

12)

SAS - en katastrof

Av Lars Nilsson

Få usla företag överlever. Men SAS tillhör undantagen. Uppbackad av inte bara tre regeringar och delar av näringslivet, utan också av journalister, som låter sig bländas av gamla monopolmeriter.

<http://www.sourze.se/default.asp?itemId=10592364>

SAS gör förluster. För första kvartalet 2007 rapporterades en förlust på 469 mkr, vilket av media närmast rapporterades som en vinst med rubriker som "SAS resultat går i rätt riktning". Ordvalet, från såväl nyhetsmedia som affärspress, är rätt typiskt för den förståelse som bolaget åtnjuter. SAS uppfattas, åtminstone i Sverige, som någon sorts nationalklenod. Det gäller inte bara media utan strängt taget alla från Wallenbergarna till Nisse i Hökarängen.

Såväl danskar som norrmän är mer svala och uppriktiga. I slutet av 2006 var SAS exempelvis tvungen att för 5,7 miljarder sälja sitt 75 procentiga innehav i hotellkedjan Rezidor (Radisson SAS hotell mm.) för att hålla näsan ovan vattnet. Det väckte dock ingen större uppmärksamhet - i Sverige.

När läste Ni i svensk press exempelvis något reportage om jämförelser mellan SAS och andra flygbolag gällande service eller medelålder på olika flygplanstyper i flottan? Tidhållning och andel förlorat bagage, kan det hända, om än mer sällan, att man får läsa om i svensk press. Och då är det snott från internationell statistik.

Ett granskande reportage om SAS kräver förvisso ingen Janne-Josefsson-undersökande-och-grävande-journalistik, men det kanske skulle få bolaget att framstå i mindre smickrande dager. Och det är det är uppenbart få som önskar.

Under flygmonopolets glansdagar, då det stod SAS fritt, att på de flesta destinationer, sätta egna ockerpriser, hyllades bolaget omätligt. VD:n Janne Carlzon (1981 -1993) fick popstjärnestatus och drog fulla hus när han drog land och rike runt med ljusbilder och talade om hur skicklig han var att leda ett bolag som tjänade pengar på en monopolmarknad.

Näväl, till slut blev tom Janne Carlzon alltför Jesuslik i sin framtoning, att styrelsen blev tvungen att ge frälsaren sparken. Detta efter att han blivit besatt av tanken att frälsa hela världen med diverse himmelska affärsprojekt.

Men bilden av SAS som ett tjugigt (och nästan svenskt bolag) lever fortfarande kvar.

En något piggare press hade annars kunnat rapportera om allt sannslösare affärer, en ålderstigen flygplansflotta och en kontinuerligt sämre kabinservice. När det gäller det sistnämnda tänker jag inte enbart på att SAS var det bolag som sist av alla större i Europa erbjöd fria drinkar i ekonomiklass och som sedan var först att ta bort drinkarna för ett par år sedan. Ingen skrev om att SAS tom 2002 flög plantypen DC-9 med en ålder på 35 år!

Kan någon föreställa sig exempelvis ett bussbolag med 35-åriga bussar? För närvarande har SAS arbetshäst MD-80-90 (ca 50 plan) en medelålder på närmare 18 år. Det är ungefär genomsnittsåldern för när en bil skrotas!

SAS nuvarande problem bottnar i det historiska arvet med tre nationalstater som hälftenägare och 38 fackföreningar som oupphörligt

och svartsjukt bevakar varandras förmåner, som ur fackligt synpunkt, lämpligt nog, varierar från land till land. Det som kanske var en bra idé, eller tom enda möjligheten, att efter kriget skapa ett stort skandinaviskt flygbolag, är idag det största hotet mot bolagets existens.

Statens (eller rättare sagt tre staters) direkta eller indirekta inblandning får bolaget att agera mer politiskt än företagsekonomiskt. Jan Sundling, som tidigare varit VD för SAS Sverige säger i en intervju i tidningen Focus.

" Sysselsättningspolitik och annan politik vävdes in i vartenda ställningstagande. Om något drabbade danska eller norska piloter blev deras politiker sura och agerade. Då är det inte lätt att konkurrera på marknaden".

SAS har blivit ett skandinaviskt AMS i miniatyr med lokaliserings- och sysselsättningsfrågor som helt övergripande mål.

Det är politiska beslut som exempelvis ligger bakom SAS fixering vid att så många direktlinjer som möjligt till destinationer utanför Norden skall gå via Köpenhamn. Det var först när SAS-personalen där gick ut i alltför många vilda strejker som ledningen mullrade om en begränsad förändring. Ett talande exempel är att Thai och Air China under många år, med god beläggning, har kört direktflyg från Stockholm till Bangkok respektive Beijing. SAS har bara kört från Köpenhamn. Först i år har SAS - förmodligen efter hårda interna duster - beslutat sig för att göra samma sak.

Mycket kan som sagt skyllas på den komplicerade ägandestrukturen och ett fack som tror att man fortfarande lever på en monopolmarknad. Men långt ifrån allt. Strategiskt korkade beslut får de företagsledningarna, som ständigt byts ut av de tre statsmakterna, ta på sig ansvaret för. Här några exempel.

-Lågprissatsningen under varumärket "Snowflake". Startade 2003 med buller och bång, egna flygplan med särskild målning och logo samt till ackompanjemang av hyllningar från en enad journalistkår. Hela spektaklet lades ned i tysthet efter ca ett år.

-Medan Finnair (Finland har en befolkning på ca 5,2 milj mot SAS-ländernas ca 19,1 milj) ständigt öppnar nya långlinjer till Asien misslyckas SAS totalt. SAS öppnar linjer till Shanghai, Hong Kong och New Delhi som man efter kort tid lägger ned. För närvarande flyger SAS till tre destinationer i Asien medan Finnair flyger till elva, och det med vinst, inkl de destinationer som SAS lagt ned. Gissa från vilka länder en stor del av passagerarna kommer?

-I stället för att nischa in sig på en marknad - som Finnair -satsar högkostnadsbolaget SAS helhjärtat enbart på Europa, som är ett getingbo av lågprisbolag.

-Alla satsningar på ett eget charterbolag har slutat i katastrof. Det inkl allt från management till flygplansval.

Nu kan förvisso någon invända att flygbranschen är tuff och se bara på vilka problem de stora amerikanska bolagen har haft. Visst, övergången från koncessioner och protektionism har inte varit lätt. Men många har lyckats. Bara i Europa har vi en mängd lågprisbolag som det går bra för. Inte minst den av SAS fackliga organisationer utpekade fienden nummer ett (eller kanske nummer två, efter SAS), Ryan Air. Men även British Airways, Lufthansa mfl gör hyggliga vinster.

Rejält statligt styrda bolag, som exempelvis Alitalia, är i ungefär liknande situation som SAS. Dvs. allt går åt helvete. Faktum är att flygbranschen inte är märkvärdigare än någon annan bransch när man verkar på en fri marknad. Dåliga bolag försvinner och livskraftiga består. Det gäller cykeluthyrning såväl som flygresor.

Vad är då receptet för SAS? Ganska enkelt faktisk. Sitt still i "båten" så kommer en svag företagsledning, att i nära samarbete med tre staters okunniga regeringar och till ackompanjemang av vildsint strejkande fackföreningar, förr eller senare, framtvinga en konkurs. Tack vare EU kommer det också att vara svårt för staternas regeringar att då pumpa in finansiellt stöd. De nuvarande privata aktieägarna kommer definitivt inte att göra det.

Ingen kan väl heller på allvar inbilla sig att Skandinavien i en sådan situation skulle bli avskuren från världen. Andra kommer snabbt att fylla tomrummet efter SAS.

Den som tror att Lufthansa eller något annat större flygbolag, som en räddande ängel, skulle få för sig att köpa råttboet SAS, med alla dess i väggarna ingrodda motsättningar och problem, är med all säkerhet ute och cyklar. Rop om utförsäljning av statliga aktier och därmed någon sorts nystart skulle inte heller hjälpa. Förfallet har gått alltför långt.

**👉 Lars Nilsson, bättre ungefär rätt än
exakt fel**