

Finnairin hallituksen puheenjohtaja Christoffer Taxell
Finnairin yhtiökokous 24.3.2011
Helsingin Messukeskus

Arvoisat osakkeenomistajat, bästa aktieägare, Dear Shareholders

Finnairin kokoontuessa yhtiökokoukseen tärkein markkinamme, Japani, kärsii luonnonkatastrofin aiheuttamista mittavista vahingoista. Osoittakaamme myötätuntoa niistä kärsiviä ihmisiä kohtaan.

Talous kääntyi erittäin vaikean vuoden 2009 jälkeen viime vuonna taas kasvu-uralle, mutta ei vielä saavuttanut edellisen korkeasuhdanteen tasoa. Tämä yleinen taloustrendi vaikutti viime vuonna myönteisesti myös Finnairiin. Vuosi oli selkeästi edellistä vuotta parempi, liikevaihto kasvoi, mutta tulos jäi edelleen tappiolliseksi. Toiminnan tehostamistoimet kantoivat tulosta, kiitos muun muassa yhtiön ja ammattijärjestöjen välisten ns. vakauttamissopimusten. Tuhkapilvi ja loppusyksyn lakko kumosivat kuitenkin toiveet positiivisesta tuloksesta.

Vaikka myönteinen taloustrendi jatkuukin, on viime kuukausina ollut havaittavissa kasvavaa epävarmuutta. Öljyn hinta on voimakkaasti noussut. Viime viikkojen tapahtumat Lähi-idässä ja Japanissa heikentävät entisestään ennustettavuutta. Alkaneen vuoden ennustaminen siis on poikkeuksellisen vaikeaa, mutta näemme kuitenkin nykytilanteessa myös myönteisen kehityksen aineksia.

Toimitusjohtaja kertoo hetken päästä enemmän viime vuoden kehityksestä ja arvioi alkaneen vuoden näkymiä.

Koska tämä on viimeinen kerta, kun avaan Finnairin yhtiökokouksen, sallittakoon minun esittää joitakin yleisempiä havaintoja.

Lentoliikenteestä puhuttaessa korostetaan lähes loputtomasti alan poikkeuksellisen kovaa kilpailua ja se on valitettavan totta. Siihen on useita syitä.

Perinteisten - aikaisemmin usein valtion-omisteisten -yhtiöiden rinnalle on tullut yhtiöitä, joilla on kevyempi rakenne, joustavat työehdot ja erilaiset traditiot, lyhyesti sanottuna pienemmät kiinteät kustannukset. Tämä vahvistaa näiden yhtiöiden hintakilpailukykyä. Älkäämme niitä moittiko. Kysykäämme sen sijaan, millä keinoin me, perinteisenä reittiliikenneyhtiönä, pystymme itse kilpailemaan uusien tulokkaiden kanssa, jotka ovat tuoneet alalle runsaasti uutta, kilpailua kiristävää kapasiteettia.

Ei ole kovin omaperäistä todeta, että kilpailukykyämme riippuu ennen kaikkea tarjontamme houkuttelevuudesta, hinnasta ja laadusta. Onko kokonaisuus riittävän attraktiivinen? Onko meillä taloudelliset edellytykset pärjätä? Ovatko asiakkaat valmiit maksamaan meille korkeampaa hintaa kuin kilpailijoille?

Finnair edustaa laatua. Meillä on osaava ja sitoutunut henkilökunta sekä uudenaikaiset koneet. Meneillään oleva uudistus tuo lisää raikkautta Finnairin brandiin. Eurooppa-Aasia-liikenteestä on viime vuosina tullut yhä tärkeämpi osa tätä brandia.

Aasian-liikenne on kasvanut tavalla, jota monikaan ei pystynyt kuvittelemaan vain kymmenen vuotta sitten. Liikenne on tänä aikana kasvanut, yhdeksästä viikkovuorosta tämän kevään 74 vuoroon! Tämä on luonut tuhansia uusia työpaikkoja, pääosin Suomeen. En usko, että mikään muu kuin suomalainen yhtiö laajassa mitassa käyttäisi Via Helsinki -konseptia.

Samalla on kuitenkin tunnustettava, että niin erinomainen kuin reitti Aasiasta Helsingin kautta Eurooppaan onkin, on maantieteellisesti myös muita, lähes yhtä hyviä reittejä.

Jos haluamme säilyttää lentotoiminnan volyymin ja kasvattaa sitä, tehdä tulosta, joka mahdollistaa toiminnan kehittämisen ja laivaston pitämisen vähintään yhtä modernina kuin nyt, jos haluamme tarjota tuhansille työtä - maassa ja ilmassa - myös jatkossa, meidän täytyy olla luotettava, korkealaatuinen ja hintakilpailukykyinen lentoyhtiö.

Asiakkaat maksavat jokaisen finnairilaisen palkan riippumatta siitä, missä tehtävässä tämä toimii. Kasvavassa määrin asiakkaamme ovat aasialaisia. He arvostavat luotettavuutta. Kaikkia asiakkaita tulee luonnollisesti palvella hyvin, mielellään heidän omalla kielellään. Asiakkaita ei voi jättää pulaan sisäisistä kiistoistamme johtuen. Silloin he jättävät meidät, pysyvästi. Ellei ole asiakkaita, ei ole myöskään työtä. Jos siis työ- tai työehtosopimuksista on erimielisyyksiä, ne on pystyttävä ratkaisemaan sopimusteitse.

Yhtä karu on kilpailukykyä koskeva sanoma. Jos kustannustasomme on korkeampi kuin kilpailijoillamme, meille ei jää toimintaedellytyksiä tulevaisuudessa, ainakaan ei nykyisessä laajuudessa. Sen vuoksi pyrkimykset edelleen alentaa suhteellisia kustannuksia ovat välttämättömiä, vaikkakaan eivät aina miellyttäviä.

Tappiollisena Finnair on vielä kaukana pitkän ajan tavoitteistaan. Miinuksen kääntäminen plussaksi ei valitettavasti riitä. Vasta 6 prosentin operatiivisen tulostavoitteen saavuttaminen antaa meille riittävästi voimaa pitää laivastomme pitkällä aikavälillä uudenaikaisena ja asiakkaiden silmissä raikkaana ja kilpailukykyisenä.

Pääomia vapauttamalla ja suurin ponnistuksin olemme kuitenkin viime vuosina tässä suhteessa pärjänneet melko hyvin, vaikka tulosta on tehty vain harvoin. Tätä tietä ei kuitenkaan ole mahdollista kulkea loputtomasti.

Aasian liikenteen syöttöliikennettä on syytä tarkastella ennakkoluulottomasti. Yhtiö on aktiivisesti hakemassa ja luomassa yhteistyökuvioita, jotka kustannustehokkaasti toisivat riittäviä ja hyviä volyymeja Aasian reiteillemme. Onnistuminen tässä on ensiarvoisen tärkeää.

Alallamme on meneillään voimakas konsolidointikehitys, liittoutumia rakennetaan. Finnairin on pidettävä huolta siitä, että se aktiivisesti seuraa tilannetta ja liittoutuu. On hyvä muistaa, että yleensä ei riitä se, että sopeutuu ympäröivässä maailmassa tapahtuviin muutoksiin. Pitää myös itse olla rakentamassa muutosta.

Finnair on 22 vuotta ollut pörssiyhtiö, ja sitä johdetaan pörssiyhtiönä. Se seikka, että Suomen valtio on Finnairin suurin omistaja, ei vaikuta eikä saa vaikuttaa toimintaamme. Haluan todeta, että puheenjohtajakauteni aikana suurin omistajamme on ollut lojaali ja suhteessa yhtiön hallitukseen noudattanut hyviä hallintotapoja.

Julkisuudessa - ja joskus myös oman väen keskuudessa - kuulee välillä kommentteja siitä, että valtion pitäisi jollain keinoin edistää Finnairin toimintaa tai tukea esimerkiksi työpaikkojen pysyvyyttä. Vapaa kilpailu on suonut Finnairille mahdollisuuden kehittyä ja kasvaa. On poissuljettua, että valtio voisi ryhtyä subventoimaan kovassa kilpailussa toimivan Finnairin toimintaa ja näin rikkoa niitä periaatteita, joiden varassa yhtiö on kehittynyt. Päinvastoin näen viisaaksi toimia niin, että Finnairin rooli kovassa kilpailussa toimivana pörssiyhtiönä korostuu.

Viime vuoden tulos oli siis tappiollinen. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa vuodelta 2010 ei jaeta. Huomionarvoista kuitenkin on, että yhtiön voitonjakokelpoiset varat ovat 339,4 miljoonaa euroa. Viimeisen viiden vuoden aikana yhtiö on jakanut osinkoa kaksi kertaa, yhteensä 0,4 euroa per osake. Näin päättäessään omistajat osoittavat pitkämielisyyttä - ja ehkä myös uskoa yhtiön tulevaisuuteen. He ovat kuitenkin sijoittaneet huomattavat varat yhtiöön nimenomaan tuoton toivossa. Osingoton pörssiyhtiö ei voi loputtomasti toimia uskottavasti.

Uskon itse, että on olemassa edellytykset kääntää Finnairin suunta ja saada taas nokka ylöspäin, joskin tämä vuosi tuskin on helppo. Tässä tehtävässä toivotan Finnairin toimitusjohtajalle, koko henkilöstölle - ja uudelle hallitukselle menestystä.