

Finnairin matkustajamäärä ennätyksellinen – öljy, taifuunit, hellekesä ja perumiset synkistivät tulosta

10.11.2018 0.00

Lentoyhtiö Finnairin matkustajamäärässä saavutettiin heinä-syyskuussa uusi ennätys, liikevaihto kasvoi kaikilla markkina-alueilla ja asiakkaat antoivat Finnairille viisi tähteä laajassa kansainvälisessä arvioinnissa.

Teksti ja kuvat Eero Nokela

Tätä auvoa himmensivät monet koko alan haasteet, joista ehkä kummallisimpana varamoottoreiden heikko saatavuus. Yksi Chicagossa ruhjottu laajarunkokone aiheutti lokakuussa peruutussuman.

Aluksi lukuja. Kolmannen vuosineljänneksen liikevaihto kasvoi vuodentakaisesta 735,4 miljoonasta eurosta 8,9 prosenttia 801,2 miljoonaan euroon. Tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 14,2 prosenttia, nopeammin kuin kysyntä, mikä aiheutti pienen notkahduksen matkustajakäyttöasteeseen (84,4 prosenttia, - 2,7 prosenttia)

Vertailukelpoinen liiketulos oli 108,4 miljoonaa euroa (118,9). Tämä riitti analyytiköille ja hurjaa pörssiromahdusta ei tapahtunut torstaiaamuna. Osakekohtainen tulos oli 0,60 euroa (0,71).

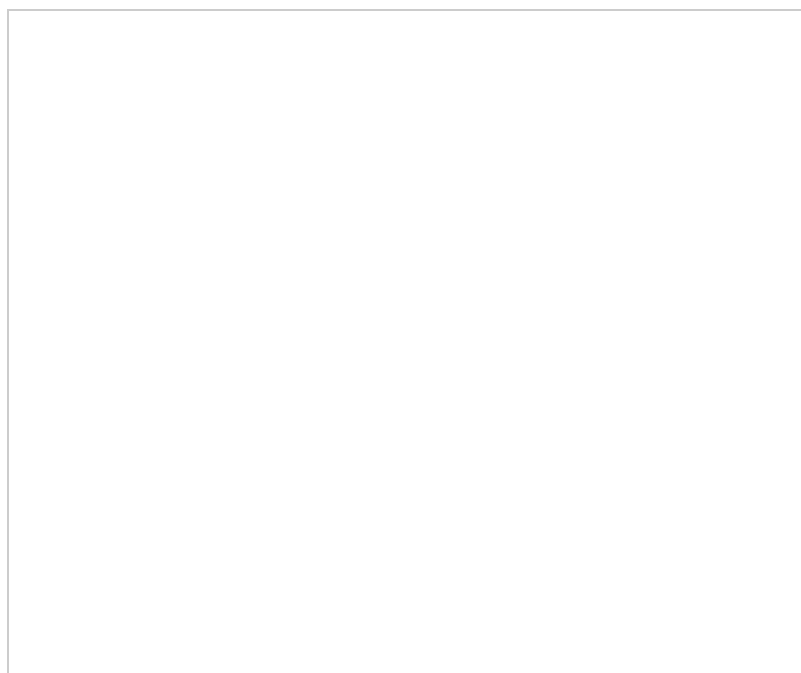
Tuloksen esitellyt talousjohtaja ja vt. toimitusjohtaja **Pekka Vähähyyppä** oli suhteellisen tyytyväinen kasvun jatkumiseen, vaikkakin nyt katkesi yli kymmenen kertaa jatkunut perättäinen kvartaalinen kasvuputki.

Finnair alkaa lentää ensi keväänä ympärivuotisesti Yhdysvaltain Los Angelesiin ja Hongkongiin lennetään kaksi kertaa päivässä.

Kaupallinen johtaja **Juha Järvinen** pitää Finnairin päätöstä avata Los Angelesin -reitti osuneena reittilisäyksenä. "Hyvin se on otettu vastaan, myös rahtikysyntä sinne on kovaa. Ja onhan Los Angeles huomattavasti suurempi markkina-alue kuin San Francisco", hän kiittelee. Finnair pääsee nyt kilpailemaan nopealla yhteydellä länsirannikolle muualta Euroopasta. Lentoaika Losiin on 11 tuntia mennessä ja 10,5 tuntia paluussa.

Langaton yhteys 21 Euroopan-koneessa

Finnair asentaa parhaillaan kaikkiin kapearunkokoneisiin



langattoman wifin. Siitä yhtiö on saanut hyvää palautetta matkustajilta. Merkittävä investointi on myös uusi digipalvelu, joka mahdollistaa suomalaisten matkailuhelmien myynnin ensi keväänä.

”Onhan se merkittävä parannus kun Euroopan-lennolla voi katsella suorana HD-lähetyksenä Kimin ajoa formulakisoissa”, kiitteli operatiivinen johtaja **Jaakko Schildt**.

Eurooppa-Aasia-akseli toimii hyvin paitsi aikataulullisesti myös numeroiden valossa. Liikevaihto kasvoi nimittäin enemmän kuin kapasiteetti yhdeksän kuukauden jaksolla. Q3:lla liikennöintihäiriöt Aasiassa – taifuunit Japanissa ja Hongkongissa – aiheuttivat tähän yhtälöön pahan särön ja useita peruutuksia. Niinpä Eurooppa jäi tavoitteesta 4,3 prosenttia miinukselle.

Hellekesä ja moottoripula

Voisi kuvitella, että kun oli näin lämmin kesä, matkustajat säntäsivät vilvoittaville rannoille ja täyttivät koneet äärimmilleen. Näin ei kuitenkaan käynyt, vaan matkapalvelujen kysyntä laski heinä-elokuussa. Lähinnä tästä kärsi Aurinkomatkat, joka muuten tekee hyvää tulosta.

Vielä kummallisemmalta maallikon korvaan kuulostaa se, että lentokoneiden varamoottoreiden saanti on ollut tänä vuonna heikkoa. Tämä aiheutti useita peruutuksia niin kapea- kuin laajarunkokoneiden lentoihin.

Finnairilla on käytössään kahden valmistajan moottoreita, ja ongelma oli molemmilla sama. Erityisesti puute koskee uuden tekniikan moottoreita. Niinpä Airbusilla seisoo uusia koneita tehtaalla odottamassa moottoreita. Moottorivalmistajat eivät olleet varautuneet dramaattisesti kasvaneeseen kysyntään, ja ilmiö on globaali, Jaakko Schildt huomautti.

Polttoaineen raju hinnannousu noin 40 miljoonalla eurolla vertailukaudesta yhdistyneenä volyymien kasvuun aiheutti puolestaan noin 19 miljoonan euron kuprun tulokseen. Ilman suojausta lasku olisi ollut 30 miljoonaa rajumpi, Pekka Vähähyyppä laskee.

Lentopetrolin osuus lipun hinnassa on 23-25 prosenttia. Jos raakaöljyn hinta jatkaa nousuaan, kallistumisen maksaa lentomatkustaja, mutta toistaiseksi kukaan ei ole uskaltanut nostaa hintoja kovan kilpailun vuoksi.

”Finnair lentää laiskasti Lappiin”

Kesällä luimme Kauppalehdestä ministeri **Mika Lintilän** (kesk) Lapin-matkan terveisistä. Hän oli tavannut Pohjois-Suomen matkailuyrittäjiä, jotka lähettivät Lintilän kautta kipakoita terveisiä Finnairille. Otsikossa luki komeasti, että elinkeinoministeri syyttää Finnairia laiskasta lentämisestä.

Hyvät herrat, onko ministeri ottanut yhteyttä? Kysymykseni kirvoittaa hersyvät naurut. Ei ole ottanut, nämä vastaavat kuorossa.

Totuushan on, että Finnair lensi kesäkaudella vain yhden päivittäisen kolmiolennon Helsinki-Ivalo-Kittilä-Helsinki. Se oli kuulemma välillä niin tukossa, ettei puhettakaan millään vapaalipuilla kyytiin. Erityisesti Ivalo-Kittilä-väli oli ”paha”. Ruska-aikaan reittiä lennettiin kuitenkin yli 200-paikkaisella Airbus A321 -koneella. Sen sijaan Rovaniemelle ja Kuusamoon oli tarjolla useita vuoroja päivässä. Onko niin, että kun ei ole lentoja, ei ole kysyntääkään, ja toisin päin?, tämä ei selvinnyt torstaisessa tapaamisessa.

Finnairilaiset kiirehtivät vakuuttamaan, että talvikaudelle Lappiin on lisätty lentoja kaikille lentoasemille huomattava määrä edellistalvesta. Johtoryhmä vakuuttaa myös, että yhteistyö Lapin matkailuyrittäjien kanssa toimii hyvin, ja ensi kesäksi lentoja lisätään. Olisiko syytös laiskasta kesälentämisestä sittenkin kuultu!

Haveri Chicagon lentoasemalla

Syyskuun 25. päivänä Yhdysvalloissa Chicagon lentokentällä kuormauslaite vaurioitti Finnairin 330-laajarunkokoneen takarunkoa niin pahasti, ettei sille voitu lentää takaisin Helsinkiin. Tästä seurasi sarja peruutuksia, kunnes yhtiö hankki italialaisen Air Italyn vastaavan kokoisen koneen miehistöineen lentämään lokakuun loppuun saakka Finnairin Miamin- ja Chicagon lennot.

Koska konetta ei voitu korjata Chicagossa, se lennettiin 11. lokakuuta Kaliforniassa Los Angelesin itäpuolella sijaitsevan San Bernardinon lentokentälle, missä se laitetaan kuntoon. Finnair on varautunut perumaan lentoja myös marraskuun ensimmäisellä

Talousjohtaja ja vt. toimitusjohtaja Pekka Vähähyyppä pahoitteli, että pitkään jatkunut perättäinen neljännesvuosittainen nousukäyrä pysähtyi nyt heinä-syyskuussa. Vahvaa kasvua himmentää eniten lentopetrolin voimakas hinnannousu.



Helsingin lentoaseman matkustajamäärän kasvu kulkee käsi kädessä Finnairin kanssa. Aasia-Eurooppa-liikenne toimii hyvin ja tuo paljon vaihtomatkustajia, stop over -matkustajia saisi olla enemmän.



viikolla viisi edestakaista kaukolentoa ja menolennon San Franciscoon.

Yhtiön johtoportaan herrat eivät suostu edes arvioimaan, mitä tämä kaikki maksaa. Kaikilla toimijoilla on vakuutukset, joista aikanaan haetaan ja maksetaan korvauksia. Finnairin kontolle jää peruuntuneiden lentojen matkustajien uudelleenreititys ja korvaukset. Pienellä rahalla ei siitäkään selvitä.

Tiettävästi Finnair oli jo kertaalleen vaihtanut Chicagon maapalveluyhtiötä reitin avauksen jälkeen, koska se oli tyytymätön yhtiön toimintaan, ja sitten kävi näin. Toki johtaja Jaakko Schildt rauhoittelee, että tällaiset haverit ovat äärimmäisen harvinaisia – myös maailmanlaajuisesti.

”Kone sai maapalvelussa pusun”, Pekka Vähähyyppä naurahtaa. Schildt lisää, että vastuukysymykset on mainittu sopimuksissa tarkasti.

Vahva tase ja omavaraisuusaste

Finnairilla ei talouslukujen perusteella ole hätäpäivää. Sen tase on vahva, kassassa on rahaa 1,119 miljardia euroa ja omavaraisuusaste on 37,5 prosenttia. Tänä vuonna tulee vielä yksi Airbus A350 lisää kaukoliikennelaivastoon ja ensi vuonna kaksi. Ne voidaan maksaa käteisellä, talousjohtaja lupaa.

Torstaiaamun uutinen ennen Q3-tulosjulistusta koski lentäjien osakesidonnaisen kannustinohjelman purkautumista. Tavoitteena tässä vuonna 2014 solmitussa sopimuksessa oli saavuttaa 17 miljoonan euron vuotuiset säästöt, mutta koska säästöjä saavutettiin vain 11 miljoonaa, ohjelma purkautui yhteisymmärryksessä