

Rik pensionär snart mest en myt och hur det går till hos våra gamla fd charterarrangörer

Myten om de rika pensionärerna. De är snart slut. Utdöda. Från de som är födda i mitten av 1950-talet och framåt blir det färre ”pensionsrika”. Klassklyftorna ökar, uppfinningsrikedomen med dem. Vi hyr ut vår lägenhet hemma eller byter in mot semesterboende utomlands. I storstäderna kommer färre att ha bil. Vi hyr när vi behöver. När vi till sist tvingas betala av på våra lån- och det kommer vi att bli tvungna till- blir det mindre pengar att resa för. I många länder i Europa krymper utrymmet för medelklassen. De fattiga blir fler. De rika blir rikare. Men med krympande svängrum för medelklassen går samhället kriser, kaos och revolutioner till mötes. Se på Ryssland. Se på historien.

När Persson som statsminister lyfte ut nära 300 miljarder från AP fonderna för att rädda den svenska ekonomin ändrade man också pensionsavtalen. Med kommentaren, framtida generationer kommer inte bli glada åt detta, så rätt han har Persson, och vad gjorde svensk media i ett av de största ingreppen för varje enskild person när man kommer till pensionen? Ingenting knappast en fotnot och definitivt ingen debatt hur man kunde bokstavligen sno svenska folkets pengar! Det räckte dock inte man gjorde också ett annat ingrepp man belånade hela Sverige, dvs din tomt, ditt hus etc med motivering, det går inte att flytta! Alla är lika glada för det i sin totala okunskap.

Stordrift löser inte allt

Kan charterbranschen möta dessa utmaningar som ”mädchen für alles”?

Det tror Ving och Fritidsresor som stora och förhandlingsstarka imperier som klämmer fram allt lägre hotellpriser och rationellare personallösningar med samordningsvinster. Det är vinster som dock främst kommer aktieägarna till del.

Apollo har delvis gått en annan väg. Det grundades som en lågprisarrangör på den blåvita drömmen om Greklandsresor av Fotios Costoulas och Georgios Hadjis 1982. Lyckade invandrare om man så vill. De började som återförsäljare och som arrangörer först 1986 med 2500 resenärer. Senare blev de osams och Hadjis sökte starta ett eget imperium med researrangör och ett flygbolag vid namn Apollo. Det blev en kraschlandning och Hadjis gick miste om den miljardaffär familjen Costoulas kunde göra när familjeimperiet såldes för astronomiska nära miljarden till schweiziska Kuoni 2001.

Hadjis försvann ut i kulisserna och omkom senare i en tragisk färjeolycka i Grekland.

Kan Novair överleva utan sin husgud

Apollo hade då även gått in i Danmark och Norge och startat flygbolaget Novair 1997 med hjälp av minoritetsdelägaren Thomas Rosenquist som var flygspecialisten. Novair hade stora planer på långdistanstrafik med kanske alltför stora Lockheed TriStar och senare två egna, dyra, Airbus A-330. Idag hyr man in ett långdistansplan på vintrarna och nöjer sig med tre egna Airbus A-321, som snart ska bli A-321Neo. Novair är med rätta stolta över att ha en grön profil på sina flyg, bl a varit ledande inom gröna inflygningar ihop med Airbus. 359 anställda kan nu känna av en viss oro. Finns det plats för Novair hos en köpare av

Apollo? Nyrekryterade chefen Gunter Saurwein hoppade av innan han hann börja och återvände till Qatar Airways.

Kuoni fortsatte expansionen i Apollo med förvärv av bl a Falk Lauritsen, Golf Plaisir och Lime Travel så sent som 2011. Täta chefsbyten senaste tiden har antytt turbulens. Kuoni har inte lyckats koordinera gruppen i Europa lika tätt och ekonomiskt som TUI och Thomas Cook/ Fritidsresor och Ving. Kuoni spretar, t ex flygprodukten. För mycket tydligen.

Kuoni säljer ut styckvis

Kuoni har satt upp verksamheterna i en lång rad länder till utförsäljning styckvis. Det är enda sättet att få igen pengarna, tror man. Kuoni, som är börsnoterat, är trött på förluster där andra gjort vinst. Därför finns risken att konkurrenter köper. Men varför ska de köpa ett varumärke när otroheten hos resenärerna är så stor? Att köpa för att lägga ned verkar att gå över ån efter vatten. Det är bara att vänta ut. Ett köp från ledningens sida är troligare. Men Kuoni vill sälja dyrt. Sedan har vi tänkbart uppköp underifrån där Solresor och Airtours är de två som främst vill upp. Kuoni är idag en koncern som sysslar med så mycket att man förlorat närkontakten med marken. Det är oklart om Novair överlever en sådan här omställning, eller blir bondeoffer i schackspelet. Även SAS kan bli storförlorare, eftersom man idag flyger en stor del av Apollos produktion, ett kontrakt värt hundratals miljoner.

Förutom Vings Thomas Cook Airlines tycks alla charterarrangörer idag ha problem med sina egna flygprodukter.

TUIfly Nordic förlorar självständigheten

TUIfly Nordic kan komma att försvinna som eget flygbolag, när TUI Group nu vill gå vidare med planerna på att koordinera sina flygbolag, Arke Fly och Jetairfly och tyska TUIfly till ett och samma flygbolag under brittiska Thomson Airways. Franska enheten Corsair ska säljas av helt. Det hela är ett led i en rationalisering av arrangörer och flygbolag, eller om man så vill en del i kohandel om vem som ska ha jobben och makten. Här har Skandinavien alltför lite att säga till om. Analytiker har höjt ett varnande finger och pekat på att plocka in alla andra under Thomson Airways hatt är underligt, eftersom de har högst kostnader. Har de aldrig hört talas om brittisk självöverskattning. Den är monumental och sammanslagningen antagligen ett korkat beslut av chefer som seglat ballong till högre höjder där verkligheten är ett makt-och rollspel. TUI riskerar förlora fingertoppskänslan i en bransch som är helt beroende av den.

Också kundupplevelsen ska centraliseras. Mikael Ahlerup, som rekryterades för ett år sedan till Fritidsresor för att utveckla gästupplevelsen för de skandinaviska gästerna hoppade av. Enligt Travel News trivdes han väldigt bra med Fritidsresor Norden, men arbetsuppgifterna han brann för försvann.

Då undrar man ju vad resenärerna kommer att tycka. Varför resa med en nordisk arrangör om den inte längre är nordisk?

TUI pressas av lågprisflygbolag och även av egna avtal med överkapacitet från reguljärflygbolag, som SAS och Norwegian.

Primera i permanent personalkonflikt

For Islandsägda Solresor är flygbolaget Primera delvis en börda. Ensamägaren Hrafn Thorgeirsson har valt att öppna Primera Nordic, ett lettländskt flygbolag med låga kostnader som nu tar över alltmer. Personalen på svenska Primera har ställts inför kravet på 23 procent mer jobb för 26 procent lägre lön. De har sagt nej. Göteborgsbasen har redan lagts ned. Nu kan Stockholmsbasen följa och letterna tar över.

I Italien, Spanien och Polen bl a har charterbolag fallit som käglor senaste åren. Nu även i Ryssland, men det är en annan historia.

Det förlustdrabbade, snabbexpanderande danska Jettime, har som första led i sitt sparpaket valt att reducera charterproduktionen med minst två flygplan.

I Storbritannien gör Thomas Cooks nya ledning ett stort nummer av att ha minskat sina förluster i vintersäsongen med 42 procent. Elaka analytiker är skeptiska. Det är under vad de lovat och räcker inte, säger de. Rykten om att även de ska sälja av en del av sina flygbolag går i brittisk press. Det säger en del om charterns utmaningar.

Det blir trots allt lättare att slå in sitt eget paket, vilket borde vara charterns ultimata fasa som man bidragit till att lära kunderna.

Jan G Ohlsson.