lentojen CO <sub>2</sub> -päästöt, g/RTK	930,9	935,0	-0,4	938,1	920,5	1,9
<b>Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla</b>						
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 579	5 195	7,4	5 533	5 195	6,5
Sairauspoissaolot, %	4,4	4,9	-0,5 %-yks.	4,2	4,6	-0,4 %-yks.
Tapaturmataajuuus (LTIF)	4,7	5,1	-7,5	5,4	5,5	-0,6
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	-	-	-	2,5	3,7	-1,2 %-yks.



## VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvonalentumiset + Etuus pohjoisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liikeluoksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liikelulos	Liikelulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liikelulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liikelulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liikeluoksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liikelulos + 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 liikeluoksen 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 liikeluoksen 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 käyttöomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatusta investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa Konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.

## VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUJEN TÄSMÄYTYS

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät miljoonaa euroa	10- 12/2024	10- 12/2023	Muutos %	2024	2023	Muutos %
<b>Liiketulos</b>	<b>12,1</b>	<b>27,3</b>	<b>-55,6</b>	<b>114,2</b>	<b>191,4</b>	<b>-40,3</b>
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	7,7	-8,4	192,1	6,1	-7,1	185,9
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,1	0,3	-131,2	1,5	-0,7	> 200
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-12,0	-10,3	-16,3	-12,0	-13,3	9,4
Arvon alentumiset	-	13,7	-100,0	0,7	13,7	-94,5
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	40,2	-	-	40,2	-	-
Uudelleenjärjestelykulut	-	-0,0	100,0	0,8	-0,1	> 200
<b>Vertailukelpoinen liiketulos</b>	<b>47,9</b>	<b>22,5</b>	<b>112,3</b>	<b>151,4</b>	<b>184,0</b>	<b>-17,7</b>
Poistot	83,5	84,3	-1,0	329,5	332,6	-0,9
<b>Vertailukelpoinen EBITDA</b>	<b>131,3</b>	<b>106,9</b>	<b>22,9</b>	<b>480,9</b>	<b>516,5</b>	<b>-6,9</b>

Omavaraisuusaste miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	2024	2023	Muutos %
Oma pääoma yhteensä	627,1	577,0	8,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 721,0	3 698,0	0,6
<b>Omavaraisuusaste, %</b>	<b>16,9</b>	<b>15,6</b>	<b>1,3 %-yks.</b>

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2024	31.12.2023	Muutos %
Vuokrasopimusvelat	1 004,4	1 115,0	-9,9
Muut korolliset velat	860,8	910,6	-5,5
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-10,5	8,9	<-200
<b>Oikaistut korolliset velat</b>	<b>1 854,7</b>	<b>2 034,5</b>	<b>-8,8</b>
Muut rahoitusvarat	-664,9	-776,8	14,4
Rahat ja pankkisaamiset	-219,1	-145,1	-51,0
<b>Kassavarat</b>	<b>-884,0</b>	<b>-922,0</b>	<b>4,1</b>
<b>Korollinen nettovelka</b>	<b>970,7</b>	<b>1 112,5</b>	<b>-12,7</b>
Oma pääoma yhteensä	627,1	577,0	8,7
<b>Nettovelkaantumisaste, %</b>	<b>154,8</b>	<b>192,8</b>	<b>-38,0 %-yks.</b>
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	480,9	516,5	-6,9
<b>Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk</b>	<b>2,0</b>	<b>2,2</b>	<b>-6,3</b>

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

Bruttoinvestoinnit miljoonaa euroa	10- 12/2024	10- 12/2023	Muutos %	2024	2023	Muutos %
Lisäykset käyttöomaisuudessa	315,2	252,3	25,0	419,7	409,4	2,5
Uudet sopimukset käyttöomaisuudessa	0,6	16,2	-96,3	13,9	24,3	-42,7
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöomaisuudessa	4,9	0,2	> 200	30,2	50,5	-40,2
<b>Bruttoinvestoinnit</b>	<b>320,8</b>	<b>268,6</b>	<b>19,4</b>	<b>463,8</b>	<b>484,2</b>	<b>-4,2</b>

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2024	31.12.2023	Muutos %
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	46,1	119,1	-61,3
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	107,2	142,2	-24,6
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	5,8	-13,7	142,3
<b>Tuotto, edelliset 12 kk</b>	<b>159,1</b>	<b>247,6</b>	<b>-35,7</b>
Oma pääoma yhteensä	627,1	577,0	8,7
Vuokrasopimusvelat	1 004,4	1 115,0	-9,9
Muut korolliset velat	860,8	910,6	-5,5
<b>Sijoitettu pääoma</b>	<b>2 492,3</b>	<b>2 602,5</b>	<b>-4,2</b>
<b>Sijoitetun pääoman tuotto, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo</b>	<b>2 547,4</b>	<b>2 821,2*</b>	<b>-9,7</b>
<b>Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %</b>	<b>6,2</b>	<b>8,8</b>	<b>-2,5 %-yks.</b>

\* Sijoitettu pääoma oli 3 039,8 miljoonaa euroa 31.12.2022.



<b>Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Muutos %</b>
Muut rahoitusvarat	664,9	776,8	-14,4
Rahat ja pankkisaamiset	219,1	145,1	51,0
<b>Kassavarat</b>	<b>884,0</b>	<b>922,0</b>	<b>-4,1</b>
Liikevaihto, edelliset 12 kk	3 048,8	2 988,5	2,0
<b>Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %</b>	<b>29,0</b>	<b>30,9</b>	<b>-1,9 %-yks.</b>

## MUUT TUNNUSLUVUT

<b>Liikevaihto ja kannattavuus</b>	
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 myydyttä henkilökilometritä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - Polttoainekulut) / ASK x 100

<b>Liikenne</b>	
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 henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä
Myydyt tonnikilometrit (RTK)	Kuljetettujen matkustajien, rahdin ja postin muodostama kuorma tonneissa x isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä

<b>Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus</b>	
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 suositelijoiden osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Saapumistämällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	Matkustajien osuus kauden kokonaismatkustajamäärästä Finnairin omilla suorakanavissa ja moderneissa, digitaalisissa epäsuorissa kanavissa lähtöpäivään perustuen. Näitä kanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut, Finnairin puhelinkeskukset, Aurinkomatkojen myynti ja ryhmätyökalamyynti.
Matkustajakohtainen lisämyynti	Lisämyynti / matkustajamäärä

<b>Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen</b>	
Lentojen CO <sub>2</sub> -päästöt	CO <sub>2</sub> -päästöt Finnairin omien lentojen lentopolttoaineen kulutuksesta

<b>Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla</b>	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (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



# Tilinpäätöstiedote – Konsernin taloudellinen vuosikatsaus 1.1.–31.12.2024

## KONSERNIN TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	Liite	10-12/2024	10-12/2023	2024	2023
<b>Liikevaihto</b>	<b>4</b>	<b>782,9</b>	<b>727,2</b>	<b>3 048,8</b>	<b>2 988,5</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	5	44,3	41,8	140,0	130,5
<b>Liiketoiminnan kulut</b>					
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	6	-173,6	-124,0	-559,5	-498,1
Polttoainekulut		-218,5	-222,4	-894,4	-898,9
Kapasiteettivuokrat		-29,0	-27,8	-111,7	-107,2
Lentokaluston huoltokulut		-63,3	-50,6	-223,0	-200,1
Liikennöimismaksut		-67,8	-58,4	-270,6	-233,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-29,9	-28,3	-123,0	-117,1
Matkustaja- ja maapalvelut		-113,2	-104,4	-440,3	-414,1
Poistot ja arvonalentumiset	7	-83,5	-98,0	-330,3	-346,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-36,4	-27,8	-121,7	-112,1
<b>Liiketulos</b>		<b>12,1</b>	<b>27,3</b>	<b>114,2</b>	<b>191,4</b>
Rahoitustuotot		11,6	15,1	44,9	56,2
Rahoituskulut		-23,6	-33,5	-107,2	-142,2
Kurssivoitot ja -tappiot		-10,6	7,5	-5,8	13,7
<b>Tulos ennen veroja</b>		<b>-10,5</b>	<b>16,4</b>	<b>46,1</b>	<b>119,1</b>
Tuloverot	11	2,1	43,8	-9,1	135,2
<b>Kauden tulos</b>		<b>-8,4</b>	<b>60,2</b>	<b>37,0</b>	<b>254,3</b>
<b>Jakautuminen</b>					
Emoyhtiön omistajille		-8,4	60,2	37,0	254,3
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa</b>					
Laimentamaton osakekohtainen tulos		-0,04	0,41	0,18	2,25
Laimennettu osakekohtainen tulos		-0,04	0,41	0,18	2,19

## KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

miljoonaa euroa	10-12/2024	10-12/2023	2024	2023
<b>Kauden tulos</b>	<b>-8,4</b>	<b>60,2</b>	<b>37,0</b>	<b>254,3</b>
<b>Muut laajan tuloksen erät</b>				
<b>Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi</b>				
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	57,0	-77,2	3,8	-7,7
Verovaikutus	-11,4	15,4	-0,8	4,2
<b>Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi</b>				
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	2,8	-6,2	12,6	11,6
Verovaikutus	-0,6	1,2	-2,5	-2,3
<b>Muut laajan tuloksen erät yhteensä</b>	<b>47,8</b>	<b>-66,7</b>	<b>13,2</b>	<b>5,8</b>
<b>Kauden laaja tulos</b>	<b>39,4</b>	<b>-6,5</b>	<b>50,1</b>	<b>260,0</b>
<b>Jakautuminen</b>				
Emoyhtiön omistajille	39,4	-6,5	50,1	260,0



## KONSERNIN TASE

miljoonaa euroa	Liite	2024	2023
<b>VARAT</b>			
<b>Pitkäaikaiset varat</b>			
Laivasto	12	1 220,8	1 053,0
Käyttöoikeuslaivasto	13	636,2	775,0
Laivasto yhteensä		1 857,0	1 828,0
Muu käyttöomaisuus	12	141,2	141,8
Muu käyttöoikeusomaisuus	13	143,9	140,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		285,0	282,2
Eläkesaamiset		95,0	128,0
Muut pitkäaikaiset varat		59,8	3,1
Laskennalliset verosaamiset	11	221,7	234,0
<b>Pitkäaikaiset varat yhteensä</b>		<b>2 518,6</b>	<b>2 475,2</b>
<b>Lyhytaikaiset varat</b>			
Myyntiin liittyvät saamiset		165,1	154,4
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat		86,8	134,6
Johdannaisinstrumentit	9,10	66,5	11,8
Muut rahoitusvarat	10	664,9	776,8
Rahat ja pankkisaamiset		219,1	145,1
<b>Lyhytaikaiset varat yhteensä</b>		<b>1 202,4</b>	<b>1 222,8</b>
<b>Varat yhteensä</b>		<b>3 721,0</b>	<b>3 698,0</b>
<b>OMA PÄÄOMA JA VELAT</b>			
<b>Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma</b>			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		551,7	501,5
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>627,1</b>	<b>577,0</b>
<b>Pitkäaikaiset velat</b>			
Vuokrasopimusvelat	14	839,7	951,0
Muut korolliset velat	14	735,4	790,2
Eläkevelvoitteet		0,6	0,8
Varaukset ja muut velat	15	122,0	125,9
<b>Pitkäaikaiset velat yhteensä</b>		<b>1 697,7</b>	<b>1 868,0</b>
<b>Lyhytaikaiset velat</b>			
Vuokrasopimusvelat	14	164,6	164,0
Muut korolliset velat	14	125,4	120,3
Varaukset	15	31,3	28,1
Ostovelat		58,9	107,0
Johdannaisinstrumentit	9,10	62,6	43,4
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	16	658,9	506,7
Työsuhde-etuksiin liittyvät velat		112,8	116,5
Muut velat		181,5	167,1
<b>Lyhytaikaiset velat yhteensä</b>		<b>1 396,2</b>	<b>1 253,1</b>
<b>Velat yhteensä</b>		<b>3 093,9</b>	<b>3 121,0</b>
<b>Oma pääoma ja velat yhteensä</b>		<b>3 721,0</b>	<b>3 698,0</b>





## 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	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomallinen	Oma pääoma yhteensä
<b>Oma pääoma 1.1.2024</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>48,6</b>	<b>1 325,0</b>	<b>-1 040,2</b>	-	-	<b>577,0</b>
<b>Kauden tulos</b>	-	-	-	-	<b>37,0</b>	-	-	<b>37,0</b>
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	3,1	-	-	-	-	3,1
Etuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	10,1	-	-	-	-	10,1
<b>Muut laajan tuloksen erät yhteensä</b>	-	-	<b>13,2</b>	-	-	-	-	<b>13,2</b>
<b>Kauden laaja tulos</b>	-	-	<b>13,2</b>	-	<b>37,0</b>	-	-	<b>50,1</b>
Osakeantikulut	-	-	-	-0,1	-	-	-	-0,1
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,1	-	-	-	0,1
<b>Oma pääoma 31.12.2024</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>61,8</b>	<b>1 325,0</b>	<b>-1 003,3</b>	-	-	<b>627,1</b>

miljoonaa euroa	Osake- pääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomallinen	Oma pääoma yhteensä
<b>Oma pääoma 1.1.2023</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>42,8</b>	<b>763,3</b>	<b>-1 237,0</b>	<b>198,0</b>	<b>400,0</b>	<b>410,7</b>
<b>Kauden tulos</b>	-	-	-	-	<b>254,3</b>	-	-	<b>254,3</b>
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-3,5	-	-	-	-	-3,5
Etuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	9,3	-	-	-	-	9,3
<b>Muut laajan tuloksen erät yhteensä</b>	-	-	<b>5,8</b>	-	-	-	-	<b>5,8</b>
<b>Kauden laaja tulos</b>	-	-	<b>5,8</b>	-	<b>254,3</b>	-	-	<b>260,0</b>
Osakeanti	-	-	-	570,4	-	-	-	570,4
Osakeantikulut	-	-	-	-9,5	-	-	-	-9,5
Oman pääoman ehtoisen pääomallainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-	-	-400,0	-400,0
Oman pääoman ehtoisen pääomallainan korot ja kulut	-	-	-	-	-39,1	-	-	-39,1
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-	-200,0	-	-200,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-	-	-	-18,3	2,0	-	-16,3
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,7	-	-	-	0,7
<b>Oma pääoma 31.12.2023</b>	<b>75,4</b>	<b>168,1</b>	<b>48,6</b>	<b>1 325,0</b>	<b>-1 040,2</b>	-	-	<b>577,0</b>



## KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

miljoonaa euroa	10-12/2024	10-12/2023	2024	2023
<b>Liiketoiminnan rahavirta</b>				
Tulos ennen veroja	-10,5	16,4	46,1	119,1
Poistot ja arvonalentumiset	83,5	98,0	330,3	346,2
Rahoitustuotot ja -kulut	22,6	10,9	68,1	72,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-12,0	-10,3	-12,0	-13,3
Varausten muutos	-4,4	-9,5	8,4	-21,4
Työsuhde-etuudet	39,1	-1,9	49,3	8,9
Muut oikaisut	-0,4	-1,2	-3,1	1,0
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	34,3	-12,7	54,7	-11,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos **	88,8	-3,4	46,7	-30,2
Vaihto-omaisuuden muutos	0,1	-0,5	-2,8	-1,1
Osto- ja muiden velkojen muutos	-14,1	-66,3	119,8	89,4
Käyttöpääoman muutos	74,8	-70,2	163,7	58,1
Maksetut rahoituskulut, netto	9,1	-37,8	-38,0	-98,7
Maksetut tuloverot	-0,0	-	-0,1	-
<b>Liiketoiminnan nettorahavirta</b>	<b>201,8</b>	<b>-5,7</b>	<b>612,7</b>	<b>472,3</b>
<b>Investointien rahavirta</b>				
Investoinnit laivastoon ***	-137,1	-244,1	-222,8	-400,6
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-1,5	-1,8	-10,8	-3,6
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	-0,0	0,0	0,0	0,4
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,1	0,1	0,4	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	20,1	68,0	4,1	-60,7
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos **	-57,0	0,1	-57,3	0,0
<b>Investointien nettorahavirta</b>	<b>-175,3</b>	<b>-177,7</b>	<b>-286,4</b>	<b>-464,0</b>
<b>Rahoituksen rahavirta</b>				
Lainojen nostot	-	-	495,7	-
Lainojen takaisinmaksut	-10,8	-229,9	-705,6	-377,4
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-43,3	-49,0	-170,3	-198,1
Osakeanti ****	-	570,4	-	570,4
Osakeantikulut	-	-2,1	-9,8	-2,1
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-	-	-	-200,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-	-	-20,4
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan takaisinmaksut ****	-	-400,0	-	-400,0
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan korot ja kulut	-	-48,9	-	-48,9
<b>Rahoituksen nettorahavirta</b>	<b>-54,1</b>	<b>-159,4</b>	<b>-390,0</b>	<b>-676,4</b>
<b>Rahavirtojen muutos</b>	<b>-27,6</b>	<b>-342,8</b>	<b>-63,7</b>	<b>-668,1</b>
Rahavarat tilikauden alussa	671,4	1 050,3	707,5	1 375,6
Rahavirtojen muutos	-27,6	-342,8	-63,7	-668,1
<b>Rahavarat kauden lopussa *</b>	<b>643,8</b>	<b>707,5</b>	<b>643,8</b>	<b>707,5</b>
<b>* Rahavarat</b>				
Muut rahoitusvarat	664,9	776,8	664,9	776,8
Rahat ja pankkisaamiset	219,1	145,1	219,1	145,1
<b>Kassavarat</b>	<b>884,0</b>	<b>922,0</b>	<b>884,0</b>	<b>922,0</b>
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-240,2	-214,4	-240,2	-214,4
<b>Rahavarat</b>	<b>643,8</b>	<b>707,5</b>	<b>643,8</b>	<b>707,5</b>

\*\* Lentolippujen myynnistä kertyneihin käteisvaroihin liittyvät luottokorttimaksujen pidätykset, jotka ovat luottokorttimaksuväittäjien 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.

\*\*\*\* Suomen valtio maksoi osallistumisensa osakeantiin kuittaamalla koko merkintähinnan vastaavalla määrällä pääomalainan pääomaa. Summa kokonaisuudessaan oli 318,6 miljoonaa euroa ja osakeannissa saadut nettovarot olivat 251,8 miljoonaa euroa ennen osakeantikuluja. Osakeannin toteuttamisen jälkeen Finnair maksoi Suomen valtiolle takaisin pääomalainan loppuosan eli 81,4 miljoonaa euroa.



# Tilinpäätöstiedote – Konsernin taloudellisen vuosikatsauksen liitetiedot 1.1.–31.12.2024

## 1. LAADINTAPERUSTA

Konsernin tilinpäätöstiedote on laadittu IAS 34 Osavuosisikatsaukset -standardia noudattaen ja sen luvut ovat tilintarkastamattomia. Tilinpäätöstiedote on hyväksytty julkistettavaksi 12.2.2025.

## 2. LAADINTAPERIAATTEET

Tilinpäätöstiedotteessa noudatetut laadintaperiaatteet vastaavat vuoden 2023 konsernitalinpäätöksessä julkaistuja periaatteita. Tilinpäätöstiedotteen luvut ovat pyöristettyjä, minkä vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa täsmällisesti esitettyä summalukua. Raportoidut tunnusluvut on laskettu käyttäen tarkkoja arvoja.

## 3. KESKEISET TILINPÄÄTÖSARVIOT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

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

Erityisesti kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja jännittynyt työmarkkinatilanne Suomessa aiheuttavat Finnairin toimintaympäristön epävarmuutta. 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 2023 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 2024 viimeisen neljänneksen kokonaisliikevaihto kasvoi 7,7 prosenttia vuoden 2023 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kasvua oli kaikissa tuoteryhmissä.

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

10-12/2023, miljoonaa euroa	Pohjois-					Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus %
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa			
Matkustajatuotot	185,7	45,1	246,2	53,2	48,3	-5,5	<b>573,1</b>	78,8
Lisämyynti	8,4	2,2	13,8	0,6	1,9	16,9	<b>43,8</b>	6,0
Rahti	35,1	6,8	6,7	0,4	0,1	1,4	<b>50,5</b>	7,0
Matkapalvelut	7,9	0,4	50,3	1,3	0,0	-0,1	<b>59,8</b>	8,2
<b>Yhteensä</b>	<b>237,1</b>	<b>54,4</b>	<b>317,0</b>	<b>55,6</b>	<b>50,3</b>	<b>12,8</b>	<b>727,2</b>	<b>100,0</b>
Osuus %	32,6	7,5	43,6	7,6	6,9	1,8	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
<b>Yhteensä</b>	<b>978,6</b>	<b>269,6</b>	<b>1 349,0</b>	<b>203,0</b>	<b>178,6</b>	<b>69,9</b>	<b>3 048,8</b>	<b>100,0</b>
Osuus %	32,1	8,8	44,2	6,7	5,9	2,3	100,0	-

2023, miljoonaa euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	Osuus %
Matkustajatuotot	763,2	214,9	1 045,3	206,3	172,7	9,3	2 411,6	80,7
Lisämyynti	30,6	9,9	50,7	1,9	5,8	48,9	147,8	4,9
Rahti	133,6	28,5	26,5	1,4	0,4	1,6	192,0	6,4
Matkapalvelut	23,8	1,3	205,8	6,0	0,0	0,1	237,1	7,9
<b>Yhteensä</b>	<b>951,3</b>	<b>254,6</b>	<b>1 328,3</b>	<b>215,6</b>	<b>178,9</b>	<b>59,9</b>	<b>2 988,5</b>	<b>100,0</b>
Osuus %	31,8	8,5	44,4	7,2	6,0	2,0	100,0	-

Avainluvut kvartaaleittain, edelliset 24 kk	10-12/2024	7-9/2024	4-6/2024	1-3/2024	10-12/2023	7-9/2023	4-6/2023	1-3/2023
<b>Liikevaihto</b>	<b>782,9</b>	<b>818,3</b>	<b>766,1</b>	<b>681,5</b>	<b>727,2</b>	<b>817,3</b>	<b>749,2</b>	<b>694,7</b>
Matkustajatuotot	610,9	655,3	613,5	539,3	573,1	673,1	612,1	553,4
Lisämyynti	52,3	47,6	44,5	37,4	43,8	37,9	33,1	33,0
Rahti	55,3	52,5	51,4	46,3	50,5	40,8	47,3	53,4
Matkapalvelut	64,4	62,8	56,7	58,4	59,8	65,6	56,8	54,9
<b>Vertailukelpoinen EBITDA</b>	<b>131,3</b>	<b>153,3</b>	<b>125,8</b>	<b>70,5</b>	<b>106,9</b>	<b>177,7</b>	<b>149,1</b>	<b>82,8</b>
<b>Vertailukelpoinen liike-tulos</b>	<b>47,9</b>	<b>71,5</b>	<b>43,6</b>	<b>-11,6</b>	<b>22,5</b>	<b>94,3</b>	<b>66,2</b>	<b>0,9</b>
<b>Liiketulos</b>	<b>12,1</b>	<b>76,7</b>	<b>42,5</b>	<b>-17,2</b>	<b>27,3</b>	<b>90,0</b>	<b>65,8</b>	<b>8,3</b>

## 5. LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT

miljoonaa euroa	10-12/2024	10-12/2023	Muutos%	2024	2023	Muutos%
Vuokratuotot	26,7	25,3	5,7	106,9	95,3	12,1
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	12,0	10,3	16,2	12,0	13,4	-10,2
Muut tuotot	5,6	6,2	-10,1	21,1	21,8	-2,9
<b>Yhteensä</b>	<b>44,3</b>	<b>41,8</b>	<b>6,0</b>	<b>140,0</b>	<b>130,5</b>	<b>7,3</b>

Vuokratuotot kasvoivat hieman vertailukauteen verrattuna johtuen wet lease out -sopimuksen aloittamisesta Qantas-lentoyhtiön kanssa Singapore–Sydney-reitillä vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä sekä Bangkok–Sydney-reitillä vuoden 2024 toisen neljänneksen alussa. Wet lease -sopimus British Airwaysin kanssa päättyi 31.3.2024. Käyttöomaisuuden myyntivoitot koostuvat pääosin aiemmin vuokrattuina olleiden yhden A350- ja yhden A321- koneen ostoista.



## 6. HENKILÖSTÖÖN JA MUUHUN MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT KULUT

miljoonaa euroa	10-12/2024	10-12/2023	Muutos%	2024	2023	Muutos%
Palkat ja palkkiot	-96,5	-89,2	-8,3	-366,8	-348,6	-5,2
Maksupohjaiset järjestelyt	-16,0	-17,3	7,8	-64,1	-61,7	-3,8
Etuuspohjaiset järjestelyt	-38,9	0,1	<-200	-49,3	-8,3	<-200
Eläkekulut yhteensä	-54,9	-17,2	<-200	-113,4	-70,0	-62,0
Muut sosiaalikulut	-3,0	-4,0	25,3	-9,1	-16,3	44,1
<b>Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut</b>	<b>-154,4</b>	<b>-110,3</b>	<b>-39,9</b>	<b>-489,3</b>	<b>-435,0</b>	<b>-12,5</b>
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	-8,4	-7,3	-14,8	-31,5	-30,5	-3,1
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	-7,8	-6,4	-21,6	-29,4	-26,0	-12,8
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	-3,0	0,0	<-200	-9,3	-6,5	-42,5
<b>Yhteensä</b>	<b>-173,6</b>	<b>-124,0</b>	<b>-40,0</b>	<b>-559,5</b>	<b>-498,1</b>	<b>-12,3</b>

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen kasvu johtui pääosin Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaisesta palautuksesta korkeimman hallinto-oikeuden antaman ennakkopäätöksen perusteella.

## 7. POISTOT JA ARVONALENTUMISET

miljoonaa euroa	10-12/2024	10-12/2023	Muutos%	2024	2023	Muutos%
Oman laivaston poistot	-42,8	-38,6	-10,7	-164,6	-139,5	-18,0
Muun käyttöomaisuuden poistot	-4,0	-3,9	-0,5	-15,7	-15,3	-2,8
Käyttöoikeuslaivaston poistot	-31,4	-36,8	14,6	-127,9	-156,9	18,5
Muun käyttöoikeusomaisuuden poistot	-5,4	-5,0	-7,0	-21,4	-20,9	-2,2
<b>Poistot</b>	<b>-83,5</b>	<b>-84,3</b>	<b>1,0</b>	<b>-329,5</b>	<b>-332,6</b>	<b>0,9</b>
Arvonalentumiset	-	-13,7	100,0	-0,7	-13,7	94,5
<b>Yhteensä</b>	<b>-83,5</b>	<b>-98,0</b>	<b>14,8</b>	<b>-330,3</b>	<b>-346,2</b>	<b>4,6</b>

Laivasto, muu käyttöomaisuus sekä käyttöoikeusomaisuus kirjataan alkuperäiseen hankintamenuun 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 liiketulokseen 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 liiketuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, arvonalentumisia, tiettyjen etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia sekä uudelleenjärjestelykuluja.



miljoonaa euroa	10-12/2024			10-12/2023		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
<b>Liikevaihto</b>	<b>782,9</b>	-	<b>782,9</b>	<b>727,2</b>	-	<b>727,2</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	44,3	-12,0	32,3	41,8	-10,3	31,5
<b>Liiketoiminnan kulut</b>						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-173,6	40,2	-133,4	-124,0	-	-124,0
Polttoainekulut	-218,5	-0,1	-218,6	-222,4	0,3	-222,0
Kapasiteettivuokrat	-29,0	-	-29,0	-27,8	-	-27,8
Lentokaluston huoltokulut	-63,3	7,7	-55,6	-50,6	-8,4	-59,0
Liikennöimismaksut	-67,8	-	-67,8	-58,4	-	-58,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-29,9	-	-29,9	-28,3	-	-28,3
Matkustaja- ja maapalvelut	-113,2	-	-113,2	-104,4	-	-104,4
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-36,4	-	-36,4	-27,8	0,0	-27,8
<b>EBITDA</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>131,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>106,9</b>
Poistot ja arvonalentumiset	-83,5	-	-83,5	-98,0	13,7	-84,3
<b>Liiketulos</b>	<b>12,1</b>	<b>35,8</b>	<b>47,9</b>	<b>27,3</b>	<b>-4,7</b>	<b>22,5</b>

miljoonaa euroa	2024			2023		
	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoinen
<b>Liikevaihto</b>	<b>3 048,8</b>	-	<b>3 048,8</b>	<b>2 988,5</b>	-	<b>2 988,5</b>
Liiketoiminnan muut tuotot	140,0	-12,0	128,0	130,5	-13,5	117,0
<b>Liiketoiminnan kulut</b>						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-559,5	40,9	-518,6	-498,1	-	-498,1
Polttoainekulut	-894,4	1,5	-893,0	-898,9	-0,7	-899,6
Kapasiteettivuokrat	-111,7	-	-111,7	-107,2	-	-107,2
Lentokaluston huoltokulut	-223,0	6,1	-216,9	-200,1	-7,1	-207,2
Liikennöimismaksut	-270,6	-	-270,6	-233,8	-	-233,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-123,0	-	-123,0	-117,1	-	-117,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-440,3	-	-440,3	-414,1	-	-414,1
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-121,7	0,0	-121,7	-112,1	0,1	-111,9
<b>EBITDA</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>480,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>516,5</b>
Poistot ja arvonalentumiset	-330,3	0,7	-329,5	-346,2	13,7	-332,6
<b>Liiketulos</b>	<b>114,2</b>	<b>37,2</b>	<b>151,4</b>	<b>191,4</b>	<b>-7,5</b>	<b>184,0</b>

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 40,9 miljoonan euron tappion liittyen pääosin Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaiseen palautukseen korkeimman hallinto-oikeuden antaman ennakkopäätöksen perusteella, 12,0 miljoonan euron voiton koostuen kahden vuokratun lentokoneen ostosta, 6,1 miljoonan euron tappion lentokaluston huoltovarauksen realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta ja 1,5 miljoonan euron tappion suojauslaskennan ulkopuolisten lentopetrolioptioiden käyvän arvon muutoksista.



## 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 USD-määräisillä talletuksilla ja sijoituksilla. Näiden määrä vuoden 2024 neljännen neljänneksen lopussa oli yli 400 miljoonaa dollaria.

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

Johdannaiset, miljoonaa euroa	2024		2023	
	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Käypä nettoarvo
<b>Valuuttajohdannaiset</b>				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (termiinit)	490,8	18,8	389,7	-3,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus (optiot)				
Ostetut optiot	41,7	1,2	53,3	0,0
Myydyt optiot	37,8	-0,2	48,9	-0,6
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	75,4	1,8	158,9	-1,4
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	645,7	21,6	650,7	-5,5
Taseen suojaus (termiinit)	305,6	0,6	321,8	0,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	305,6	0,6	321,8	0,2
<b>Valuuttajohdannaiset yhteensä</b>	<b>951,3</b>	<b>22,3</b>	<b>972,6</b>	<b>-5,3</b>
<b>Hyödykejohdannaiset</b>				
Lentopetrolitermiinit, tonnia	598 000	-25,6	422 000	-9,6
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetrolin, tonnia	231 000	5,4	255 000	2,6
Myydyt optiot, lentopetrolin, tonnia	231 000	-14,9	255 000	-12,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 060 000	-35,2	932 000	-18,9
Optiot				
Ostetut optiot, lentopetrolin, tonnia	0	-	187 000	1,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	0	-	187 000	1,6
<b>Hyödykejohdannaiset yhteensä</b>	<b>1 060 000</b>	<b>-35,2</b>	<b>1 119 000</b>	<b>-17,4</b>
<b>Valuutan- ja koronvaihtosopimukset</b>				
Koronvaihtosopimukset	250,0	6,3	-	-
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	250,0	6,3	-	-
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	342,0	10,5	310,4	-8,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	342,0	10,5	310,4	-8,9
<b>Korkojohdannaiset yhteensä</b>	<b>592,0</b>	<b>16,8</b>	<b>310,4</b>	<b>-8,9</b>
<b>Johdannaiset yhteensä</b>	<b>-</b>	<b>3,9</b>	<b>-</b>	<b>-31,5</b>



## 10. KÄYPÄÄN ARVOON ARVOSTETTAVAT VARAT JA VELAT

<b>Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista</b>			
Käyvät arvot raportointikauden lopussa, miljoonaa euroa	2024	Taso 1	Taso 2
<b>Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat</b>			
Kaupankäyntiarvopaperit	664,9	589,5	75,4
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	37,0	-	37,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	26,4	-	26,4
Valuuttajohdannaiset	23,2	-	23,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,8	-	1,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	20,7	-	20,7
Hyödykejohdannaiset	6,4	-	6,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,4	-	6,4
<b>Yhteensä</b>	<b>731,5</b>	<b>589,5</b>	<b>141,9</b>

<b>Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat</b>			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	20,1	-	20,1
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	20,1	-	20,1
Valuuttajohdannaiset	1,0	-	1,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,9	-	0,9
Hyödykejohdannaiset	41,6	-	41,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	41,6	-	41,6
<b>Yhteensä</b>	<b>62,6</b>	<b>-</b>	<b>62,6</b>

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 19,8 %. Tilikaudella kirjattiin laskennallinen verosaaminen kauden verotettavasta tuloksesta -40,3 miljoonaa euroa, muista väliaikaisista eroista 31,3 miljoonaa euroa ja muista laajan tuloksen eristä -3,3 miljoonaa euroa. Laskennallinen verosaaminen raportointikauden lopussa oli 221,7 miljoonaa euroa (234,0).

Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset eivät ole muuttuneet olennaisesti tilikauden aikana.

Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti kuin on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy verotettavaa tuloa, jota vastaan väliaikainen ero voidaan hyödyntää. Johdon arviointi verotettavasta tuloksesta perustuu viimeisimpään tilinpäätöstiedotteen yhteydessä laadiittuun hallituksen hyväksymään ennusteeseen. Vahvistettuihin tappioihin liittyvä lakisäätöinen 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. KÄYTTÖMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	2024	2023
Kirjanpitoarvo kauden alussa	1194,8	1044,9
Lisäykset	419,7	409,4
Ennakoiden muutos	-54,3	-4,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-3,2	-10,2
Vähennykset ja siirrot	-14,7	-90,0
Poistot	-180,3	-154,8
<b>Kirjanpitoarvo kauden lopussa</b>	<b>1362,0</b>	<b>1194,8</b>

Lisäykset käyttöomaisuuteen liittyvät pääosin joulukuussa 2024 toimitettuun, vientiluottotakausjärjestelyllä rahoitettuun A350-lentokoneeseen, vuokratun A350- ja vuokratun A321-lentokoneen ostoon sekä laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen ja lentokoneiden huoltoon liittyviin investointeihin. Vähennykset ja siirrot liittyvät ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan purettuihin huoltovarauksiin. Ennakoiden muutos liittyy pääosin joulukuussa toimitettuun A350-lentokoneeseen.

## 13. KÄYTTÖOIKEUSMAISUUSHYÖDYKKEIDEN MUUTOS

miljoonaa euroa	2024	2023
Kirjanpitoarvo kauden alussa	915,3	1078,2
Uudet sopimukset	13,9	24,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	30,2	50,5
Vähennykset	-29,4	-46,2
Poistot	-149,3	-177,8
Arvon alentumiset	-0,7	-13,7
<b>Kirjanpitoarvo kauden lopussa</b>	<b>780,0</b>	<b>915,3</b>

Uudet vuokrasopimukset liittyvät pääasiassa uuteen Schengen-loungeen Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja varamoottorin vuokrasopimukseen. Uudelleenarvostusten ja modifikaatioiden muutos johtuu ensisijaisesti yhden A330- ja yhden A321-lentokoneen sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman non-Schengen-puolen loungen vuokrasopimusten jatkosopimuksista. Vähennykset liittyvät Finnairin aiemmin vuokralla olleisiin A350- ja A321-lentokoneisiin, joiden vuokrasopimukset päätettiin koneiden oston yhteydessä.

## 14. KOROLLINEN VIERAS PÄÄOMA

Vuoden 2024 neljännen neljänneksen aikana Finnair sai yli 100 miljoonan euron vientiluottotakauksen (ECA-rahoitus) yhteen Airbus A350 -lentokoneeseen. Vientiluottotakausjärjestely on 12-vuotinen ja se on tasalyhenteinen koko laina-ajan. Kirjanpidossa vientiluottotakauksella rahoitettu kone käsitellään omistettuna ja järjestely itsessään on näkyvissä korollisissa veloissa.

Olemassa olevia lainoja lyhennettiin lyhennysohjelmien mukaisesti.

Korolliset velat miljoonaa euroa	Käypä arvo		Kirjanpitoarvo	
	2024	2023	2024	2023
Vuokrasopimusvelat	1004,4	1115,0	1004,4	1115,0
Lainat rahoituslaitoksilta	-	272,1	-	279,7
Joukkovelkakirjalainat	511,0	371,9	502,5	381,3
JOLCO-lainat* ja muut	353,4	231,9	358,3	249,5
<b>Yhteensä</b>	<b>1868,8</b>	<b>1990,9</b>	<b>1865,2</b>	<b>2025,6</b>

\* JOLCO-lainat ja muut lainat sisältävät kolmen 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 31.12.2024							
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
<b>Korolliset rahoitusvelat yhteensä*</b>	<b>290,1</b>	<b>201,8</b>	<b>160,3</b>	<b>135,1</b>	<b>616,6</b>	<b>462,1</b>	<b>1 866,0</b>
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
<b>Yhteensä</b>	<b>635,6</b>	<b>271,3</b>	<b>224,3</b>	<b>189,3</b>	<b>657,0</b>	<b>537,7</b>	<b>2 515,1</b>

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2023							
miljoonaa euroa	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	127,6	131,9	101,8	89,7	68,5	329,0	848,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	36,4	36,4	35,9	37,7	35,0	85,2	266,5
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	80,0	200,0	-	-	-	-	280,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	382,5	-	-	-	-	382,5
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	-	23,4	11,7	-	-	-	35,1
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,4	85,9	31,9	10,0	10,1	39,3	217,5
<b>Korolliset rahoitusvelat yhteensä*</b>	<b>284,4</b>	<b>860,1</b>	<b>181,2</b>	<b>137,3</b>	<b>113,7</b>	<b>453,4</b>	<b>2 030,1</b>
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	872,4	2,3	2,7	-	1,7	-	879,1
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-864,9	-	-	-	-	-	-864,9
Hyödykejohdannaiset	15,8	1,5	-	-	-	-	17,4
Ostovelat ja muut velat	274,1	-	-	-	-	-	274,1
Korkomaksut	96,8	73,2	45,1	34,6	27,6	84,1	361,3
<b>Yhteensä</b>	<b>678,5</b>	<b>937,2</b>	<b>229,1</b>	<b>171,9</b>	<b>142,9</b>	<b>537,5</b>	<b>2 697,0</b>

\* Joukkovelkakirjalainat ei sisällä 2029 erääntyvää, 2024 maksettua 3,8 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat ei sisällä 3,2 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	2024	2023
<b>Lentokaluston huoltovaraus</b>		
Varaus kauden alussa	144,2	246,7
Uudet varaukset	49,4	49,1
Käytetyt varaukset	-42,6	-58,9
Puretut varaukset	-3,8	-2,3
Käyttöoikeusomaisuuden palautusvaraukset	-0,7	-0,3
Siirrot erien välillä	-14,7	-90,8
Diskonffauksesta johtuvat muutokset	5,7	7,8
Kurssierot	6,1	-7,1
<b>Lentokaluston huoltovaraus yhteensä</b>	<b>143,5</b>	<b>144,2</b>
Joista pitkäaikaista	113,7	118,3
Joista lyhytaikaista	29,8	25,9
<b>Muut varaukset</b>		
Varaus kauden alussa	2,9	5,0
Uudet varaukset	1,8	1,2
Käytetyt varaukset	-2,1	-2,8
Puretut varaukset	-0,4	-0,6
<b>Muut varaukset yhteensä</b>	<b>2,2</b>	<b>2,9</b>
Joista pitkäaikaista	0,7	0,8
Joista lyhytaikaista	1,5	2,1
<b>Yhteensä</b>	<b>145,8</b>	<b>147,1</b>
Joista pitkäaikaista	114,5	119,0
Joista lyhytaikaista	31,3	28,1

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoden 2035 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 122,0 miljoonaa euroa (125,9) sisältävät varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 7,5 miljoonaa euroa (6,9), jotka koostuvat pääosin saaduista vuokravakuuksista.

## 16. MYYNIN SIIRTOVELAT JA MYNNISTÄ SAADUT ENNAKOT

miljoonaa euroa	2024	2023
Ennakkoon saadut lentolipputulot	525,4	394,8
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	73,3	66,7
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	35,0	32,5
Muut erät	25,2	12,8
<b>Yhteensä</b>	<b>658,9</b>	<b>506,7</b>

## 17. VASTUUSITOUMUKSET

miljoonaa euroa	2024	2023
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	58,2	51,5
<b>Yhteensä</b>	<b>58,2</b>	<b>51,5</b>

Konserniyritysten puolesta annetut vakuudet kasvoivat, sillä valmismatkatuotannon varaukset lisääntyivät vuoden 2024 aikana. Investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 31.12.2024 olivat 162,6 miljoonaa euroa (313,7) ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 22,6 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 140,0 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle.

Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 31.12.2024 olivat 16,0 miljoonaa euroa (16,5) 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.

## **19. OSAKEKOHTAINEN PÄÄOMANPALAUTUS**

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille jaetaan pääomanpalautusta 0,11 euroa osaketta kohden kahdessa erässä. Pääomanpalautuksen ensimmäinen erä on 0,06 euroa osakkeelta ja toinen erä 0,05 euroa osakkeelta.

## **20. KATSAUSKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT**

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