



Syöksykierteessä

Mainos ”sinivalkoisin siivin illaksi kotiin” on pian pelkkä myytti. Finnair ajaa alas palveluitaan, etsii uutta kumppania ja saanee valtion vähentämään omistustaan.

Teksti
Jouko Marttila

Finnairista on tullut suomalaisille kallis yhtiö. Lentohinnoissa se häviää kilpailijoilleen, mutta palvelut lähestyvät halpayhtiöiden tasoa. Itsepalvelu alkaa pian jo lähtöaulassa. Yhtiön kilpailukykyä on yritetty parantaa useilla säästöpaketeilla, mutta syöksykerre jatkuu kuin Kreikassa.

Suomalaiset maksavat Finnairin toiminnasta muutenkin kuin lentolippujen hinnassa. Valtio osallistui yhtiön osakeantiin viimeksi loppuvuonna

2007 ja säilytti enemmistöomistuksensa maksamalla Finnairille 140 miljoonaa euroa. Sen jälkeen osakkeille ei ole maksettu senttiäkään osinkoa.

Tappioiden jatkuminen pakottaa Finnairin etsimään kumppania, jonka kanssa se voisi pysyä hengissä Euroopassa ja säilyttää asemansa Aasianliikenteessä. Jatkuvat säästöohjelmat ja uudelleen virinnyt epävarmuus yhtiön tulevaisuudesta hämmentävät henkilöstöä.

”Äimän käkenä ollaan ja ihmetellään, mitä on tapahtumassa. Henki-

löstölle on syötetty säästösopimuksia toinen toisen perään. Palkkoja on alennettu ja pakkolomia pidetty, mutta mikään ei näytä auttavan. Aina vaan vaaditaan lisää”, pian 40 vuotta Finnairia palvellut lentoemäntä kertoo.

Hän ei halua nimeään julki, koska ihmiset pelkäävät työpaikkojensa puolesta. Finnairin 7 500 työntekijästä lentoemäntiä ja stuertteja on parituhatta, lentäjiä noin 700. Ilmaiset lentoliput koko perheelle sekä hienot hotellit ja pitkät lepoajat kohde-

Finnair alkaa näyttää kuihtuvalta vanhuksealta uusilla ja taloudellisilla koneilla lentäviin ketteräliikkeisiin halpayhtiöihin verrattuna.

maissa ovat yhtiön ulkopuolella olleet ainainen kateuden aihe. Kansanedustajat ovat suorastaan taistelleet paikoista Finnairin hallintoneuvostoon päästäkseen nauttimaan yhtiön eduista.

Ilmaisliput kuuluvat yhä henkilöstöetuihin, mutta muista mukavuuksista on tingitty.

Raskas hallinto

Finnair ilmoittaa henkilöstöpolitiikkansa lähtökohdaksi kannustavan johtamisen, joka tähtää suorituksen, osaamisen ja työhyvinvoinnin kehittämiseen.

”Niinpä niin, vapaa-ajat on kutsuttu minimiin. Ihmisistä puristetaan mehut pihalle. Moni tulee sairaana töihin, ettei joutuisi irtisanotuksi. Siinä pöpöt leviävät henkilöstöön ja matkustajiin. En usko, että yhtiö selviää, vaikka kaikki suomalaiset lentoemännät vaihdettaisiin halpoihin virolaisiin ja aasialaisiin. Sen sijaan kynäpyörittäjiä tässä talossa kyllä riittää”, kaikenlaista urallaan kokenut lentoemäntä moittii Finnairin raskasta hallintoa.

Henkilöstökulut ja vanheneva kalusto heikentävät Finnairin kannattavuutta. Yhtiöllä on 65 lentokonetta, joiden keski-ikä on yli seitsemän vuotta. Finnair alkaa näyttää kuihtuvalta vanhuksealta uusilla ja taloudellisilla koneilla lentäviin ketteräliikkeisiin halpayhtiöihin verrattuna.

Nopean nousun lentoliikenteen huipulle tehnyt Norwegian tulee toimeen kolmasosalla Finnairin väestä. Koneita Euroopan lentoihin keskittyneellä yhtiöllä on muutama vähemmän kuin Finnairilla, mutta matkustajia kaksi kertaa enemmän eli yli 13 miljoonaa vuodessa. Hiljattain norjalaiset tilasivat 222 uutta matkustajakonetta Boeingilta ja Airbusilta. Finnair omistaa viisi prosenttia Norwegianista.

Värvinvaihdos

Finnair haluaa ulkoistaa raskaasti tappiollisen Euroopan-liikenteensä, joka syöttää sille asiakkaita Aasian reiteille. Uudessa yhtiössä Finnair jäisi todennäköisesti vähemmistöomistajaksi, olipa kumppani mikä tahansa. Ei olisi yllätys, vaikka valtio luopuisi kokonaan Finnairin omistamisesta.

”On vanhakantaista ajatella, että valtion pitäisi omistaa lentoyhtiöitä. Kyllä Suomesta tullaan aina lentämään Euroopan jokaiseen kolkkaan, jos se on liiketaloudellisesti järkevää”, lentoyhtiöitä seuraavan sijoituspalveluyhtiö FIMin analyytikko **Jaakko Tyrväinen** pohtii.

Valtion omistajaohjauksesta vastaava ministeri **Heidi Hautala** ehti ajatella ääneen valtion omistuksen vähentämistä Finnairissa. Ministerikollega **Erkki Tuomioja** ei ajatukselle lämmennyt, koska hänen mielestään ”kansallisvarallisuuden surutonta hävittämistä ja lyhytnäköistä yksityistämistä ei tule enää jatkaa”. Toisaalta Finnair tekee sen joka tapauksessa itse. Tappiot hävittävät varallisuutta kartuttamisen sijasta.

”Jos Finnair jatkaisi nykyisellä rakteenteella, yhtiö tuskin saavuttaisi

riittävää tuottoa pääomalle. Kustannustehokkaan kumppanin löytäminen Euroopan syöttöliikenteeseen ratkaisee Finnairin kilpailukyvyyn”, Jaakko Tyrväinen usko.

FIM on antanut yhtiön osakkeelle ostosuosituksen juuri sillä oletuksella, että kumppani löytyy ja tappiokierre saadaan poikki.

Pakko liittoutua

Valtiot eri puolilla Eurooppaa ovat kilvan myymässä osuuksiaan lentoyhtiöistä. Norja, Ruotsi ja Tanska kappittelevat SAS:n osakkeita. Pelin henki näyttää olevan liittoudu tai kuole. Monet ovat sinnitelleet hengissä vain valtion tuella. Unkarin Malévin ja Espanjan Spanairin korjasi kuolema, ja uusia ruumiita odotetaan.

SAS:n ja Finnairin ohella valtiot ovat lehtitietojen mukaan myyntilaidalla seuraavissa yhtiöissä: Irlannin Aer Lingus, Portugalin TAP, Puolan LOT ja Tsekin Czech Airlines.

Euroopan perinteiset jättiyhtiöt ovat ryhmittyneet kolmeen omistusyhtiöön ja heittäneet hyvästit valtioenemmistöille. Lufthansa on laajentanut omistuksiaan Itävaltaan, Sveitsiin ja Belgiaan. British Airways muodostaa yhdessä Espanjan Iberian kanssa IAG-yhtymän, ja Air France liittoutui hollantilaisen KLM:n kanssa.

Pudotuskilpailun suurin voittaja on tähän asti ollut asiakas. Helsingistä voi lentää lähes mihin tahansa Eurooppaan edullisemmin kuin Rovaniemelle. Ei ihme, että Euroopan seitsemän suurimman lentoyhtiön joukossa on kolme halpayhtiötä: Ryanair, easyJet ja Air Berlin. Niistä Air Berliniä pidetään jo Finnairin todennäköisenä kumppanina. ■

Artikkelien välillä kirjoittaja seuraa talouden käännteitä osoitteessa <http://taludentulikki.com>

Euroopan suurimmat lentoyhtiöt

(miljoonaa matkustajaa/vuosi)

1. Lufthansa Group	90
2. Ryanair	73
3. Air France KLM	71
4. easyJet	45
5. International Airlines Group (British Airways, Iberia)	55
6. Turkish Airlines	30
7. Air Berlin	28
8. SAS Group	25
9. Alitalia	23
10. Swiss International	15