

Logbook

Vuosikatsaus 2009



Talous

Vuosi 2009 ei tuonut hyviä uutisia lentotoimialalle. Nyt on nähtävissä jo merkkejä kysynnän piristymisestä.

Matkailu

Haluaisitko rentoutua kylpylässä ennen jatkolentoa? Nyt se on mahdollista Helsinki-Vantaalla Finnairin Via Spa -kylpylässä.

Yritysvastuu

Finnair vähentää päästöjään 24 prosenttia vuoteen 2017 mennessä. Kestävä kehitys on eilinehto matkailutoimialalle.

Tulevaisuus

40 vuotta sitten Finn Hostessit viihdyttivät lentomatkustajia valtameren yllä. Entä 40 vuoden kuluttua?



Logbook

- 02 Pääkirjoitus – **Jukka Hienonen**
03 Finnairin vuosi



Talous

- 06 Avainluvut 2009
06 Valmiina nousuun!
10 Kolumni – **Taneli Hassinen**
11 Kovat ajat kannustavat muutoksiin
13 Usvasta uuteen nousuun
15 Rahti toipuu nopeasti laskusuhdanteesta
17 Finnairin valttikortit
20 Finnair Plus mukana elämässä
22 Tuoko vastuullisuus bisnestä?
24 Haastattelussa **Mika Vehviläinen**



Matkailu

- 26 Pääosassa asiakas
28 Matkusta järkevästi
30 Vastuullista lentomatkailua
32 Talven ihmemaa
38 Kesäinen Lappi
40 Viisas lomailija kunnioittaa kohdetta
42 Valitse vastuullinen hotelli
44 Myyttinen Shanghai
52 Idässä on potentiaalia
54 Via Spa
56 Uudistettu bisnesluokka
58 Kolumni – **Tyler Brulé**



Yritysvastuu

- 60 Kestävä kehitys on matkailun elinehto
62 Kolumni – **Damian Ryan**
63 Innostuneita osajia
67 Lasten asialla
70 Maailman modernein laivasto
72 Päästöt kuriin
73 Lentoyhtiöiden karkikastia
74 Kolumni – **Kati Ihmäki**



Tulevaisuus

- 76 Kolumni – **Christer Haglund**
77 Mikä on Finnairin arvo tulevaisuudessa?
80 Maasta kuuhun ja Suomesta Amerikkaan
83 Finnair Flight Fashion
92 Tarina maailmalle

- 95 Finnair-konsernin hallitus
96 Finnair-konsernin johtoryhmä

Finnair-konsernin vuosikatsauksen 2009 toimituskunta: Christer Haglund, Taneli Hassinen ja Maria Mroue. Konsepti ja toteutus: Miltton Oy. Projektipäällikkö Leena Löytömäki, AD Sampsa Voutilainen, graafinen suunnittelija Tiina Paasilta. Kuvitukset: Anton Yarkin. Kuvat: Aurinkomatkat, Corbis, Gorilla, Levin Matkailu, Shutterstock, Suomen kuvapalvelu, Finnairin arkistot. Paino: Edita Prima Oy, Helsinki 2010.

Yhteystiedot:
Finnair Oyj, Tietotie 11 A, 01053 Finnair
Puhelinvaihe: (09) 818 81
www.finnair.fi
www.finnair.fi/konserni

Kivikoista uusille ulapoille



JUKKA HIENONEN

TOIMITUSJOHTAJA (31.1.2010 ASTI)

FINNAIR OYJ

Kädessäsi on tärkeä teos, joka kuvaa yhden yhtiön osalta lentoliikenteen historian rajuinta vuotta. Päättynyt vuosi on osoitus toimialamme herkkyydestä maailmantalouden suurten virtojen pyörteisissä. Käsillä ovat epäilemättä murroksen vuodet.

Monet lentoyhtiöt ovat jo päätyneet konkursseihin tai muihin yritysjärjestelyihin. Kovat ajat muuttavat jatkuessaan lentoyhtiökarttaa entisestään. Tässä maisemassa selkeä strategia sekä taloudellinen kestokyky muodostuvat keskeisiksi tekijöiksi. Myös totut toimintatavat ja rakenteet ovat joutuneet muuttuvassa maailmassa koetukselle, ja joutuvat jatkossakin.

Matkustus- ja rahtikysynnän lasku sulatti viime vuonna toimialan kehityksen mukaisesti myös Finnairin liikevaihtoa. Jo aiemmin aloitettu toiminnan tehostaminen ei kuitenkaan riittänyt sopeuttamaan kustannustasoa samassa mitassa ja vuoden tulos oli surkea.

Suuri osa henkilöstöstä lähti mukaan talkoisiin ja tuhansien finnairilaisten kanssa tehtiin vakautussopimukset. Osa henkilöstöryhmistä haastoi valitut toimintatavat työtaisteluilla. Pitkäaikainen kulttuuri muuttuu hitaasti.

Tämä Logbook kertoo niistä lukuisista tekijöistä, joista liiketoimintamme muodostuu. Talousosiossa käsittelemme Finnairin pitkän aikavälin tavoitteita, joissa Euroopan ja Aasian välinen liikenne on keskeisellä sijalla. Rahti näyttää jo piristymisen merkkejä Aasian markkinoilla.

Kanta-asiakkaat ovat meille tärkeä kohderyhmä, jonka haluamme huomioida palvelujen kehittämisessä. Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmästä on tehty viime vuoden aikana monipuolisempi ja houkuttelevampi. Se palvelee nyt entistä paremmin paljon matkustavien toiveita.

Helsingin lentoaseman toiminta on keskeinen osa Eurooppa-Aasia-liikenteen sujuvuutta. Gateway Control Center huolehtii siitä, että Helsingin lentoaseman kautta kulkevat matkustajat ja matkatavarat liikkuvat sujuvasti lennolta toiselle. Tästä hermokeskuksesta löytyy juttu kirjan Matkailuosiossa.

Yritystoiminnan vastuullisuuteen kiinnitetään aina vain enemmän huomiota. Myös Finnair on tehnyt tunnus-tettua työtä kestäväen kehityksen saralla.

Lentoliikenteen ympäristökuormi tukseen minimointiin on varauduttu muun muassa pitkäjänteisellä laivastouudistuksella.

Finnair on mukana vaikuttamassa myös lentoliikenteen ympäristövaikutusten sääntelyyn. Yhtiön tavoitteena on oikeudenmukainen ja kilpailua vääristämätön päästökauppa. Tästä ja muusta yhteiskuntavastuun asioista voit lukea siihen varatusta osiosta.

Logbookin lopussa luodaan katse kauemmas. Finnair on aina ollut tulevaisuuteen tähtäävä lentoyhtiö. Runsas vuosi sitten julkaistu futuriikki Departure 2093 hahmotteli lentoliikenteen tulevaisuutta. Finnairin puheenvuoro sai paljon julkisuutta ympäri maailman ja valittiin jopa maailmanlaajuisesti parhaaksi PR-teoksi.

Hyvin rakennetun ja joustavarakenteisen lentokoneen on läpäistävä tarvittaessa myrskyrintama, koska aina sitä ei voi kiertää. Kyyti ei ole varmaankaan aina tasaista, mutta ykkösasia lentämisessä on kuitenkin turvallisuus.

Myös lentoyhtiö on rakennettava siten, että se kestää vaikeat olot. Kun rakenteet ovat joustavat ja rahoitus on kunnossa, kovemmastakin kelistä selvitään. Olemme jakaneet vastuuta yhteistyökumppaneillemme, jolloin saamme liikkumatilaa muuttuvissa oloissa. Kaiken aikaa suunta on pidettävä kirkaana mielessä ja mittareissa.

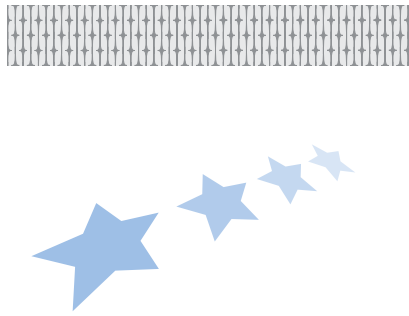
Olen siirtänyt Finnairin vetovastuun seuraajalleni Mika Vehviläiselle tämän vuoden alusta. Haluan kiittää näistä vuosista asiakkaitamme, osakkeenomistajiamme sekä osaavaa henkilökuntaamme. Finnair on tärkeä osa suomalaisen yhteiskunnan toimintaa, mutta samalla kasvava tekijä myös Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä.

Kun aloitin Finnairin toimitusjohtajana vuonna 2006, maalasin vuosikertomuksessa horisontissa siintävät ulapat. Saimme maistaa niitä vuonna 2007, jolloin teimme ennätystuloksen. Uskon, että avoimet vedet odottavat taas purjehtijaansa. Toivon, että kivikoisista vesistä selvittyään Finnair-alus voi nostaa jälleen purjeensa.

Logbook

Vuonna
2009

Finnairin vuoteen 2009 mahtui vaikeasta taloustilanteesta huolimatta myös onnistumisia ja tulevaisuuteen tähtääviä projekteja. Tähän olemme koonneet joitakin kohokohtia viime vuodelta toimintamme eri puolilta.



TAMMIKUU

Neljä tähteä Skytraxilta. Finnair arvioitiin neljän tähden lentoyhtiöksi kansainvälisessä Skytrax-luokituksessa. Skytrax arvioi kaupallisia lentoyhtiöitä ja niiden palveluita ja julkaisee sivustoa www.airlinequality.com. Finnairin kokonaispalvelussa arvioitiin noin 750 eri yksityiskohtaa.



TAMMIKUU

Yritysblogi ensimmäisten joukossa. Finnair käynnisti yritysblogin ensimmäisten suomalaisten suuryritysten joukossa osoitteessa <http://blogit.finnair.fi>. Blogissa yhtiön asiantuntijat kertovat lentämisen teknologisesta ja monimutkaisesta mutta ihmisläheisestä ja tunteita herättävästä maailmasta.



MAALISKUU

Ensimmäinen Airbus A330. Airbus A330 -koneiden tekninen luotettavuus, matkustusmukavuus ja polttoainetehokkuus ovat huippuluokkaa. Uudet koneet parantavat merkittävästi sekä kannattavuutta että ympäristötehokkuutta: Airbus A330 -kaukoliikennekoneet kuluttavat viidennesosan vähemmän polttoainetta kuin poistuvat MD-11-koneet.



HUHTIKUU

Uusi matkustamoilme. Uusi vaalea ilme tuo matkustamoon tilan tuntua ja raikkautta. Viimeisintä tekniikkaa edustava Scenario-valaistus simuloi auringon liikettä vuorokausirytmien mukaan, mikä helpottaa matkustajien sopeutumista uuteen aikavyöhykkeeseen jo lentokoneessa.



TOUKOKUU

Globaalin päästökaupan puolesta. Finnair liittyi lentoliikenteelle maailmanlaajuisista päästökauppamallia ajavaan Aviation Global Deal -ryhmään. AGD-ryhmän tavoitteena on vähentää lentoliikenteen päästöjä. Ainoastaan maailmanlaajuisella päästökauppasopimuksella on mahdollista aidosti vähentää päästöjä.



KESÄKUU

Finnairin ympäristöjohtaja IATA:n ympäristökomiteaan. Kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA nimitti Finnairin ympäristöjohtaja Kati Ihamäen ympäristökomiteansa jäseneksi. IATA valitsee jäsenekseen asiantuntijoita, jotka ovat saavuttaneet merkittävän aseman ympäristötyössä omalla alueellaan.

TOUKOKUU

GRI-raportti ensimmäisten lentoyhtiöiden joukossa. Finnair julkaisi Global Reporting Initiative -ohjeistuksen mukaisen kansainvälisen yhteiskuntavastuuaraportin. Sen tarkoituksena on parantaa yritystoiminnan läpinäkyvyyttä ja vertailtavuutta. Raportti sisältää sosiaalisen, ekologisen sekä taloudellisen ulottuvuuden.



SYYSKUU

10 vuotta oneworldissa. Finnair liittyi oneworldiin syyskuussa 1999, allianssin perustamisvuonna. Allianssin jäsenmäärä on kasvanut viidestä perustajayhtiöstä 11 jäsenyhtiöön sekä näiden noin 20 tytäryhtiöön. Jäsenyyden myötä Finnair pystyy tarjoamaan lähes 700 kohteen reittiverkoston ja kanta-asiakasetuja kaikilla oneworld-lennoilla.



SYYSKUU

Boeing 757 -koneista päätettiin luopua. Osana laivastorakenteen harmonisointia Finnair luopuu keväällä 2010 kolmesta lomaliikenteen Boeing 757 -lentokoneesta. Neljän jäljelle jäävän koneen korvaamista lähivuosina Airbus-koneilla harkitaan. Lomalennoilla käytetään myös Airbus A320 -koneita sekä uusia Airbus A330 -kaukoliikennekoneita.



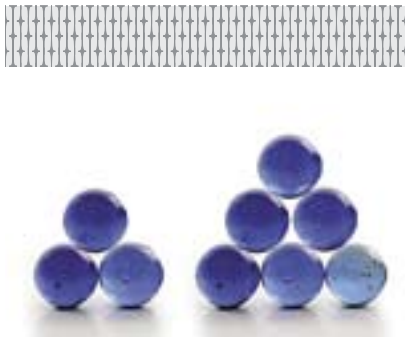
MARRASKUU

Mika Vehviläinen Finnairin toimitusjohtajaksi. Vehviläinen nimitettiin toimitusjohtajaksi 1.2.2010 alkaen. Vehviläinen oli aiemmin Nokian palveluksessa, viimeksi Nokia Siemens Networksin operatiivisena johtajana. Toimitusjohtaja Jukka Hienonen ilmoitti erostaan elokuussa. Hienonen turhautui muutosten vaikeuteen toimialan kriisissä.



LOKAKUU

Netin kielivalikoima laajenee. Finnairin asiakkaat voivat asioida nyt myös yhtiön norjan-, tanskan- ja puolankielisillä sivustoilla. Finnair tarjoaa internet-sivujen varauspalvelun nyt yhteensä 14 kielellä ja palvelee jo puolta maailman ihmisistä heidän omalla kielellään. Internet on nousemassa yhä tärkeämmäksi lentojen myyntikanavaksi.



LOKAKUU

Finnair tuplasi tuloksensa CDP:ssä. Finnair kaksinkertaisti pisteensä ympäristövaikutusten hallintaa mittaavassa maailmanlaajuisessa Carbon Disclosure Projectissa (CDP). Raportti osoittaa, että Finnair on selkeästi Pohjoismaiden paras lentoyhtiö ja eurooppalaisella kärkitasolla. Lisätietoja tuloksista osoitteessa www.cdproject.net.



MARRAS- JA JOULUKUU

Työtaistelut ja sää häiritsivät. Työehtosopimusneuvottelut katkesivat lentäjien lakkoon. Sopimus syntyi valtakunnansovittelijan neljänestä ehdotuksesta, kun aiemmat työntekijäpuoli oli hylännyt. Myös Ilmailualan Unioniin kuuluvan maapalveluhenkilöstön laiton lakko sekä poikkeuksellinen talvisää vaikeuttivat liikennettä.



JOULUKUU

Via Spa -kylpylä avattiin. Finnair avasi uraauurtavan Via Spa -kylpylän ja modernin Via Loungen Helsinki-Vantaan lentoasemalle, samaan aikaan valmistuneeseen terminaalilaajennukseen. Lounge ja kylpylä tarjoavat ainutlaatuisia hyvinvointi- ja mukavuuspalveluita etenkin Finnairin Eurooppa-Aasia-liikenteen vaihtomatikustajille.



JOULUKUU

Uusi bisnesluokka. Finnairin viidennen Airbus A330 -koneen bisnesluokassa on täysin vaakatasoon liukuvat vuodeistuimet ja enemmän paikkoja, jotka tarjoavat entistä enemmän yksityisyyttä. Eurooppa-Aasia-liikenteen bisnesmatkustus piristyi loppuvuonna, joten uudet koneet sekä palvelutason nosto tulivat tarpeeseen.

Logbook



Talous

- 06 Avainluvut 2009
- 06 Valmiina nousuun!
- 10 Kolumni - Taneli Hassinen
- 11 Kovat ajat kannustavat muutoksiin
- 13 Usvasta uuteen nousuun
- 15 Rahti toipuu nopeasti laskusuhdanteesta
- 17 Finnairin valttikortit
- 20 Finnair Plus mukana elämässä
- 22 Tuoko vastuullisuus bisnestä?
- 24 Haastattelussa Mika Vehviläinen



Talous

Onko lentoliikenteen kärsimysnäytelmä jo loppusuoralla vai koittaako nyt vasta väliaika? Oli miten oli – muutokset ovat välttämättömiä. Finnair toteutti vuoden 2009 lopulla merkittävän organisaatiomuutoksen, jonka tarkoituksena oli ravistella rakenteita niin, että haasteet voitaisiin kohdata yhä joustavammin.

Finnairilla on kuitenkin monia vahvuuksia ja etuja, jotka muilta puuttuvat. Toimiva strategia, maailman modernein laivasto ja maantieteellisesti nerokas Via Helsinki -konsepti eivät suinkaan ole näistä vähäisimpiä. Oikeilla liikkeillä Finnair lähtee uuteen nousuun.

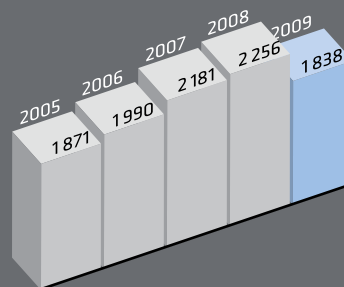
AVAINLUVUT 2009

	2009	2008	2007
Liikevaihto, milj. euroa	1 838	2 256	2 181
Toiminnallinen liikevoitto, EBIT*, milj. euroa	-180	1	97
Toiminnallinen liikevoitto* liikevaihdosta, %	-9,8	0,0	4,4
Liiketulos, EBIT, milj. euroa	-124	-58	142
Tulos ennen veroja, milj. euroa	-134	-62	139
Lentotoiminnan yksikkötuotot, senttiä/RTK	67,2	75,8	78,8
Lentotoiminnan yksikkökulut, senttiä/RTK	74,7	76,6	74,9
Lentotoiminnan yksikkökulut, senttiä/ATK	43,8	43,4	43,5
Tulos/osake, euroa	-0,81	-0,36	1,04
Oma pääoma/osake, euroa	6,67	5,87	7,70
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	348	233	326
Korollinen nettovelka, milj. euroa	221	-90	-222
Omavaraisuusaste, %	35,5	36,9	47,1
Nettovelkaantumisaste (Gearing), %	25,9	-12,0	-22,5
Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	86,9	65,1	35,1
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %	-8,4	-3,0	14,2
Henkilöstö, keskimäärin	8 797	9 595	9 480

* Ilman myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon muutoksia ja kertaluonteisia eriä.

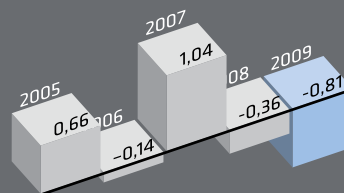
Liikevaihto

miljoonaa euroa



Tulos/osake

euroa



Logbook

Valmiina
nousuun!

Finnair on Pohjoismaiden arvostetuin lentoyhtiö vahvan kasvustrategian sekä erinomaisen tuotteen ja korkean laadun ansiosta. Lentoliikenne on pitkällä aikavälillä kasvua, ja Finnair etsii jatkuvasti uusia keinoja tuottaa palvelut kilpailukyysisesti joko omalla tuotantoalustallaan tai hyvien yhteistyöverkostojen kautta.

Sijoituskohteina lentoyhtiöiden osakkeet ovat olleet riskipitoisia. Siksi on tärkeää tutustua yhtiön sijoitustarinaa tarkemmin ja arvioida, mitkä lentoyhtiöt lunastavat paikkansa tulevaisuuden taivaalla.

Seuraavassa pohjaa pohdinnoille.

KOTIMARKKINAT HALLUSSA

Finnairilla on vahva ote kotimarkkinoillaan Suomessa ja sen lähialueilla. Suomesta lähtevästä kansainvälisestä liikenteestä Finnairilla on noin 60 prosentin markkinaosuus. Kotimaan lyhyillä reiteillä Finnair on suunnitelmallisesti vähentä-

nyt liikennöimistään, mikä on parantanut kannattavuutta. Kotimaan syöttöliikenneyhteydet on järjestetty tehokkaasti yhteistyön kautta.

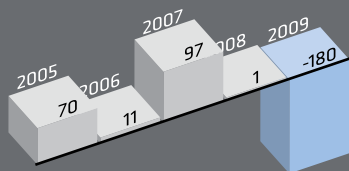
TULEVAISUUS EUROOPPA-AASIALIIKENTEESSÄ

Finnair keskittyy reittiliikenteeseensä Euroopan ja Aasian väliseen liikenteeseen. Viime vuodet Finnair on ollut nopeimmin Aasian-liikenteessä kasvava eurooppalainen lentoyhtiö, ja sen markkinaosuus kasvaa yhä. Eurooppalaisista lentoyhtiöistä Finnair on Aasian-liikenteessä neljänneksi merkittävin. Kasvustrategia on käytännössä koeteltu ja se toimii.

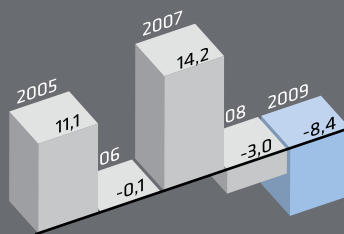
Aasian kansantaloudet kasvavat muuta maailmaa voimakkaammin, ja lentoliikenteen tulevaisuus on Aasiassa. Finnair on läsnä jo keskeisimmillä Aasian markkinoilla Kiinassa, Japanissa, Intiassa ja Etelä-Koreassa. Thaimaa on tärkeä lomamatkailun kannalta.

Toiminnallinen liikevoitto, EBIT*

miljoonaa euroa

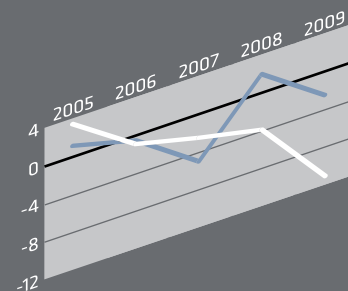
**Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)**

%

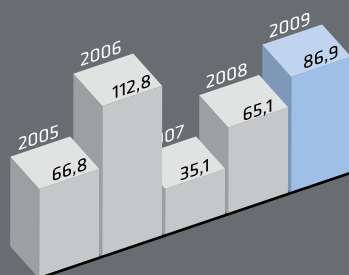
**Lentotoiminnan yksikkötuotot ja -kulut**

muutos, %

■ Yksikkötuotot, c/RTK
 ■ Yksikkökulut, c/RTK

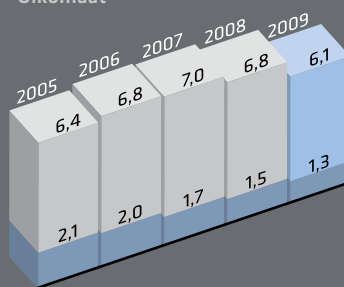
**Oikaistu nettovelkaantumisaste,**

%

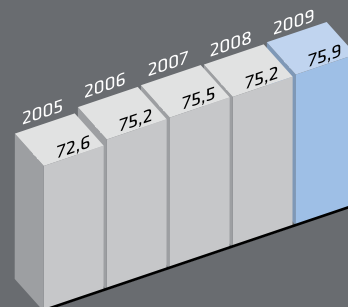
**Matkustajamäärät**

miljoonaa matkustajaa

■ Kotimaa
 ■ Ulkomaat

**Matkustajakäyttöaste**

%



Finnairin Aasian-strategia perustuu kilpailukykyiseen reittivalikoimaan Aasiassa sekä kattavaan verkostoon Euroopassa. Useimmilla matkustajilla ei ole käytettävissään suoraa lentoyhteyttä Euroopan ja Aasian välillä, vaan he vaihtavat syöttölennot Aasian-lennolle jollakin 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 myös 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 vaihtoasema. Lentoasemalle valmistui viime vuonna Aasian-terminaali, jossa vaihtomatkatustajia palvelee muun muassa kylpylä.

Helsingistä on lyhyt matka Aasiaan. Finnair pystyy ainoana eurooppalaisena lentoyhtiönä lentämään Aasiaan ja takaisin vuorokauden sisällä.

ERINOMAINEN TUOTE JA LAADUKAS PALVELU

Tuoteparemmuuden runkona ovat asiakkaista palvelevat aikataulut. Finnairin aikataulut mahdollistavat lyhimmät matkustusajat Euroopan ja Aasian välillä. Suomen ja Euroopan kohteiden välillä toimii Illaksi kotiin -konsepti, jolloin työmatkustaja voi yhden päivän sisällä

tehdä matkan Suomesta muualle Eurooppaan ja palata illaksi kotiin.

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

Finnair on yksi maailman täsmällisimmistä verkostolentoyhtiöistä. 90 prosenttia Finnairin lennoista saapuu aikataulun mukaisesti. Myöhästymisten syytä on useimmiten Euroopan ruuhkautunut ilmatila.

Tärkeä osa Finnairin laatua on korkealuokkainen palvelu lennoilla. Huipentumana on kaukolentojen bisnesluokka, jossa on vuodeistuimet. Bisnesluokan monipuolisen keittiön helmenä

FINNAIRIN LIIKENNETIETOJA 2005–2009

	2009	2008	2007	2006	2005
Lentotunteja	207 178	232 389	228 487	211 813	202 070
Lentokilometrejä, 1 000	139 835	155 300	147 094	133 890	125 410
Tarjottuja henkilökilometrejä, milj.	26 260	29 101	26 878	23 846	23 038
Myytyjä henkilökilometrejä, milj.	19 935	21 896	20 304	17 923	16 735
Matkustajakäyttöaste, %	75,9	75,2	75,5	75,2	72,6
Tarjottuja tonnikipometrejä, milj.	3 920	4 485	4 074	3 602	3 400
Myytyjä tonnikipometrejä, milj.	2 298	2 545	2 365	2 100	1 940
Kokonaiskäyttöaste, %	58,6	56,7	58,0	58,3	57,0
Matkustajia, 1 000	7 433	8 270	8 653	8 792	8 517
Rahtia ja postia, 1 000 kg	89 234	102 144	98 684	93 807	90 242

on Finnairin palkittu viinikellari, joka tekee selvän eron useimpiin kilpailijoihin nähden. Korkealuokkainen viihdetarjonta on matkustajien olottuvilla myös turistiluokassa.

MODERNI JA TEHOKAS LAIVASTO

Finnairin laivasto on yksi maailman moderneimmista. Kaikkein uusimmat koneet lentävät kaukoliikenteessä.

Polttoainekulut muodostavat lentoyhtiön kustannusrakenteen suurimman erän. Polttoainetehokas laivasto on tärkeä tekijä lentoyhtiön kustannusten hallinnassa. Finnairin uudet Airbus-kaukoliikennekoneet kuluttavat kymmeniä prosentteja vähemmän polttoainetta kuin edeltäjänsä.

Lentokoneiden tekninen luotettavuus ja viihtyisät matkustamotilat ovat sekä asiakkaalle että lentoyhtiölle tärkeitä. Uudistetut matkus-

tamotilat ja lennonaikaiset palvelut ovat toimialan parhaimmista.

Myös laivaston yhtenäisyys on kustannustehokkuustekijä. Tukeutuminen vain muutamaankonetyyppiin tehostaa miehistönkäyttöä ja tuojoustavuutta kapasiteetin hallintaan.

Moderni laivasto on lentoyhtiölle menestyksen avain. Siksi yhtiöt investoivat uuteen kalustoon, mikäli niillä suinkin on taloudellista pohjaa investoida. Finnairin tase on vahva lentoliikenteen vaikeista vuosista ja suurista investoinneista huolimatta.

TALOUDELLISESTI TERVE YHTIÖ

Finnair on taloudellisesti terve lentoyhtiö. Taseen tunnusluvut ovat vahvat. Myös kassasele ja omavaraisuusaste ovat hyvät. Vuonna 2009 Finnair laski liikkeeseen 120 miljoonan euron oman pääomanehtaisen hybridilainan, joka laski velkaantumisasetta. Velkaantumis-


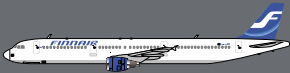
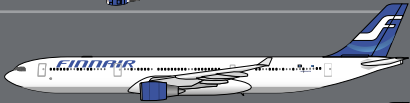
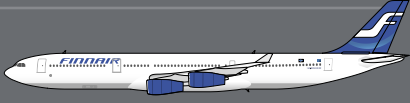



aste on yksi eurooppalaisten lentoyhtiöiden matalimmista.

Voimakkaissa kysyntämuutoksissa on sopeutettu kapasiteettia sekä viety läpi toiminnan tehostamisohjelmia. Investointien rahoituksellisissa järjestelyissä on hyödynnetty vaihtoehtoja, jotka ovat pitäneet yhtiön rahoituskustannukset kurissa.

KUSTANNUSTEHOKAS KONEISTO

Finnairin kustannusrakenne on kilpailukykyisen verkostolento-yhtiöiden joukossa. Yhtiössä on haettu jatkuvasti kustannustehokkaampia toimintatapoja. Tulokset ovat näkyneet muutuneiden prosessien myötä parantuneena tuottavuutena. Toimialan vaikeuksien keskellä Finnairissa solmittiin henkilöstön kanssa vakautussopimuksia, joilla saatiin pidettyä kustannusten nousu hallinnassa.

FINNAIR-KONSERNIN LAIVASTO 31.3.2010

		Istuimia	Lukumäärä	Omat	Vuokratut	Keski-ikä
Airbus A319		105-123	11	7	4	8,5
Airbus A320		111-159	12	6	6	7,7
Airbus A321		136-196	6	4	2	9,2
Airbus A330		271	7	6	1	0,6
Airbus A340		269	5	5	0	4,7
Boeing B757		227	7	0	7	10,9
Embraer 170		76	8	4	4	4,0
Embraer 190		100	10	6	4	2,4
YHTEENSÄ			66	38	28	6,1

Vuosina 2008–2010 Finnairissa on käynnissä 200 miljoonan euron tehostamisohjelma, josta selvästi yli puolet on jo toteutuksessa. Osa säästökohteista on määräaikaisia, osa pysyviä rakenteellisia muutoksia. Viime syksynä toteutettu organisaatiomuutos on tehostanut toimintaa ja yksinkertaistanut rakennetta.

Tulosparannusohjelmia viedään läpi erityisesti taloudellisesti vaikeina aikoina, mutta jatkuva rakennemuutos ja toiminnan tehostaminen muuttuvassa toimintaympäristössä – laatua riskeeraamatta – ovat välttämättömiä.

KESKITTÄMINEN YDINLIIKETOIMINTAAN

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

valmismatkatuotannosta ja maapalveluista.

Ulkoistusta on tehty toiminnoissa, joissa siihen on ollut toimintaympäristön ja kilpailudynamiikan kannalta järkevät perusteet. Verkostoituminen palveluntuottajien sekä muiden lentoyhtiöiden kanssa tuo joustavuutta rakenteisiin, ja kiinteiden kustannusten osuutta on voitu laskea.

FINNAIRIN VISIO 2017

Finnairissa laadittiin vuonna 2007 pitkän ajan visio, joka ulottuu vuoteen 2017. Sen mukaan Finnairin tavoitteena on tulla laatu- ja ympäristötietoisien lentomatkustajan halutuimmaksi vaihtoehdoksi pohjoisen pallonpuoliskon mantereellisessä liikenteessä. Finnair toteuttaa kasvustrategiaa, joka perustuu lisääntyvään kysyntään Eurooppa-Aasia-liikenteessä sekä tulevaisuudessa myös Pohjois-Amerikan ja Aasian välisessä liikenteessä.

SEURAAVAT 85 VUOTTA

Finnair on julkaissut 85-vuotisfuturiikin, joka hahmottelee Finnairin ja lentoliikenteen tulevaisuutta tämän vuosisadan lopulle asti. Finnair osallistuu teoksella keskusteluun lentoliikenteen tulevaisuuden mahdollisuuksista.

Kirjassa useat eri alojen kansainväliset asiantuntijat pohtivat, millaisia lentokoneet ovat tulevaisuudessa ja millä energialla ne kulkevat.

Historiaan ei voi vaikuttaa, tulevaisuuteen sitä vastoin voi. Parhaiten se tapahtuu asettamalla tavoitteita. Tulevaisuus on tahtotila.

Huippujohtaja haussa



TANELI HASSINEN

JOHTAJA

TALOUSVIESTINTÄ- JA
SIOITTAJASUHTEET

FINNAIR OYJ

Epätosi-TV:n erilaiset päänpudotus- ja ulosliputuspelit liimaavat jatkuvasti ruutujen ääreen miljoonia ihmisiä ympäri maailmaa. ”Taviksenkin” arkeen mahtuu monenlaista pudotuspeliä. Kenties siksi pelistä poisotkittujen ja poisotkijoiden mielennyrjähdykset kiinnostavat kanavasurffaria.

Finair-konsernin ylimpään postiin eli toimitusjohtajan paikalle haettiin viime syksynä henkilöä, jonka tehtävänä on löytää yhtiölle kannattavan liiketoiminnan mahdollisuudet. Finairin uuden toimitusjohtajan päänmetssätyksessä ei sovellettu TV:stä tuttua kisametodia. Esittelen kuitenkin seuraavassa kilpailuun kuuluvat lajit, joilla lentoyhtiön vetäjä erottuu perhosten keräilijöistä.

Ensin kisaan valikoidaan joukko nälkäisiä, riittävästi elämää nähneitä kandidaatteja. Verryttelytehtävänä on palikkatesti. Strategiassa konsernirakenne on avainasemassa. Testi suoritetaan palikoilla, joista osa on umpirautaa, osa puuta ja osa styroxia. Osa on magnetisoituja siten, että ne vetävät toisia palikoita puoleensa ja hylkivät toisia. Juuri näinhän toimivat yrityksen eri yksiköt, joiden yhteistyökyky on suorassa suhteessa kallon kovuuteen ja sydämen pehmeeyteen tai päinvastoin.

Palikat pitää järjestää siten, että ne sopivat yhteen sekä poistaa sellaiset osat, jotka eivät palvele kokonaisuutta. Jotkut osat täytyy pilkkoa kokonaisuuden kannalta oikeanlaisiksi. Kilpailun aikana on pelitilassa eri sidosryhmien edustajia arvostelemassa keskeneräisiä suorituksia. Erän voittaa rakennelma, joka nousee viiteen vappupalloon sidottuna ilmaan.

Jatkoon päässeet tarjokkaat siirtyvät seuraavaan tehtävään, jossa selvitetään perusbisneksen hallinta. Yhtiön ruoriin ei haluta pelkkää palikkapeluria, joka taiturimaisilla yrityskikkailuilla hakee nopeaa tuottoa omistajille. Menestyäkseen kilpailijan on hallittava tuoteparemmuuden kehittäminen ja pitkäjänteisen strategisen kilpailuedun tunnistaminen.

Kilpailijoille annetaan alkupääoma ja perässä vedettävä nakkikioski. Kilpailun voittoa janoavat nakkikioskinpitäjät kilpailevat keskenään asiakkaista ja heidän rahoistaan. Kilpailun vääristämiseksi myös testin järjestäjä pystyttää kioskeja, jotka myyvät talousnak-

keja puoleen hintaan.

Menestyäkseen kilpailijan on asemoiduttava strategisesti oikein sekä huolehdittava, että nakkisämpylätuote mausteineen antaa rahalle parhaan vastineen. Päivän lopussa lasketaan tulo ja markkinaosuus.

Kustannusten hallintaosiossa pelaajat laitetaan tienaamaan elantonsa katusoittajina. Heille annetaan puhkottu palkkahaitari ja plakkinen kippo. Haasteen lisäämiseksi haitarin palkeet on jäykistetty. Rei’itetty kurttu vie tehon sulosoinnuista ja soitannan tuotto on sen mukaista. Siinä voi moni pelaaja istua otsa kurtussa.

Tiimityö testaa hyvin verkostoitumiskyvyt. Kisassa pelaajat suhmuroivat toistensa selkensä takana erilaisia TV:n seikkailupeleistä tuttuja salaliit-toja, joilla pyritään pudottamaan joku kilpailijoista pelikentältä. Ovatko luotamukselliset sidokset pitkäällä tähtäyksellä parempi vaihtoehto kuin sakinhivutuksella aikaan saatu hetkelinen hyöty?

Ylikapasiteetin poistumisen hitautta kuvastaa se, että pois äänestetyt kilpailijat putkahtavat uudestaan peliareenalle kuin kumiukot. Laudalta pudotetun kilpailijan yllättävä ylösnousemus voi nostattaa hien muiden pelaajien otsalle.

Viimeisenä lajina on liikkuvaan maaliin juokseminen. Tehtävän tarkoituksena on selvittää kilpailijoiden kyky sopeutua yllättäviin muutoksiin. Oman hallinnan ulottumattomissa olevia kustannuksia edustavat kilpailijoiden jalkoihin valettavat betonisappaat.

Juostessa kilpailijan pitää kyetä sujuvasti kolmella kielellä kommentoimaan eri kohderyhmille, kuinka kilpailu sujuu. Matkan varrelle on asetettu pöytä, jonka ääressä kilpailijan on neuvoteltava sopimus henkilöstön kanssa. Vieressä on median edustajat, jotka huutavat kuin koulun pihamaalla: ”Tappelu, tappelu, tappelu...!”

Kilpailija, jolla on paras sopimus taskussa, ja joka löytää maalin ensimmäisenä kruunataan lentoyhtiön toimitusjohtajaksi. Tähän asti selvinneellä kilpailijalla on parhaat edellytykset johtaa yritystä menestyksellisesti vaikealla toimialalla, tasapainotellen erilaisten sidosryhmäintressien viidakossa.



Lentoliikenteen kurimus on jatkunut koko vuosikymmenen yhtä hyvää vuotta lukuunottamatta. Mitä täytyy tapahtua, että lentoliikenteestä voisi tehdä kannattavaa liiketoimintaa? [Teksti Taneli Hassinen](#)

KOVAT AJAT KANNUSTAVAT MUUTOKSIIN



Viime vuosikymmen oli lentoliikenteen kärsimystietä, Avia Dolorosaa. Ainoastaan vuosi 2007 oli toimialalla voitollinen. Finnairikin teki silloin ennätystuloksensa.

Muiden vuosien aikana toimiala teki maailmanlaajuisesti yhteensä 50 miljardin dollarin tappiot. Finnairilla sen sijaan oli muitakin hyviä vuosia kuin 2007, pitkälti Eurooppa-Aasia-strategian ansiosta.

Vuonna 2008 laskusuhdanne tuli nopeasti. Monet teollisuudenalat leikkautuivat ja sopeutustoimet olivat massiiviset. Kenellä oli ongelmana rahoitus, kenellä markkinoiden katoaminen. Heijastukset lentoliikenteen matkustus- ja rahtikysyntään olivat rajut.

Ensin liikematkustus romahti kymmeniä prosentteja. Vuoden 2009 lopulta alkaen kotitalouksien ostovoima heikkeni työttömyyden kasvaessa ja myös vapaa-ajanmatkustus alkoi vähentyä jälkisyklisesti.

Rahtikysynnässä laskusuhdanteen ensiaallot näkyivät jo keväällä 2008, jolloin maailmanlaajuinen rahtiliikenne lähti luisuun. Finnairin rahtikysyntä koki suuret miinuksensa vasta loppuvuodesta, koska 90 prosenttia Finnairin rahtiliiketoiminnasta on sidoksissa Aasian markkinoihin, jotka kantoivat pidempään kuin muut markkinapaikat.

Kysynnän sulaessa lentoyhtiöt leikkasivat tarjontaansa ja parkkeerasivat koneitaan tai lensivät niillä kevyempiä liikenneohjelmia. Lentoliikennemarkkinoilla oli jo ennen laskusuhdannetta ylikapasiteettia. Kysyntäromahdus kasvatti liikatarjontaa ennestään, mikä laski lentolippujen keskihintoja ennennäkemättömällä tavalla.

Liikevaihdon sulaminen ohuen liikevoittomarginaalin toimialalla edellyttää nopeita toimia myös kustannuspuolella. Lentotoimiala on suurten kiinteiden kustannusten ala ja koko kustannuspohjan reivaaminen alas vie aina aikansa.

Tätä vaivaa ovat verkostoyhtiöt pyrkineet helpottamaan viimeisten 20 vuoden aikana mittavilla ulkoistuksilla, mikä on parantanut niiden joustavuutta sopeutua nopeasti muuttuviin oloihin.

Monilla pitkäikäisillä yhtiöillä on edelleen sopeutumista jähkistäviä rakenteita. Muutamien kohdalla rakenteet on saatu muutettua vasta konkurssin tai yritysjärjestelyjen kautta.

➔ **LENTOLIIKENNE MUODOSTAA YHDESSÄ TIETOLIIKENTEEN JA PÄÄOMANLIIKKEIDEN KANSSA GLOBALISAATION VERENKIERRON, HENGITYKSEN JA AINEENVAIHDUNNAN.**



Halpalentoyhtiöiden lähtökohdat ovat olleet tässä suhteessa suotuisimmat. Parhaat niistä ovat jo perustamisvaiheissaan luoneet tarvittavat joustavuustekijät. Halpalentoyhtiöiden hintataso on kuitenkin ollut monille yrittäjille liian alhainen eikä liiketoimintamallia ole saatu toimimaan. Osa yhtiöistä on päätyneet konkurssiin.

Verkostoyhtiöiden ja halpalentoyhtiöiden liiketoimintamallit eroavat toisistaan. Verkostoyhtiöt reitittävät matkustajat liikenteellisten keskustensa eli hubien kautta, ja luovat siten yhteydet lukuisten kaupunkiparien välille. Halpalentoyhtiöt sen sijaan myyvät reitin kerrallaan eikä yhteyksiä taata edes yhtiön omassa verkostossa.

Merkittävä ero löytyy myös ansaintalogiikassa. Verkostoyhtiöt ovat näihin aikoihin asti sisällyttäneet lähes kaikki lentomatkamistamiseen liittyvät palvelut lentolipun hintaan. Halpalentokonseptissa lipun perushinta on alhaisempi, mutta se sisältää vain itse kuljettamisen. Muut palvelut – alkaen lähtöselvityksestä – maksavat erikseen.

Markkinoiden ja kuluttajakäyttäytymisen muutokset ovat haastaneet lentoyhtiöiden perinteisen jaon. Asiakassegmentit eivät erotu yhtä selvästi kuin aiemmin. Lyhyillä lennoilla turistiluokassa on sekä liikematkustajia että vapaa-aikaansa viettäviä.

Bisnesluokan kysyntä Euroopan sisäisessä liikenteessä on hiipunut, mutta samalla paljon matkustavia houkuttaa aiempaa enemmän kaukoliikenteen bisnesluokka kaikkine palveluineen. Näyttää siltä, että asiakas haluaa lisää valinnanvaraa tuotekokonaisuudelle ja on myös valmis maksamaan siitä.

Jokaisen palvelukomponentin tuottaminen aiheuttaa lentoyhtiölle kustannuksia. Voidakseen ylläpitää palveluja laskevien lipunhintojen ympärillä lentoyhtiöt ovat siirtymässä erilaisiin palvelupaletteihin, joilta asiakas voi valita haluamansa palvelut. Näin erityisesti turistiluokassa. On myös matkustajia, jotka ovat valmiita maksamaan kokonaispalvelusta. Sitä on tarjolla bisnesluokassa.

Halpalentoyhtiöt ovat jo pitkään hinnoitelleet palvelunsa erikseen. Myös verkostoyhtiöt ovat jo joiltain osin siirtyneet veloittamaan palveluista, kuten esimerkiksi matkatavaran kuljettamisesta. Ateria- ja juomamyynnissä on monilla lentoyhtiöillä paljon pidemmät perinteet.

Osa amerikkalaisyhtiöistä veloittaa erikseen toisesta matkatavarasta, osa jo ensimmäisestä. Myös asiointi lentoyhtiön kanssa on hinnoiteltu erikseen. Henkilökohtainen palvelu puhelimesa, lipputoimistossa tai lähtöselvitystiskillä on erihintaista kuin itsepalveluvaihtoehdot.

Lentoyhtiöt pyrkivät sekä hinnoittelemaan palvelunsa että saamaan aikaan lisämyyntiä lennolla sekä ennen ja jälkeen lennon. Asiakas on lentoyhtiön käsissä matkan ajan ja asiakaskontakti on aina arvokas.

Myös kanta-asiakasjärjestelmät liittyvät juuri tähän osaan ansaintalogiikkaa. Pisteiden keruu- ja käyttömahdollisuuksia kehitetään siten, että asiakas voi hankkia ja kuluttaa pisteitä lentomatkan lisäksi käyttäessään muita palveluja.

Lentomatkustuksen ympäristö on muuttumassa yhä monitahoisemmaksi kokonaisuudeksi, jossa itse ilmakuljetus luo ainoastaan palvelun perusrungon. Lentoyhtiö pyörittää arvoketjua, jossa ansainta syntyy erilaisten yhteistyöverkostojen kautta. Samalla asiakkaalle muodostuu erilaisten vaihtoehtojen tarjonta, josta hän voi valita haluamansa palvelut.

Lentoliikenne muodostaa yhdessä tietoliikenteen ja pääomanliikkeiden kanssa globalisaation verenkierron, hengityksen ja aineenvaihdunnan. Etäisyydet eivät rajoita inhimillisen kanssakäymisen mahdollisuuksia. Yhteydenpito eri tasoilla on mahdollista nykyisillä rakenteilla.

Lentoyhtiöiden on toimittava kansainvälisesti kilpailluilla markkinoilla kannattavasti. Ollakseen kilpailukykyisiä lentoyhtiöt joutuvat muovaamaan rakenteitaan joustavammiksi ja leikkaamaan kustannuksiaan sekä kehittämään liiketoimintamalleja asiakkaiden tarpeista lähteviksi.

Taloudellisen toimeliaisuuden lisääntyessä lentomatkustuksen ja -rahdin kysyntä kasvaa jälleen. Tulevat talouden sykli saattavat olla aikataulultaan ja muodoltaan yllätyksellisiä. Sen vuoksi nyt taakse jäävästä laskusuhdanteesta lentoyhtiön on lähdettävä toimintatavoiltaan ja rakenteiltaan terveempänä.



Millä lentoyhtiö vastaa vaihtelevan kysynnän tuomiin haasteisiin? Mitkä ovat avaimet 86-vuotiaan verkostoyhtiön tulevaisuuteen? Kuinka lentoliikenteen globaalissa kilpailussa voi pärjätä? Tässä on lentoyhtiön selviytymisopas lähdeittäessä lentoliikenteen vaikeaan ja osin tuntemattomaan maastoon. Finnairissa ei uskota ainoastaan yhtiön selviytymiseen vaan myös sen menestykseen. Kaikki lähtee hyvästä strategisesta pohjasta. Tervetuloa kyytiin! [Teksti Taneli Hassinen](#)

USVASTA UUTEEN NOUSUUN

Toimialan murroksen keskellä on toimiva strategia muodostunut keskeiseksi ponnistusalueeksi tulevaisuuteen. Maailmantalous ja liiketoimintamallit muuttuvat nopeasti. Enää ei riitä, että strategia kantaa tänään. Visioiden on oltava kauaskantoisempia.

Finnair asetti kaksi ja puoli vuotta sitten visionsa vuoteen 2017. Tavoitteena on olla laatu- ja ympäristötietoisin lentomatkustajan halutuin vaihtoehto mannertenvälisessä liikenteessä. Kotialueena on pohjoinen pallonpuolisko. Maantieteellinen sijainti on kilpailuetu, jota muut eivät voi kopioida.

Ei siis suurin, mutta paras. Lähes koko viime vuosikymmenen Finnair oli nopeimmin Aasian-liikenteessä kasvava eurooppalainen lentoyhtiö. Lyhyimmät ja nopeimmat yhteydet Euroopan ja Aasian välillä kulkevat Helsingin kautta. Samanlainen Helsinki-keskeinen akseli muodostuu myös Pohjois-Amerikan ja Aasian välille.

→ **FINNAIR LENTÄÄ MAAILMAN MODERNEIMMALLA KAUKOLIKENNELAIVASTOLLA. UUSI TEKNOLOGIA VÄHENTÄÄ POLTTOAINEEN KULUTUSTA JA PÄÄSTÖJÄ.**

Asiakkaat ovat valinneet Helsinki-Vantaan lentoaseman yhdeksi maailman parhaista jo useana vuonna. Uusi Aasian-terminaali avattiin joulukuussa 2009. Sieltä löytyy muun muassa kylpylä ja lukuisia muita palveluja niille matkustajille, jotka vaihtavat Helsingissä lennolta toiselle. Konetta voi Helsingissä tuki vaihtaa nopeastikin.

Finnair lentää maailman modernimmalla kaukoliikennekalustolla. Investoinnit laivastoon on tehty. Uusi teknologia tuo tehokkuutta polttoaineen kulutukseen sekä alentaa päästöjä.



Lentoyhtiön toimintaedellytyksissä ja -ympäristössä on tapahtunut lyhyessä ajassa merkittäviä muutoksia. Ne edellyttävät että lentoyhtiössä päivitetään jatkuvasti strategian soveltamista ja toimintatapoja. Joskus pitää tarkentaa jopa itse strategiaakin, mikäli liiketoimintamallin edellytykset ovat muuttuneet.

Pelkkä hyvä strategia ei riitä, tarvitaan myös sen hyvä toteutus sekä kyky sopeutua muutoksiin. Lentoyhtiön on oltava ketterä liikkeissään, jotta erilaisiin kysyntävaihteluihin voidaan reagoida riittävän nopeasti ja tehokkaasti.

Finnair on asettanut kolme keskeistä tavoitetta, joita yhtiö tavoittelee tullakseen ulos laskusuhdanteesta voittajana.

– Tärkeintä on pitää huoli yhtiön taloudellisesta tilasta. Toiseksi päivittäme strategiaamme ja haemme parhaat keinot toteuttaa sitä. Kolmanneksi etsimme yhdessä henkilöstömme kanssa toimintatavat, jolla yhteiset tavoitteet saavutetaan, Finnairin uusi toimitusjohtaja Mika Vehviläinen linjaa.

Finnairissa kannattavuuden hoitoon on laadittu 200 miljoonan euron tulosparannusohjelma, joka sisältää säästöjä ja toimintojen tehostamista sekä toimia liikevaihdon kasvattamiseksi. Henkilöstön kanssa on tehty vakautussopimuksia. Niillä on saatu aikaan joustavuutta työvoiman käytössä, mikä puolestaan tuo kymmenien miljoonien eurojen säästöt.

Laskusuhdanteessa monien lentoyhtiöiden suuri huoli muodostuu rahavirrasta ja kassasta. Kassavirtaa varjellessaan lentoyhtiö saattaa vaarantaa kannattavuutensa. Kustannustason sopeuttaminen liikevaihdon laskua vastaavasti on usein vaikeaa.

Kustannusten hallinta kasvavassa liiketoiminnassa on helpompaa kuin laskevassa. Liikevaihto sulaa kahdesta syystä: volyymin ja keskihinnan laskusta. Lentoliikenteen kustannusrakenteessa on elementtejä, jotka on helpompi sopeuttaa kuin toiset.

Muuttuvia kuluja saa alennetuksi kapasiteetti- ja kiinteistöleikkauksilla, mutta toimialalla kiinteiden kustannusten osuus on poikkeuksellisen korkea. Esimerkiksi henkilöstövähennyksillä voi sopeutua liikenteen vähenemiseen. Lento- ja rahtihintojen laskua vastaan täytyy alentaa työn yksikköhintaa, mikä ei ole yksinkertaista.

→ ETSIMME YHDESSÄ HENKILÖSTÖN KANSSA TOIMINTATAVAT, JOILLA YHTEISET TAVOITTEET SAAVUTETAAN.

2000-luvun alussa Finnairissa aloitettu määrätietoinen panostus Eurooppa-Aasia-liikenteeseen on osoittanut toimivuutensa vuosikymmenen aikana. Tämä Helsingin kautta kulkeva liikenne säilyy Finnairin strategian ytimenä jatkossakin. Kysynnän painopiste on siirtymässä itään. Nyt puhutaan pikemminkin Aasia-Eurooppa-liikenteestä.

Viime vuosikymmenen puolivälissä Finnairin Aasian-verkostoa uudistettiin. Muutoksen jälkeen kaikkiin kohteisiin lennetään nyt välilaskuttomasti. Samassa yhteydessä useimmat Aasian-kohteet muutettiin päivittäisiksi. Uudelleenjärjestelyllä parannettiin sekä tuotetta, erityisesti liikematkustajan näkökulmasta, että alennettiin myös toiminnallisia kustannuksia.

Verkostoa on kuitenkin jatkuvasti tarkasteltava uudelleen. Lentoyhtiömaailmassa yksin on vaikea menestyä. On mietittävä, voiko yhteistyökumppani hoitaa jonkin osan verkostosta tehokkaammin. Euroopassa on useita kohteita, joista hyvä partneri voi syöttää matkustajia Finnairin Aasian-lennoille ja päinvastoin.

Toimialan murros on näkynyt myös lentoyhtiöiden henkilöstön kehityksessä. Verkostoyhtiöt ovat tuottaneet valtaosan palveluistaan osana omia toimintojaan. Osaamista on kertynyt pitkäikäisiin yhtiöihin.



Osaamista on myös lentoyhtiöarakeiteiden ulkopuolella. Markkinoille on tullut palveluntarjoajia, jotka ovat keskittyneet johonkin lentoliikenteen erityisalueeseen. Maapalvelut, catering ja lentokonehuolto ovat tyypillisiä esimerkkejä. Kumppanuusverkostolla saavutetaan joustavuutta, jota lentoliikenteen voimakkaat kysyntävaihtelut ja liikenteen rakenne edellyttävät.

Myös lentoyhtiöillä itsellään on monipuolista osaamista, joka halutaan pitää omissa käsissä. Strateginen suunnittelu, palvelu, myynti ja markkinointi sekä hinnoittelu ovat esimerkkejä lentoyhtiön kilpailukyvyyn kannalta olennaisista osaamisalueista. Myös operatiivisella osaamisella on vaikutus lentoyhtiön menestykseen.

Finnairissa kehitetään henkilöstön osaamista liiketoiminnan kannalta keskeisillä alueilla. Se on osa laajempaa kokonaisuutta, jossa organisaatiokulttuuria viedään kohti asiakaslähtöisempää toimintatapaa ja johtamisjärjestelmää. Hyvässä kulttuurissa viihtyvät sekä asiakkaat että henkilöstö.

TEHOJA UUDELLA RAKENTEELLA

Finnairissa toteutettiin syksyn 2009 aikana organisaatiomuutos, jolla konsernin reitti- ja lomalentotoiminnot keskitettiin yhtenäiseen Lentoliikenne-organisaatioon. Uudella rakenteella luodaan tiiviimpi yhteys liiketoiminnan ja konsernihallinnon välille.

Finnairin liiketoiminta jakautuu nyt viiteen kokonaisuuteen: kaupalliset toiminnot, operatiiviset toiminnot, asiakaspalvelutoiminnot, matkapalvelut sekä lentotoimintapalvelut. Tukitoimintoina ovat talous ja rahoitus, henkilöstöhallinto, viestintä ja yhteiskuntasuhteet, resurssinhallinta, liiketoiminnan kehittäminen ja lakiasiat.

1.10.2009 tehdyllä muutoksella tavoitellaan parantuvaa palvelutuotteen hallintaa ja sen myyntiä sekä tehostuvaa resurssien käytön suunnittelua ja tuotannonohjausta. Toimintojen uudelleenjärjestely selkeyttää vastuualueita ja tuo kustannussäästöjä. Uudelleenjärjestely on vähentänyt henkilöstötarvetta noin 200 hengellä.

Muutoksen myötä Finnair-konsernin ulkoisesti raportoitavista liiketoiminta-alueista poistui Lomaliikenne. IFRS-raportoinnin mukaiset ensisijaiset segmentit ovat Lentoliikenne, Lentotoimintapalvelut, Matkapalvelut sekä Muut toiminnot. Lentoliikenne-segmentti sisältää matkustajaliikenteen lisäksi Finnairin rahtiliiketoiminnan ja laivastoyhtiö Finnair Aircraft Financen. Aurinkomatkat siirtyi osaksi Matkapalveluja.



Lentorahtiliikenne elää maailmantalouden pulssilla. Talouden suhdanneheilaukset näkyvät rahtikysynnässä usein rajustikin. Nyt on jo nähtävissä signaaleja paremmasta. [Teksti](#) Taneli Hassinen

RAHTI TOIPUU NOPEASTI LASKUSUHDANTEESTA



Lentorahti elää investoinneista ja kestokulutustavaramarkkinoista. Kuvassa Mika Pernu ja Sami-Pekka Koskinen.

Maailmanlaajuiset kysynnän ajurit veivaavat rahdin volyymilukuja ylös ja alas suhdanteiden käännteissä. Jo ensimmäiset orastukset tulevasta suhdannekehityksestä heijastuvat yleensä juuri rahtikysyntään.

– Lentoliikenteen vaikean vuoden 2009 jälkeen lentorahdin kysyntä on elpymässä nopeasti. Yritykset täydentävät viime vuonna tyhjennettyjä varastojaan, mikä on näkynyt rahtiliikenteen volyymien nopeana kasvuna. Tavoitteenamme on aloittaa oma rahtikoneliikenne Aasian-kohteiden ja Helsingin välillä, Finnairin rahtiliiketoiminnan johtaja Antero J. Lahtinen sanoo.

Vaihtelu rahtikysynnässä on ollut rajua. Vielä vuonna 2008 Finnair Cargo Oy teki loistavan tuloksen. Silloin jo vuoden viimeisinä kuukausina rahtivolymit laskivat kaksinumeroisin luvin edellisvuoteen verrattuna.

Vuosi 2009 oli heikko koko lentoliikenteelle. Lentorahdin kysyntä painiskeli suurimpien miinustensa kanssa keväällä, jolloin huonoimpina kuukausina kuljetettujen tonnien määrä laski yli 20 prosenttia.

Rahtimarkkinan romahtaminen heijastui luonnollisesti myös markkinahintoihin. Lentorahdin hintataso laski viime vuonna 30 prosenttia edellisvuodesta. Markkinoilla oli hetkessä runsaasti ylikapasiteettia.

Vuoden 2009 alussa Finnairin rahtitoiminnoissa tehtiin voimakkaita sopeutustoimia. Operatiivista henkilöstöä vähennettiin irtisanomisten ja lomautusten kautta.

– Työvoimaa vähentämällä voitiin sopeutua mittavaan volyymin vähentymiseen erityisesti rahtiterминаalissa. Rahdin kuljetushintojen heikentyminen vaikutti rajusti myös kannattavuuteen. Siihen sopeutuminen oli paljon vaikeampaa, Lahtinen toteaa.

Joulukuun 2009 alussa varastointitoimia siirrettiin Suomen Transval Oy:lle. Siirron mukana siirtyi noin 130 varastotyöntekijää uudelle työnantajalle, jonka ydinliiketoimintaa ovat rahtiterminaali- ja varastointitoiminnot.

– Liiketoimintasiirrolla saamme joustavuutta varastointitoimintojen resursoinnissa. Näin pystymme muuttamaan kiinteitä kustannuksiamme muuttuviksi ja varmistamaan kilpailukykyämme myös pitemmällä aikavälillä.

Lentorahti elää investoinneista ja kestokulutustavaramarkkinoista. Aasian kansantaloudet kasvavat muuta maailmaa nopeammin. Esimerkiksi Kiinan ja Intian bruttokansantuotteen kasvuvauhti on 6–8 prosenttia vuodessa.

Teollisuustuotteet hakevat tiensä markkinoille myös Aasian ulkopuolella, mikä lisää lentorahtikysyntää. Kysynnän ja tuotannon elpessä laskusuhdanteen tyhjentämät varastot täyttyvät jälleen, mikä näkyy rahtivolyymien ja -kysynnän nousuna erityisesti Aasiasta Eurooppaan suuntautuvassa liikenteessä.

– Laskusuhdanne oli Kiinan markkinoilla vain yskähdys. Talouden vahva kasvu auttoi Kiinaa toipumaan nopeasti kuopasta. Lentorahtimarkkinoilla kysyntä kasvaa ja lisäkapasiteetille on tarvetta, Finnair Cargon myyntijohtaja Pertti Mero toteaa.

Japanissa rahtikysyntä laski roimasti vuoden 2008 syksyllä ja alkoi toipua viime vuoden kesällä. Myös Etelä-Korean rahti on palannut nopeasti maan valuutan edullisuuden ja toimialarakenteen ansiosta. Etelä-Korean teollisuustuotanto painottuu vahvasti kuluttajatuotteisiin, joiden kysyntä elpyy vauhdilla.

Thaimaan Bangkok toimii Kaakkois-Aasian keskuksena, johon ja josta on hyvät yhteydet muun muassa Vietnamiin, Kambodžaan ja Laosiin.

– Monet kansainvälisesti tunnetut tuotemerkit ovat siirtäneet valmistusta näihin maihin. Kulutus tapahtuu kuitenkin muualla maailmassa, mikä lisää rahtikysyntää, Mero kertoo.

➔ **LENTORAHTIMARKKINOILLA KYSYNTÄ KASVAA JA LISÄKAPASITEETILLE ON TARVETTA.**

Pohjoismaista Ruotsin tilanne on parempi kuin Suomessa, mikä johtuu Ruotsin vientiteollisuuden laajemmasta tuotesortimentista. Kysyntä suuntautuu kuitenkin voittopuolisesti Aasiasta Eurooppaan.

Kasvaneen rahtikysynnän vuoksi Finnair tutkii rahtikoneoperaatioiden aloittamista Aasian keskeisistä rahtikohteista Helsinkiin.

– Aasian-markkinoilla kasvava rahtikysyntä tarjoaa mahdollisuuden kapasiteetin kasvattamiseen. Kysyntä suuntautuu Aasiasta ennen muuta Pohjois-Eurooppaan, joka on kotimarkkinamme, Lahtinen sanoo.



Kysynnän ja tuotannon elpessä laskusuhdanteen tyhjentämät varastot täyttyvät jälleen.



Finnairilla on käsissään useita valttikortteja, jotka eivät putoa kovemmissakaan yhtiötä ravisuttavissa turbulensseissa. **Teksti** Marjo Hellman ja Maria Mroue

FINNAIRIN VALTTIKORTIT



TOIMIVA AASIAN- STRATEGIA

Käänteinen Kiina-ilmiö

1 Finnairin toimivalla Aasian-strategialla on suuret vaikutukset niin yhtiölle kuin koko yhteiskunnallekin. Aasian työllistämisaikutukset ovat huimat. Finnair raportoikin käänteisestä Kiina-ilmiöstä: työpaikat eivät valukaan Suomesta Kiinaan, vaan toinpäin.

- Vuoteen 2007 mennessä Aasian-strategia on työllistänyt lähes 3 500 henkilöä.

- 23 prosenttia Helsinki-Vantaan lentoaseman kansainvälisten lentojen matkustajamäärän kasvusta tulee Aasian-liikenteestä.

- Finnairin Aasian-strategia toi 3,7 prosenttia Suomen BKT:n kasvusta vuosina 2002–2007.

Ilman toimivaa Aasian-strategiaa Finnair olisi saattanut näivettyä alueelliseksi toimijaksi. Finnairin kymmenen vuoden tähtäimessä on rakentaa Eurooppa-Aasia-akselin lisäksi toinen akseli Pohjois-Amerikan ja Aasian välille.

VIA HELSINKI

Suorin, lyhyin ja vähäpäästöisin reitti Aasiaan

2 Via Helsinki tarkoittaa lyhintä mahdollista reittiä Euroopasta Aasiaan: Helsinki-Vantaan kautta kulkee suorin reitti Euroopan ja Aasian välillä. Reitti onkin ekologisesti järkevin ja vähäpäästöisin tapa matkustaa Aasiaan. Lennolla Berliinistä Helsingin kautta Tokioon tuotetaan 84 kg vähemmän hiilidioksidipäästöjä matkustajaa kohden kuin lennettäessä Frankfurtin kautta.

Helsingin kautta Aasiaan matkustetaan koko ajan oikeaan suuntaan. Myös välilasku oikeassa paikassa vähentää päästöjä, koska polttoainetta ei kulu sen kuljettamiseen.

Via Helsinki tarkoittaa myös sujuvaa koneenvaihtoa ja uusia lentokenttäpalveluja. Useissa matkustajatutkimuksissa Helsinki-Vantaa sijoittuu Euroopan lentoasemien parhaimmista.

Lisää mukavuutta matkustamiseen ovat tuoneet lentokentälle vastikään avautuneet uudet palvelut. Terminaali-laajennuksen yhteydessä avatiin raikas ja rentouttava Via Spa -kylpylä sekä Finnairin uusi Via Helsinki Lounge.



VASTUULLISUUS

Yli 40 prosentin päästövähennykset vuosina 1999–2017

3 Finnair on aina ollut vastuullinen ja avoin lentoyhtiö. Finnair tekee jatkuvasti töitä niin taloudellisen, sosiaalisen kuin ympäristönkin hyvinvoinnin edistämiseksi.

Yhtiö julkaisi vuodelta 2008 yhtenä ensimmäisenä lentoyhtiönä maailmassa kansainvälisen GRI-ohjeistuksen (Global Reporting Initiative) mukaisen yhteiskuntavastuuraportin. Ympäristöraporttia Finnair on julkaissut jo kymmenen vuotta.

Taloudellinen vastuu: Kannattava lentoyhtiö pystyy investoimaan moderniin, vähemmän päästöjä tuottavaan teknologiaan ja turvaamaan työpaikkoja.



MODERNI LAIVASTO

Lentoyhtiön suurin ympäristöteko

4 Tärkein ympäristöteko, minkä lentoyhtiö voi tehdä, on investoida moderniin laivastoon, sillä suorien reittien ohella modernit koneet vähentävät ympäristökuormitusta oleellisesti.

Vuosikymmenen vaihteessa Finnair voi ylpeillä maailman moderneimmalla laivastolla. Euroopan-laivasto uudistettiin vastikään, ja kaukoliikenteen laivastouudistus saatiin juuri päätökseen.

Uudenaikainen laivasto kuormittaa ympäristöä aiempaa vähemmän, sillä uudet koneet kuluttavat vähemmän polttoainetta kuin vanhat.

Tämän lisäksi uusien koneiden huoltotarpeet ovat pienemmät ja lähtöluottavuus korkeampi, mikä parantaa täsmällisyyttä ja vähentää lentojen peruutuksia. Finnair onkin tilastojen mukaan yksi maailman turvallisimmista ja täsmällisimmistä lentoyhtiöistä.

Finnair on myös yhdenmukaistanut laivastoaan, mikä tehostaa miehistönkäyttöä ja vähentää tarvetta ylläpitää monen konetyypin huoltovalmiutta.



Sosiaalinen vastuu: Taloudellisesti tasapainoinen lentoyhtiö pystyy kantamaan myös sosiaalisen vastuunsa, turvaamaan ja luomaan työpaikkoja sekä edistämään hyvinvointia.

Ympäristövastuu: Yhtiö kerää jatkuvasti tietoa palvelujensa ympäristövaikutuksista ja on sitoutunut kehitystyöhön ympäristövaikutusten vähentämiseksi.

Vuosina 1999–2017 Finnairin päästöt vähenevät 41 prosenttia istuinta ja sataa kilometrä kohden.

Finnair minimoi ympäristöhaittoja myös suosimalla uushankinnoissa parasta tekniikkaa ja muuttamalla toimintatapojaan ympäristöystävällisemmiksi. Lisäksi Finnair edistää kestävä matkailua ja ottaa eettiset näkökulmat huomioon sopimuskumppaneita valitessaan.

Finnair haluaa olla maailman johtavia lentoyhtiöitä ympäristöasioissa.

Lue lisää Yritysvastuu-osiosta.

TULEVAISUUS


Lentämisen villit visiot

5 Finnairin nokka osoittaa vahvasti tulevaisuuteen. Kiikarissa ovat niin päästöjen vähentäminen kuin vilimmätkin visiot lentämisen tulevaisuudesta.

Julkisessa keskustelussa lentoliikenne on joutunut ilmasto-ongelmien syntipukiksi. Todellisuudessa lentäminen on liikkumismuotona yliveraisen tehokas. Lentäminen on nopeaa, eikä tarvitse paljoa infrastruktuuria: koko lennettävää matkaa ei tarvitse päällystää raiteilla tai asfaltilla, mikä edesauttaa esimerkiksi lajien monimuotoisuuden säilymistä ja viljelysmaan riittävyttä. Lentoliikenne on tietenkin vastuussa päästöistään, ja IATA:n tavoitteena on päästötön lentämisen teknologia vuoden 2050 mennessä.

Finnair julkaisi 85-vuotisjuhlensa kunniaksi vuoden 2008 lopussa historiikin sijasta futuriikin, jossa visioitiin lentämistä 85 vuoden päässä tulevaisuudessa, vuonna 2093. Muun muassa lentokonevalmistaja Airbusin kanssa yhteistyössä tehdyssä kirjassa ”Departure 2093 – Viisi visiota lentomatkalusta” visioidaan esimerkiksi päästötön lentokone, jonka sähkö tuotetaan aurinkopaneeleilla ja jonka kaikki materiaalit ovat täysin kierrätettäviä.

Futuriikki on niittänyt arvostusta ja mielenkiintoa ympäri maailman ja se on voittanut myös kansainvälisen PR-palkinnon vuoden parhaana julkaisuna.

 Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä sai muotonsa vuonna 1992, ja ensimmäiset Plus-pisteet jaettiin kolmi-
sen vuotta myöhemmin. Konsepti on havaittu toimivaksi, mutta sitä on hienosäädetty aikaan ja asiakaskun-
taan sopivaksi. Nykyään Finnair Plus -pistesaldoaan voi kerryttää esimerkiksi asuntokaupoilla ja pesulapalveluilla.
[Teksti Päivi Huuhtanen](#)

FINNAIR PLUS MUKANA ELÄMÄSSÄ



Finnair PlusShop on verkkokauppa, jossa voit maksaa ostoksesi Finnairin kanta-asiakaspisteillä, rahalla tai niiden yhdistelmällä (www.finnairplusshop.com).

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaa on muutettu entistä kokonaisvaltaisempaan suuntaan lisäämällä partneriverkostoon uusia yhteistyökumppaneita, jotka ovat läsnä asiakkaan arjessa muulloinkin kuin matkoilla. Varsinkin vähemmän matkustavat Finnair Plus -asiakkaat ovat toivoneet vaihtoehtoisia tapoja sekä käyttää että ansaita pisteitä.

– Haluamme olla mukana asiakkaan koko elämänkirjossa. Suomessa on panostettu yhteistyöhön alansa laadukaimpien osaajien kanssa, ja työ uusien partnerien löytämiseksi on edelleen käynnissä niin kotimaassa kuin Finnairin kaikissa ulkomaan kohteissakin, kanta-asiakasohjelmista vastaava johtaja Mikko Tuomainen kertoo.

Vuoden 2009 alkupuolella pisteohjelmaan lisättiin yli sata uutta partneria kolmestakymmenestä maasta. Tällä hetkellä tarjontaa on auton huollosta asuntovälityspalveluihin. Lisäksi asiakkaan palkitseminen on helpottunut uusien pisteidenkäyttötapojen myötä.

– Pisteitä voi käyttää nyt valuutan kaltaisesti, kun jäsenille tuli mahdollisuus yhdistää pisteitä ja rahaa palkintojen lunastamiseen. Nyt pieniä pisteitä voi hyödyntää aikaisempaa paremmin esimerkiksi PlusShopin avulla, Tuomainen kertoo.

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmalla on Suomessa noin miljoona ja ulkomailla puoli miljoonaa jäsentä. Vuoden 2010 uudistuksessa eri tason rajat muuttuvat ja ylempään luokkaan nousee huomattavasti aikaisempaa pienemmällä pistemäärällä. Lisäksi asiakkaille tarjotaan joustavampaa palvelua, kun pisteitä voidaan siirtää perheenjäsenten kesken.

→ YLEMPÄÄN LUOKKAAN NOUSEE NYT AIKAISEMPAA PIENEMMÄLLÄ PISTEMÄÄRÄLLÄ JA PISTEITÄ VOIDAAN SIIRTÄÄ PERHEENJÄSENTEN KESKEN.

Jo ensimmäinen Finnair Plus -piste on käypää valuuttaa Finnairin kanta-asiakkaalle. Alun perin ostamalla Finnairin lentoja kerättiin pisteitä, joita käytettiin lentojen tai hotellien maksamiseen. Joustoa pisteiden hyödyntämiseen ovat tuoneet vuonna 2009 esitellyt PlusShop ja Any Seat Reward.

Alun perin Finnair Plus -kanta-asiakasohjelma keskittyi tarjoamaan palveluita ja etuja matkustamiseen liittyen. Nykyään Finnairin kanta-asiakasohjelma tarjoaa myös muita keinoja käyttää pisteitä; kesäkuussa 2009 Finnair avasi ensimmäisenä eurooppalaisena lentoyhtiönä verkkokaupan, joka mahdollistaa pisteiden ja rahan yhdistämisen, minkä myötä kanta-asiakkuuspisteiden käyttömahdollisuus siirtyi uuteen aikakauteen.



→ FINNAIRIN KANTA-ASIAKKAAT VOIVAT ENSIMMÄISINÄ EUROOPASSA OSTA LENTOJA PISTEIDEN JA RAHAN YHDISTELMÄLLÄ.

Finnair PlusShop verkkokauppa avattiin kesäkuussa 2009. Kaupassa voi ostaa tuotteita joko pelkillä Plus-pisteillä, rahalla tai näiden yhdistelmällä. Ostoksiin käytettävien pisteiden ja rahan suhdetta voi säädellä itse, sen mukaan kuinka paljon pisteitä haluaa käyttää.

Pisteillä maksaminen edellyttää Finnairin kanta-asiakkuutta ja kirjautumista, mutta Finnair PlusShopissa voivat asioida myös ne, jotka eivät kuulu kanta-asiakasjärjestelmään. Tällä hetkellä kaupan valikoimaan kuuluu noin 2 000 tuotetta – ja tuotevalikoima kasvaa kovaa vauhtia. Valikoiman laajeneminen syksyn aikana on moninkertaistanut kävijämäärän sekä myynnin.

PlusShopin tuotevalikoimaa leimaa laatu: verkkokaupassa on saatavilla tuotteita Suomen johtavilta designmerkeiltä, kuten Marimekolta, Iittalta ja Hackmanilta, sekä tunnetuilta ulkomaalaisilta merkeiltä kuten Samsungilta, Xboxilta tai Design House Stockholmilta. Tarjolla on kattava valikoima tuotteita ravintola-vouchereista ja design-huonekaluista led-televisioihin ja kännyköihin.

Pisteiden ja rahan yhdistäminen on luonnollisesti mahdollista myös lentolippuja hankittaessa. Finnair tarjoaa ensimmäisenä lentoyhtiönä Euroopassa kanta-asiakkaalleen palvelua, jossa lentoja voi ostaa pisteiden ja rahan yhdistelmällä, palvelu kulkee nimellä Any Seat Reward.

– Tilaus PlusShopin ja Any Seat tuotteen kehittämiseen on tullut suoraan kanta-asiakkailtamme, jotka ovat toivoneet laajempia pisteiden käyttömahdollisuuksia, Tuomainen kertoo.

Niin Any Seat -lentovaraus kuin PlusShop palvelevat myös kansainvälistä kanta-asiakasta.

– Jos asiakas haluaa esimerkiksi Block-valaisimen piristämään iltaa Iosassa-Britanniassa, voi olla varma, että sähköliitännät ovat kyseiselle markkinalle oikeat. Meillä on valmius lähettää PlusShopin tuotetilauksia hieman yli viiteenkymmeneen maahan, Tuomainen kertoo.




TOP 5 TUOTEMERKIT FINNAIR PLUSSHOPISSA

- Marimekko
- Iittala
- Arabia
- Muumituotteet
- Fatboy



Finnair Plus -ohjelmassa on neljä tasoa: perus-, Silver-, Gold- ja Platinum-taso. Pisteitä voi nyt kerätä ja käyttää entistä joustavammin, mikä helpottaa myös tasojäseneksi nousemista.

 Lentämisen ympäristövaikutukset pysyvät tiukasti julkisuuden valokeilassa, mutta onko lentoyhtiölle taloudellisesti kannattavaa panostaa ympäristötyöhön ja vähentää päästöjään? Montako euroa asiakkaat ovat valmiita laittamaan pöytään lentääkseen vähemmän päästöin? [Teksti Maria Mroue](#)

TUOKO VASTUULLISUUS BISNESTÄ?



Ympäristöarvot liittyvät voimakkaasti laatuun ja matkustusmukavuuteen. Modernit koneet tuottavat vähemmän päästöjä ja ovat myös matkustusmukavuudeltaan kehittyneitä. Suorat reitit säästävät polttoainetta ja vievät matkustajan nopeammin perille. Ruuhkattomalla kentällä hukkapäästöjä syntyy vähemmän – ja asiakkaan matka on saumattomampi.

Finnairin ympäristötyö on pitkäjänteistä ja vastuullista. Tuloksena on vähemmän päästöjä ja enemmän pisteitä erilaisissa listauksissa, kuten Carbon Disclosure Projectissa (CDP), jossa Finnair lähes tuplasi pisteensä edellisvuoteen nähden. Mutta tehdäänkö ympäristötyöllä bisnestä? Auttavatko ympäristöargumentit myynnissä? Tuovatko päästövähennykset asiakkailta kassaan yhtään ylimääräistä euroa?

– Monet yritykset tarjoavat asiakkailleen mahdollisuutta kompensoida rahallisesti päästöjä, jotka aiheutuvat lentämisestä. Me voimme sanoa, että meidän asiakkaidemme ei tarvitse kompensoida erikseen, vaan Finnairin valitseminen Euroopan ja Aasian välillä lennettäessä vähentää päästöjä huomattavasti. Me siis itse asiassa kompensoimme asiakkaan puolesta. Mikäli loppusumma tällöin jää Finnairilla lennettäessä edullisemmaksi kuin erikseen kompensoitaessa, olemme erittäin vahvoilla asiakkaan valitessa lentoyhtiötä, Finnairin myynnistä Ruotsissa vastaava Matias Sarkkinen kuvailee.

Ruotsissa ympäristöasiat ovat paljon esillä ja niistä keskustellaan Sarkkisen mukaan jatkuvasti. Asiakkaat sekä yhä useammat jälleenmyyjät arvostavat lentoyhtiön vastuullisuutta ympäristöasioissa. Ympäristöargumentit ovat olennainen osa myyntityötä, mutta eivät yksin: ne linkittyvät voimakkaasti laatuun ja matkustusmukavuuteen.

– Moderni laivasto vähentää päästöjä – ja lisää samalla matkustusmukavuutta. Lyhyet, suorat reitit vähentävät päästöjä huomattavasti ja säästävät asiakkaan aikaa ja vaivaa. Helsinki-Vantaan lentokentällä on merkittävä rooli päästöjen vähentämisessä, kun liikenne sujuu saumattomasti – samalla asiakas voi nauttia sujuvista ja nopeista vaihtoista, Sarkkinen muistuttaa.

Ostopäätökseen pelkillä ympäristöarvoilla ei ainakaan vielä vaikuteta, mutta laadun ja imagon kautta niillä on merkitystä. Lisäksi asiansa kunnolla hoitavalle lentoyhtiölle aukeaa ovia, jotka muille pysyvät suljettuina.

– Ympäristöarvoilla on erittäin tuntuva imagoarvo. Tällä saralla Finnairin edelläkävijän rooli on mahdollisuus erottua kilpailijoista asiakkaan arvostamalla tavalla ja tehdä Finnairia tunnetuksi yhtiönä, jolla on suhteet kunnossa ympäristöönsä, kertoo Finnairin matkustajamyynnistä Etelä-Koreassa ja Thaimaassa vastaava Jani Peuhkurinen.

Sekä Thaimaassa että Etelä-Koreassa vihreät tuulet puhaltavat Peuhkurisen mukaan voimakkaina. Thaimaassa monia asioita on jo viety ympäristöystävällisempään suuntaan ja Etelä-Koreassa ympäristöasiat ovat vahvassa nosteessa: valtionhallinto julisti vastikään 60 vuoden vihreän kasvun vision.

Etelä-Koreassa Finnairia arvostetaan edelläkävijänä ja suunnannäyttäjänä. Finnair kutsuttiin ainoana länsimaisena yrityksenä mukaan Etelä-Korean yritysmatkustuksesta vastaaville henkilöille ja matkailualan toimijoille järjestettyyn seminaariin.

– Toivomme, että yhtiönne voi näyttää Etelä-Korealle sekä yrityksillemme tietä ympäristöystävällisempään suuntaan, Etelä-Korean ympäristöministeri Maanee Lee sanoi.

– On meille tietenkin kilpailuetu olla edelläkävijä, mutta samalla haastamme muut mukaan peliin, jossa lopulta taitaa olla vain voittajia, Peuhkurinen summaa.

→ MODERNI LAIVASTO VÄHENTÄÄ PÄÄSTÖJÄ – JA LISÄÄ SAMALLA MATKUSTUSMUKAVUUTTA.

Rahtimyynnissä on tullut eteen tilanteita, joissa kauppakumppaniksi hyväksytään vain vastuullisia, ympäristöasioistaan huolehtivia lentoyhtiöitä. Muut jäävät armotta suljetun oven taa.

– Huolintaliikkeille ja lähettäville ympäristöasiat ovat yhä tärkeämpiä ja tulevat ohjaamaan myyntikäyttäytymistä enemmän. Kauppaa käydään niiden kanssa, joilla asiat ovat kunnossa, kuten meillä Finnairissa, Finnair Cargon myyntijohtaja Pertti Mero kertoo.

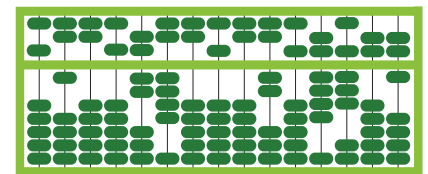
Mero vastasi vuodenvaihteeseen asti Finnairin rahtimyynnistä Japanissa, Etelä-Koreassa, Australiassa ja Uudessa-Seelannissa. Vuoden 2010 alussa Mero aloitti uudessa toimessaan Finnair Cargon myyntijohtajana.

Ympäristöarvojen on ennustettu kasvattavan merkitystään erityisesti yritysten päättäessä matkustusestaan, sillä yrityksillä on paineita omien asiakkaidensa suunnasta kehittää toimintaansa kestävämmäksi.

– Yritykset ovat kiinnostuneita konkreettisista esimerkeistä. Monien yritysten edustajat ovat saaneet ahaa-elämyksen, kun olemme demonstroineet päästömäärät heidän omalla matkustusvolyymillaan. Mitä enemmän yrityksessä matkustetaan sitä suurempi on kerrannaisvaikutus, Sarkkinen luonnehtii.

Tällä hetkellä ympäristötyön arvoa ei mitata euroissa, mutta tulevaisuudessa tilanne lienee toinen. Jo nyt säästöjä syntyy polttoainekuluissa, jos päästövähennysten aikaansaamiseksi panostetaan moderniin laivastoon, järkeviin reitteihin sekä säästeliäisiin lentotapoihin.

Lähtövalaisuudessa päästökauppa tuo oman lisänsä toiminnan ohjaamiseen ja oikeanlaisena globaalina järjestelmänä päästökaupalla voitaisiin parantaa toimialan ympäristövaikutuksia merkittävästi. Vertailtavan tiedon lisääntyessä myös asiakkaat voivat perustaa valintojaan yhä enemmän myös päästöihin. Ainakin kaikkein välinpitämättömimmät toimijat karsiutunevat markkinoilta päästökaupan ja etenkin yritysasiakkaiden vastuullisuusvaatimusten myötä.



LASKE MATKOJESI YMPÄRISTÖKUORMITUS

Finnair tarjoaa yrityksille <http://feel.finnair.com> sivustolla päästölaskuryökalun, jolla päästöt voidaan laskea juuri niillä reiteillä ja matkustusmäärillä, joita yritys käyttää.

Finnair kasvoi viime vuosikymmenellä voimakkaasti ja tälle kasvu-uralle me taas tähtääme, Finnairin uusi toimitusjohtaja Mika Vehviläinen toteaa. Haastattelu Taneli Hassinen

TAVOITTEENA ELINVOIMAINEN JA KASVAVA FINNAIR

Mika Vehviläinen aloitti Finnairin toimitusjohtajana vuoden 2010 helmikuun alussa. Seuraavassa hänen ajatuksiaan tulevasta maisemasta.

Millaisen yhtiön saat johdettavaksesi?

Toimialan vertailussa Finnair on hyvässä kunnossa oleva ja perustaltaan terve yhtiö. Pitkäikäisenä verkostoyhtiönä se on keskellä toimialan murrosta. Edeltäjäni Jukka Hienosen aikana rakenteissa ja toimintakulttuurissa tehtiin monia välttämättömiä muutoksia, eikä niiden läpivienti aina ole ollut helppoa. Haluankin tässä yhteydessä kiittää Jukkaa yhtiön luotsaamisesta vaikeissa oloissa.

Mihin laitat painopisteen aloittaessasi Finnairin toimitusjohtajana?

Kaiken toimintamme pitää lähteä asiakkaastamme. Tehtävämme on tuottaa asiakkaalle palvelu, josta hän on valmis maksamaan. Yrityksellä ei ole muuta tulolähdettä kuin palveluihin tyytyväinen asiakas. Yhä useammin Finnairin asiakkaat löytyvät Suomen rajojen ulkopuolelta. Emme luonnollisesti unohda suomalaistakaan asiakaskuntaa, joka on meille jatkossakin tärkeä.

Olen aloittanut Finnairin toimitusjohtajana aikana, jona lentoliikenne elää historiansa pahinta murrosta. On tärkeää, että tartumme määrätietoisesti asioihin ja toimenpiteisiin, joilla selviydymme tästä rajusta muutoksesta. Pohjatyötä on jo paljon tehtynä, mutta monet ratkaisut ovat vielä edessä. Meillä on kuitenkin hyvät ja terveet lähtökohdat työstää asioita.

Lentoyhtiöille myös turvallisuus on ensiarvoisen tärkeää. Siitä emme tingi missään oloissa. Terve kannattavuus luo turvallisuuskulttuurille parhaan perustan. Se edellyttää, että yhtiön toimia arvioidaan ja kehitetään jatkuvasti.



Miten arvioit nykyisen maailmantalouden tilan vaikuttavan Finnairiin?

Toimialan pitkän aikavälin muutoksen ohella olemme myös keskellä historian pahinta lamaa. Vaikka taantuman ongelmat ajan myötä jäävätkin taakse, toimialan muutos jää silti.

Pidemmällä aikavälillä sopeutumisen toimialan uusiin pelisääntöihin edellyttää pysyviä muutoksia, joita olemme jo alkaneet tehdä. Taantuma on jossain vaiheessa ohi ja silloin on oltava iskukykyinen.

Millaiset mahdollisuudet Finnairilla on menestyä?

Meillä on hyvä strategia, jonka päälle voimme tulevaisuuttamme rakentaa. Sen keskeisinä elementteinä ovat nopeimmat yhteydet Euroopan ja Aasian välillä, asiakkaiden kiittelemä palvelumme sekä laivastomme, joka on yksi maailman moderneimmista.

Kun olemme selvinneet nykyisestä toimialan kurimuksista, voimme panostaa tulevaisuuden kasvuun. Finnair kasvoi viime vuosikymmenellä voimakkaasti ja tälle kasvu-uralle me taas tähtääme.

”Lentoyhtiöille turvallisuus on ensiarvoisen tärkeää. Siitä emme tingi missään oloissa.”

Miten Finnair aikoo pärjätä kilpailijoihinsa nähden?

Uskon, että meillä on edelleen mahdollisuudet pysyä eurooppalaisten lentoyhtiöiden huipulla tekemällä kovasti työtä ja oikeita asioita. Me rakennamme verkostoamme, palvelujamme ja rakennettamme selkeästi kilpailukykyisemmiksi. Aiomme tehdä asiat paremmin kuin kilpailijamme. Se näkyy tuotteissa, palveluissa ja kustannustehokkuudessa.

Liiketoiminnassamme on nyt riipeästi tehtävä ne välttämättömät asiat, joilla lähitulevaisuus turvataan. Nykyinen 200 miljoonan euron säästö- ja tehostamisohjelma on tärkeä osa suunnitelmaa, jolla Finnair pääsee vaikean ajan yli. Siinä ovat merkittävänä apuna suurten henkilöstöryhmien kanssa tehdyt vakautussopimukset. Samalla arvioimme kaikkia toimintamme osa-alueita ja rakenteita ja katsomme missä vielä pystymme tehostamaan liikenteen ja palvelujen tuottamista.

Toimiva ja kannattava lentoyhtiö perustuu tarkasti hiottuihin ydintoimintoihin, sitoutuneeseen omaan henkilöstöön sekä luotettavien yhteistyökumppaneiden verkostoon. Me kaikki Finnairin palveluketjussa työskentelevät osallistumme tulevaisuuden lentoyhtiön rakentamiseen.

Logbook

Matkailu

- 26 Pääosassa asiakas
- 28 Matkusta järkevästi
- 30 Vastuullista lentomatkailua
- 32 Talven ihmema
- 38 Kesäinen Lappi
- 40 Viisas lomailija kunnioittaa kohdetta
- 42 Valitse vastuullinen hotelli
- 44 Myyttinen Shanghai
- 52 Idässä on potentiaalia
- 54 Via Spa
- 56 Uudistettu bisnesluokka
- 58 Kolumni - Tyler Brülé



Matkailu

Finnairille pääosaa esittää aina asiakas. Joulukuussa avattu Via Spa -kylpylä rentouttaa ennen jatkolentoa. Kehoa hellivät saunat ja ylelliset hoidot ovat lentokenttämaailmassa uutta. Kaukoliikenteen uudessa bisnesluokassa istuimet liukuvat täysin vaakatasoon ja uuden järjestelyn myötä yksityisyyttä ja tilaa on entistä enemmän.

Joskus näytelmä häiriintyy sään oikuttelun tai muiden tapahtumien vuoksi. Tällöin estradille asiakkaan matkaa tukemaan nousee joukko ammattilaisia, jotta matka voi jatkua.

7 Finnairille tärkeimmässä roolissa on asiakas ja hänen tukeaan rautaiset ammattilaiset. **Teksti** Manti Väättäinen-Pereira ja Marjo Hellman

PÄÄOSASSA ASIAKAS

Yksi asiakaslupauksistamme on kuljettaa matkustaja aikataulussa määränpäähensä. Aina silloin tällöin sää tai tekninen vika muuttaa suunnitelmia. Silloin estradille nousee pääosan esittäjän eli asiakkaamme tueksi liuta rautaisia ammattilaisia – ja matka voi jatkua.

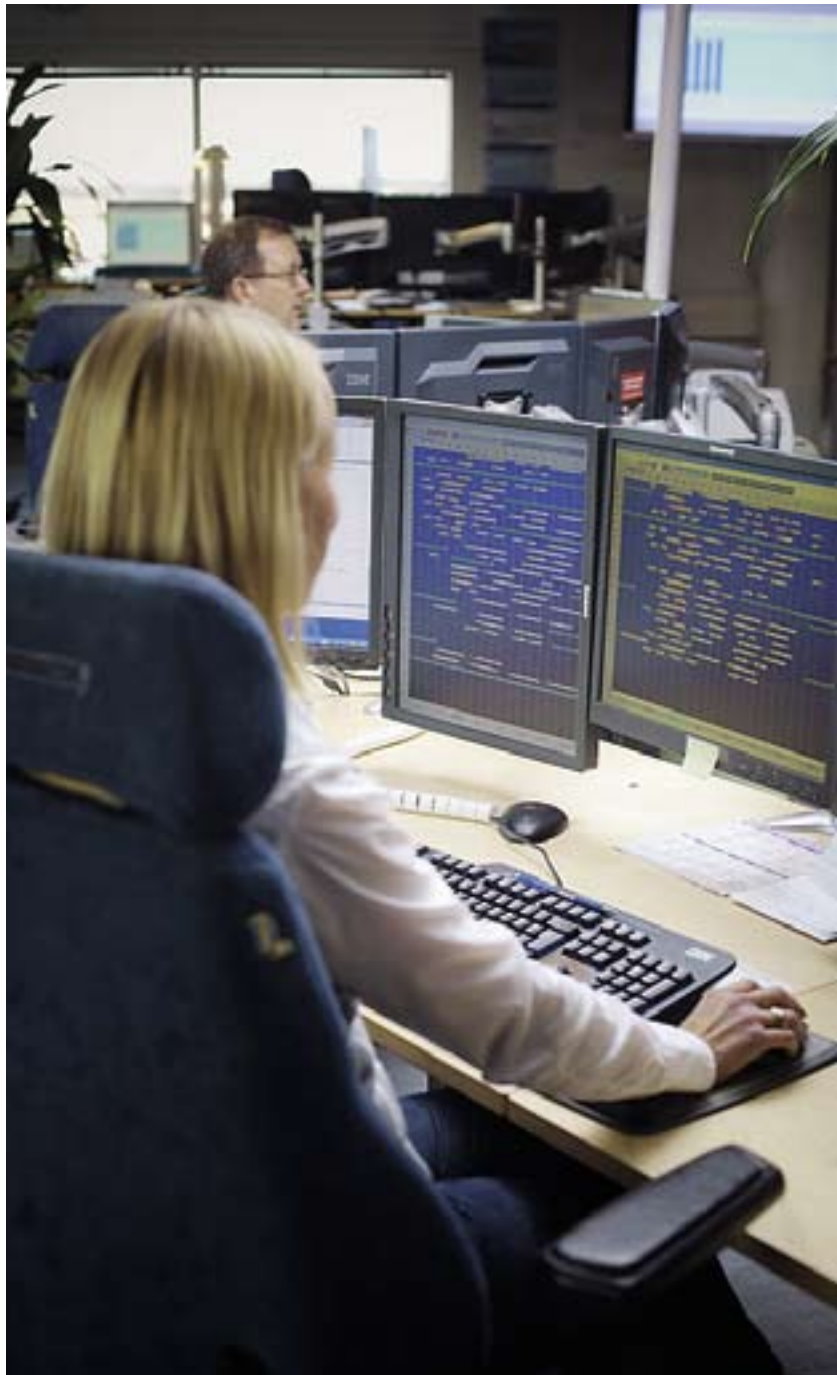
Kaikki lentoliikenteen epäsäännöllisyystilanteet hoidetaan keskitetysti Helsingistä käsin, jolloin koko liikenneverkon eri langanpätkät pystytään pitämään käsissä ja kokonaiskuva epäsäännöllisyyksien kerrannaisvaikutuksista ja kustannuksista kristallisoituu.

NCC Network Control Center on koko Finnairin lentoliikennettä valvova operaatiokeskus. Se vastaa globaalista operointiympäristöstä, oman tuotannon tilan sekä matkustajavirtojen ennakoinnista ja seurannasta sekä verkoston luotettavuudelle kriittisten tekijöiden tunnistamisesta. NCC tekee myös päätökset verkoston muuttamisesta toimenpiteineen ja johtaa liikenteeseen vaikuttavia häiriötilanteita.

IRRE Flight Irregularities -yksikköön kuuluu kaksi tiimiä: IRRE-tiimi pääkonttorissa sekä ulkomaan terminaalin lipputoimisto Helsinki-Vantaan lentoasemalla, joka keskittyy Helsingistä lähteviin sekä Helsingin transit-matkustajiin.

IRRE informoi ja ohjeistaa lentoasemia ja muita toimijoita kuten Cateringia sekä rahti- ja matkatavarakuormausta.

IRRE tiedottaa ja ohjeistaa sidosryhmiä; Finnair Customer Care Centeriä, contact centereitä ja kaupunkitoimistoja. IRRE syöttää tarvittaessa lennon uudet tiedot varausjärjestelmään, päivittää matkustajien varaukset ja e-liput sekä lähtöselvityksen uusille jatkolennoille.



GCC Gateway Control Center vastaa Finnairin Helsinki-Vantaan lentoasemalle saapuvista koneista ja seuraa liikennettä aktiivisesti. GCC vastaa Helsinki-gatewayn kapasiteetin ja kuormituksen ennakoinnista, liikenteen priorisoinnista epäsäännöllisyys- ja ruuhkatilanteissa sekä jatkoyhteyksien varmistamisesta NCC:n antamissa raameissa.

Yksikkö vastaa myös konepaikoituksen, matkustajaohjauksen ja maapalvelutoimintojen päivittäisestä yhteistoiminnasta ja sen ohjauksen kehittämisestä.

GHA Finnairin maapalveluiden tuottaja eli Ground Handling Agent Helsingissä on Northport. Se informoi kentällä jo olevia matkustajia ja lähtöselvittää matkustajat mahdollisille uusille jatkolennoille, jakaa tarjoilukupongit, järjestää tarvittaessa hotellimajoitukset ja maakuljetukset. Samaa tehtävää hoitavat muut yhteistyökumppanit kohdeasemilla.



1 Sini Taivas on lähdössä työmatkalle Tokioon. Hän on tehnyt lähtöselvityksen Finnairin lennolle jo hyvissä ajoin ja viimeistelee työpaikallaan kokousmateriaaleja. Hän ei vielä tiedä, että Tokion aluetta riepottava taifuuni vaikuttaa myös hänen Helsingistä lähtevän lentonsa lähtöaikatauluun.

2 Taifuuni on noteerattu NCC:ssä Helsingissä, ja koko laajarunkolaivaston liikennöinti joudutaan ottamaan tarkastelun alle. NCC:stä otetaan yhteys IRREen, jonka kanssa kartoitetaan eri vaihtoehtoja. Myöhästyykö lento vai joudutaanko se kenties perumaan? Helsingistä lähtevää Tokionlentoa päätetään myöhästyttää kuudella tunnilla.

3 IRRE tiedottaa Siniä ja muita matkustajia lennon myöhästymisestä tekstiviestillä, sähköpostilla tai puhelinsoitolla. IRRE hoitaa viestin asiakkaalle silloin, jos lento myöhästyy yli kolme tuntia tai lento peruuntuu. Automaattinen tekstiviesti lähtee matkustajille, kun lento viivästyy yli 30 minuuttia mutta alle kolme tuntia.

IRRE koordinoi matkustajia Japanin päässä sekä muualta Euroopasta Helsinkiin tulevia vaihtomatikustajia, jotka jatkavat Sinin kanssa myöhästetyllä lennolla Tokioon. IRRE tutkii mahdollisuuksia uudelleenreitityksille.



4 NCC informoi myöhästymisestä GCC:tä Helsingissä ja maapalvelun tuottajia (GHA) matkustajien lähtöasemilla niin Helsingissä kuin myös eri puolilla Eurooppaa ja Japania.

5 Sini lähtee lentokentälle suoraan töistä, sillä lentoaan odottaessa hän ehtii sauna ja rentoutua Helsinki-Vantaalla Finnairin Via Spa -kylpylässä. Spassa on tarjolla pikahoitoja kiireisille, mutta Sini ehtii nyt käyttää hemmotteluun enemmän aikaa.

Seuraavan iltapäivän palaveria Tokiossa ei hyväksi onneksi tarvinnut siirtää, vaan Sini ehtii siihen lennon myöhästymisestä huolimatta.

KESKITETYT JÄRJESTELMÄT AUKAVAT KUN ON PALJON HUOMIOITAVAA

- Sääennuste.
- Koneenkäyttö. Miten lennon myöhästyttäminen tai peruuttaminen vaikuttaa koko verkoston koneenkäyttöön?
- Työajat. Miten miehistön viranomaismäärien mukaiset työtunnit täyttyvät?
- Lentokenttäslotit. Mikä on lentojen maksimiperuutusmäärä lentoasemittain per aikataulukausi?
- Talous. Millainen kustannusyhtälö myöhästymisestä tai peruutuksesta muodostuu yhtiölle?
- Järjestelyt. Miten mahdollinen uudelleenreititys voidaan järjestää?
- Maapalvelut. Käytännön tehtävien koordinointi maapalveluja tuottavan GHA:n eli Ground Handling Agentin kanssa, joka hoitaa asiakkaat lentoasemilla.
- Aikataulu. Jos kyseessä olisi ollut tekninen vika, arvioitaisiin vian etsintään ja korjaukseen kuluva aika.

➔ **Lentäen, junalla vai laivalla? Se riippuu matkasta ja käytössä olevasta infrastruktuurista. Matkustamisen ympäristövaikutuksia voidaan hilata alas – järjellä. Esimerkiksi eettisesti sitoutuneiden yritysten kannattaa huomioida, että oikeilla reitti- ja kulkuneuvovalinnoilla on merkitystä. Sitä vastoin matkustuksen vähentäminen ei automaattisesti vähennä päästöjä. [Teksti Maria Mroue](#)**

MATKUSTA JÄRKEVÄSTI

ECOLOGY
CLASS



Maailman modernein laivasto, lyhimmat reitit ja ruuhkaton kotiasema vähentävät päästöjä yhteensä jopa 30 prosenttia.

Lentäminen leimataan helposti turhaksi ylellisyydeksi ja kulutusjuh-laksi. Kuitenkin esimerkiksi asiantuntijat ympäri maailmaa matkustavat ilmastokokouksiin Kööpenhaminaan, Balille ja Japaniin – lentäen. Myös työmatkustus kokonaisuudessaan lisääntyy. Miksi? Koska asiat etenevät paremmin, kun niistä keskustellaan yhdessä kasvotusten.

Jokaisen asian hoitaminen ei tietenkään vaadi siirtymistä paikan päälle. Joskus on järkevää säästää resursseja ja hoitaa kokous puhelimitse tai videokonferenssilla. Esimerkiksi Suomen matkatoimiston valikoimista löytyvät virtuaalokokoukset, TraWell Meetings, säästävät aikaa, rahaa ja ympäristöä silloin, kun palaveri ei edellytä kasvokkain istumista. Asiakas käyttää virtuaalokokousta omalta koneeltaan, eikä kokouksen järjestäminen edellytä kalta laiteinvestointeja.

– Osa lentämisestä voidaan tietenkin nähdä turhana, mutta kuka vetää rajan ja miksi, Finnairin ympäristöjohtaja Kati Ihamäki kysyy.

Virtuaalokokousten lisäksi puhutaan virtuaalimatkustuksesta. Harva kuitenkaan matkustaa vain matkustamisen itsensä vuoksi, vaan olennaisista on kohdata uusia ihmisiä, nähdä ja kokea toisia kulttuureja, olla jossain kaikilla aisteilla.

– Kun lisäksi tavallisella työssäkäyvällä ihmisellä lomaa on käytettävissä vain tietty määrä vuodessa, niin pystyäkseen ylipäättensä matkustamaan, on käytettävä tehokkaita liikkumismuotoja. Suomessa ja Suomesta välimatkat ovat pitkiä, Ihamäki toteaa.

Matkustamisen rajoittaminen ei kuulosta järkevältä myöskään siksi, että paljon maailman taloudellisesta ja sosiaalisesta hyvinvoinnista riippuu siitä. Vähentämisen sijaan avainasia on järkevä matkustaminen.

– Eikö yrityksen olisi järkevämpää kertoa vähentävänsä matkustamisesta aiheutuvia päästöjä vaikkapa kolmanneksella kuin matkustusta kolmanneksella? Matkustuksen vähentäminen ei välttämättä vähennä päästöjä, sillä epä-taloudelliset reittivalinnat, kuljettava yhtiö ja matkustusmuoto vaikuttavat päästöihin huomattavasti, Ihamäki huomauttaa.

➔ **LIIKKENEMUOTOJA ON YHDISTELTÄVÄ TARKOITUKSEN-MUKAISESTI SEKÄ MATKUSTAJA-ETTÄ RAHTILIIKENTEESSÄ.**

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 luonnonvaroja että tuottaa runsaasti päästöjä. Lentoliikenne kuluttaa uusiutumattomia luonnonvaroja suhteellisen vähän, mutta tuottaa runsaammin päästöjä ilmaan.

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

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 kai-kin puolin järkevintä lentää. Jos infrastruktuuri puolestaan on jo olemassa, kannattaa lyhyitä ja keskipitkiä matkoja kulkea junalla, Ihamäki selittää.

Finnairkin haluaisi, että Helsinki-Vantaalle pääsisi junalla suoraan Tampereelta ja Turusta. Lentoasemalta siirrytään muihin maihin lentäen ja matkaa voisi kohteessa taas jatkaa raiteilla.

– Mutta niin kauan kuin päärataa Helsinki-Vantaalle ei ole olemassa, vaati-vat asiakkaat lentoja Turusta ja Tampe-reelta Helsinkiin, Finnairin yhteiskun-tasuhteista ja viestinnästä vastaava joh-taja Christer Haglund muistuttaa.

Pian Helsinki-Vantaalle saadaankin ratayhteys, mutta ei päärataa. Muualta Suomesta tulevien on siis vaihdettava junaa ennen kuin pääsevät lentoken-tälle. Valitettavasti tämä on monelle liikaa, jolloin he päätyvät valitsemaan ennemmin liityntälennon.

Sen sijaan myös Tallinnaan on ehdotettu rautatieyhteyden rakentamista Helsingistä – ratatunnelin kautta.

– Veneetkin on keksitty, joten olisi tuhlausta kaivaa tunneli lahden alitse. Jos infrastruktuuri on jo olemassa, kuten vaikkapa Pietarin ja Helsingin välillä, sen käyttäminen on järkevää. Sen sijaan lahden yli pääsee kyllä lai-vallakin, Haglund toteaa.

Huoli ympäristöstä on saanut monet pohtimaan lentämistään. Mutta entäpä, jos rakas ystävä tai tärkeä perheenjäsen asuu kaukomailla? Tai jos viikko auringossa keskellä talvea on voittamaton energianlähde läpi pimeän pohjolan talven? Ympäristötietoisien matkustajan muistilista sisältää kolme tärkeää kohtaa: suorat reitit, modernit lentokoneet ja vastuulliset yhtiöt. [Teksti](#) Maria Mroue

VASTUULLISTA LENTOMATKAILUA



Päästöjä syntyy liikkumisesta, joten niitä syntyy sitä enemmän mitä pidempi matka kuljetaan. Siirtymällä paikasta toiseen suorinta mahdollista reittiä säästetään aikaa ja vähennetään päästöjä.

Teknologia kehittyi koko ajan ja sekä taloudellisista että ekologisista syistä jatkuvasti vähemmän kuluttavaan ja vähäpäästöisempään suuntaan. Modernit lentokoneet siis kuluttavat vähemmän polttoainetta ja tuottavat siten vähemmän päästöjä kuin edeltävän sukupolven koneet.

Lentoyhtiö päättää siitä investoiko se moderniin teknologiaan, kierrättääkö jätteensä asianmukaisesti, vähentääkö energiankäyttöään ja huolehtii henkilökuntansa hyvinvoinnista. Asiakkaina sinä kuitenkin päätät millaista yhtiötä kannatat.

Tällä hetkellä kaikkea tietoa päästöistä ja yritysten vastuullisuudesta ei vielä ole helposti saatavilla kätevästi vertailtavassa muodossa, mutta tilanne paranee jatkuvasti. Esimerkiksi Finnairin yhteiskuntavastuuraportoinnissaan mallina käyttämä GRI-ohjeistus tarjoaa yrityksille maailmanlaajuiset raportointiohjeet, joiden ansioista tietojen vertailtavuus paranee huomattavasti.

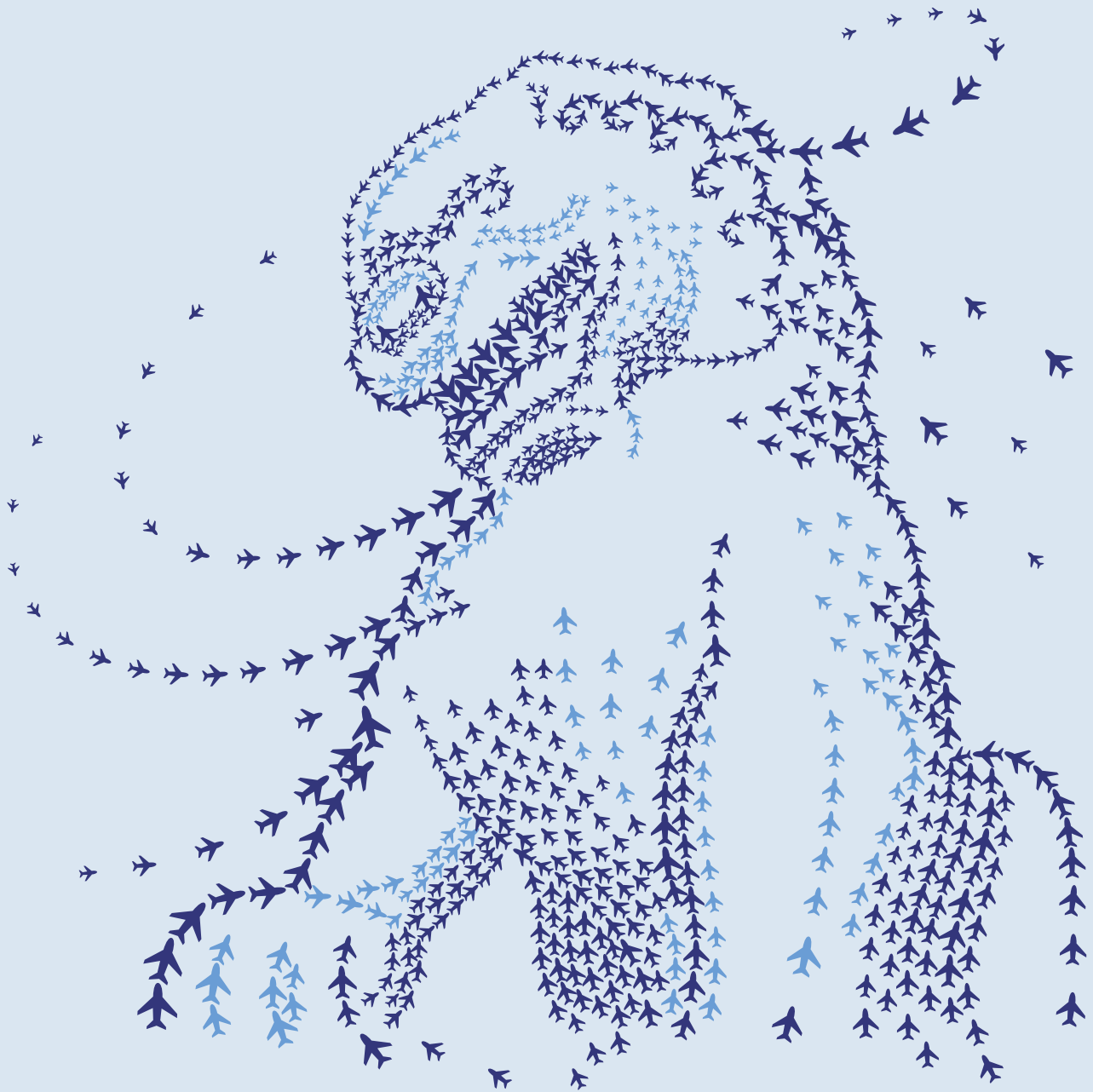
Finnair on jo pitkään tarjonnut tietoa lentojensa päästöistä yritysasiakkaille ja nyt myös yksityisasiakkaille päästölaskurin kautta. Finnair on mukana lisäksi kansainvälisessä Carbon Disclosure Project -hankkeessa. Kaikki lentoyhtiöt eivät kuitenkaan vielä ole halunneet sitoutua päästöjen kattavaan ilmoittamiseen, minkä vuoksi yhdenmukaista raportointitapaa ei vielä ole syntynyt.

Tulevaisuudessa vertailtavuus paitsi hinnan myös päästöjen suhteen tulee entistä tärkeämmäksi, joten tietoa tulee olemaan tarjolla yhä enemmän. Finnair haluaisi tiedot päästöistä jo varausjärjestelmiin, jolloin eri reitien ja eri yhtiöiden välillä vertailu onnistuu helposti.

- Tällöin olisi heti nähtävissä, kuinka lukuisista Euroopan kaupungeista Aasiaan ja päinvastoin on ympäristön kannalta parasta lentää Helsingin kautta, Finnairin ympäristöjohtaja Kati Ihmäki muistuttaa.

➔ ASIAKKAANA SINÄ PÄÄTÄT MILLAISTA YHTIÖTÄ KANNATAT.

Finnairin konserniyhtiö Amadeus Finland Oy, matkailualan teknologiaan ja järjestelmiin erikoistunut yritys, työskentelee parhaillaan päästötietojen sisällyttämiseksi Amadeus-varausjärjestelmään matka-ajan ja hinnan rinnalle.



**CHOOSE THE
ECO-SMART ROUTE
TO EXOTIC ASIA.**



BEIJING. SHANGHAI. HONG KONG. TOKYO.
OSAKA. NAGOYA. SEOUL. BANGKOK. DELHI.



THE FAST AIRLINE BETWEEN EUROPE AND ASIA



Majesteettiset maisemat lumen peittämine puineen ja jylhine tuntureineen ovat henkeäsalpaavia. Koskematon luonto jatkuu silmäkantamattomiin.



Lappi tarjoaa valtavasti vaihtoehtoja luonnonrakastajille. Hiihtovaeltaminen Ylläksen ja Levin maisemissa tekee hyvää mielelle ja ruumiille. Teksti Sanna Leskinen

TALVEN IHMEMAA



Kellostapulin maisemat Ylläksen rotkossa, Suomen Lapissa, saavat polveni notkumaan. Kuuset ovat paksun lumipeitteen alla, ja näkymä on majesteettinen.

Riuska työntö sauvoilla, ja vauhtini kiihtyy. Jäljet valuvat alas Ylläksen ja Kellostapulitunturin välistä rotkoa. Vauhdin kasvaessa virne naamallani levenee. Ylläksen hiihtokeskuksen ladut mutkittelevat alas seitsemää, pientä puustoa kasvavaa, pyöreähköä tunturia. Levillä ladut kurvailevat kolmella tunturilla ja myötäilevät kiemurtelevan Ounasjoen penkereitä.

➔ LATUJEN VERKOSTO JATKUU YLLÄKSELTÄ LEVILLE 50 KILOMETRIN PÄÄHÄN.

Latujen verkosto jatkuu Ylläkseltä Leville 50 kilometrin päähän. Hiihtokeskukset sijaitsevat lähellä Kittilää, luoteisessa Suomessa. Kokematon sunnuntaihiihtäjä ei välttämättä yritä päästä hiihtokeskuksesta toiseen, varsinkin kun kaukaisimmat ladut korkeimmilla kohdilla ovat usein tuulen tuivertamia, mikä hidastaa etenemistä huomattavasti. Molemmissa hiihtokeskuksissa on kuitenkin vaihtoehtoja kaikentasoisille hiihtäjille, ja matkaaminen Ylläksen ja Levin välillä on helppoa myös vuokra-autolla tai bussilla.

Hiihtäminen vaihtelevissa maastoissa ja puhtaana vuoristoilman hengittäminen on huumaaavaa ja hyväksi koko ruumiille. Hiihtäminen on kokonaisvaltaista urheilua, joka vaikuttaa urheilijan kaikkiin lihaksiin.

➔ **LAPIN HIIHTOKESKUKSISSA ON VAIHTOEHTOJA KAIKENTASOISILLE HIIHTÄJILLE.**

Hiihtämisessä on myös meditatiivinen ulottuvuus. Ladun tasaisilla kohdilla voit keskittyä rytmiiin ja vauhtiin potkaisemalla vauhtia vuorovedoin samaan aikaan kun työnnyt vauhtia vastakkaisella sauvalla. Jyrkissä kallistuksissa tulee kiinnittää enemmän huomiota latuun ja painon jakautumiseen – ja yksinkertaisesti kaatumisen välttämiseen. Jokaisella eteenpäin suuntautuvalla työllä työhuolet ja stressi katoavat erämaahan.

Viime vuosina hiihtovaellus on uudelleen saavuttanut asemansa yhtenä suosituimmista talviurheilulajeista Suomessa. Paras paikka sen harrastamiseen sijaitsee Lapin tuntureilla. Länsi-Lapin hiihtokeskukset tarjoavat tälle talviurheilulle parhaat puitteet.

Levillä on yli 200 kilometriä merkittyjä latuja, ja Ylläksellä latuja on jopa yli 300 kilometriä. Ladut ovat hyvin ylläpidettyjä, ja suosituimmat reitit suutaan päivittäin.

Jopa täysin aloittelija voi mennä hiihtämään, ja molemmat hiihtokeskukset tarjoavat ohjausta kaiken tasoille aloittelijasta asiantuntijaan. Opittuasi kerran oikean tekniikan – mikä tapahtuu usein muutamassa tunnissa – hiihtäminen voi olla puhdas nautinto, mikä tekee oppitunnin kannattavaksi.

Maaliskuinen aurinko lämmittää poskiani, mukistani tulvii kuuman variksenmarjamehun tuoksu ja lautasellinen lettuja lämmittää polviaani. Tällaiset hetket kruunaavat hiihtoretken, ja latujen varsilla onkin paljon mukavia paikkoja, joissa voi syödä välipalaa, juoda kupin kahvia tai vain viettää taukoa. Voit suunnitella rentouttavan huviretken ja seurata näitä taukopaikkoja.

Vaatimattomat latujen varsilla sijaitsevat kahvilat tarjoavat mukavia herkkuja, kuten sokeripäällysteisiä munkkeja ja maukkaita lohipiiraita. Pitkänmatkanhiihtäjien ei tarvitse huolehtia kaloreista. Hiihtäminen polttaa energiaa vauhdilla, johon useimmat toimistotyöntekijät ovat tottumattomia. – En edes muista milloin olin viimeksi näin nälkäinen, sanoi punaposkinen englantilainen mies latukahvilassa hänen seuralaistensa nyökytellessä innokkaasti.



VINKKEJÄ HIIHTOVAELLUKSELLE

- ➔ Suunnittele matka erämaassa etukäteen ja varaa riittävästi aikaa kunnollisille tauoille. Varmista, että lopetat matkasi ennen yönkoittoa, sillä vain harva latu Lapissa on valaistu.
- ➔ Monet latukahvilat sulkeutuvat kello 16. Ota

mukaan juomavettä ja ravitsevia välipaloja kuten pähkinöitä ja suklaapatukoita energiansaannin turvaamiseksi.

- ➔ Pukeudu kerroksittain alkaen pitkähihaisista ja -lahkeisista alusvaatteista, joiden päälle laitat lämpimän fleecen ja tuulenpitävät hou-

sut ja takin.

- ➔ Ladut on merkitty väreillä niiden vaativuuden mukaan. Sininen on helppo, punainen keskivaikkea ja musta kaikista vaikein latu. Musta latu tarkoittaa vaativia nousuja ja laskuja. Siniset ovat sen sijaan usein tasaisella maalla.



Hiihtovaelluksesta on viime vuosina tullut jälleen yksi Suomen suosituimmista talviurheilulajeista. Merkittyjen latujen ulkopuolella se kuitenkin vaatii vankkaa osaamista.

Taukopaikat – joista osa on yksinkertaisia laavuja – ovat parhaita paikkoja kuulla latujen tarinoita. Levin Kätkäjärven laavulla vanhempi herrasmies muisteli nuoruuttaan, jolloin hän ensin hiihti 50 kilometriä Leviltä Ylläkselle ja takaisin samana päivänä, minkä jälkeen hän suuntasi tanssipaikalle tanssittamaan paikallisia neitoja.

➔ **PARAS PAIKKA HIIHTO-SUUNNISTUKSEEN SIJAITSEE LAPIN TUNTUREILLA.**

Jutustelu muiden vaeltajien kanssa on hauskaa – ei pelkästään hivin vuoksi, vaan myös hyödyllisten vinkkien jakamiseksi. Saatat esimerkiksi kuulla, että järven ylittävä latu on suljettu heikon jään takia tai uudelleen reititetty jonkin muun syyn vuoksi.



Monilla reiteillä on sekä sinisiä että punaisia kohtia. Yleensä alamäistä, joissa latu kaartaa jyrkästi tai vauhti voi kasvaa äkisti, ilmoitetaan hyvissä ajoin ennen mäkeä. Voit hiljentää laskeutumisvauhtia esimerkiksi käyttämällä austraustekniikkaa.

➔ Ladut on merkitty kyltein ja kartoin, jotka näyttävät risteykset ja lepopaikat. On kuitenkin parasta, että otat oman kartan mukaan, jos vaikka joudut uudelleen arvioimaan reittiäsi vaihtuvien sääolosuhteiden vuoksi. Karttoja on saatavilla hiihtokeskusten infopisteistä.

➔ Sukset tulee tarkistaa ja vahata ennen ensimmäistä reissua. Useimmat vuokrauspalvelut ja suksikaupat tekevät sen kohtuulliseen hintaan. Helpoin tapa on viedä sukset huoltoon hiihtoreissua edeltävänä iltana.

Latujen viereiset suojapaikat ovat myös käteviä varusteiden kuivatukseen ja varpaiden lämmitykseen avoimen nuotion äärellä. Samalla voi suunnitella seuraavaa pyrähdystä.

Hiihtovaelluksen jälkeen kipeät lihakset voivat olla vapaapäivän tarpeessa, mutta rauhallinen luistelu järjellä voi tarjota mukavaa vaihtelua.

Retkiluistelurata on aurattu Levin jäätyneeseen Munajärveen, ja olen saamassa luisteluohjeita erämaaopas Raija Paasirovalta.

Retkiluistelun tekniikka, mitä myös matkaluisteluksi ja pohjoismaiseksi luisteluksi kutsutaan, on helppo oppia ja olen pian tarpeeksi itsevarma lisätäkseni vauhtia. Rullaluistelijat sanovat, että käytetty tekniikka on sama. Pitkät, rauhalliset sivuttaissuuntaiset potkut työntävät eteenpäin nopeasti ja ylväästi.

Verrattuna pitkänmatkanluisteluun, jota harrastetaan auraamattomalla luonnonjäällä, retkiluistelu on turvallisempi ja miellyttävämpi vaihtoehto, koska voit luistella rinnan seuralaisesi kanssa ja jutella samalla.

Pitkän ulkoilmaurheilun täyteen päivän jälkeen suuntaan rentouttavaan kuumaan saunaan. Myöhemmin kävellessäni kohti hiihtokeskuksen loistavia ravintoloita kuulen öisen huurteen rakuvan puiden oksissa. Katson ylöspäin vaistonvaraisesti. Yötaivas on verhoutunut valon vihertävään verhoon. Taianomaiset revontulet kruunaavat täydellisen päivän pohjoisen luonnossa.

Finnair lentää talvikaudella Kittilään ja Rovaniemelle päivittäin.

ULKOILUA LEVILLÄ

→ Voit kokeilla retkiluistelua Ice Way -luistelukeskuksesta Kõngäksen kylässä Munajärvellä noin 10 kilometrin päässä Levin keskustasta. Voit vuokrata luistimia, kypäriä ja sauvoja, ja tarjolla on myös opastettuja retkiä. www.iceway.fi

→ Hiihdon jälkeiseen hemmotteluun voit hakeutua Taivaanvalkeat-virkistyskeskukseen. Siellä voit rentoutua lämmitetyssä ulkoilma-altaassa tai vaikka aromaterapiahieronnassa. Ryhmät voivat varata saunan Ounasjoen varrelta. Taivaanvalkeat-keskuksella on myös ladunvarsikahvila nimeltään Tonttula, minne voit linnoittautua nauttimaan kupillisen höyryävää lohikeittoa.

→ Taiteen rakastajat voivat viettää kiehtovan päivän Särestöniemen museossa Kittilän Kaukosen kylässä. Museoalue käsittää Särestöniemen perheen maatilan rakennuksia, taiteilijan studion sekä galleriarakennukset. www.sarestoniemenmuseo.fi

→ Lisätieto: www.levi.fi, www.yllas.fi



UNOHTUMATON ILTA IGLUSSA

Yksi Levin majoitusuutuuksista on mahdollisuus viettää yö lasisessa iglussa. Voit katsella tähtiä ja ympäröivien tunturien yllä liehuvia revontulia sisältä käsin. Iglu on lämmitetty talvella ja

ilmastoitu kesällä. 23 m² majat ovat varustettu automaattisesti mukautuvien vuotein, keittokomeroin, kylpyhuonein ja suihkuin. Vieraat voivat myös tilata aterioita igluun.

[Jos pohdit yksityisyyttä, läpinäkyvän kuvun](#)

voi peittää verhoilla sisältä käsin, joten voit jättää niin paljon näkyvyyttä kuin haluat.

→ www.levi.fi/leviniglut



RELAX ON YOUR WAY VIA HELSINKI

Enjoy your trip even before you board your plane. Sample the soothing services of the Via Spa at Helsinki airport. A peaceful and relaxing visit to Via Spa, in the non-Schengen terminal, is the start of a beautiful journey.

WELCOME AND ENJOY!



www.finnair.com/spa



Lapin lumo ei sula lumen mukana. Ympäri vuorokautinen aurinko ja uniikki luonto tarjoavat matkailijalle monia mahdollisuuksia. Teksti Tatu Malmström

KESÄINEN LAPPI

Lapissa vuodenaikojen vaihtelu on Suomessa varttuneellekin poikkeuksellisen suurta. Karun kaunis kasvusto, avaruudellaan huumaavat maisemat ja ainutlaatuinen valo ovat valttikortteja, jotka houkuttelevat kohti pohjoista niin maan rajojen sisältä kuin ulkoakin – ympäri vuoden. Joulupukin kotiseutu saa kokonaan uuden merkityksen, kun sitä tutkailee vaaran juurella kesäisessä keskiyön auringossa.

→ JOULUPUKIN KOTISEUTU SAA KOKONAAN UUDEN MERKITYKSEN, KUN SITÄ TUTKAILEE KESÄISESSÄ KESKIYÖN AURINGOSSA.

Aktiviteetteja kaipaavalle Lapin kesä tarjoaa vaihtoehtoja vaelluksesta jokimelontaan ja kalastamiseen – tai vaikkapa porojen laiduntamiseen. Kesäinen Lappi on eränkävijän ihmemaata, jossa valoisuus ja rauha valloittavat kokeneemmankin maailmankansalaisen.



Erätulilla retkeilijä löytää mielenrauhan. Keskiyön aurinko tarjoaa todellista Lapin kullan kimallusta.



Kesäinen Lappi on eränkävijän ihmemaata.





Kuun pinnalla jalanjälki voi säilyä miljoona vuotta, koska eroosio on lähes olematonta.



7 Lomamatkailija voi hyvin yksinkertaisilla valinnoilla auttaa kohteensa ympäristöä ja kulttuuria säilyttämään hohtonsa tulevaisuuteen. Ennen matkaa on hyvä vilkaista matkalaukkuun ja poistaa sieltä turha. Kohteessa on muistettava huolehtia roskat oikeisiin paikkoihin ja käyttää vettä sääste- liäästi. **Teksti Maria Mroue**

VIISAS LOMAILIJA KUNNIOITTA A KOHDETTA

Lomamatkalle tarvitaan toki oikeat varusteet mukaan, mutta turhat ja moninkertaiset pakkaukset, kuten kosmetiikan pahvikääreet, kannattaa jättää matkalaukun ulkopuolelle.

– Jätteeksi päätyvää tavaraa ei pidä kuljettaa matkakohteeseen turhaan, sillä kohteen jätehuolto ja kierrätys eivät välttämättä ole yhtä hyvin toimivia kuin Suomessa. Lisäksi lentokoneessa matkustettaessa jokainen kilo painoa kuluttaa myös polttoainetta, Aurinko- matkojen kaupallinen johtaja Tuomo Meretniemi kertoo.

Ennen matkalle lähtöä on myös hyvä lukea kohteesta, sillä tieto kohteen ympäristöstä ja kulttuurista auttaa olemaan huomaavainen matkailija. Aurinkomatkat lähettää asiakkailleen lippujen mukana tietopaketin matkakohteesta.

– Jokaisella matkakohteella on ainutlaatuinen ympäristö, ihmiset, eläimistö, historia ja kulttuuri, joita tulisi arvostaa ja kunnioittaa, Meretniemi toteaa.

Matkamuistoja valitessa on vältettävä tuotteita, jotka on valmistettu uhanalaisista lajeista kuten koralleista, merikilpikonnista, norsunluusta ja turkiksista. Myöskään hämäräperäisiä antiikki- tai uskonnollisia esineitä ei kannata ostaa, sillä ne ovat todennäköisesti luvatta myynnissä.

– Matkamuistoa hankittaessa kannattaa kuitenkin suosia paikallista tuotantoa, Meretniemi kehottaa.

Muutenkin on hyvä muistaa sanonta ”maassa maan tavalla”. Matkailija on paikallisväestön vieraana, joten esimerkiksi pukeutumissääntöjä on noudatettava.

– Lomalla voi toki ottaa rennosti, mutta loukkaavasti ei pidä turhaan käyttäytyä, Meretniemi linjaa.

Luonnossa liikuttaessa hyvä ohje- nuora on pysyä polulla. Maastossa saa toki liikkua ja luonnosta nauttia, mutta pysyviä jälkiä ei tulisi jättää.

– Aja maastoajoneuvoilla vain merkityillä reiteillä, patikoi mieluiten polkuja pitkin, laskettele merkityillä rinteillä ja vältä vesijettien ja muiden moottoroi- tujen vesikulkuneuvojen käyttöä koralliriutoilla ja muilla herkillä rannikko- alueilla, Meretniemi toteaa.

➔ JÄTTEEKSI PÄÄTYVÄÄ TAVARA A EI PIDÄ KULJETTAA MATKAKOHTEESEEN TURHAAN, SILLÄ KOHTEN JÄTEHUOLTO JA KIERRÄTYS EIVÄT VÄLTÄMÄTTÄ OLE YHTÄ HYVIN TOIMIVIA KUIN SUOMESSA.

Monissa matkakohteissa puhdas vesi voi olla niukka hyödyke, joten matkailija ei voi kohtuuttomasti sitä kuluttaa. Useissa hotelleissa sää- tetään vettä esimerkiksi pyytämällä vie- raita jättämään pyyhkeensä naulaan, mikäli niitä ei tarvitse vielä vaihtaa. Ohjetta kannattaa tällöin noudattaa ja vaihdattaa pyyhkeensä vain jos siihen on tarvetta.

Omista roskistaan kannattaa huoleh- tia. Kohteessa voi olla toimiva kierrätys esimerkiksi alumiinitölkeille.

– Matkan jälkeen kannattaa kertoa matkanjärjestäjälle kokemuksistaan pa- lautelomakkeiden avulla. Näin saamme tietää mitä mieltä olet matkoistamme, järjestelyistä ja matkakohteen ympäris- tön tilasta, Meretniemi kehottaa.



Kaikki Aurinkomatkojen käyttämät noin 800 hotellia käyvät läpi 35-kohtaisen kestävän kehityksen tarkistuslistan. Enimmäispistemäärä on 100. Hyväksyttävän alaraja luokituksessa on 30 pistettä, 40 pisteestä saa yhden vesipisaran, 60 pisteestä kaksi ja parhaimpaan kolmen pisaran luokitukseen pääsee 80 pisteellä.



Matkan ja majoituksen valinnassa, kuten muissakaan kulutus päätöksissä, ei aina ole helppoa saada tietoa siitä, kuinka ekologisia ja eettisiä tuotteet ovat. Aurinkomatkojen hotellit on luokiteltu pisaratunnuksin kestävän kehityksen mukaisen toiminnan perusteella. [Teksti Maria Mroue](#)

VALITSE VASTUULLINEN HOTELLI

Kuluttajan valinnan helpottamiseksi on olemassa sertifikaatteja ja luokituksia, kuten kodinkoneiden energiatehokkuusluokitus tai elintarvikkeiden reilun kaupan -merkkintä. Aurinkomatkojen hotellit on merkitty pisaratunnuksin, jotka kertovat hotellien kestävän kehityksen tasosta. Kaikki Aurinkomatkojen käyttämät noin 800 hotellia eri puolilla maailmaa käyvät sopimuksen teon yhteydessä läpi kestävän kehityksen tarkistuslistan.

– Otamme huomioon ekologiseen, taloudelliseen ja kulttuuriseen kestävyteen liittyviä seikkoja. Pääpaino on ympäristössä, mutta arvioimme myös hotellin omistussuhteita ja asemaa paikallisessa yhteisössä, Aurinkomatkojen kaupallinen johtaja Tuomo Meretniemi kertoo

→ **KAIKKI AURINKOMATKOJEN KÄYTTÄMÄT HOTELLIT KÄYVÄT LÄPI KESTÄVÄN KEHITYKSEN TARKISTUSLISTAN.**


Aurinkomatkat jakaa käyttämänsä hotellit kolmeen luokkaan. Parhaat, kolmen pisaran hotellit lasetaan kuuluviksi kestävän matkailun kärkeen. Kahden pisaran hotelleissa ympäristöasioihin on kiinnitetty erityistä huomiota ja kaikilla on vähintään perusasiat kunnossa.

– Paikallisessa omistuksessa olevat hotellit hyödyttävät matkakohteen taloutta ja työllistävät useimmiten paikallisia asukkaita. Kysymme hotelleilta myös muun muassa niiden ympäristöohjelmista, mahdollisista ympäristösertifikaateista tai -palkinnoista ja henkilökunnan koulutuksesta, Meretniemi kertoo.

Jätevesihuolto on matkakohteen ympäristön kannalta ensiarvoisen tärkeää, joten siitä saa pisteitä, kuten myös jätteiden lajittelusta sekä kompostoinnista. Myös veden kulutuksen seuraminen sekä vettä ja energiaa säästävät toimet kartuttavat pistetilä. Ympäristöystävällisiä tuotteita hankkimalla voi myös pienentää ekologista jalanjälkeä ja ansaita pisteitä.

Lopuksi kestävän matkailun tarkistuslistassa kysellään yhteiskuntasuhteista. Hotellin pisteitä nostaa, jos se osallistuu paikalliseen ympäristönsuojeluun, kertoo asiakkailleen perinteistä ja luonnosta, tukee ympäristönsuojelua ja ympäristökasvatusta kouluissa ja työllistää paikallisia asukkaita.



 Kiinan suurin kaupunki isännöi maailmannäyttelyä vuonna 2010. Myyttisessä Idän Pariisissa futurismi kohtaa vanhan ja kiehtovan menneisyyden. Teksti Katja Pantzar

MYYTTINEN SHANGHAI



Kävelen pitkin leveää Bund-promenadia ja ihastelen Huangpu-joen toisella puolella kimaltavia moderneja rakennuksia. Oriental Pearl -torni, eräs Shanghain maamerkeistä, kiiltää räikeän punaisena. Sen vieressä hohtavat Shanghai World Financial Center, kultainen Superbrand Mall ja lasiset toimitalot, jotka ovat osa Kiinan taloudellista ja kaupallista keskipistettä Pudongia.

Noin puolentoista kilometrin pituinen Bundin kävelypromenadi on osa Bund-aluetta, ja Shanghain suosituimpia nähtävyyksiä.

Promenadin eteläpäässä iso kello laskee aikaa Shanghai World Expo 2010 -maailmannäyttelyyn. Sen ennustetaan olevan kaikkien aikojen suurin maailmannäyttely: sinne odotetaan jopa 70 miljoonaa kävijää.

Expon teemana on ”parempi kaupunki, parempi elämä”. Paviljonkien tarkoituksena on esitellä uusia keinoja ihmisystävällisempään ja ekologisempaan kaupunkielämään. Shanghain kaupunki on osana tätä projektia investoinut muun muassa puistojen terveys- ja liikuntapolkuihin ja muutoinkin kaupunki-infrastruktuuria kehitetään pehmein arvoin ja asukkaiden ehdoilla.





Bund-promenadilla sijaitsevan ravintolan terassilta avautuu näkymä yli Huangpu-joen. Taustalla Oriental Pearl -TV-torni, Shanghain kuuluisa maamerkki.



Vasemmalla kohoava Shanghai World Financial Center on lähes 500 metrin mittaisena maailman kolmanneksi korkein pilvenpiirtäjä. Vieressä niin ikään maailman jättiläisiin lukeutuva Jin Mao Tower. Läheisyyteen rakennetaan parhaillaan yli 600-metristä Shanghai Toweria.

Shanghaihin saapuessani teen periaatepäätöksen: vierailuni aikana käytän vain julkisia kulkuneuvoja tai kävelen. Useat matkaoppaat väittävät, ettei Shanghaissa pääse helposti paikasta toiseen kävellen tai julkisilla kulkuvälineillä. Kokeiluni jälkeen olen toista mieltä. Selkeiden englanninkielisten opaskylttien ja kadunnimien sekä nopean, kätevän ja siistin metron ansioista en käytä matkan aikana taksia kertaakaan.

Bund-promenadin pohjoispäässä on Huangpu Park -puisto. Puutarhoilla on tuhansia vuosia vanhat perinteet Kiinassa, mutta puisto käsitteenä on eurooppalaista tuontitavaraa. Tässä kaupungin ensimmäisessä puistossa sijaitsee betonista valettu Kansan sankareiden muistomerkki ja sen alapuolella näkemisen arvoinen Bundin historiamuseo. Esillä on valokuvia Bundin alueesta, joissa kuvataan entisaikojen elämää.

➔ **SHANGHAISSA ASUU YLI 20 MILJOONAA IHMISTÄ.**

Shanghai oli pieni kalastajakylä, jonne ensimmäiset asukkaat saapuivat noin 400-luvulla. Nykyään Shanghaissa on yli 20 miljoona asukasta. Sen hallinnasta ovat taistelleet britit, ranskalaiset, amerikkalaiset ja japanilaiset. 1930-luvulla kaupunki tunnettiin ”Idän Pariisina”; se oli metropoli, jossa liikkui niin gangsterit, muodikkaat seurapiirikauttaret kuin taiteilijat.

Bundin alue sai alkunsa 1800-luvun lopun rakennusbuumin aikaan. Ulkovallat rakensivat 1900-luvun alussa pankkeja, konsulaatteja ja muita virallisia rakennuksia, jotka edustavat monia rakennustyyliä, esimerkiksi 1930-luvun barokkia.

Joka puolella promenadia kaikenikäiset ihmiset kuvaavat toisiaan, perheet poseeraavat muistomerkkien edessä. Erityisen suosittua on kuvauttaa itsensä ja perheensä Pearl Towerin kiiltäessä taustalla. Lukuisat myyjät yrittävät sinnikkäästi kaupata tikkareita, pehmoleluja, leijoja ja juomia. Aamuisin täällä jumpataan, harrastetaan tai chita ja venytellään ryhmissä.



Shanghaissa vanha kohtaa uuden.



Nanjing Lu on Shanghain keskeisin ostoskatu.

Puolivälissä Bundin promenadia on tunneli, jonka kautta pääsee Huangpu-joen toiselle puolelle Pudongiin, eli kaupungin liikekeskukseen. Päätän pysyä maan päällä ja suuntaan kulkuni kohti keskustaa.

Ensimmäiseksi käyn promenadin vieressä olevan tien varrella ihailemassa aikoinaan kaukoidän kalleinta luksus-hotellia. Art Deco -tyylinen Peace Hotel on majoittanut muun muassa koomikko Charlie Chaplinin ja brittiläisen näytelmäkirjailijan Noël Cowardin, joka kirjoitti hotellissa hauskan *Private Lives* -teoksen vuonna 1930 vain neljässä päivässä. Pyrhähdys hotellille kannattaa, vaikka hotellin edustan jalkakäytävällä saankin toisenlaisen käsityksen jalkakäytävästä Shanghaissa: mopoja sujahtele ohitseni molemmilta puolilta, eikä jalkakäytävä ole leveydellä pilattu.

Shanghain moderneilla ja kunnostetuilla alueilla on turvallista liikkua jalan, mutta vanhoissa kaupunginosissa tulee varoa vilkasta mopo- ja polkupyöräliikennettä.

➔ **TULEVAISUUDEN VASTAKOHTANA ON KIEHTOVA MENNEISYYS.**

Jatkan kävelyretkeäni Nanjing Lu -kävelykatua pitkin. Itäpäästään Bund-promenadiin yhdistyvä Nanjing Lu on yksi maailman vilkkaimmista ostoskatuista. Sen varrelta löytyvät melkein kaikki kansainväliset vaate-, kosmetiikka- ja kellomerkit sekä perinteiset kiinalaiset tavaratalot.

Kadun toisessa päässä on Shanghai Number 1 Department Store. Tämä 30-luvulla rakennettu ensimmäinen hissitalo oli aikoinaan Kiinan suurin tavaratalo. Sen vierestä alkaa Remnin puisto, johon avattiin viime syyskuussa kaupungin ensimmäiset terveyspolut. Opaskyltit polkujen vieressä antavat perusterveydenhoitovinkkejä ja kertovat kuinka monta kaloria poluilla saa poltettua.

Avaran People's Square -aukion takana sijaitsevat Shanghai Art Museum -taidemuseo ja historiallinen museo Shanghai Museum, jossa on tuhansia vuosia vanhoja kuuluisia pronssiesineitä. Taidemuseon edessä on iso, matala allas, josta aika ajoin purskahtaa vettä suihkulähteen tavoin. Paikalliset tuovat tänne pieniä lapsia leikkimään.

M onen aasialaisen suurkaupungin tavoin Shanghai kasvaa kovaa vauhtia. Vanhat perinteiset elämäntavat ja kaupunginosat ovat uhattuina. Suuntaan askeleeni seuraavaksi Shanghain historialliseen keitaaseen eli ranskalaiseen kaupunginosaan ja vanhaankaupunkiin.

Vanhassakaupungissa on kapeita kujia, joilla paikalliset elävät kuten josatoja vuosia sitten. Pyykit kuivuvat ikkunanlaidoilla. Suurperheet asuvat pienissä asunnoissa, joten arjen elämä tapahtuu kadulla, jossa lapset leikkivät, vanhukset juttelevat ja kauppa käy. Vanhastakaupungista löytyy pieni pala kaupungin vanhaa muuria, jota rakennettiin 1500-luvulla suojaamaan kaupunkia japanilaisilta merirosvoilta. Muurinpätkä on nyt suojeltu.

Yuyuanin puutarhat ja basaari on puhdasverinen turistikohte, mutta silti näkemisen arvoinen. Satakunta pientä kauppaa myy perinteistä kiinalaista tavaraa, kuten silkkiä ja kerämissiä teeastioita. Basaarin keskellä Nanxiang Steamed Bun -ravintola myy kaupungin parhaimmat herkut. Kokeile höyrytettyjä ja kasviksilla tai porsaanelihalla täytettyjä piiraita. Ravintolan ulkopuolella on jatkuva jono, mutta odotus kannattaa.

Myös kauniin lammen keskellä sijaitseva teehuone Mid-Lake Tea Pavilion (tai Huxinting Tea House) on vierailun väärti. Se tarjoaa erinomaisen kiinalaisen tee-elämyksen, vaikka hinnat ovatkin hieman korkeammat kuin muualla. Jo vuonna 1855 perustettu teehuone on Shanghain vanhin, ja täällä ovat vierailleet muun muassa Amerikan entinen presidentti Bill Clinton ja kuningatar Elizabeth. Viereisessä oleva klassinen kiinalainen Garden of Joy -puutarha on suunniteltu jo 1500-luvulla.

F rench Concession eli ranskalainen kaupunginosa oli aikoinaan koti Shanghain seikkailijoille, gangstereille, taiteilijoille ja vallankumouksellisille. Enemmistö heistä tosin ei ollut ranskalaisia vaan brittejä, amerikkalaisia, valkovenäläisiä tai kiinalaisia. Alueen ranskalais- ja tudortyylliset asuintalot luovat persoonallisen tunnelman.



Perinteistä kalastajaidyllää Zhouzhuangin vesikylässä.

Vilkas yöelämä, etniset ravintolat, omaperäiset baarit ja hauskat pikku-putiikit luovat alueelle omaleimaisen tunnelman. Alueen pääostokatu on Huaihai Zhonglun, mutta mielenkiintoisemmat ja yksilöllisemmät liikkeet löytyvät sivukaduilta, esimerkiksi Maming Nanlulta. Niiden valikoimissa on sulassa sovussa sekä kiinalaisia silk-kivaatteita että amerikkalaisia merk-kivaatteita Ralph Laurenista Marc Jacobsiin.

→ 1930-LUVULLA KAUPUNKI TUNNETTIIN IDÄN PARIISINA.

Päivän kävelyn jälkeen hemmotte-
len itseäni. Tunnin jalkahieronta Fuxing Zhonglu -kadun hierontakeskuksessa maksaa noin 40 juania (noin 4 euroa). Paikallisten suosima hoitola Thumbpoint Pressure Centre of Blind Person (597 Fuxing Zhonglu) tarjoaa muitakin todella hyviä perushoitoja: vartalohieronta, joka tehdään vaatteiden läpi, maksaa 60 juania, eli noin 6 euroa. Kaikki hoitolan työntekijät ovat sokeita, paitsi vastaanottoemäntä, joka puhuu auttavaa englantia.

Rentoutumisen jälkeen siirryn katu-
tuuta muutaman sata metriä länteen. Kannattaa poiketa esimerkiksi Fuxing Zhonglu ja Renmin Lu -katujen kulmassa olevaan kuppilaan ja maistella perinteisiä ja syystäkin suosittuja kiinalaisia tuoreita höyryttämällä kypsennettyjä taikinanyyttejä, dumplingseja: kuusi kappaletta maksaa vain 3,50 juania (eli noin 35 senttiä).

Päivän päätteeksi jään vielä seuraamaan elämänmenoa Fuxing Zhonglu -kadun läntisen puiston puistoon. Ranskalaisten vuonna 1909 rakentamasta Fuxing-puistosta löytyvät niin Marxin ja Leninin patsaat, hoidetut puutarhaistutukset kuin lasten leikkialueet. Ohitseni tanssii eri-ikäisiä pareja valsin ja tangon pyörteissä. Auringonlaskun aikaan puiston penkillä olen kuin paikallisten olohuoneessa.

Finnair lentää päivittäin Shanghaihin.



Metropoli ei nuku koskaan.

BUNDIN YÖNÄKYMÄT

Kun ulkoilun jälkeen kaipaa Shanghain glamouria, on määränpää M on the Bund -ravintola osoitteessa 5, The Bund. Tämä Shanghain klassikkoravintola oli kymmenen vuotta sitten ensimmäinen itsenäinen länsimaalaistyylinen ravintola Bundilla. Seitsemännen kerroksen ravintolan ulkoterasilla on huikat näkymät yli Bundin. Modernissa eurooppalaisessa menussa on vaikutteita Lähi-Idästä ja Pohjois-Afrikasta. Kerrosta alempana, Glamour Barista, löytyvät kaupungin kauniit ja kuuluisat.

Saman rakennuksen ensimmäisen kerroksen Design Republic -kauppa on täynnä kansainvälisiä design-esineitä.

- www.m-restaurantgroup.com
- www.m-theglamourbar.com
- www.thedesignrepublic.com

Viereisessä Three on the Bund -rakennuksessa on monta huippuluokan ravintolaa, muun muassa Jean Georges, Whampoa Club Shanghai, Laris ja New Heights -baari. New Heights on ylimpänä seitsemännessä kerroksessa. Myös tästä ravintolasta ja sen kattoterassilta on mahtavat maisemat yli Bundin. Samassa rakennuksessa on myös spa-palveluja ja taidegallerioita kuten Shanghai Gallery of Art.

- www.threeonthebund.com

HYVÄ TIETÄÄ



Suomen kansalaiset tarvitsevat viisumin matkustaessaan Kiinaan.

- Valuutta: Kiinan juan (CNY) eli renminbi (RMB). 1 euro on noin 10 Kiinan juania.
- Shanghain kadunnimet ja yleiset opaskyltit ovat myös englanniksi. Metro on nopea ja edullinen tapa liikkua Shanghaissa. Taksit ovat myös edullisia, mutta ruuhka-aikana voit olla nopeammin perillä julkisilla liikennevälineillä.
- Osassa Shanghaita on sallittua ajaa jalkakäytävällä moottoripyörällä ja polkupyörällä. Kävele siis varoen.
- Yleisiä vessoja on kaikkialla. Ne ovat pääosin siistejä ja usein maksullisia, joten on hyvä

pitää pikkurahaa mukana. Viisasta on myös kantaa mukana wc-paperia ja käsien desinfiointiainetta.

- Finnair lentää uudelle ja modernille Pudongin kansainväliselle lentoasemalle. Matkaa keskustaan on noin 40 kilometriä. Taksimatka keskustasta kentälle voi helposti maksaa yli 200 juania (20 euroa) ja usein taksikuskit eivät puhu eivätkä lue englantia. Huippumoderni magneettileijuntajuna Maglev kulkee kentälle alle 10 minuutissa, mutta sen lähtöasema ei ole ydinkeskustassa. Yhdensuuntainen junalippu maksaa 50 juania (noin 5 euroa).
- www.shanghaiairport.com



FUNNY
HOW FAST YOU CAN FLY
TO ASIA.



BEIJING. SHANGHAI. HONG KONG. TOKYO.
OSAKA. NAGOYA. SEOUL. BANGKOK. DELHI.



THE FAST AIRLINE BETWEEN EUROPE AND ASIA

Aurinkomatkat jatkaa laajentumisestaan Venäjän ja Viron markkinoille. Toimistolla on Venäjällä jo uskollisia asiakkaita. Teksti Päivi Huuhtanen

IDÄSSÄ ON POTENTIAALIA

Vuonna 2008 Aurinkomatkat osati pietarilaisen, VIP-asiakkaisiin keskittyvän matkatoimiston Calypso – World of Travelin. Calypson oheen on rakennettu Aurinkomatkojen valmistamatkatuotanto Venäjän markkinoille. Kohderyhmänä on ylempi keskiluokka.

Vuotta aiemmin tapahtui laajentuminen Baltian markkinoille, kun Aurinkomatkat osti Viron toiseksi suurimman matkanjärjestäjän, Horizon Travelin. Horizon on markkinajohtaja Espanjan ja Kanarian saarten laadukkaissa valmistamatkoissa.

→ AURINKOMATKOJEN ASIAKASTYYTYVÄISYYS JA ASIAKASUSKOLLISUUS OVAT HUIPPULUOKKAA.

Talouden laskusuhdanne vaikutti myös Aurinkomatkojen Baltian ja Venäjän toimintojen tuloskuuntoon. Virossa ensimmäiset toimintavuodet olivat huikeita, ja Horizon kasvoi nopeasti tuloksen ollessa erinomainen. Vuoden 2008 lopussa taantuman myötä Viron matkailumarkkinasta suli 40 prosenttia, jolloin myös Horizonin volyyymi laski. Taantuman runteleman vuoden 2009 aikana toimintaa sopeutettiin onnistuneesti, ja kannattavuus saatiin pysymään kohtuullisella tasolla.

Pietarissa juuri laman kynnyksellä käynnistetty valmistamatkatoiminta lähti hyvin liikkeelle.

– Asiakastyytyväisyys on ollut huippuluokkaa, ja Aurinkomatkoilla on jo uskollisia asiakkaita Venäjällä, Finnairin matkapalveluiden johtaja Kaisa Vikkula kertoo.

– Venäjällä kasvun kanssa on kuitenkin jouduttu ottamaan aikalisä. Kysynnän nopean heikentymisen takia olemme leikanneet tuotantoa ja keskitymme nyt toiminnan kannattavuuden parantamiseen, Vikkula sanoo.

Vikkula muistuttaa, että sopeuttamistoimien ansiosta lentokoneiden täyttöasteet ovat nyt hyvällä tasolla niin Pietarissa kuin Virossakin. Vaikka suhdannevaihtelut ovatkin osa liiketoimintaa, taantuman syvyyteen harva osasi varautua. Venäjällä myös valuutan arvo ja Virossa palkat ovat laskeneet, mikä on heikentänyt kuluttajien ostovoimaa ja sitä kautta matkojen kysyntää.

Venäjällä suhdannevaihtelut ovat nopeita. Markkina voi heilahtaa ylös yhtä nopeasti kuin tuli alaskin.

Toiminnan laajentaminen Viroon on ollut luonnollinen kehitys Aurinkomatkoille. Virolaisten ja suomalaisten matkustusmieltymykset ovat niin samankaltaisia, että Viroa voisi kutsua jopa Aurinkomatkojen kotimarkkina-alueeksi. Horizonin tarjonnan suosikkeja ovatkin laadukkaat valmistamatkat suomalaisten rakastamille Kanarian saarille.

MATKANJÄRJESTÄJÄ TUOTTAA ITSE, MATKATOIMISTO VÄLITTÄÄ

Aurinkomatkat tytäryhtiöineen on matkanjärjestäjä, joka tuottaa valmistamatkoja omalla riskillään. Yhtiö ostaa lentoyhtiöltä talvi- ja kesäkaudeksi lentosarjat haluamiinsa lomakohteisiin ja hotellihuoneet kohteen eri hotelleista koko kaudeksi. Aurinkomatkat on myös se taho,

Venäjä sen sijaan on markkina-alueena täysin erilainen jo kokonsakin puolesta. Kun Suomessa ja Virossa valmistamatkat myydään tietyiltä lomaviikoilta loppuun jo 3–9 kuukautta ennen lähtöä, Venäjällä myydään tuskin mitään ennen kuin lähtöön on enää pari viikkoa.

Venäjällä matkustuskohteita rajoittaa viisumipakko. Siitä syystä Egypti ja Turkki ovat olleet perinteisesti pietarilaisten suosiossa. Aurinkomatkat pyrkii kuitenkin erottautumaan kilpailijoistaan niin laadulla kuin kohdevalikoimallaankin. Pietarin Aurinkomatkojen kiinnostavimpia kohteita ovat Israel ja Thaimaan Phuket. Calypso sen sijaan tarjoaa räätälöityjä matkoja globaalisti kohderyhmän ollessa Pietarin alueen hyvin toimeen tulevat asiakkaat.

Virossa ja Pietarin alueella Aurinkomatkoilla on kattavat jälleenmyyntiverkostot. Virossa suurin jälleenmyyjä on SMT:n tytäryhtiö matkatoimisto Estravel. Toisin kuin Suomessa venäläiset eivät osta matkoja internet-palvelusta. Internet on heille vielä tiedonjakokanava.

Sekä Virossa että Pietarissa myydään myös Aurinkomatkojen lähtöjä Suomesta. Tällöin asiakas matkustaa ensin Helsinkiin bussilla, junalla, laivalla tai lentäen, ja matkustaa suomalaisten valmistamatkalaisten kanssa samalla koneella kohteeseen. Pietarilaisia houkuttelevat erityisesti kaukolännen kohteet Karibiassa, joihin Suomesta on hyvät yhteydet.

joka sopii paikallisen linja-autoyhtiön kanssa lentokenttäkuljetuksista, palkkaa ja kouluttaa oppaat kohteeseen, valmistaa markkinointimateriaalin kuluttajille ja jälleenmyyjäinä toimiville matkatoimistoille sekä rakentaa tarjonnan tuotantojärjestelmänsä, mitä kautta matkat ovat jälleenmyyjien saatavilla järjestelmässä ja kuluttajille yhtiön nettisivuilla.



Matkanjärjestäjän haasteena on myydä jokaiseen kohteeseen ja kauden jokaisena viikkona lentokone täyteen lomalaisia. Myymättömistä paikoista ja mahdollisista alennuksista matkanjärjestäjä kantaa taloudellisen riskin. Lentoyhtiö saa tällaisista charter-lennoista saman tuoton joka lennosta, oli lennon käyttöaste 100 tai 50 prosenttia. Myös hotellien suuntaan matkanjär-

jestäjä sitoutuu viikoittain tiettyyn minimiasiakskuntaan. Matkanjärjestäjän tuloksen ratkaisee oman tuotannon onnistunut sopeuttaminen vallitsevaan kysyntätilanteeseen ja matkojen yleinen hintataso.

Aurinkomatkat vie asiakkaansa Finnairin lennoilla vuosittain yli 60 eri lomakohteeseen. Aurinkomatkojen asiakastyytyväisyys ja asia-

Valmismatkatuotannossa Venäjällä on suuri tulevaisuuden kasvupotentiaali, ja ostovoiman odotetaan kasvavan markkinalla edelleen. Suomessa joka viides viettää vuosittain lomansa valmismatkalla ulkomailla, Venäjällä vasta pari prosenttia. Jo ensi vuonna Aurinkomatkojen myynnin Pietarissa ennakoitua ohittavan Viron myynnin.

➔ **VENÄJÄN MARKKINOILLA PITÄÄ VARAUTUA NOPEAAN KYSYNNÄN ELPYMISEEN.**

– Venäläisillä on halu matkustaa ja nähdä maailmaa. Toisaalta Venäjä on myös hyvin suhdannealtis markkina, mutta kaikkine suurkaupunkeineen ja yli 140 miljoonan ihmisen potentiaaleineen se on myös erityisen houkutteleva, Vikkula kertoo.

Vikkulan vision mukaan Aurinkomatkat voi tulevaisuudessa olla Pietarin alueella yhtä suuri kuin se on Suomessa – onhan väkimääräkin likipitään sama tässä miljoonakaupungissa kuin kotimaassamme.

Matkailualan murroksessa Pietarin ja Viron toiminnoilta odotetaan edelleen paljon. Vuoden 2009 talouden laskusuhdanteessa liiketoimintaa on jouduttu sopeuttamaan heikentyneen kysynnän tasolle. Toisaalta Venäjän markkinoilla pitää myös varautua nopeaan kysynnän elpymiseen.

kasuskollisuus ovat huippuluokkaa.

Matkatoimistot, kuten Suomen Matkatoimisto (SMT), Area ja Estravel sen sijaan jälleennyvät muiden tuottamia palveluita: lentoja, hotelleja, kuljetuksia ja niin edelleen. Matkatoimisto ansaitsee tuottonsa lähinnä asiakkaan maksamasta palvelupalkkiosta.



Yleisessä Via Spa -kylpylässä on neljä erilaista saunaa, mineraalivesiallas sekä jalkoja virkistävä jokipohja-kahluuallas. Lisäksi saatavilla on lukuisia hemmotteluvia hoitoja.



Ihmiset ovat yhä kiinnostuneempia terveydestään. He liikkuvat, hoitavat itseään ja katsovat mitä syövät. Hyvinvoinnin trendi on otettava huomioon melkein pä yritykseen kuin yritykseen, jos mieltä olla asiakkaan ykkösvalinta. **Teksti** Maria Mroue

VIA SPA



Joulukuussa Helsinki-Vantaan lentoasemalle avatussa Finnairin Via Spa -kylpylässä voi lentoa odotellessaan rentoutua saunan lämmössä tai hemmotella itseään erilaisissa hoidoissa. Kaikki kylpylässä käytettävät tuotteet ovat luonnon raaka-aineista valmistettuja.

Kylpyläpalveluiden suunnittelu aloitettiin jo vuosia sitten. Finnairin Helsingin kautta kulkevien jatkomatkustajien määrä oli ollut kasvussa vuodesta 2001 ja samalla näkyivät ensimmäiset merkit terveyden ja hyvinvoinnin arvonnoususta. Suomalaiskansallinen ajatus saunasta ja finnairilainen mielikuva kiitotiestä yhdistyivät ja ympärille päätettiin rakentaa myös laadukkaita kylpylä- ja wellness-palveluita.

Via Spa -kylpylässä on tarjolla kattava valikoima palveluita ja hoitoja aina turvotusta vähentävistä pikahoidoista ylellisiin hierontoihin ja kylpyjä sisältäviin yhdistelmiin. Monenlaisia toiveita on otettu huomioon: esimerkiksi naisille, jotka eivät halua riisua sukkahousujaan hoidon ajaksi, on tarjolla sukkahousujen päältä tehtävä turvotusta vähentävä ja viilentävä hoito. Hoidot tuottaa saksalainen Paul Haslauer, joka on pitkän linjan kylpylätuotteiden ja -palveluiden suunnittelija sekä luonnonmukaisten hoitotuotteiden pioneeri.

Finnairin ja Helsinki-Vantaan palvelupauksiin kuuluvat ruuhkattomat, sujuvat ja nopeat vaihdot. Finnair on rytmittänyt liikenteen aaltoihin, jolloin Euroopasta tulevat pääsevät näppärästi Aasiaan lähtevän koneen kyytiin ja päinvastoin. Kylpyläpalveluissa ei siis ole kyse siitä, että asiakkaiden pitkät odotusajat olisi saatava kulumaan, vaan ennen kaikkea miellyttävistä kokemuksista ja hyvästä palvelusta.

– Lentomaailmaan sopivana erikoisuutena Via Spassa ovat lyhythoidot, jotka ovat nopeita, antoisia ja edullisia hoitokokonaisuuksia, kylpylän hoidoista vastaava Haslauer kertoo.

Tulevaisuus tuo lentomatkustajille yhä yksilöllisempiä palveluita. Ripaus kylpylämaailmaa saattaa pian saapua myös matkustamoon.

– On täysin mahdollista, että joitakin mini-spa-palveluita tarjottaisiin myös lennolla, jolloin asiakas voi jo koneessa viettää ylellisen hetken kylpylätunnelmassa, kertoo asiakaskokemuksen kehittämisestä vastaava Markku Remes Finnairilta.

→ VIA SPA ON MAAILMANLAAJUISESTI TÄYSIN AINUTKERTAINEN PALVELUKONSEPTI.

Itse kylpylän jatkokehitys on jo suunnitelmassa, mutta suuntaa pohditaan vielä.

– Via Spa on maailmanlaajuisesti täysin ainutkertainen palvelukonsepti, ja juuri nyt se on täynnä mahdollisuuksia. Tulevaisuuden visioita viilataan tarkemmiksi ensimmäisten asiakaskokemusten myötä, Remes luonnehtii.

7 Finnair vastaanotti vuoden 2009 lopulla viidennen Airbus A330 -koneensa. Tulokkaan bisnesluokassa on uudentyyppiset täysin vaakatasoon liukuvat vuodeistuimet sekä uudelleenjärjestelyn myötä enemmän paikkoja, jotka tarjoavat entistä enemmän yksityisyyttä. **Teksti** Maria Mroue

UUDISTETTU BISNESLUOKKA

Bisnesluokan kysyntä Aasian-liikenteessä alkoi vahvistua vuoden 2009 lopulla. Joulukuussa 2009 bisnesluokan matkustajien määrä Finnairin Aasian-liikenteessä kasvoi neljänneksellä.

– Eurooppa-Aasia-liikenteen bisnesmatkustuksessa on havaittavissa piristymistä, lukuun ottamatta Suomen markkina-aluetta. Uusi kone sekä palvelutason nosto tulivat siis tarpeeseen, Finnairin yhteiskuntasuhteista ja viestinnästä vastaava johtaja Christer Haglund kertoo.

Airbus A330 -koneet ovat osa Finnairin kaukoliikenteen laivastouudistusta, jonka myötä päästöt vähenevät merkittävästi. Vuonna 2009 yhtiö on vastaanottanut yhteensä viisi uutta Airbus A330 -koneita.

Uudet bisnesluokan Contour Vantage -istuimet liukuvat täysin vaakatasoon. Finnair on istuinten käyttöönotossa ensimmäisten lentoyhtiöiden joukossa maailmassa.

– Istuimien järjestely ja muotoilu tarjoavat matkustajille enemmän yksityisyyttä ja henkilökohtaista tilaa, kertoo Finnairin asiakaskokemuksen kehittämisestä vastaava päällikkö Markku Remes.

Istuinten asettelu limittää tarjoaa lisäksi 90 prosentille matkustajista suoran yhteyden käytävälle. Matkustamossa on myös enemmän säilytystilaa käsimatkatavaroille ja vaatteille.

Uusi suunnittelu mahdollistaa paikkojen järjestelyn niin, että samaan tilaan mahtuu aiempaa enemmän istuimia. Finnairin viimeisimmän Airbus A330 -koneen bisnesluokassa on 45 paikkaa aiempien koneiden 42 paikan sijaan. Kolmannes bisnesluokan asiakkaista voi valita yksin istuttavan vuodeistuimen ilman vieressä olevaa toista istuinta.



Airbus A330 -koneita käytetään lyhyemmällä kaukoreiteillä, kuten New Yorkin- ja Delhin-lennoilla sekä Soulin- ja Nagoyan-reiteillä.



Istuinten asettelu tarjoaa 90 prosentille matkustajista suoran yhteyden käytävälle.

Bisnesluokan istuinten turvavöissä oleva turvatyyny aktivoituu, kun vyön soljet kiinnitetään. Turvatyyny on paikoilla, jotka sijaitsevat toisten istuinten takana, sillä makuuasennossa hyödynnetään edessä olevien istuinten väliin jäävää konsolia.

➔ **TURVAVÖIDEN TURVATYNYT
AKTIVOITUVAT, KUN VYÖN
SOLJET KIINNITETÄÄN.**

Uudet Airbusit edustavat viimeisintä teknologiaa, ja niiden polttoainetehokkuus on huippuluokkaa.

– Uusien koneiden hankinta parantaa merkittävästi sekä kannattavuutta että ympäristötehokkuutta. Uudet Airbus-kaukoliikennekoneet kuluttavat 20 prosenttia vähemmän polttoainetta kuin poistuvat MD-11-koneet, Haglund toteaa.

Teknisesti korkeatasoiset ratkaisut lisäävät merkittävästi matkustusmukavuutta myös turistiluokassa. Jokaisella matkustajalla on oma näyttöruutu monipuolisine viihdemahdollisuuksineen, ja lennon aikana voi muun muassa lähettää tekstiviestejä sekä työskennellä kannettavalla tietokoneella.

Uusissa Airbuseissa on vaaleampi matkustamoilme, joka tuo matkustamoon tilan tuntua ja raikkautta. Viimeisintä tekniikkaa edustava Scenario-valaistus simuloi auringon liikettä vuorokausirytmien mukaan, mikä helpottaa matkustajien sopeutumista uuteen aikavyöhykkeeseen jo lentokoneessa. Muiden koneiden sisustus uusitaan koneiden huoltoseisokkien yhteydessä, kun istuinpäällysten vaihtaminen on ajankohtaista kulumisen vuoksi.

Helsinki, maailmani keskipiste



TYLER BRÛLÉ
PÄÄTOIMITTAJA
MONOCLE

Minulla on aina ollut jonkinlainen pakkomielteinen lentokoneissa jaettavien lehtien reittikarttoihin. Lapsena, oli matka sitten lyhyt tai liian pitkä, saatoinkin kaivaa äitini laukusta kynän ja viettää tunteja reittikarttaa tarjotinpöydällä tutkiskellen. Joillain lennoilla ympyröin kohteet, joissa olin jo ollut, jotka tosin rajoittuivat pitkään Kanadan kaupunkeihin Winnipegiin, Ottawaan, Torontoon ja Montrealiin. Toisilla lennoilla rengastin kaikki paikat minne halusin mennä. Pitkään aikaan listani kärkeen eivät päässeet Yhdysvaltojen etelärajan kaupungit, tai edes Lontoo, vaan paljon mielenkiintoisemmat kohteet kuten Zürich, Kööpenhamina, Kobe ja Tokio.

Parikymppiseksi tultuani olin matkustanut jo suurimpaan osaan unelma-kohteistani, ja matkustin muutenkin säännöllisemmin. Lennoilla jaettavien lehtien reittikartat muodostuivat kiehtovasta ajanvietteestä enemmänkin haasteeksi. Lentoyhtiöstä riippuen yritin havaita, oliko käynyt ainakin kolmessa neljäsosassa heidän kohteistaan ympäri maailman. Tietysti maailma laajenee mitä enemmän matkustaa, ja jokunen vuosi sitten kaivoinkin kynän jälleen esiin ja rupesin luonnostelevaan uusia reittejä ja kohteita, jotka olisivat mielestäni sekä kulttuurisesti että taloudellisesti kannattavia. Siitä on tullut suosikkipelini, ja olen mielessäni uudelleen reitittänyt monen lentoyhtiön reittivalikoiman poistamalla joitain kohteita ja lisäämällä uusia.

90-luvun lopussa rupesin lentämään Helsinkiin jotakuinkin säännöllisesti. Silloin toimitin Wallpaper-lehteä, ja suurin osa siinä käytettävästä paperista tuli Suomesta. Matkat Suomeen sisälsivät yleensä miellyttävän illallisen Helsingissä ja seuraavana päivänä pitkän matkaimisen kaukaiselle paperitehtaalle, minkä jälkeen syötiin kostea illallinen, saunottiin ja pulahdettiin jääkylmään järveen. Vaikka pidinkin kovasti maistuvista illallisista, joilla tarjottiin usein grillattua poroa ja erinomaisia viinejä, minua kiehtoi erityisesti Helsingin pieni lentokenttä kiiltävine puulattioineen ja sen rauhallisen tehokas ilmapiiri. Samalla olin vaikuttunut suurista ja mahtavista Finnairin MD-11-koneista, jotka oli pysäköity terminaalin pätyyn. Onko pienen Suomen ja Aasian suurien kaupallisten keskuksien välillä todella

niin paljon liikennettä? Jos ei, oliko jatkoyhteysliikennettä tarpeeksi?

Kolme vuotta sitten pääsin testaamaan Finnairin Aasian-yhteyksiä työmatkalla Nagoyaan. Olisin voinut lentää Heathrowlta lukuisilla yhtiöillä ja jatkaa matkaa paikan päällä junalla kolmisen tuntia, mutta tehokkuutta korostava matkatoimisto suositteli järkevimpänä vaihtoehtona Finnairin Helsingin kautta lentävää reittiä.

Nousin koneeseen Heathrowlla ja poistuinkin Vantaalla. Minulla oli tarpeeksi aikaa hankkia japanilaisten asiakkaidemme rakastamia suomalaisia lahjoja. Kiihdyin Nagoyan-lennolle, enkä ehtinyt edes siepata korvapuustia loungesta.

Lentokoneessa, jonka täytyi olla Finnairin uusin laajarunkoinen Airbus, minua viihdytti pari ihastuttavaa japanilaista lentoemäntää. Laskeuduimme alle yhdeksän tunnin päästä Nagoyan uudenkarhealle lentokentälle.

Siitä lähtien olen ollut vakituinen Helsingin kautta matkaava jatkomatkustaja, ja olen lentänyt myös Osakaan ja Tokioon. Reitti on lyhin mahdollinen Tokion Ginzan alueelle taloltani Tukholman saaristosta.

Vähän aikaa sitten lentäessäni kotiin Naritasta vedin istuintaskusta reittikartan ja rupesin pelaamaan vanhaa peliäni. Lainasin kynän lentoemännältä, avasin Finnairin reittikartan istuintaskun lehdestä ja ryhdyin yhdistämään pisteitä ja luomaan uusia. Minun tulevaisuuden Finnairini lentää päivittäin Torontoon yhdistäen näin Pohjois-Ontariossa elävät suomalaiset heidän kotimaassa asuviin sukulaisiinsa. Toronton valtavana intialaisyhteisöstä riittäisi myös paljon jatkomatkustajia Delhiin. Pohjois-Japaniin lisäksi Sapporon uudeksi reitiksi, jotta eurooppalaiset pääsisivät Nisekon hiihtokeskukseen laskeuttelemaan ja Pohjois-Japanista olisi nopeampi yhteys Eurooppaan. Pohdin myös, olisiko mahdollista avata yhteyksiä Vietnamiin, Harbiniin pohjois-Kiinaan ja Taipeihin.

Silloin tällöin koen Helsingin sekä Aasian läheisyyden niin houkuttelevaksi, että pohdin toimiston avaamista kaupunkiin ottaakseni hyödyn kahden tunnin aikaerosta ja nopeammista lentoajoista. En ole vielä ottanut asiaa esiin hallituksen kokouksessa, mutta idea saattaa löytää tiensä pöydälle vuonna 2010.

Logbook



Yritysvastuu

- 60 Kestävä kehitys on matkailun elinehto
- 62 Kolumni - Damian Ryan
- 63 Innostuneita osaajia
- 67 Lasten asialla
- 70 Maailman modernein laivasto
- 72 Päästöt kuriin
- 73 Lentoyhtiöiden kärkikastia
- 74 Kolumni - Kati Ihamäki




Yritysvastuu

Finnair on sitoutunut vähentämään päästöjään 24 prosenttia* vuodesta 2009 vuoteen 2017 mennessä. Vuosina 1999–2009 päästöjä on jo vähennetty 22 prosenttia. Päästövähennykset toteutetaan omin voimin, muun muassa maailman moderneimmalla laivastolla ja jatkuvalla toimintatapojen kehittämisen avulla. Päästöt vähenevät toki vieläkin enemmän päästökaupan vaikutusten myötä ja jos Euroopan taivaat yhdistävä Single European Sky toteutuu.

Kestävä kehitys on lentoliikenteelle ja matkailulle elinehto. Asiansa hyvin hoitavalla yritykselle aukeaa ovia, jotka muille pysyvät suljettuina. Hyvinvoiva henkilöstö puolestaan siivittää yritystä menestykseen, ja vain kunnossa pidetty ympäristö ja onnelliset ihmiset matkakohdeissa houkuttelevat ihmisiä matkustamaan.

* istuinta kohden

 Matkailu on yksi maailman suurimmista elinkeinoista. Se työllistää yli kahdeksan prosenttia työvoimasta ja tuottaa yli kymmenen prosenttia maailman bruttokansantuotteesta. Matkailun vaikutukset maailmaan – ovat ne sitten hyviä tai huonoja – ovat valtavia. [Teksti Maria Mroue](#)

KESTÄVÄ KEHITYS ON MATKAILUN ELINEHTO





Matkailun kasvun jatkumisen elinehto on kestävä toiminta. Eettisten näkökulmien lisäksi matkailualan vaa'assa painaa matkakohteiden säilyminen sellaisina, että niihin halutaan matkustaa. Kohteissa sekä ympäristön että kulttuurin on säilytettävä ominaispiirteensä, jotta matkailijoilla riittäisi katsottavaa ja koettavaa. Taloudellisesti hyvinvoivissa matkakohteissa on miellyttävämpää ja turvallisempaa lomailla kuin kurjuuden keskellä.

Ainoastaan kestävä kehityksen periaatteita noudattamalla voidaan jatkossakin tarjota kohteiden ihmisille hyvinvoinnin edellytykset ja matkailijoille elämyksellisiä kokemuksia kauniissa paikoissa.

Finnair-konserni allekirjoitti yhdessä yli seitsemänkymmenen matkailun toimijan kanssa Helsinki Declaration -julistuksen Matka 2009 -messuilla. Helsinki Declaration on sitoumus kestäväan kehitykseen. Se ei ole lista pääsyaatimuksista, vaan lupaus kehittää omaa toimintaa kestäväan suuntaan.

– Finnairille tämä on hyvä jatkumo koko konsernin laajuudella jo vuosia tehdyille työlle. Helsinki Declaration käsittelee kestäväa kehitystä kokonaisuutena, eikä pureudu ainoastaan ympäristöasioihin. On tärkeää, että kestävästä kehityksestä puhuttaessa muistetaan koko paketti eli ympäristövastuu sekä sosiaalinen ja taloudellinen vastuu, ympäristöjohtaja Kati Ihämäki kiteyttää.

Maailmanlaajuinen yhteistyö eri matkailun toimijoiden välillä on keskeisessä roolissa kestäväan matkailun toteutumisessa. Aurinkomatkat on voimakkaasti mukana kansainvälisessä kestäväan matkailun kehittämisessä.

– Merkittävin kansainvälinen yhteistyömuoto on Tour Operators' Initiative for Sustainable Tourism Development (TOI), joka on Unescon, YK:n ympäristöohjelma UNEP:in, WTO:n (World Tourism Organization) ja matkanjärjestäjien yhteishanke kestäväan matkailun kehittämiseksi, Aurinkomatkojen kaupallinen johtaja Tuomo Meretnietti kertoo.

➔ MATKAILU TYÖLLISTÄÄ YLI 8 % MAAILMAN TYÖVOIMASTA JA TUOTTAA YLI 10 % MAAILMAN BRUTTOKANSANTUOTTEESTA.

Reilun kahdenkymmenen TOI:n jäsenmatkanjärjestäjän yhteenlaskettu matkustajavolyymi on yli 60 miljoonaa asiakasta vuodessa. Aurinkomatkat on toiminut seitsemän vuotta hankkeen puheenjohtajana.

– Matkanjärjestäjillä on suora liiketaloudellinen intressi sisällyttää kestävä matkailu osaksi ydinstrategiaansa, sillä kukaan ei halua lomailla tuhoutuneessa ympäristössä tai keskellä sosiaalisia ongelmia. TOI:n puitteissa muun muassa lobataan matkakohteiden päätöksentekijöitä kehittämään ympäristöinfrastruktuuria, koulutusta ja sosiaalisia oloja, jotta matkailulla olisi kohteessa hyvä tulevaisuus, Meretnietti kertoo.

TOI ja WWF ovat myös käynnistäneet suuret yhteishankkeet luonnonsuojelun ja matkailuelinkeinon yhteensovittamiseksi Riviera Mayalla Meksikossa ja Andamanmeren rannikolla Thaimaassa.

Lentoliikenne ja ilmastonmuutos

Taloudellinen vastuu

Lentoliikenteellä on tärkeä rooli maailmantaloudessa. Lentäminen mahdollistaa monet liiketoiminnot, yhdistää ihmisiä ja yhteisöjä sekä tarjoaa taloudellisen toimeentulon lukuisille maille. Lentäminen on siis arvokas yhteiskunnan osa, joka tulee säilyttää.

Lentoliikenne on kuitenkin myös teollisuudenala, joka tuottaa kaksi prosenttia maailman hiilidioksidipäästöistä ja päästöjen määrä kasvaa. Kun eri maat tiukentavat toimiaan ilmastonmuutoksen torjumiseksi, lentoliikenteen on toki tehtävä oma osansa tämän kansainvälisen haasteen kohtaamisessa.

Lentoliikenne tekee jo nyt monia asioita hiilijalanjälkensä pienentämiseksi. Jatkuva teknologinen kehitys, kuten uudet, parempi lennonjohtojärjestelmä ja tehokkaampi infrastruktuuri lentokentillä vievät oikeaan suuntaan. Toisen sukupolven biopolttoaineet voivat osoittautua mullistaviksi, mutta edellytykset niiden riittävään tuotantoon ovat toistaiseksi kyseenalaiset.

Näistä kaikista toimista huolimatta lentoliikenne luultavasti kasvaa nopeammin kuin päästöt vähenevät. Tämä tarkoittaa, että lentoliikenteen päästöt jatkavat kasvuaan vielä ainakin vuosikymmenen. Hiilidioksiditietoisuuden lisääntyessä rajoittamatonta kasvua on vaikea perustella.

Miten lentoliikenteen ilmastovaikutusta voidaan hallita, kun teknologia asettaa rajoja ja kysyntä kasvaa?

Me Climate Groupissa uskomme, että lentoliikenteen maailmanlaajuinen päästökauppajärjestelmä on keskeisessä roolissa lentämisen ilmastoratkaisussa. Globaali päästökauppa tulisi ottaa käyttöön 3–5 vuoden kuluessa. Järjestelmä pysäyttäisi päästöjen kasvun ja vähentäisi niitä progressiivisesti. Mikä tärkeintä, järjestelmä sallisi lentoyhtiöiden ostaa päästöoikeuksia muilta teollisuudenaloilta. Lentoliikenteellä olisi tällöin mahdollisuus kestäväan kasvuun, ja ilmastovaikutus korvattaisiin maksamalla päästövähennyksistä muualla.

Vähennystavoitteet lentoliikenteelle tulisi määritellä ilmastotieteen näkemysten mukaisesti, mutta myös oikeudenmukaisiksi ja kohtuullisiksi. Viimeisimmän tutkimustiedon mukaan maailman hiilidioksidipäästöjä pitäisi vähentää neljänneksellä nykyisestä kulutuksesta vuoteen 2020 mennessä. Kehittyneissä maissa tavoite vaatii vieläkin kunnianhimoisempia vähennyksiä. Lentämisen kokonaisvähennysten pitäisi vastata näitä tavoitteita.

Uskomme, että globaali päästökauppa on sekä kustannuksiltaan että ympäristön kannalta tehokas ratkaisu lentoliikenteen hiilijalanjäljen pienentämiseen. Siksi työskentelemme yhdessä Finnairin ja muiden edistyksellisten lentoyhtiöiden kanssa Aviation Global Deal -ryhmänä (www.agdgroup.org) globaalin ratkaisun puolesta. Hyvin rakennettu järjestelmä paitsi vähentäisi lentoliikenteen päästöjä myös rahoittaisi merkittävästi muunlaisia hiilidioksidipäästöjen vähennystoimia, kuten trooppisten sademetsien suojelua tai vähäpäästöisen teknologian kehittämistä kehitysmaissa.

Päästökauppa on silti vain osa ratkaisua. Kokonaisvaltainen lähestymistapa päästövähennyksiin on tarpeen. Esimerkiksi nopeiden junien tai videoneuvotteluiden kaltaisia vähäpäästöisempiä vaihtoehtoja lentomatokustamiselle tulee käyttää, jos niitä on aidosti saatavilla. Kuluttajien rohkaiseminen matkustamisen päästöjen pohtimiseen on keskeisessä osassa päästöhallinnan kokonaisuutta.

Hallintojen tulee myös tukea uuden huipputeknologian kehittämistä, jotta tulevat lentokonesukupolvet tuottavat yhä vähemmän tai ei lainkaan päästöjä. Yhdessä nämä hallintoelinten, lentoliikenteen sekä kuluttajien toimet muodostavat lentämisen päästövähennysosuuden ilmastonmuutoksen torjumiseksi.



DAMIAN RYAN

ANALYYTIKKO

THE CLIMATE GROUP

🏠 Finnairin menestykselle on ensiarvoisen tärkeää, että henkilöstö toimii työssään ammattitaitoisesti ja luotettavasti. Henkilöstöjohtamisen keskeisin tehtävä on luoda finnairilaisille onnistumisen edellytykset sekä tukea heidän työhyvinvointiaan vaikeinakin aikoina. Teksti Maria Mroue ja Annina Metsola

INNOSTUNEITA OSAAJIA

Sosiaalinen vastuu

Vastuullinen henkilöstöpolitiikka tarkoittaa Finnairissa myös sitä, että kestävä, kannattavan kasvun strategia luo työpaikkoja. Kasva-

va liikenne tarvitsee lisää tekijöitä.

Viime vuosi oli niin henkilöstölle kuin henkilöstöjohtamisellekin poikkeuksellisen vaativa. Kamppailu toimialan kriisissä ja talouden taantumas- sa vaati sopeutustoimenpiteitä, jotka eivät olleet helppoja.

– Terveyteen ja työhyvinvointiin liittyvien tunnuslukujen perusteella henkilöstö näyttäisi onneksi selviytyneen vaikeista ajoista kohtuullisen hyvin, Finnair Terveyspalveluiden johtaja Anja Koho toteaa.

➔ SAIRAUSPOISSAOLOJEN MÄÄRÄ VÄHENI VUONNA 2009.

Sairauspoissaolojen määrä työntekijää kohden väheni viime vuonna verrattuna vuoteen 2008. Myös itse koettu työkyky parani edelliseen vuoteen verrattuna, kun esimerkiksi masennus-, työuupumus- ja stressioireiden kokeminen väheni.

– Terveyttä ja työkykyä edistettiin esimiestyön ja työterveyshuollon yhteistyöllä. Keskeisin työkaluista oli varhaisen välittämisen malli, jonka avulla vaikutettiin sairauspoissaoloihin ja työkyvyttömyysriskeihin. Terveystarkastuksia kehitettiin diabetes- sekä sydän- ja verisuonitautiriskin sekä psyykkisen kuormittuneisuuden tunnistamiseksi ja sairauksien ennaltaehkäisemiseksi, Koho kertoo.



Menestyksen perustana ovat hyvä johtaminen, muutosten hallinta, turvallinen työympäristö, toimiva työyhteisö, työhyvinvoinnin edistäminen, luottamus, avoin vuoropuhelu ja tasa-arvoisuus.

Yrityksessä on oltava joka hetki oikea määrä alansa parhaita ja työstään innostuneita osajia. Henkilöstösuunnittelussa otetaan huomioon toimialan kehitys ja kilpailutilanne.

Osaaminen edellyttää jatkuvaa henkilöstön kehittämistä. Koulutus- ja kehittämistoiminnalla annetaan konkreettisia työkaluja päivittäisten työtehtävien hoitamiseen ja hiotaan henkilöstön ammattitaito vastaamaan liiketoiminnan tarpeita. Koulutuksen tehtävänä on myös varmistaa, että käytettävissä on määrällisesti ja laadullisesti oikeat henkilöstövoimavarat.

TUKEA HAASTEISSA

*Finnair tarjoaa henkilöstölle tukea
vaikeina aikoina*

Taloudellisen tilanteen vuoksi eri puolilla konsernia on jouduttu tekemään sopeuttamistoimia. Irtisanomisilta ja lomautuksilta ei välttytty, vaikka etusijalla olivat pehmeiden keinojen, kuten eläkeratkaisujen käyttäminen.

Yhtenäisistä irtisanomismenettelyistä pyrittiin sopimaan jo yt-neuvotteluissa yhdessä henkilöstön edustajien kanssa. Irtisanotuille pyrittiin tarjoamaan vaihtoehtoja työsuhteen päättämiseen ja työntekovelvollisuuteen siellä, missä se oli mahdollista.

Työllistymisestä, muutosturvasta ja yhtiön tarjoamista palveluista annettiin aktiivisesti tietoa. Terveyspalvelut järjesti muutostilanteen purkuryhmiä, yksilöllistä tukea sekä tarvittaessa psykologin palveluja. Tuen kohteena olivat lomautettavat, irtisanottavat ja työpaikkansa säilyttävät työyhteisöt sekä esimiehet, jotka vastasivat sopeuttamistoimien toteutuksesta.

→ FINNAIR TERVEYSPALVELUT JÄRJESTI MUUTOSTILANTEEN PURKURYHMIÄ.

Lomautukset pyrittiin järjestämään niin, että henkilöstö sai vaikuttaa itselleen soveltuvimman lomautusajankohdan valintaan.

Finnair tarjoaa irtisanomisajan loppuun asti sisäiseen ja ulkoiseen hakuun tulevia työpaikkoja kaikille, jotka täyttävät tehtävän hoitamiseksi edellytettävät kriteerit. Työsuhteen päättymisen jälkeen takaisinottovelvollisuudesta huolehdittiin ulkoiseen hakuun tulevien työpaikkojen osalta.

Rekrytointipalvelut järjesti jokaiselle irtisanotulle tai irtisanomisuhan alla olevalle henkilölle uudelleensijoituskeskustelun, jossa kerättiin henkilön osaamis-, työkokemus- ja koulutustiedot. Osalle tarjottiin outplacement-palvelua, joka tukee oman osaamisen markkinointia ja uuden työpaikan löytymistä. Yksiköissä järjestettiin työllistymistä edistäviä tiedotustilaisuuksia yhdessä työvoimaviranomaisten kanssa.



Etenkin Finnairin lentävälle henkilökunnalle tehdään paljon lakisääteisiä ja viranomaisvaatimuksiin perustuvia tarkastuksia. Finnair Terveyspalveluissa arvioidaan nyt määräaikaistarkastusten yhteydessä myös elintapoihin ja perimään liittyviä terveysriskejä.



Kokonaisvaltainen terveyden edistäminen on tärkeää korkeaa vireystilaa edellyttävässä lentoturvallisuuteen liittyvässä työssä.

OHJAUSTA TERVEYTEEN

Finnairilaiset osallistuivat diabetesriskien selvitykseen

Finnair Terveyspalveluissa julkaistiin toukokuun 2009 lopulla alustavia tutkimustuloksia ilmailualalla työtä tekevien henkilöiden riskistä sairastua tyyppin 2 diabetekseen. Alustavat tutkimustulokset osoittavat, että hankkeessa kehitetty terveystarkastusmalli on toimiva keino löytää suuren diabetesriskin henkilöt.

➔ **LÄHES 2 400 FINNAIRILAISTA OSALLISTUI TERVEYSTARKASTUKSIIN KOLMEN VUODEN AIKANA.**

Lähes 2 400 finnairilaista osallistui kolmen vuoden aikana terveystarkastuksiin, joiden osana oli tutkimukseen liittyvä diabeteksen riskitesti. Tutkimuksessa selvitettiin myös epäsäännöllisten työaikojen ja niihin liittyvien unihäiriöiden yhteyttä diabetesariskiin ja valtiom sairauksiin.

Terveystarkastuksiin osallistuneet saivat elintapaohjausta, ja testitulosten perusteella kohonneen riskin henkilöt ohjattiin diabeteshoitajan, ravitsemusohjaajan tai molempien vastaanotolle yksilöohjaukseen. Jatkotutkimuksissa selviää, onko elämäntaparemontin tehneiden henkilöiden tyyppin 2 diabeteksen riski pienentynyt.

Työaikamuotojen yhteyttä unihäiriöihin ja terveyteen analysoidaan jatkossa myös yhteistyössä Työterveyslaitoksen vuorotyöntutkijoiden kanssa.



Finnairilla kehitettiin vuosina 2001–2003 tehtyjen tutkimusten perusteella uusi nopeasti eteenpäin kiertävä Respect-vuorojärjestelmä, joka on vähentänyt väsymystä ja parantanut vapaa-ajan laatua.

TYÖHYVINVOINTIA TEKNIKASSA

Finnair Tekniikan tulevaisuuden tekijät kehitti esimiestyötä

Finnair Tekniikka käynnisti syksyllä 2007 ”Tekniikan tulevaisuuden tekijät” -valmennusohjelman (TTT), jonka painopiste oli esimiestyössä ja strategian jalkautuksessa. Ohjelman tuloksena ilmapiiri parani ja poissaolot vähenivät.

Hyvinvointihankkeen taustalla olivat tekniikan raju rakennemuutos sekä toiminnan tehostamiseen ja tuottavuuden parantamiseen liittyvä kilpailukykyprojekti. TTT:n ensisijaisena kohderyhmänä olivat esimiehet ja johto, yhteensä noin 190 henkilöä.

TTT:ssä kasvatettiin esimiesten osamista muun muassa parantamalla vaikuttamis-, palautteenanto- sekä johtamistaitoja. Niin ikään tuettiin muutosten hallintaa ja sitoutettiin koko henkilöstö uuteen toimintatapaan. Varhaisen välittämisen malli lanseerattiin työkykyä ja työhyvinvointia edistämään.

Esimiesvalmennuksien tuloksina syntyivät esimiehen käsikirja sekä sarjakuva, jossa esitellään huumorin keinoin keskeiset opit. Johtoryhmällä oli omat valmennuksensa, samoin luottamusmiehillä. Yhteisiä tavoitteita välitettiin edelleen koko henkilöstölle suunnatuissa tilaisuuksissa.

➔ **HENKILÖSTÖKYSELYSSÄ LÄHES PUOLET ARVIOI OMAN ESIMIEHENSÄ TYÖSKENTELYN KEHITTYNEEN.**

Tuloksia saatiin yllättävän nopeasti, mikä näkyi kehityskeskustelujen lisääntymisenä. Varsinkin ryhmäkehityskeskustelut ovat saaneet hyvää palautetta sekä esimiehiltä että keskusteluihin osallistuneilta.

Esimiehet itse kokivat kehittyneensä erityisesti viestinnässä, yleisessä ryhdistäytymisessä, ihmisläheisyydessä, systematisemmassa johtamistavassa sekä osastojen välisessä yhteistyössä. Henkilöstölle tehdyssä kyselyssä lähes puolet arvioi, että oman esimiehen työskentely on kehittynyt, mistä kielivät parantunut läsnäolo, parempi ilmapiiri ja avoimempi keskustelu.

Koko Tekniikan 4D-työhyvinvointimittari nousi vuodessa tuloksesta 3,26 tulokseen 3,46. Poissaolot ovat vähentyneet Tekniikassa vuoden 2008 alusta vuoden 2009 loppuun noin 15 prosentilla.

Tekniikka jatkaa kehittämistä valmentamalla omia sisäisiä valmentajia tukemaan kollegaesimiehiä ja heidän tiimejään.

Työhyvinvointihankkeessa oli mukana ulkopuolinen toteuttaja, ja hanke sai taloudellista tukea työeläkelaitos Ilmariselta.



Finnair Catering on Suomen suurin keittiö.

ILMAPIIRI PAREMMAKSI

Opit arjen teoiksi -hanke paransi vuorovaikutusta Finnair Cateringissa

Finnair Catering Oy:ssä vuosina 2008–2009 toteutettu ”Opit arjen teoiksi”-työhyvinvointihanke onnistui hyvin toimintaympäristöä ravistelevasta taantumasta huolimatta. Esimiesten ja työntekijöiden vuorovaikutus parani ja poissaolot vähenivät merkittävästi.

Hankkeen tarkoituksena oli löytää menetelmiä ja käytäntöjä, joilla johtaminen ja työilmapiiri saataisiin pysyvästi paremmaksi ja arjen työ sujuvaksi.

Hankkeeseen kuuluviin ryhmävalmennuksiin osallistui työntekijöitä ja esimiehiä tuotannosta aina johtoryhmän edustajiin asti. Näin saatiin koko Cateringin tuotantoprosesseista vastaavien henkilöiden kehitysajat yhteiseen tarkasteluun ja edelleen työstettäväksi. Vuorovaikutus oli avointa ja ilmapiiri innostavaa, ja keskustelujen myötä moneen hankalaankin asiaan löytyi yhteistä ymmärrystä.



Intian Biharin osavaltiossa 62 prosenttia tytöistä jättää koulun kesken jo ensimmäisten kouluvuosien aikana. Yhtenä suurimpana syynä on riittämätön vesi- ja saniteettihuolto.

 **Finnairin Change for Good -keräyskampanja tukee UNICEFin Puhdas vesi ja ympäristö Intian lapsille -ohjelmaa. Teksti Inka Ikonen**

LASTEN ASIALLA

Sosiaalinen vastuu

Finnair on tehnyt yhteistyötä Suomen UNICEFin kanssa maailman lasten olojen parantamiseksi jo vuodesta 1994.

Koillis-Intian Biharin valtio on yksi Intian köyhimmistä ja tiheimmin asutuista alueista. Seudun 54 000 koulussa käy yhteensä 17 miljoonaa lasta. Riittämätön vesi- ja saniteettihuolto on yksi suurimmista syistä siihen, että 62 prosenttia tytöistä jättää koulun kesken jo ensimmäisten kouluvuosien aikana ja 75 prosenttia alakoulun ylemmillä luokilla.

UNICEF on tehnyt alueesta ensisijaisen kohteen ohjelmalleen, jossa painotetaan erityisesti veden järkevää käyttöä, hygieniää ja käsien pesua. Rahat, jotka Finnairin Change for Good -keräyskampanjan avulla kolmen vuoden aikana saadaan koottua, ovat elintärkeitä tämän ohjelman tukemiselle.

→ **TARKOITUS ON VARMISTAA PUHDAS JUOMAVESI, RIITTÄVÄ SANITEETTIHUOLTO JA TURVALINEN OPPIMISYMPÄRISTÖ.**

Bindu Kamari, 14, asuu Bhagwanpurin kylässä Gayan seudulla. Koska perheen kodissa ei ole vessaa, monien muiden kyläläisten tapaan Bindu suuntasi ennen kulkunsa hiljaiselle pellolle kyykkimään.

Bindu ei pystynyt pesemään käsiään kunnolla missään, joten hän oli altis monille erilaisille taudeille, ripulille ja parasiittitulehduksille. Hän myös pelkäsi käärmeiden puremia.



Kehitysmaissa käsienspesu voi merkitä eroa elämän ja kuoleman välillä. Huonon hygienian ja likaisen veden aiheuttama ripuli tappaa 4 500 lasta päivässä – enemmän kuin aids, malaria ja tuhkarokko yhteensä.

Koulun ainoat saniteettitilat sijaittivat rikkiäisessä ja likaisessa hökkelissä, ja pelkkä ajatuskin sai tytön välillä pysymään loitolla koko koulualueelta. Vessa oli tarkoitettu yhteisesti pojille ja tytöille, eikä kukaan huolehtinut sen kunnosta tai puhtaanapidosta. Koko kylän yhteisesti käyttämä vesipumppu sijaitsi noin 100 metrin päässä vessasta.

Nyt Bindu ja luokkatoverit Prabodhin ala-asteella Koillis-Biharin Vaishalin alueella ovat ylpeitä siitä, kuinka asiat ovat muuttuneet.

Koulu on osa UNICEFin ohjelmaa ja lapset käyvät koulua innostuneina ja iloitsevat mahdollisuudesta hyvään hygieniaan. Yhtä tärkeää on se, että he vievät muuttuneet käytöstavat mukanaan koteihinsa.

➔ **FINNAIR ON YHDESSÄ ASIAKKAIDENSA KANSSA KERÄNNYIT YLI MILJOONA EUROA UNICEFIN TYÖHÖN.**

Puhdas vesi ja ympäristö Intian lapsille -ohjelma tarjoaa enemmän kuin vain uusia vessoja ja tehokkaita vesipumppuja, vaikka nämä asiat ovat suoria ja konkreettisia tuloksia, jotka on mahdollistettu keräysten tuomin varoin.

Tavoitteisiin kuuluu varmistaa lapsille puhdas juomavesi, riittävä saniteettihoito sekä terve ja turvallinen oppimisympäristö. Lisäksi päämääränä on sitouttaa lapset, perheet ja yhteisöt omaksumaan hygieenisia toimintatapoja ja käytännöllistä vedenkäsitelyä.

Tietoisuus hygienian eduista on opetuksen ydin, jota myös koulujen opettajat on koulutettu tuomaan esille. Puhtaanapito ja hygienia on integroitu koulujen jokapäiväiseen rutiiniin, jotta niiden tärkeys muodostuu osaksi opintosuunnitelmaa.

Varta vasten muodostetun järjestelmän avulla valvotaan rutiininomaisesti roskien keräystä, suoritetaan hygieniatarkastuksia, maalataan talojen seinä ja istutetaan kasveja koulujen pihuille. Vesipumput on suunniteltu nostamaan vettä tehokkaasti suuristakin syvyyksistä ja asennettu lähelle hyvin hoidettuja erillisiä tyttöjen ja poikien vessoja.

Osoittamalla konkreettisesti hyvän hygienian tuomat hyödyt – tautiriskien alentuminen, huomattavasti parantunut lasten terveys sekä luottamus ja sen myötä parempi koulutus – UNICEF aikoo painostaa valtion hallitusta ja kansallishallitusta rahoittamaan ja tukemaan samankaltaisia parannuksia myös muualla Intian kouluissa, joissa apua tarvitaan.

Finnair panostaa kumppaneiden kanssa pitkäjänteiseen yhteistyöhön. Change for Good -keräys on toteutettu Finnairin lennoilla joulun aikaan jo 14 vuoden ajan.

– Yhdessä asiakkaidemme kanssa olemme keränneet Change for Good -kampanjalla yli miljoona euroa UNICEFin työhön pitkän yhteistyön aikana. Change for Good on ollut monen oneworld-allianssiin kuuluvan lentoyhtiön hyväntekeväisyyskohde vuodesta 1999. Tämä on tehokas ja konkreettinen tapa parantaa oloja kehitysmaissa, sanoo Finnairin viestinnästä ja yhteiskuntasuhteista vastaavajohtaja Christer Haglund.

Change for Good -keräyksellä on vuosien varrella hankittu varoja muun muassa koulutusohjelmiin Ruandassa ja Nepalissa, aids-ohjelmiin Vietnamsa ja Kaliningradissa sekä hätäapuprojektiin Kosovossa.

➔ **KERÄYKSEEN VOI OSALLISTUA FINNAIRIN LOUNGEISSA HELSINKI-VANTAALLA SEKÄ JULUN AIKAAN FINNAIRIN ULKOMAANLENNOILLA.**

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

Change for Good -keräys järjestetään lähes kaikilla Finnairin ulkomaanlennoilla aina joulun aikaan. Keräyslippa on myös Finnairin Loungeissa Helsinki-Vantaalla.

Lahjoituksen voi antaa myös UNICEFin sivuilla, verkkopankin kautta osoitteessa www.unicef.fi/lahjoitaverkossa.



YHTEINEN TAVOITE

Parempi huominen on kova tavoite. Vastuun ottamisella ja esimerkin näyttämällä ollaan menossa 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.

UNICEF

Finnair on tehnyt yhteistyötä Unicefin kanssa vuodesta 1994. Change for Good -keräys on tehty aina joulun aikaan jo 14 vuotta. Keräyksellä tuetaan nyt Intian lapsia. Aiemmin varoja on kerätty muun muassa aidsin vastaiseen työhön vietnamilaislasten hyväksi.

BALTIC SEA ACTION GROUP

Yhteistyö Baltic Sea Action Groupin kanssa alkoi vuonna 2010. Finnair tukee Baltic Sea Action Groupia Itämeren pelastustyössä. Keskeisenä ajatuksena on saada mahdollisimman korkeatasoinen tutkimustieto tukemaan käytännön toimenpiteitä Itämeren pelastamiseksi.

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITTO

Puroista syntyy virta. Suomen luonnonsuojeluliiton ja Finnairin kolmivuotinen vesistönsuojeluhanke vuosina 2005–2008 keskittyi Itämeren ja erityisesti sen rannikkovesien suojeluun. Hankkeen olennaisena osana oli ympäristökasvatus. Yhteistyö Suomen luonnonsuojeluliiton kanssa jatkuu.

REEL TIME

Reel Time -elokuva festivaalien satoa, nuorten tekemiä ympäristöaiheisia lyhytelokuvia, esitetään Finnairin lomalennoilla. Finnairin ja Reel Timen ympäristökasvatusyhteistyö alkoi vuonna 2008.

 Finnair on juuri saanut päätökseen kaukoliikenteen laivastouudistuksensa. Euroopan- ja kotimaanliikenteen laivasto uudistettiin jo aiemmin. [Teksti](#) Taneli Hassinen

MAAILMAN MODERNEIN LAIVASTO



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


 Ympäristövastuu

Maailman kaikista verkostolentoyhtiöistä Finnair lentää reittilentojaan moderneimmalla laivastolla. Finnairin koneiden keski-ikä on kuusi vuotta.

Tuore konekanta ja lentokoneiden nykyaikainen teknologia vähentävät huolto- ja polttoainekustannuksia. Uudet koneet alentavat polttoaineenkulutusta ja siten myös päästöjä 20–30 prosenttia matkustajaa kohden. Valitsemalla lentoyhtiön, jolla on vähiten ympäristöä kuormittavat lentokoneet ja suorimmat reitit, matkustaja voi vähentää matkansa ympäristökuormitusta.

Laivasto perustuu ensisijassa Airbus-lentokoneisiin. Kaukoliikenteessä käytetään Airbus A330–300 ja A340–300-laajarunkokoneita. Euroopan- ja kotimaanlennot lennetään Airbus A320-perheen koneilla. Lisäksi Embraer 170 ja 190-lentokoneet palvelevat lyhyillä reiteillä.

Yhdenmukainen laivasto on kustannustehokas. Huolto- ja miehistövalmiutta tarvitaan entistä harvempiin koneityyppeihin, mikä on alentanut muun muassa koulutus-, henkilöstö- ja pääomakustannuksia. Myös koneiden vaihdettavuus lennolta toiselle on yhdenmukaisessa laivastossa joustavampaa, mikä vähentää myöhästymisiä. Finnair on tilastojen mukaan yksi maailman täsmällisimmistä ja luotettavimmista lentoyhtiöistä.

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.

Tämän vuoden lopussa Finnairin kaukoliikennelaivasto koostuu 13 Airbus-laajarunkokoneesta. Alkaneen vuosikymmenen puolivälissä kaukoliikennelaivaston rungon muodostavat uuden sukupolven Airbus A350-koneet, joita Finnair on tilannut 11 ja tilausvarauksia on neljä.

Lomalennoilla Finnair käyttää Boeing 757-200-lentokonetta. Seitsemän leasingkoneen laivastosta luovutaan vähin erin. Vuoden 2010 keväällä vähennetään kolme konetta, loput neljä arvioidaan palautettavan vuokranantajalle lähivuosina.

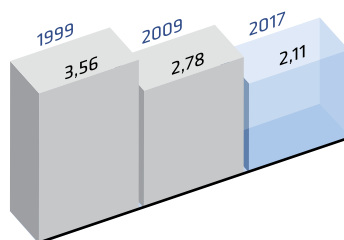
Lomalentoja lennetään jo nyt myös Airbus A330-koneilla kaukokohteisiin sekä Euroopan-liikenteen Airbus A320-perheen koneilla Välimeren kohteisiin.

→ **UUDET KONEET VÄHENTÄVÄT POLTTOAINEENKULUTUSTA JA SITEN MYÖS PÄÄSTÖJÄ 20–30 PROSENTTIA.**

Runas puolet Finnairin lentokoneista on yhtiön omistuksessa. Loput koneista on vuokrattu leasingyhtiöiltä. Hajauttamalla koneiden omistusta hallitaan koneiden jännösarvoriskiä.

Polttoaineen kulutus 1999–2017

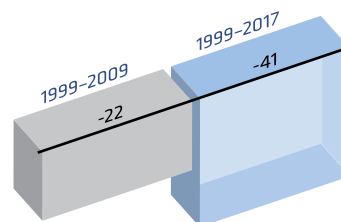
litraa/istuin/100 km




Istuinta ja 100 kilometriä kohden Finnair vähensi polttoaineen kulutusta lähes 0,8 litraa välillä 1999–2009. Jatkotavoitteena 2009–2017 on 0,65 litran vähennys.

Päästövähennykset 1999–2017

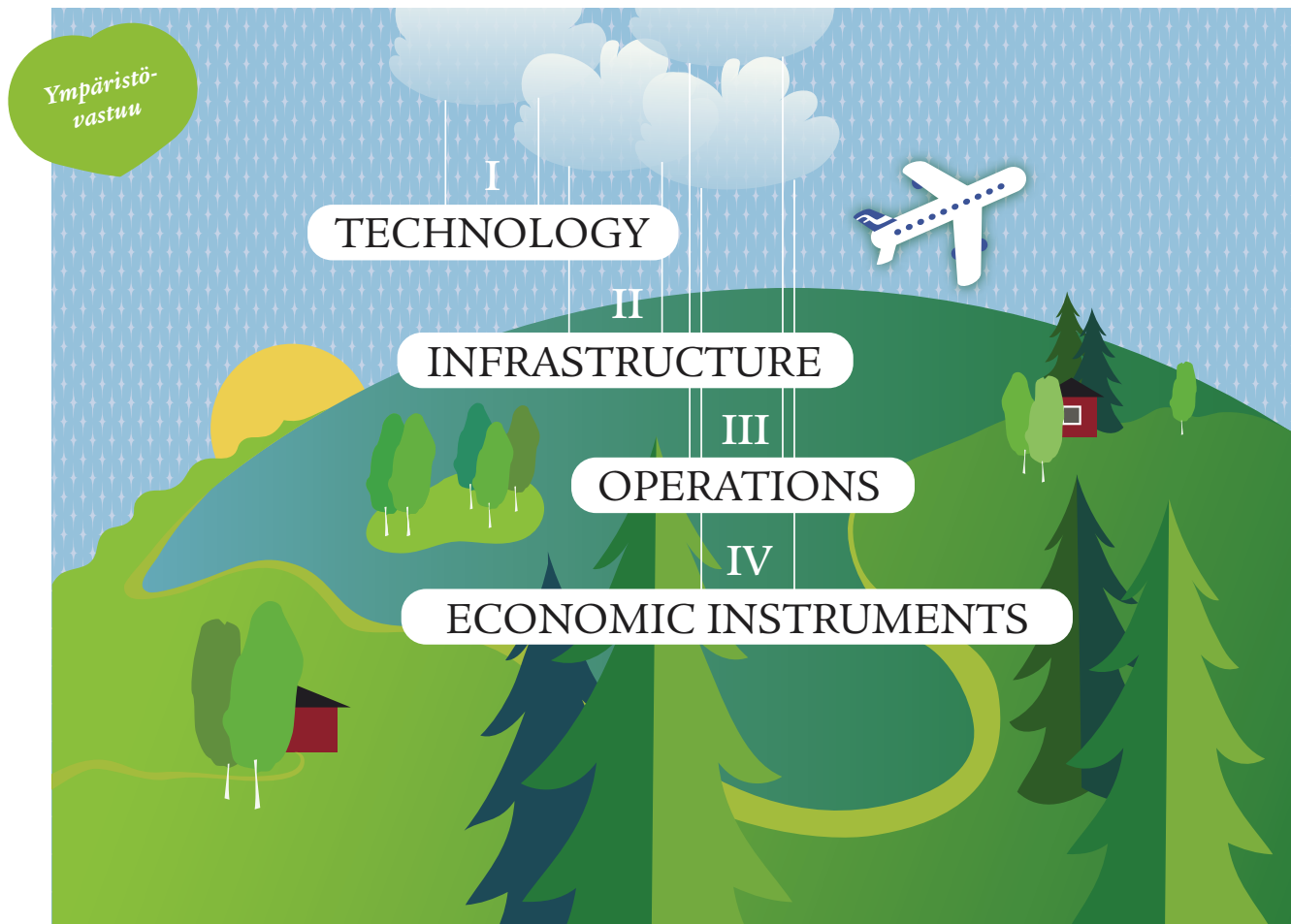
%



1999–2009 Finnair vähensi päästöjään 22 prosenttia istuinta kohden. 2009–2017 tavoitteenamme on vielä 24 prosentin vähennys. Näin Finnair saavuttaa 1999–2017 yhteensä 41 prosentin päästövähennykset.

 Lentoliikenteen päästöjä voidaan vähentää neljällä eri tavalla: modernilla teknologialla, toimintatapojen kehittämisellä, taloudellisella ohjauksella sekä infrastruktuurin kehittämisellä. [Teksti Maria Mroue](#)

PÄÄSTÖT KURIIN



1 **Teknologia.** Lentoliikenteessä 95 prosenttia päästöistä on moottoripäästöjä. Jokainen konesukupolvi puolestaan tuottaa viidenneksen edeltäjänsä vähemmän päästöjä, joten moderni laivasto on lentoyhtiön merkittävin ympäristöteko. Finnair on juuri saanut laivastouudistuksensa päätökseen.

2 **Infrastruktuuri.** Helsinki-Vantaan lentokenttä on oiva esimerkki ympäristön kannalta toimivasta infrastruktuurista. Kolme kiitotietä takaavat liikenteen sujuvuuden ilman turhia päästöjä tuottavia odotuskuvia. Euroopan lennonjohtojärjestelyissä sen sijaan olisi parantamisen varaa: yhtenäistämällä lennonjohto EU:n alueella saavutettaisiin välittömästi jopa 12 prosentin päästövähennykset lentoliikenteessä.

3 **Toiminta.** Taloudellinen ajotapa lienee tuttu käsite autoilijoille. Samalla tavalla myös lentokonetta järkevästi lennettäessä päästöjä voi vähentää. CDA-laskeutumiset (Continuous Descent Approach), jokaisen lennon yksilöllinen suunnittelu sekä painonvartijat-projekti ovat esimerkkejä Finnairin operatiivisista päästövähennystoimista.

4 **Taloudellinen ohjaus.** Mikäpä olisi parempi porkkana päästöjen vähentämiseen kuin raha. Siksi Finnair ajaakin globaalia päästökauppaa ja kannattaa tiukempia päästöjen vähennystavoitteita kuin monet muut lentoyhtiöt.



Finnair lähes kaksinkertaisti tuloksensa ilmastovaikutusten hallintaa mittavaassa Carbon Disclosure Projectissa, mikä asettaa Finnairin lentoyhtiöiden parhaimmiston. **Teksti** Maria Mroue

LENTOYHTIÖIDEN KÄRKIKASTIA



Ympäristö-
vastuu

Tuore ympäristövaikutuksia mittaava Carbon Disclosure Projectin (CDP) raportti asettaa Finnairin selkeästi Pohjoismaiden parhaaksi lentoyhtiöksi. Laajemminkin mittakaavassa pisteytys takaa paikan kärkikastissa.

→ CDP:N RAPORTTI ASETTAA FINNAIRIN SELKEÄSTI POHJOISMAIDEN PARHAAKSI LENTOYHTIÖKSI.

Finnair on raportoinut ilmastovaikutuksestaan maailmanlaajuisessa CDP:ssä jo kolmen vuoden ajan. Nyt julkaistussa raportissa Finnairin pisteytys lähes kaksinkertaistui viime vuodesta 61:een (CDLI, Carbon Disclosure Leadership Index).

– Parhaan suoritusosan lentoyhtiöt saavuttivat yli 60 pistettä, joten Finnair ylittää tulosten mukaan myös terävimpään eurooppalaiseen kärkeen, iloitsee Finnairin ympäristöjohtaja Kati Ihämäki.

Carbon Disclosure Project (CDP) kerää tietoa yritysten kasvihuonekaasupäästöistä sekä strategioista niiden vähentämiseksi, jotta yritykset ja päättäjät voivat toiminnallaan ehkäistä ilmastomuutosta.

– Yritys voi johtaa ainoastaan niitä asioita, joita mitataan. CDP on sijoittajatahojen kautta haastanut maailman suurimmat liikeyritykset mittaamaan ja raportoimaan hiilipäästöjään, Ihämäki kertoo.

Finnair raportoi ympäristövaikutuksestaan paitsi CDP:n myös yhteiskuntavastuuraporttinsa sekä päästölaskurinsa kautta.

– Lentoyhtiön päästöistä 95 prosenttia syntyy lentämisen moottoripäästöistä. Suurin ympäristöteko, jonka lentoyhtiö voi tehdä, on siis lentää moderneilla ja vähäpäästöisillä lentokoneilla, Ihämäki muistuttaa.

Finnairin laivasto on maailman modernein, kun kaukoliikenteen laivastouudistus on saatu päätökseen. Jokainen uusi konesukupolvi tuottaa keskimäärin 20 prosenttia vähemmän päästöjä kuin edeltäjänsä. Monet muut lentoyhtiöt eivät taloudellisten vaikeuksien takia ole investoineet uuteen kalustoon.

Lisäksi Finnairin Eurooppa–Aasia-strategia on ympäristön kannalta erittäin toimiva. Läntisestä Euroopasta lähes kaikkiin Aasian-kohteisiin lennetäessä välilasku Helsingissä vähentää päästöjä eli on ympäristön kannalta järkevämpi vaihtoehto.

Lentoliikenne on vastuussa päästöistään, mutta asiakas voi valita vastuullisen yhtiön.

– Finnairin mielestä lentoliikenne on itse vastuussa päästöistään. Siksi Finnair ajaakin globaalia päästökauppamallia sekä tiukempia päästöjen vähennystavoitteita kuin monet muut yhtiöt, Ihämäki kertoo.

Asiakas kuitenkin on vastuussa siitä miten lentää. Lentäminen tuottaa päästöjä, mutta lentäessään voi valita lentoyhtiön ja reitin, joiden avulla päästöjä tuotetaan mahdollisimman vähän. Finnairin lentojen päästöt selviävät päästölaskurin avulla osoitteessa www.finnair.fi/paastolaskuri/.

Lentoyhtiöistä Finnair oli CDP:ssä Pohjoismaiden ykkönen ja sijoittui eurooppalaiseen kärkeen 61 pisteellä. Kaikista suomalaisista CDP:hen osallistuneista yrityksistä Finnair sijoittuu sijalle 11.

Lisätietoja CDP:n tuloksista osoitteessa www.cdproject.net.

Tavoitteet ovat toteuttamista varten



KATI IHAMÄKI
YMPÄRISTÖJOHTAJA
FINNAIR OYJ

Kulunut vuosi on ollut poikkeuksellinen monessa mielessä. Maailmantalous ja sen myötä lentoliikenne on ollut ankarassa kurimuksessa. Lisäksi vuosi on ollut erittäin tärkeä ilmastonmuutoksen torjunnan kannalta – pitkin vuotta valmistauduttiin Kööpenhaminan ilmastokokoukseen, jossa oli tarkoitus tehdä sitoumuksia päästövähennyksistä tuleville vuosille. Suuria odotuksia heitettiin ilmaan, mutta koppi taisi jäädä ottamatta. Toisaalta kokouksessa saatiin aikaan paljon positiivistakin ja neuvottelut jatkuvat.

Taloustilanne on toisaalta helpottanut ilmasto-ongelmaa; etenkin Suomessa päästöt ovat vähentyneet taantuman mukana. Valtiot ovat kuitenkin olleet haluttomampia kiristämään päästötavoitteitaan tai antamaan lupauksia taloudellisesta tuesta kehittyvien maiden ympäristötyöhön. Talouden realiteetit ja kannattavuuden suojele ovat ylittäneet halun suojele ilmasto.

Taludellinen taantuma on vaikuttanut myös yhteiskuntavastuun muilla osa-alueilla. Työttömyys on kasvanut ja sosiaalinen eriarvoisuus lisääntynyt. Irtisanomisilta ja muilta sopeutustoimilta emme mekään ole välttyneet. Tukea järjestöille ja sosiaaliin hankkeisiin on jouduttu kaventamaan monessa yrityksessä.

Me olemme kuitenkin sitoutuneet jatkamaan yhteistyötämme valittujen kumppanien kanssa – tähän ei taantuma saa vaikuttaa, vaan tässäkin tilanteessa on kyettävä katsomaan kauas eteenpäin. Päästökauppaa olemme valmistelleet kansallisesti ja toisaalta olleet aktiivisesti mukana luomassa mallia alan kansainvälisestä päästökaupasta. Alan kasvu edellyttää kestävä kehityksen mukaisia toimenpiteitä myös vaikeina aikoina.

Ilmoitimme jo viime vuoden raportissa vähentävämme päästöjäme niin suhteutettuna suoritteeseen kuin absoluuttisestikin. Näin me teimmekin. Mutta todelliset teot punnitaan kasvun vuosina, ei taantuman aikana, jolloin lähes jokaisen lentoyhtiön toimintaa on supistettu. Meidän päästömme vähenivät tänä vuonna sekä laivastouudistuksen että operatiivisella puolella tehtyjen parannusten ansiosta.

Kokonaisuutena olemme vähentäneet päästöjä vuosien 1999 ja 2009 välillä 22 prosenttia (istuinta ja sataa kilometriä kohden). Tulevina vuosina olemme sitoutuneet entistä suurempiin vähennyksiin: tavoitteenamme on vähentää päästöjä vuodesta 2009 vuoteen 2017 mennessä 24 prosenttia. Tämän toteutamme omin toimin. Tämän lisäksi voimme arvioida vähennyksiä muun muassa päästökaupasta sekä Single European Sky -aloitteesta. Biopolttoaineiden testauksen osalta olemme tehneet myös runsaasti taustatyötä ja toivomme, että tänä vuonna voimme ilmoittaa uutisen testilennosta.

Kuluneena vuonna saimme tunnustusta yhteiskuntavastuutyöstämme. Arvosanamme Carbon Disclosure Project -hankkeessa kaksinkertaistui, meidät valittiin IATA:n ympäristökomitean jäseneksi, julkaisimme ensimmäisten lentoyhtiöiden joukossa GRI-ohjeistukseen (Global Reporting Initiative) perustuvan yhteiskuntavastuuaraportin, olimme mukana auttamassa katastrofeissa maailmalla ja ennen kaikkea jatkoimme pitkäjänteistä työtämme ympäristökuormituksen vähentämiseksi niin maassa kuin ilmassakin.

Vastuun kantaminen ei osaltamme jää tähän. Toivomme, että työmme ympäristön ja yhteiskunnan hyväksi huomioidaan myös sidosryhmissä ja voimme jatkaa hedelmällistä yhteistyötä tulevinä vuosina.

Logbook

Tulevaisuus

- 76 Kolumni – Christer Haglund
- 77 Mikä on Finnairin arvo tulevaisuudessa?
- 80 Maasta kuuhun ja Suomesta Amerikkaan
- 83 Finnair Flight Fashion
- 92 Tarina maailmalle



Tulevaisuus

Tulevaisuudessa on jotain vastustamattoman kiehtovaa. Sitä mystifioidaan kristallipalloihin, kortteihin, taivaankappaleisiin, teelehtiin ja kämmenen viivoihin. Silti tulevaisuuteen me voimme vaikuttaa omalla toiminnallamme nyt. Mennyt on historiaa, mutta tulevaisuutta rakennetaan päätöksillä, joita teemme tänään. Siksi on tärkeää visioida. Yritys voi rakentaa omia visioitaan todeksi pala palalta, kunhan on suunta jota kohti kulkea.

40 vuotta sitten Suomesta lähdettiin valtameren yli Amerikkaan – sinivalkoisin siivin tietekin. Matkustamossa nautittiin yllellisiä aterioita Tapio Wirkkalan suunnittelemissa astioista hopeisin aterimin. Viehkeät Finn Hostessit vastasivat matkustajien viihtymisestä design-asuissaan. Entäpä 40 vuoden kuluttua, millaista matkustamopalvelu on silloin?

Ilmaa siipien alle



CHRISTER HAGLUND

JOHTAJA

YHTEISKUNTASUHTEET
JA VIESTINTÄ

FINNAIR OYJ

Huonoina aikoina on helppo keskittyä käsillä oleviin ongelmiin ja unohtaa kaikessa kiireessä katsoa tulevaisuuteen. Lamalla on siis lamaanuttava vaikutus, vaikka tulevaisuus hiukan kauempana näyttäisi kuinka valoisalta. Tämänhetkinen lamakin on itse asiassa lähinnä OECD-maiden lama. Esimerkiksi Kiinassa ja Intiassa talouskasvu on jatkunut. Tulevaisuudessa Aasian rooli maailman taloudessa korostuu entisestään.

Mutta entä lentäminen, lamaanuuko se ja millaiselta sen tulevaisuus näyttää? Minusta on täysin selvää, että lentoliikenne kasvaa tulevaisuudessakin. Siihen on olemassa hyvät perustelut.

Todistamme parhailaan globalisaation ensiaskeleita. Globalisaation myötä syntyy uudentyypistä matkustusta. Ennen vanhaan puhuttiin bisnesmatkustajista ja turisteista, mutta nykyään meillä kaikilla on jo perhe- tai tuttavapiirissä henkilöitä, jotka opiskelevat tai tekevät työtä eri puolilla maailmaa. He haluavat tietysti tavata omaisiaan ja ystäviään. Sosiaalinen media on hyvä tapa ylläpitää yhteyttä, mutta mikään ei korvaa kunnon halausta. Itse asiassa esimerkiksi Facebook todennäköisesti generoi paljon uutta matkustusta.

Globalisaation myötä myös liiketointiminta siirtyy ja hajautuu eri puolille maapalloa. Bisnesarjessa videokonferenssit, ja tulevaisuudessa hologrammineuvottelut, vähentävät sisäisten kokousten tarvetta, mutta edelleen tarvitaan fyysistä läsnäoloa johtamisessa ja suurissa päätöksissä. Tehtaita ei osteta tai johdeta internetin kautta.

Ihmisten vauraus lisääntyy jatkuvasti. Samalla kasvaa vapaa-ajan matkustuksen määrä, sillä ihmisellä on aina ollut luontainen tarve liikkua, nähdä ja kokea uutta. Tietoyhteiskunta muuttuu elämisyhteiskunnaksi, jossa virtuaalinen surffailu ja matkailu täyttävät kulluttajien toiveita ja unelmia. Turismi kasvaa, mutta tulevaisuudessa kohteessa ollaan pidempään kuin nyt.

Väkiluku maailmassa kasvaa koko ajan ja kaupungistuminen jatkuu samaan aikaan. Megakaupungit suurentuvat ja niitä syntyy lisää. Kaupunkeja yhdistämään tarvitaan lentoliikennettä. Airbusin markkinaennusteen mukaan vuosina 2009–2028 maailmassa toimi-

tetaan noin 25 000 uutta matkustajajä rahtilentokonetta. Näiden koneiden arvo on 3,1 triljoonaa dollaria. Uusien lentokoneiden hankintaan vaikuttavia tekijöitä ovat kehittyvät taloudet ja lentoyhtiöverkostot, halpalentoyhtiöiden laajeneminen, suurkaupunkien määrän kasvu, liikenteen kasvu sekä vanhojen koneiden korvaaminen ekotehokkailla lentokoneilla.

Liikkumisen tarpeet siis lisääntyvät, mutta onko lentäminen ainoa vaihtoehto? Lyhyempiä matkoja on toki usein järkevää kulkea junalla tai bussilla, ja joissain tapauksissa laiva on perusteltu valinta. Lentäminen on kuitenkin tehokkuudessaan ylivoimainen liikkumismuoto pitkillä matkoilla. Lisäksi lentäminen on periaatteessa äärimmäisen ekologinen liikkumismuoto. Se ei vie arvokasta maa-alaa ruoan tuotannolta ja asumiselta, eikä heikennä luonnon monimuotoisuutta. Teknologian myötä päästöt vähenevät ja uusi teknologia onkin avain päästötömyyden vision saavuttamiseen.

Myös lentämisen taloudellinen merkitys maailmassa antaa sille jatkuvuuden edellytykset. On arvioitu, että 20 vuoden aikana ilmavirtaukset suoraan 8,5 miljoonaa ihmistä maailmassa ja kasvattaa maailman bruttokansantuotetta triljoonan dollarin verran vuodessa. Turismin ja muiden epäsuorien vaikutusten edut ovat vielä tätäkin suurempia. Lentäminen ja sen myötä maailmanlaajuinen kanssakäyminen lisää myös tasa-arvoa. Ihmisten liikkumisen hyvinvointi ja vauraus lisääntyvät ja riskit konflikteihin vähenevät.

Tärkein syy lentomatkustuksen jatkuvuudelle on kuitenkin maantiede. Vaikka tiedämme tulevaisuudesta vielä varsin vähän, niin yksi asia on varma – Japani sijaitsee Japanissa 50 vuodenkin päästä.

Lisää tietoa tulevaisuuden lentomatkustuksesta löydät futuristiselta sivustolta osoitteessa www.departure2093.com.



Miltä näyttää lentoyhtiön tulevaisuus omistajan ja sijoittajan näkökulmasta? Mistä yritysten arvo muodostuu, millaiset yhtiöt puolestaan tulevat tiensä päähän? Oikeat vastaukset olisivat yhtä arvokkaita kuin oikea lottorivi ennen lauantain arvontaa, mutta kehityksen suunnan visiointi on silti helpompaa kuin täysin satunnaisten numerorivistöjen arvailu. [Teksti Maria Mroue](#)

MIKÄ ON FINNAIRIN ARVO TULEVAISUUDESSA?

Lentoyhtiömaailmasta on lähimenneisyydessä kantautunut niukalti hyviä uutisia. Finnairin lähtöasetelma on ollut kiitollisempi kuin monella kilpailijalla, mutta kysynnän syöksy ja lipunhintojen lasku syöväät yhtiön taloutta rivakkaan tahtiin. Yhtiö teki merkittäviä sopeutusliikkeitä, mutta ne eivät tulleet ilmaiseksi. Lakkoilu ja laittomat työtaistelutoimet toivat Finnairille miljoonien kustannukset.

Lyhyellä tähtämellä omistajalle ei ropissut syitä juhlaan, mutta katseltaessa kauemmas horisonttiin voidaan nähdä, että rankoilla kurssinkorjauksilla väistettiin karikkoa, joka olisi koitunut kohtaloksi.

→ INVESTOINNIT JA TOIMINNAN KEHITTÄMINEN EDELLYTTÄVÄT NÄKEMYSTÄ TULEVASTA.

Samoja väistöliikkeitä joutuvat tekemään myös muut, ja heikoimmin sopeutuvat uppoavat karikkoihin. Mutta entä karikoiden jälkeen, kun jäljellä ovat mukautumiskykyisimmät? Millä erotutaan kilpailijasta, millä avuilla jatketaan tulevaisuuteen ja millaisiin yrityksiin halutaan sijoittaa?

– PricewaterhouseCoopersin kevään 2009 tulevaisuusseminaarin osanottajien mielestä tärkein yksittäinen arvoon vaikuttava tekijä on yrityksen tulevaisuuden näkymät, PwC:n yhteiskuntavastuupalveluiden johtaja Sirpa Juutinen kertoo.

Yritysten sijoittajaviestintä on perinteisesti painottunut voimakkaasti menneen raportointiin. Toki edellisen vuoden tai kvartaalin luvut antavat osviittaa yrityksen elinkelpoisuudesta, mutta nuo luvut ovat joka tapauksessa menneisyyttä. Niiden vaikutus tulevaisuuteen jää useimmiten sijoittajan itsensä tai analyytikon arvioitavaksi.



Tulevaisuuden lentokoneita Departure 2093 -kirjasta. Sekä kiito- että pystynousuun suunniteltu charteralus vuonna 2093, jossa on kääntyvät eteen sijoitetut moottorit. Matkustajapaikat ovat 1–4 hengen hyttejä. Aluksessa on runsaasti erilaisia vapaa-ajan- sekä kokouspalveluita. Design Kauko Helavuo.

Yritys itse joutuu jatkuvasti tekemään päätöksiä sen perusteella, miltä tulevaisuus sen mielestä näyttää. Investoinnit ja toiminnan kehittäminen edellyttävät näkemystä tulevasta. Yrityksellä on siis oltava visio tulevaisuudesta. Vision viestiminen ja perustelu lienevät siis parasta sijoittajaviestintää tulevaisuudessa.

– Yrityksen arvo perustuu todennäköisesti jatkossakin arvioon tulevista kassavirroista. Tämä tarkoittaa avointa eteenpäin katsovaa raportointia siitä, miten yritys ennakoii muutokset markkinoiden ja sidosryhmien odotuksissa, myös eettisen ilmapiiirin muutoksissa, ja miten se aikoo vastata niihin, Juutinen luonnehtii.

PwC:n tulevaisuusseminaarissa toiseksi merkittäväksi yrityksen arvoon vaikuttavaksi tekijäksi nousi eettiset näkökohdat.

– Sijoittajat varmaankin katsovat aina perusasiat: kyvyn kääntää mahdollisuudet tuottavaksi liiketoiminnaksi samoin kuin kyvyn hallita sen vaarantavat riskit. Yritysten toimintaympäristö kuitenkin muuttuu koko ajan, mikä vuoksi sijoittajat todennäköisesti hakevat tulevaisuudessa kohteikseen yhä enemmän yrityksiä, jotka osoittavat kykyä ymmärtää muutokset toimintaympäristössä myös yritys vastuun näkökulmasta katsottuna kilpailijoita ennen, Juutinen visioi.

Eettisten näkökohtien huomiointi ei tosin tarkoita taloudellisen tuloksen huomiotta jättämistä.

– Kyse on pikemminkin siitä, että taloudellisen tuloksen saavuttaminen yrityksessä voi tarkoittaa jossain määrin uudenlaisten asioiden huomiointia. Juuri nyt näitä asioita ovat esimerkiksi ympäristö ja sosiaalisen hyvinvoinnin seikat, Juutinen selventää.

Selvitäkseen tulevaisuuteen yrityksen on siis osattava katsoa tulevaisuuteen jo etukäteen. Lisäksi näkyvä on osattava muuttaa toiminnaksi.

– Ne yritykset selviävät, jotka pystyvät lukemaan markkinoiden ja sidosryhmien odotuksista kertovia heikkoja signaaleja sekä toimimaan tehokkaasti samalla myös henkilöstön muuttuvat tarpeet huomioon ottaen. Lisäksi yrityksellä pitää olla tehokas muutosten toteuttamiskoneisto, Juutinen luettelee.

– Kaikki tämä eli heikkojen signaalien tunnistaminen, ennakoiminen ja muutosten toteuttaminen pitää pystyä toteuttamaan systemaattisesti uudelleen ja uudelleen, ei ainoastaan kerta- harjoituksena, Juutinen jatkaa.

Nousevista trendeistä ja heikoista signaaleista on siis osattava poimia oikeita otteita oman toiminnan kehittämiseen.



Laajarunkoinen, pitkille reiteille suunniteltu päästötön yliäänikone vuonna 2093. 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. Design Kauko Helvuo.

– Esimerkiksi sosiaalisen median kautta avautuu monia mahdollisuuksia, jotka taitavat yritykset hyödyntävät. Toisentyypinen haaste on puolestaan se, että työmarkkinoille tulossa olevat nuoret työntekijät erilaisine odotuksineen täytyy osata kohdata, Juu-tinen toteaa.

**→ KOLMELLA KILOMETRILLÄ
KIITOTIETÄ PÄÄSEE MINNE
VAIN MAAILMASSA.**

Finnair on valjastanut avukseen lentämisen, matkustamisen ja tulevaisuudentutkimisen asiantuntijoita ja visioinut lentomatkustuksen tulevaisuutta. Tulos on selvä: lentäminen jatkuu ja lisääntyy tulevaisuudessa. Nykyhetken haasteita ratkotaan parhaillaan, mutta tulevaisuudessa ne ovat jo voitettuja samalla tavoin kuin eilisen haasteet ovat tänään historiaa.

Sekä kansainvälinen ilmakuljetusjärjestö IATA että lentokonevalmistaja Airbus ovat varmoja että päästötön lentäminen on vain vuosikymmenten päässä. Jo nyt jokainen uusi konesukupolvi tuottaa noin viidenneksen vähemmän päästöjä kuin edeltäjänsä, eikä teknologinen kehitys suinkaan ole hidastumassa.

Tulevaisuudentutkija Sirkka Heinosen mukaan tietoyhteiskunta muuttuu mobiiliksi elämysyhteiskunnaksi. Liikkuminen kehittyä päästötömään ja meluttomaan suuntaan ja lentoliikenne on suosittua. Ympäristömuutoksen professori Atte Korholan mukaan tulevaisuudessa liikutaan ilmassa, sillä lentäminen on nopeaa ja tehokasta, eikä vie maa-alaa asumiselta ja ruoantuotannolta. Kolmella kilometrillä kiitotietä pääsee minne vain maailmassa, mutta entä samalla määrällä tietä tai kiskoja?

Finnairin strategia perustuu suurelta osin maantieteeseen. Helsinki on lyhimmän reitin varrella Euroopasta Aasiaan, ehdottomastiärkevin välilaskupaikka lukuisista kohteista lennetäessä. Finnairin strategialla voidaan hyvin sanoa olevan jalat maassa, vaikka koneet lentävätkin taivaalla.

Finnairin tulevaisuuskelpoisuutta puoltavat monet tekijät.

*Lisää tulevaisuudenvisioista osoitteessa
www.departure2093.com.*



H Neil Armstrongin jalat koskettivat kuun pintaa historiallisena kesänä 1969. Samoihin aikoihin, 40 vuotta sitten, myös Finnair laajensi reiviiriään ja lensi ensimmäistä kertaa Atlantin ylitse. Suurta sinivalkoisin siivin tehtävää valloitusta olivat valmistelemissa Finnairin lisäksi Suomen design-maailman huiput. **Teksti** Maria Mroue ja Senja Larsen

MAASTA KUUHUN JA SUOMESTA AMERIKKAAN



Lentäjät uuden työkalunsa, DC-8-koneen edessä. Finnairin ensimmäinen nelimoottorinen DC-8-suihkukone saapui Suomeen 8.2.1969. Kone sai Paavo Nurmen nimen ja sillä tehtiin neitsytlento New Yorkiin. Toinen suihkujätti saapui 23.3. ja nimettiin Jean Sibeliukseksi.

Amerikassa kun kaikki on suurta ja näyttävää oli Finnairinkin valmistauduttava saapumaan uudelle mantereelle suurieleisen tyylikkäästi. Koko yhtiö valjastettiin kauttaaltaan valmistelemaan suurta harppausta. Kansakunnan eturivin muotoilijat otettiin mukaan suunnittelemaan palvelua, asuja, posliineja, tekstiilejä ja laseja. Tavoitteena oli tuoda Suomi maailmankartalle.

Ensimmäiset DC-8 koneet saivat ajan hengen mukaisesti omat nimensä. Jean Sibelius oli tuleva seuraamaan esikuvansa, säveltäjämestarin melodisia kulkuja kohti korkeuksia. Paavo Nurmi puolestaan sai puhtia juoksijalegenda lentävistä askelista. Koneiden pyrstöihin maalattiin linjakas siniristi. Neli-moottorinen kone pystyi kuljettamaan 124 turistiluokan ja 16 ensimmäisen luokan matkustajaa.

”Lentomatkojen hinnat yli Atlantin ovat halventuneet, ja toukokuusta 1969 alkaen lento Helsingistä New Yorkiin on vain reipasta kolmiloikkaa Kööpenhaminan ja Amsterdamin kautta Finnairin suihkujättien, DC-kahdeksikkojen siivin.”

Hyvinkään Sanomat 25.3.1969

Armstrong oli juuri askelillaan kuljettanut ihmiskunnan uuteen avaruusaikaan ja DC-8-koneiden navigointijärjestelmät olivat toteutukseltaan samat, jotka veivät ensimmäiset astronautit kuuhan. Koneita kutsuttiin arvostavasti ”miljoonan markan aivoiksi”.

Reitin aloitusta pohjustettiin jo 1966, jolloin avattiin myyntitoimisto New Yorkin vilkkaimman lentoyhtiökadun, 5. Avenuen ja 47. kadun kulmaan. New Yorkin -lentojen aloituksen alla vuonna 1968 yhtiö muutti nimensä virallisesti Aerosta Finnairiksi ja tuttu F-logo julkistettiin. Lennot DC-8-koneilla Helsingistä Kööpenhaminan ja Amsterdamin kautta New Yorkiin alkoivat 15. toukokuuta 1969.

”Finnairin DC-8-koneet ovat kuin suomalaisen taiteellisuuden viihtyisiä lentäviä näyttelyhuoneita, sillä niin matkustamon sisusteet kuin myös tarjoilukalusto on suomalaisen muotoilun uusinta uutta.”

Helsingin Sanomat 26.2.1969

Matkustamo pukeutui New Yorkia ja suurta maailmaa varten palvelemaan täysin uudella tavalla. Ensimmäiseen luokkaan tehtiin baari sekä seurustelutila, ja tarjoilukalusto edustivat suomalaista muotoilua parhaimmillaan.

Ensimmäisen luokan yltäkylläisyyden ajan tarjoiluohjelmassa ei tinnitty mistään. Musta Beluga-kaviaari huurteisen Finlandia-vodkan kera oli Atlantin yllä nautittavien aterioiden sävyttävä alku. Kaviaaria kauhottiin anteliaasti suuresta kulhosta vieraitten nautittavaksi.

Ruokailuvälineistön lasit, posliinit ja aterimet olivat Tapio Wirkkalan käsialaa. Pellavadamastiset pöytätekstiilit toteutti Dora Jung. Niiden hienostuneet kuviot muistuttivat puusien lentokonepotkureiden liimatun vanerin leikkauspintoja.



Graafinen juliste kertoi suuren hetken olevan käsillä. Amerikkaa lähdettiin valloittamaan 15.5.1969.



Wirkkalan arktinen Ultima Thule -lasisarja otettiin ensimmäistä kertaa käyttöön Finnairin New Yorkin -reitillä. Lasit osoittautuivat niin suosituksi, että pian niitä sai jo tavarataloista ja ne nousivat nopeasti ulkomaalaisten matkustajien tuliaisuusosikiksi. Nykyään Ultima Thule ei ole yhtään vähempää kuin klassikko.

Aterimet valmisti Kultakeskus. Wirkkalan uudenlaisen aterinsarjan muoto muistutti ylvästä sulkakynää. Kalusto sai ihailijoita vaivaksi asti, ja kun esineitä alkoi hävitä lennoilta kymmeniä tuhansia, jouduttiin siirtymään arkiempiin vaihtoehtoihin.

Mokka- ja kahvikuppien ääriiviivat piirtyivät modernin suoralinjaisina. Wirkkala myös luonnosteli edelleen Finnairin käytössä olevan, ruokailulautasen reunassa kulkevan sinisen F-koristeen, jossa Finnairin liikemerkki pyrähtää lintuparvena lentoon.

”Tuolien päällyste on Metsovaaran villakangasta, suojavyöt ovat pehmeämmät ja aistikkaammat kuin aikaisemmissa konetyypeissä. Sinivihreä matto on amerikkalais-valmisteinen, mutta suomalaista designia.”

Helsingin Sanomat 26.2.1969

Samalla kun Finnair valmistautui avaamaan New Yorkin -reitinsä, Helsinki-Vantaan lentoasema koki perusteellisen muutoksen: parakeista siirryttiin uuteen terminaaliin, jonka ensimmäiset matkustajat lensivät neitsytlennolla New Yorkiin.

Jokainen avauslennolle osallistunut sai muistoksi Interfloran lahjoittaman ruusun. New Yorkin -ensilennolle lähtijöistä puolet oli suomalaisia. Lennolle osallistui myös silloinen Finnairin pääjohtaja Gunnar Korhonen ja ministeri Väinö Leskinen.

Valtamerta ylittävien asiakkaiden viihtymisestä vastasivat Finn Hostessit, erityisesti Amerikan-lennoille koulutetut palvelun ammattilaiset, jotka erottuivat vuosittain vaihtuvissa design-asuissaan. Samalla kun muu matkustamohenkilökunta vastasi tarjoilusta, Finn Hostessien työnkuvaan kuului tarjota yksilöllistä palvelua, kertoa ulkomaalaisille Suomesta sekä seurustella matkustajien kanssa.

Vuonna 1969 Finn Hostessin puvun loihti Finnwearin suunnittelija Anna-Liisa Nieminen. Rinnallaan Finn Hostess kantoi taiteilija Björn Weckströmin avaruussarjan ensimmäistä hopeakorua, jossa ihminen etsii toista vieraisa olosuhteissa. Hohdokkaan avaruusmatkailua kuvanneen hopeisen asukokonnaisuuden puolestaan suunnitteli palkittu pukusuunnittelija Kari Lepistö. Viimeiseksi silaukseksi asetettiin päähän hopeanvärinen minkkihattu. Amerikassa kuului nähdä ja näkyä.

Logbook

FINNAIR FLIGHT FASHION

*Vuonna 1969 pukeuduttiin
designiin Amerikan
valloitusta varten.
Entä 40 vuoden kuluttua?*



1969 Matkustamohenkilökunta pukeutui uusiin virkapukuihin historiallista Amerikan-valloitusta varten.



1969 Palvelun erikoisasantuntijat, matkustajien viihtyvyydestä vastanneet Finn Hostessit pukeutuivat vuosittain vaihtuneisiin design-asuihin. Nahka-hametta käytettiin vain lennoilla Amsterdamin ja New Yorkin välillä.



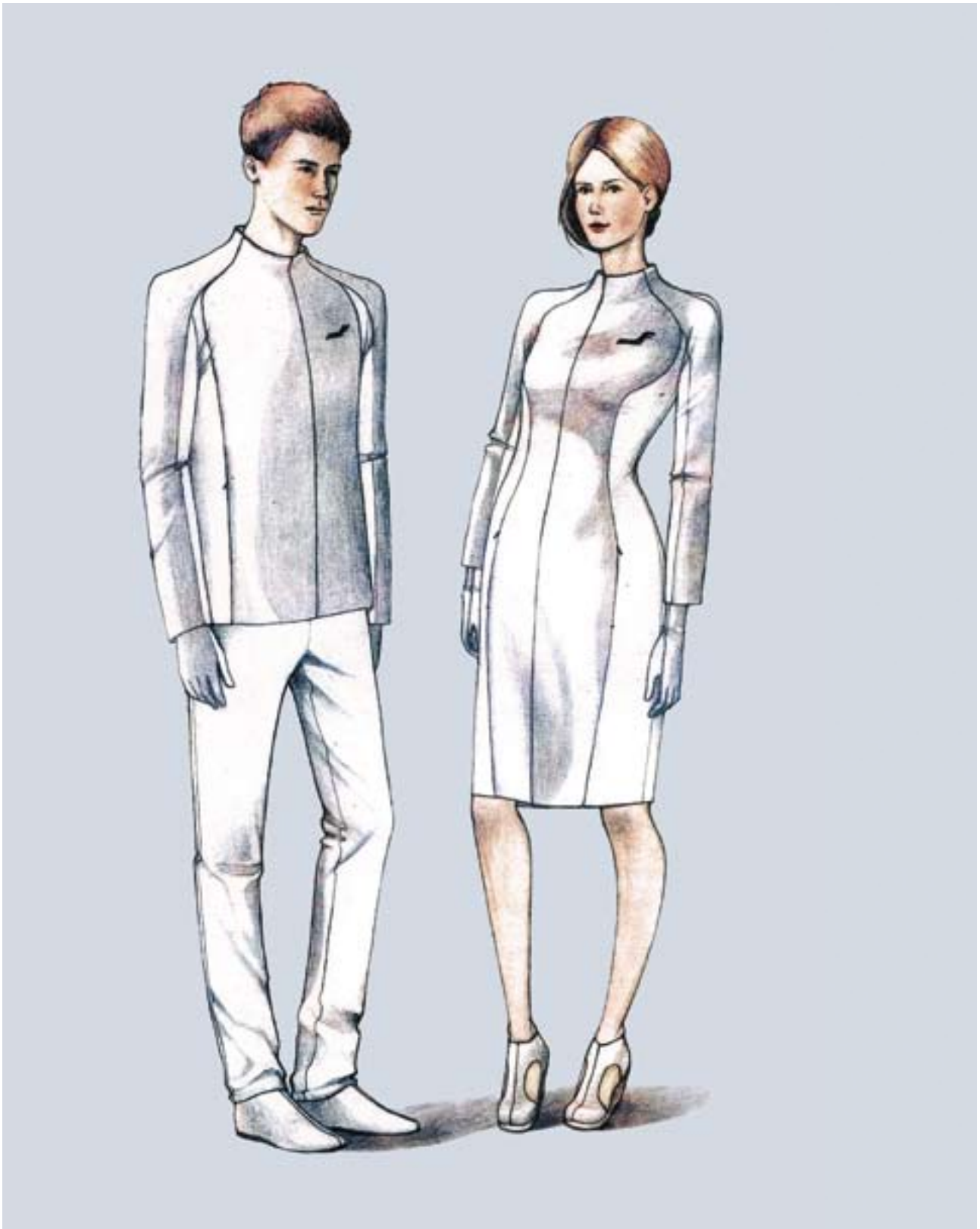
1969 Matkustamohenkilökunnan avaruushenkisen puvun suunnitteli Kari Lepistö, Euro-Fashion-kilpailun voittaja vuodelta 1968. ”Hopeapilvi”-pukuun kuuluu myös hauska urheilullinen hattu. Kuvassa Suomen kaunein ja ennätöksellisin lentoemäntä, Miss Suomi vuodelta 1961, Ritva Wächter.



1969 Uusi virkapuku oli muunneltavissa monin tavoin. Vasemmalla on Kari Lepistön suunnittelema hopeanvärinen asu ja keskellä talvikokonaisuus.



1969 Atlanttia ylittävät Finn Hostessit oli koulutettu vaativimpia asiakaspalvelutehtäviä varten. Yllään heillä oli Anna-Liisa Niemisen suunnittelema sinivalkoinen pitkä puku, jonka värit suunnitteli Anna Suni.



2050 Teknologian kehittyessä mannerten väliset matkustajalennot nousevat tulevaisuudessa lähiavaruuteen. Finnair tulee myös vuonna 2050 erottumaan laadullaan. Lentohenkilökunta on tärkeä ja näkyvä osa yhtiön imagoa, jolloin heidän työasujen täytyy välittää Finnairin henkeä. Näissä asuissa on modernia klassismia ja vaikutteita 1960- ja 1970-lukujen taitteen muodista. Vaatteet ovat tyylikkäitä ja eksklusiivisia, mutta mukavia käyttää. Materiaalina on käytetty muun muassa hopeanväristä tekokuitua, jonka pinnassa on likaa ja kosteutta hylkivä teflon-käsittely. Design Essi Lehto.



2050 Tämä Finnairin vuoden 2050 työasu on klassisen tyylikäs ja hienostunut. Yhdistelmä joustavia ja joustamattomia materiaaleja tekee asusta näyttävän ja helpottaa liikkumista. Kehittyneet älymateriaalit muuntautuvat ilmaston mukaan, joten asu on miellyttävä päällä niin lämpimässä kuin viileässä matkakohdeessa. Finnairin pieni matkustamoapulainen on väsymätön kumppani tarjoilussa ja muissa työtehtävissä. Se puikkelehtii vaivatta kapeilla käytävillä ja pitää yllä iloista tunnelmaa lennon aikana. Design Ilona Hackenberg.



2050 Ensimmäiset suomalaiset turistit käyvät avaruudessa 2010-luvun alkupuolella. Tämä univormu kuuluu Finnairin avaruuslentojen lentoemännälle. Catsuit ja shortsit ovat avaruudessa hametta ja jakkua käytännöllisemmät. Polvisuojat ja kypärä suojaavat kolhuilta ja sukkulan lattiaan kiinnittyvät magneettisaappaat helpottavat liikkumista painottomassa tilassa. Säären kiinnitettävään varustepakkaukseen mahtuu lennoilla vaadittavia tarvikkeita. Design Patrik Prusak.

Kun Finnair 40 vuotta sitten avasi lentoreitin Helsingistä New Yorkiin, lentohenkilökunnan asut edustivat aikansa huippumuotia.

Historiallisen New Yorkin reitin juhluvuoden kunniaksi Finnair järjesti Aalto-yliopiston vaatesuunnittelun opiskelijoille kilpailun, jossa tehtävänä oli kurkistaa 40 vuoden päähän tulevaisuuteen ja suunnitella asukokonaisuus vuoden 2050 lentohenkilökunnalle.

Palkintoraati valitsi kolme parasta työtä, jotka on poimittu näille sivuille. Niiden suunnittelijat ovat Essi Lehto, Ilona Hackenberg ja Patrik Prusak.

Lehto kehitti stuertille ja lentoemännälle työvaatteet, jotka ovat selkeät ja ylelliset, mutta mukavat päällä. Hackenberg työsti ajatusta tulevaisuuden materiaaleista ja suunnitteli pienen lentoapulaisen – robottikoiran. Prusakin työssä kuvastuu tulevaisuuden lentomatkailu sarjakuvien ja tieteiselokuvien hengessä.

”Kilpailutoissa oli paitsi visioita tulevaisuuden vaatuksesta myös hauskoja oivalluksia palvelun ja matkailun kehityksestä. Tulevaisuutta rakennetaan tämän päivän päätöksien ja visioiden pohjalle, joten uudet oivallukset synnyttävät kehitystä”, Finnairin yhteiskuntasuhteista ja viestinnästä vastaava johtaja ja palkintoraadin puheenjohtaja Christer Haglund sanoo.



Ilona Hackenberg (vas.), Essi Lehto ja Patrik Prusak palkittiin vapaavalintaisiin Aasian lentoihin oikeuttavilla lahjakorteilla. Voittajat suunnittelevat matkoja Japaniin ja Koreaan.

Be eco-smart.


Choose Finnair's brand new fleet and
shortest routes to Asia.



feel.finnair.com

FINNAIR 

THE FAST AIRLINE BETWEEN EUROPE AND ASIA

 Departure 2093 -kampanja teki Finnairista hetkessä puheenaiheen ympäri maailmaa. Se osoitti, että pienistäkin voi tulla alansa tiennäyttäjää rohkeuden ja vetoavan tarinan avulla. [Teksti](#) Patricia Ongpin

TARINA MAAILMALLE



Departure 2093 poiki monia spin-off-hankkeita, kuten Fly Like Never Before -kampanjan, joka toteutettiin verkossa ja lentokentillä eri puolilla Eurooppaa. Kuva Finnairin standilta Manchesterista.

Vinhaa muuttuvassa maailmassa näkeminen viiden vuoden päähän on miltei mahdotonta – saati sitten 15 tai 50 vuoden päähän. Voisiko niin kuitenkin tehdä?

Finnairin haasteena oli tehdä suomalaisista brändiään tunnetuksi kaukaisilla markkinoilla, kuten Intiassa, Kiinassa, Koressa ja Japanissa. Koko maailman mittakaavassa Finnair on pieni brändi, josta suurin osa ihmisistä ei ole koskaan kuullutkaan. Vaikka kilpailu uutistilasta ja huomiosta on hurjaa, päätimme tarttua haasteeseen. Voisimmeko onnistua? Emme saisi koskaan tietää, jos emme yrittäisi.

Vuoden 2008 marraskuussa Finnair ampaisi lennolle tulevaisuuteen, jonka tavoitteena oli vastata yllä oleviin kysymyksiin. Vuonna 2009 yhtiö herätti enemmän maailmanlaajuisia huomiota, kiinnostusta ja innostusta kuin olisimme ikinä uskaltaneet odottaa. Departure 2093 -konseptin myötä Finnairista tuli lähes yhdessä yössä koko alan vertailun mittapuu.

→ SUOMALAINEN BRÄNDI SAA HARVOIN OSAKSEEN NÄIN PALJON KANSAINVÄLISTÄ HUOMIOTA.

Idea oli yksinkertainen: kuvata, mitä lentomatkastaminen ja ilmiala voisivat näyttää 85 vuoden kuluttua. Aikajänne oli luonteva, sillä yhtenä maailman pitkäikäisimmistä lentoyhtiöistä Finnair saavutti 85 vuoden iän marraskuussa 2008. Yhteistyössä Airbusin, PricewaterhouseCoopersin, viestintätoimisto Miltonin sekä useiden akateemisten ja toimialan asiantuntijoiden kanssa Finnair loi viisi visiota tulevaisuuden lentämisestä. Visioiden mainiosta kuvituksesta vastasi keksiä-suunnittelija Kauko Helavuo.

Kampanja sisälsi kaikki menestyssekkään markkinointiviestinnän ainekset. Se oli suunniteltu niin median, bloggaajien, mielipidejohtajien, liiketoimintakumppanien kuin asiakkaiden huomion herättämiseksi. Se oli visuaalisesti vetoava ja sen viesti levisi tehokkaasti suusta suuhun. Kampanja oli mainio esimerkki crowd surfingista*.

Departure 2093 -konsepti on löytänyt tiensä eri kulttuureihin ja eri viestintäkanaviin. Siitä on tullut tärkeä osa Finnairin kokonaisviestintää. Tähän mennessä Departure 2093:n kuvasto ja rohkeat visiot ovat esiintyneet paitsi useassa kirjassa myös kotimaisissa ja ulkomaisissa medioissa, sosiaalisissa medioissa, seminaareissa ja puheissa, markkinointi- ja viestintäkampanjoissa, messuilla ja lukuisissa julkaisuissa. Lista jatkuu edelleen.

Departure 2093:sta on tullut symboli modernille ja edistykselliselle lentoyhtiölle, joka uskaltaa katsoa rohkeasti tulevaisuuteen myös aikana, jolloin synkät näkymät haastavat yhtiön ja koko toimialan.

Suomalainen brändi saa harvoin osakseen niin paljon kansainvälistä huomiota kuin Finnair ja Departure 2093 ovat saaneet. Monet johtavat kansainväliset tiedotusvälineet, kuten Frankfurter Allgemeine, National Geographic, The Hindustan Times ja Wired, ovat uutisoineet hankkeesta laajasti. Kokonaisuudessaan aihetta on käsitelty yli tuhannessa printti- ja verkkotietokoneissa. Eikä tämä luku sisällä blogeja ja muita internetissä käytyjä keskusteluja. Kaiken lisäksi Departure 2093 -projekti on antanut Finnairille mahdollisuuden käydä vuoropuhelua joidenkin uusien ja kiinnostavien sidosryhmien kanssa.

Monet alan ammattilaiset ovat nimittäneet Departure 2093 -hanketta yhdeksi menestyneimmäksi suomalaisen brändin toteuttamaksi kansainväliseksi PR-kampanjaksi. Se on ollut loistava työkalu, joka on kerännyt Finnairille maailmanlaajuisia huomiota ja tunnustusta. Tulevaisuuden kehityssuunnista puhuttaessa Finnairista on tullut koko toimialansa viittauksen kohde. Yhtiön edustajat ovat vakiopuhujia kansainvälisissä seminaareissa ja tapahtumissa.

Departure 2093 -kampanja on myös osoitus viestinnän voimasta modernissa media- ja sidosryhmäympäristössä. Myös suhteellisen pieni yritys voi herättää globaalia kiinnostusta, jos sillä on hyvä tarina ja sen tueksi vetoava konsepti. Departure 2093 voisi selälaisenaan toimia inspiraationa muille suomalaisbrändeille, jotka tavoittelevat kansainvälistä huomiota ja kasvua.

Haastavassa asemassa olevien brändien, kuten Finnairin, täytyy olla hyviä tarinankertoja, jos ne mielivät suurempaa osuutta maailmanmarkkinasta.

**Kun organisaatio on crowd surfer, se tunnistaa uuden ajan median tarjoamat mahdollisuudet ja ymmärtää, että yrityksen tulevaisuutta voidaan muokata antamalla asiakkaille, yhteistyökumppaneille ja työntekijöille enemmän sanavaltaa siihen, miten liiketoimintaa harjoitetaan. Nämä yritykset tuntevat myös hyvän tarinan voiman ja päästävät tarinan valloilleen muun muassa sidosryhmien, median, bloggaajien ja asiakkaiden keskuuteen.*



Finnairin yhteiskuntasuhteista ja viestinnästä vastaava johtaja Christer Haglund kädessään Departure 2093 – Five Visions of Future Flying -teos. Julkaisu voitti International Public Relations Associationin vuoden 2009 Golden Awards -palkinnon, joka on alansa arvostetuimpia maailmassa. Suomessa ProCom – Viestinnän ammattilaiset ry. palkitsi Haglundin vuoden tiedottajana.



REACH ASIA FAST.

Finnair flies the fast and short northern route from more than fifty major European cities to nine destinations in Asia, via Helsinki. Book your flights at www.finnair.com and learn more about our eco-smart routes and fleet at feel.finnair.com. Welcome aboard!



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, vuorineuvos, Metsäliitto-konsernin pääjohtaja, M-real Oyj:n, Metsä Tissue Oyj:n ja Metsä Botnia Ab:n hallitusten puheenjohtaja, Metsäliitto-Osuuskunnan hallituksen varapuheenjohtaja, Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n hallituksen varapuheenjohtaja, Metsäteollisuus ry:n hallituksen ja työväliökunnan puheenjohtaja, EVA:n ja ETLA:n valtuuskuntien jäsen. Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja vuodesta 2003.



ELINA BJÖRKLUND

s. 1970, kauppatieteiden maisteri, Fiskars Homen palveluksessa vuodesta 2004, nykyisin tehtävämikikeellä VP Marketing, itsenäinen yrittäjä toimialanaan rahoituksen konsultointi ja koulutus 2001–2004, Merita Pankkiiriliikkeen varatoimitusjohtaja ja pääanalyytikko 1995–1999, Art and Design City Helsinki Oy:n hallituksen jäsen 2006–2008. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2009.



SIGURÐUR HELGASON

s. 1946, MBA, Icelandair Groupin hallituksen puheenjohtaja vuodesta 2009, Icelandairin toimitusjohtaja 1985–2005, IATA:n hallituksen jäsen 2004–2005, Calidris ehf:n hallituksen puheenjohtaja 2005–2007 (varapuheenjohtaja elokuusta 2007), Icelandair Special Children Travel Fundin hallituksen puheenjohtaja vuodesta 2005, ja The Einar Jónsson Art Museum in johtokunnan jäsen. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2007.



SATU HUBER

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



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 sekä UPM-Kymmene Oyj:n hallituksen jäsen vuodesta 2006. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2006.



VELI SUNDBÄCK

s. 1946, OTK, Nokian EVP ja johtokunnan jäsen 1996–2008, Ulkoasiainministeriössä 1969–1996, Ulkoasiainministeriön valtiosihteeri 1993–1996, 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, opetus- ja tutkimustehtävissä Helsingin yliopistossa 1984–2001, Kauppa- ja teollisuusministeriössä ulkomaalaisomistuskomitean pääsihteeri 1990–1991, neuvotteleva virkamies omistajapolitiikan yksikössä vuodesta 2001, valtioneuvoston kanslian omistajaohjauksen ylijohtaja vuodesta 2007, Suomen Erillisverkot Oy:n hallituksen puheenjohtaja vuodesta 2007, Kuntarahoitus Oyj:n hallituksen jäsen vuodesta 2009. Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2008.

Finnair-konsernin johtoryhmä 1.2.2010 alkaen

Toimitusjohtajana 31.1.2010 asti toimi Jukka Hienonen.



MIKA VEHVILÄINEN

s. 1961, KTM, Finnair Oyj:n toimitusjohtaja, Finnairin palveluksessa vuodesta 2010. Vehviläinen on aiemmin toiminut Nokian palveluksessa, viimeksi Nokia Siemens Networksin operatiivisena johtajana (COO).



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, yhteiskuntasuhteista ja viestinnästä vastaava johtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuodesta 2000. Haglund on työskennellyt toimittajana sekä Ulkoministeriön palveluksessa eri mediatehtävissä Suomessa, Ruotsissa ja Yhdysvalloissa.



ERNO HILDÉN

s. 1971, KTM, Operatiivinen johtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuodesta 1997. Hildén on ennen nykyistä rooliaan toiminut Finnairin Lomalennot-liiketoimintayksikön johtajana sekä aiemmin Finnairin konsernihallinnossa liiketoiminnan kehittämis- ja yritysjärjestelytehtävissä.



VILLE IHO

s. 1969, DI, resurssienhallinnan johtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuodesta 1998. Iho on toiminut aiemmin Finnair Reittiliikenteen eri tehtävissä, viimeksi Tuotannonohjauksesta vastaavana johtajana.



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 catering-liiketoiminta-alueen johtajana.

Finnair-konsernin johtokuntaan kuuluvat johtoryhmän jäsenten lisäksi

Jukka Hämäläinen, maapalveluiden johtaja ja Northport Oy:n toimitusjohtaja

Kristina Inkiläinen, catering-liiketoiminnan johtaja ja Finnair Catering Oy:n toimitusjohtaja

Antero J. Lahtinen, rahtiliiketoiminnan johtaja ja Finnair Cargo Oy:n ja Finnair Cargo Terminal Operations Oy:n toimitusjohtaja

Kimmo Soimi, Finnair Tekniikan johtaja

Henkilöstön edustajat

Kristian Rintala, lentäjä, Suomen Liikennelentäjäliitto SLL ry:n puheenjohtaja

Esa Suokas, pääluottamusmies, Ilmailualan Unionin IAU ry:n edustaja

Mauri Haapanen, osastotyönjohtaja, Finnairin Tekniset ry:n puheenjohtaja

Tiina Sillankorva, purseri, Finnairin ylemmät ry:n puheenjohtaja

Johtokunnan ja hallituksen sihteeri

Sami Sarelius, lakiasiaintoimittaja



MIKA PERHO

s. 1959, itäntalouden erikoisosaamisen johtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuodesta 1985. Perho on toiminut Finnairissa myynnin ja markkinoinnin johtotehtävissä.



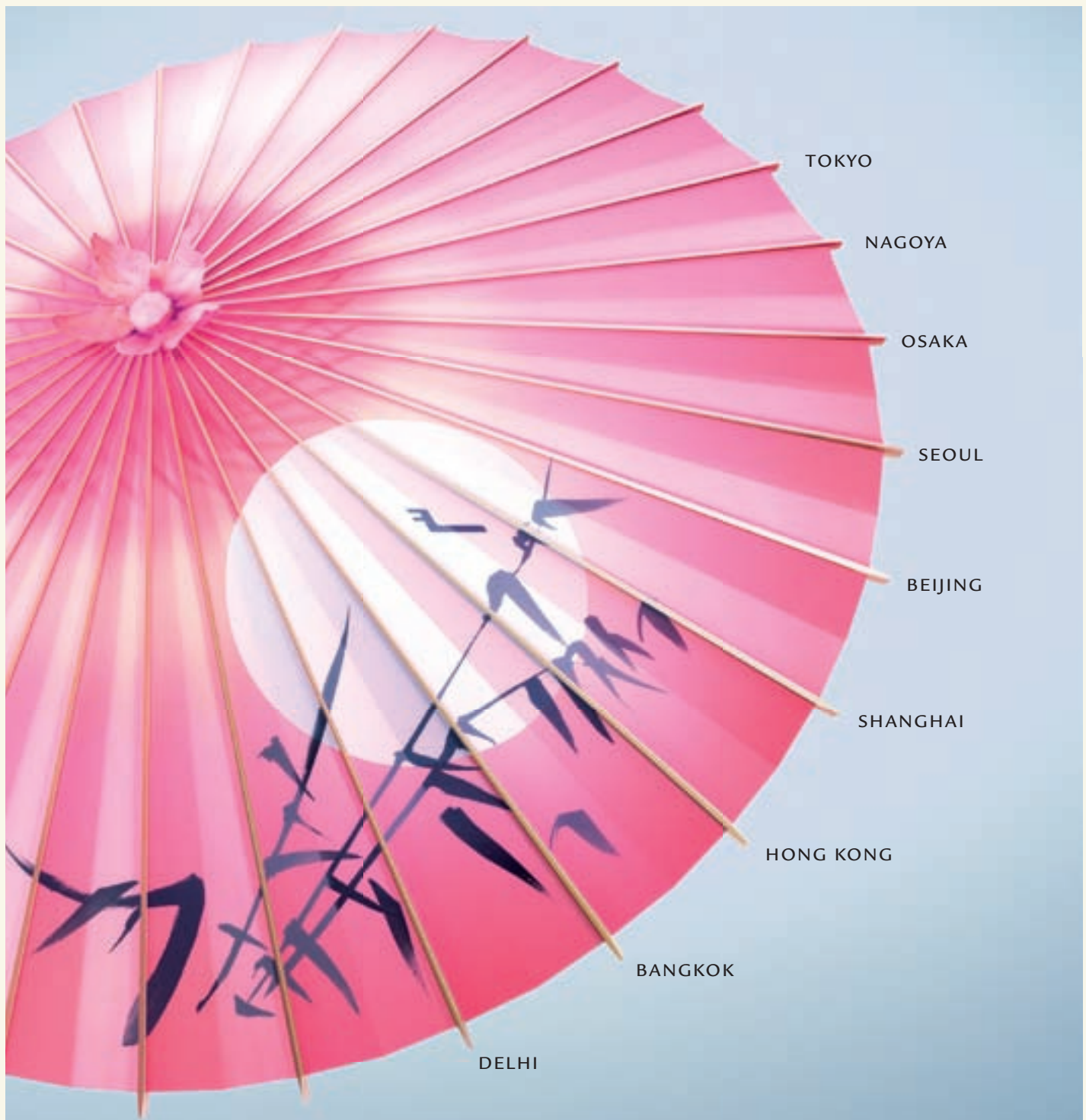
TIMO RIIHIMÄKI

s. 1971, MBA, asiakaspalvelutoimintojen johtaja, johtoryhmän jäsen, Finnairin palveluksessa vuodesta 1994. Riihimäki on toiminut aiemmin Finnair Cargo Oy:n myynnin ja markkinoinnin eri tehtävissä, viimeksi lentorahdin globaalista myynnistä vastaavana johtajana.



KAISA VIKKULA

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



TOKYO

NAGOYA

OSAKA

SEOUL

BEIJING

SHANGHAI

HONG KONG

BANGKOK

DELHI

OUR ROUTE NETWORK COVERS THE WHOLE OF ASIA.

Finnair flies the fast and short northern route from Europe to nine Asian cities. Flying via Helsinki offers high flight frequency and smooth connections – Helsinki has been rated as one of the best transfer airports in Europe. Welcome aboard – book your flights at www.finnair.com. Learn more about our fast routes, modern fleet and world-class quality at feel.finnair.com.



THE FAST AIRLINE BETWEEN EUROPE AND ASIA