



Finnairin pääjohtaja Topi Manner ei haikaile Nordean johtoon.

Finnair tahkoaa ennätyksiä – markkinoille ne eivät riittäneet

19.7.2019 9.41

Finnairin huhti-kesäkuun tulos oli markkinoille pettymys, ja osakekurssi syöksyi hetkessä yli 13 prosenttia. On pakko kysyä, eikö yhtiöön uskota kun sen matkustajamäärä kipuaa kuukausi toisensa perään uusiin ennätyksiin ja markkinaosuus kasvaa? Viivan allekin jää kymmeniä miljoonia euroja.

Teksti ja kuvat Eero Nokela

Tunnelma Finnairin pääkonttorissa, HOTT:in seitsemännen kerroksen avarissa tiloissa on kaikkea muuta kuin synkkä. Aurinko paistaa, parvekkeelta näkee, että lentoaseman terminaalit 2:n länsisiivessä seisoo kaksi komeaa Finnairin laajarunkokonetta. Koneita nousee hiljaksen, on keskipäivän rauhällisin hetki.

Toimitusjohtaja **Topi Manner** on yhtä rennon oloinen kuin ennenkin. Hymy on herkässä, kädenpuristus luja, business-look kohdallaan. Puolessa vuodessa hän on saanut tottua matkustajalentoliikenteen nousuihin ja laskuihin, jopa turbulenssiin. Vuosineljännekset eivät ole veljiä keskenään, vuodet vielä vähemmän.

Aamupäivän pörssiutinen – markkinat pettyivät ja kurssi syöksyi – ei huhti-kesäkuun tulosjulkistamisstilaisuutta tunnu häiritsevän. Topi Manner sanoo Ylen haastattelijalle tilaisuuden jälkeen, että toisen vuosineljänneksen tulos ”kehittyi maltillisemmin” kuin odotettiin. Niinpä.

Nyt numeroiden kimppuun.

Finnairin vertailukelpoinen tulos Q2:lla oli 47,2 miljoonaa euroa kun se vuotta aiemmin oli 59,2 miljoonaa. Liikevaihto kasvoi 10,4 prosenttia 793 miljoonaan euroon. Matkustajia yhtiö kuljetti ennätyselliset 3,9 miljoonaa (kasvua 13,1 prosenttia), joista suurin osa oli muita kuin suomalaisia. Markkinaosuus vahvistui sekä Aasian- että Euroopan-liikenteessä, Pohjois-Amerikan reiteillä kasvuprosentti oli peräti 58 Los Angelesin reitin avauduttua. Asiakastytyväisyys on noussut ja varaustilanne loppuvuodelle hyvä.

Markkinat odottivat kurssinousun jatkuvan

Keskiviikkoinen tulosjulkistaminen pudotti niin alaa seuraavat kuin nämä ”markkinavoimatkin” maan pinnalle. Paha uni oli sittenkin totta, Finnairin pitkin kevättä jatkunut markkinoiden mielestä liian nopea kurssinousu lässähti minuutissa ja kurssi syöksyi yli 13 prosenttia. Vielä maanantain Kauppalehdessä Finnair komeili liiketulostaan parantavien pörssiyhtiöiden listalla kolmantena heti Fortumin ja Nesteen jälkeen.

Globaalit epävarmuustekijät, rahtimarkkinoiden heikko kysyntäympäristö, polttoainekulujen nousu neljänneksellä vertailukaudesta, valuuttakurssien heilahtelut ja toiminnallisten kulujen nousu, jopa matkapalvelujen (siis Aurinkomatkojen) hidastunut kysyntä heikensivät yksikkötuottoja. Monethan jäivät odottamaan millainen tästä kesästä tulee ja siirsivät matkaostospäätöstään juhannukseen – perinteisesti. Nyt kauppa käy rajuilman tavoin, kiitos kylmän heinäkuun alun.

Liiketoimintaympäristö ei ole ainakaan parantunut edellisvuodesta; Topi Manner sanookin osuvasti, että jo yksittäinen lause **Donald Trumpin** suusta voi nostaa raakaöljyn hintaa. Lentopetrolin kallistumisen lisäksi tulosta rasittivat normaalia suuremmat huoltokustannukset, joista puolet koostui varamoottorien vuokrista. Myös hiilidioksidipäästöjen kompensointikulut kasvoivat.

Uusi kohde Etelä-Koreassa

Finnairin laivue on kasvanut alkuvuodesta kahdella Airbus A350 -koneella, reitti Los Angelesiin avautui jälleen keväällä ja muihin reittikohteisiin lennetään nyt useammin. Finnair alkaa lentää ensimmäisenä eurooppalaisena yhtiönä Etelä-Korean Busaniin. Se on 3,5 miljoonan asukkaan kaupunki, ympäröivän alueen asukasluku on peräti kahdeksan miljoonaa. Siellä on Hongkongin jälkeen maailman kuudenneksi suurin satama. Wärtsilällä, Volvolla ja Statoililla on Busanissa toimipisteet.

Hyvien uutisten listaa jatkuu näin: Finnair alkaa lentää Kiinaan kolmesti viikossa Pekingin uudelle kentälle talvikaudella, joten Pekingin-lentojen määrä nousee kymmeneen viikossa. Euroopan-liikenteestä on poistunut ylikapasiteettia, mikä tarkoittanee esimerkiksi Norwegianin Boeing Max -koneiden lentokieltoa toistaiseksi. Ja jos taskussanne on Finnair Plus -kulta- tai -platinakortti, voitte odottaa lennon lähtöä ylellisessä, juuri laajennetussa Non-Schengen -alueen loungessa.

Finnairin kapasiteetin kasvu on tuonut sille lisää markkinaosuutta niin Euroopassa kuin mannerten välisessä liikenteessäkin. Jopa kotimaassa liikenne on piristynyt 1,3 prosenttia. Käyttöaste matala 67,5 prosentissa, mutta tuki 1,1 prosenttiyksikön nousua voitaneen juhlia lasillisella kuohuvaa! On syytä mainita, että matkustajat ovat äänestäneet Finnairin jo kymmenen kertaa Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi.

Tekoälysovellus kertoo häiriötilanteista

Kehitys kehittyi kehittymistään, sanoo sananlaskija. Finnairilla se tarkoittaa sitä, että pian tekoälysovellukset parantavat ”ilmailun tilannekuvaa”, jotta yhtiö pystyy parantamaan täsmällisyyttä, johon vaikuttavat meillä oikukas sää ja häiriötilanteet. Sen toivotaan myös parantavan asiakaspalvelua.

Aikanaan nähtäneen, millaista apua tuosta tekoälyhärpäkkeestä on perusliiketoiminnalle, lentämiselle, sillä Finnairin lennoista vain 76,8 prosenttia saapui kesäkuussa aikataulussa. Viime vuonna vastaava luku oli 83,5 prosenttia.

Lentomatrustajien määrä Suomessa kasvaa tasaisesti – meillä ei podeta lentohäpeää niin kuin Ruotsissa.



Helsingin lentoasema näyttää ikuiselta työmaalta, millä lienee osuutta lentojen lähtöihin ja vastaavasti saapumisiin, ja samalla asiakastytyväisyyteen. Topi Manner sanoo Finnairin käyvän jatkuvaa keskustelua Finavian kanssa siitä, miten terminaalin laajennustyö vaikuttaisi mahdollisimman vähän liikenteen sujumiseen.

Ei aikataulua konetilaukselle

Vuotuinen ilmailun suurkatselmus, Pariisin Air Show, pani alan ammattilaiset odottamaan, joko Finnair on tehnyt päätöksen mitä kapearunkokoneita se tilaa ikääntyvien Airbus A320 -koneiden tilalle. Kauppa kävi kiivaana, ja Airbusin uusinta mallia, A321 XLR -pitkänkantaman konetta tilattiin satamäärin, mutta Finnair ei ollut ostajien listalla. Miksi, Topi Manner?

”Uusien koneiden hankinta tulee olemaan uuden vuosikymmenen suurin investointi, mutta vielä meillä ei ole antaa aikataulua, milloin päätös tehdään. Asiaa tutkitaan ja vaihtoehtoja harkitaan.”

Finnair on ollut viime viikkoina julkisuudessa myös toisesta asiasta. Se on joutunut oikeudessa vastaamaan matkustajan vaadittua korvausta lentojen viivästymisestä. Yhtiö hävisi jutun. Vaikka EU:ssa on selvät säännöt siitä, miten matkustajalle korvataan peruutuksista, myöhästymisistä ja ylibuukkauksista johtuvat kustannukset, yhtiö on joutunut tämän tästä kuluttajaviranomaisen kanssa tukkanuottasille näistä pykälistä. Miksi?

Johtaja **Arja Suominen** vastaa, että Finnair maksaa mukisematta korvaukset selvissä tapauksissa, mutta aina eivät vaatimukset ole täysin selviä. Vuosittain näitä korvauksia maksetaan useita miljoonia euroja.

Lentäminen lisääntyy – pitäisikö hävetä?

Ruotsalaiset potevat niin sanottua lentohäpeää ja ovat siirtyneet junamatkustajiksi vähentääkseen päästöjä. Onko ”tauti” tarttunut jo suomalaisiin?

Vastaus tulee nopeasti: siitä ei ole merkkejä Suomessa. ”Suomihan on saari, vaikeampi täältä on lähteä junalla Eurooppaan kuin Ruotsista”, Arja Suominen vastaa. Lentomatkustuksen suosio jatkuu vahvana. Lennetäänkö tulevaisuudessa biopolttoaineella, se ratkennee aikanaan, saatavuus ja hinta ratkaisevat.

Mielenkiintoinen ala – ei paluuta Nordeaan

Toimitusjohtaja Topi Manner tuli Nordeasta Finnairiin. Nyt hänen nimensä on ollut julkisuudessa veikkattaessa kenestä tulee Nordean uusi konsernijohtaja **Casper von Koskullin** siirtyessä eläkkeelle ensi vuonna.

”En ole hakemassa Nordean konsernijohtajaksi eikä minua ole toisaalta pyydettykään palaamaan”, Manner vastaa naurahtaen. Hän kehuu viihtyvänsä erinomaisesti Finnairissa.

