

Ta Tallinks chefer får sänkta löner lugnet före stormen och undergången?

Krisen i Tallink tilltar och nu sänker rederiets chefer sina löner med upp till 20 procent.

Tallinks bokslut för den brutna räkenskapsårets första nio månader redovisade en förlust som vuxit från 9,1 miljoner euro till 39,9 miljoner euro från i fjol. Intäkterna minskade 2,3 procent, vilket orsakats av ett rejält tapp på fraktsidan eftersom passagerarintäkterna stigit, enligt Ålandstidningen. Linjerna mellan Sverige och Estland respektive Finland är de som givit störst förluster.

Rederiets fyra högsta chefer, Enn Pant, Keijo Mehtonen, Andres Hunt och Lembit Kitter, ska nu sänka sina löner med 20 procent. Övriga högre chefer och mellanchefer kommer att se sänkningar i lönekuverten med upp till 15 procent. Därtill ska samtliga linjer ses över.

Under det nuvarande räkenskapsåret har rederiet redan sänkt sina administrativa kostnader med 20 procent.

Toni kommentar:

Tallinks saga går mot sin ända och Nord, SEB och tyska kfw banken http://www.kfw.de/EN_Home/index.jsp kan förbereda sig på århundradets största rederi konkurs. Det finns ingen räddning om inte regeringarna i Norden svenska och tyska banken samt EU går in med nytt kapital för att få ned skuldsättningen där enbart räntebetalningarna är runda 10 miljarder kronor årligen, med avskrivningstider på upp till 50 år tyder allt på att fartygsflottan är kraftigt övervärderat. Det är en snöboll som rullade fram till finanskrisen slog till med mindre frakt men även om passagerarna ökar så sker det på grund av lägre inkomster, varför rederiet idag drivs med cash flow med skulder som är obetalbara. Det blir en delikat uppgift att slå isär rederikoncernen och kanske återuppstår ett fri stående Silja line men väl så sargad med enorma renoveringsbehov för att återkomma till forna glansen. Viking är den store vinnaren, och snart lär en och annan inse att det hade varit bättre med en uppdelning där Silja körde från Stockholm med 2 stora Ro Pax och Viking med 2 till endera Åbo eller Helsingfors. Det fanns med i rekonstruktions plan 1993 för Silja men istället valde man att genom Nordbanken sänka Viking ägaren Myrsten. Silja gick trots oändligt trixande inte att rädda och överlämnades till Sea Container och Nilsson (Gotlandbolaget) med "guldaktien" så att Sea Container inte behövde ta in ett sargat rederi i sin koncernredovisning. Med rätta åtgärder hade den enorma överkapaciteten försvunnit och resenärerna hade fortfarande 2 rederier i konkurrens att välja emellan. Hela Östersjön lider av en enorm överkapacitet och kanske kan man använda en del av fartygen till nya rutter som ex Nynäshamn – Gotland över till Riga eller till Klaipeda. Det skulle innebära mindre bidrag till Gotlandtrafiken samtidigt som ön får bättre kommunikationer och anknytning till omvärlden. Även en route från Nynäshamn via Gotland och direkt till Gdynia är en möjlighet och skulle fånga upp mycket av lastbilstrafiken som idag går via landväg och Ystad och ut på kontinenten. Ett avreglerat Europa och ett gränslöst EU har skapat nya möjligheter som den

Nordiska rederinäringen inte förstått att ta till sig. 2010 lär vi få se vad bankerna kommer fram till, Sea Container i London körde Silja i absoluta botten, det finns inget kvar att inteckna inte ens skorstenens rök. Tallink lider av storhetsvansinne som fick ofantligt mycket pengar inslussade via EU för att bygga upp Estland och ge dem en storindustri. Med ett haveri av Tallink kollapsar definitivt Estland ekonomisk därför kan man anta på goda grunder att det arbetas med räddningsförsök från bankerna och det båda inget gott.

Finland har ingen sjöfart att nämna kvar, Viking är Åländsk och sköts stock konservativt och denna ekvation lyckas bra där man från början haft en god balans mellan egen kapital och fartygen. Även Vikings fartyg börja bli slitna men kanske ett eller annat Tallink fartyg kommer vara till salu och så har vi Stena som säkert ligger och lurpassa samt inte minst Italienska rederier som sedan några år tillbaks tagit över legendariska Finnlines.

Det blir en spännande vinter och lär vi få se skattepengarna rullar på ett eller annat vis i försöken att återuppliva ett konkurs färdig rederi koncern som har ett management vilket inte är vuxen uppgiften, sen insikt SEB och Nordbanken skeppsfinansiering?.