


# Logbook




Vuosikatsaus 2008




## Talous

 Vuosi 2008 tarjosi lentoyhtiöille kylmää kyytiä. Kurimus jatkuu, mutta selviytyjiäkin on.


## Matkailu

 Lomalta haetaan nyt laatua. Tarjoilu on kilpailuvaltti ja lentokoneessa nautitaankin maailman parasta samppanjaa.

## Yritysvastuu

 Kestävä kehitys on koko toimialan elinehto. Lentoyhtiössä vastuun kantaminen alkaa taloudesta.

## Tulevaisuus

 Uljas historia on hieno saavutus, mutta tärkeämpää on katsoa tulevaisuuteen. Miten lennetään vuonna 2093?







# Logbook

## SISÄLTÖ

- 02 Kauas on pitkä matka, pääkirjoitus
- 03 Finnairin vuosi

### *Talous*

- 06 Avainluvut 2008
- 06 Finnairin sijoitustarinassa on kasvua
- 11 Kylmää kyytiä lentoyhtiöille
- 13 Monopolipeliä taivaalla, kolumni
- 14 Aasian-lennoilla mukana myös rahti
- 16 Kurimuksesta kuivin jaloin
- 18 Matkailijan mielessä ympäri maailmaa
- 22 Via Helsinki
- 24 Vauhtia vuoristoradalla, kolumni
- 25 Uusi reitti syntyy taivaanrantaan maalatan

### *Matkailu*

- 30 Lomailija suosii laatua
- 33 Matkakohteena Soul, Algarve, Taj Mahal, Osaka ja Bukarest
- 46 Jokainen asiakaskohtaaminen on totuuden hetki
- 48 Kulinarismia korkeuksissa
- 53 Tuhannen ja yhden toiminnon lento
- 55 Hyvä tarina ei unohdu
- 58 Lumimyrsky, kolumni

### *Yritysvastuu*

- 60 Ympäristö osana yhteiskuntavastuuta
- 64 Olemassaolon bambunkorsi
- 68 Energia haltuun Tekniikassa
- 70 Modernilla laivastolla uudelle vuosikymmenelle

### *Tulevaisuus*

- 72 Finnairin aikakoneella olet jo tulevaisuudessa
- 75 Tuulinen juhlavuosi
- 78 Lähtöselvitys 2093

- 83 Finnair-konsernin hallitus
- 84 Finnair-konsernin johtoryhmä



Vuoden 2008 vuosikatsaus inspiroituu aikakauslehdistä. Ajankohtaisuus ja nopeatempoisuus määrittävät myös Finnairin toimintatapoja. On katsottava eteenpäin, pintaa syvemmälle ja tarjottava asiakkaille elämyksiä.  
**Toimituskunta:** Christer Haglund, Taneli Hassinen ja Maria Mroue

**Konsepti:** Miltton Oy. Projektipäällikkö Leena Löytömäki, AD Sampsa Voutilainen, graafinen suunnittelija Jonatan Eriksson, kuvittaja Anton Yarkin  
**Kuvat:** Tim Bird, Senja Larsen, Juha Salminen, Leif Weckström, Rasmus Wilen, Shutterstock ja Finnair  
**Paino:** Edita Prima Oy, Helsinki 2008

**Yhteystiedot:** Finnair Oyj, Helsinki-Vantaan lentoasema, Tietotie 11 A, 01053 Finnair  
 Puhelinväihde: (09) 818 81  
[www.finnair.fi](http://www.finnair.fi)  
[www.finnair.fi/konserni](http://www.finnair.fi/konserni)





## LENTOYHTIÖN VOI KILPAILUTTA HELPOSTI NETISSÄ, MUTTA LENTOYHTIÖ JOUTUU OSTAMAAN TUOTANNONTEKIJÄNSÄ USEIN JÄYKILTÄ MARKKINOILTA.

# Kauas on pitkä matka

## pääkirjoitus

**JUKKA HIENONEN**  
TOIMITUSJOHTAJA  
FINNAIR OYJ

Lentoliikenne on usein tapahtumien ytimessä. Koko massiivisessa ilmailukoneistossa lentoyhtiö on se, jolla on matkustavan silmissä identiteetti. Lentoyhtiön palvelu koetaan henkilökohtaisesti. Kun palvelu pelaa, asiakas on tyytyväinen.

Lentomatkustamiseen liittyy paljon odotuksia, ja aina ne eivät täyty. Syy voi olla joko lentoyhtiössä, jossakin muussa toimijassa tai yksinkertaisesti olosuhteissa. Lento saattaa olla myöhässä monesta eri syystä tai palvelu voidaan kokea epäonnistuneeksi. Riippumatta alkuperäisestä syystä katseet kääntyvät lähes poikkeuksetta lentoyhtiöön. Tämä asettaa meille suuren ja monitasoisen haasteen.

Finnaairilla oli viime vuonna useita tilanteita, joissa sekä asiakas että me olimme lujilla. Oli monenlaisia poikkeustilanteita lakoista, mielenosoituksista, sääoloista ja teknisistä syistä johtuen. Koetimme kaikissa tilanteissa lievittää asiakkaillemme koituvaa haittaa niin pitkälle kuin asiat olivat meidän päätettävissämme.

Maineemme luotettavana lentoyhtiönä velvoittaa meitä. Asiakkaan olon helpottamiseksi etsimme vaihtoehtoisia ratkaisuja tilanteissa, joissa olisi yhtiön kannalta ollut helpompaa ja halvempaa lyödä hanskat tiskiinkin ja odotella tilanteiden selkiytymistä.

Korkealuokkaisella palvelulla, kuten täsmällisyydellä ja vastuunotolla poikkeustilanteissa, on kustannuksensa. Verkostolentoyhtiönä ylläpidämme lukuisan määrän prosesseja, jotta itse matka sujuisi mutkattomasti.

\*\*\*

Lentoyhtiöiden kustannusrakenteet ovat kovassa koetuksessa nyt, kun keskeisimmän raaka-aineen, öljyn, hinta on laukannut sekä historialliseen huippuunsa että syöksynyt lähihistorian pohjalukemiin. Ennakointi on ollut vaikeaa. Lentolippujen hinnat ovat sen sijaan valuneet tasaisesti alaspäin.

Edullisimman hinnan löytämiseksi lentoyhtiöt voi helposti kilpailuttaa netissä, mutta lentoyhtiö joutuu useimmiten ostamaan palvelunsa, raaka-aineensa ja työvoimansa jäykiltä markkinoilta. Monet tuotannontekijät lentoyhtiön arvoketjussa ovat monopolien, kartellien tai muuten rajoitetun kilpailun käsissä.

Kustannusrakenteet ovat kehittyneet vuosikymmenten saatossa ja aivan erilaisessa toimintaympäristössä, kuin missä tänään elämme. Kiinteät kustannukset sekä hitaasti ja heikosti joustavat palkat vaikeuttavat kustannusten sopeuttamista kysyntä- ja kapasiteetti-muutosten yhteydessä. Kustannusten leikkaaminen on suuren työn takana.

\*\*\*

Maailmanlaajuinen kysynnän heikentyminen ja tuottojen lasku matkustaja- ja rahtiliikenteessä kuristavat kaikkien toimijoiden kassavirtoja. Lisäksi lentoyhtiöiden investointiohjelmia vaikeuttaa rahoitushanojen tiukkuus. Tulevien vuosien haasteina ovat päästökaupan kuormitus sekä öljyn hintakehityksen arvaamattomuus.

Toimintaympäristö käy monille lentoyhtiöille kestäättömäksi. Kun omat rahkeet hiipuvat, hakeudutaan kurssiin tai kauppatavaraksi toimialan järjestelyihin. Järjestelyjä on jo nähty kymmenittäin ja suurimmat ovat todennäköisesti vielä edessä.

Finnaairin tie ei tule olemaan helppo. Pidämme kiinni Aasian-strategiastamme ja huollamme sitä niin, että voimme hyödyntää kasvavia markkinoita tulevaisuudessakin. Yhteistyö muiden lentoyhtiöiden kanssa laajentaa reittitarjontaamme. Jatkamme työtä oman kustannusrakenteemme parantamiseksi ja joustavuuden lisäämiseksi. Siten pystymme varmimmin parantamaan toimintamme ja palvelumme laatua sekä vastaamaan sidosryhmiemme tarpeisiin pitkällä tähtäimellä.

Ihmiset matkustavat aiempaa useammin ja pidemmälle. Kauas on pitkä matka ja matkan päässä odottavat monenlaiset asiat ja tilanteet. Ei ole yhdentekevää kenen seurassa matkustaa. Meillä Finnaairissa on takanamme pitkä kokemus miellyttävästä matkanteosta. Meillä on vankka halu matkustaa yhdessä asiakkaidemme kanssa myös pitkälle tulevaisuuteen.



# Logbook

## Finnairin vuosi



### TAMMIKUU

Finnairin virolainen tytäryhtiö Aero lensi viimeisen lentonsa 6.1. Samalla päättyi Finnairin potkurikoneaikakausi, kun Aeron väreissä viime vuodet lentäneet ATR-72-201-koneet siirtyivät uusille omistajille.



### TOUKOKUU

Finnair vastaanotti ensimmäisen uuden Airbus A340E -koneensa toukokuussa. A340-koneita käytetään Finnairin Aasian-reiteillä. Finnair korvaa Boeing MD-11 -kaukoliikennelaivastonsa A340- ja A330-laajarunkokoneilla vuoteen 2010 mennessä. Sivut 08



### KESÄKUU

Finnair aloitti reittilennot Etelä-Korean Souliin kesäkuun alussa. Finnair on ainoa ilman välilaskuja Etelä-Koreasta Pohjois-Eurooppaan lentävä yhtiö. Soulin moderni Incheon International Airport on yksi Aasian suurimmista lentoliikenteen keskuksista. Etelä-Korea on maailman kymmenenneksi suurin

talousalue ja 49 miljoonan asukkaan maa. Liikematkustuksen lisäksi kohde tarjoaa runsaasti potentiaalia turistimatkustukselle Aasiasta Eurooppaan, ja alue on myös nousemassa yhä suosituimmaksi eurooppalaisten matkailijoiden keskuudessa. Sivut 33



### KESÄKUU

Kesäkuun 12. ilmoitettiin yt-neuvotteluiden aloittamisesta. Lentotoimialan selviytymis-taistelussa lähdettiin hakemaan 25 miljoonan euron säästöjä henkilöstökuluissa. Toiset 25 miljoonaa säästettiin muilla keinoilla. Sivut 66

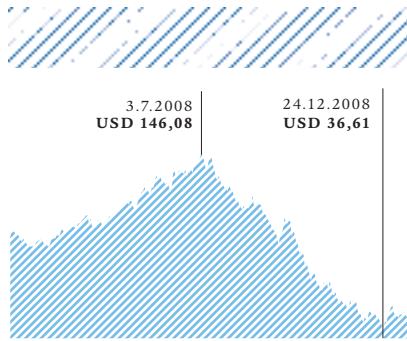


### HEINÄKUU

Finnairin Silver Birdiksi nimetty retrokone teki ensimmäisen retrolentonsa Kööpenhaminaan 30.7. Airbus A319 -kone maalattiin 1950-luvulla liikennöinnin aloittaneen Finnairin Convairin väreihin yhtiön 85-vuotisjuhlien kunniaksi. Sivut 75

**HEINÄKUU**

EU-parlamentti päätti 8.7. liittää lentoliikenteen päästökauppaan vuonna 2012. Jotta päästökauppa ei vaarantaisi eurooppalaisten yhtiöiden kilpailuasamaa, tulisi järjestelmän olla globaali. Sivu 62

**HEINÄKUU**

Öljyn hinta nousi kesällä ennätyskorkealle ja nosti polttoainekustannuksia huomattavasti. Monille lentoyhtiöille kerosiinikulut koituivat kohtaloksi. Öljyn hintapiikin jälkeen alkoi maailmantalouden alamäki näkyä selvästi. Sivu 11

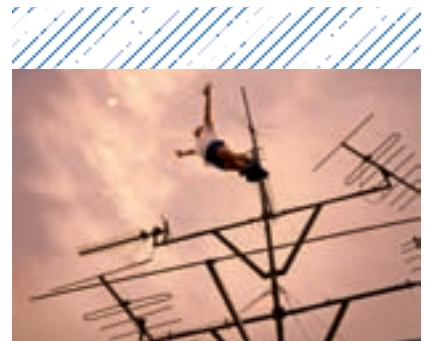
**LOKAKUU**

Boeing MD-11 -koneiden lähtölaskenta on alkanut. Koneyksilö OH-LGC poistui liikenteestä lokakuussa. Finnairin väreihin maalatut seitsemän MD-11-konetta korvataan kaksimoottorisilla Airbus A330-300 -koneilla, joita Finnair on tilannut kahdeksan. Sivu 70

**LOKAKUU**

Lennetäänkö vuonna 2093 ääntä nopeammin? Näyttävätkö lentokoneet lentäviltä lautasilta? Tarvitaanko polttoainetta ja tuotetaanko päästöjä? Entä avaruus, voiko siellä asua, työskennellä tai lomailla? Finnair otti juhluvuonna menneiden muistelun sijaan

haltuunsa tulevaisuuden ja kurkisti vuoteen 2093 asti kirjassa Departure 2093 – Viisi viisiä lentomatkailusta. Lue lisää osoitteessa [www.departure2093.com](http://www.departure2093.com). Sivu 78

**MARRASKUU**

Finnair juhlisti pitkää ikäänsä myös aasialaisen nykyaikaisen parissa Piliin piirretty -näyttelyssä Kiasmassa. Vuospäivän kunniaksi Kiasmassa kävijät pääsivät näyttelyyn ilmaiseksi 2.11. Japanilaisten, korealaisten ja kiinalaisten nykyaikailijoiden kädenjälkeä ihasteltiin 1.2.2009 asti. Sivu 77

**MARRASKUU**

Finnairin lennolla Bangkokista Helsinkiin 20.11. syntyi Kazakstanin yllä 11 kilometrin korkeudessa tyttövauva. Ruotsalaisäiti oli paluumatkalla Thaimaasta. Perhe sai Finnairilta onnittelulahjaksi meno-paluu-liput Bangkokiin.

**MARRASKUU**

Marraskuun viimeisenä päivänä Etelä-Suomi peittyi nietoksiin ja lentoliikenne kohtasi lumimyräkän, jollaista se ei ollut nähnyt 47 vuoteen. Lumen raivaaminen lentokoneiden tieltä vei aikaa, joten liikenteessä koettiin viivästyksiä. Sivu 58

**MARRAS-JOULUKUU**

Lennot Bangkokin kansainväliselle lentokentälle peruutettiin lähes viikon ajalta marras-joulukuun vaihteessa mielenosoittajien vallattua lentokentän. Finnair toi Thaimaahan jääneitä matkustajiaan kotiin Phuketin kautta.



# Logbook Talous



*Viiime vuonna öljyn hinta kohosi ennätyskorkealle. Samalla historiallinen, koko maailman kattava taloustaantuma kolkutteli ovella. Polttoainekustannusten nopean kipuamisen ja kysynnän laskun yhtälo oli monelle lentoyhtiölle kohtalonisku ja vaikutti myös Finnairin tulokseen. Kurimukselta voi kuitenkin selvitä, vaikka sopeutuminen edellyttää ennennäkemättömän paljon työtä ja sisua.*



*Öljyn binnan raju heilunta koitui lentoyhtiöille kalliiksi.*

# AVAINLUVUT 2008

## FINNAIR-KONSERNIN AVAINLUVUT

		2008	2007	2006
Liikevaihto	milj. euroa	2 263	2 181	1 990
Toiminnallinen liikevoitto, EBIT*	milj. euroa	7	97	11
Toiminnallinen liikevoitto* liikevaihdosta	%	0,3	4,4	0,6
Liiketulos, EBIT	milj. euroa	-52	142	-11
Tulos ennen veroja	milj. euroa	-56	139	-15
Lentotoiminnan yksikkötuotot	eurosenttiä/RTK	70,1	72,6	74,0
Lentotoiminnan yksikkökulut	eurosenttiä/ATK	43,5	43,5	46,0
Tulos/osake	euroa	-0,33	1,04	-0,14
Oma pääoma/osake	euroa	6,04	7,70	6,14
Bruttoinvestoinnit	milj. euroa	233	326	252
Korollinen nettovelka	milj. euroa	-90	-222	43
Omavaraisuusaste	%	38,1	47,1	37,2
Nettovelkaantumisaste (Gearing)	%	-11,6	-22,5	7,1
Oikaistu nettovelkaantumisaste	%	63,2	35,1	112,8
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	-2,5	14,2	-0,1
Henkilöstö, keskimäärin		9 595	9 480	9 598

\* Ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriiä.

## Logbook

*Finnairin  
sijoitustarinassa  
on kasvua*

Finnair on Pohjoismaiden arvostetuin lentoyhtiö vahvan kasvustrategian sekä erinomaisen tuotteen ja korkean laadun ansiosta. Finnair on tällä vuosikymmenellä osoittanut, että vaikei se ole suurin, se on silti vahva pelaaja pohjoisella taivaalla.

On selvää, että taloudellisessa laskusuhdanteessa koko toimiala kärsii, mutta toimivalla strategialla lentoyhtiö voi selvitä elinvoimaisena myös vaikeista ajoista.

### Markkinajohtaja kotimarkkinoillaan

Finnairilla on vahva ote kotimarkkinoillaan Suomessa ja sen lähialueilla. Suomesta lähtevässä kansainvälisessä liikenteessä Finnairilla on noin 60 prosentin markkinaosuus.

Kotimaan lyhyillä reiteillä Finnair on suunnitelmallisesti vähentänyt kapasiteettiaan ja siten parantanut kannattavuuttaan.

### Keskittyminen Eurooppa–Aasia-liikenteeseen

Finnair on keskittynyt reittiliikenteeseensä Euroopan ja Aasian väliseen liikenteeseen. Laajempaa reittiverkostoa on rakennettu määrätietoisesti vuosituhaten vaihteesta saakka avaamalla uusia reittikohteita ja kasvattamalla lentovuorojen määrää. Aasian-lentojen matkustajamäärä on kaksinkertaistunut viidessä vuodessa ja nelinkertaistunut vuosikymmenen mittaan.

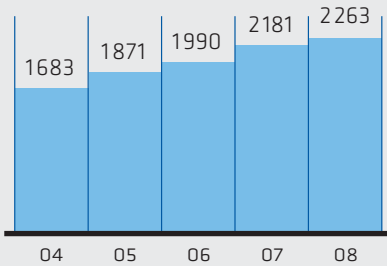
Viime vuodet Finnair on ollut nopeimmin Aasian-liikenteessä kasvava euroop-



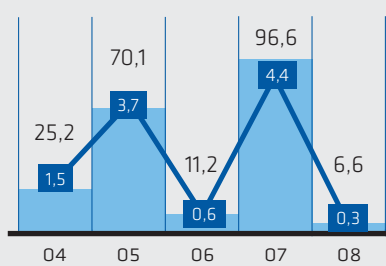
jatkuu seuraavalla sivulla →

**LIIKEVAIHTO**

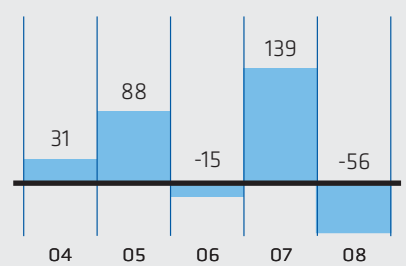
MILJ. EUROA

**TOIMINNALLINEN LIIKEVOITTO, EBIT\***

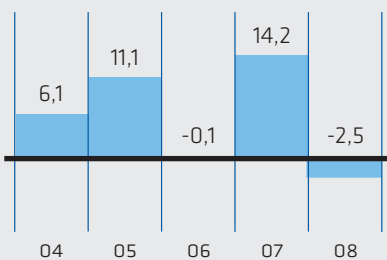
MILJ. EUROA — % LIIKEVAIHDESTA

**TULOS ENNEN VEROJA**

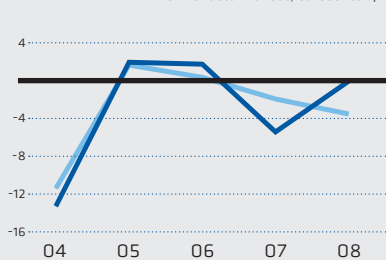
MILJ. EUROA

**SIOJITETUN PÄÄOMAN TUOTTO**

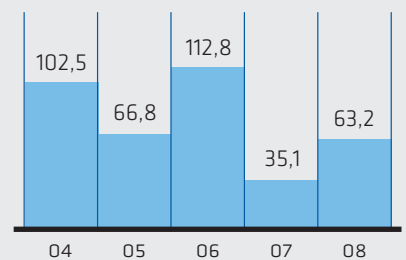
%

**YKSIKKÖTUOTOT JA -KUSTANNUKSET**

MUUTOS, % — Yksikkötuotot, eurosenttiä/RTK — Yksikkökustannukset, eurosenttiä/ATK

**OIKAISTU NETTOVELKAANTUMISASTE**

%



palainen lentoyhtiö, ja sen markkinaosuus kasvaa yhä. Eurooppalaisista lentoyhtiöistä Finnair on Aasian-liikenteessä neljänneksi merkittävin. Finnairin kasvustrategia on käytännössä koeteltu, ja se toimii.

Aasian kansantaloudet kasvavat muuta maailmaa voimakkaammin. Talouden kasvu kasvattaa lentoliikennettä ja matkailua. Finnair on läsnä jo keskeisimmillä Aasian-markkinoilla Kiinassa, Japanissa, Intiassa ja Koreassa. Thaimaa on tärkeä lomamatkailun kannalta. Finnair lentää sinne sekä reitti- että lomalentoja.

Aasian-strategia perustuu kilpailukykyiseen reittivalikoimaan Aasiassa sekä kattavaan verkostoon Euroopassa. Useimmilla matkustajilla ei ole käytettävissään suoraa lentoyhteyttä Euroopan ja Aasian välillä, vaan he vaihtavat syöttölennoita Aa-

sian-lennolle jollain eurooppalaisella lentoasemalla. Matkustajan kannalta on olennaista, ettei koneenvaihtoa varten tarvitse tehdä mutkaa tai matkustaa peräti väärään suuntaan. Näin matkustaja säästää aikaa ja lentoyhtiö polttoainetta, jolloin ympäristökuormitus vähenee.

Helsinki sijaitsee lyhimmän reitin varrella Euroopan ja Aasian välillä. Lennettäessä Helsingin kautta matkustetaan Euroopasta useisiin Aasian-kohteisiin ensimmäisestä metristä alkaen kohti määränpäättä. Aasiasta Eurooppaan lennettäessä Helsinki on ensimmäinen EU-pääkaupunki, josta avautuu koko Eurooppa. Finnairin Euroopan- ja Aasian-lentojen aikatauluissa on aaltorakenne siten, että Euroopasta tuleville koneille löytyy Aasian-tarjonnasta sopiva yhteys ja päinvastoin.

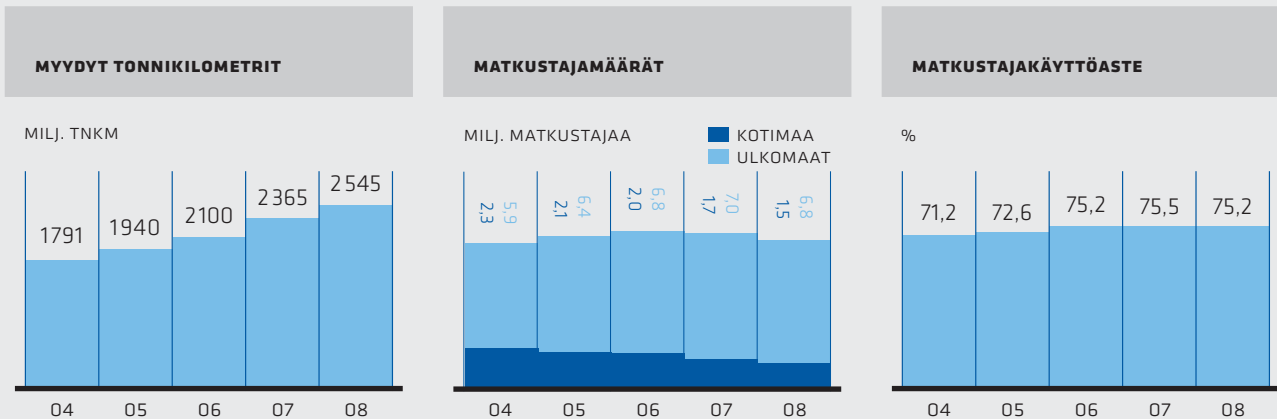
Helsinki-Vantaan lentoasema on sujuva ja miellyttävä vaihtosama. Lentoasemalle valmistuu tänä vuonna Aasian-termiinaali.

Helsingistä on lyhyt matka Aasiaan. Finnair pystyy ainoana eurooppalaisena lentoyhtiönä lentämään Aasiaan ja takaisin vuorokauden sisällä, mikä mahdollistaa laajarunkolaivaston tehokkaan käytön.

### *Erinomainen tuote ja laadukas palvelu*

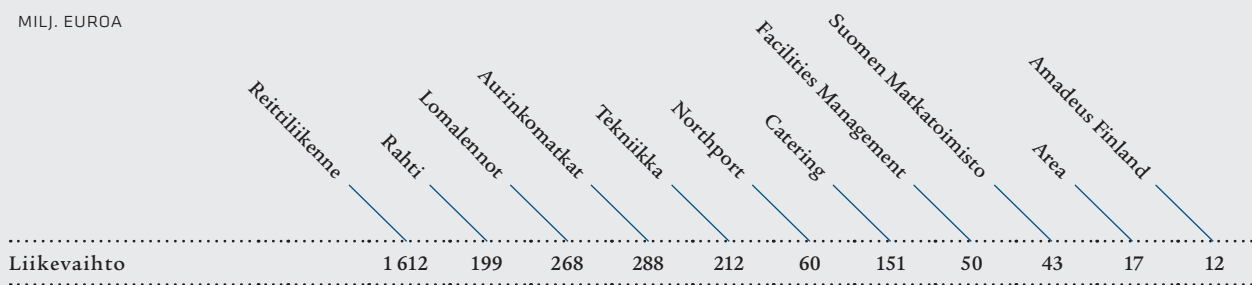
Tuoteparemmuuden runkona ovat asiakaita palvelevat aikataulut. Finnairin aikataulut mahdollistavat lyhimmat matkustusajat Euroopan ja Aasian välillä. Suomen ja Euroopan-kohteiden välillä toimii Illaksi →

→ jatkoa edelliseltä sivulta



#### FINNAIR-KONSERNIN YKSIKÖIDEN LIIKEVAIHTOJA VUONNA 2008

MILJ. EUROA



Liikevaihdot sisältävät konsernin sisäisen liikevaihdon

→ kotiin -konsepti, jolloin työmatkustaja voi yhden päivän sisällä tehdä matkan Suomesta muualle Eurooppaan ja palata illaksi kotiin. Sama on mahdollista myös matkustettaessa Suomeen useista eurooppalaisista kaupungeista.

Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä tarjonta koostuu noin 800 reittiyhdistelmästä. Kotimarkkinoillaan Finnair tarjoaa suorat yhteydet Suomesta noin 50 kansainväliseen ja 11 kotimaiseen kohteeseen. Yhteistyökumppaneiden verkostot täydentävät Finnairin tarjontaa. Finnair kuuluu oneworld-allianssiin, mikä laajentaa reittitarjontaa huomattavasti.

Finnair on yksi maailman täsmällisimmistä verkostolento-yhtiöistä. Yli 80 prosenttia Finnairin lennoista saapuu aikataulun mukaisesti. Useimmiten myöhästy-

misten syynä on Euroopan ruuhkautunut ilmatila.

Tärkeä osa Finnairin laatua on korkealuokkainen palvelu lennoilla. Huipentumana on kaukolentojen bisnesluokka, jossa on vuodeistuintimet. Bisnesluokan monipuolisen keittöön helmenä on Finnairin usein palkittu viinikellari, joka tuo selvän eron kilpailijoihin nähden. Korkealuokkainen viihdetarjonta ulottuu myös turistiluokkaan.

### Moderni ja yhtenäinen laivasto

Finnairin koko laivasto on yksi maailman moderneimmista, kun meneillään oleva investointiohjelma on saatettu päätökseen vuoden 2010 kuluessa. Kaukoliikennelaivastoa

# 80%

**YKSI TÄSMÄLLISIMMISTÄ:  
YLI 80 PROSENTTIA  
FINNAIRIN LENNOISTA  
SAAPUU AIKATAULUSSA.**



# LIIKENNETIETOJA 2004–2008

		2008	2007	2006	2005	2004
Lentotunteja		232 389	228 487	211 813	202 070	196 795
Lentokilometrejä	1 000	155 300	147 094	133 890	125 410	121 027
Tarjottuja henkilökilometrejä	milj.	29 101	26 878	23 846	23 038	21 907
Myytyjä henkilökilometrejä	milj.	21 896	20 304	17 923	16 735	15 604
Matkustajakäyttöaste	%	75,2	75,5	75,2	72,6	71,2
Tarjottuja tonnikilometrejä	milj.	4 485	4 074	3 602	3 400	3 162
Myytyjä tonnikilometrejä	milj.	2 545	2 365	2 100	1 940	1 791
Kokonaiskäyttöaste	%	56,7	58,0	58,3	57,0	56,6
Matkustajia	1 000	8 270	8 653	8 792	8 517	8 149
Rahtia ja postia	1 000 kg	102 144	98 684	93 807	90 242	86 245

uusitaan parhaillaan. Euroopan-laivasto on jo nyt maanosan nykyaikaisin.

Moderni laivasto on lentoyhtiölle menestymisen edellytys. Siksi kaikki yhtiöt, joilla on taloudellista terveyttä investoida uuteen kalustoon, sen tekevät. Lentokonehtaiden tilauskirjat ovat täynnä vuosiksi eteenpäin. Finnair on varmistanut tilauksillaan ja tilausvarauksillaan tulevien vuosien lentokonetarpeensa.

Lentokoneiden tekninen luotettavuus ja viihtyisät matkustamotilat ovat asiakkaalle tärkeitä. Finnairin lentokoneiden täsmällisyys on parantunut laivaston nuorentuessa. Matkustamotiloihin on investoitu, mikä näkyy erityisesti bisnesluokan kysynnän kasvuna.

Polttoainekulut muodostavat lentoyhtiön kustannusrakenteen suurimman erän. Polttoainetehokas laivasto on tärkeä tekijä

lento-yhtiön kustannusten hallinnassa. Finnairin uudet Airbus-kaukoliikennekoneet kuluttavat 20 prosenttia vähemmän polttoainetta kuin tänä vuonna poistuvat Boeing MD-11 -koneet.

Laivaston yhtenäisyys on myös kustannustehokkuustekijä. Tukeutuminen vain muutamaankonetyyppiin tehostaa miehistönkäyttöä ja tuo joustavuutta kapasiteetin hallintaan.

## Taloudellinen terveys ja vahva tase

Finnair on taloudellisesti terve lentoyhtiö. Yhtiö on selvinnyt 2000-luvulla lentoliikennettä kohdanneista vaikeuksista sopeuttamalla toimintaansa. Samalla on kuitenkin









toteutettu vahvaa Aasian-kasvustrategiaa.

Taseen tunnusluvut ovat vahvat. Velkaantumisaste on eurooppalaisista lentoyhtiöistä yksi matalimmista. Finnair on nettovelaton. Myös kassa-asema on hyvä. Vuoden 2007 joulukuussa toteutetulla osakeannilla kerättiin 244 miljoonaa euroa uutta pääomaa. Näistä asemista käsin on hyvä toteuttaa laajarunkolaivaston uudistamista.

## Kustannustehokas

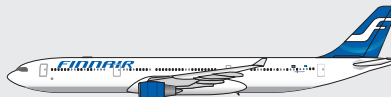
Finnairin kustannusrakenne on kilpailukykyinen verkostolento-yhtiöiden joukossa. Yhtiössä on jatkuvasti haettu kustannustehokkaampia toimintatapoja. Tulokset ovat näkyneet tuottavuusparannuksina sekä →

# FINNAIRIN LAIVASTO 31.12.2008

	Istuimia	Lukumäärä	Omat	Vuokratut	Keskim. ikä
Airbus A319 	105–123	11	7	4	7,2
Airbus A320 	111–159	12	6	6	6,4
Airbus A321 	136–196	6	4	2	7,9
Airbus A340 	269	5	5	0	3,6
Boeing MD-11 	282	6	1	5	14,2
Boeing B757 	227	7	0	7	9,6
Embraer 170 	76	10	6	4	2,7
Embraer 190* 	100	8	4	4	1,4
<b>Yhteensä</b>		<b>65</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>6,4</b>

\* Vuonna 2009 Finnair vastaanottaa kaksi ja vuosina 2010–2011 kolme Embraer 190 -lentokonetta.

Finnair vastaanottaa vuonna 2009 viisi ja vuonna 2010 vähintään kolme Airbus A330 -laajarunkokonetta.



## → muuttuneina prosesseina.

Tulosparannusohjelmia viedään läpi erityisesti taloudellisesti vaikeina aikoina, mutta jatkuva rakennemuutos muuttuvassa toimintaympäristössä ja toiminnan tehostaminen laadusta luopumatta ovat välttämättömiä.

## Fokus ydinliiketoimintaan

Finnairin ydinliiketoimintoja ovat reitti- ja lomaliikenne. Finnair-konsernin rakennetta on kehitetty määrätietoisesti. Konsernirakenteesta on 1990- ja 2000-luvuilla myyty toimintoja, jotka eivät ole lentoyhtiön ydinliiketoimintaa. Tällaisia ovat olleet muun muassa hotelli- ja ravintolatoiminnot sekä osa

valmismatkatuotannosta.

Ulkoistusta on tehty toiminnoissa, joissa siihen on ollut toimintaympäristön ja kilpailudynamiikan kannalta järkevät perusteet.

## Finnairin Visio 2017


Finnairissa on laadittu uusi pitkän ajan visio vuoteen 2017 saakka. Sen mukaan Finnairin tavoitteena on tulla laatu- ja ympäristötietoisien lentomatkustajan halutuimmaksi vaihtoehdoksi pohjoisen pallonpuoliskon mannertenvälisessä liikenteessä. Finnair toteuttaa kasvustrategiaa, joka perustuu lisääntyvään kysyntään Eurooppa–Aasia-liikenteessä sekä tulevaisuudessa myös Pohjois-Amerikan ja Aasian välisessä lii-

kenteessä. Finnairin kaukoliikenteen arvioidaan kaksinkertaistuvan kymmenen vuoden aikana.

## Seuraavat 85 vuotta

Taaksepäin suuntautuvan historiikin sijasta Finnair julkaisi 85-vuotisjuhlan kunniaksi futuriikin, joka hahmottelee Finnairin ja lentoliikenteen tulevaisuutta tämän vuosisadan lopulle asti. Kirjassa useat eri alojen kansainväliset asiantuntijat pohtivat, millaisia lentokoneet silloin ovat ja millä energialla ne kulkevat. Tällä teoksella Finnair osallistuu keskusteluun lentoliikenteen tulevaisuuden mahdollisuuksista. Historiaan ei voi vaikuttaa, tulevaisuuteen sitä vastoin voi. Parhaiten se tapahtuu asettamalla tavoitteita.



 Lentoliikenne on herkkä maailmantalouden ilmapuntari. Talouden nousut ja laskut tuntuvat matkustaja- ja rahtikysynnässä – aluksi hienovireisesti, mutta syklin voimistuessa lentoliikennemarkkinat reagoivat kaksinkertaisella voimalla muuhun talouteen. [Teksti](#) Taneli Hassinen

## KYLMÄÄ KYytiÄ LENTOYHTIÖILLE

Meneillään oleva maailmanlaajuinen talouden taantuma vaikuttaa lentoliikenteen keskeisiin elementteihin. Ensinnäkin taloudellisen toimeliaisuuden aste heijastuu nopeasti lentoliikenteeseen sekä kysynnän määrässä että hintatasossa. Toiseksi rahoitusmarkkinoiden toiminta heijastuu investointeihin tarvittavien pääomien saantiin ja hintaan. Kolmanneksi öljyn hintataso reagoi myös maailmantalouden liikkeisiin.



Kylmissä olosuhteissa lentokoneille tehdään jäänpoistokäsittely. Hyttävässä taloustilanteessa tarvitaan joustavuutta.

Finanssikriisi heijastusvaikutuksi-  
neen edellyttää lentoyhtiöiltä nopeita  
ratkaisuja, koska liiketoiminnan ajurit  
ovat voimakkaita ja kannattavuuteen  
vaikuttavat liikkeet rajuja. Ohjauskyky  
voidaan säilyttää, mikäli tuotanto pys-  
tytään sopeuttamaan kysyntään ja kus-  
tannusrakenne on riittävän joustava,  
jotta taloudelliset hyödyt saadaan kor-  
jatuksi nopeasti.

## VAIKEAT AJAT KARSIVAT HEIKOT YHTIÖT NIISTÄ, JOTKA OVAT PITKÄJÄNTEISESTI HOITANEET ASIANSA.

**L**amatunnelma tarttuu nopeasti  
yrityksiin. Lentoyhtiöiden asiakas-  
yritysten matkabudjetteja kiristetään,  
vaikkei omassa liiketoiminnassa näky-  
sikään suoranaisia pulmia. Työmatkus-  
tus vähenee tai siirtyy jossain määrin  
halvempiin hintaluokkiin.

Vaikka lentoyhtiön volyymit eivät  
alenisikaan merkittävästi, voivat tuotot  
laskea huomattavastikin alempihintai-  
sen matkustuksen suhteellisen osuu-  
den kasvaessa. Lentoyhtiöiden välinen  
kilpailu yritysmatkustajista lisääntyy,  
mikä alentaa hintoja.

Finnairin koneet lentävät korkeilla  
matkustaja- ja rahtikäyttöasteilla, mikä  
on ollut yhtiön tavoitteena vaikeassa-  
kin markkinatilanteessa. Matkustaja- ja  
rahtihintataso kärsivät viime vuonna.  
Markkinaosuus Eurooppa-Aasia-liiken-  
teessä sen sijaan kasvoi.

**M**onelle lentoyhtiölle rahoituksen  
hankinta on muodostunut liike-  
toiminnan pullonkaulaksi. Lainarahan  
hintaa on kallistunut nopeasti, ja moni-  
en yhtiöiden tase ja kassavirta eivät riitä  
luottokelpoisuuteen.

Lainarahan saaminen vaikeutuu,  
mikä hankaloittaa konekannan uudis-  
tamista. Rahoitusvaikeudet ovat usein  
luonteeltaan kiihtyvä prosessi, jossa yksi  
vaikeus synnyttää kumulatiivisesti uu-  
sia haasteita. Vaikeuksiin joutuneen yh-  
tiön vakavaraisuus ja luottokelpoisuus  
rapautuvat kiihtyvällä tahdilla.

Mikäli taseen terveydestä ei ole pi-  
detty huolta ajoissa, kriisin koittaessa  
työhön on myöhäistä ryhtyä. Lääkkeek-  
si käy ainoastaan voimakas ja tehokas  
kustannusten sopeutus, jotta liiketoi-  
minnan kassavirta voidaan tervehdyt-  
tää.

**L**entotoimialalla on totuttu luot-  
tamaan liikkeen jatkuvuuteen.  
Asioiden oletetaan hoituvan automaatti-  
ohjauksella. Taustalla on viime vuosi-  
kymmenelle saakka jatkunut kartelli-  
talous, jossa toimiala siirsi yksissä  
tuumin kustannukset asiakkaan mak-  
settaviksi.

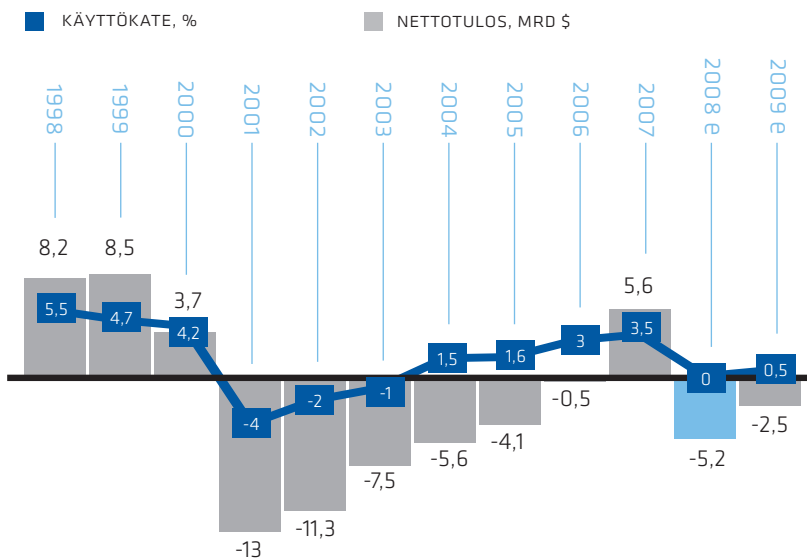
Menneiden vuosien vaikeina aikoi-  
na valtiot tukivat lentoyhtiöitä. Jotkut  
harrastavat tätä vieläkin. Markkinata-  
louden mekanismi ei toimi lentoliiken-  
teessä. Tukiaisten varassa toimivat te-  
hottomat yhtiöt jäävät vaikeuttamaan  
muiden elämää.

Vapaan kilpailun ympäristössä, jossa  
merkittävä osa globaalista lentoliiken-  
teestä elää, tämä ei ole enää mahdollista.  
Lentoyhtiöt ovat käyneet läpi rakenteel-  
lisia muutoksia tehostaakseen toiminta-  
taansa. Toiset lentoyhtiöt ovat tässä  
työssä pärjänneet toisia paremmin.

Vaikeinta on niillä yhtiöillä, jotka  
koettavat oikeuttaa olemassaolonsa va-  
paassa kilpailussa vanhoilla rakenteilla.  
Reagointikyky muuttuviin markkinati-  
lanteisiin puuttuu. Merkittävät haasteet  
ovat siellä, missä esimerkiksi henkilöstö  
pitää kiinni vanhasta maailmasta.

## VOUSI 2007 JÄÄ NÄILLÄ NÄKYMIN LENTOLIIKENTEN AINOAKSI VOITOLLISEKSI VUODEKSI TÄLLÄ VUOSIKYMMENELLÄ.

### MAAILMAN LENTOVYHTIÖIDEN YHTEENLASKETTU LIIKETULOS



**V**aikeat ajat karsivat heikot yhtiöt  
niistä, jotka ovat pitkäjänteisesti  
hoitaneet asiansa. Onnistuminen pel-  
kästään yhdellä alueella ei riitä. Vaikeat  
ajat edellyttävät hyvää suoritusta kaikil-  
la toiminnan alueilla.

Tuotteen pitää olla kilpailukykyinen.  
Tuotantokoneiston pitää olla moderni  
ja tehokas. Talouden pitää olla kestä-  
vällä pohjalla niin kassavirran kuin taseen-  
kin osalta. Todennäköisin selviytyjä  
ei ole välttämättä suurin, vaan nopein  
ja fiksuin sopeutuja.



## LENTOYHTIÖ PYÖRITTÄÄ ARVOKETJUA, JOS SILLE ITSELLEEN JÄÄ USEIN VAIN LUU KÄTEEN, KOSKA TUOTANNONTEKIJÖITÄ ON VAIKEA KILPAILUTTAA.

# Monopolipeliä taivaalla

## kolumni

**TANELI HASSINEN**

TALOUSVIESTINTÄ- JA  
SIJOITTAJASUHDEJOHTAJA

Perinteinen lentoyhtiön pyörittäminen on kuin kulkisi arpanopan ohjastamana Monopoli-pelin laudalla. Tilanteet tulevat eteen sattumalta. Yllätyksiä satelee Sattuma- ja Yhteismaa-korttipinoista. Jotkut viestit ovat myönteisiä, toiset taas tyhjentävät kassaa rapsakasti. Asemilla käyntien hinta nousee, mitä monopolisoituneempaa on niiden omistus. Verotusruudut ovat kuin ylimääräisiä kehitysmää- tai ympäristöveroja, joita aika ajoin toimialan kannettaviksi suunnitellaan.

\*\*\*

Lentoyhtiöt joutuvat ostamaan palvelunsa, raaka-aineensa ja työvoimansa useimmiten jäykiltä markkinoilta, koska monet lentoyhtiöiden tuotannon-tekijät ovat monopolien, kartellien tai muuten rajoitetun kilpailun käsissä. Sen sijaan asiakas voi kilpailuttaa helposti lentoyhtiöitä parilla hiiren klikkauksella löytääkseen netistä edullisimman hinnan lentolipulleen.

Lentoyhtiö pyörittää arvoketjua, jossa sille itselleen jää usein vain luu käteen. Lentokoneiden ja varaosien valmistajat, leasing-yhtiöt, lentokentät, öljy-yhtiöt, paikanvarausjärjestelmät ja vakuutusyhtiöt tekevät hyvää liikevoittomarginaalia lentoyhtiöiden hyöriessä nollan kahta puolen kuin eteläsuomalainen talvisää.

\*\*\*

Parikymmentä vuotta sitten Euroopan lentoliikenteessä elettiin vielä kartellitiloudessa. Suunnitelmatalouden lapsukaisina ovat syntyneet lentoyhtiöiden raskaat kustannusrakenteet. Kustannusten nousu vyörytettiin takavuosina lentolipun hintoihin, ja vain kaikkein varakkaimmat pystyivät lentämään. Syklit olivat kuin Monopolin kierros, kaikesta sattumanvaraisuudestaan huolimatta jollain tavoin ennakoitavissa.

Kilpailun vapauttaminen toi erilaisia bisnesmalleja, joista valtaosassa oli enemmän innostusta ja idealismia kuin osaamista ja oivallusta. Jokunen uudenmallin yhtiöistä on sentään tehnyt tulostakin. Ne ovat osaltaan haastaneet vanhat kansalliset verkostolentoyhtiöt. Vakiintuneiden rakenteiden taivuttaminen aitoon liiketoimintaan on onnistunut toisaalla paremmin kuin toisaalla. Yhtiöt, jotka eivät ole uudistumisessa onnistuneet, ovat tällaisina aikoina heikossa hapessa tai hengityskoneessa.

Käsillä oleva talouden kriisi seuloo lentoyhtiöitä kuin nisunjyviä, ja vain elinkelpoisimmat jäävät jakamaan markkinoita. Osa yhtiöistä karsiutuu markkinoilta konkurssien kautta, toiset niputetaan suuremmiksi kokonaisuuksiksi. Suuruus ei kuitenkaan ole takuu pitkästä elinajanodotteesta, vaan sopeutumiskyky.

Elinkelpoisuus ei ole kertaluonteinen saavutus, vaan dynaaminen mielenlaatu. Masiinan nippeleitä ja venttiileitä on käytävä jatkuvasti läpi ja rasvattava jämähtäneet osat liukkaaseen liikkeeseen. Vanhentuneita rakennelmia on myös uskallettava poistaa. Kyllä niitä on Finnairissakin ollut, mutta onneksi niitä on kärrätty kaatopaikalle jo aimo läjä. Ja työ jatkuu.


\*\*\*

Lentoyhtiön menestystarina ei voi olla vain kokoelma uljasta ilmailuhistoriaa. Taakse jääneet hieno menneisyys ja loistava tulevaisuus ovat koituneet monelle kansalliselle lipunkantajalle ansaksi. Se, jolla on notkea rakenne, ennakkoluuloton strategia ja osaamista toteuttaa se, kaappii pelimerkit pelilaudalta tulevassa ilmojen uusjaossa.

\*\*\*

Monopolin kakkossuoran sarjat tuottavat yleensä parhaan kassavirran; tuotantokustannukset ovat kohtuulliset ja tuotto on tasaista. Moni pelaaja on päätyntynyt konkurssiin Erottaja kourassaan; rakentaminen maksaa maltaita ja premium-asiakkaita käy kovin satunnaisesti, jos lainkaan.



 **Mumbain-lahden rannalla seisoo jyrävä riemukaari, Gateway of India, joka symboloi Intian yhteyksiä maailmal- le. Myös Finnairille runsaat kaksi vuotta sitten avattu Intian-liikenne merkitsee monia mahdollisuuksia sekä matkustaja- että rahtimarkkinoilla. [Teksti](#) Taneli Hassinen**

## AASIAN-LENNOILLA MUKANA MYÖS RAHTI

Finnairin reittilennoilla Intia on vain kuuden tunnin päässä Helsingistä. Alun kolmesta viikoittaisesta Delhinlennosta Finnairin Intian-liikenne on kasvanut kymmeneen viikoittaiseen lentoon, kuudesti viikossa Delhiin ja neljästi Mumbaihin. Kesäkaudella lennetään Suomen ja Intian välillä kahdes- ti päivässä.

Kiinan ohella Intia on Aasian voimakaimmin kasvava talous. Vaikka kansantalouden luvut ovatkin viime aikoi- na taittuneet huippulukemista, Intian tuotantokoneisto on vielä voimissaan. Talouden kasvun siivellä lisääntyvät myös matkustus- ja rahtikysyntä. Molemmat ovat Finnairille tärkeitä liiketoiminta-alueita.

Intiassa ja Euroopassa asuvat intialaiset ovat löytäneet Finnairin Helsingin kautta kulkevat yhteydet Intian ja Keski-Euroopan välillä. Esimerkiksi Manchesterin ja Intian välisessä liikenteessä Finnairin markkinaosuus kolminkertaistui puolessatoista vuodessa. Myös Ranska ja Norja ovat tärkeitä Intian-reittien markkina-alueita.

### RAHTI ON OLENNAINEN OSA FINNAIRIN AASIAN-LIIKENTEN KASVUSTRATEGIAA.

**R**ahtituotot muodostavat Finnairin Aasian-liikenteen kokonaistuotoista runsaan neljänneksen, ja rahti on olennainen osa Finnairin Aasian-liikenteen kasvustrategiaa. Finnairin rahtitoiminnalle Aasian-liikenne on elintärkeä, sillä 80 prosenttia sen tuotoista tulee idän liikenteestä. Vuonna 2008 Finnair Cargo Oy:n tulos oli yksi Finnair-konsernin vahvimista.

Rahti kulkee Finnairin matkustajakoneiden ruumassa yhdessä matkatavaran kanssa. Kaukoliikenteen koneisiin mahtuu normaalisti pitkälti toistakymmentä tonnia rahtia, enimmillään jopa yli 20 tonnia. Lisäksi Finnair Cargo on vuokrannut rahtikapasiteettia Cargoluxin rahtikoneesta Hongkongista Helsinkiin.

Lentorahtikysyntä on vahvasti sidoksissa bruttokansantuotteen kehitykseen. Rahoituskriisin seurauksena yritykset ovat supistaneet laajamittaisesti investointejaan. Kansainvälisen kaupan muutokset heijastuvat nopeasti rahtikapasiteetin kysyntään.

– Tämä ala elää investoinneista. Rahtiliikenne reagoi ensimmäisten joukossa suhdannekäänteisiin. Varaushorisontti on varsin lyhyt. Varaukset tulevat normaaliaikanaan sisään vain reilu viikko ennen koneen lähtöä. On haisteltava markkinoita, mihin suuntaan asiakkaiden toimialat ovat kehityksessä, jotta tietää, millaista rahtikysyntää sopii odottaa, Finnair Cargon myyntijohtaja Timo Riihimäki kuvaa.

Vuoden 2008 syksyyn asti rahtikysyntä kaikilta Aasian markkinoilta Eurooppaan oli vahvaa. Euroopasta Aasiaan kysyntä on ollut laimeampaa. Finnairin Aasian-markkinoista Intia on ollut myönteinen poikkeus. Kysyntää on riittänyt molempiin suuntiin.

– Intian rahtimarkkina vetää edelleen. Kasvumme siellä on ollut kovaa johtuen jo kapasiteetin lisäyksestä. Olemme ottaneet paikkamme Pohjoismaihin ja Itä-Eurooppaan erikoistuneilla markkinoilla, Riihimäki sanoo.

**F**innairilla on rahtimyyntitoimistot Delhissä ja Mumbaissa. Delhi on maan pääkaupunki ja ympäristöineen suuri markkina-alue niin rahti- kuin matkustajaliikenteessäkin. Mumbain alue on Intian talouselämän keskus, joten se on myös lentoliikenteelle tärkeä kiintopiste miljardin asukkaan niemimaalla. Molemmat Finnair-kohteet Intiassa toimivat myös vilkkaina rahtiliikenteen keskuksina.

Vientiin tuottavaa teollisuutta on myös Intian muilla alueilla, kuten esimerkiksi Bangalossa ja Chennaiassa, minne monet pohjoismaiset yritykset ovat perustaneet tuotantolaitoksiaan.

– Syötämme näiltä ja monelta muualta alueelta rahtia Delhiin ja Mumbain kautta Helsingin-lennoillemme. Meillä on ainoana pohjoismaisena lentoyhtiönä erinomainen tuote tarjottavana. Siksi volyymit ja hintataso ovat pitäneet paremmin pintansa täällä kuin monilla muilla markkinoilla, Intiassa Finnairin rahtimyyntistä vastaava Marcus Kavanne sanoo.

Finnairin Intian-koneet ovat lentäneet hyvillä rahtikäyttöasteilla. Lähes 90 prosenttia tarjolla olevasta kapasiteetista on myyty. Intian markkinoilla asiakaskunta koostuu yli sadasta huolintaliikkeestä sekä niiden tuhansista asiakasyrityksistä.

– Huolintaliikkeet muodostavat meille erittäin tärkeän yhteistyökumppaniverkoston. Olemme ottaneet hiljattain rahtimyyntiin omiin käsiimme, jonka ansiosta meillä on parempi tuntuma markkinoihin verrattuna myyntiagentin kautta tapahtuvaan asiakkaiden tavoittamiseen, Kavanne muistuttaa.





Vasemmalta: Mika Pernu, Timo Toiviainen ja Sami-Pekka Koskinen rahdista.

**F**innairilla on toimivan reittiverkoston lisäksi Helsinki-Vantaalla tehokas lentorahtiterminaali, jonka toimintaa ylläpitää Finnair Cargo Terminal Operations Oy. Sen kautta kulkee kaikki Finnairin lennoilla saapuva ja lähtävä rahti kuten myös transitorahti. Lisäksi muut lentoyhtiöt käyttävät Finnairin rahtiterminaalin palveluja.

Rahtiliikenteen maailmanlaajuinen lasku alkoi jo keväällä 2008. Finnairin rahtikilojen kehitys kääntyi laskuun vasta syksyllä. Terminaalitoiminnoissa rahtimäärien supistuminen on kuitenkin näkynyt.

– Olemme sopeuttaneet terminaalitoimintojamme rahtivolyymin mukaisesti. Nopean suhdanneliikkeen vuoksi olemme vähentäneet ja lomauttaneet henkilöstöämme, Finnairin rahtiliikenteen johtaja Antero Lahtinen kertoo.

Finnairilla on edelleen suunnitelma, jolla rahtiterminaalitoimintoja Helsinki-Vantaalla laajennetaan tulevaisuudessa.

– Rahtiliikenne on pitkällä aikavälillä kasvua. Haluamme luoda joustavuutta rakenteisiimme, jotta voimme olla mukana hyödyntämässä aikanaan tulevaa noususuhdannetta ja sen mukana kohenevaa rahtikysyntää. Myyntiorganisaatiomme on vahvasti läsnä meille tärkeillä markkinoilla. Terminaalikapasiteetti on puolestaan varsin nopeasti kasvatettavissa vastaamaan uutta volyymikasvua, Lahtinen visioi.

## KOMMENTTI



*Lentorahtiliikenne elää investoinneista ja kestokulutustavaramarkkinoista. Hengitämme samaan tahtiin asia-*

*kasyritystemme liiketoiminnan – tuotannon ja varastotilanteen – kanssa. Finnairin rahtiluvut lähtivät voimakkaaseen laskuun syksyllä 2008. Aikanaan myös toipuminen tulee olemaan nopeaa. Oman tuotantokapasiteettimme ja kustannustemme pitää joustaa nopeasti markkinamuutoksissa.*

**ANTERO LAHTINEN**  
JOHTAJA  
RAHTILIIKETOIMINTA





Mikään lentoyhtiö ei ole immuuni maailmantalouden turbulensseille. Finnairissa on tehty huolellista työtä taloudellisen terveyden eteen jo vuosia, joten sen mahdollisuudet selvitä kuivin jaloin ovat paremmat kuin monella muulla.



Lentoliikenne on historiallisessa murroksessa. Monet yhtiöt ovat sekä kassavirtoineen että taseineen kuralla. Selviytymisstrategialle on tilausta enemmän kuin koskaan. Kasvustrategia ja terve talous vievät Finnairin yli vaikean taantuman. [Teksti](#) Taneli Hassinen

## KURIMUKSESTA KUIVIN JALOIN

**L**entoliikenteen historiallisen huippuvuoden 2007 jälkeen toimialan peruspilarit horjahtelivat vuoden 2008 edetessä. Monen lentoyhtiön taival päättyi joko konkurssiin tai fuusioon. Osa yhtiöistä seilailee vailla selvää strategiaa, jolla selvitä hengissä tulevaisuuteen.

Rahoitusmarkkinoiden kriisi on vaikuttanut lentoliikenteeseen monella tavalla. Mitä voimakkaammin ja nopeammin pankkien ongelmat ovat heijastuneet reaalityöelämään, sitä rajummat ovat vaikutukset olleet yritysten matkustusbudjetteihin ja lopulta myös yksittäisten kuluttajien käyttäytymiseen.

Mikään lentoyhtiö ei ole immuuni maailmantalouden turbulensseille, ja jokainen joutuu ottamaan vastaan laskusuhdanteen aiheuttamat kolhut. Vähimmin vaurioiden kriisistä selviävät yhtiöt, jotka ovat huolehtineet pitkään- teisesti taloutensa terveydestä ja joilla on toimiva kasvustrategia.

Finnairin strategia toimii, ja maantiede tukee yhtiön pysyvää kilpailutekijää, lentämistä nopeinta reittiä Euroopasta Helsingin kautta Aasiaan ja päinvastoin. Haasteena on selviytyminen laskusuhdanteen aiheuttamista häiriöistä lentoliikenteen kysynnälle.

**P**aljon apua on ollut siitä, että Finnairissa on tehty huolellista työtä taloudellisen terveyden eteen jo vuosia. Lentotoimialan vakaviin häiriöihin, kuten syyskuun 11. päivän terrori-iskuihin, sars-epidemiaan ja Irakin sotaan, Finnair vastasi sopeuttamalla toimintansa ja taloutensa. Henkilöstön tuottavuus on 2000-luvulla parantunut yli 80 prosenttia.

Järjestelyjä tehtiin laivastohankinnoissa, henkilöstökuluissa ja kapasiteetin hallinnassa. Vuosina 2001–2008 Finnair on leikannut kustannusrakennettaan yli 400 miljoonalla eurola. Näillä ohjelmilla rajattiin vahinkoja ja toisaalta hyödynnettiin toimialan murrostilannetta, esimerkiksi tekemällä edullisia lentokonehankintoja.

Finnairissa toteutettiin viime vuonna 50 miljoonan euron ohjelma kannattavuuden parantamiseksi. Puolet tehostamisesta toteutettiin erilaisissa prosesseissa ja puolet henkilöstökuluissa. Kustannusten karsinta saatiin aikaan lomautuksilla, lomarahaleikkauksilla ja irtisanomisilla. Tulosvaikutus näkyy kokonaisuudessaan tänä vuonna.

Finnair on muokannut viime vuodelt rakenteitaan ja toimintatapaansa lisäämällä joustavuutta. Vaikka yhtiön pitkän linjan strategia pysyikin muuttumattomana, markkinatilanteen muutokset edellyttävät nopeaa reagoitua, kun ensimmäiset merkit muutostarpeesta ilmenevät.

### FINNAIRIN HENKILÖSTÖN TUOTTAVUUS ON 2000-LUVULLA PARANTUNUT YLI 80 PROSENTTIA.

**U**usi, yhdenmukainen laivasto tuo kilpailukykyä. Finnair on uudistanut Eurooppa-laivastonsa, ja se on maanosan modernein. Nyt meneillään on kaukoliikennelaivaston uudistaminen, joka saadaan päätökseen vuoden sisällä. Silloin Finnairin konekanta on verkostoyhtiöiden uudenaikaisin.

Moderni laivasto kuluttaa vähemmän polttoainetta kuin vanhemmat koneet. Konetyyppien yhteensovittaminen tuo kustannustehokkuutta laivaston- ja miehistönkäytössä.

Finnairilla on joustoa laivastorakenteessa. Lomaliikenteessä käytössä olevien Boeing 757 -koneiden vuokrasopimukset päättyvät ensi vuonna. Yhtiöllä on mahdollisuus jatkaa sopimuksia. Toisaalta ne voidaan myös jättää uusimatta, mikäli markkinatilanne edellyttää kapasiteetin vähentämistä tai yhtiö päättää optimoida konetyyppivalikoimaansa.


### UUDENAIKAISIN. VUODEN SISÄLLÄ FINNAIRIN KONEKANTA ON MAAILMAN VERKOSTOLENTOYHTIÖIDEN KONEKANTA ON MAAILMAN VERKOSTOLENTOYHTIÖIDEN KONEKANTA ON MAAILMAN VERKOSTOLENTOYHTIÖIDEN KONEKANTA ON MAAILMAN VERKOSTOLENTOYHTIÖIDEN

**R**ahoituksen saanti on uudistuvalla ja kasvavalla lentoyhtiölle elintärkeää. Se on kuin verenkierto. Monille yhtiöille rahoitushanat ovat sulkeutuneet, mikä on johtanut toiminnan alasajoon tai lopettamiseen.

Maailmantalouden taantuman arvioidaan jatkuvan vuoden tai pari. Sinä aikana Finnair uudistaa loput kaukoliikennelaivastostaan. Lentokoneinvestointien määrä on yli 700 miljoonaa euroa. Mittavan investointiohjelman rahoituksen Finnair on varmistanut nykyiseen rahoitusmarkkinatilanteeseen nähden kohtuullisilla kustannuksilla.

Käytettävissä on vuoden 2007 lopulla osakeannilla hankitun oman pääoman lisäksi pankki- ja työeläkelainat. Myös operatiivinen leasing on käyttökelpoinen lentokonerahoituksen vaihtoehto. Samalla pystytään hallitsemaan myös lentokoneiden jälleenmyyntiarvoon liittyvää riskiä.



 Matkustajat Finnairin Aasian-reiteillä ovat pääosin muualta kuin Suomesta. Miten ihmiset Aasian eri kolkissa ja ympäri Eurooppaa päätyvät valitsemaan suomalaisen, koossa kilpailijoitaan pienemmän, Helsingin kautta kuljettavan lentoyhtiön? Suorat reitit ja lyhyet matkustusajat eivät yksin riitä, on myös oltava asiakkaalle läsnä oikealla tavalla. Finnairin myyntiyksiköissä eri puolilla maailmaa keskitytään juuri tähän, asiakkaiden kotimarkkinoilla toimimiseen. [Teksti](#) Maria Mroue

## MATKAILIJAN MIELESSÄ YMPÄRI MAAILMAA



**S**uomessa markkinat lentoyhtiölle ovat rajalliset. Finnairin onkin haettava kasvunsa muualta, mutta kilpailu kansainvälisillä areenoilla on kovaa ja asiakkaiden huomiota tavoittelee valtava määrä pelureita.

Kansainvälisessä lentoyhtiömaailmassa pärjäämiseen tarvitaan kilpailukyisen kustannustason lisäksi tietenkin hyvä tuote. Asiakas haluaa olla oikeaan aikaan oikeassa paikassa – mahdollisimman nopeasti ja vähällä vaivalla.

Tähän taistoon Finnair on määrätietoisesti rakentanut reittiverkostoaan käyttäen hyväksi Helsingin ihanteellista sijaintia lyhimmän reitin varrella Euroopasta Aasiaan. Asiakkaalle on tarjota nopea matka: Euroopasta Aasiaan kuljetaan aina oikeaan suuntaan, kun kuljetaan Helsingin kautta. Lisäksi Helsinki-Vantaa on sujuva vaihtoasema.

Finnairille Helsingin sijainti eurooppalaisittain lähellä Aasiaa mahdollistaa kaukoliikennelaivaston tehokkaan käytön, sillä edestakainen matka Aasiaan hoituu alle vuorokaudessa.

Hyvän tuotteen on kuitenkin oltava myös asiakkaan mielessä hyvä, ennen kuin päätös syntyy. Tuotteen on oltava paitsi kilpailukyinen, myös tunnettu. Täytyy siis näkyä ja kuulua vähintään yhtä paljon kuin kilpailijat – ja myydä asiakkaalle sopivalla tavalla, oli hän sitten japanilainen, australialainen tai norjalainen.

Javier Roig on Finnairin Client Manager Espanjassa.



Finnairilla on oma myyntiyksikkö yli 20 maassa. Ulkomailla työskentelee finnairilaisia yli 150. Lisäksi Finnairia edustavat erilaiset myyntiedustajat sekä matkatoimistot maailmalla.

– Suosituimmat kohteet ovat Shanghai, Delhi, Mumbai sekä Japanin-kohdekaupungit, kertoo Client Manager Javier Roig.

Noin kolmasosa myynnistä tulee yrityksiltä ja neljännes etnisiltä kotona vierailulta matkustajilta.

Espanjan myyntiyksikön vauhdista vastaa seitsemän työntekijää myyntiyksikön päällikkö Matti Perä-Rouhun johdolla. Asiakaskunnan myötä myynnille on tullut espanjalaiskulttuuria tutummaksi aasialaiset tavat.

– Kiinalaisille on tärkeää muodostaa liikesuhde ystävyyssuhteen kaltaiseksi, ja intialaiset ovat erittäin avoimia yksityiselämänsä suhteen, Roig kertoo kokemuksistaan.



### ESPANJA

ASUKASLUKU: **40,5 MILJOONAA**

FINNAIRIN REITTIKOhteet:

**BARCELONA JA MADRID**

Barcelonasta ja Madridista Finnairin lennoille nousee pääasiassa aasialaisia, jotka työskentelevät Espanjassa tai Portugalissa.

Finnairin Espanjan-toimistot sijaitsevat Barcelonassa, kaupungin keskustassa sekä Madridin talouskortteleina tunnetulla alueella.

Paikalliset lentoliikenteeseen vaikuttavat poikkeustilanteet, kuten lentoasemahenkilöstön lakot tai marraskuun Bangkokin lentoaseman mielenosoitus, aiheuttavat painetta ja hulinaa Finnairin ulkomaan myyntiyksiköissä. Espanjassa muistetaan Barcelonan lentoaseman maapalveluhenkilöstön lakko kesällä 2007.

– Täysi kone Helsingistä oli saapumassa Barcelonaan, ja lentoasema oli seiskaisin. Lento laskeutui Valenciaan, noin 400 kilometrin päähän Barcelonasta ja Barcelona–Helsinki-lento jouduttiin peruuttamaan, Roig kertoo.

Espanjan finnairilaiset tekivät 20 tunnin työpäiviä, kun matkustajille järjestettiin bussikuljetuksia ja hotellimajoituksia.

– Onneksi Helsingistä saatiin lähetettyä meille lisälentoja, jotta kaikki matkustajat saatiin sinne, minne oli alun perin tarkoituskin, Roig kiittää.

Roig sai hyvän palveluasenteensa johdosta Finnairin palvelun tähti -palkinnon.

## NORJA

ASUKASLUKU: 4,6 MILJOONAA

FINNAIRIN REITTIKOHTTEET:

OSLO JA BERGEN



Finnairin Norjan myynti-yksikön päällikkönä toimii Kenneth Gillberg.

Suurin osa Norjan asiakkaista on pieniä ja keskisuuria yrityksiä. Finnairin Norjan myynti-yksikön päällikkö Kenneth Gillbergin mukaan niitä on Norjassa valtavasti.

– Keskitymme pääasiassa yritysasiakaisiin, joille tarjoamme Finnair Corporate Programme -ohjelmaa. Yrityksille etuna ovat heti liittymisen jälkeen saatavat alennetut hinnat kaikkiin Finnairin reittikohteisiin, Gillberg kertoo.

Norjasta matkustetaan eniten Bangkokiin. Delhi ja Peking tulevat heti seuraavina.

– Erittäin tärkeä uusi kohde yrityksille on myös Soul. Keväällä 2009 aloitettavat lennot Helsingin ja Bergenin välillä puolestaan vahvistavat asemaamme sujuvimpana yhteytenä Euroopan ja Aasian välillä lännestä päin.

Gillberg on työskennellyt Norjan viisihenkisessä myynti-yksikössä puolitoista vuotta.

– Norjalaiset ovat erittäin avoimia ja ystävällisiä, joten heihin on helppo tutustua. Suomalaisia ja norjalaisia yhdistävät luonnonläheisyys ja rehellisyys.

Finnairin merkittävä haaste maailmalla on edelleen kertoa, että maapallo on pyöreä ja että vastoin kuin kaikkien tuntemassa Mercatorin karttaprojektiossa näyttää, lyhin reitti Euroopasta Aasiaan kulkee Helsingin kautta.

– Juuri tämän vuoksi meidän tuottemme on niin hyvä. On vain saatava se kaikkien tietoon, Gillberg rämsentää.

## AUSTRALIA

ASUKASLUKU: 21 MILJOONAA

*Finnairilla ei ole omia reittikohteita Australiassa. Lentoja myydään Eurooppaan Finnairin Aasiankohteiden kautta.*

Australiasta lennetään Eurooppaan Finnairin kymmenen Aasian-gatewayn kautta.

– Sijaintimme ansiosta voimme käyttää kaikkia Finnairin Aasian-yhteyksiä. Meille hyvät myyntiargumentit ovat Finnairin laaja Euroopan-verkosto ja vaihdon nopeus ja sujuvuus Helsingissä, selittää Helen Blake, Finnairin Australian myynti-yksikön päällikkö.

Australiassa Finnairin myynti-yksikköä luotsaa Helen Blake.



Australialaisasiakkaille Finnairin kuuluminen oneworld-allianssiin merkitsee paljon, sillä suurin osa heistä on saman lentoyhtiöliittouman australialaisjäsenen, Qantasin, kanta-asiakasohjelmassa.

Blakelle joustavuus on ollut menestyksen avain. Jos asiakkaan toivoma yhteys Aasiasta Helsinkiin tai päinvastoin on juuri haluttuna päivänä vaikkapa täynnä, Blake etsii tilalle korvaavan yhteyden muulla yhtiöllä.

– Kaukolento yhteen suuntaan on Finnairille parempi kuin se, että matkustaja valitsisi kokonaan toisen yhtiön, Blake summaa.

Australian Finnair-tiimi koostuu Blaken lisäksi kolmesta työntekijästä.

– Myyntimme erikoisuus on yhdistelmäluokka. Bisnes- ja turistilippujen lisäksi myymme lipputyyppejä, jolla lennot Australian ja Aasian välillä sekä Euroopassa lennetään turistiluokassa ja pitkä kaukolento Aasiasta Helsinkiin mukavammin bisneksessä, Blake kertoo.

## ISO-BRITANNIA

ASUKASLUKU: **60,9 MILJOONAA**

FINNAIRIN REITTIKOHTEET:

**LONTOO JA MANCHESTER**

Lontoossa voi nähdä koko maailman. Iso-Britannian myyntiyksikön päällikkö Tomi Hänninen mukaan se on maailman kosmopoliittisin kaupunki.

– Maailman suurin kiinalainen yhteisö on Lontoossa. Kulttuurierot on siis osattava ottaa huomioon myös myynnissä ja markkinoinnissa, Hänninen kuvailee.

Hänninen on ollut Iso-Britannian myyntiyksikön vetovastuussa heinäkuusta 2007. Finnairilla on Iso-Britanniassa kaksi myyntitoimistoa. Lontoon seitsemän työntekijän lisäksi Manchesterissa toimistoa pitää kaksi finnairilaista.

– Britit ovat tunnettuja hyvistä käytöstavoistaan sekä keskustelu- ja esiintymistaidoistaan. Näiden lisäksi on hyvä hallita omintakeisen brittihuumorin perusteet sekä hiukan maan historiaa, jotta pääsee osaksi yhteisöä, Hänninen luettelee.



**Tomi Hänninen**  
työskentelee Finnairin  
Iso-Britannian ja Irlannin  
myyntiyksikön päällikkönä.

Sulautumisesta Lontoon paikalliskulttuuriin ja katukuvaan kertoo joulukuussa 2008 liikennöinnin aloittanut Finnairin oma double-decker eli kaksikerroksinen bussi.

Iso-Britannian myyntiyksikön leipä on perinteisesti saatu Lontoo–Helsinki-reitistä.

– Kasvu tulee kuitenkin puhtaasti Aasian-liikenteestä. Yritys- ja liikematkoihin erikoistuneiden matkatoimistojen lisäksi merkittäviä myyntikanavia ovat aasialaiset matkatoimistot, sillä Manchesterin kiinalaisyhteisö on maailman toiseksi suurin – heti Lontoon jälkeen, Hänninen kertoo.

Finnairin Aasian-strategialla on etulyöntiasema erityisesti Manchesterissa:

– Meillä on parhaat yhteydet Aasiaan ja lisäetuna lennämme Helsingin kautta. Helsinki-Vantaa on ruuhkaton vaihtoasema, jolla vaihtoajat ovat ennätyslyhyitä, Hänninen kiittää.

## JAPANI

ASUKASLUKU: **127,3 MILJOONAA**

FINNAIRIN REITTIKOHTEET:

**TOKIO, OSAKA JA NAGOYA**

Japanissa Finnairilla on toimipiste jokaisessa reittikohteessaan eli Tokiossa, Osakassa ja Nagoyassa. Kaupunkien keskustoissa sijaitsevista myyntitoimistoista työskentelee yhteensä 26 henkilöä Japanin myyntiyksikön päällikkö Eero Tammilan luotsaamana.

– Japanilaiset ovat rehellisiä ja ahkeria. Arvostan heidän uskollisuuttaan asiakkaina. Liikeasioissakin japanilaisten kanssa kannattaa seurustella ja viettää aikaa, sillä länsimainen aggressiivinen bisnestyyli ei vetoa heihin lainkaan, Tammila luonnehtii.

Japanilaisille Eurooppa ja Skandinaavia ovat eksotiikkaa parhaimmillaan. Pohjoismaihin japanilaiset suuntaavat kesällä. Keväällä ja syksyllä heitä puolestaan houkuttelevat eteläisemmän Euroopan maat ja talvikuukausina viehättää Lappi revontulineen.

– Tyypillisesti japanilaiset haluavat viikon tai kymmenen päivän kiertomatkoihin Eurooppaan, Tammila kiteyttää.

Lomamatkustuksen rinnalla Japanin myyntiyksikkö keskittyy yhä voimakkaammin liikematkustukseen.



Japanissa Finnairin  
myyntiyksikön päällikkö  
on Eero Tammila.

– Bisnesmatkustukseen voidaan satsata enemmän kasvaneen vuorotiheyden ansiosta. Uskon, että vuonna 2010 lennämme Tokioon ja Osakaan päivittäin sekä Nagoyaan viidesti viikossa.

Nyt Osakaan lennetään päivittäin ja Tokioon sekä Nagoyaan neljästi viikossa.

Tammilan kiinnostus Aasiaan on tuonut mukanaan vahvan kokemuksen: Japanissa hän on viettänyt viimeiset yhdeksän vuotta, sitä ennen Singaporessa yhdeksän ja Bangkokissa viisi vuotta.

Seuraavaksi trendiksi japanilaisten matkailussa Tammila uskoo nousevan Venäjän sekä Baltian maiden.

– Kiinnostus matkustaa Venäjälle ja Itä-Eurooppaan on jo näyttänyt lisääntyvän japanilaisten keskuudessa, Tammila toteaa.





*Finnairin näkyminen paikallisesti eri puolilla maailmaa on hyvin henkilö vetoista. Kussakin maassa työskentelee myyntiyksiköissä muutamia ihmisiä, joten paljon on heistä kiinni. Siksi joukkoon on valikoitunut erikoislaatuisia kykyjä.*

## FINNAIRIN KYKY KIINASSA

Kiinan myynnistä vastaa Mikko Rautio, joka vastikään valittiin Kiinan vaikutusvaltaisimmaksi ulkomaisen lentoyhtiön päälliköksi Kiinan vuotuisessa Foreign Airlines Awards-gaalassa.

Rautiolla on suomalaiset kasvat, mutta kiinalaisen psykologian professori-isän ja suomalaisen kielenkääntäjä-äidin poika on sisältä perinpohjaisen kiinalainen mies. Hän syntyi Helsingissä ja muutti perheensä mukana Kiinaan ollessaan kolmevuotias. Kiinassa hän asui siihen asti, kunnes 70-luvun alussa saapui kutsu Suomen armeijaan. Valtio maksoi junan, mutta ei lentoa. Matka kesti viikon.

– Palasin Suomeen vasta 21-vuotiaana, mutta kotiuduin nopeasti, sillä armeijan kuriin oli kiinalaiskoulut käyneen helppo sopeutua.

– Nuoruuteni kulttuurivallankumouksen Kiinassa oli perheelleni monella tavalla vaikea. Äitini joutui lähtemään Suomeen ja isäni vietti useita vuosia kouluvankilassa ja maaseudulle lähetettynä. Psykologian ollessa kielletty tiede hän opetti ranskaa.

Finnairissa Mikko aloitti vuonna 1975. Taustalla oli juuri allekirjoitettu ilmailusopimus, joka periaatteessa olisi mahdollistanut Helsingin ja Pekingin välisten lentojen aloittamisen.

– Maailman tilanteen takia reitti avattiin vasta 1988, joten odotin yli 12 vuotta ennen kuin pääsin Finnairin edustajana Pekingiin. Sen ajan työskentelin Helsingissä rahdissa, lähtöselvityksessä ja kuormajana. Silloin se aika tuntui aivan liian pitkältä, mutta jälkepäin olen huomannut, että kaikista niistä vuosista oli runsaasti hyötyä. Opin lentoyhtiön toiminnan läpikotaisesti.

Alussa Kiinan-reitin matkustajat olivat pääosin suomalaisia ja käyttöasteet pyörivät 40 prosentin tienoilla.

– Suomalaismatkustajien määrä on koko liikenteen ajan pysynyt melko lailla vakiona. Kiinalaiset lähtivät matkaan vuosina 1992 ja 1993, ensin viralliset delegaatiot ja muutama vuotta myöhemmin myös turistit. Nykyisin ovat koneet useimmiten aina täynnä ja matkustajakunta hyvin kansainvälistä.



Mikko on osaamiseltaan ainutlaatuinen. Hänen arvonsa ovat huomanneet myös muut lentoyhtiöt, jotka valitsivat hänet Pekingiin liikennöivien 44 kansainvälisen lentoyhtiön yhdistyksen puheenjohtajaksi.

– Otamme kantaa esimerkiksi viranomaisasioihin, lipunmyyntiin, automaatioon ja turvallisuuteen, hän kertoo.

### KIINAN KIELEN TAITO ON EDELLYTYS PAIKALLISTEN KANSSA KOMMUNIKOIDESSA.

Raution kielitaito ja kulttuurintuntemus ovat olleet merkittävä etu hänen urallaan.

– Kiinan kielen taito on edellytys paikallisten kanssa kommunikoidessa, sillä suurin osa kiinalaisista ei puhu lainkaan vieraita kieliä. Vielä tärkeämpää on kuitenkin ym-

märtää paikallinen kulttuuri ja ajattelutapa: asiakkaiden kunnioittaminen oikealla tavalla on tärkeää, liian ylpeä ei saa olla, mutta ei myöskään nöyrä.


Rautio viihtyy sekä Kiinassa että Suomessa. Pekingissä hän nauttii erityisesti haasteellisuudesta ja suurkaupungin kehityksestä.

– Suomessa käyn kymmenisen kertaa vuodessa. Eniten arvostan luontoa ja rauhallisuutta.

Kiinassa lentoliikenteen kilpailu on kovaa: viimeisen seitsemän vuoden aikana on markkinoilta poistunut seitsemän lentoyhtiötä.

– Meille Helsingin sijainti lyhimmän reitin varrella on pysyvä myyntiargumentti, noin 80 prosenttia asiakkaistamme kulkee Helsingin kautta muualle Eurooppaan. Uskon, että Finnair pärjää Kiinan-liikenteessä jatkossakin.



 Helsinki-Vantaan lentoasema on kansainvälisissä matkustajatutkimuksissa sijoittunut Euroopan kärkeen jo kymmenen vuoden ajan. Helsingin kautta kulkevien matkustajien määrä on 2000-luvulla noussut merkittävästi Finnairin kasvattaessa Aasian-liikennettä. Matkustajien liikkumisen, koneenvaihtojen sujuvuuden ja mukavuuden takaamiseksi lentoasemalla tarvitaan lisää tilaa ja uusia palveluita. [Teksti](#) Maria Mroue



## VIA HELSINKI

Kun Finnair vuonna 2001 aloitti satsamisen Aasian-liikenteeseen, oli matkustajamäärä 280 000. Vuonna 2008 Finnairin Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä matkusti 1,3 miljoonaa henkilöä. Kaikkiaan Helsinki-Vantaalla kulkee yli 13 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Ulkomaanterminaalia laajennetaan parhaillaan kasvaneita matkustajavirtoja varten. Laajennusosa valmistuu syksyllä 2009.

Helsinki-Vantaan kautta kulkee suurin ja lyhyin reitti Euroopan ja Aasian välillä, joten lentoasemalla on luonnollinen sijainti kasvavaksi kauttakulkuasemaksi.

Matkustaja ei kuitenkaan valitse lyhintä reittiä, jos häntä odottaa ruuhkainen ja epä mukava kenttä, jolta jatkoyhteydet ovat epävarmoja ja jolla lennot myöhästelevät. Jotta matkustajan käyttämä aika todella olisi lyhin mahdollinen ja matkustaminen miellyttävää, on koneen vaihdon Helsinki-Vantaalla onnistuttava sujuvasti.

**F**inavia ja Finnair puhuvat Via Helsinki -palvelukonseptista.

- Via Helsinki tarkoittaa paitsi lyhintä mahdollista reittiä, myös sujuvaa ja ruuhkatonta koneenvaihtoa, uudentlaisia lentokenttäpalveluita ja matkanteon rytmittämistä miellyttäviin kokonaisuuksiin, sanoo Finnairin markkinoinnista ja asiakkuuskonsepteista vastaava johtaja Paavo Virkkunen.

Vaihtojen sujuvuuden ja lentoaseman miellyttävyyden puolesta puhuvat matkustajatutkimukset, joissa Helsinki-Vantaa on sijoittunut Euroopan parhaimmista.

Uusista palveluista Finnair on esitellyt syksyllä 2009 avattavan Spa & Wellness -kylpylän terminaalilaajennuksen yhteydessä.

– Spa & Wellness -kylpylä palvelee juuri niitä matkustajia, jotka vaihtavat Finnairin lennolta toiselle Helsinki-Vantaalla. Haluamme tarjota tälle jatkuvasti kasvavalle asiakasryhmälle ainutlaatuisia ja elämyksellisiä mukavuuspalveluita, Virkkunen kertoo.

Spa & Wellness -kylpylä tarjoaa laadukkaita kylpylä- ja hyvinvointipalveluita. Kylpylässä on saunat, joista on näköala kiitotielle, erilaisia altaita sekä hoitotiloja.

Kylpylän yhteyteen rakennetaan myös Finnairin uusi via.Helsinki Lounge. Loungen ja kylpylän käytössä on noin 1 580 neliömetrin tila. Ne ovat avoinna Finnairin ja oneworldin tasoasiakkaille sekä maksusta myös muille matkustajille.

**M**atkustajavirtojen voimistuminen tarkoittaa myös matkatavarain määrän kasvua. Lentojen lisääntyminen ja Finnairin verkoston monipuolistuminen tuovat mukanaan uudenlaisia logistisia haasteita matkatavaroiden kuljettamiseen. Laukut on saatava riipeästi koneesta toiseen, jotta vaihto on sujuva ja lennot pysyvät aikatauluissaan.

Finavian ulkomaan terminaalin laajennushankkeen kustannusarvio on 143 miljoonaa euroa. Yli puolet investoinnista käytetään uuden matkatavarakeskuksen rakentamiseen.

Keskukseen hankittava matkatavarain käsittelyjärjestelmä perustuu isoimmilla kansainvälisillä kentillä käytössä olevaan tekniikkaan. Käsittelyä ja lajittelua varten saadaan lisää tilaa noin 20 000 neliometriä.

– Lisätilan ja uuden tekniikan ansiosta lentoasemalla pystytään käsittelemään vuodessa yli neljä miljoonaa laukua enemmän kuin nykyisissä tiloissa, sanoo Finavian lentoasemajohtaja Juha-Pekka Pystynen Helsinki-Vantaalta.

**M**atkatavarakeskusta varten ulkomaanterminaalin alle 22 metrin syvyyteen on louhittu 280 metriä pitkä tunneli. Se yhdistää ulkomaanterminaalin nykyiset ja uudet matkatavaratilat toisiinsa. Koko käsittelyjärjestelmän pituus on yli 10 kilometriä ja laukkuja pystytään käsittelemään enimmillään 7 000 tunnissa.



## HAASTEITA MAASSA

Helsinki-Vantaan maapalvelusta vastaa Finnairin tytäryhtiö Northport. Viime vuosina yhtiö on keskittynyt Finnairin Aasian-strategian kannalta olennaiseen Helsinki-Vantaan lentoasemaan. Vuonna 2007 kotimaan asemia ulkoistettiin matkailukonserni RTG:lle ja Tukholman ja Oslon toiminnot myytiin Menzies Aviation -yhtymälle.

Vuonna 2008 Northport lanseerasi vision ”Alan paras 2010”. Finnairin muuttuminen verkostolentoyhtiöksi toi myös maapalvelun toimintaan monia uusia haasteita. Täsmällisyystavoitteiden saavuttaminen vaatii entistä enemmän työtä ja entistä sujuvampia toimintoja.

– Haasteellista on sovittaa työntekijämäärä työn määrää vastaavaksi, sillä maapalvelutyö ei suinkaan jakaudu tasaisesti päivän tunneille, vaan työssä on muutamia ruuhka-aikoja, joina suurin osa lennoista saapuu ja lähtee. Loppupäivä saattaa olla hyvin hiljaista. Northportin toimitusjohtaja Jukka Hämäläinen kuvailee.

Ruuhkapiikit johtuvat lentojen ajoittumisesta liikenneaaltoihin, mikä on matkustajan kannalta tärkeää, sillä näin ei synny pitkiä odotusaikoja lentokentällä.

## KOMMENTTI



*Finnairin Aasianliikenne on kasvanut samalla kun uutta terminaalilaajennusta on rakennettu. Tilapäisjärjestelyt*

*ovat olleet suuri haaste matkustajien ja matkatavarain kulkemiselle Helsinki-Vantaan läpi lennolta toiselle. Täsmällisyys ja toiminnan laatu ovat kuitenkin parantuneet. Laajennuksen ja uuden matkatavarajärjestelmän valmistuminen helpottaa painetta.*

**JUKKA HÄMÄLÄINEN**

TOIMITUSJOHTAJA

NORTHPORT OY

Helsinki-Vantaan lentoasema sijoittuu matkustajatutkimuksissa Euroopan parhaimmiston.



Via Helsinki tarkoittaa lyhimmän reitin lisäksi mutkatonta ja miellyttävää vaihtoa.



Matkatavaroiden käsittelyjärjestelmä siirtyy maan alle. Näin taataan ruuhkattomat matkustajatilat.



Vaihtomatkustajien määrä kasvaa vauhdilla, joten palveluun satsataan yhä enemmän.



## PALVELUNTARJOAJILLE LENTOYHTIÖT TUOVAT MUKANAAN VUOSITTAIN 13 MILJONAA POTENTIAALISTA ASIAKASTA.

# Vauhtia vuoristoradalla

## kolumni

**CHRISTER HAGLUND**

VUORISTORADOISSA VIIHTYVÄ  
VIESTINTÄJOHTAJA

Suomalaiset ovat vaatimatonta kansaa. Emme tee suurta numeroa itsestämme, eikä Suomessa ole juurikaan tehty sat-sauksia ainutlaatuisiin matkailijoita houkuttaviin projekteihin.

\*\*\*

Globalisoituneessa kilpailussa kuitenkin tarvitaan ainutlaatuisia ihmeitä ja ilmiöitä. Esimerkkinä toimikoon matkailu ja se, miten ihmiset valitsevat matkakohteensa. Joku lentää Roomaan katsomaan Colosseumia, toinen Pariisiin pällistelemään Eiffel-tornia ja kolmas vaikkapa Lontooseen ihmettelemään London Eye -maailmanpyörää.

\*\*\*

Helsingistä puuttuu kansainvälinen atraktio, eli syy tulla varta vasten Helsinkiin. Sääli, sillä Helsingin kautta kulkee matkustajia yhä enenevässä määrin, kiitos Finnairin onnistuneen Aasian-strategian.

\*\*\*

Nyt olisi siis tilaa rohkealle visiolle, ja tässä oma ehdotukseni. Via Helsingistä jalostetaan lentomatkustuksen käsite ja samalla Helsingistä luontevin ja halutuin vaihtopaikka matkustettaessa pohjoisella pallopuoliskolla.

Lentoasemalta se edellyttää hyviä peruspalveluita, mutta tulevaisuuden lentoterminaalista tulisi löytyä myös koko joukko luksus- ja erikoispalveluita. Näitä voisivat olla kansainvälinen kasino, ylellinen kylpylä saunoineen kaikkineen, muumi- ja joulumaaailma, monipuolinen ostosparatiisi, kulttuuritarjontaa vaikkapa taidegallerian muodossa sekä toimivat kokous- ja näyttelytilat. Näin uhkapeliin mieltyneet kiinalaiset, tuotteitaan esittelevät intialaiset, kylpylöistä ja muumeista pitävät japanilaiset ja shoppailuun keskittyvät amerikkalaiset pitäisivät itsestään selvytyksenä, että mannertenvälinen matkustus tapahtuisi juuri Helsingin kautta.

\*\*\*

Palveluntarjoajille lentoyhtiö tuo mukanaan vuosittain 13 miljoonaa potentiaalista asiakasta. Näin liikkeiden ovilla riittäisi kolkuttelijoita vuoden jokaisena päivänä.

\*\*\*

Mausteeksi tarvitaan vielä jotain ainutlaatuisia, jotain jolla erotutaan kristallinkirkaasti muiden joukosta.

Lentoasemalle voitaisiin rakentaa vaikkapa vuoristorata, eikä mikä tahansa rata, vaan ylivoimaisesti Euroopan paras rollercoaster monine silmukkoineen ja hurjine spiraaleineen. Vuoristorata olisi käytössä ympäri vuoden, kulki enimmäkseen sisätiloissa, pimeässä maan uumenissa revontulten loisteessa, kilpaa ohikiitävän joulupukin reen kanssa, mutta kaikkien yllätykseksi osittain myös ulkona.

Olisi siinä Intian pojalla ihmettelemistä, kun hän yllättäen kiittäisikin khaikipaidassaan muuttaman sekunnin ajan kahdenkymmenen asteen pakkasessa.

Itse vuoristorata ja sen sijainti olisi niin vaikuttava ja ainutlaatuinen, että kaikki lapset ja lapsenmieliset haluaisivat kokea sen. Hiihtoputki vielä kylkeen, niin riittäisi kaikilla tekemistä. Nämä palvelut olisivat tietysti avoinna myös muille kuin lentomatkestäjille.

\*\*\*

Helsinki-Vantaan lentoaseman seuraava laajennusosa valmistuu 2009. Laajennusosaan on luvassa ainakin kylpylä, toivottavasti myös jotain muuta edellä mainituista. Nyt olisi kuitenkin jo aika miettiä seuraavaa askelta ja saada keskusteluihin mukaan kiinnostuneita kumppaneita suunnittelemaan uutta, uljaampaa tulevaisuuden lentoasemaa ja sen kaikenkattavia palveluja.

Uuden vision toteutus on sitten vain meistä suomalaisista kiinni.



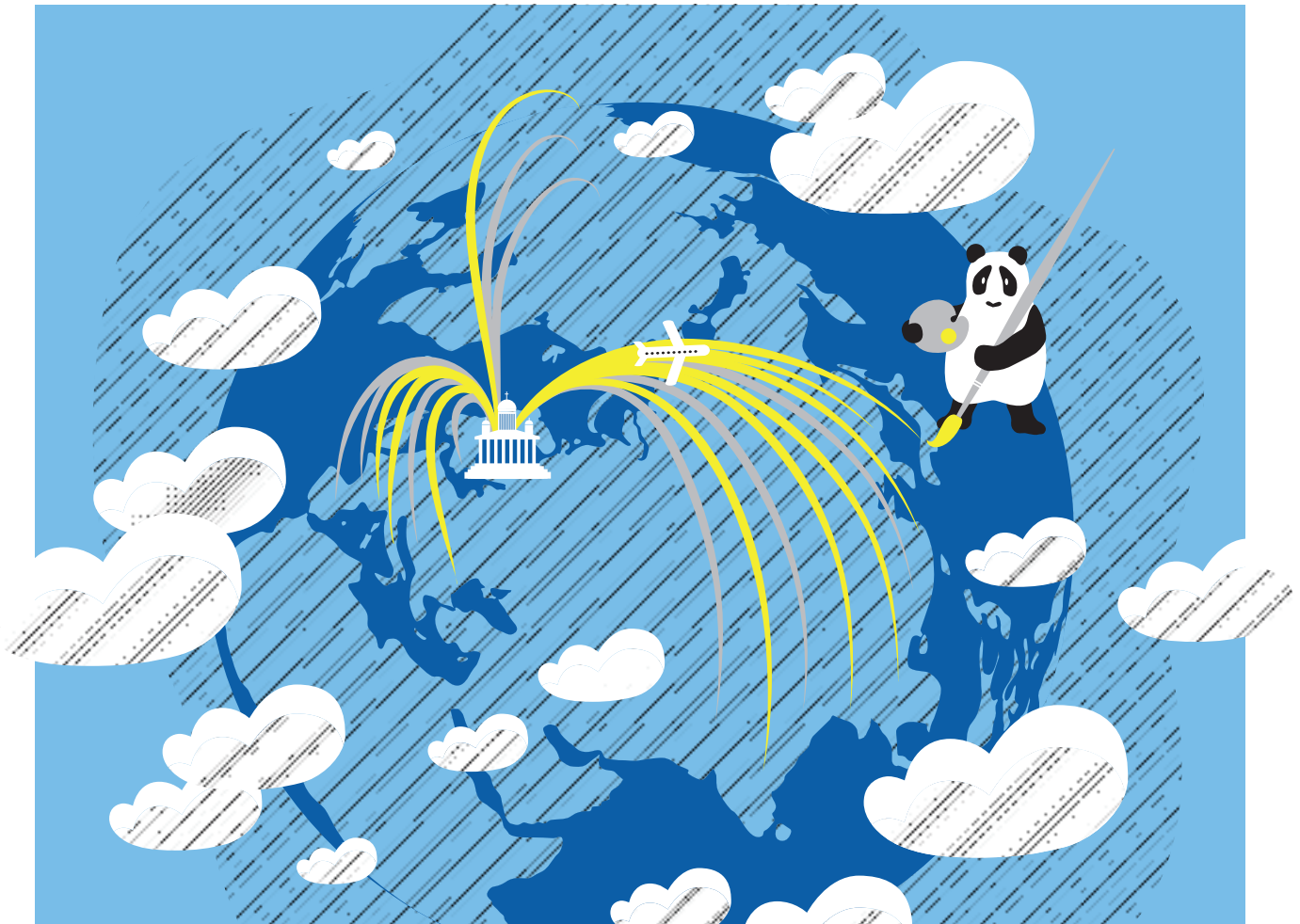
### Huimimmat vuoristoradat

- 1 ÖLJYN HINTA**, Brent-raakaöljyn tynnyrihinta korkeimmillaan heinäkuussa 2008 (146 USD)
- 2 KINGDA KA**, Six Flags Great Adventure, Jackson Township, New Jersey, USA (139 m)
- 3 TOP THRILL DRAGSTER**, Cedar Point, Sandusky, Ohio, USA (130 m)
- 4 STEEL DRAGON 2000**, Nagashima Spa Land, Mie, Japani (97 m)
- 5 MILLENNIUM FORCE**, Cedar Point, Sandusky, Ohio, USA (94 m)



Uuden kaukoreitin käynnistäminen vaatii lentoyhtiössä valtavasti suunnittelua, raakaa työtä – ja tietysti myös aikaa. Kaikki alkaa maailman tuulien nuuhkimisesta, taivaanrannan maalailusta ja etenee moninaisten neuvotteluiden sekä markkina-analyyseihin kautta siihen, että lento saadaan myyntiin. Ennen kuin ensimmäinenkään lento on matkalla, suunnitellaan tarjontaa ja markkinointia, lentäjät harjoittelevat uutta kenttää varten ja matkustamoon rekrytoidaan kohteen kielen sekä kulttuurin taitavaa henkilökuntaa. [Toimittanut](#) Senja Larsen

## UUSI REITTI SYNTYY TAIVAANRANTAA MAALATEN



**F**innair on vuosittain avannut uuden kaukokohteen, joten kokemuksta ja osaamista uuden reitin käynnistämisestä on kertynyt runsaasti. Jokainen kohde on kuitenkin yksilö, joten aikaa neuvotteluihin sekä valmisteluihin voi kulua jopa vuosikymmen.

Uusimpaan kohteeseen, Korean Souliin aloitettiin lennot kesäkuussa 2008. Souliin pääsee Finnairin toimivan verkostorakenteen ansiosta noin 60 reittikohteesta. Yhden uuden kohteen avaamisen myötä syntyy siis toista sataa uutta reittiyhdistelmää eli tuotetta.

Ajatus uudesta kohteesta kypsyi reititiliikenteen verkostosuunnittelussa.

– Työmme on pitkän tähtäimen visiointia ja liittyy läheisesti yhtiön strategiaan. Tarkastelemme markkinoita ja matkustajavirtoja, joista poimimme Finnairille mahdollisia reittejä. Tärkein edellytys on, että reitin tulee olla Suomen sijaintiin nähden maantieteellisesti sopiva ja matkustajavirran kasvava, liikennestrategiasta vastaava johtaja Peteri Kostermä täsmentää.

Reittistrategia kulkee käsi kädessä kapasiteetin suunnittelun kanssa. Uusia kohteita avataan ja aikatauluja muokataan sen mukaan, miten kysyntä kehittyy. Pitkällä aikavälillä reitti- ja verkostostrategia ohjaa myös uusien koneiden hankintaa.

– Katsomme jopa yli kymmenen vuoden päähän. Tärkeä tarkennuspiste on puolitoista vuotta ennen uuden kohteen avaamista, jolloin suunnitellaan aikataulumallit, jotka palvelevat parhaiten matkustajavirtoja ja kannattavuuslaskelmia, Kostermä kertoo.



**L**entoliikennesopimuksia ja ylilentolupia neuvottelee alliansseista ja kansainvälisistä suhteista vastaava osasto. Lentoliikennesopimus on aina kahden valtion välinen ja usein rajattu esimerkiksi vuorojen määrän osalta.

- Lentoliikennesopimuksen tekee yleensä Ilmailuhallinto, joskus myös Liikenneministeriö. Usein Finnair on mukana neuvotteluissa, kertoo kansainvälisistä suhteista vastaava johtaja Kari Koli.

Lentoreitit halkovat monien valtioiden ilmatiloja. Ylilentolupia ei yleensä tarvitse erikseen hakea, sillä ne on määriteltä YK:n alaisen ICAO-sopimuksen (International Civil Aviation Organization) puitteissa. Idän suunnassa se ei kuitenkaan kata kaikkia valtioita. Esimerkiksi Venäjän kanssa Finnair käy alati keskusteluita ylilentoasioissa, sillä reitit Aasiaan kulkevat naapurin yli.

## JOKAINEN KOHDE ON YKSILÖ, JA AIKAA NEUVOTTELUIHIN SEKÄ VALMISTELUIHIN VOI KULUA JOPA VUOSIKYMMEN.

**S**opimusten neuvottelemine on varsin pitkäjänteistä työtä. Uusia reittimahdollisuuksia on vision mukaisesti mietitty aina vuoteen 2017 asti. Parhailaan neuvotellaan oikeuksia lisävuoroille Kiinaan ja Intiaan.

- Neuvottelut vievät runsaasti aikaa, jopa vuosia. Meille yhtiön 2017-visio on työlista, Koli kertoo.

Neuvotteluissa valttia ovat kulttuuritietämys ja kärsivällisyys.

- Kaikissa maissa on yhtä lailla tärkeää saavuttaa luottamus ihmisiin. Yksityiskohdat keskustellaan pitkälti valmiiksi jo ennen varsinaisia neuvotteluita. Tässä työssä Finnairin paikallisten työntekijöiden apu on täysin korvaamaton, Koli kiittää.

Vuosi ennen lentojen aloittamista tieto uudesta reitistä julkistetaan, ja puoli vuotta ennen avausta lennon saapumis- ja lähtöaika eli slotti kohdekentältä varmistuu. Parhaiden liikennöintiäikojen slotit ovat rajallisia ja todella haluttuja, joten aikataulumalleja on oltava useampia.

**L**entotoimintaryhmässä uudelle lennolle suunnitellaan ihanteellinen reititys, joka hyödyntää ylätuulten vaihtelua eri vuodenaikoina mahdollisimman tehokkaasti.

- Varmistamme käytettävien lentoväylien hätämenettelyt painekadon ja moottorihäiriön varalta. Luokittelemme ja tarkastamme kohdekentän sekä varakentät. Tilaamme myös kaiken liikennöintiä varten tarvittavan tiedon kentästä, kertoo päällikkö Heikki Viitala operatiivisesta suunnittelusta.

Lennonsuunnittelujärjestelmään luodaan tarvittavat perustiedot ja neuvotellaan viranomaisten kanssa lentoväyliin mahdollisesti saatavat oikaisut.

Lentokoneen teknisestä tuesta ulkomaankohteissa sovitaan yhteistyökumppanien kanssa puoli vuotta ennen lentojen aloittamista.

- Jokaisessa kaukoreittikohteessa on nimetyt mekaanikot, jotka hoitavat Finnairin konetta. He suorittavat välilaskun aikana teknisen tarkastuksen, jossa tarkastetaan koneen rungon, ovien, moottoreiden, laskutelineiden ja matkustamon kunto, moottoreiden öljymäärät, rengaspaineet sekä järjestelmien neste- ja painemäärien riittävyys, kertoo Juha Hiissa Reittiliikenteen teknisistä palveluista.

Mekaanikot tarkastavat mahdolliset viat, tekevät tarpeelliset korjaukset ja kuittaavat koneen paluulennolle.

**A**ikataulusuunnittelun jälkeen valmistelun painopiste siirtyy myynnille ja markkinoinnille, miehistönsuunnittelulle, hinnoitteluosastolle sekä liikennesuunnittelulle.

- Miehistönsuunnittelussa ja Finnair Tekniikassa tarkistetaan, että aikataulu on operatiivisesti toimiva, liikennesuunnittelupäällikkö Mattias Wickholm selittää.

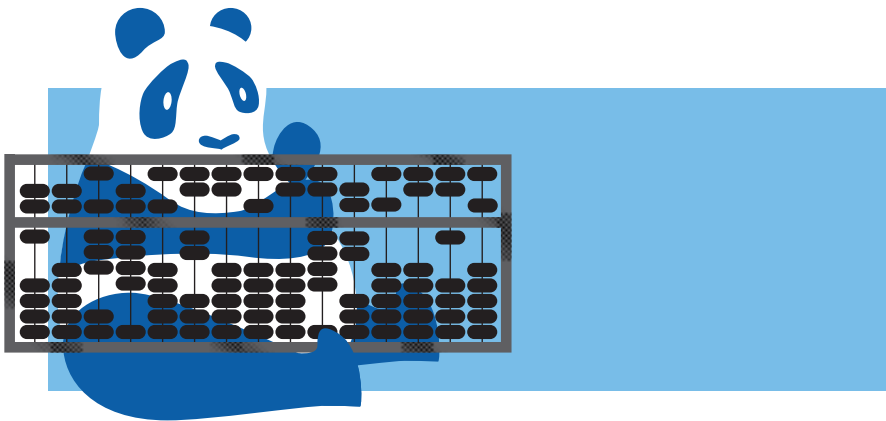
Hinnoitteluosasto luo lennoille varausluokat ja määrittelee hinnat kaikkialta Finnairin reittiverkostosta uuteen kohteeseen ja päinvastoin. Hintatasot ja -säännöt määritellään kilpailukykyisiksi myyntimaan mukaan ja julkaistaan jakelijärjestelmissä maailmanlaajuisesti.

- Lennoille luodaan kysyntäennusteet, jotka määrittelevät kullekin lennolle varausluokkien ja hintojen saatuuden. Ne tehdään jokaiselle lennolle, päivälle ja varausluokalle vuosi ennen lähtöä. Ennustetta seurataan ja tarkennetaan jatkuvasti lennon koko elinkaaren ajan aina lähtöpäivään saakka, hinnoitteluosaston johtaja Lassi Rönkönen kertoo.

**M**yynti- ja markkinointivalmistelut aloitetaan jo kauan ennen kuin lennot ovat edes varausjärjestelmissä.

- Analysoimme, kuinka suuri osa koneen kapasiteetista tullaan myymään kohdemaassa ja kuinka paljon maailmalla. Matkustajarakenne eli liike- ja lomamatkustuksen suhde on meille tärkeä näkökohta, kertoo Keski-Euroopan ja Aasian myynnistä vastaava Heidi Ahonen.

Myyntissä on koko reittiverkosto, eikä ainoastaan yksittäisiä reittejä. Esimerkiksi kaikista Euroopan-kohteista myydään lentoja Aasian-kohteisiin ja sieltä paluulentoja kaikkialle Eurooppaan.





Hyvissä ajoin ennen liikenteen aloittamista Finnair avaa myyntitoimiston kohdemaassa. Paikallista henkilöstöä rekrytoidaan ja koulutetaan.

– Yritykset ovat meille merkittävä asiakasryhmä. Teimme viime vuonna tuhansittain uusia yrityssopimuksia. Matkatoimistot ovat yleensä kolmantena osapuolena sopimuksissa. Ensimmäisiä tehtäviä uutta kohdetta avattaessa on tavoittaa yritysten matkahallinnasta vastaavat sekä matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien edustajat, Ahonen kertoo.

**M**yynti tarvitsee tuekseen näkyvyyttä, joten markkinointiviestintä käynnistää omat kampanjansa reitin julkistamisen aikaan. Tavoitteena on näkyä laajalti, olipa kyseessä liikematkustus, internetmyynti, erilaiset ryhmät tai yksittäiset matkajat. Kysyntäennusteiden perusteella päätetään, mille markkina-alueille viestit kohdistetaan.

– Aasian-strategian myötä markkinointiviestinnän painopistettä on siirretty Suomesta kansainvälisille markkinoille, kertoo Finnairin markkinointiviestinnästä vastaava Jarkko Konttinen.

– Finnairin markkinointiviestinnän sanoma on selvä: Finnairin suurin etu Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä on matkan nopeus ja lyhyys. Helsinki on nopea vaihtoasema ja Finnairilla on moderni kalusto sekä hyvä palvelu.

---

#### **FINNAIRIN SANOMA ON SELVÄ: SUURIN ETUMME AASIAN JA EUROOPAN VÄLISESSÄ LIIKENTEESSÄ ON MATKAN NOPEUS JA LYHYYS.**

---

**F**innairin kaukoreiteillä tarjoillaan eri maiden keittiöiden herkkuja. Finnair Catering valmistaa ateriat lennoille. Kaukokohteessa paluulennon ateriat ostetaan paikalliselta lentokeittiöltä.

Jokainen eri kansallisuus on hyvin tarkka omien makujensa suhteen. Ulkomaisia keittiömestareita kutsutaan Suomeen kouluttamaan Finnair Cateringin keittiöhenkilökuntaa.

**R**eittiliikenteen maapalveluissa karotetaan asemapalvelutarjontaa ja perehdytään kohteen erityispiirteisiin. Maapalveluihin kuuluvat lähtöselvitys sekä portti- ja loungepalveluiden lisäksi kuormaus- ja rahtipalvelut.

– Sopimukset maapalveluyhtiön kanssa viimeistellään kolmisen kuu-kautta ennen liikenteen aloitusta. Henkilökuntaa perehdytetään Finnairin toimintatapoihin. Matkustajapalveluvalmiudet varmistetaan niin toiminnan kuin brändin näkyvyydenkin osalta, kertoo johtaja Jukka Rahko Reittiliikenteen maapalveluista.

– Kaikki tähtää siihen, että maapalvelut sujuvat ensilennosta alkaen niin matkustajille, kuormalle kuin lentokoneellekin Finnairin laatuvaatimusten mukaisesti.

**K**aikkien Finnairin Aasian-lentojen miehistöissä on kaksi paikallista matkustamohenkilökunnan jäsentä. Tämä on tärkeää sekä palvelullisesti että turvallisuussyistä. Paikallisten matkustajien englannin kielen osaaminen voi olla hyvin vähäistä. Eurooppalainen lentoyhtiö on monissa Aasian maissa haluttu työnantaja.

Myös suomalainen lentohenkilöstö perehdytetään kohdemaan paikalliseen kulttuuriin ja tapatietouteen sekä keittiöön.

– Valmistelemme reitin avaamista yhteistyössä Cateringin ja palvelun tuotekehityksestä vastaavien kanssa. Tavoitteena on mahdollisimman toimiva ja paikallista kulttuuria kunnioittava asiakaspalvelukonsepti. Mielenkiintoinen haaste on se, että olemme eurooppalainen lentoyhtiö, joka haluaa palvella monikulttuurista asiakaskuntaa säilyttäen kuitenkin suomalaisuutensa. Asiakaspalautteen perusteella olemme tässä onnistuneet, pohtii Riitta Vuorelma matkustamopalveluosaston kaukoliikennetiimistä.

**F**innair Cargon kohteissa rahtimyyntiä hoitaa myyntiagentti. Kun oma lento aloitetaan, neuvotellaan lisäksi rahdin terminaalipalveluja ja rekka-kuljetuksia tuottavien yhteistyökumppanien kanssa.

– Huolehdimme rahdin kuljetuksesta kaikkialle maailmassa. Yhteydet ovat olemassa, vaikka omaa lentoa ei olisi-kaan. Tavaravirrat toki kiihtyvät, kun avataan oma suora yhteys, Finnair Cargon Japanin-päällikkö Pertti Mero Tokiosta kertoo.

– Matkustajapuoli ja rahti tekevät mahdollisimman paljon yhteistyötä markkinoinnin saralla. Yhdessä saamme hyvän nousukiidon aikaiseksi, olivat kyseessä sitten henkilöt tai paketit, sanoo Mero.

## OLEMME EUROOPPALAINEN LENTOYHTIÖ, JOKA HALUAA PALVELLLA MONIKULTTUURISTA ASIAKASKUNTA SÄILYTTÄEN KUITENKIN SUOMALAISUUTENSA.

**T**ähän asti on kunkin organisaation asiantuntija työskennellyt reitin avauksen parissa. Nyt on koko Finnairin tiedettävä, minne ollaan menossa. Viestintäosasto kertoo uudesta kohteesta sekä henkilökunnalle että ulkoisille kohderyhmille ja ennen muuta potentiaalisille asiakkaille. Matkustajia viritetään uuden kohteen avautumiseen myös matkustamolehti Blue Wingsissä.

– Konsernin viestintäosasto suuntaa kohteeseen reilu puoli vuotta ennen sen avaamista. Otamme satoja kuvia ja kirjoitamme tekstejä, joita sitten käytetään nettisivuilla ja lehtijutuissa, sanoo viestintäpäällikkö Senja Larsen.

Mutta kohteen pitää näkyä ja kuulua vieläkin laajemmin. Tunnettuutta haetaan Finnairin reittiverkoston koko laajuudelta. Tätä viestiä lähtee viemään myös Finnairin 30 maassa sijaitseva PR-toimistoverkosto.

– Medianäkyvyyden saamiseksi järjestämme yhdessä paikallisen matkailunedistämöorganisaation kanssa yhteisiä lehdistömatkoja eurooppalaisille toimittajille. Tuomme myös uuden kohdemaan toimittajia tutustumaan Suomeen ja Euroopan-kohteisiin, kertoo Larsen.

**P**aljon on tapahtunut, ennen kuin ensilennon pyörät koskettavat uuden kohteen kiitorataa. Kyydissä oleva matkustaja ei taustatyöstä tiedä, mutta juuri kaiken sen vaivannäön ansiosta matka on sujuva ja miellyttävä.

Siihen kaikkein tärkeimpään eli asiakaskokemukseen keskittyy Finnairin palvelujen suunnittelu, missä vaalitaan palvelukonseptien syntymistä, kehittymistä ja toimivuutta.

– Tarjoamme asiakkaillemme erittäin kilpailukykyisen palveluympäristön ja miellyttävän matkustuselämyksen uusissa Airbus A340 -kaukoliikennekoneissamme. Voimme muun muassa tarjota elokuvia, musiikkia, lehtiä sekä henkilökohtaista palvelua paikallisilla kielillä, kertoo asiakaskokemusten kehittämisestä vastaava Markku Remes.

Avauslennon matkustaja saa kaupantähtäksensä nauttia juhlarajoilusta. Paikallinen keittömestari lentää ensilennolla kohteeseen ja suomalainen kollega takaisin Helsinkiin – kohdemaan ruokaerikoisuuksissa riittää yhteisiä kiinnostuksenaiheita matkustajien kanssa, kulttuurista riippumatta.

Palvelukokonaisuuden hiominen ei lopu koskaan. Lentäminen on jatkuvaa oppimista sekä palvelua parantavien uusien lähestymistapojen löytämistä. Tuhansien linkkien ketju kannattelee asiakasta matkallaan.



## ARLE ELÄKKEELLE

Vuoden 2008 lopussa eläkkeelle jäänyt Finnairin reittiliikenteen johtaja Henrik Arle tunnettiin erikoisesta huumoristaan. Kuivakkaa sanansäilyä veistellyt Arle teki Finnairissa 30 vuoden työuran.

Hän aloitti vuoden 1979 alussa silloisessa pääkonttorissa Töölössä. Pääjohtajana oli tuolloin Gunnar Korhonen, jonka jälkeen yhtiötä ovat luotsanneet Antti Potila, Keijo Suila ja nyt Jukka Hienonen.

– Olen saanut oppia kaikilta heiltä, Arle sanoo neljästä esimiehestään.

Muilta kysyttäessä on oppi tullut enemminkin Arlelta, sillä jos joku tässä valtakunnassa tietää lentoliikenteestä, niin se on Henrik Arle.

Arle on koulutukseltaan lakimies ja aloitti Finnairissa alun perin liikejuristina. Hänestä tuli talousjohtaja 1985. Eläkkeelle jäädessään hän johti reittiliikennettä, joka tuottaa kaksi kolmasosaa konsernin liikevaihdosta.

Arlelle ei nimitetty suoranaista seuraajaa, vaan hänen töitään ryhtyi hoitamaan oma johtoryhmä, jota johtaa toimitusjohtaja Jukka Hienonen.

Lentoliikenteen kannattavuusongelmiin on Arlen mielestä useita syitä, joista yksi liittyy tarunhoitoisiin mielikuviin lentämisestä.

– Lentoala vetää puoleensa sellaisiakin yrittäjiä, jotka eivät ole harkinneet ratkaisujan tarpeeksi. Näin syntyy ylikapasiteettia, Arle pohtii.

Nyt Arlen päähuomio on jo toisaalla: venäjän kielen opiskelussa, kesämökillä ja lapsenlapsen kanssa puuhaamisessa.

Arle aikoo käyttää entistä enemmän aikaa myös ratsastuskentillä. Kansainvälisen ratsastajain liiton hyväksymä suomalaisuomari Arle nähdään aiempaa useammin tuomaroimassa kisoja Suomessa ja maailmalla.

# Logbook Matkailu



Lomailussa painaa nyt laatu. Majoitukseksi valitaan aiempaa enemmän tähtiä kantavia hotelleja ja lennoille tilataan yhä useammin lisätilaa ja juhla-aterioita. Jalkapallokentän kokoisessa lentokeittiössä onkin osattava ottaa huomioon paitsi kulttuurierot ja erityistoiveet, myös se, mikä maistuu hyvältä kymmenen kilometrin korkeudessa. Yläilmoihin viedään aterioiden lisäksi vuosittain miljoona pulloa viiniä – sekä maailman parasta samppanjaa.



Helsingin kautta kulkee lyhin ja suorin reitti Euroopan ja Aasian välillä.



➔ Reittiliikenteeseen verrattuna vapaa-ajanmatkustus on vähemmän suhdanneherkkää: nousut ja laskut ovat loivempia. Ei lomamatkailu kuitenkaan staattista ole. Kenttää muokkaavat ajan ilmiöt ja trendit, jotka osaltaan vaikuttavat siihen, miten suomalaiset lomalleen matkaavat ja mitä he lomaltaan toivovat. Viime aikoina kärkeen on nousut laatu. **Teksti** Eva Lamppu

## LOMAILIJA SUOSII LAATUA



Malesian Kuala Lumpur pilvenpiirtäjineen on Aurinkomatkojen talvikauden 2009–2010 uutuus.



Dominikaanisen tasavallan Punta Canassa hiekkarannat ovat kuin paratiisissa.

Kun öljyn hinta kesällä nousi pilviin ja finanssikriisi kolkutteli maailmantalouden ovella, oli Finnairin lomaliikenteen ja matkapalvelujen johtaja Kaisa Vikkula hieman kollegojaan helpottuneempi olo; lomaliikenne on nimittäin reittiliikennettä vähemmän suhdanneherkkä liiketoiminta-alue.

– Taantuman vaikutukset lomalentoihin näkyvät noin puolen vuoden viiveellä, toteaa Vikkula toimistossaan marraskuun alussa.

Marraskuusta huhtikuuhun kestävä talvikausi on juuri käynnistymässä. Ennakkomyynti, jossa mukana ovat uutuuskohteet Fort Lauderdale ja Malesia, sujui Vikkulan mukaan hyvin. Viime kauden kaltaista huipputulosta – Finnairin Lomalentojen historian myynnillisesti paras kausi – ei johtaja kuitenkaan lupaa:

– Vauhti hidastuu, mutta kuinka paljon, on tässä vaiheessa vaikea sanoa. Kysyntä on heilahteluista riippumatta yleensä pysynyt suurin piirtein samana vuodesta toiseen.

Lomamatkastaan suomalaiset eivät hevin luovu. Vikkulan mukaan jopa 75 prosenttia meistä suomalaisista suunnataa ulkomaanmatkalle vähintään kerran vuodessa, ja vähintään kaksi matkaa vuodessa tekee reippaasti yli kolmannes. Suomessa ja Ruotsissa lomamatkailun painopiste onkin talvikaudessa – kylmästä kaivataan lämpimään, jolloin matkustuskilometrejä kertyy reippaasti. Muualla Euroopassa kesä on lentoyhtiöille ja matkanjärjestäjille tärkeämpi. Finnairille myös valoisan kauden myynti sujui hyvin: aurinkovaje suosi vapaa-ajan matkustusta.

Paitsi aurinkoa ja lämpöä, mitä suomalaiset tällä hetkellä lomaltaan toivovat?

– Laatua. Selkeimpänä suuntauksena matkailussa on noussut esiin suomalaisten panostus laatuun. Noin 40 prosenttia kaikista lomalle lähtijöistä valitsee majoitukseensa neljän tähden hotellin, Vikkula paljastaa.

Ajatus itsensä hemmottelusta on levinnyt lomailijoiden keskuuteen. Enää viidennekselle Finnairin asiakkaista hinta on tärkein valintaperuste. Yhä useampi panostaa myös väljempään majoitukseen ja yksityisyyteen. Tämä on kasvattanut muun muassa huoneistohotellin suosiota. Lennoille puolestaan halutaan enemmän jalkatilaa ja juhla-aterioita, joita voi lisämaksua vasten tilata.

Yksilöllisyys on voimistuva trendi. Siitä kertoo pelkkien lentojen kasvava myynti.

– Yhä useammalla on kohteessa majoitus järjestetty omasta takaa esimerkiksi tuttavien tai sukulaisten luona. Meille puolestaan yksittäisten paikkojen myyminen lennoilla on erinomainen tapa täyttää koneet, Vikkula kommentoi.

Samoin yhteisöllisyys on nousussa.

– Monet matkustavat paitsi perheen kanssa, myös työ- tai ystäväporukalla.

### 75 PROSENTTIA SUOMALAISISTA SUUNTAA ULKOMAANMATKALLE VÄHINTÄÄN KERRAN VUODESSA.

Vikkulan analysoidessa alati lisääntyvää seikkailu- ja omatoimimatkailua, voikin jo kysyä, miten ihmeessä tässä kentässä pysytään kärryllä? Asiakaskunnan sirpaloituessa suuntauksia tuntuu olevan yhtä paljon kuin kohdemaita – jollei peräti kuin yksittäisiä matkustajia.

Thaimaa on antoisan  
ilmaston ansiosta  
suosittu rantalomakohde.



Thaimaan Krabissa  
maisemat ovat  
henkeäsalpaavia.

Japanin-matkaaja voi yöpyä  
tai lounastaa majesteettillisen  
Fuji-vuoren katveessa.

– Asiakassegmenttejä ei enää määrittellä perinteisten taustatekijöiden, kuten iän ja asuinpaikkakunnan, perusteella. Nykyään kohderyhmät jaetaan esimerkiksi kokeilunhaluisiin, ennakkoluulottomiin travellereihin, jotka suuntaavat kohti Laosta ja Kambodžaa, kulttuuria harrastaviin kaupunkikävijöihin tai vaikkapa vain rentoutumista kaipaaviin lomailijoihin, Vikkula listaa.

Tottumuksia Finnairilla tutkitaan haastatteleamalla fokusryhmiä ja analysoimalla trendejä.

– Haaste on jokaisen potentiaalisen asiakkaan tavoittaminen. Palveluita ja tuotteita on kehitettävä jokaiseen maakuun sopiviksi, Vikkula kuvailee.

**E**ntä ympäristöarvot? Miten ne näkyvät lomamatkustuksessa tällä hetkellä?

– Ympäristönäkökulma on ehdottomasti tärkeä. Panostamme siihen, vaikka toistaiseksi kuluttajien kiinnostus on ollut suhteellisen pientä. Lennoilla aiheutettuja päästöjä ei olla valmiita kompensoimaan, eikä esimerkiksi Aurinkomatkojen ympäristöluokitus matkoituskohteissakaan ole tähän mennessä ollut asiakkaille ensisijainen kriteeri, kertoo Vikkula.

– Yhtä kaikki ekologisen jalanjäljen minimoiminen on jokaisen tehtävällä, joten asia tulee muuttumaan. Vuosittainen aurinkoannos on kuitenkin meille suomalaisille tärkeä.



## IDÄN KASVUALUEITA

Kuluneen vuoden aikana Finnairin lomaliikenteen ja matkapalvelujen johtaja Kaisa Vikkula on saanut tutustua venäläisten matkailutottumuksiin. Alkuvuodesta Aurinkomatkat, joka 2007 laajensi toimintaansa Baltiaan ostamalla Viron suurimman matkatoimiston Horizon Travelin, perusti tytäryhtiön myös Venäjälle. Pietarissa Aurinkomatkat toimii nyt 60 hengen voimin matkanjärjestäjänä Calypso – World of Travel -nimellä.

– Venäjällä on valtavasti potentiaalia. Idän markkinat saattaisivat volyymissä mitattuna kasvaa jopa kotimaan toimintoja suuremmiksi, Vikkula pohtii tulevaisuuden mahdollisuuksia.

Calypso on erikoistunut räätälöityyn vapaa-ajan- ja liikematkustukseen. Valmismatkamarkkinat Venäjällä ovat tähän mennessä paisuneet noin 15–20 prosentin vuosivauhtia. Laatuun panostavassa ylem-

mässä keskiluokassa valmis- ja pakettimatkojen kysyntä on erityisen kovaa. Tätä vauhdittaa maan kasvava keskiluokka.

Suomalaisiin ja muihin pohjoismaalaisiin verrattuna venäläiset päättävät matkustamisestaan lyhyemmällä varoitusajalla.

– Meidän matkantekokulttuuriimme kuuluu suunnittelu hyvissä ajoin. Samoin on Virossa. Venäjällä suunnittelu siirtyy kuitenkin huomattavasti myöhempään ja päätös saatetaan tehdä vasta pari viikkoa ennen lähtöä, Vikkula kertoo.

Matkanjärjestäjälle spontaanisuus tietää riskiä. Muita itänaapurin liiketoimintaan vaikuttavia koukeroita ovat alaan liittyvät säännökset: Venäjällä matkanjärjestäjät saavat lentää ainoastaan paikallisella kalustolla. Lisäksi venäläisten viisumipakko rajoittaa kohteiden ja palvelujen kokonaistarjontaa. Tällä hetkellä viisumivapaita kohteita ovat Turkki ja Egypti, ja ne ovat siksi viime hetken päätöksentekijöiden keskuudessa suosikkeja.

– Myös Thaimaa on naapurimaassamme kovassa nosteessa.



# Logbook

**SIELUKAS**

**SOUL**

+

*neljä muuta  
ajankohtaista  
kohdetta*



*Etelä-Korean eloisa pääkaupunki tarjoaa herkullisesti yllättävän sekoituksen perinteitä ja teknologiaa, tyylikästä muotia ja upeaa ruokaa.  
Teksti Senja Larsen*



Soul on kymmenen miljoonan asukkaan metropoli, jossa ikaikaiset temppelit lepäävät taivaihin kurkottavien pilvenpiirtäjien juuressa. Kaupungin keskustaa halkoo Cheonggyecheon-virta, joka jäi vuosiksi nopeasti kasvavan suurkaupungin jalkoihin, kun sitä peitti ruuhkainen tie. Muutoksen tuulet kuitenkin puhalsivat, ja syksyllä 2005 paljastettiin restauroitu vesiväylä.

Arviolta 900 miljardin wonin (noin 660 miljoonan euron) hankkeella oli vastustajansa, mutta kaupungin läpi virtaava vesi kuvaa hyvin Etelä-Korean kehitystä maailman köyhimpien joukosta yhdeksi maailman rikkaimmista maista viiden viimeisen vuosikymmenen kuluessa.

Arki-iltapäivisin virtaa molemmin puolin reunustavat jalkakäytävät vilisevät kävelijöitä, lenkkeilijöitä sekä töistä tauolla olevia liikemiehiä. Rannalla on myös taidegalleria, jossa on muun muassa massiivinen keraami-



Etelä-Korea on kehittynyt viidessä vuosikymmenessä maailman köyhimpien joukosta yhdeksi maailman rikkaimmista maista.



sista laatoista tehty taideteos, jolla 20 000 korealaista ilmaisee tunteitaan Korean kah-tiajaosta.

Lähistöllä kiiltelee moderneja liikeyrityksille omistettuja tornitaloja. Vaikka kello on viisi iltapäivällä, ovat monet ohikulkijat menossa kohti työpaikkaansa, sillä työpäivä jatkuu vielä useita tunteja.

Soul on kontrastien kaupunki. Yksi parhaimmista näköalapaikoista on Top Cloud Grill Café (Millennium Plaza, Jongno Tower, 33. kerros). Iltaisin alla levittäytyvä näkymä on kuin loputon meri neonvärisiä led-valotauluja. Top Cloud tarjoaa lisäksi kurkistuksen paikallisten hyväntuloisten illalliskulttuuriin jazzin parissa.

Maanpinnalla läheinen Insadong on yksi Soulin keskustan parhaiten säilyneistä historiallisista asuinalueista. Aikanaan Insadongia

asuttivat Joseon Dynastian (1392–1910) virkamiehet, kuninkaallisten sukulaiset sekä yangban-aateliset.

Nyt kapeilla kujilla on perinteisiä tee-huoneita, aitoja korealaisia ravintoloita sekä pieniä käsityöpuoteja, joissa myydään esimerkiksi viuhkoja, naamioita, keramiikkaa, paperitavaraa, vaatteita ja antiikkia. Maan suurin antiikkikauppojen keskittymä sijaitsee täällä.

Koreaksi taskua tarkoittava Ssamziegel on monikerroksinen piharakennelma, jossa pienet putiikit myyvät uniikkeja vaatteita ja asusteita. Kellarissa on yksi kaupungin parhaista korealaisista ravintoloista, Gogung, jossa voi maistella korealaista pikaruokaa, bibimpapia. Bibimpap on riisin, nuudelin, vihannesten ja lihan sekoitus, jonka päällä on kananmuna.

Alueen pääkadun varrella on myös ris-teys, jossa lukee ”Temple Dining”. Tästä läh-

tevän pikkukujan varrelta, jyrkkien puupor-taiden yläpäästä, löytyy The Old Tea Shop, viihtyisä teehuone, jossa pienet linnut len-televät vapaina ja jonka teevalikoima on vai-kuttava.

Saman kujan päädyssä sijaitsee New York Timesin ylistämä ravintola, Sanchon Korean Temple Cooking, joka tarjoilee terveellisiä aterioita rauhallisessa ympäris-tössä. Entisen buddhalaisen munkin, Yun-Sik Kimin perustama Sanchon on kokemus vailla vertaansa.

Ruokailijan eteen asetellaan kasvisruo-asta koostuva ateria, joka tarjoillaan noin 20 pienestä kulhosta. Ruokalajeina on kauden puuroa, kimchiä (Korean kansallisruokaa säi-lötyistä kasviksista), villejä vuoristojuurek-sia, soijapapupataa, soijakastikkeella kuor-rutettuja pieniä perunoita, sieniä, paprikoita ja muita vihanneksia ohueen lettuun käirit-tynä sekä riisikakkuja ja teetä jälkiruoksi.



Iltaisin Soul on kuin loputon meri neonvärisiä led-valotauluja.

Temppeliruokailun periaate on, että ruoka toimii lääkkeenä: jos syöt oikein, et tarvitse muita lääkkeitä. Sanchonissa on lähes joka ilta perinteinen korealainen esitys, johon kuuluu tanssia, teatteria ja rummutusta.

Tuoreet raaka-aineet vihanneksista merenantiin, kanaan ja lihaan ovat korealaisen keittiön perusta. Yksi suosituimmista lajeista on korealainen grilliruoka, bulgogi: tuoretta naudan- tai sianlihaa grillataan itse pöydässä olevassa pienessä grillissä, grillattu liha asetellaan suurelle salaatinlehdelle, maustetaan ja kääritään käsin syötäväksi.

Koreassa käytetään metallisia syömäpuikkoja, jotka valmistetaan useimmiten pronssista tai hopeasta. Muualla Aasiassa käytettäviä puisia puikkoja ei Koreassa juuri ole.

Korealaiset juovat paljon teetä. Tyypillisiä korealaisia teevalintoja ovat nokcha (vihreä

tee), insamcha (ginseng-tee), boricha (ohratee), omijacha (marjatee) ja yujacha (sitruunatee).

Korean historiaan voi tutustua Soulin palatsissa. Gyeongbokgung-palatsin (säteilevän onnen palatsi) värikylläinen vahdinvaihto on näkemisen arvoinen. Gyeongbokgung on alun perin kuningas Taejon, Joseon-dynastian perustajan, rakennuttama. Palatsi oli Soulin suurin, mutta paloi pahasti Japanin hyökkäyksen aikana vuonna 1592. Sen restaurointi aloitettiin 300 vuotta myöhemmin 1868. Palatsin alueella sijaitsee myös kansallismuseo, jonka erikoisuutena on erinomainen lasten osio.

Toinen merkittävä palatsi Soulissa on Changdeokgung (loistavan hyveen palatsi), joka rakennettiin toissijaiseksi palatsiksi vuonna 1405. Se kuitenkin toimi pääpalatsina lähes 300 vuoden ajan Gyeongbokgung-

palatsin tuhouduttua pahoin tulipalossa. Toisin kuin Gyeongbokgungissa, Changdeokgungissa ei voi kuljeskella ympäriinsä itsenäisesti, vaan tarjolla on 90 minuutin opastettuja kieroksia. Changdeokgungin erikoisuus on salainen puutarha.

Noin 20 minuutin matkan päässä sijaitsee ”Soulin Eiffel-torni”. Kaupungin korkein näköalapaikka, N Seoul Tower, on Namsanvuoren huipulla. Täältä näkee, kuinka valtavan kokoinen Soul on. N Seoul Towerin putiikissa myydään tavallisesta turistitavarasta poikkeavia design-tuotteita.

Mihin tahansa Soulissa katseensa kääntää, näkyy jonkinlainen uusi tekninen vempain. Metrossa ovat suosittuja kännykät, jotka avataan kätevästi minitelevisioiksi.

Tekniikka ei ole erityisen halpaa, mutta paikallisten merkkien, Samsungin ja LG:n, tuotteita voi löytää hyvään hintaan. Kaupun-



Soul on yllättävä sekoitus perinteitä ja modernia kaupunkielämää pilvenpiirtäjiineen.



gin edullisimmat ostokset ja laajimman valikoiman tarjoaa Yongsan Electronic Market Yongsanin asemalla.

Ennen ostopäätöstä on hyvä varmistaa, että elektroniset laitteet ovat käyttökelpoisia ja yhteensopivia myös kotimaassa. Kannattaa myös tarkistaa, että käyttöohjeet ovat oikealla kielellä.

Perinteiseen toriin voi tutustua vaikkapa Namdaemunissa (tunnetaan myös Southgate Marketina). Torille on noin kymmenen minuutin ajomatka N Seoul Towerista. Valtavilla päivä- ja iltatoreilla on käynyt kuhina 1400-luvulta lähtien. Myytävänä on kaikkea turkiksista kalaan, hedelmiin, aurinkolaseihin, huonekaluihin ja rakennustarvikkeisiin.

Dongdaemun Market tunnetaan pienistä muotiliikkeistään, jotka sijaitsevat neljässä korkeassa vierekkäisessä kauppakeskussa. Pungmul-kirpputori löytyy läheiseltä

baseball-stadionilta.

Kaupungin läpi virtaavan Hangang-joen eteläpuolelta löytyvät luksusmerkit. Soulin Beverly Hillsiksi kutsuttu muotikeskus tunnetaan nimellä Apkujeong. Täällä sijaitsevat muun muassa Pradan, Guccin ja Louis Vuittonin myymälät.

Kulman takana on Rodeo Drive, missä voi tehdä huokeampia ostoksia. Tyyliään alue on nuorekkaampi ja menevämpi. Turisteja opastetaan usein Itaewoniin, josta löytyy suurempia vaate- ja kenkäkokoja.

Soulin kokoisessa kaupungissa hotellin sijainnilla on paljon merkitystä. Soulin liikelämän keskus ja monet nähtävyydet sijaitsevat Hangang-joen pohjoispuolella ja kulkeminen eteläpuolelta vie aikaa.

Loistokas Hiltton Millennium Seoul sijaitsee erittäin keskeisellä paikalla Seoul Towerin juurella. Hiukan syrjemmältä löytyy Grand

Hiltton Seoul. Itaewonin lähistöllä olevassa Grand Hyatt Seoulissa majoittuvat vierailulla olevat Yhdysvaltain presidentit sekä liikemiehet.

Jos aikaa on, kannattaa tehdä retki Koreoiden demilitarisoidulle rajavyöhykkeelle. Soulistä 55 kilometrin päässä sijaitseva neljän kilometrin levyinen vyöhyke perustettiin tulitaukorajalle Korean sodan loputtua vuonna 1953. Raja on yksi maailman tarkimmin vartioituista piikkilanka-aitoineen, vahtitorneineen ja massiivisine muureineen. Demilitarisoidulle vyöhykkeelle pääsee ainoastaan ohjatulla kierroksella. Passi on oltava mukana ja valokuvia saa ottaa ainoastaan ohjeiden mukaisesti.

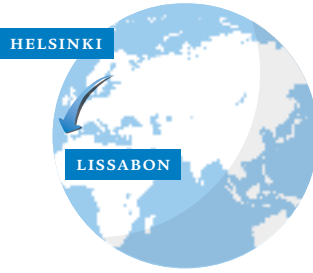
*Finnair lentää Souliin neljästä viiteen kertaa viikossa kaudesta riippuen.*



Tuoret raaka-aineet vihanneksista merenantiin, kanaan ja lihaan ovat korealaisen keittiön perusta.



**✈** *Maailman laidalla tuoksuvat appelsiinit ja merituuli. Matkailijan Algarve on hyviä palveluja, mutta myös pieniä rauhallisia kyliä, joissa vieraat ovat harvinaisuus. Teksti Senja Larsen*



## VARASLÄHTÖ KESÄÄN

Algarvessa kevät alkaa jo vuodenvaihteessa. Kun Suomessa leskenlehdet vasta puskevat päitään maasta, Portugalin eteläisimmässä kolkassa on jo täysi kesä ja elokuisten puutarhakukkien loistoa.

Algarve on parinsadan kilometrin pituinen kaistale Portugalin eteläkärjessä. Idässä tulee vastaan Espanjan aurinkorannikko ja lännessä maailma loppuu – niin luultiin, ennen kuin täältä lähdettiin suurille löytöretkille.

Euroopan puhtaimmasta kolkasta sijaitsevat upeimmat rannat, parhaat golfkentät ja tunnelmalliset kaupungit. Jokaisessa pienessäkin kahvikioskissa juoma valmistetaan vastajauhetuista kahvipavuista. Juusto on tuoretta ja appelsiinimehu vastapuristettua. Vaatimattomaltakin näyttävän ravintolan ruoka on rehellistä ja aitoa.

Algarven alue on niin pieni, että esimerkiksi

Farosta on kätevä tehdä päivän matkoja Algarven eri osiin.

Syömme maittavan aterian rannan vieressä, Tapas-ravintolan parvekkeella. Toinen toistaan herkullisimpien juustojen, oliivien ja salaattien kyytipöikana nautitaan paikallista vihreää viiniä, vinho verdea.

Poreilevat, maultaan keveät ja hapokkaat vihreät viinit tarjoillaan huurteisen kylminä. Nimensä ne ovat saaneet siitä, että rypäleet poimitaan hieman raakoina. Jalo juoma ei ole ihan uusi keksintö, vinho verde oli tärkeä vientituote jo 1100-luvulla.

Seuraavana päivänä löytyy pieni kaupunkikaunotar Silves, joka tuntuu uinuvan ruususen unta. Aikanaan Silves oli Algarven pääkaupunki, jota johdettiin jyrävästä linnoituksesta.

Kahdeksansataa vuotta sitten Silves oli täynnä palatseja, puutarhoja ja basaareja.



Pienessäkin kahvikioskissa juoma valmistetaan vastajauhetuista kahvipavuista. Juusto on tuoretta ja appelsiinimehu vastapuristettua.

Kukkulalla kohoaa edelleen punainen linna ja sen vieressä goottilainen katedraali 1200-luvulta. Kaupungin läpi virrannut joki on kuivunut puroksi. Valkoiset talot ja kapeat kadut kipuavat rinnettä ylös. Vanhakaupunki myötäilee juutalaiskorttelin ja maurien vanhakaupungin asemakaavaa.

Lounastamme merenelävistään tunteissa Gigi's-lounasravintolassa. Päivän saalis on kirjattu liitutaalulle. Tarjolla on mustekalanmunia, jättikatkarapuja polttavassa piri-piri-kastikkeessa, kalmaria, piikkikampelaa ja tonnikalaa. Maineikkain herkku on grillattu, kirkkaanpunainen jättirapu Carabinieri eli polliisi. Tässä ravintolassa vihanekset ovat lähiseudun maataloilta ja ravintoloitsija valitsee viinit omakätisesti. Tämä näky myös laskussa.

Matkaajat suuntaavat eteenpäin kohti Algarven pääkaupunkia Faroa, joka osoittau-

tuu juuri sopivaksi yhden päivän kaupungiksi. Farossa on enemmän historiallisia kulttuuri-muistomerkkejä kuin missään muualla Algarvessa. Helmenä sen keskellä on kaunis vanhakaupunki.

Näillä seuduilla ajateltiin aikanaan, että savupiipun komeus kertoo asukkaiden vauraudesta. Komeat koristeet tehdään puusta, keramiikasta ja nykyään myös betonista. Toisaalta kaunista katsottavaa on myös jalkojen juuressa, minne on käsityönä naputeltu mustavalkoisia nupukivikuvioita.

Keskustan kauppakadut on pyhitetty kahviloiden täplittämiksi kävelykaduiksi, joilla kelpaa siemalla espressoja ja maistella leivonnaisia samoilun ohessa. Päivän pääateria on tapana syödä illalla. Maittava lounas on sekasalaatti eli ensalata mista, jolle mehevät tomaatit antavat arominsa.

Algarven viimeinen kolmannes on verrat-

tain rauhallista seutua. Rannat eivät enää ole kalliopoukamaia vaan tasaisempaa maastoa, jossa laskuvesi ja nousuvesi muodostavat hiekkadyynejä veden keskelle.


Aivan Portugalin itärajalta, Guadianajoelta, koukkaamme pohjoiseen. Joki toimii kahden vuosituhannen ajan luonnonrajana erottaen Rooman provinssit Lusitanian eli Portugalin ja Baetican eli Etelä-Espanjan.

Pohjoisessa maasto muuttuu kumpuilevaksi ja tietä reunustavat tiheät metsät. Poikkeamme ikiaikaisiin maalaiskyliin, joissa elämä jatkuu verkkaaisena samaan tapaan kuin aina ennenkin. Sieltä täältä lähtee vuoristopatikareittejä ja satamista jokiajeluja.

*Finnair lentää reittilentoja Lissaboniin kahdesta kolmeen kertaan viikossa kaudesta riippuen. Faroon pääsee tiettyinä vuodenaikoina myös Lomalennoilla ja Aurinkomatkoilla.*



Algarven upeat rannat ovat Euroopan puhtaimpia.

 *Taj Mahal on yksi maailman tunnetuimmista rakennuksista. Silti se lumoo vierailijansa kerta toisensa jälkeen. Teksti Tim Bird*



## TAJ MAHALIN AJATON TAIKA

Taj Mahalin valkoinen kupoli innoittaa niin paikalliset kuin kansainvälisetkin vieraat jonttamaan sisäänpääsyä kuumankosteana kevätpäivänä. Sareihin pukeutuneet intialaisnaiset ja hikoilevat amerikkalaisturistit lenkkareissaan hypistelevät malttamattomasti kameroitaan voidakseen ikuistaa yhden maailman valokuvatuimmista kohteista. Turistijoukot tunkeutuvat sisään aivan kuin Taj Mahal olisi vaarassa kadota.

Vaikka Taj Mahal ei ole päivän päätteeksi hävinnyt minnekään, sen kimaltava marmoripinta kokee iltaan mennessä pienen muodonmuutoksen. Tuntien kuluessa, päivänvalon kirkastuessa ja himmetessä, rakennus muuttaa sävyään varhaisaamun arvoituksellisesta vaaleanpunaisesta keskipäivän hoh-tavanvalkoiseen ja illan lämpimästä oranssista yön hopeaiseen loistoon. Taj Mahalin sanotaan kuvaavan väriensä keinoin naisen vaihtelevia mielialoja.

Englantilainen runoilija Sir Edward Arnold kuvaili Taj Mahalin olevan ”ei muiden rakennusten tapaan vain arkkitehtoninen teos, vaan keisarin ylpeän intohimoinen rakkaus muotoiltuna elävään kiveen”. Intialainen kirjallisuuden nobelisti Rabindranath Tagore kutsui palatsia ”kyynelpisaraksi ajan kasvoilla”. Yksi maailman kuuluisimmista rakennuksista innoittaa edelleen samanlaista kielellistä romantiikkaa.

Keisari Shah Jahan rakennutti Taj Mahalin Yamuna-joen eteläisellä rannalla sijaitsevaan Agran kaupunkiin, 200 kilometriä Delhistä kaakkoon. Palatsi oli kunnianosoitus Shah Jahanin lempivaimolle, Mumtaz Mahalille (nimi tarkoittaa suomeksi ’palatsin valitsemaa’) ja samalla hauta 17-vuotiaana synnytyksessä kuolleelle Mumtazille ja myöhemmin myös Shah Jahanin neljäl-  
letaista lapselle.



Keisari Shah Jahanin rakennuttama Taj Mahal sijaitsee Yamuna-joen rannalla Agran kaupungissa, 200 kilometrin päässä Delhistä.



Toisin kuin monet luulevat, Shah Jahan ei elänyt Mumtazin kuoleman jälkeen yksin vaan piti lukuisia vaimoja. Shah Jahanin ja Mumtazin poika Aurangzeb anasti kruunun veljeltään ja vangitsi isänsä vuonna 1659 Agran Punaisessa satamassa, Taj Mahalin katseen alla. Vallasta luopunut Shah Jahan menehtyi myöhemmin vankeudessa. Silti muistomerkki muistetaan ikuisesti puhtaan rakkauden symbolina.

Taj Mahalin rakentaminen alkoi 1631, Mumtaz Mahalin kuolinvuonna. 20 000 rakennusmiestä värvättiin työskentelemään iranilaisen arkkitehdin Isa Khanin valvonnassa.

Mausoleumi ja sitä ympäröivät rakennukset ja puutarhat muodostavat pohjois-eteläsuunnassa lähes täydellisen symmetrisen asetelman. Ainoastaan Shah Jahanin hauta Mumtaz Mahalin viimeisen leposijan vieressä sekoittaa alkuperäisen symmetrian.

Aurangzeb valitsi tämän hautapaikan isälleen vuonna 1666. Taj Mahalia suunniteltiin laajennettavaksi joen toiselle puolelle, ja jäänteitä tästä keskeytyneestä rakennusprojektista on edelleen näkyvissä.

Taj Mahalin symmetria ja valtava koko tekevät katsojaan henkeäsalpaavan vaikutuksen. Nähdäkseen mausoleumin etelästä päin on astuttava sisään joko eteläisestä tai läntisestä portista, aivan kuin nostaisi hunnun pois nuoren ja ujon morsiamen kauniilta kasvoilta.

Porttien läpi tungeksivien kansanjoukkojen on usein pakko pysähtyä haukkomaan henkeään nähdessään Taj Mahalin ensimmäistä kertaa. Pieni ihminen tuntee itsensä valtaviin mittasuhteiden edessä muurahaiseksi.


Pitkä vesiallas kulkee Taj Mahalin eteläpäädyn punaisesta hiekkakiviportista mau-

soleumin perustukseen asti ja jakaa rakennuksen edustalla olevan puutarhan kahtia. Ryhmä poikia on kehittänyt oman pelinsä tiiliskivistä ja ajopuun palasesta. Kellot kahtavat temppeleistä vesiväylän toiselta puolelta ja lintuparvi pyrähtää sumun keskeltä esiin. Veneilijä luovii tiensä joen yli. Taj Mahal seuraa vierestä kaikkea, muistuttaen ulkonäöltään pian matkalle lähtevää, eksoottista avaruusolentoa, ikuista aikamatkaajaa.

*Finnair lentää Delhiin päivittäin. Delhistä Agraan on noin kahden tunnin junamatka.*



Henkeäsalpaava Taj Mahal muistetaan ikuisesti puhtaan rakkauden symbolina.

 *Japanilaisen nuorison sarjakuva-elämää hallitsevat muoti, musiikki ja suurisilmäiset olennot. Teksti Katja Pantzar*



## MANGAN JÄLJILLÄ OSAKASSA

Kolme trendikästä teinityttöä kellohameissa ja värikkäissä säärystimissä astuu ulos Big Stepin muotitalosta. Ollaan Osakan America-Mura-kaupunginosassa. Kadun toisella puolella on käytettyjen vaatteiden myymälä, jossa on tarjolla retrotyylisiä t-paitoja 2 900 jenillä (noin 20 euroa) – ja tyttöjen huomio on taattu.

”Fugurikko!”, yksi tytoista huudahtaa, mielissään löydöstä. T-paidoissa kiteytyy muodikkaan fugurikon olemuksen ydin – fuguri (käytetyt vaatteet) ja ko (nuori). Hoi-  
kat tytöt mielikuvituksellisissa asuissaan ja punk-kampauksissaan näyttävät suosittujen japanilaisten manga- ja animesarjojen hahmoilta. Monien pidettyjen sarjojen tahtumapaikkana on juuri Osaka.

Tunnelma Osakan amerikkalaiskylässä eli Amemurassa tuo mieleen animesarjojen futuristiset toimintagrafiikat ja energisen

taustamusiikin.

Alueen ydin on Sankaku Koenissa (”kolmiopuisto”), joka on täynnä kapeita katuja ja kujia. Näiden varsilla sijaitsee käytettyjen vaatteiden myymälöitä, baareja, kahviloita ja levykauppoja. Koko ajan tapahtuu; spon-  
taaneja musiikkikeikkoja ja viikonloppuisin kirpputoreja.

Vertailukohtaksi käy kuuluisan anime-studio Gainaxin luoma tv-sarja Magical Shopping Arcade Abenobashi, joka kertoo kahden ystävyksen, Arumin ja Sasshin, seikkailuista. Arumi ja Sassi joutuvat toiseen universumiin ja matkustavat monien uskomattomien maailmojen halki yrittäessään palata omaansa. Maailmat edustavat laji-  
tyypeiltään scifiä, sotaa, fantasiaita ja perinteistä Hollywood-elokuvaa.

Toinen suosittu osakalaisarja on nimeltään Ai Shite Knight, joka on 1980-luvun lopulla



Monet japanilaistyöt mielikuvituksellisissa asuissaan ja punk-kampauksissaan näyttävät suosittujen japanilaisten manga- ja animesarjojen hahmoilta.



kehitetty shojo eli teinitytöille suunnattu manga. Tarinan animeversio saavutti suuren suosion Euroopassa. Italiassa sarja oli niin suosittu, että sen pohjalta tehtiin nuorisosaippuasarja.

Ai Shite Knight -sarjassa 18-vuotias tyttö Yakko työskentelee isänsä okonomiyaki-ravintolassa (japanilaisversio pitseriasta) ja tapaa Hashizo-pojan. Hashizo on orpo, jonka vanhempi veli Go Kato on Bee Hive -nimisen rockbändin solisti. Kun Go Kato ja Yakko tapaavat, seuraa epätavanomainen rakkaustarina. Sarja kuvailee 1980-luvun alun japanilaista musiikkikulttuuria ja taustamusiikkina on useita myöhemmin suosituiksi tulleita alkuperäiskappaleita.

Vaikka Amemurassa onkin runsaasti ruokailupaikkoja, alue sijaitsee sopivasti vain minuuttien päässä Dotomborista, valtavasta ostos-, huvittelu- ja ruokailualueesta. Alu-

een pääkävelykadun ja tärkeimmän kauppakadun Shinsaibashin varrella on Hello Kitty-fanien suosiman Sanrio-myyvälän tapaisia lahjaesinekauppoja ja satoja ruokailupaikkoja.

Osaka onkin tunnettu Japanin keittiönä, josta saa erinomaista ruokaa kohtuuhintaan. Sushia on tarjolla joka kulmalla, mutta uutuuksia hakevalle löytyy lukemattomia paikallisia herkkuja, joista jokainen löytää makuunsa ja budjettiinsa sopivan annoksen.

Takoyaki, suupalan kokoinen grillattu mustekalanyytti, on paikallinen erikoisuus. Takoyakia voi ostaa kauppatorilta ja kadunvarsien kojuista. Okonomiyaki puolestaan näyttää pitsalta ja on herkullinen sekoitus taikinaa, kaalia, lihaa tai meren eläviä. Ruoka on tuttu ainakin kaikille Ai Shite Knight -faneille.

Toinen paikallinen ruoka on kushikatsu, jossa on paistettuja lihasuikaleita ja mauste-

kastikkeeseen dipattuja vihanneksia. Gyoza tarkoittaa jauhetulla sianlihalla ja vihanneksilla täytettyjä taikinanyyttejä. Shabu-shabu on puolestaan raa'asta lihasta (yleensä perinohuesta naudanlihasta) ja vihanneksista valmistettu herkku, jonka ruokailija itse kypsentää kulhollisessa kiehuvankuumaa lientä.


Dotonbori-alueen kuuluisimpia maa-merkkejä on valtava mekaaninen rapu, jolla on liikkuvat raajat. Sen löytää kuuluisan rapuravintola Kani Dorakun edustalta. Kadun vastakkaisella puolella on Osaka Food Theme Park, jossa kannattaa käydä, kun vitataan useaan eri makuun sopivaa ruokaa.

*Finnair lentää Osakaan viidestä seitsemään kertaa viikossa kaudesta riippuen.*



T-paidoissa kiteytyy muodikkaan fugurikon olemuksen ydin – fuguri (käytetyt vaatteet) ja ko (nuori).



 *Viime vuosisadan alun elämänilo palaa Romanian pääkaupunkiin, jonka villissä yöelämässä juhlivat nyt kauniit ja rohkeat bilehileet. Teksti Tim Bird*



## BUKAREST BY NIGHT

Iloinen Bukarest on jo ehditty ristiä Itä-Euroopan klubipääkaupungiksi. Kenties nimitys johtuu tulotason noususta, kansainvälistymisestä tai kansanperinteestä, jonka luomuksia on myös Dracula-myytti. Kaupungissa ei voi olla törmäämättä omaleimaisiin yökerhoihin. Ne on helppo tunnistaa riehakkaasta menosta ja Itä-Eurooppa-kliseitä hyödyntävästä sisustuksesta.

Romanialaisten kunto tuntuu kestävä juhlimista, sillä yhä useampi paikka on auki jopa vuorokauden ympäri ja monet viiteen tai seitsemään aamulla. Hinnat ovat moniin Euroopan kaupunkeihin verrattuna hyvin kohtuulliset, mutta kukkaron saa kevenemäänkin, esimerkiksi paikallisissa kasinoissa.

Kannattaa myös olla varuillaan, sillä kaikilla ravintoloilla ei ole aivan puhtaat jauhot pussissaan. Niin kutsutut tyttöbaarit kannattaa kiertää kaukaa, sillä niissä voi jou-

tua yllättäen kuittaamaan isomman laskun kuin oli ajatellut.

Bukarestin koko ajan vilkastuvassa yöelämässä on silti vaihtoehtoja, etsitpä sitten romanttista tunnelmapaikkaa, tanssilattiaa, urheilupubia laajakangasnäyttöineen tai hämyisää jazzbaaria.

Paikalliset osaavat kertoa suosikki-klubit, jotka vaihtuvat tiheään, muutamia vakiintuneita lukuun ottamatta. Vaihtoehtoisesti voi myös suunnistaa omin päin musiikin jytkeen ja kirkkaiden valojen perusteella.

Monet klubit sijaitsevat kellarissa tai pohjakerroksessa etäämmällä ydinkeskustasta. Onneksi taksilla ajeleminen on halpaa, kunhan vain muistaa varmistaa, että kuljettaja käyttää taksamittaria. Bukarestissa on myös edullinen, Euroopan kolmanneksi kattavin metroverkosto.



Kaupunki, joka ei nuku. Bukarestissa yhä useampi paikka on auki vuorokauden ympäri tai ainakin viiteen tai seitsemään aamulla.

Aloittaa voi vaikkapa Centro Bar & Lounge Howard Johnson Hotelin aulasta (Calea Dorobantilor 5-7, Howard Johnson -aukio). Näköalaikkunat sopivat hyvin ohikulkijoiden katseluun ja cocktailien nautiskeluun. Rembrandt Hotelin Café Klein Bar & Bistro (Str. Smardan 11) on yhtä rento paikka.

Alkudrinkkien jälkeen kannattaa suunnistaa Lipscaniin, eteläiseen kantakaupunkiin, missä voi helposti viettää vaikka koko illan. Lipscani on kaupungin kauneinta osaa mukulakivikatuineen ja vanhoine rakennuksineen, ja sinne on muodostunut baarien ja klubien keskittymä. Esimerkiksi Revengessä (Str. Selari 9-11) soitetaan kaikenlaista musiikkia, ja paikka on avoinna viikonloppuisin aamuseitsemään.

Kymmenen minuutin kävelymatkan päässä sijaitsee tyyliteltyyn itäeurooppalaiseen tapaan sisustettu Deja-Vu (B-dul Nicolae Bălcescu 25), jossa näkyy myös venä-

läisiä vaikutteita. Juuri tällaisia ravintoloita pidetään tyyppillisen romanialaisina. Ulos asti soi villi ja ajoittain omalaatuinen musiikki, tanssilattia on viimeistä neliösenttiä myöten täynnä ja riemu parketilla jatkuu viikonloppuisin neljään asti. Cocktail-lista on epätavallinen, ja paikan erikoisuutena ovat palavat drinkit.

Bukarestille ovat ominaisia myös valtavat saksalaistyyppiset oluthallit, kuten Bavaria (Str. Orhideelor 19), joka on klubitarjonnan rohkeimmasta päästä. Ulkopuolelta keskiaikaisen näköinen, mutta tyyliteltyihin kellarilavasteisiin rakennettu klubi on lauantai-iltaisain täynnä, ja sinne mahtuu satoja ihmisiä. Viikolla on teemailtoja, kuten Kielelty hedelmän tiistai. Ravintolan puolella tarjoillaan baijerilaisen ja italialaisen keittiön herkkuja.

Hienostuneempaa huvia tarjoaa yksi kau-

pungin klassikoista, Club A (Str. Blănari 14), jossa esitetään joka ilta teatteria, ulkomaisia elokuvia tai jazzia. Yksi Bukarestin kansainvälisimmistä klubeista on Gossip (Str. Lanariei 90), jossa soitetaan teknoa maailmalta rekrytoitujen huipputiskijukkien johdolla kuuteen asti aamulla.

Toinen suosionsa vakiinnuttanut paikka on Planter's (Str. Mendeleev 8-10), valtava disko, jossa soivat 70-80-luvun hitit ja baariklassikot. Huolimatta drinkkien kalliista hinnoista paikka on lähes aina täynnä.

Livemusiikkia Bukarestissa kuulee muun muassa Music Clubissa (Str. Baratiei 31). Paikalliset muusikot intoutuvat joskus säästämään talon bändiä, joka sekini perinteisen musiikkikoulutuksen maassa vähintäänkin pätevä.

Bukarestissa, kuten yleisesti Itä-Euroopassa, pidetään jazzista. Art Jazz Club



Liikkuminen käy Bukarestissa paitsi jalkaisin, myös edullisilla takseilla tai kattavan metroverkoston avulla.



(B-dul N. Bălcescu 23A) on perinteinen huippupaikka. Sen sijaan kokeellista ja trendikkäämpää jazzia kuulee Green Hours 22 Club Jazz Cafessa (Calea Victoriei 120). Muista varata pöytä.

Romanialaiset ovat myös jalkapallokansaa, ja se näkyy erityisesti keskeisellä Universitajii-aukiolla, jonne kokoontutaan juhlimaan muun muassa palloilulajien arvokisamenestystä. Hyvää urheiluviihdettä ja kohtuuhintaista, mutta maukasta ruokaa saa muun muassa Offside Pubissa (Str. Gabroveni 14) Lipscanin alueella.

Romanian pääkaupungissa yön ruhtinas on tietysti kreivi Dracula, jonka nimikobaarissa näkee paikallista vampyyririkhamaa aidoimmillaan. Count Dracula Club (Spl. Independentei 8A) järjestää illallisvieraille päivittäin Dracula-show'n. Klubin linnamaisessa miljöössä on useita teemahuoneita, kuten keskiaikainen huone ja kirjasto. Koris-

telu ja sisustus on rakennettu mauttomista Dracula-kliseistä, mutta ruoka ja drinkit (kokeile Transilvanian yötä – ravintolan versio Bloody Marystä) ovat hyviä, ja itse isäntäkin piipahtaa taatusti iltaa piristämään.

*Finnair lentää Bukarestiin 10–13 kertaa viikossa kaudesta riippuen.*



## Matkakohteiden nähtävyydet

- 1 **SILVESIN LINNA** (*Castelo dos Mouros*), n. 700, Silves, Portugali.
- 2 **BRANIN LINNA** (*Castelul Bran, Draculan linna*), 1337, Bran, Romania.
- 3 **GYEONGBOKGUNG-PALATSI**, 1394, Soul, Etelä-Korea.
- 4 **TAJ MAHAL**, 1631, Agra, Intia.
- 5 **UMEDA SKY BUILDING** (*Umeda sukai biru*), 1993, Osaka.



Bukarestin vilkkaassa yöelämässä löytyy vaihtoehtoja, etsipä sitten romanttista tunnelmaikkaa, tanssilattiaa, urheilupubia laajakangasnäyttöineen tai hämyisää jazzbaaria.



**L**entoyhtiöiden kova kilpailu näkyy myös bisnesluokkien varustelutasossa: esimerkiksi istuinten elinkaari lyhenee ja uusia innovaatioita otetaan käyttöön viidestä seitsemään vuoden välein. Vuoden 2009 lopulla saapuvassa Finnairin viidennessä Airbus A330 -kaukoliikennekoneessa on uudet, täysin vaakatasoon menevät vuodeistuintimet, joiden käyttöönotossa Finnair on ensimmäisten joukossa. Kosketuspinnan vaaliminen lentoyhtiön ja asiakkaan välillä on elinehto. [Teksti](#) Maria Mroue

## JOKAINEN ASIAKASKOHTAAMINEN ON TOTUUDEN HETKI

Brändi syntyy kaikesta tiedosta, kokemuksista ja mielikuvista, joita asiakkaalla tuotteesta tai yrityksestä on.

– Asiakaskohtaukset luovat meille jatkuvasti miljoonittain totuuden hetkiä, joissa brändiämme mitataan. Sen mitä haluamme brändimme olevan, on oltava sisäistettyä kaikessa toiminnassamme sekä näyttävä ja tunnuttava asiakkaan kokemuksessa, kuvailee Finnairin kaupallisen ryhmän johtaja Mika Perho.

Palvelun laatuun panostaminen näkyy, sillä Finnair nousi vuoden 2009 alussa Skytraxin luokituksessa neljän tähden yhtiöksi. Skytrax arvioi maailman kaupallisten lentoyhtiöiden palvelua. Finnairissa Skytrax arvioi yli 750 yksityiskohtaa 22 eri lennolla Euroopassa ja Aasiassa.

**L**entokoneen sisustus on tärkeä osa asiakkaan kokemusta Finnairista. Istuimet ovat asiakkaan fyysinen kosketuspinta lentoyhtiöön koko matkan ajan, joten paras tapa vaikuttaa tuntuun on juuri istuimiin panostaminen.



Finnair nousi vuoden 2009 alussa Skytraxin palveluluokituksessa neljän tähden yhtiöksi.

– Kaukoliikenteen bisnesluokkien asiakkaat saavat uusien istuinten myötä enemmän tilaa, yksityisyyttä ja pöytätilaa sekä suoran käytävyyden suurimmasta osasta paikkoja, kertoo kehityspäällikkö Tero Lohimäki Finnairilta.

Uudet Thompson Solutionsin Vantage-istuimet menevät täysin vaakatasoon, joten levätessä voi maata ilman, että tuntee valuvansa tai jännittyvänsä asennon vuoksi. Istuimien asettelu liittämällä tuo paikoille tilaa ja käytävyyden.

– On oikeastaan uskomatonta, kuinka istuimet kehittyvät jatkuvasti. Nyt käyttöön otettava istuin on suunniteltu niin, että istuimia voi tiettyssä tilassa olla enemmän, mutta matkustajan oma, yksityinen tila on silti suurempi. Minimoimalla hukkatila huomioidaan myös ympäristöarvot, Lohimäki selittää.

**K**aukoliikenteen bisnesluokkien istuinten lisäksi uudistetaan Finnairin koko laivaston ilme: istuinten kankaat, matot, verhot sekä sisustuspaneelit vaihdetaan. Ilmeen uudistus alkaa maaliskuussa ensimmäisen Airbus A330 -koneen saapussa. Seuraavaksi uusi ilme etenee Finnairin Embraer-, Airbus A320- ja Airbus A340 -koneisiin.

– Matkustamon ilmeen on onnistuttava viestimään brändin arvoja aivan samoin kuin henkilökunnan on osattava kohdata asiakas oikein palvelutilanteessa. Uusi ilme tuo koneisiin raikkautta ja valoisuutta, Lohimäki kuvailee.

Ilmeen suunnittelu perustuu tiettyihin suomalaisiin erityispiirteisiin: suomalaisten vahva suhde luontoon, huipputeknologian yhdistyminen arkielämään sekä äärimmäiset ilmasto-olosuhteet toimivat inspiraationa ja lähtökohdana matkustamon sisustuksen suunnittelulle.

Matkustamon ilmeellä kerrotaan asiakkaille, että Finnair kehittyi ja uudistuu. Visuaalisilla elementeillä pyritään myös tekemään matkustuskokemuksesta mahdollisimman miellyttävä.

– Siisti ja raikas ympäristö kertovat, että asiat hoidetaan täällä hyvin. Kankaiden kuviot on suunniteltu siten, että kuvioiden rytmi ja toistuvuus kulkevat miellyttävästi läpi koko matkustamon, Lohimäki selittää.

**K**ehitystyötä asiakkaiden viihtyvyyden ja palvelun laadun parantamiseksi tehdään jatkuvasti. Koska työ tehdään asiakkaita varten, on heillä myös sanansa sanottavana prosessissa:

– Paljon matkustavia asiakkaita on mukana työryhmissämme, joissa uusi ilme valitaan. He pääsivät myös tutustumaan ja arvioimaan koulutuskeskukseen rakennettua mallia, Lohimäki kertoo.

Finnairin omia kriteerejä ovat ulkoisten arvojen lisäksi materiaalien paloturvallisuus ja paino.

– Paloturvallisuus on merkittävin valintaperuste: viranomaismääräykset ja -standardit määrittelevät materiaaleille tietyt vaatimukset turvallisuuden suhteen. Sen jälkeen kiinnitetään huomiota eri vaihtoehtojen painoon. Kevyet materiaalit kuluttavat lennettäessä vähemmän polttoainetta ja tuottavat siten vähemmän päästöjä ja ovat taloudellisesti järkevämpiä, Lohimäki kertoo.

Matkustamon tekstiilit valitaan myös kestämään kulutusta ja pesua.

– Esimerkiksi istuinten kankaat kestävät noin kymmenen pesukertaa. Tavallisesti ne on pestävä kerran tai kaksi vuodessa. Mattojen kulutus vaihtelee paljon kausittain, kurakeleillä mattoja on pestävä usein ja ne kuluvat enemmän, Lohimäki sanoo.



## Näkymä saunasta kiitotielle

Finnair lennättää yhä enemmän matkustajia via Helsinki eli Euroopasta Aasiaan ja päinvastoin Helsingin kautta. Näille matkustajille osa Finnair-kokemuksesta syntyy vaihtoasemalla Helsinki-Vantaalla.

- Finnairilla oli vuonna 2001 Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä 282 400 matkustajaa. Vuonna 2008 heitä oli lähes 1,3 miljoonaa. On siis selvää, että haluamme panostaa tämän matkustajaryhmän palvelamiseen, kertoo Finnairin markkinoinnista ja asiakkuuskonsepteista vastaava johtaja Paavo Virkkunen.

Syksyllä 2009 Finnair avaa Spa & Wellness -kylpylän uuden via.Helsinki Loungein yhteydessä Helsinki-Vantaan terminaalilaaennuksessa. Kylpylän suunnittelu lähti liikkeelle suomalaiskansallisesta ajatuksesta:

- Ajattelimme, että olisi upeaa, jos saunan lauteilta voisi katsoa nousevia ja laskevia lentokoneita. Nyt tämä unelma toteutuu,

ja sen ympärille rakennetaan myös upea valikoima laadukkaita kylpylä- ja wellness-palveluita, Virkkunen kuvailee.

Lounge ja kylpylä tulevat non-Schengen-terminaalin laajennukseen. Suunnittelussa ja materiaalivalinnoissa tukeudutaan Finnairin menestystekijöihin: suomalaisuuteen, raikkauteen ja luovuuteen.

- Loungeen asennetaan vitriinejä, joissa esitellään suomalaista designiä, Virkkunen jatkaa.

- Spa & Wellness -kylpylän tiloissa on saunat, mineraalivesiallas, kylmävesialtaat sekä huoneita erilaisille wellness-hoidoille, kertoo kylpylän suunnittelusta vastaava Esa Ranta.

Hoidot tuottaa saksalainen Paul Haslauer, joka on pitkän linjan spa-tuotteiden ja palveluiden suunnittelija. Hän on toteuttanut useita kylpylähankkeita, viimeisimmän Montenegrossa.

Lounge ja kylpylä ovat avoinna Finnairin ja **oneworldin** kolmen korkeimman tason asiakkaille sekä maksusta myös muille matkustajille.

Finnairin laivaston ilme sekä kaukoliikenteen bisnesluokkien istuimet uudistetaan.

Thompson Solutionsin Vantage-istuimet menevät täysin vaakatasoon.




Syksyllä 2009 voi lentokoneiden nousuja ja laskuja seurata myös saunan lauteilta.





Finnair Catering on paitsi Suomen suurin keittiö, myös valtava logistiikkayritys, jossa liikkuu huikea määrä raaka-aineita, varusteita ja myyntitavaraa.



 Suomen suurin ja kansainvälinen keittiö valmistaa joka päivä taivaalle 18 000 ruoka-annosta. Ruokajuomina tarjoillaan vuosittain miljoona pulloa viiniä sekä maailman parhaaksi luokiteltua samppanjaa. Cateringin näkyvintä toimintaa ovat lentokoneateriat, mutta sieltä ovat peräisin myös kaikki ne ihanat pullot, purnukat ja suklaat, joita tuliaiskasseihin pakataan. [Teksti Senja Larsen](#)

## KULINARISMIA KORKEUKSISSA

**A**teria on olennainen osa lentomatkaa. Japanin koneessa tarjoillaan tyylikästä sushia ja Korean reitillä mausteista bibimpapia. Pidemmällä lennolla ehditään paneutua ateriointiin. Bisnesluokassa on tarjolla jopa kolmea alkua pääruokaa.

– Kukin kansallisuus arvostaa sitä, että paikalliset makutottumukset on huomioitu, kertoo apulaisjohtaja Kristiina Asplund Finnair Cateringista.

Jokainen uusi reittiävuosi on Finnairin keittiössä oppimisen paikka. Cateringin keittiömestarit ja kokit valjastetaan perehtymään uuden ruokakulttuurin saloihin paikallisen keittiömestarin opastuksella.

**L**entokeittiön haasteet alkavat perusasioista. Esimerkiksi niinkin yksinkertainen asia, kuin riisin keittäminen ja lajikkeet ovat aivan erilaisia Finnairin eri Aasian-kohteissa.

– Japanissa käytetään puuroutuvaa riisiä, Intiassa haudutettua basmatiriisiä, Thaimaassa taas nautitaan mielellään paistettua riisiä, kertoo Asplund.

Ruokalistat suunnitellaan asiantuntevan raadin kanssa. Puolivuosittain ateriaehtokkaat esitellään ja tulevan aikataulukauden tarjoilu valitaan. Jotta usein samoilla reiteillä matkustavat asiakkaat saavat vaihtelua, on kunkin kohteen ruokalistalla useita ateriakokonaisuuksia, joita vuorotellaan niin kutsutun rotaation mukaan.

Lentoyhtiöt kisaavat rivakasti kaikilla rintamilla. Finnairissa uskotaan, että tarjoilu ja siihen olennaisesti liittyvä juomavalikoima ovat merkittävä kilpailukeino. Finnairin viinivalikoima on saanutkin kansainvälistä tunnustusta. Muun muassa viime vuonna Global Traveller -lehti nimesi Finnairin bisnesluokkien samppanjan ja valkoviinin maailman parhaiksi.

**L**entokoneessa tarjottavien ruokien logistinen ketju on pitkä. Se asettaa erityisvaatimukset raaka-aineille sekä kuljetus- ja tarjoilukalustolle. Annos saatetaan valmistaa jopa vuorokausi ennen sen tarjoilua. Se myös nautitaan täysin eri olosuhteissa kuin se valmistetaan – kirjaimellisesti 10 kilometrin korkeudessa.

Lentokeittiö on oma taiteenlajinsa myös siksi, että ruoka, joka maistuu hyvältä maassa, ei välttämättä toimi yläilmoissa.

– Asiakkaitamme ovat maailman kaikki kansalaisuudet, uskontokuntien edustajat ja ikäryhmät. Ruoan on oltava universaalia, mutta kuitenkin maistavaa. Tämän haastavammaksi ei keittiön pyörittäminen voi tulla, miettii Asplund.

Puhumattakaan matkustajista, joilla on erityisruokavalio tai jokin ruokarajoitus.



Jokaisen uuden reitin myötä Finnair Catering opettelee paikallisen ruokakulttuurin salat.

– Erikoisruokien määrä kasvaa alati, niitä on jopa kymmenen prosenttia valmistamistamme aterioista. Joihinkin kohteisiin niitä saatetaan tilata lähes koneellinen, kuten Intian-lennoille, joilla kasvisruoat ovat äärimmäisen suosittuja.

Suomesta tulee ruokatankkaus valtaosalle Finnairin Euroopan lentoja – menomatkalle joka kerta, mutta nykyään yhä useammin myös paluumatkalle.

– Paluuateriat otetaan kohteesta ai-noastaan, mikäli lento yöpöy tai pitkä matka-aika asettaa haasteita säilyvyydelle.

## RUOKA, JOKA MAISTUU HYVÄLTÄ MAASSA, EI VÄLTTÄMÄTTÄ TOIMI YLÄILMOISSA.

Vaikka paluulentojen ateriat ostetaan esimerkiksi Aasian-lennoilla aina kohteesta, Finnair Catering varmistaa laadun ja tarkastaa paikallisen keittiön hygieniatason.

**A**asian-liikenteen laajeneminen näkyy kaikkialla lentokenttäalueella. Vanha sokkeloinen Catering-rakennus sai viime keväänä väistyä Helsinki-Vantaan terminaalilaajennusten tieltä.



Keittiömestari Juha Stenholm valmistaa korealaista bulgogia. Bulgogin resepti löytyy seuraavalta aukeamalta.

Uuden Catering-rakennuksen kokonaispinta-ala on miltei 14000 neliötä eli kahden jalkapallokentän verran. Pakastinta on asuinkolmion verran eli 75 neliötä ja jääkaappitilaa 760 neliötä eli reilun kolmen omakotitalon edestä.

Catering ei koskaan nuku. Lentoaterioita valmistetaan ympäri vuorokauden ja vuoden. Yhteensä 18000 aterialla toimitetaan päivittäin paitsi Finnairin, myös monen muun Suomesta liikennöivän yhtiön yli 200 päivittäiselle lennolle.

**Y**mpäristöystävällisyyteen panostetaan jokaisessa työvaiheessa. Energitehokkuus oli laskuissa mukana uuden Catering-rakennuksen suunnittelun alusta lähtien. Erityisesti panostettiin jätteiden lajitteluun sekä energian ja veden säästämiseen.

– Muuton myötä poistettiin käytöstä toinen kahdesta kalustonpuhdistuskoneesta, mikä on merkittävästi alentanut veden, sähkön ja pesuaineen kulutusta.

Lennoilta kierrätetään kaikki mahdollinen. Matkustamossa lajiteltu alumiini, lasi sekä osa muovijätteestä päätyvät Cateringiin jatkokäsiteltäviksi. Kotimaan lennoilla kerätään talteen myös energijae.

Ympäristön eteen on tehty tosissaan töitä jo pitkään. Finnair Catering Oy on yksi ensimmäisistä ja edelleen harvoista lentokeittiöistä maailmassa, jolle on myönnetty ISO 14001 -ympäristösertifikaatti.

**P**itkälle lennolle varustautuminen ei ole pikkujuttu. Unohduksia ei parane tapahtua, sillä lisävarustusta ei yläilmoissa ole tarjolla.

– Esimerkiksi yhdelle laajarunkolennolle toimitetaan Cateringista noin 45000 yksittäistä tavaraa, aina haaru-koista ja veitsistä kahvikannuihin, lasten leluihin ja myyntivaraston parfyymeihin sekä makeisiin, luettelee Asplund.

Vielä ei ole keksitty konetta, joka kykenisi Cateringissa tarvittaviin hommiin, joten käsityö on arvossaan. Merkittävä osa lentokoneruokien hinnasta koostuu sen kuljettamisesta. Catering käyttää erikoisvalmisteisia nosturiautoja, joiden kappalehinta on 200000 euron luokkaa. Liikenteen ruuhka-aikoina jokainen 30 nosturiautokaartin jäsen sukkeloi Catering-rakennuksen ja lähtöporttien väliä.



Lentokone on tehdas, joka tuottaa vain kun se on ilmassa. Koneen kääntämisen iltapäiväruuhkassa reitiltä sisään ja takaisin uuteen kohteeseen täytyy tapahtua tunnissa. Kyseessä on huippuunsa viilattu prosessi. Kuormausauto ajetaan koneen oville, käytetyt tarvikkeet kiidätetään ulos ja samalla tuodaan jo uusia sisään.

**P**oltoaineen hinta näkyy monella tapaa Cateringissa. Hinnan kohonemisen myötä nousivat elintarvikkeiden ja tarvikkeiden hinnat, ja ostosopimukset joutuivat tehotarkkailuun.



Jokaisen gramman kuljettaminen taivaalla maksaa. Työ lentokoneiden painon optimoimiseksi on jatkuvaa. Tarjoiluastioihin valitaan aina kevyin mahdollinen valmistusmateriaali. Myös varustuksen määrä on suurennuslasin alla.

– Lentokone saattaa olla ilmassa joka päivä jopa 18 tuntia. On helppo laskea, kuinka suuren summan esimerkiksi sadan kilon painonalennus säästää polttoainekustannuksissa.

Parhaillaan on meneillään tarjoilutarvikkeiden virtaviivaistamishanke. Lennolla tarvittavaa varustusta tarkastellaan yhteistuumin matkustamohenkilökunnan ja palvelun suunnittelun kanssa. Mitään ylimääräistä ei haluta lennättää.

Lentotarjoilu on pitkälti välineläji. Lentomatkustaja näkee ehkä yhden tai kaksi ruoka- tai juomakärryä kerrallaan, kun ne kulkevat matkustamon halki. Cateringin toimitilojen läpi virtaavassa kalustonkierrossa niitä on miltei 4 000. Lautasia, laseja ja aterimia on 20 000 kutakin. Kertakäyttöaterimia kuluu jopa 400 000 kuukaudessa.

**F**innair Catering on oikeastaan kolmen asian ammattilainen. Ensinnäkin se on valtava logistiikkayritys, joka tilaa huikeita määriä raaka-aineita, varustusta ja myyntitavaraa. Toiseksi se on Suomen suurin keittiö, joka valmistaa lentotarjoilut. Kolmanneksi se hoitaa vähittäismyyntiä kentällä ja koneissa.

Finnair Cateringissa työskentelee 700 ihmistä, joiden joukossa on kolmeakymmentä kansalaisuutta. Käytävillä raikuu kielen kirjo, sillä kyseessä on yksi Suomen monikulttuurisimmista työyhteisöistä.

– Meillä on panostettu valtavasti viihtyvyyteen ja toimivaan vuorovaihtukseen. Valtavan monimuotoisessa työympäristössämme on koettu, että tiimit, joille muodostetaan yhteiset pelisäännöt, tuottavat parasta mahdollista laatua. Onnistumista mitataan moninaisilla mittareilla, jotka ovat kaikki raksuttaneet muutosta myönteiseen suuntaan, kertoo Asplund ylpeänä.

**L**entoliikenne on häiriöaltista ja lennot ovat joskus myöhässä. Tämällisyyteen vaikuttavat muun muassa sää, ruuhkat lentoasemilla sekä muun liikenteen kulku. Yksi valvoo aina silloin, kun kentällä on asiakkaita: Finnair Shop -myymälä.

– Pitkitemme myymälän aukioloaikoja liikenteen kulun mukaan aina kun mahdollista, jotta voimme tarjota matkustajille ajanvietettä ja mahdollisuuden ostaa laadukkaita tuotteitamme. Monille asiakkaille lentoasemaostokset ovat tärkeä osa matkustamista, muistuttaa trading-toiminnasta vastaava Magnus Hannukainen.

---

## **VIELÄ EI OLE KEKSITYY KONETTA, JOKA KYKENISI CATERINGISSA TARVITTAVIIN HOMMIIN, JOTEN KÄSITYÖ ON ARVOSSAAN.**

---

Vaikka verovapaus poistui Euroopan alueelta, lentoasemamyymälän hinnat ovat silti alempia kuin kaupunkikeskustoissa.

Ja kilpailuvalttina ovat myyjät, jotka tuntevat tuotteensa. Yksi silmäys asiakkaaseen ja kädessä on juuri se oikea purukka. Eipä tarvitse eksyillä tuotemerkkien rivistöissä.

– Valikoimamme uudistuu todella nopeassa tahdissa. Meiltä löytyy aina se viimeisin kosmetiikka sekä sesonkituote. Viimeaikainen uutuuus on paristokäyttöinen ripsiväri, hymyilee Hannukainen.



**M**aan päällä käydään kauppaa, mutta niin myös taivaalla. Eri-tyisesti lennolla tapahtuvaan myyntiin on satsattu yhdessä matkustamopalveluosaston kanssa. Parhaimmillaan se on yksi ohjelmanumero lennolla. Yhä laajemmin lentomyynti mielletään osaksi palvelua ja matkalla viihtymistä. Koneessa ehtii valita suklaat ja tuliaisat, vaikka kentällä olisi tullut kiire.

– Miltei kaikkien ulkomaanlentojen paluusuudelle voi myös tilata valmiiksi preorder-kassin. Tämä on asiakkaan kannalta kaikkein helpoin ja vaivattomin vaihtoehto, jolloin ei tarvitse miettiä hankalia nestesäädöksiä tai ostosten kantamista koneeseen.

## KONEESSA EHTII VALITA SUKLAAT JA TULIAISET, VAIKKA KENTÄLLÄ OLISI TULLUT KIIRE.

Jos hoppua on riittänyt koko matkan ajan, on tuloaulan Arrival Shop vielä viimeinen mahdollisuus muistaa se tuiki tärkeä tuliainen.

– Matkustajat voivat siis ostaa tuotteitamme koko matkan ajan. Lähdössä, koneessa ja saavuttaessa, tiivistää Han-nukainen.

Mikäpä olisi sen mukavampaa kuin saapua perille koneessa nautitun hyvän aterian jälkeen ja tuoda maistiaisina mukanaan suomalaista suklaata. Sitä maailman parasta!

## KOMMENTTI



**Finnair Cateringin liiketoiminta jakautuu ateriavalmistukseen ja siihen liittyvään logistiikkaan sekä asiakkaal-**

**le tapahtuvaan myyntiin lennolla ja lentoasemalla. Uudet tuotantotilat ovat tehostaneet logistisen ketjumme toimivuutta. Matkan aikana tapahtuva myynti tarjoaa mahdollisuuksia laajentaa liiketoimintaa.**

**KRISTINA INKILÄINEN**  
TOIMITUSJOHTAJA  
FINNAIR CATERING OY



## Bulgogi eli korealaisia grilliherkkuja

### GRILLATTUJA NAUDANLIHAVIIPALEITA KOREALAISITTAIN

4 hengelle

600 g naudan marmoritua ulkofileetä

Marinadi

320 g soijakastiketta (vähäsuolaista)  
2 dl vettä  
30 g hienonnettua sipulia  
100 g nashia (omenapäärynää)  
pieninä kuutioina  
40 g kevätsipulia hienonnettuna  
100 g seesamiöljyä  
60 g valkosipulitahnaa  
30 g inkivääritahnaa  
30 g seesaminsiemeniä  
30 g lihalientä jauheena  
60 g kidesokeria

1. Sekoita kaikki marinadin ainekset keskenään.
2. Leikkaa liha ohuiksi viipaleiksi. Lisää bulgogimarinadi lihaviipaleiden joukkoon ja sekoita. Anna marinoitua muutaman tunnin ajan.
3. Kuivaa lihaviipaleet ja sivele ne kevyesti öljyllä.
4. Grillaa liha kuumalla parilalla tai hiiligrillissä. Korealaisen grillilihan kanssa tarjotaan tuoreita, ohuiksi viipaleiksi tai suikaleiksi leikattuja kasviksia ja erilaisia salaatinlehtiä sekä sekoitettuja kasvissalaatteja.

### BULGOGI-NAUDANLIHAKASTIKE

4 hengelle

600 g naudanfileesuikaleita  
5 dl bulgogin marinadia  
ks. edellinen ohje

Kastike

5 dl bulgogin marinadia  
ks. edellinen ohje  
20 g maissijauhoja  
4 dl vettä  
50 g teriyakikastiketta  
15 g seesamiöljyä  
2 g seesaminsiemeniä

1. Marinoi lihasuikaleita bulgogin marinadissa muutaman tunnin ajan.
2. Valmista kastike toisesta puolesta bulgogin marinadia, johon lisätään vesi, teriyakikastike ja seesamiöljy. Kiehauta kastike ja suurusta maissijauhoilla. Keitä suurustamisen jälkeen vielä 10 min.
3. Ruskista marinoituneet lihasuikaleet kuumalla pannulla ja lisää kastikkeen joukkoon. Kiehauta.
4. Viimeistelee valmis kastike seesaminsiemeneillä ja tarjoile korealaisen riisin kanssa.

### KOREALAINEN RIISI

2,5 dl korealaista tai japanilaista riisiä  
3,5 dl vettä

1. Huuhtelee riisit muutaman kerran ja jätä likoamaan noin puoleksi tunniksi.
2. Keitä riisiä n. 20 min.

Ohjaamomiehistö tutustuu lentoon liittyviin seikkoihin lennonvalmistelijan avustuksella. Lento suoritetaan lentosuunnitelman mukaisesti. Miehistöllä on tieto lennon kuormasta. Kapteeni päättää tankattavan polttoaineen määrän.

#### OHJAAMO

Lentokoneen huoltoon käytetään yli 20 henkilötyöntuntia jokaista lentotuntia kohden. Lentokoneen tekninen kunto tarkastetaan ennen jokaista lentoa. Eriasteisia huoltoja tehdään koneelle tietyin väliajoin.

#### HUOLTO

Paikkojen myynti lennolle on alkanut noin vuosi ennen itse lentoa. Paikkoja saatetaan varata ja peruuttaa useaan otteeseen. Lentopaikan hinnoitteluun vaikuttaa kysyntä ja tarjonta.

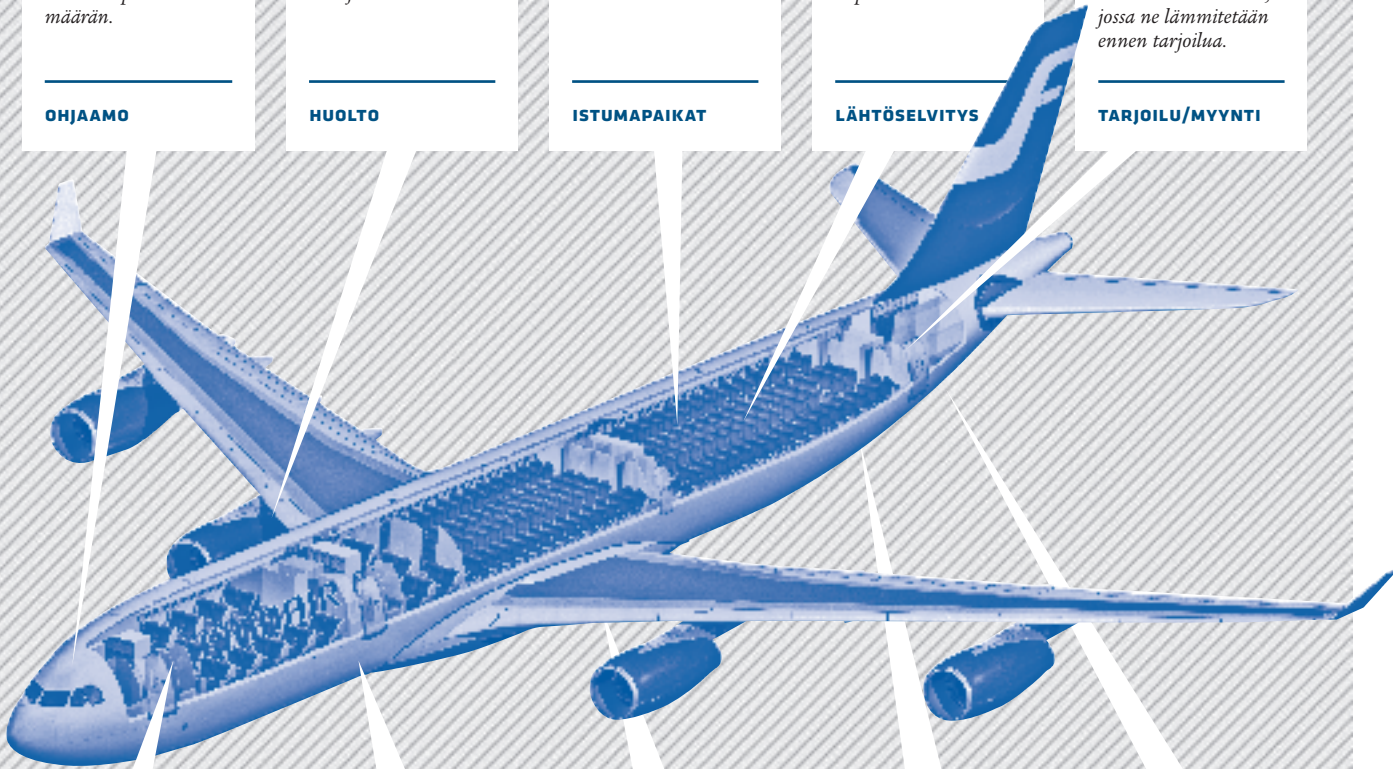
#### ISTUMAPAIKAT

Maapalvelushenkilöstö pyrkii huolehtimaan siitä, että jokainen saa mieleisensä paikan lennolla. Lähtöselvitysjärjestelmästä tiedot siirtyvät koneen tasapainolaskentaan, joka toimitetaan lennon kapteenille.

#### LÄHTÖSELVITYS

Catering-osasto toimittaa lentokoneeseen lennon aikana tarjoiltavat ruoat ja juomat sekä myytävät tuotteet. Finnair Catering valmistaa päivässä jopa 18 000 aterialla. Ateriat kulkevat kylmäketjussa keittiöstä lentokoneeseen, jossa ne lämmitetään ennen tarjoilua.

#### TARJOILU/MYNTI



#### MATKUSTAMO

Matkustamohenkilöstö valmistautuu lentoon käymällä turvaseikat läpi. Lennon aikana henkilöstön tehtävänä on vastata matkustajien turvallisuudesta ja viihtyvyydestä.

#### KUORMAUS

Kuormaushenkilöstö kuormaa matkustajien laukut sekä rahdin ja postin lentokoneen ruumaan siten, etteivät ne aiheuta vaaraa lennon aikana.

#### TANKKAUS

Lentokoneen siivissä oleviin tankkeihin tankataan polttoainetta lentoa varten. Lisäksi koneessa on polttoainetta varakentälle lentämistä ja ilmassa laskuvuoron odottamista varten.

#### VESI/HYGIENIA

Lentokoneen vesivälikastot täytetään ja käymälöiden jätetankit tyhjennetään. Hygienian varmistamiseksi näitä töitä tekevät eri henkilöt. Heillä on jopa erilliset puku- ja taukotilat.

#### SIIVOUS

Lentokone siivotaan jokaisen lennon jälkeen ja istuintaskuihin lisätään Finnairin tarjoama Blue Wings -lehti.

# Logbook

Tuhannen  
ja yhden  
toiminnon lento

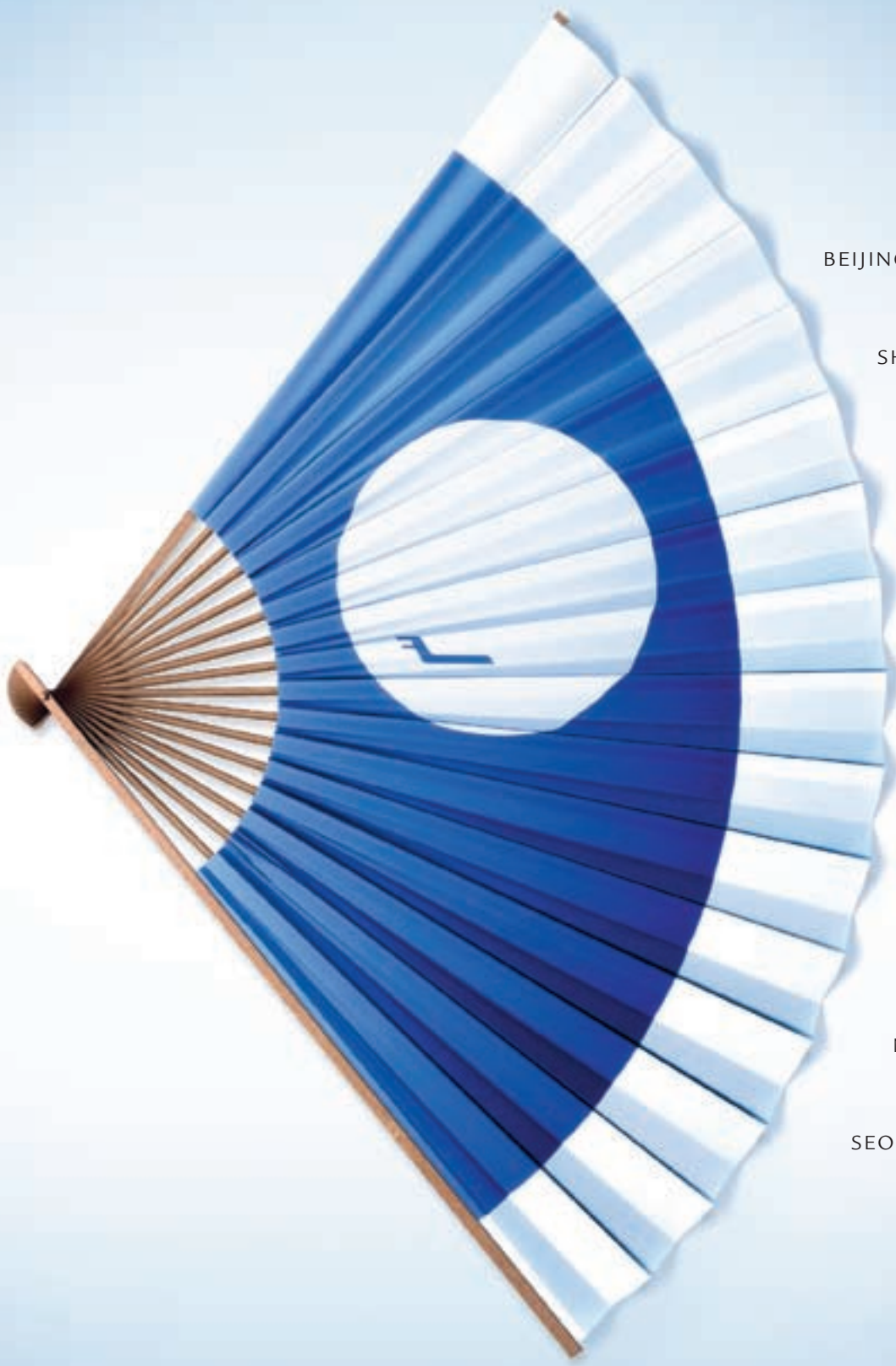
Toimiva lentoliikenne edellyttää, että uskomaton määrä toimintoja sujuu saumattoman tehokkaasti. Moni lentämiseen liittyvä asia on lisäksi tarkasti säännelty kansainvälisillä määräyksillä ja sopimuksilla.

Prosessiin, joka alkaa lentolipun myynnistä ja päättyy matkan määränpäähen, osallistuu lukuisia ammattilaisia lentoyhtiön ja

sidosryhmien palveluksessa. Turvallisen lentomatkan takaaminen jokaiselle matkustajalle on heidän työnsä yhteinen tarkoitus.

Finnairilla on päivässä noin 250 lentoa. Näistä jokainen on Finnairin kaltaisessa verkostolentoyhtiössä yksilö, kuten jokainen matkustajakin. Lennot kytkeytyvät toisiinsa, kun matkustajalla on jatkoyleys.





BEIJING

SHANGHAI

HONG KONG

BANGKOK

DELHI

MUMBAI

TOKYO

OSAKA

NAGOYA

SEOUL

THE BEST CONNECTIONS TO ASIA.



THE FAST AIRLINE BETWEEN EUROPE AND ASIA



➔ Finnair jalkautui maailman kaduille, ostoskeskuksiin ja lentokentille kertoen toiminnastaan siellä, missä ihmiset liikkuvat. Kampanjan avulla Finnair sai runsaasti huomiota kansainvälisessä mediassa. [Teksti](#) Fredrik Heinonen

## HYVÄ TARINA EI UNOHDU



Pienet vierailijat ihmettelevät interaktiivisia toimintapisteitä Europe Travel Show-tapahtumassa.

**P**ieni lentoyhtiö joutuu tekemään monin veroin enemmän työtä tullaakseen tunnetuksi kansainvälisenä toimijana. Vaikka Finnair tunnetaan hyvin Suomessa ja lähialueilla, yhtiö on vielä tuntematon toimija monilla kansainvälisillä markkinoilla.

Viime vuosina Finnair onkin kohdistanut voimavaroja PR-vetoiseen kampanjointiin. Vuonna 2008 Finnair toteutti yhdessä viestintätoimisto Miltonin kanssa kymmeniä kampanjoita eri Euroopan ja Aasian maissa tavoitteenaan yhtiön tunnettuuden lisääminen sekä myynnin tukeminen.

Haasteena oli pukea viesti kuluttajaa ja mediaa kiinnostavaan muotoon. Kampanjoinnin keskiössä olivat kansainväliset mediasuhteet, word-of-mouth sekä uusien medioiden hyödyntäminen. Kiinnostavat tempaukset ja hyvät tarinat olivat apuna, kun viesti haluttiin välittää mieleenpainuvalla mutta samalla kustannustehokkaalla tavalla.

**E**nsimmäinen tapahtuma järjestettiin Manchesterissa kesällä 2007. Sen jälkeen kampanjoitiin ahkerasti eri puolilla Eurooppaa. Kampanjoilla viestittiin Finnairin ainutlaatuisesta asemasta Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä.

Manchesterissa pelattiin maailman pisin yhtäjaksoinen pingispallo. Suoritus pääsi Guinnessin ennätyskirjaan. Kampanjaa tuotiin esille lukuisissa medioissa mm. BBC Northin aamulähetyksessä sekä kaupungin kaduilla. Seurauksena oli lippujen myynnin merkittävä nousu.

---

**KOKO VUODEN  
PR-KAMPANJOISSA  
KOHDATTIIN YLI  
90 000 HENKILÖÄ.**

---

Myös Pietarissa kampanjoitiin Aasian lentoyhteyksien tunnettuuden lisäämiseksi. Kauppakeskukseen pystytettiin maailman suurimmat syömäpuikot. Jättimäiset puikot ylsivätkin ennätyskirjan sivuille. Tapahtumaa todistivat 10 000 kuluttajaa ja 50 median edustajaa.

**I**taliassa Finnair keskitti tapahtuman Milanon ydinkeskustaan.

Katutapahtumalla yllätettiin milanolaiset liikemiehet. Finnairin brändätyt vespat kuljettivat heidät ravintoloihin, jotka edustivat Aasian eri maiden keittiöitä.

Milanossakin haluttiin muistuttaa Finnairin toimivista yhteyksistä: yhdestä pisteestä on kätevä yhteys moniin Aasian kaupunkeihin. Kansainvälisessä lehdistötilaisuudessa oli mukana Italian Vanity Fair ja muita merkittäviä median edustajia.

**S**uurin kampanjakokonaisuus Europe Travel Show kiersi Nagoyassa, Osakassa, Shanghaissa ja Pekingissä loka-marraskuussa 2008.

Europe Travel Show tavoitteli potentiaalisten matkustajien lisäksi myös paikallisia matkailualan, yritysten ja tiedotusvälineiden edustajia.



Katutapahtumat ja tietois-  
kut muistuttivat yleisölle,  
että maailma ei ole pannu-  
kakku.



PR-tapahtumiin osallistui  
matkailualan ammattilaisia  
ja yritysasiakkaita ympäri  
maailmaa.





Tapahtuma houkutteli kiinnostuneita vierailijoita lentokentällä, messuilla ja ostoskeskuksissa. Kolmepäiväisten tapahtumien vetonauloja olivat erilaiset interaktiiviset toimintapisteet.

E erityisen suosittu oli virtual photo-shot -ohjelma, jolla oli mahdollista kuvauttaa itsensä eurooppalaisissa maisemissa. Kuva käsiteltiin photoshopin avulla niin, että kuvattava löysi itsensä keskeltä suomalaista järvimaisemaa tai Eiffel-tornin juurelta. Innostus oli käsinkosketeltavaa.

**E**urope Travel Show -kampanjan tuloksena saavutettiin noin 30 000 suoraa kuluttajakontaktia. Koko vuoden 2008 PR-kampanjojen aikana kohdattiin yli 90 000 henkilöä.

Europe Travel Show:sta kertovia lehtijuttuja luki noin sata miljoonaa silmäparia. Tilaisuuksissa oli mukana 100 median edustajaa sekä nelisen sataa matkailualan päättäjää.

Kaikki vuoden 2008 kampanjat saivat runsaasti näkyvyyttä viestimissä. Yhteensä 2 500 matkailualan päättäjää ja 400 median edustajaa saivat kuulla Finnairin mahdollisuuksista Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä.

Finnairia käsittelevillä lehtijutuilla oli satoja miljoonia lukijoita. Se on huomattava määrä pienelle suomalaiselle toimijalle kovassa kansainvälisessä kilpailussa.

### **MEDIANÄKYVYYDEN SAAVUTTAMISEKSI ON USKALLETTAVA KOKEILLA ROHKEITA JA ENNAKKO- LUULOTTOMIA RATKAISUJA.**

**I**nnostunut vastaanotto kiteyttää tapahtumien annin. Uudenlaiset lähestymistavat ovat tarpeen kiristävässä kansainvälisessä kilpailussa. Tarvitaan uusia ideoita ja rohkeutta toteuttaa niitä. Luovasti ajatteleamalla uutiskynnys ylittyy helpommin.



### *Finnairin medianäkyvyys*

- 1** **JOONG ANG ILBO JA CHOSUN ILBO, Etelä-Korea:** Ensimmäinen suora reitti Pohjois-Eurooppaan. 5.8.2008
- 2** **PEKINGIN BTVS, Kiina:** Jukka Hienonen ja Finnair televisioläbetyksessä. 11.8.2008
- 3** **CLASS CNBC, Italia:** Finnair ja Silver Bird mukana Class Life -TV-ohjelmassa. 23.9.2008
- 4** **THE HINDU BUSINESS LINE, Intia:** Finnair aikoo hyödyntää Intian ja USA:n välistä reittiä -artikkeli. 3.3.2008
- 5** **ZUKUNFTSBRANCHEN, Itävalta:** Lentämisen tulevaisuus -artikkeli. 19.12.2008

Medianäkyvyyden saavuttamiseksi on uskallettava kokeilla rohkeita ja ennakkoluulottomia ratkaisuja. Tärkeintä on viestin konkretisoiminen niin, että Finnairin kilpailuvaltti jää jokaisen potentiaalisen matkustajan mieleen.

Finnairin sanomaa on palkitsevaa viedä maailmalle. Erinomaiset yhteydet, Helsingin lyömätön sijainti Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä, pitkät ja vaikuttavat perinteet sekä suomalaisuus ovat loistavia valtteja kansainvälisessä kampanjoinnissa. Hyvissä tarinoissa on valtavasti voimaa.





## KONEEN KÄÄNTÖÖN EDELLISELTÄ REITILTÄ UUELLE EI ILMAANNU KÄYTETTÄVÄKSI UUSIA MINUUTTEJA OLOSUHTEIDEN MUUTTUESSA.

# Lumi- myrsky

## kolumni

VILLE IHO

JOHTAJA

TUOTANNONOHJAUS

Lumi kuuluu suomalaisen lentoyhtiön elämään. Reipas lumimyrsky riepottelee Helsinki-Vantaata pari kertaa talvessa ja laittaa liikenteen enemmän tai vähemmän sekaisin.

Julkinen viisastelu siitä, että ”talvi yllätti taas” on tietysti aina paikallaan. Kansalaisen vuosikelloon kuuluu oleellisena osana tulla kohdelluksi väärin auraukskaluston ja liikenneinfrastruktuurin taholta. Mutta vakavasti ottaen, miksi lumimyrsky heikentää palvelutasoa?

Siihen on neljä pääsyytä:

1—Liikennemäärä, jonka lennonjohto kykenee käsittelemään, laskee. Lentoliikenne perustuu aaltorakenteeseen: koneet lähtevät ja tulevat samaan aikaan, jotta voidaan tarjota jatkoyhteyksiä. Mikäli kapasiteetin lasku ajoittuu liikenteen pääaaltoon, on vaikutus dramaattinen. Viimeisimmän talvimyrskyn aikana lennonjohto sulki kentän ajoittain kokonaan iltapäiväruuhkan aikana.

2—Lentokentän maatoiminnot hidastuvat. Kaluston siirtely, ajoneuvojen ajaminen uusiin paikkoihin ja fyysinen ihmisten tekemä työ koneiden kääntämiseksi hidastuu. Pahimmillaan kuormaustalustoa ei lumen takia kyetty ajamaan lainkaan kiinni lentokoneisiin.

3—Lumimyrskyssä maatoimintoihin tulee uusi työvaihe: jäänpoisto. Koneen kääntöön edelliseltä reitiltä uudelle ei ilmaannu käytettäväksi uusia minuutteja olosuhteiden muuttuessa. Jäänpoisto kestää 5–20 minuuttia olosuhteista ja konetyypistä riippuen, eikä sitä voi tehdä kokonaan rinnakkain muiden lähtötoimenpiteiden kanssa.

4—Myöhästymiset aiheuttavat myöhästymisiä. Mikäli lennot lähtevät laahaamaan kokonaisuudessaan jäljessä, kohdistuu erityisesti kauttakulkuliikenteen toimintaan suuria paineita. Vaikka normiaikataulujen varaan suunniteltuihin työvuorojärjestelyihin on rakennettu joustovaraa, ääriolosuhteissa se ei riitä. Mikäli huippukuormitukset siirtyvät tunteja normaalista, loppuvat käsiparit jossain vaiheessa kesken.

\*\*\*

Kansalaisen näkökulmasta viiveetön ja häiriötön lentäminen olisi samanlainen suoritus kuin se, että autoilija kaivaa auton lumesta, puhdistaa sen, ajaa liukkaan kehäyökkösen päästä päähän siten, että ensin toinen kaista on suljettuna ja sen jälkeen tie kokonaan poikki tunnin ajan. Tämän kaiken pitäisi sujua samassa ajassa kuin kesäkuun suvessa. Ja paluumatka samalla tavalla.

Seuraava kysymys on tietysti, miksei lentoliikenteelle ja sen aikatauluille sitten varata enempää aikaa erikoisolosuhteissa.

Säännöllisessä reittiliikenteessä tämä on suuressa mittakaavassa mahdollonta. Liikenneohjelmaa, ja sitä kautta kymmenien tuhansien asiakkaiden ohjelmia, ei voida kivittomasti säätää sääennusteen mukaan. Lentoyhtiö ei voi hoputtaa lennolle valmistautuvaa liikematkustajaa syömään aamupuuroaan nopeammin, koska lähtöaikaa on päätetty aikaistaa jäänpoiston takia. Dynamiikka toimii valitettavasti vain myöhästymisten suuntaan.

\*\*\*

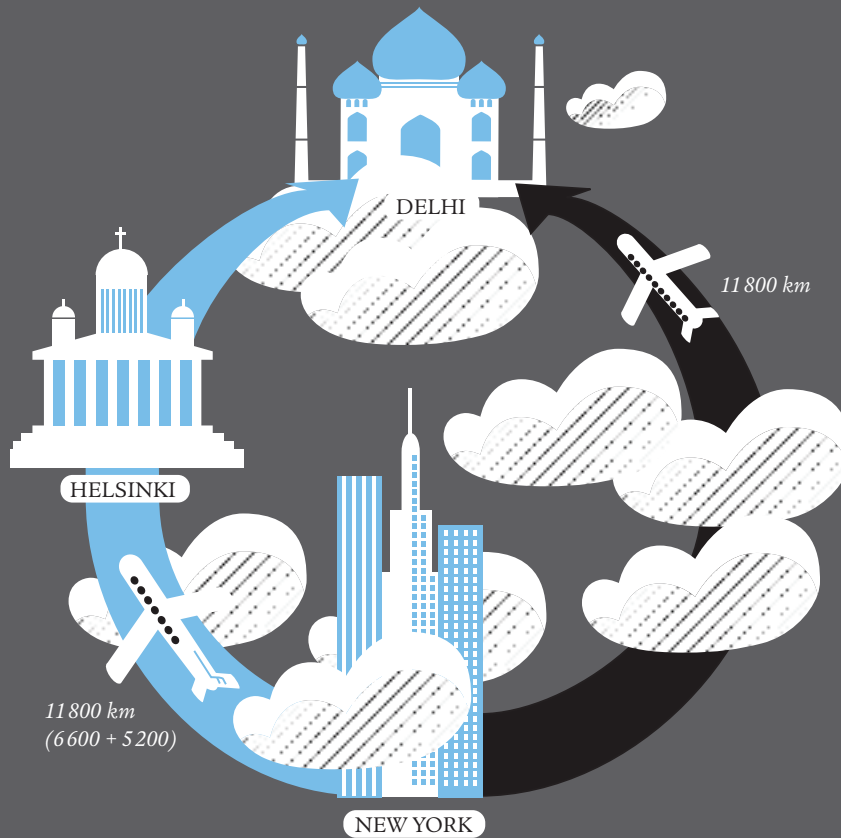
Viimeisin kova myräkki oli marraskuussa, lopputuloksena yhteensä yhdeksän laskeutumista varakentille, 15 lennon peruutusta, 55 000 myöhästymisminuuttia, 3 000 poikkimennyttä jatko-yhteyttä, 3 000 jälkeenjäänyttä matkatavaraa ja summana marraskuun täsmällisyyden tippuminen erinomaisesta 85,7 prosentista tavanomaiseen 79,5 prosenttiin.

Finnair on yltänyt eurooppalaisen lentotäsmällisyyden kärkisijoille. Monet lentoyhtiöt kamppailevat esimerkiksi ilmatilan ruuhkaisuuden kanssa. Meidän haasteemme ovat talviset olosuhteet ja aika ajoin lumi.

# Logbook Yritysvastuu



Kestävän kehityksen periaatteiden mukaan toimiminen on koko toimialalle elinehto. Vastuun kantaminen alkaa taloudesta. Kilpailukykyinen ja kannattava Finnair pystyy investoimaan moderniin laivastoon, mikä on suurin ympäristöteko, jonka lentoyhtiö voi tehdä. Finnair ottaa ympäristönäkökohdat huomioon kaikessa toiminnassaan. Sosiaalinen vastuu alkaa sisältä: työpaikkojen turvaaminen ja henkilöstön hyvinvointi ovat Finnairille tärkeitä ja samalla menestyksen edellytyksiä.



Pitkillä yli kahdeksan tunnin lennoilla syntyy vähemmän päästöjä ja kuluu vähemmän polttoainetta, kun välilasku tehdään oikeassa paikassa.

**H**elmikuussa 2008 työnsä aloittaneen Finnairin ympäristöjohtaja Kati Ihamäen asiantuntemukselle on kysyntää niin yhtiön sisällä kuin ulkopuolellakin ympäri maailmaa. Koko lentotoimiala on ollut julkisessa keskustelussa ilmastonmuutoksen syntipukkina ja areenalla kaivataan aitoja faktoja, laajempaa kokonaiskuvaa kestävästä kehityksestä, tuoreita näkemyksiä sekä realistista otetta. [Teksti](#) Maria Mroue

## YMPÄRISTÖ OSANA YHTEISKUNTAVASTUUTA

**L**entäminen on ylivoimainen matkustusmuoto pitkällä matkoilla, sillä se on tehokasta, eikä tarvitse paljoa maa-alaa tai infrastruktuuria. Näin lentäminen ei turmele luonnon monimuotoisuutta tai arvokkaita maisemakokonaisuuksia. Pitkillä välimatkoilla muut liikkumismuodot eivät pysty kilpailemaan lentämisen kanssa myöskään nopeudessa.

Lentäminen leimataan helposti turhaksi ylellisyydeksi ja kulutusjuhlaiksi. Samalla asiantuntijat ympäri maailmaa matkustavat ilmastokokouksiin Balille ja Japaniin – lentäen. Miksi? Koska asiat etenevät paremmin, kun niistä keskustellaan yhdessä kasvotusten.

– Lentoyhtiöiden ja koko toimialan on toki otettava vastuu päästöistään ja ympäristövaikutuksistaan. Mutta samassa yhteydessä myös lentämisen vaikutus talouteen ja sosiaaliseen hyvinvointiin on otettava huomioon, Ihamäki sanoo.

### LENTÄMISEN YMPÄRISTÖ- VAIKUTUKSET EIVÄT SEN TEHOKKUUTEEN NÄHDEN OLE KOHTUUTTOMAT.

Juuri tätä Ihamäki tarkoittaa peränsä keskittymistä yhden asian sijaan laajempaan kokonaisuuteen, yritysten kohdalla yhteiskuntavastuuseen.

– On selvää, että lentäminen jatkuu ja sitä tarvitaan. Talous on globaalia ja tuotanto keskittyy. Lentämisen ympäristövaikutukset eivät sen tehokkuuteen nähden ole lähestulkoonkaan kohtuuttomat, vaan päinvastoin: esimerkiksi hiilidioksidipäästöjen ja maailmanlaajuisen bruttokansantuoteosuuden suhdetta tarkasteltaessa on vaikea löytää toista yhtä tehokasta globaalia teollisuudenalaa kuin lentäminen, Ihamäki selventää.

On laskettu, että lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt muodostavat ihmisten tuottamista hiilidioksidipäästöistä noin kahdesta kolmeen prosenttia.

Kestävän kehityksen näkökulmasta lentäminen on pitkien matkojen liikukumismuotona ylivoimainen. Kolmella kilometrillä kiitotietä pääsee minne vain maailmassa. Kuinka pitkälle pääsee samalla määrällä tietä tai kiskoja?

– Lentämiseen tarvitaan erittäin vähän infrastruktuuria, kun koko matkan kattavia tie- tai raideverkostoja ei tarvita. Uusiutumattomia luonnonvaroja kulutetaan erittäin vähän, Ihamäki kertoo.

Ilmastonmuutosta sivuavassa keskustelussa on myös nostettu esiin vaatimuksia lentoliikenteen rajoittamisesta ja vähentämisestä.

– Osa lentämisestä voidaan tietenkin nähdä turhana, mutta kuka vetää rajan ja miksi. Olisiko enää lottovoitto syntyä Suomeen, jos vapaa-ajan matkustus olisi kiellettyä? Jos vain pieni eliitti saisi lentää ”tarpeellisia lentoja”, syntyisi aivan uusia luokkaeroja ihmisten välille.

Ihamäen mukaan on hyvin pitkälti maantieteellinen kysymys, missä lentoliikennettä tarvitaan.

**F**innairissa ympäristötyö ei ole uusi asia, mutta Ihamäki tuo asialle kasvot ja valjastaa osaamisen vetämään yhteistä rekeä samaan suuntaan. Finnairin ensimmäinen ympäristöraportti julkaisiin vuonna 1997.

Lentoyhtiön merkittävin ympäristövalinta on laivasto, mutta Ihamäki näkee, että koko toimialan tulisi tehdä yhteistyötä ympäristövaikutusten pienentämiseksi.

*jatkuu seuraavalla sivulla →*



## MATKUSTAMINEN JÄRKEVÄMMÄKSI

Useat yritykset ovat viime aikoina ilmoittaneet vähentävänsä matkustustaan.

– Eikö yrityksen olisi järkevämpää kertoa vähentävänsä matkustamisesta aiheutuvia päästöjä vaikkapa kolmanneksella kuin matkustusta kolmanneksella? Matkustuksen vähentäminen ei välttämättä vähennä





päästöjä, sillä epätaloudelliset reittivalinnat, kuljettava yhtiö ja matkustusmuoto vaikuttavat päästöihin huomattavasti, Finairin ympäristöjohtaja Kati Ihamäki huomauttaa.

Eri liikennemuotojen paremmuudesta käydään jatkuvaa väittelyä. Junaliikenne on ilmastopäästöiltään pihi, mutta toisaalta kuluttaa paljon uusiutumattomia luonnonvaroja. Laivojen päästöt meriin ja ilmaan ovat puolestaan merkittäviä ja henkilöautoilu sekä kuluttaa uusiutumattomia luon-

nonvaroja että tuottaa runsaasti päästöjä. Lentoliikenne kuluttaa uusiutumattomia luonnonvaroja suhteellisen vähän, mutta päästöjä syntyy jonkin verran.

- Eipäs-juupas-väittely eri liikennemuodoista on turhaa. Tärkeintä olisi kaikkien liikennemuotojen järkevä käyttö. Liikennemuotoja on yhdisteltävä tarkoituksenmukaisesti sekä matkustaja- että rahtiliikenteessä, Ihamäki kehottaa.

Ihamäki toivoisi, että Helsinki-Vantaalle pääsisi junalla suoraan Tampereelta ja Tu-

rusta. Lentoasemalta siirrytään muihin maihin lentäen ja matkaa voisi kohteessa taas jatkaa raiteilla.

Jokainen liikkumismuoto kuormittaa ympäristöä tavallaan. Relevantimpaa kuin keskinäinen vertailu on vertailu oman toimialan sisällä ja parantaminen.

- Jos jossain maailmankolkassa ei ole teitä tai rautatieverkostoa, on kaikin puolin järkevintä lentää. Jos infrastruktuuri puolestaan on jo olemassa, kannattaa joitain matkoja kulkea junalla, Ihamäki selittää.

→ - Lentoyhtiöiden tulee toki investoida moderniin ja vähäpäästöiseen laivastoon, mutta myös esimerkiksi lennonjohdolla on suuri vaikutus siihen, kuinka paljon päästöjä syntyy. Lisäksi lentoasemien tulisi järjestellä toimintonsa niin, että turhilta rullauksilta vältyttäisiin.

Yhtenäisellä lennonjohdolla Euroopassa voitaisiin saavuttaa noin 12 prosentin päästövähennykset.

- Asia on ollut esillä EU:ssa jo kaksikymmentä vuotta, eikä sitä ole saatu toteutettua, vaikka sillä olisi välittömät vaikutukset päästöihin. Sen sijaan päästökauppa ajettiin läpi nopealla aikataululla.

EU:n päätöksellä eurooppalaiset lentoyhtiöt liitetään päästökauppaan vuonna 2012.

- Päästökauppa tässä muodossa rankaisee eurooppalaisia yhtiöitä, sillä muualta tulevat lentoyhtiöt voivat liikennöidä Euroopan yli maksamatta päästöistään. Toivomme todella, että asiasta saataisiin tehtyä sektorisopimus eli globaali, kaikkia lentoyhtiöitä koskeva sopimus Kööpenhaminan ilmasto-kokouksessa 2009. Muutoin Euroopan kilpailukyky heikkenee.

**K**estävällä kehityksellä tarkoitetaan nykyisiin tarpeisiin vastaamista ilman, että tulevien sukupolvien mahdollisuudet täyttää omat tarpeensa heikentyvät. Kaikki ihmisen toiminta tuottaa päästöjä tai jätettä, mutta kestävän kehityksen periaatteen mukaan toiminnasta saatavan hyödyn on ylitettävä siitä koituvat haitat. Sekä hyöty että haitat ovat sosiaalisia, ekologisia ja taloudellisia.



Ympäristötyöhön liittyy paljon asiantuntijatehtäviä ja julkiseen keskusteluun osallistumista.

Yrityksen yhteiskunnallisen vastuun kantaminen alkaa taloudesta. Kilpailukykyinen ja kannattava yritys pystyy tekemään ekologisesti kestäviä investointiratkaisuja, tarjoamaan työpaikkoja ja toteuttamaan vastuuhankkeita.

### PÄÄSTÖKAUPPA NYKYMUODOSSAAN RANKAISEE EUROOPPALAISIA LENTOYHTIÖITÄ.

- Tässä mielessä vain Eurooppaa koskeva päästökauppa heikentäisi eurooppalaisten lentoyhtiöiden kykyä vastuullisuuteen: kilpailuaseman heikentyessä investointikyky huononee, yrityksen asema työpaikkana vaarantuu ja kehitys- ja vastuuhankkeista on tingittävä. Yritysten investointikyvyn heikentyessä lentokonevalmistajat eivät uskalla satsata tuotekehitykseen, jolloin koneiden energiankulutus ja päästöt eivät vähene. Rankaisemisen sijaan olisi luotava mekanismi, joka palkitsee niitä, jotka hoitavat asiansa esimerkillisesti.

## KOHTI PAREMPAA

Parempi huominen on kova tavoite. Vastuun ottamisella ja esimerkin näyttämällä mennään oikeaan suuntaan. Finnair tekee yhteistyötä useiden tahojen kanssa muun muassa ympäristön tilan ja kehitysmaiden lasten aseman edistämiseksi. Kumppaneiden kanssa Finnair panostaa pitkäjänteiseen yhteistyöhön. Tulevaisuudessa sijaa saanevat luonnon monimuotoisuutta edistävät hankkeet.

### Suomen luonnonsuojeluliitto

Puroista syntyy virta. Suomen luonnonsuojeluliiton ja Finnairin kolmivuotinen vesistön-suojeluhanke vuosina 2005–2008 keskittyi Itämeren ja erityisesti sen rannikkovesien suojeluun. Hankkeen olennaisena osana oli ympäristökasvatus.

### Unicef

Unicefin kanssa Finnair on tehnyt yhteistyötä vuodesta 1994. Change for Good -keräys on tehty aina joulun aikaan jo 13 vuotta.

Vuosina 2006–2008 keräyksen tuotot sekä Finnairin joululahjoihin ja -kortteihin varaat rahat ohjattiin aidsin vastaiseen työhön vietnamilaislasten hyväksi.

### Reel time

Reel time -elokuvafrankofoniin satoa, nuorten tekemiä ympäristöaiheisia lyhytelokuvia, esitetään Finnairin Lomalentoilla. Finnairin ja Reel timen ympäristökasvatusyhteistyö alkoi vuonna 2008, ja sitä jatketaan myös tänä vuonna.

## VÄÄRIÄ YMPÄRISTÖMIELIKUVIA

Suomalaisten mielikuvat lentämisen ympäristövaikutuksista eivät useinkaan vastaa todellisuutta, kertoo Finnairin keväällä 2008 Taloustutkimuksella teettämä selvitys.

Taloustutkimus teki Finnairille puhelinhaastattelun, jossa yli tuhannelta suomalaiselta kysyttiin kolme lentoliikenteeseen ja ympäristöön liittyvää kysymystä vastausvaihtoehdoilla.

Suomalaisista 16 prosenttia tiesi, että

lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt Suomessa ovat alle kaksi prosenttia. Kuitenkin yli 60 prosenttia uskoi niiden olevan viisi tai kymmenen prosenttia. Todellisuudessa Suomen liikenteessä yli 50 prosenttia hiilidioksidipäästöistä syntyy henkilöautoilusta.

– Oli ilahduttavaa huomata, että vain 12 prosenttia vastaajista uskoi lentoliikenteen päästöjen osuuden olevan yli 20 prosenttia. Britanniassa tehdyssä vastaavassa

kyselyssä valtaosa vastaajista uskoi lentoliikenteen tuottavan yli neljänneksen hiilidioksidipäästöistä. Suomalaisilla on siis faktat paremmin hallussa, Finnairin ympäristöjohtaja Kati Ihamäki kiittää.

Toinen kysymys koski eri liikennemuotojen uusiutumattomien luonnonvarojen kulutusta Suomessa. 74 prosenttia haastelluista tiesi, että suurin kuluttaja on henkilöautoilu. 21 prosenttia oli sitä mieltä, että lentoliikenne kuluttaa eniten uusiutumattomia luonnonvaroja.

– Yksikään suomalainen ei uskonut juna-liikenteen kuluttavan eniten uusiutumattomia luonnonvaroja, vaikka todellisuudessa se on toiseksi suurin kuluttaja heti henkilöautoilun jälkeen. Keskustelu ilmastovaikutuksista on tärkeää, mutta samalla pitäisi kiinnittää huomiota myös eri liikennemuotojen ekologiseen jalanjälkeen, Ihamäki toteaa.

Suomessa on 75 kilometriä kiitotietä, jota pitkin matkusti ympäri maailmaa yli 17 miljoonaa suomalaista vuonna 2007. Rautatietä Suomeen mahtuu 6 000 kilometriä, jolla matkusti vuoden aikana alle 13 miljoonaa kaukoliikennematkustajaa (ei sisällä pääkaupunkiseudun sisäistä liikennettä).

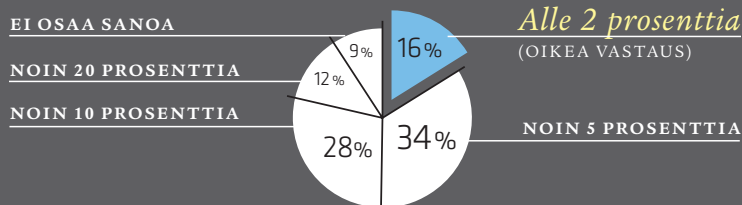
MIPS-tutkimusmenetelmässä kulutetut luonnonvarat suhteutetaan palvelusuuritteeseen ja näin saadaan ekotehokkuuslukuja esimerkiksi eri liikennemuodoille. Tutkimuksen mukaan lentoliikennettä ekotehokkaampaa Suomessa on ainoastaan linja-autolla ja metrolla matkustaminen.

Finnairilta on usein kysytty, miksi se ei tarjoa asiakkailleen mahdollisuutta kompensoida lennoista aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä.

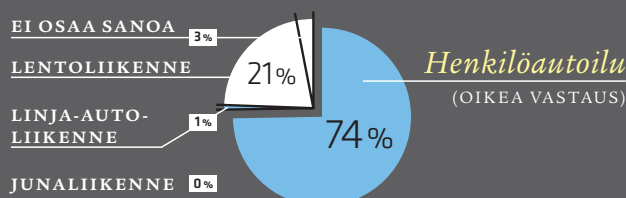
– Olemme määrätietoisesti viestineet, että Finnair kantaa itse vastuun tuottamistaan päästöistä ja vähentää niitä mm. uusimalla laivastoaan. Emme ole lähteneet suoraan tarjoamaan asiakkaillemme mahdollisuutta rahallisesti kompensoida päästöjään. Tutkimus osoitti, että olemme olleet oikeilla linjoilla: 54 prosenttia suomalaisista on sitä mieltä, että lentoyhtiöllä on vastuu päästöistään, Ihamäki toteaa.

### Lentoliikenteen ympäristövaikutukset suomalaisten mielestä

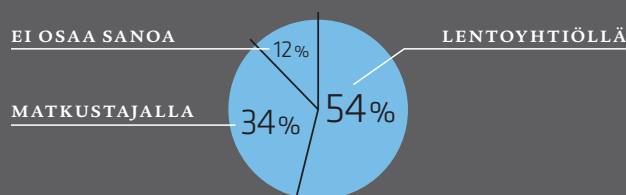
#### 1 Kuinka paljon Suomen hiilidioksidipäästöistä aiheutuu mielestänne lentoliikenteestä?




#### 2 Mikä liikennemuoto kuluttaa mielestänne eniten uusiutumattomia luonnonvaroja Suomessa?



#### 3 Kummalla on mielestänne vastuu lentomatkan aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä?





 Finnairin olemisen tarkoitus viime vuosina, ja tulevaisuudessa, tiivistyy sanapariin Aasian-strategia. Ilman sitä Finnair olisi näivettynyt, mutta sen ansiosta yhtiöstä voi tulla vielä paljon enemmän. [Teksti](#) Manti Väättäinen-Pereira

## OLEMASSAOLON BAMBUNKORSI

Neljä vuotta sitten Finnair kertoi käänteisestä Kiina-ilmioistä: työpaikat Suomesta eivät olleet karanneet Kiinaan, vaan päinvastoin. Aasian-liikenne oli kolminkertaistunut neljässä vuodessa ja tuonut suomalaisen lentoyhtiön tuhat työpaikkaa.

Nyt 85. olemassaolovuoden jälkeen Finnairilla on noin 60 viikkovuoroa 10 kohteeseen Aasiassa. Vuoteen 2007 mennessä Aasia on työllistänyt 3 486 henkilöä. Luku selviää Finnairin Aasian-strategian vaikutuksista valmistuneesta tutkimuksesta. Asialla ovat olleet professorit Seppo Ikäheimo ja Panu Kalmi Helsingin Kauppakorkeakoulusta sekä Tomi Laamanen Teknisestä korkeakoulusta.

**V**uosien 2001 ja 2007 välillä Helsinki-Vantaan lentoaseman kansainvälisten lentojen matkustajamäärä on kasvanut 3,8 miljoonalla matkustajalla. Tutkijat laskivat, että kasvusta noin 23 prosenttia tulee Aasian-liikenteestä.

Aasian-strategian tulokseksi voidaan laskea myös osa muun liikenteen kasvusta, sillä Aasian-lennot kasvattavat syöttöliikennettä: kaksi matkustajaa kolmesta jatkaa Helsingistä jatkolenolla jonnekin päin Eurooppaa.

Aasian-strategia on tuonut noin 38 prosenttia kansainvälisten matkustajamäärien kasvusta Helsinki-Vantaalla.

**T**ähystetään pidemmälle tulevaisuuteen professoreiden avulla. Heidän laskujensa mukaan Aasian työllistämisaikutukset ovat huimat, useita satoja henkilöitä voidaan rekrytoida vuosittain.

Vuoteen 2015 mennessä Aasian-strategia on toteutuessaan työllistänyt 8 158 henkilöä, kun vertailukohtana on vuoden 2007 liikevaihto/henkilö-suhde. Seitsemän vuoden päästä Aasia on tuottanut kumulatiivisesti 45 233 henkilötyövuotta.



Se on valtava luku ja sillä on suuret vaikutukset, ei pelkästään Finnairiin, vaan koko yhteiskuntaan. Samaa mieltä on professori Seppo Ikäheimo.

– Minulle oli täysi yllätys, että tähänastiset vaikutukset ovat olleet näin laajat, ensinnäkin Finnairille ja myös yhteistyökumppaneille. Finnairin Aasian-strategian kasvu on vastannut noin 3,7 prosenttia Suomen BKT:n kasvusta vuosina 2002–2007, tiivistää Ikäheimo.

**F**innairin lähes kaikki kasvu aikavälillä 2001–2007 tulee reittikuljetustuottojen kasvusta. Tämä kasvu on juuri Aasian-lentojen ansiota, ja sille tutkijat ovat myös laskeneet lisätuoton arvon – 609 miljoonaa euroa.

Entäpä jos Finnairilla ei olisi Aasian-strategiaa? Kaikilla on kai jonkinlainen aavistus siitä, että eipä meno olisi kovin kaksinaista.



↑ 3,7%

**FINNAIRIN AASIAN-  
STRATEGIA TOI 3,7 %  
SUOMEN BKT:N KASVUSTA  
VUOSINA 2002–2007.**

Tutkijatrio laski, että jos Finnair menettäisi Aasian-strategian tuoman 609 miljoonan euron lisäliikevaihdon, tarkoittaisi se 2 650 henkilön vähennystarvetta nykyisellä liikevaihto/henkilö-suhteella tai yli 4 000 henkilön vähennystarvetta, jos vertailukohtaksi otetaan vuoden 2001 luvut.

Silloin Finnair olisi kutistunut puoleen, todelliseksi regionaaliseksi siipirikoksi, josta enemmän kuin joka toinen työntekijä olisi saanut lähteä etsimään vihreää oksaa jostain muualta.

**A**asian-strategialla on suuri merkitys sille, mitä Finnair tänä päivänä on. Sillä on myös suuri vaikutus yhteistyökumppaneiden toimintaan. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasema olisi paljon nykyistä pienempi ja vaatimatompampi.

- Aasian-strategia on ollut onnistunut valinta, kun huomioi, mitä muissa lentoyhtiöissä tapahtuu. Se on ollut viisas suunta, kehuu professori Ikäheimo.

Kun professorilta kysyy, onko Suomen talouselämässä tapahtunut jotain vastaavaa ilmiötä, mihin Finnairin kulkemaa tietä voisi verrata, on vastaus hätkähdyttävä:

- 1990-luvun Nokia on ollut vastaava menestystarina. Finnairin mittakaava on vain pienempi.

**I**tämaiden rikkauksille on muitakin ottajia kuin Finnair. Olipa taloudellisesti tiukat ajat tai ei, on katseen pyytävä visiossa ja tulevaisuuden ansaintamahdollisuuksissa. Jokin aika sitten Finnair saavutti 20 vuotta kestäneen tavoitteensa päivittäisistä Tokion-lennoista. Ne voidaan aloittaa vuonna 2010.

Kymmenen vuoden megatavoitteena on, että Finnair on rakentanut Eurooppa-Aasia-akselin lisäksi toisen akselin Pohjois-Amerikan ja Kaakkois-Aasian välille, Intian Bollywoodista ainakin Broadwaylle, ellei jopa Hollywoodiin asti.



### Aasian-strategian vaikutukset

- 1 **3 486 TYÖLLISTETTYÄ HENKILÖÄ** vuoteen 2007 mennessä
- 2 **23 PROSENTTIA** Helsinki-Vantaan kansainvälisten matkustajamäärien kasvusta
- 3 **8 158 TYÖLLISTETTYÄ HENKILÖÄ** vuoteen 2015 mennessä
- 4 **NOIN 3,7 PROSENTTIA** Suomen BKT:n kasvusta vuosina 2002–2007
- 5 **609 MILJONAN EURON LISÄTUOTTO** vuosina 2001–2007

↑ **23%**

**AASIAN-LIIKENTEEN SEURAUKSENA KANSAINVÄLISTEN LENTOJEN MATKUSTAJAMÄÄRÄ ON NOUSSUT MILTEI NELJÄNNEKSEN.**



### Pitkissä yt-neuvotteluissa etsittiin vaihtoehtoja

Finnair aloitti yt-neuvottelut kesäkuussa 2008 koko konsernia koskien. Rahti-yhtiöt liittyivät mukaan marraskuussa. Neuvotteluiden tavoitteena oli saada aikaan 25 miljoonan euron säästöt henkilöstökuluissa, mikä vastaa noin viittä prosenttia henkilöstön kokonaiskustannuksista. Syyskuussa Finnairin henkilöstöryhmille ehdotettiin määräaikaista viiden prosentin palkan

leikkausta, lomarahoista luopumista tai jo sovitusta palkankorotuksista luopumista irtisanomisten välttämiseksi, mutta henkilöstön edustajat eivät näitä hyväksyneet. Yt-prosessia jatkettiin syksyn ajan Finnair-konsernin eri yksiköissä. Puoli vuotta kestäneet neuvottelut saatiin päätökseen tammi-kuussa 2009.

Työvoiman vähennystarpeeksi arvioitiin vuoden 2008 kesällä 500 työpaikkaa. Irtisanomisia toteutui kaikkiaan runsaat 120. Muut säästöt syntyivät pääosin loma-etuksilla. Lisäksi Finnair-konsernin henkilöstön

määrä väheni, kun noin 400 määräaikaista työsuhdetta päättyi vuodenvaihteessa ja keväen aikana.

- Poikkeuksellisen pitkän ja perusteellisen prosessin tuloksena saimme rajatuksi irtisanottujen määrää. Olemme käyttäneet paljon aikaa löytääksemme aidosti uusia, rakentavia vaihtoehtoja irtisanomisille. Henkilöstön edustajille on avattu seikkaperäisesti yhtiön taloudellinen tilanne ja heille on annettu tilaisuus esittää asioista omat näemyksensä, Finnairin henkilöstöjohtaja Anssi Komulainen kuvailee neuvotteluita.






## MOVE SMOOTHLY BETWEEN EAST AND WEST.

Finnair flies the fast northern route between Asia and Europe, via Helsinki.  
This route is geographically the shortest.



THE FAST AIRLINE BETWEEN EUROPE AND ASIA



 Finnairin Tekniikan halleissa huolletaan ja korjataan joka päivä useita lentokoneita. Valtavien hallien vaikuttavat ovet on saatava avattua tarpeeksi suuriksi, jotta kaukoliikennelaivaston laajarunkokoneet mahtuvat kaikessa ko-  
meudessaan lipumaan sisään. Tästä syystä kiinteistönhoito otettiin viime vuonna entistä vahvemmin mukaan Tekniikan ympäristötyöhön. [Teksti](#) Maria Mroue

## ENERGIA HALTUUN TEKNIKASSA



Jorma Salin Tekniikan moottoriosaston sähköryhmästä huoltaa turbiinia.

**F**innair Tekniikan organisaatiota uudistettiin merkittävästi vuonna 2008. Tekniikka koostuu nyt neljästä pääalueesta, jotka ovat teknillinen toimisto ja huollon kustannusten valvonta, lentokoneiden korjaus ja huolto, moottori- ja laitepalvelut sekä logistiikka ja tuotannon tukipalvelut.

– Organisaatiouudistus näkyy myös ympäristöasioissa, kun kiinteistöhuolto otettiin voimakkaammin mukaan ympäristötyöhön, kertoo Tekniikan kiinteistöistä vastaava päällikkö Juha Tepponen.

**S**uurten hallien ovia ei avalla turhaan varsinkaan talvella. Halleissa on monin tavoin mahdollista pihistää energiankulutuksessa toiminnan laadusta ja nopeudesta tinkimättä.

– Lähdimme liikkeelle kiinteistöjen teknisistä parannuksista yhdessä kiinteistöhuollostamme vastaavan YIT:n kanssa. Lämpötilojen säädöillä saimme hyviä tuloksia, kuten myös uudella valaistuksen ohjaustaululla, jonka avulla voidaan valaista vain kulloinkin tarpeelliset alueet, Tepponen selittää.

Tekniikassa tehtiin myös lukuisia muita energiaa säästäviä ratkaisuja. Esimerkiksi hallin ovien kiskoja sulana pitävää järjestelmää tarkennettiin asentamalla lämpötila-antureiden lisäksi kosteusanturit.

– Tarkemmalla tiedolla olosuhteista voidaan sulatusteho säätää paremmin sopivaksi, jolloin energiaa ei kulu turhaan lämmitykseen.

**T**eknisten parannusten lisäksi energiansäästöön vaikuttavat käyttötötumukset.

– On aikamoinen haaste lähteä muuttamaan ihmisten vakiintuneita työ- ja kulutustapoja. Muutoksia kuitenkin saadaan aikaiseksi, kun asiasta keskustellaan tarpeeksi ja kerrotaan järkevästi. Konkreettisiin asioihin, kuten valojen ja monitorien sammuttamiseen sekä veden juoksuttamiseen, on kuitenkin helppo tarttua, pohtii Tepponen.

Syksyllä 2008 Finnair osallistui energiansäästöviikkoon, jolloin aihetta käsiteltiin monesta näkökulmasta niin henkilöstölehdessä, sisäisissä viikkotiedotteissa kuin intranetissäkin. Asiasta muistutettiin myös julistein ja tarroin.

– Energiansäästöviikolla huomattiin selvästi, että aiheesta ollaan kiinnostuneita ja keskustelu heräsi, Tepponen miettii.

---

#### LÄMPÖILOJEN JA VALAISTUKSEN TARKEMMILLA SÄÄDÖILLÄ SAIMME HYVIÄ TULOKSIA.

---

**E**nergian säästäminen on myös taoudellinen kysymys, ja energian hinnannousun myötä sen merkitys kasvaa jatkuvasti.

– Tekniset investoinnit, jotka energiankulutuksen vähentämiseksi tehdään, tietenkin maksavat, mutta ne rahoitetaan syntyvillä säästöillä. Pidemmällä aikavälillä syntyy huomattavasti kustannuksia suuremmat säästöt, Tepponen huomauttaa.




Tekniikassa hoidetaan myös koneiden maalaukset ja teippaukset esimerkiksi muumi-, joulupukki- ja oneworld-tarroilla.



Lentokoneen moninaiset osat ovat vaikuttavan kokoisia ja näköisiä.

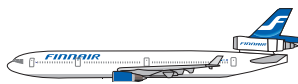


 Finnair on keskellä kaukoliikenteen laivastouudistusta. Euroopan- ja kotimaanliikenteen laivasto on jo uudistettu. Vuosikymmenen vaihteessa Finnairilla on yksi maailman moderneimmista laivastoista. Yhdenmukaisessa laivastossa on vain kahden valmistajan lentokoneita. [Teksti](#) Taneli Hassinen

## MODERNILLA LAIVASTOLLA UUELLE VUOSIKYMMENELLE

Finnairin reittiliikenteen moderni laivasto on polttoainetaloudellinen ja kuormittaa ympäristöä aiempaa vähemmän. Tuore konekanta ja lentokoneiden nykyaikainen teknologia vähentävät huoltokustannuksia. Lisäksi uusien lentokoneiden lähtöluotettavuus

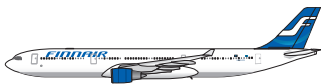
**POLTOAINEENKULUTUS JA  
HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖT SUHDELUKUNA  
MATKUSTAJAA KOHDEN**



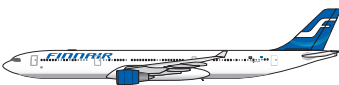
**Boeing MD-11**



**Airbus A340**



**Airbus A330**



**Airbus A350**



Laivastouudistuksella saavutetaan huomattavia polttoainesäästöjä, jotka puolestaan laskevat kustannuksia. Samalla vähenevät myös päästöt.

on korkeampi, mikä parantaa täsmällisyyttä ja vähentää lentojen peruutuksia. Finnair on tilastojen mukaan yksi maailman täsmällisimmistä ja luotettavimmista lentoyhtiöistä.

Laivastouudistuksen tavoitteena on myös supistaa edelleen konetyyppien määrää. Se vähentää miehistöjen koulutuskustannuksia ja tarvetta ylläpitää monen konetyypin huoltovalmiutta. Myös koneiden vaihdettavuus lennolta toiselle on joustavampaa harvempia konetyyppejä sisältävässä laivastossa.

**L**aivastouudistuksen jälkeen alkuvuonna 2010 Finnairilla on reittiliikenteessä vain kahden valmistajan koneita. Euroopan- ja kotimaan liikenteessä käytetään Airbus A320 -perheen koneita sekä Embraer 170- ja 190 -lentokoneita. Kaukoliikenteessä käytetään Airbus A330- ja A340 -laajarunkokoneita. Niillä korvataan loput Finnairin käytössä olevat Boeing MD-11 -koneet pääosin tämän vuoden aikana.

### MODERNI LAIVASTO ON POLTOAINETALOUDELLINEN JA KUORMITTAU YMPÄRISTÖÄ AIEMPAA VÄHEMMÄN.

Laivastosta löytyy kullekin reitille ja lentovuorolle kysynnän mukaan valittu, paikkamäärältään sopivan kokoinen lentokone. Miehistönkäyttö on tehokasta, kun samat miehistöt voivat lentää sekä kaukoliikenteen että Euroopan-liikenteen Airbuseja.


Finnairin kaukoliikennelaivasto kasvaa nykyisillä tilauksilla enintään 15 Airbus-laajarunkokoneeseen. Ensi vuosikymmenen puolivälissä kaukoliikennelaivaston rungon muodostavat uuden sukupolven Airbus A350 -koneet, joita Finnair on tilannut 11. Tilausvarauksia on lisäksi neljä.

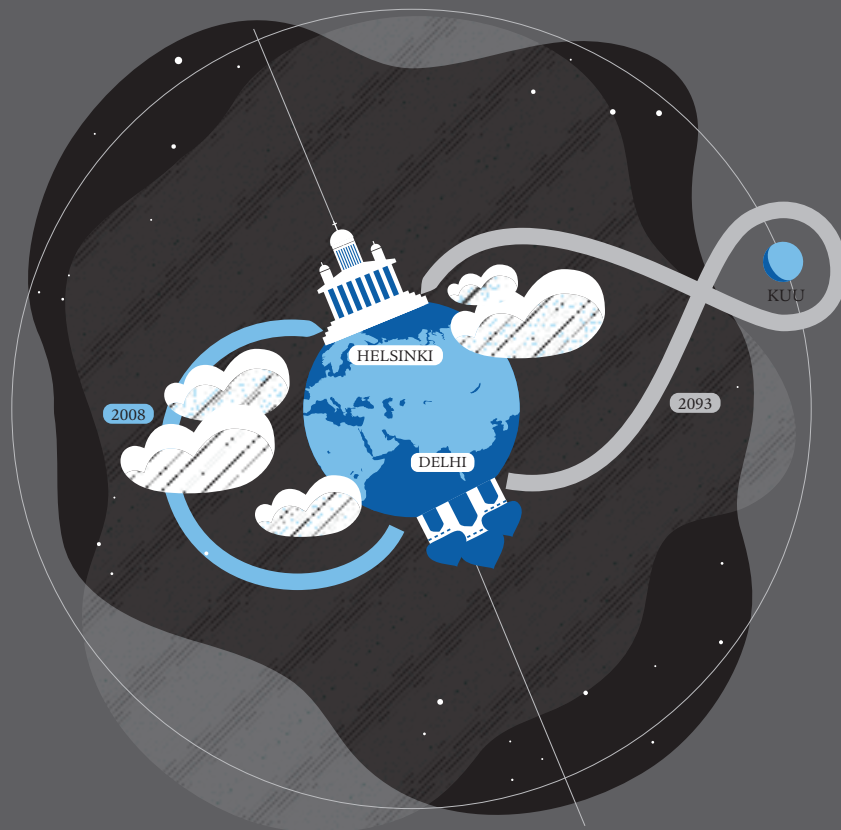
### MIEHISTÖNKÄYTTÖ ON TEHOKASTA, KUN SAMAT MIEHISTÖT VOIVAT LENTÄÄ SEKÄ KAUKO- ETTÄ EUROOPAN- LIIKENTEEN AIRBUSEJA.

**F**innair on vahvistanut tasettaan tulevia konehankintoja varten. Vuoden 2007 lopussa järjestetyllä osakeannilla kerättiin 244 miljoonaa euroa uutta pääomaa lähivuosisien investointeihin. Lisäksi Finnairilla on 300 miljoonan luottolupaukset. Osa laajarunkokoneista hankitaan leasing-järjestelyillä jännösarvoriskin rajoittamiseksi.


Lomalentoilla Finnair käyttää liikennelajin suosituinta konetyyppeä Boeing 757 -lentokonetta. Finnair Lomalentojen 227-paikkaiset koneet ovat vuorokautiselta käyttöasteeltaan maailman tehokkain konetyypin laivasto. Kaikkien seitsemän lomalentokoneen vuokrasopimukset päättyvät alkuvuonna 2010, jolloin voidaan harkita myös lomalento- ja reittiliikennelaivastojen keskinäistä harmonisointia.

# Logbook Tulevaisuus

 *Finnair juhlí viime vuonna 85-vuotista uraansa. Uljas historia on merkityksenkäs saavutus, mutta vieläkin tärkeämpää on katsoa tulevaisuuteen. Jublavuoden kunniaksi Finnair kurkisti yhtä monta vuotta tulevaan: Miten lennetään vuonna 2093? Asiantuntijoiden avulla koottiin futuriikki, jossa muun muassa Airbusin edustajat visioivat tulevaisuuden lentämistä. Keskustelun herättäjänä tulevaisuuskatsaus täytti tavoitteensa: ympäri maailmaa se on ollut yli tuhannessa mediassa ja yksin Intiassa yhden lehdistötilaisuuden myötä tavoitettiin noin 200 miljoonaa ihmistä.*



*Perinteisten aurinkolomien rinnalla voidaan tulevaisuuden matkatoimistoissa myydä avaruusmatkoja.*

 Finnair nousi siivilleen kaupallisen ilmailun alkumetreillä ja on sen jälkeen löytänyt yhä uusia ulottuvuuksia matkailussa. Nyt kattava Euroopan-reittiverkosto ja kasvava Aasian-liikenne ovat tehneet Finnairista Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä merkittävän tekijän, joka noteerataan samassa sarjassa suurten eurooppalaisten ja aasialaisten yhtiöiden kanssa. [Teksti](#) Taneli Hassinen

## FINNAIRIN AIKAKONEELLA OLET JO TULEVAISUUDESSA



Convairit edustivat 1950-luvulla uusinta lentokoneteknologiaa. Koneissa oli paineistettu ja tilava matkustamo.



**K**atseltuaan vuosituhannet lintujen lentoa ihminen vihdoin sai onnistuneesti siivet selkäänsä ja pääsi vähin erin irti maan otteesta. Aluksi se oli varmasti vain jännittävä uusi elementti, ja itse asiassa vielä vuosikymmeniä, ilmailun jo muututtua harrastuksesta kaupalliseksi matkustusmuodoksi, lentäminen jaksoi yhä kiehtoa niitä, jotka pääsivät ihailemaan maataan ja maailmaa linnunsilmin.

Ensimmäisten joukossa, ilmailun historian alkumetreillä, lentoliikenteen kaupalliset mahdollisuudet haistoi suomalainen konsuli Bruno Lucander, joka marraskuussa 1923 perusti yhdessä muutaman liikemieskumppaninsa kanssa Aero Osakeyhtiön, joka vuonna 1968 vaihtoi nimensä Finnairiksi. Markkinointinimenä Finnair esiintyi jo vuonna 1950-luvun alussa. Nyt Finnair on maailman viidenneksi vanhin edelleen toimiva lentoyhtiö.

Miksi Finnair on pystynyt uudelleen ja uudelleen tarjoamaan uusia ulottuuksia matkailussa?

Siksi, että Finnair on asiakkailleen aikakone – ratkaisu asiakkaan aikaongelmaan. Finnairin yhteys on ollut aina muita nopeampi, täsmällisempi ja turvallisempi.

Finnairin historia yhtenä toimialansa pitkäikäisimmistä konkareista on myös suomalaisen maailmankuvan kehitystä viimeisen lähes sadan vuoden aikana. Tietysti Finnair on itsekin ollut vahvasti edistämässä ovien ja ikkunoiden avautumista maailmalle Euroopan nurkkavaltiosta käsin.

Ensimmäisenä Finnairin – silloisen Aeron – reittiverkosto kuroi yhteen Suomenlahden rannat veljeskansojen pääkaupunkien kohdalta. Samoin lentoyhteyksien rakentaminen myös entiseen emämaahan Ruotsiin oli luonnollinen avaus.

Euroopan avautuminen Suomelle kulki vahvasti Aero/Finnairin reittikartan kanssa yhtä jalkaa. Alkuvuosikymmeninä kyseessä oli erityisesti taloudellisten ja poliittisten yhteyksien vahvistuminen Euroopan keskukseen. Ne, jotka Suomea kansainvälisesti edustivat, tekivät sitä yhä aktiivisemmin lentäen.

Vasta 1970-luvulla lentomatkailusta tuli jokamiehen oikeus. Tähän tarjosivat mahdollisuuden ennen muuta reittilentoja edullisemmat charter-lennot. Tie kulttuurivaihdolle Suomen ja etelän lomakohteiden välillä oli peruuttamattomasti avattu.

Finnair ei ole kaihtanut tehdä uusia avauksia viedessään Suomea maailmalle. DC-8-kalusto uusine navigointiteknologioineen alkoi tuoda Finnairin reittikarttaan kohteita täysin uusilta mantereilta. Silloin piti taas palauttaa mieliin, että maailma ei ole pannukakku vaan pallo. Mainonnassa käytettiin appelsiinia ja tussikynää, jolla piirrettiin pohjoiselle pallonpuoliskolle lyhin reitti Suomesta Amerikkaan.

**P**allon maantiede on ollut luonnollisesti täysin sama myös idän suuntaan. Rajoitteet ovat olleet ennen muuta poliittisia. Ensimmäisen seinän muodosti Suomen ja Neuvostoliiton välinen raja. Kyllähän siitä yli lennettiin Moskovaan ja Leningradiin, mutta Uralin taakse ei ollut asiaa. Siperiasta puuttuivat sekä lennonjohtojärjestelmät että liikenneoikeudet.

Myös Japanin liikennepoliitiikka rajoitti suoria yhteyksiä. Finnair avasi kuitenkin ensimmäisenä lentoyhtiönä suorat lennot Euroopasta Japaniin. Sitkeä suomalainen lensi Tokioon pohjoisnavan kautta käyttäen lisätankkeja, joissa kuljetettiin ylimääräiseen kolmen tunnin lentoa tarvittava kerosiini. 1990-luvulla avautuivat lopulta Venäjän yli Aasiaan vievät lentoväylät. Pitkäjänteinen liikennepoliittinen työ kantoi hedelmää.

Myös Kiinan poliittinen tilanne muuttui ratkaisevasti 1990-luvun kuluessa, ja maa avautui ulkomaiselle matkailulle ja liike-elämälle. Esteet Finnairin idänvalloitukselta oli enimmästään rai-vattu.

---

## AVATTAESSA REITTEJÄ UUSILLE MANTEREILLE PITI PALAUTTAA MIELIIN, ETTÄ MAAILMA EI OLE PANNUKAKKU VAAN PALLO.

---

Kattava Euroopan-reittiverkosto ja kasvava Aasian-liikenne ovat tehneet Finnairista Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä kotimarkkinoitaan merkittävämmän tekijän, joka noteerataan samassa sarjassa suurten eurooppalaisten ja aasialaisten yhtiöiden kanssa. Finnairin Aasian-liikenteen kasvu on ollut viime vuodet omaa luokkaansa.



Finnair on asettanut jo seuraavat tavoitteensa. Visio 2017 linjaa Finnairin tulevaisuutta pohjoisen pallonpuoliskon mannertenvälisenä laatu-yhtiönä. Paikan lunastaminen edellyttää hyviä yhteyksiä Euroopan, Aasian ja Pohjois-Amerikan välillä.

Lyhimmät reitit Euroopasta Aasiaan samoin kuin monelta Pohjois-Amerikan alueelta Aasian keskuksiin kulkevat Suomen kautta. Silloin Helsinki ja sen lentokenttä tarjoavat miellyttävän paikan siirtyä lennolta toiselle. Suomalaisille tämä tarkoittaa suoria yhteyksiä eri puolille maailmaa. Finnair kuljettaa matkustajat ja rahdin lyhintä reittiä perille, eikä turhia mutkia tarvita.

Ilmailun teknisessä kehityksessä Finnair on kulkenut koko historiansa ajan eturivissä. Uusimmat lentokoneteknologian innovaatiot ovat hyödyttäneet vuosikymmenten varrella Finnairin liiketoimintaa ja yhtiön asiakkaita.




---

**VISIO 2017 LINJAA FINNAIRIN TULEVAISUUTTA POHJOISEN PALLONPUOLISKON MANNERTENVÄLISENÄ LAATUYHTIÖNÄ.**

---



Finnair siirtyi suihkukonekauteen 1960-luvun alussa Caravelle-koneen (ylhäällä) siivin. Atlantin yli lennettiin jo vuosikymmenen lopulla DC-8-koneilla.

Tälläkin hetkellä Finnair uudistaa kaukoliikennelaivastoaan kaksimoottorisilla Airbus A330- ja A350-koneilla. Vuoden 2010 alkuun mennessä Finnairin laivasto on maailman moderneinta. Uuden sukupolven Airbus A350XWB-koneet ovat jo tilauksessa ensi vuosikymmenen puolivälissä.

**L**entokaluston nykyaikaisuus on lentoyhtiölle tärkeää liiketaloudellisista syistä. Polttoaineen hinta on pysyvästi korkeammalla tasolla kuin vielä muutama vuosi sitten. Uusien lentokoneiden polttoainetalous on aiempia sukupolvia selvästi tehokkaampi.

Käsi kädessä polttoaineen kulutuksen kanssa kulkevat hiilidioksidipäästöt. Uusi moottoritekniikka ja kevyemmät materiaalit vähentävät päästöjä merkittävästi. Finnair leikkaa yhden kolmanneksen kaukoliikenteensä tuottamista päästöistä.

Lentoliikenne tuottaa maailmanlaajuisesti noin kaksi prosenttia kasvihuonekaasuista. Vähäisestä ympäristökuormituksesta huolimatta kahdeksan prosenttia maailman kansantuotteesta on riippuvaista lentoliikenteen palveluista. Kansainvälinen ilmajaljetusliitto on asettanut tavoitteeksi luoda lentoliikenteestä päästöneutraalin teollisuudenalan vuosisadan puoliväliin mennessä.

**K**aikki edellytykset lentoliikenteen kasvulle ovat olemassa. Kasvu tulee jopa kiihtymään merkittävästi päästöttömän teknologian kaupallistuessa ja yleistyessä. Ehtona on kuitenkin sitoutuminen kestävään kehitykseen. Se edellyttää lentoyhtiöltä tervettä taloudellista tilannetta ja kykyä investoida uusimpaan teknologiaan.

Lentoliikenteessä on pitkäaikaisia toimijoita, kuten Finnair. Toiset tulevat ja menevät. Finnair tuntee vahvuutensa ja rakentaa tulevaisuutta niiden perustalle.

Finnair täytti viime marraskuussa 85 vuotta. 1920-luvun visionäärit näkivät – tai vähintäänkin aavistivat – jotain sellaista mitä muut aikalaiset eivät nähneet. Myös me Finnairissa aavistamme, että lentoliikenne on vasta tiensä alussa. Suunnittelemme jo sitä, miltä Finnair näyttää 85 vuoden kuluttua. Silloinkin tehtävämme on ratkaista ihmisten aikaongelma ja tarjota asiakkaidemme käyttöön aikakone. Tervetuloa lennollemme tulevaisuuteen!





Retrokoneen turbiinilla kapteeni Vesa Mattila, lentoemäntä Annika Lepola ja purseri Meri Liukas.

**X** 85-vuotiaan Finnairin juhluvuonna alkoi koko toimialalla erittäin tuulinen aika öljyn hinnan kivutessa historiallisiin lukemiin ja maailman taloustilanteen painaessa kysyntää. **Teksti** Maria Mroue

## TUULINEN JUHLAVUOSI

**F**innair kuljettaa modernilla laivastollaan ja suorilla lennoillaan miljoonia matkustajia ja rahtikiloja kaikkiaan yli 120 kohteeseen ympäri maailmaa. Vuosituhannen vaihteesta alkanut satsaus Aasian-liikenteeseen ja sujuvaan kauttakulkumatkustukseen Helsingin kautta jatkuu edelleen voimakkaana.

Lentoyhtiöiden selviytymistäisto vaatii juhluvuoden aikana lukuisia uhreja, ja myrskyn yltymiseen oli varustauduttava myös Finnairissa. Kunniakas historia ansaitsi kuitenkin juhlintansa, ja samalla kiinnitettiin katse kauemmas horisonttiin, kohti valoisampaa tulevaisuutta. Juhlapäivän kunniaksi sinivalkoisin siivin lentäneille matkustajille tarjottiin juhlaleivoksia sekä perinteikkäitä pihlajamarjakarkkeja.

**KATSE KIINNITETTIIN  
KAUEMMAS HORISONTTIIN,  
KOHTI VALOISAMPAA  
TULEVAISUUTTA.**

**H**istorian havina täytti heinäkuun lopusta alkaen Finnairin hopeisena kiiltelevän retrokoneen. Airbus A319-kone on maalattu 1950-luvulla liikennöinnin aloittaneen Finnairin Convairin väreihin. Myös koneen miehistö pukeutui juhluvuonna noin 60 retrolennolla menneen ajan hengen mukaisesti 50-luvun virkapukuihin. Silver Birdiksi nimetty retrolentokone teki ensimmäisen lentonsa Kööpenhaminaan 30.7.

Silver Bird -retrokoneenkin pinta on hohtavan metallin värinen, sen kyljissä on siniset raidat ja teksti Finnish Airlines. Retroteema on viety myös matkustamon sisälle tarjoihin sekä matkustamoviitteeseen. Kone liikennöi Finnairin laivastossa retroväreissä useita vuosia, sillä ylimääräisellä maalauksella ei haluta kuormittaa ympäristöä.



- Convairin ajoista Finnair on siirtynyt kokonaan suihkukoneaikakauden, ja vuosittaiset matkustajamäärämme ovat 90-kertaistuneet. Mutta tiettyjä yhtymäkohtiakin 1950-luvulle löytyy: Convair edusti silloin kehityksen kärkeä, aivan kuten Finnairin nykyinen, nuori ja ekotehokas Airbus-laivasto Euroopan-liikenteessä, kuvailee vuodenvaihteessa eläkkeelle jäänyt Finnairin reittiliikenteen johtaja Henrik Arle.

Pääjohtaja Leonard Grandellin aikana 1950-luvulla Finnair hankki Convair-ja ensimmäisenä Euroopassa. Convair oli matkustusmukavuudeltaan ainutlaatuinen, sillä siinä oli ensimmäistä kertaa paineistettu matkustamo.



### CONVAIR EDUSTI SILLOIN KEHITYKSEN KÄRKEÄ KUTEN FINNAIRIN NYKYINEN EUROOPAN-LAIVASTO.

**A**lkuperäisissä Convaireissa matkustamossa oli nahkaiset istuimet kahdessa rivissä, maukkaat ateriat syötiin ensimmäistä kertaa oikein pöydiltä ja koneissa oli yhtiön puolesta asiakkaiden käytössä jopa Philishave-sähköparanajokone.

Ensimmäinen Convair saapui Helsinkiin ystävänpäivänä 14.2.1953. Tasan kaksi kuukautta myöhemmin kone aloitti lentonsa ensimmäisellä reitillään Helsinki-Kööpenhamina-Düsseldorf. Samassa yhteydessä otettiin Finnair myös ensimmäistä kertaa markkinointinimeksi Aeron rinnalle. Virallisesti nimi muutettiin vuonna 1968.



Silver Birdiksi nimetty Airbus A319 -kone on maalattu 1950-luvulla liikennöinnin aloittaneen Finnairin Convairin väreihin.



Retromiehistöä ylhäältä alas: kapteeni Vesa Mattila, lentoemännät Annika Lepola ja Camilla Adams-Korvenoja, purseri Meri Liukas sekä lentoemäntä Sonja Mälkki.



Viimeinen Convair luovutettiin Suomen Ilmailumuseolle 27 käyttövuoden jälkeen marraskuussa 1980. Kone on siellä kaikkien nähtävänä vielä tänäkin päivänä, ja se on yksi museon suurimmista vetonauloista.

**Y**htiön pitkää ikää juhlistettiin myös nykyhetkessä, aasialaisen nykytaiteen parissa Pilviin piirretty -näyttelyssä, joka oli esillä marraskuun 2008 alusta helmikuun 2009 alkuun asti. Nykytaiteen museo Kiasmassa järjestetyssä näyttelyssä ihasteltiin japanilaisten, korealaisten ja kiinalaisten nykytaiteilijoiden kädenjälkeä. Finnair lahjoitti halukkaille sisäänpääsyn 2.11., jolloin museossa vieraili yli 4 000 kävijää.

Nykyhetkeäkin tärkeämpää on pitää katse tulevaisuudessa. Juhlavuoden kunniaksi julkaistiin historiikin sijasta futuriikki, joka kurkistaa rohkeasti 85 vuoden päähän tulevaisuuteen.

Kirjassa Departure 2093 – Viisi visiota lentomatkailusta Finnair nostaa yhdessä asiantuntijoiden kanssa esiin kiehtovia näkökulmia lentomatkustuksen tulevaisuudesta. Myös sivustolta [www.departure2093.com](http://www.departure2093.com) voi lukea ja luoda visioita lentomatkailun tulevaisuudesta.

*Lue tulevaisuudenvisioista lisää seuraavilta sivuilta.*



Punainen matto ja kiiltävä museoauto tuovat tuulahduksen lentämisen vanhaajan glamourista.

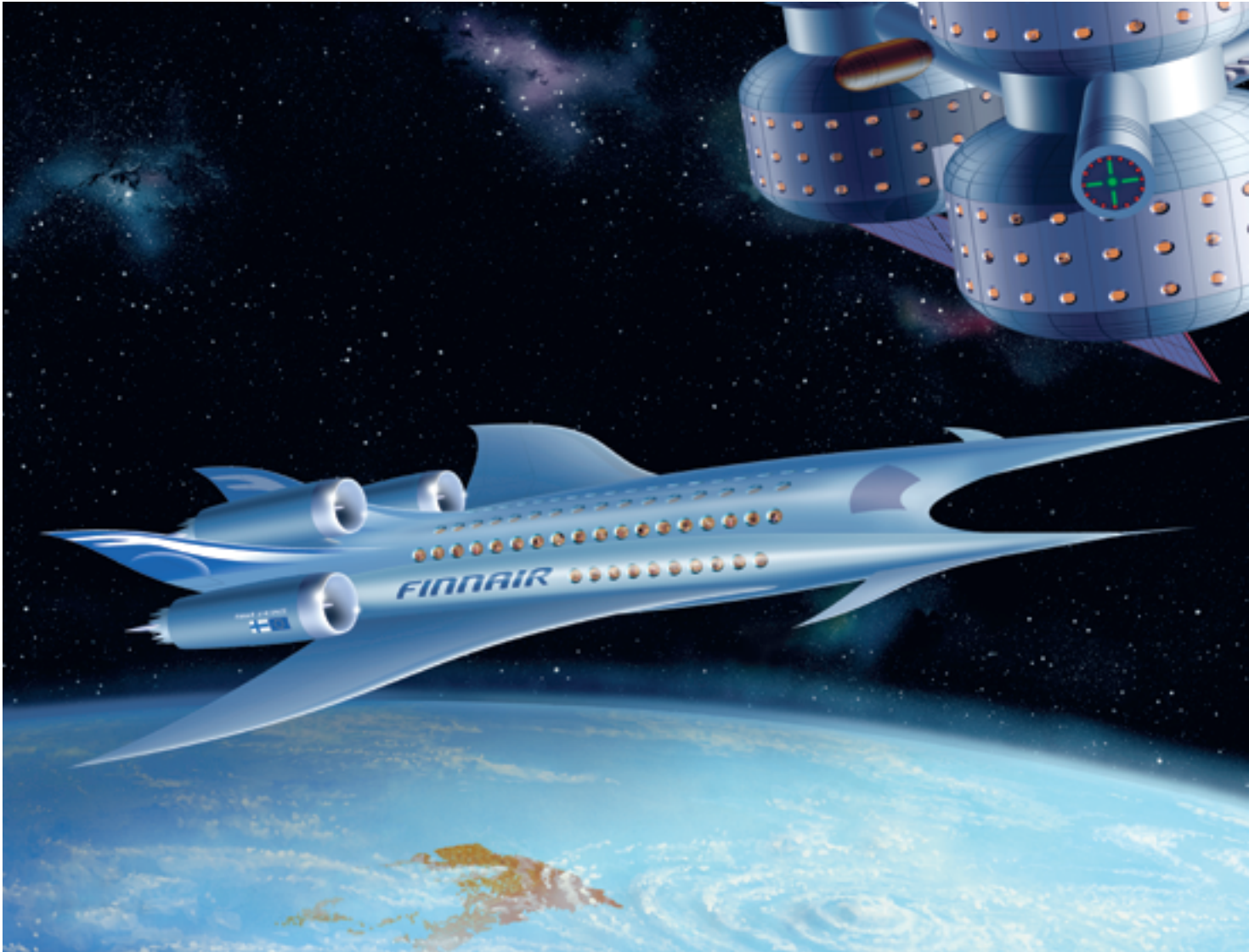


 Lennetäänkö vuonna 2093 ääntä nopeammin? Näyttävätkö lentokoneet lentäviltä lautasilta? Tarvitaanko polttoainetta ja tuotetaanko päästöjä? Entä avaruus, voiko siellä lomailla? Juhlavuoden kunniaksi Finnair otti menneiden muistelun sijaan haltuunsa tulevaisuuden kirjassa *Departure 2093 – Viisi visiota lentomatkailusta*. Keskustelu jatkuu internetissä. [Teksti](#) Maria Mroue [Kuvat](#) Kauko Helavuo

## LÄHTÖSELVITYS 2093

---

Kukapa ei joskus haluaisi kurkistaa kristallipalloon? Jo vilkaisu sanomalehtien ilmoituspalstalle kertoo ennustusten olevan haluttuja palveluita sekä kannattavaa liiketoimintaa. Kynisimmät sanovat ennustamisen olevan mahdotonta: yksi arvaus on yhtä hyvä kuin toinenkin. Toiset sanovat historian toistavan itseään ja kolmannet puolestaan luottavat tilastojen ennustavuuteen.



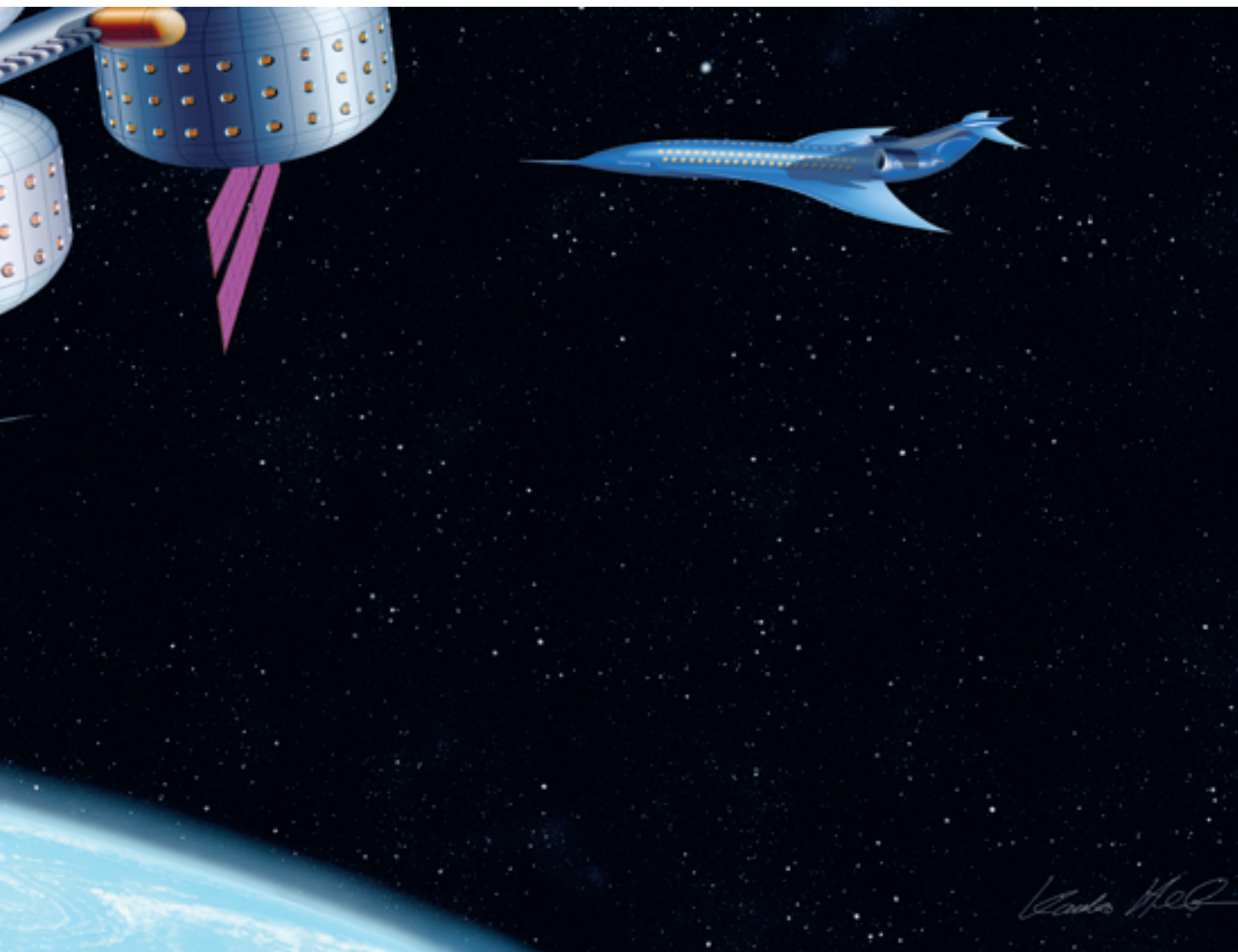


Tulevaisuuden tarkka ennustaminen on mahdotonta ja ehkä siksi niin houkuttelevaa. Perustellut näkemykset ja mahdollisia todellisuuksia avaavat skenaariot ovat kuitenkin tarpeellisia niin liiketoiminnassa kuin vaikkapa yhteiskuntasuunnittelussa.

– Tulevaisuuden ja historian erottaa toisistaan ainakin se, että tulevaan voimme vaikuttaa, menneeseen emme. Siksi visiointi ja tulevaisuutta kohti katsominen on niin tärkeää, luonnehtii tulevaisuuskirjan idean isä, Finnairin viestintäjohtaja Christer Haglund.

Juuri nyt lentoyhtiöt kamppailevat ehkä historiansa vaikeimmassa kriisissä. Hengissä selviävät vain ne, jotka sopeutuvat parhaiten toimintaympäristön muutokseen ja pystyvät investoimaan moderniin, energiatehokkaaseen lentokalustoon. Ajan myötä uusi teknologia ja uudet liiketoimintamallit kuitenkin luovat paremmat edellytykset kestäväälle kasvulle.

Marraskuun 2008 alussa julkaistussa kirjassa, *Departure 2093 – Viisi visiota lentomatkailusta*, Finnair nostaa asian tuntijoiden voimin esiin näkökulmia, jotka ovat olennaisia ja kiehtovia puhuttaessa lentomatkustuksen tulevaisuudesta. Tulevaisuuden tutkija, professori Sirkka Heinonen ja Airbusin strategias-ta vastaava johtaja Pascal Huet pohtivat lentomatkustuksen tulevaisuutta ja kasvua ihmisen liikkumisesta käsin. Ympäristömuutoksen professori Atte Korhola ja IATA:n ympäristöjohtaja Paul Steele puolestaan valottavat lentämisen ympäristövaikutuksia.



Avaruushotelli sijaitsee noin 500 kilometrin korkeudessa kiertoradalla, jolla kierros maapallon ympäri kestää noin yhdeksän tuntia. Turistin keskimääräinen viipymisaika hotellissa on neljä vuorokautta. Tänä aikana hän on kiertänyt maapallon painottomassa tilassa noin kymmenen kertaa. Avaruushotelli on erittäin suosittu häämatkakohde. Yhteyksillä pääsee maasta suoraan avaruushotelliin.

Oikeita vastauksia tulevasta ei vielä ole, mutta mukaansatempaavia visioita sitäkin enemmän. Visioinnin ja vastuun merkitystä yritysten strategiatyössä tarkastelee tilintarkastustoimisto PricewaterhouseCoopersin Sirpa Juutinen.

– Kyky nähdä tulevaisuuteen on yritysjohdon menestyksen edellytyksiä. Harva kuitenkaan omistaa kristallipalloa, jolloin tulevaisuuden hahmottaminen jää visioinnin varaan. Se voi onnistua, kun avoimella mielellä ja ennakkoluulottomasti yhdistellään asioita ja ilmiöitä myös oman perinteisen piiriin ulkopuolelta, Juutinen luonnehtii.

### **KOLMELLA KILOMETRILLÄ KIITOTIETÄ PÄÄSEE MINNE VAIN MAAILMASSA, MUTTA KUINKA PITKÄLLE VIE SAMA MÄÄRÄ TIETÄ TAI KISKOJA?**

Julkisessa keskustelussa lentoliikenne on joutunut ilmastopuinnin syntipukiksi. Lentäminen yritetään kuvata turhana ylellisyytenä. Mutta mitä tapahtuisi, jos maailmassa ei lennettäisi? Sosiaalisten ja taloudellisten seurausten rinnalla rahoituskriisi olisi vain pieni tuulenpuuska.

Todellisuudessa lentämistä ekotehokkaampaa globaalia teollisuudenalaa saa hakea. Noin kahden prosentin hiilidioksidipäästöillä se tuottaa noin kahdeksan prosenttia maailman bruttokansantuotteesta. Ekologista jalanjälkeä mitattaessa lentäminen on ylivoimainen liikkumismuoto pitkillä matkoilla, sillä se ei juuri tarvitse infrastruktuuria ja on nopein vaihtoehto.

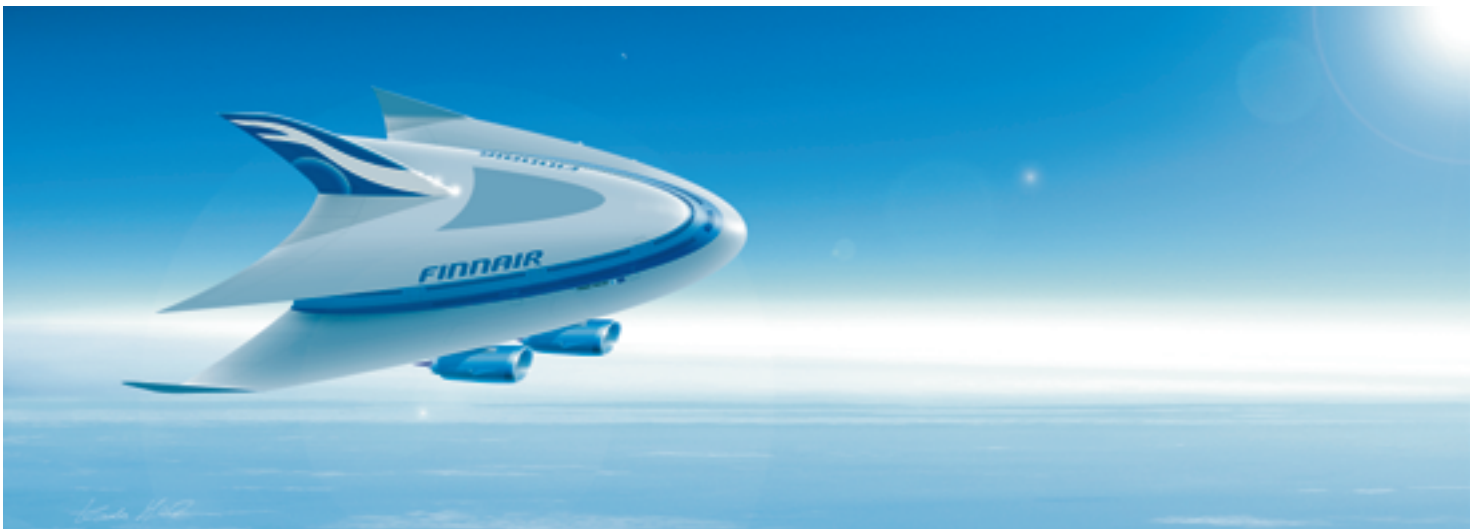
– Kolmella kilometrillä kiitotietä pääsee minne vain maailmassa, mutta kuinka pitkälle pääsee samalla määrällä kiskoja tai tietä, kysyy Haglund.

– Lentoliikenne on periaatteessa äärimmäisen ekologinen liikkumismuoto. Se tapahtuu ilmassa, ei vie maa-alaa, ei heikennä luonnon monimuotoisuutta eikä turmele arvokkaita maisemakokonaisuuksia, professori Korhola toteaa.

Toimialana lentoliikenne on tietenkin vastuussa päästöissään ja yhteinen, IATA:n keväällä 2008 esittämä tavoite onkin päästötön lentäminen seuraavan viidenkymmenen vuoden kuluessa.

– Nykyään lentokoneissamme on moottorit. Tulevaisuudessa työntövoima voidaan saada aikaan monella muullakin tavalla, esimerkiksi ilmakehässä olevien voimakenttien avulla, visioi Rainer Von-Wrede Airbusilta.

Laajarunkoinen, pitkille reiteille suunniteltu päästötön yliaänikone. Runko on rakennettu huippukevyestä ja -lujasta nanokeraamisesta materiaalista. Älykkäät siivet huomioivat nopeuden ja olosuhteet säästäten näin energiaa ja vähentäen melua. Matkustusmukavuus on huippuluokkaa. Kone on osittain kaksikerroksinen.



Lyhyille reiteille suunniteltu päästötön lentokone, joka nousee kiitotietä pitkin tai suoraan ylöspäin. Aluksessa tarvittava sähkö tuotetaan ulkopinnan aurinkopaneeleilla. Kaikki materiaalit ovat sataprosenttisesti kierrätettäviä. Koneen alla on neljä isoa, kääntyvää moottoria ja takana neljä pienempää. Noin puolet aluksen 600–850 matkustajapaikasta on 1–4 hengen hyttejä.



Sekä kiito- että pystynou-  
suun suunniteltu charter-  
alus, jossa on kääntyvät  
eteen sijoitetut moottorit.  
Matkustajapaikat ovat 1–4  
hengen hyttejä. Aluksessa  
on runsaasti erilaisia vapaa-  
ajan- sekä kokouspalveluita.

**T**ulevaisuuden matkailusta puhuttaessa kohdelistalla on myös avaruus. Ensimmäiset suomalaiset ovat jo ostaneet lippunsa avaruuteen: toimittaja Heikki Haapavaara on yksi kolmesta suomalaismiehestä, jotka matkustavat turisteina avaruuteen vuonna 2012 EADS Astrium -yhtiön aluksella.

Departure 2093 – Viisi visiota lentomatkailusta -kirjassa Airbusin asiantuntijat Henrik Roesner, João Frota ja Ingo Wuggetzer visioivat lentoteknologian kehitystä ja taiteilija Kauko Helavuo luomat kuvat tulevaisuuden koneista siivittävät mielikuvituksemme lentoon, jota voimme jatkaa avaruuteen asti Haapavaaran novellissa.

– Avaruusmatkailu, kuulomat ja valtamerten syvyysmatkailu tulevat perinteisten aurinkolomien rinnalle, kuvailee professori Heinonen.

Kirjassa avaruushotelli mainitaan myös suosittuna tulevaisuuden häämatkakohteena. Painottomassa tilassa vietetty kuherruskuukausi ylitti maras-joulukuussa myös kansainvälisen median uutiskynnyksen.

### **AVARUUSMATKAILU TULEE PERINTEISTEN AURINKOLOMIEN RINNALLE.**

**T**ulevaisuudentutkimus tieteenalana lähtee oletuksista, joiden mukaan tulevaisuutta ei voi ennustaa, eikä se ole ennalta määrättyä, mutta siihen voi vaikuttaa. Näiden periaatteiden mukaan tulevaisuuteen katsotaan myös Finnairin kirjassa.

– Kirjassa esittämämme visiot tuskin ovat tarkkoja tulevaisuudenkuvia. Ennemminkin ne voivat olla jopa valovuosien päässä todellisuudesta 85 vuoden kuluttua. Tarkoitus ei kuitenkaan ole ennustaa tai veikata oikein, vaan aloittaa keskustelu, jolla tulevaisuutta rakennetaan, Haglund selittää.

Kirja, Departure 2093 – Viisi visiota lentomatkailusta, on myynnissä Akaateemisessa kirjakaupassa sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman Finnair Shopissa.

*Keskustelu jatkuu osoitteessa  
[www.departure2093.com](http://www.departure2093.com).*





## ONE STEP AHEAD TO ASIA.



Save time and avoid hassle at the airport – fly fast from Europe to Asia or vice versa via Helsinki Airport which is rated as one of the best transfer airports in Europe.



THE FAST AIRLINE BETWEEN EUROPE AND ASIA

# FINNAIR-KONSERNIN HALLITUS



**CHRISTOFFER TAXELL**

s. 1948, OTK, ministeri, Åbo Akademin kansleri, Föreningen Konstsamfundetin ja Stiftelsen för Åbo Akademin hallitusten puheenjohtaja, Stockmann Oyj Abp:n hallituksen puheenjohtaja, Sampo Oyj:n, Nordkalk Oyj Abp:n ja Luvata Oy:n hallitusten jäsen, Svenska litteratursällskapetin sijoitusvaliokunnan jäsen. Finnairin hallituksen puheenjohtaja vuodesta 2003.



**KARI JORDAN**

s. 1956, ekonomi, Metsäliitto-konsernin pääjohtaja, M-real Oyj:n, Metsä Tissue Oyj:n ja Metsä Botnia Ab:n hallitusten puheenjohtaja sekä Metsäliitto-Osuuskunnan ja VAPO Oy:n hallitusten varapuheenjohtaja, Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n hallituksen varapuheenjohtaja, Metsäteollisuus ry:n hallituksen ja työvaliokunnan puheenjohtaja, EVA:n ja ETLA:n valtuuskuntien jäsen. Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja vuodesta 2003.



**SIGURÐUR HELGASON**

s. 1946, MBA, Icelandairin toimitusjohtaja 1985–2005, Calidris ehf:n hallituksen puheenjohtaja 2005–2007 (varapuheenjohtaja elokuusta 2007), Skildingur Investments ehf:n hallituksen puheenjohtaja, Icelandair Special Children Travel Fundin hallituksen puheenjohtaja ja The Einar Jónsson Art Museumin johtokunnan jäsen. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2007.



**SATU HUBER**

s. 1958, kauppatieteiden maisteri, Eläke-Tapiolan toimitusjohtaja, Suomen Teollisuussijoitus Oy:n sijoitusneuvoston jäsen, Svenska Handelsbögskolan i Helsingforsin hallituksen varajäsen, Suomen Kulttuurirahaston Kannatusyhdistys ry:n johtokunnan jäsen, Huoltovarmuusneuvoston jäsen ja Valtion omistajaohjauksen asiantuntijaryhmän jäsen. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2006.



**MARKKU HYVÄRINEN**

s. 1948, Osuuskunta Tradekayhtymän hallituksen puheenjohtaja, Keskinäinen Vakuutusyhtiö Kalevan hallituksen varapuheenjohtaja, If Skadeförsäkring Holding AB:n hallituksen jäsen, Finnairin hallitustoneuvoston jäsen 1992–1997 ja puheenjohtaja 1997–2003. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2003.



**URSULA RANIN**

s. 1953, varatuomari, diplomi-ekonomi, Nokia Oyj:n palveluksessa 1984–2005, mukaan lukien lakiasiaintoimittaja 1994–2005, johtokunnan sihteeri 1992–2005 ja hallituksen sihteeri 1996–2005, UPM-Kymmene Oyj:n hallituksen jäsen vuodesta 2006 sekä Nordea Bank AB (publ):n hallituksen jäsen vuodesta 2007. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2006.



**VELI SUNDBÄCK**

s. 1946, OTK, Nokian johdon neuvonantaja, Ulkoasiainministeriön valtiosihteeri 1993–1995, Kansainvälinen kauppakamarin (ICC) Suomen osaston hallituksen varapuheenjohtaja, Suomalais-Kiinalaisen kauppayhdistyksen hallituksen puheenjohtaja, Teknologiateollisuuden 100-vuotissäätiön hallituksen puheenjohtaja, John Nurmisen Säätiön hallituksen jäsen, Suomen Kansallisteatterin johtokunnan jäsen ja Huhtamäki Oyj:n hallituksen puheenjohtaja 1999–2005. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2004.



**PEKKA TIMONEN**

s. 1960, oikeustieteen tohtori, opeutus- ja tutkimustehtävissä Helsingin yliopistossa 1984–2001, Kauppa- ja teollisuusministeriössä ulkomaalaisomistuskomitean pääsihteeri 1990–1991, neuvotteleva virkamies omistajapolitiikan yksikössä vuodesta 2001, valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosaston ylläpitäjä vuodesta 2007, Suomen Erillisverkot Oy:n hallituksen puheenjohtaja vuodesta 2007. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2008.



# FINNAIR-KONSERNIN JOHTORYHMÄ

1. 1. 2009 alkaen



## JUKKA HIENONEN

s. 1961, KTM, Finnair Oyj:n toimitusjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 2005. Hienonen oli aiemmin Stockmann Oyj:n palveluksessa, viimeksi varatoimitusjohtajana. Tätä ennen markkinoinnin johtotehtävissä mm. Timberjack Oy:ssä ja Kaukomarkkinoissa.



## LASSE HEINONEN

s. 1968, KTM, talousjohtaja, Finnair Oyj:n varatoimitusjohtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuodesta 2004. Heinonen on työskennellyt talousjohtajana Novartis-lääkeyhtiön palveluksessa mm. Sveitsissä ja Turkissa.



## CHRISTER HAGLUND

s. 1959, KH, viestintäjohtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuodesta 2000. Haglund on työskennellyt toimittajana sekä Ulkoministeriön palveluksessa eri mediatehtävissä Suomessa, Ruotsissa ja Yhdysvalloissa.



## ANSSI KOMULAINEN

s. 1964, restonomi, henkilöstöjohtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuosina 1989–1999 sekä vuodesta 2001. Komulainen on työskennellyt erilaisissa johtotehtävissä ravintola-alalla sekä Finnair Cateringin palveluksessa, viimeksi sen toimitusjohtajana ja Cateringliiketoiminta-alueen johtajana.



## MIKA PERHO

s. 1959, iteronomi, kaupallisen ryhmän johtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuodesta 1985. Perho on toiminut Finnairissa myynnin ja markkinoinnin johtotehtävissä.



## VEIKKO SIEVÄNEN

s. 1947, lentokapteeni, lentotoimintaryhmän johtaja, lentotoimintaluwan vastuullinen johtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuodesta 1973. Sievänen on toiminut lentäjänä eri konetyypeissä, viimeksi Boeing MD-11 -koneen kapteenina ja yhtiön pääohjaajana.



## KIMMO SOINI

s. 1958, DI, Finnair Tekniikan johtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuodesta 1983. Soini on työskennellyt Finnair Tekniikan palveluksessa eri tehtävissä, mm. lentokonehuollon päällikkönä. Hän on ollut myös Finnairin Reittiliikenteen huoltotoimintojen päällikkönä.



## KAISA VIKKULA

s. 1960, KTT, lomaliikenteen ja matkapalvelujen johtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuodesta 2006. Vikkula on aikaisemmin työskennellyt mm. rahoitus- ja pääomamarkkinoilla, Partek Oyj:n sijoittajasuhde- ja viestintäjohtajana sekä Mascus Oy:n toimitusjohtajana.

Johtokuntaan kuuluvat edellisten lisäksi:

### Kristina Inkiläinen

Catering-liiketoiminnan johtaja ja Finnair Catering Oyj:n toimitusjohtaja

### Jukka Hämäläinen

Northport Oy:n toimitusjohtaja

### Antero Lahtinen

Rahdiliiketoiminnan johtaja ja Finnair Cargo Oy:n ja Finnair Cargo Terminal Operations Oy:n toimitusjohtaja

Henkilöstön edustajat:

### Mauri Koskenniemi

Purseri, Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttyyhdistys SLSY ry:n puheenjohtaja

### Juhani Sinisalo

Henkilöstörahaston asiamies

### Timo Kettunen

Järjestelmäasiantuntija, Suomen Lentovirkailijat ry:n edustaja

### Tiina Sillankorva

Purseri, Finnairin ylemmät ry:n puheenjohtaja

Johtokunnan ja hallituksen sihteeri:

### Sami Sarelius

Lakiasiaintohtaja







THE FAST CONNECTION TO THE REAL ASIAN CUISINE.



THE FAST AIRLINE BETWEEN EUROPE AND ASIA