

Jaana Honkanen

MIKKELIN MATKAILUALUEEN SAAVU- TETTAVUUDEN PARANTAMINEN

Mikkelin lentoasema

Opinnäytetyö
Matkailu- ja palveluliiketoiminta (AMK)

2019



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Jaana Honkanen	Restonomi (AMK)	Elokuu 2019
Opinnäytetyön nimi		
Mikkelin matkailualueen saavutettavuuden parantaminen Mikkelin lentoasema		53 sivua 2 liitesivua
Toimeksiantaja		
Mikkelin kaupunki/Mikkelin lentoasema		
Ohjaaja		
Marjut Kasper		
Tiivistelmä		
<p>Tämän opinnäytetyön tutkimusongelmana oli, miksi matkanjärjestäjät eivät käytä Mikkelin kansainvälistä lentoasemaa järjestäessään ryhmämatkoja Järvi-Suomen alueelle. Tavoitteena oli selvittää matkanjärjestäjien mielenkiinto niin Mikkelin lentoasemaa kuin Mikkelin matkailualueetta kohtaan, ja saatujen vastausten perusteella antaa kehittämissuhteita Mikkelin matkailualueen saavutettavuuden parantamiseksi Mikkelin lentoaseman avulla. Opinnäytetyö oli rajattu incoming-matkailuun.</p>		
<p>Teoriaosuudessa perehdyttiin melko laajasti saavutettavuuden käsitteeseen, lentoliikenteen ja Mikkelin matkailualueen nykytilaan ja tulevaisuuden kehitysnäkymiin sekä matkailun toimialalle asetettuihin tavoitteisiin. Saavutettavuuden merkitystä Mikkelin seudun matkailu-kehitykseen tutkittiin aiempaa tutkimustietoa ja tilastoja hyödyntäen.</p>		
<p>Tutkimustyö toteutettiin huhti–toukokuussa 2019 lähettämällä puolistrukturoitu Webropol-kysely sähköpostitse 26 matkanjärjestäjälle. Kyselyn kohderyhmäksi valittiin aasialaisille luksus- ja vip-matkailijoille räätälöityjä matkoja järjestäviä yrityksiä, saksankielisen markkina-alueen matkanjärjestäjiä sekä muutamia matkanjärjestäjiä Venäjältä, Englannista ja Suomesta. Kaikilla kyselyyn valikoiduilla matkanjärjestäjillä oli jo operointia ainakin Helsingissä tai Lapissa, mahdollisesti myös Järvi-Suomessa. Tutkimusmenetelmä oli kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus, ja tuloksia analysoitiin aineistolähtöisesti.</p>		
<p>Matkanjärjestäjiltä saatujen vastausten perusteella Mikkelin matkailualueen vetovoiman puute voitiin nähdä suurimmaksi syyksi siihen, miksi matkanjärjestäjät eivät näe liiketoiminnan kannalta järkevänä järjestää charter-lentoja suoraan Mikkeliin. Etäisyyttä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei pidetty ongelmallisena Mikkelin seudulle järjestettävien ryhmämatkojen suhteen, vaan pääkaupunkiseutu kuului muutenkin matkaohjelmaan. Mielenkiintoisimmat attraktioiksi Saimaan alueella nimettiin Savonlinna, luonto ja mökit.</p>		
<p>Tämän opinnäytetyön tutkimusongelman ratkaisemiseksi annettiin kehittämissuhteita Mikkelin lentoaseman lisäksi koko Mikkelin matkailualueen mahdollisuuksia tarkastellen. Alueen matkailullisen vetovoiman lisääntyminen todennäköisesti lisäisi myös lentoliikennettä Mikkeliin ja parantaisi siten Mikkelin matkailualueen saavutettavuutta.</p>		
Asiasanat		
matkailualueet, lentoasemat, matkaketjut, saavutettavuus, kvalitatiivinen tutkimus		

Author (authors)	Degree	Time
Jaana Honkanen	Bachelor of Hospitality Management	August 2019
Thesis title Improving the accessibility of the Mikkeli tourism region Mikkeli Airport		53 pages 2 pages of appendices
Commissioned by Mikkeli Town/Mikkeli Airport		
Supervisor Marjut Kasper		
<p data-bbox="164 869 1461 1081">Abstract</p> <p data-bbox="164 869 1461 1081">The research problem of the thesis was, why the tour operators do not utilize Mikkeli international Airport when organizing group tours to the Finnish Lakeland region. The objective was to find out the tour operators' interests towards Mikkeli Airport and the Mikkeli tourism region and based on the responses received, to present development proposals for improving the accessibility of the Mikkeli tourism region by way of Mikkeli Airport. The thesis was limited to incoming tourism.</p> <p data-bbox="164 1126 1461 1272">The theoretical part covered quite extensively the concept of accessibility, the current state and future development of air traffic and the Mikkeli tourism region, and the goals set for the tourism industry. The importance of accessibility to tourism development in the Mikkeli tourism region was investigated using previous research data and statistics.</p> <p data-bbox="164 1317 1461 1529">The research was conducted during April and May 2019 by sending a semi-structured Webropol enquiry to 26 tour operators. The survey focused on travel companies catering for Asian luxury and VIP travelers, tour operators in the German-speaking market and a few tour operators from Russia, England and Finland. All the tour operators selected for the survey already had operations at least in Helsinki or Lapland, possibly also in Finnish Lakeland. The research method was qualitative and the results were analyzed based on data.</p> <p data-bbox="164 1574 1461 1787">Based on the responses from tour operators, the lack of attractiveness of the Mikkeli tourism region could be seen as the main reason why tour operators do not consider it commercially viable to arrange charter flights directly to Mikkeli. The distance to Helsinki-Vantaa Airport was not considered problematic for group tours to the Mikkeli region, because the Helsinki region was included in the travel program. The most interesting attractions in the Lake Saimaa region were Savonlinna, the nature and lakeside cottages.</p> <p data-bbox="164 1832 1461 1966">In order to solve the research problem of the thesis, development proposals were made not only to Mikkeli Airport but also considering the possibilities of the entire Mikkeli tourism region. Increased touristic attraction in the area is likely to increase air traffic to Mikkeli and thus improve the accessibility of the Mikkeli tourism region.</p>		
<p data-bbox="164 1977 319 2011">Keywords</p> <p data-bbox="164 2045 1161 2078">tourism regions, airports, trip chains, accessibility, qualitative research</p>		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	7
2	LENTOLIIKENNE	9
2.1	Mikkelin lentoasema	9
2.1.1	Historia.....	9
2.1.2	Nykytila	11
2.1.3	Vahvuudet.....	12
2.2	Lentoliikenne Suomessa.....	13
2.2.1	Historia.....	13
2.2.2	Suomen lentoasemaverkosto	14
2.2.3	Tulevaisuuden näkymät	16
2.3	Kansainvälinen kehitys ja tulevaisuuden visiot	17
3	MIKKELIN MATKAILUALUE.....	19
3.1	Erityispiirteet	19
3.2	Matkailun tunnusluvut	21
3.3	Matkailu muualla Suomessa.....	22
3.4	Matkailun kehitys	23
3.5	Tulevaisuuden näkymät ja tavoitteet.....	24
4	SAAVUTETTAVUUS	26
4.1	Saavutettavuuden määritelmä ja matkaketju	26
4.2	Saavutettavuuden eri tasot	28
4.3	Mikkelin ulkoinen saavutettavuus	29
4.4	Saavutettavuus matkailun menestystekijänä	30
5	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	32
5.1	Tutkimusmenetelmä	32
5.2	Tutkimusaineiston keräys	33
5.3	Tutkimuskysymys	34
5.4	Tutkimuksen toteutus.....	35

6	TUTKIMUSTULOKSET	36
6.1	Vastausten analysointi.....	36
6.2	Kyselyn tulokset.....	37
6.3	Tutkimuksen luotettavuus	40
7	JOHTOPÄÄTÖKSET	41
8	OMA POHDINTA.....	44
	LÄHTEET.....	46
	LIITTEET	

Liite 1. Matkanjärjestäjille lähetetty Webropol-kyselylomake

1 JOHDANTO

Matkailun globaali kehitys on siivittänyt Suomen matkailua viime vuosina yhä uusiin ennätyksiin. Jotta kasvu ja kehitys jatkuisi suotuisana, on uusia strategioita määritettävä useiksi vuosiksi eteenpäin niin valtakunnallisesti kuin paikallisestikin. Tavoitteet ovatkin kunnianhimoisia: Business Finlandin tavoitteena on, että Suomi on Pohjoismaiden houkuttelevin matkailumaa vuoteen 2025 mennessä. Etelä-Savon maakuntastrategian tavoitteena puolestaan on, että Saimaan alue on ympärivuotisen matkailun vetovoimainen ykköskohde vuonna 2030. Miten tavoitteeseen aiotaan päästä Mikkelin matkailualueella ja millainen rooli saavutettavuudella on matkailun menestyksessä?

Alkusysäyksen tähän opinnäytetyöhön antoi Mikkelin lentoaseman toimintoja uhannut alasajo Mikkelin kaupungin säästötoimenpiteenä keväällä 2019. Toimeksiantajana on Mikkelin kaupunki, Mikkelin lentoaseman omistajana. Tämän opinnäytetyön tutkimusongelma on, miksi matkanjärjestäjät (matkailuliiketoimintaa harjoittavat yritykset tai yksityiset elinkeinonharjoittajat) eivät käytä Mikkelin lentoasemaa järjestäessään matkoja Järvi-Suomen alueelle. Tiedetään, että Mikkelin lentoasemalle lennetään yksityisiä charter- eli tilauslentoja, mutta järjestetyillä ryhmämatkoilla lentoasemaa ei hyödynnetä. Tutkimuskysymys on: Millainen kiinnostus matkanjärjestäjillä on Mikkelin lentoasemaa ja Mikkelin matkailualueetta kohtaan? Tutkimusmenetelmä on kvalitatiivinen eli laadullinen.

Tutkimus toteutetaan lähettämällä matkanjärjestäjille puolistrukturoitu kysely Webropol-sovelluksella. Tavoitteena on selvittää matkanjärjestäjien mielenkiinto Mikkelin lentoasemaa ja Mikkelin matkailualueetta kohtaan sekä näiden vastausten perusteella antaa kehittämissuhteita, joilla Mikkelin matkailualueeseen saavutettavuutta voisi parantaa Mikkelin lentoaseman avulla. Opinnäytetyö on rajattu incoming-matkailuun, mikä tarkoittaa ulkomaisten matkailijoiden matkailua Suomeen.

Teoriaosuudessa käsitellään lentoliikennettä ja sen kehittymistä melko laajasti, niin toimeksiantajan Mikkelin lentoaseman kuin myös Suomen lentomaverkoston osalta sekä lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiä globaalilla tasolla. Teorian toinen aihekokonaisuus käsittelee Mikkelin matkailualueetta, sen

ominaispiirteitä ja vetovoimatekijöitä. Mikkelin matkailualueen ja Järvi-Suomen matkailutilastojen avulla selvitetään matkailijoiden lähtömaita, viipymää ja kuinka matkailu on kehittynyt alueella verrattuna muuhun Suomeen. Lisäksi tarkastellaan matkailun kehittymiselle asetettuja tavoitteita ja tulevaisuuden trendejä. Kolmas aihekokonaisuus käsittelee saavutettavuutta; mitä se on, kuinka se vaikuttaa matkailun menestykseen ja millainen Mikkelin matkailualueen ulkoinen saavutettavuus on.

Teoriaosuuden kaikki kolme aihekokonaisuutta ovat kaikki ajankohtaisia ja niitä on käsitelty laajasti mediassa. Lentoliikenne on ollut esillä ilmastonmuutoskeskustelun takia, saavutettavuus liittyy taas matkaketjujen kehittämiseen ja sitä kautta uuteen liikennepalvelulakiin. Saimaan ja Mikkelin alueen matkailua on puolestaan käsitelty paikallisissa medioissa.

Lähdeaineistona on hyödynnetty lentoliikenteen ja matkailualan kirjallisuuden ja verkkosivustojen lisäksi lukuisia toimiala- ja hankeraportteja, strategioita, selvityksiä ja lausuntoja, joita on laadittu eri ministeriöissä ja työryhmissä, maakunnissa sekä useissa matkailun kehittämisorganisaatioissa. Ajantasaista tilastotietoa on laajasti käytettävissä; tärkeimpinä Business Finlandin, Finavian ja Tilastokeskuksen sekä kansainvälisten järjestöjen UNWTO:n ja IATA:n tilastot.

Aikaisemmissa opinnäytetöissä on tutkittu lentoliikennettä maakuntalentoasemilla mm. Porissa (Auranen & Halmela 2018) ja Seinäjoella (Muotio 2011). Katja Kaartisen (2013) diplomityö kartoittaa Suomen lentoliikenteen nykytilaa ja arvioi sen kehittymistä luoden neljä erilaista skenaariota vuoteen 2030. Matkanjärjestäjien näkökulmasta lentoliikenteen toimivuutta on tutkittu Kemi–Tornion alueella (Koskela & Strand 2014). Matkailualueiden huono saavutettavuus mainitaan useammassa opinnäytetyössä suurimpana ongelmatekijänä, esim. Kainuussa (Hamic-Hodzic & Leinonen 2010) ja Savonlinnan seudulla (Ikonen 2010). Lentoaseman merkitystä Mikkelin, Varkauden ja Savonlinnan aluetalouksille on tutkittu Joensuun yliopiston Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskuksen toteuttamana vuonna 2003, jolloin kaikkiin kyseisiin kaupunkeihin oli reittiliikennettä (Van Boxtel 2003). Lentoasemien vaikutuksia Suomen aluetalouteen on tutkittu myöhemmin Pro gradu -tutkielmassa vuonna 2011, jolloin säännöllinen kaupallinen reittilentoliikenne Mikkeliin oli jo loppunut kuusi

vuotta aiemmin (Pyyny 2011). Opinnäytetyötä Mikkelin lentoasemalle ei tietävästi ole aikaisemmin tehty.

Samaan aikaan, kun opinnäytetyön tekemisestä oli tehty sopimus toimeksiantajan kanssa, Mikkelin kaupungin kehittämissyhtiö Miksei Oy aloitti omaa selvitystään Mikkelin lentoaseman liiketoimintamahdollisuuksista. Opinnäytetyöhön liittyvä kysely matkanjärjestäjien kiinnostuksesta Mikkelin lentoasemaa kohtaa otettiin osaksi Miksei Oy:n selvitystä matkailun osalta ja kyselyn tuloksia hyödynnettiin selvityksen loppuraportissa (Mikkelin kaupunki 2019c). Miksei Oy:n aloittaessa selvitystyötä lentoasemalle saatiin tehtyä ensimmäiset kehittämistoimenpiteet, omat internet-sivut (mikkeliairport.fi) ja esitelehtinen. Opinnäytetyötä seurannut epävarmuus Mikkelin lentoaseman toiminnan jatkamisesta sai päätöksensä Mikkelin kaupunginvaltuuston kokouksessa kesäkuussa 2019, jolloin tehtiin päätös lentokentän toiminnan jatkamisesta (Mikkelin kaupunki 2019a).

2 LENTOLIIKENNE

Lentoliikenteen peruskäsitteitä ovat *lentopaikka* ja *lentoasema*. *Lentopaikalla* tarkoitetaan ilma-alusten laskeutumiseen, lentoonlähtöön ja pysäköimiseen käytettäviä maa- ja vesialueita rakennuksineen, laitteineen ja varusteineen. *Lentoasema* on lentopaikka, jossa ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty. Lentoasemalla matkustajille voidaan suorittaa lähtöselvitys, turvatarkastus ja passintarkastus sekä matkatavaroille tullitarkastus. Lentoasemalla lentokoneet tankataan ja tarkastetaan sekä tarvittaessa huolletaan ja korjataan. Suomen lentoasemat jaetaan siviili-, sotilas- sekä yhdistettyihin siviili- ja sotilaslentoasemiin. Termillä *lentokenttä* voidaan tarkoittaa lentopaikkaa, lentoasemaa tai jotakin sen osaa, joskus pelkkiä kiitoteitä. (Rauhamäki ym. 2006, 41.)

2.1 Mikkelin lentoasema

2.1.1 Historia

Aloite lentokentän rakentamiseksi Mikkeliin tuli Suomen Ilmapuolustusliitolta elokuussa 1932. Lentokentän sijoituspaikaksi oli kaksi vaihtoehtoa, joista Ilmapuolustusliiton asiantuntija puolsi ns. Naistingin suota. Alue sijaitsee kolme kilometriä Mikkelin keskustan länsipuolella, Savon junaradan varrella ja Mikkeli–

Heinola -tien lähellä. Rakennustöiden kustannuksista sovittiin valtion maksettavaksi puolet, ja sitä vastaan valtio saisi käyttää kenttää maksutta. Kaupungin ollessa omistaja se saisi kantaa kaikki kentän käyttämisestä muilta perittävät maksut. Kaupunki ja valtio olivat kumpikin oikeutettuja omalla kustannuksellaan hankkimaan tarvittavia laitteita ja rakennuksia, sekä laajentamaan lentokenttää. Kentän kunnossapito ja hoito olivat kaupungin vastuulla. (Seppälä 2012, 5.)

Mikkelin lentokenttä, jonka kiitotie oli 800 metriä pitkä ja sorapintainen, valmistui syksyllä 1937. Kentän toiminta ei ollut ensimmäisinä vuosina kovinkaan vilkasta, vaan oli lähinnä paikallisten lentokerhojen käytössä. Talvisodan alkua vuonna 1939 kenttä kunnostettiin sotatoimiin sopivaksi. Mikkelissä sijainneen Päämajan takia kenttä toimikin vilkkaana yhteyskenttänä ja operatiivisena varakenttänä sodan loppuvaiheisiin saakka. Sodan jälkeen kenttää pidettiin kesäisin liikennekelpoisena Mikkelin Ilmailuyhdistys ry:n toimesta. (Seppälä 2012, 7–9; Timonen 1991, 182–184.)

Varsinainen reittiliikenne Mikkelin lentokentältä Helsinkiin alkoi mikkeliiläisen Savon Lentolinjat Oy:n toimesta vuonna 1951. Yhtiö operoi kesäaikaan kahden vuoden ajan matkustajamäärän ollessa noin 1500 matkustajaa vuodessa. Yhtiö oli halukas laajentamaan toimintaansa mm. perustamalla poikittaisyhteyden Turku–Tampere–Mikkeli–Joensuu, mutta valtion lentoyhtiön vastustuksen takia Savon Lentolinjat Oy ei saanut vakinaista liikennelupaa, ja näin yhtiö joutui lopettamaan toimintansa kokonaan. Isommassa mittakaavassa reittiliikenne Mikkelistä Helsinkiin alkoi kuitenkin vasta Finnairin operoimana syyskuussa 1973. Kiitotietä oli tätä ennen pidennetty ja päällystetty betoniasfaltilla sekä rakennettu asemarakennus. (Seppälä 2012, 10–16.) Vuosittainen matkustajamäärä oli koko 1980-luvun yli 20 000, ollen korkeimmillaan vuonna 1987 noin 28 000. Toiminta oli tuolloin myös liiketaloudellisesti kannattavaa. (Mikkelin lentoasema s.a.) Kasvanut matkustajamäärä 1980-luvun alkupuolella käynnisti suunnitelmat uuden lentokentän tarpeellisuudesta. Mikkelin kaupunki ja maalaiskunta ennättivät sopia jo uuden lentopaikan kaavoittamisesta ns. Könönkankaan alueelle. (Seppälä 2012, 17.)

Uuden lentokentän rakentamisesta kuitenkin luovuttiin. Sen sijaan kaupunki panosti yhdessä valtion kanssa nykyisen lentoaseman palvelu- ja varustetason sekä infrastruktuuriin, jotta ne saataisiin samalle tasolle kuin valtion vastaavilla lentoasemilla. Vuosina 1989–1998 Mikkelin lentoasemaa kehitettiin huomattavasti, mm. kiitotie pidennettiin nykyiseen mittaansa (1702 m), rakennettiin uusi lennonjohtorakennus sekä uusittiin lennonvarmistustekniikkaa. Samalla kun lentokentän kehittäminen oli jo aloitettu, matkustajamäärät puoliintuivat talouslaman seurauksena 1990-luvun alussa. Lentokentän reittiliikennehistoriassa oli vaiherikas kausi läpi 1990-luvun usean eri lentoyhtiön operoidessa vuorollaan Helsinki–Mikkeli-reitillä. Vuosikymmentä leimasivat lentoyhtiöiden omistajavaihdokset ja yllättävät aikataulumuutokset, jotka romahduttivat matkustajien luottamuksen säännölliseen reittiliikenteeseen. Lentoyhtiöiden tappiotakuita maksoivat Mikkelin kaupunki ja liikenneministeriö yhdessä, kunnes kaupunki irtisanoi yhteistyösopimuksen silloisen lentoyhtiö Flying Enterprisesin kanssa vuonna 2000. (Seppälä 2012, 17–22.)

Lokakuusta 2000 alkaen reittilentoliikenne Mikkelin lentokentälle järjestettiin yhdessä Savonlinnan kanssa kolmioreittinä Golden Air -lentoyhtiön kanssa tehdyllä sopimuksella. Matkustajien luottamus palasi ja reittiliikenne saavutti sille asetetut tavoitteet. Seesteistä kautta kesti lopulta neljä vuotta, kunnes EU-säännösten vaatimana suoritettiin julkinen kansainvälinen kilpailutus lentoliikenteen järjestämisestä. Tarjouskilpailun voittanut lentoyhtiö lensi kolmioreittiä kuitenkin vain reilut puoli vuotta, eikä uuden kilpailutuksen järjestämisestä päästy Savonlinnan kanssa yksimielisyyteen. Säännöllinen kaupallinen reittilentoliikenne Helsingistä Mikkeliin loppui lokakuussa 2005. (Seppälä 2012, 23–25.)

2.1.2 Nykytila

”Mikkelin lentoaseman päätarkoitus on palvella kaikkea, niin kotimaista kuin ulkomailtakin saapuvaa lentoliikennettä, tarjota maapalveluita sekä suorittaa matkustajiin, lentoasematarvikkeisiin, matkatavaroihin ja ajoneuvoihin kohdistuvaa turvatarkastusta” (Hernetkoski 2019a, 3).

Maavoimien esikunnan siirtyessä Mikkeliin vuonna 2008 tehtiin sopimus Mikkelin lentoaseman ja ilmavoimien esikunnan välillä lentoaseman palveluista ja

liikennöimismaksuista (Seppälä 2012, 29). Tällä hetkellä aikataulunmukaista reittiliikennettä Mikkelin lentoasemalle operoi Suomen Ilmavoimien tukilento-laivue, jolla on ollut laskeutumisia lentoasemalle viimeisten viiden vuoden aikana 50–100 kpl vuodessa. Muuta sotilasilmailua Mikkelin lentoasemalle suorittaa mm. Utin jääkäriyrykmentti. Sotilasilmailun osalta matkustajamääriä ei tilastoida. (Hernetkoski 2019b; 2019c.)

Kansainvälisen ja kotimaisen tilauslentoliikenteen vuosittainen matkustajamäärä on viimeisen viiden vuoden aikana ollut keskimäärin 74 matkustajaa. Matkustajina on ollut mm. liike-elämän edustajia, yritysten omistajia, ammattiuurheilijoita ja -muusikoita sekä matkailijoita. Yleisilmailun vuosittainen matkustajamäärä viimeisten viiden vuoden aikana on ollut keskimäärin 1340 matkustajaa. Yleisilmailua Mikkelin lentoasemalla harjoittaa Mikkelin Ilmailuyhdistyksen lentokoulutusorganisaatio sekä satunnaisesti lukuisat muut lentotyötä tai -koulutusta tarjoavat tahot. (Hernetkoski 2019a, 15; 2019b; 2019c.)

Viime vuosina Mikkelin lentoasema on ollut aktiivisesti mukana miehittämättömässä ilmailussa. Tällä hetkellä yhteistyötä tehdään North Drone Oy:n kanssa, jonka miehittämättömät ilma-alukset eli dronet suorittavat sähkölinjojen tarkastuslentoja. Yhteistyötä tehdään myös Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun ja lentokoulutoimijan kanssa tavoitteena tarjota liikelentäjän koulutusta Mikkelissä osana AMK-tutkintoa. (Hernetkoski 2019a, 12–13.)

2.1.3 Vahvuudet

Mikkelin lentokentän suurimpana etuna nähdään kaupungin omistus (Santasalo & Kaartinen 2016, 8). Valtiollinen lentoasemayhtiö Finavia, jonka hallinnoimia on suurin osa Suomen lentoasemista, hinnoittelee lentoasemapalvelunsa valtakunnallisesti, jolloin esimerkiksi laskeutumismaksut ovat samansuuruisia Suomen kaikilla kentillä kentän koosta riippumatta, lukuun ottamatta Helsinki-Vantaan lentoasemaa (Finavia Oyj 2019a). Mikkelin lentoasema pystyy antamaan alennusta tietyistä maksuista low cost -periaatteen mukaisesti (Mikkelin kaupunki s.a.). Hernetkosken (2019c) mukaan low cost -hinnoittelu perustuu AFIS-ilmailiikennepalveluun, joka on operointikuluiltaan halvempi kuin ATC-lennonjohtopalvelu.

Mikkelin lentoaseman palvelutasoa pidetään erinomaisena ja henkilöstön joustavuutta niin työtehtävien kuin työaikojen suhteen kehuaan (Santasalo & Kaartinen 2016, 8). Kenttä ja sen infrastruktuuri on hyvin ylläpidetty ja huollettu. Henkilökunta on kouluttautunut kunkin työtehtävän pätevyysvaatimusten mukaisesti. Varsinaisten perustehtäviensä eli maa- ja ilmaliikennepalveluiden, yleisen asiakaspalvelun sekä ilmailijoiden sää- ja lennonsuunnittelupalveluiden lisäksi lentoaseman henkilökunta pystyy järjestämään asiakkaan mukaan räätälöityjä palveluja, kuten VIP-tiloja, kuljetus-, majoitus- ja cateringpalveluita sekä ilma-aluksen huoltopalveluita. (Hernetkoski 2019a, 3, 7.) Uutena investointina on tarkoitus hankkia JET A-1 -tankkausauto vuoden 2019 aikana (Hernetkoski 2019d).

Optimaalisimmat konetyypit, joilla olisi mahdollista operoida Mikkelin lentoasemalle, ovat paikkamäärältään enimmillään noin sadan lentomatkustajan luokkaa. Suihkumoottorikoneet, kuten Airbus a318 ja a319 sekä Embraer e190 ja e170, ovat yleisesti Euroopassa käytössä olevia konetyyppejä. Airbus a319 -mallin lentokantama (6950 km) ilman välilaskuja riittää jopa Kiinaan ja Koreaan saakka. Potkuriturbiinikoneet, joissa on 70–80 matkustajapaikkaa, soveltuvat hyvin lyhyemmille matkoille, kuten Pohjoismaihin tai Keski-Eurooppaan aina Prahaan tai Berliiniin saakka. (Airbus 2019; Hernetkoski 2019e.)

”Kansainvälisen lentoaseman status ja EU-sertifiointitodistus ovat Mikkelin lentoaseman kulmakiviä, jotka mahdollistavat hyvin laaja-alaisen ilmaliikennepalvelun” (Hernetkoski 2019a, 3).

2.2 Lentoliikenne Suomessa

2.2.1 Historia

Ensimmäiset lentokoneet itsenäisessä Suomessa olivat Suomen valkoisen armeijan Ruotsista lahjaksi saamat sotilaskoneet kevättalvella 1918 (Ilmavoimat, s.a.) Siviili-ilmailun ensimmäinen yksityinen lentoyhtiö oli vuonna 1923 perustettu Aero Oy, joka lensi päivittäin Helsingin Katajanokan lentosatamasta Tallinaan ja Tukholmaan. Reiteillä kuljetettiin matkustajia, postia ja rahtia. Kesällä Junkersit laskeutuivat kellukkeiden avulla mereen ja talvella koneissa oli alla sukset. (Hakola 2007, 10.)

Vuonna 1931 Suomi liittyi Pariisin kansainväliseen ilmaliikennesopimukseen, ja pian sen jälkeen ilmailuviranomainen teki päätöksen siirtyä maalentokenttien käyttöön. Tuolloin kaupallinen, ympärivuotinen ja säännöllistä aikataulua noudattava lentoliikenne oli saavuttanut jo vakiintuneen aseman Keski-Euroopassa, eikä Suomi halunnut jäädä kehityksestä jälkeen. Ensimmäinen maalentokenttä, Artukaisen kenttä, avattiin liikenteelle kesällä 1935. Seuraavan vuoden joulukuussa avattiin Malmin lentokenttä Helsingissä, jonka jälkeen lennot Katajanokalta lopetettiin ja koko Aero Oy:n laivasto muutettiin pyöräko-neiksi. Sitä mukaa kun uusia lentokenttiä rakennettiin, lentoliikenne ulottui yhä pohjoisemmaksi Suomeen. (Hakola 2007, 18–24.)

Vuonna 1932 armeijan ylin johto vaati, että ilmavoimia on vahvistettava huomattavasti. Uusia kenttiä rakennettiin niin ilmavoimien kuin myös siviililentoliikenteen tarpeita ajatellen. Niinpä 1930-luvun lopulle tultaessa Suomen lentokenttäverkoston tasoa oli saatu huomattavasti parannettua. (Timonen 1991, 9, 20.) Lentokenttien rakentamista Suomessa vauhditti myös taloudellinen lama ja suurtyöttömyys, jonka seurauksena lentokenttiä rakennettiin valtion työttömyysmäärärahojen turvin. (Hakola 2007, 85).

Sotavuodet keskeyttivät liikenneilmailun kehityksen, mutta toipuminen tapahtui nopeasti sodan loputtua. Valtio otti isomman roolin ilmailutoiminnasta ja hankki enemmistön Aero Oy:n osakkeista. Uuden lentokentän suunnittelu Seutulaan aloitettiin, ja se saatiin avattua Helsingin olympialaisten kisaliikenteen käyttöön 1952. Tästä alkoi voimakkaan kansainvälistymisen aika Suomen lentoliikenteessä. Myös kotimaassa rakennettiin uusia lentoasemia ja kii-toteitä kestopäällystettiin raskaampaa lentokalustoa varten. Aero Oy:n koti-maan reittiverkosto oli Euroopan tiheimpiä 1950-luvun lopussa. Siirtyminen suihkukoneaikaan 1960-luvulla vauhditti suomalaisten seuramatkailua Etelä-Euroopan kohteisiin Välimeren rannoille. Finnair, joksi Aero Oy oli muuttanut nimensä vuonna 1968, lensi ensimmäinen lentonsa Atlantin yli New Yorkiin DC-8:lla seuraavana vuonna. (Hakola 2007, 29–36.)

2.2.2 Suomen lentoasemaverkosto

Suomessa on valtion lentoasemayhtiö Finavia Oyj:n ylläpitämiä lentoasemia 21, joista 19 on pääosin matkustajalentoliikenteen ja 2 sotilas- ja yleisilmailun

lentoasemia. Päälentoasemana Helsinki-Vantaa on merkittävä kauko- ja vaihtoliikenteen solmupiste Euroopassa. (Finavia Oyj 2019b.) Finavian ulkopuoliossa omistuksessa olevia lentoasemia ovat Mikkelin, Lappeenrannan ja Seinäjoen lentoasemat (Finavia Oyj 2019c; Leiwo 2016; Mikkelin kaupunki s.a.). Lentoasemat tekevät tiivistä viranomaisyhteistyötä Rajavartiolaitoksen, Tullin, Poliisilaitoksen, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Onnettomuustutkintakeskuksen sekä paikallisten pelastus- ja poliisiviranomaisten kanssa (Finavia Oyj 2019d).

Lentoasemien lisäksi Suomessa on noin 60 virallista valvomatonta lentopaikkaa eli kansankielellä korpikenttää, ja näiden lisäksi monia peltokenttiä ja kevytlentopaikkoja (Suomen Ilmailuliitto ry. s.a.). Nämä ovat yleensä kuntien, ilmailukerhojen tai säätiöiden omistuksessa. Liikenne- ja viestintäministeriö voi myöntää valtionapuja näille lentopaikoille. (Rauhamäki ym. 2006, 45.)

Matkustajamäärältään Helsinki-Vantaa on Suomen lentoasemista ylivoimaisesti suurin. Vuonna 2018 lentomatikustajia oli ensi kertaa yli 20 miljoonaa, josta kansainvälisten matkustajien osuus oli noin 85 %. Toiseksi suurin matkustajamäärä oli vuonna 2018 Oulussa, vajaat 1,1 miljoonaa matkustajaa, joista kansainvälisiä oli vajaat 10 %. Seuraaviksi vilkkaimpia ovat Rovaniemen, Turun, Kittilän ja Vaasan lentoasemat. Yli sadan tuhannen matkustajan lentoasemia Suomessa oli vuonna 2018 kaikkiaan 11 kappaletta. Finavian ylläpitämistä siviililentoasemista matkustajamäärältään pienin vuonna 2018 oli Savonlinna reilulla 10 000 lentomatikustajallaan, joista kansainvälisten matkustajien osuus oli noin 30 %. (Finavia Oyj 2019e.)

Finavia investoi lentoasemiensa kehittämiseen voimakkaasti. Vuonna 2014 alkanut, noin miljardi euroa maksava, kehitysohjelma on Helsinki-Vantaan historian mittavin laajennushanke, jonka myötä pystytään palvelemaan vuosittain 30 miljoonaa lentomatikustajaa. Laajenuksessa terminaalin pinta-ala kasvaa huomattavasti, ja lisää kapasiteettia tulee niin matkatavaroiden käsittelyyn ja passintarkastukseen kuin pysäköintitiloihinkin. Digitaaliset ratkaisut on huomioitu palvelujen suunnittelu- ja kehitysvaiheissa. Laajennushankkeen loppuvaiheessa valmistuu eri liikennemuodot lentoaseman kanssa yhteen linkittävä multimodaali matkakeskus, jonka suunnitteluun ja toteutukseen Finavia on

saanut EU-rahoitusta. Laajennushankkeen on tarkoitus olla kokonaisuudessaan valmis vuoden 2022 aikana. Helsinki-Vantaan lisäksi huomattavia investiohjelmia on juuri toteutunut tai toteutumassa Tampere-Pirkkalan, Rovaniemen, Kittilän ja Ivalon lentoasemilla. (Finavia Oyj 2019f; 2009g.) Lapin lentoasemilla on merkittävä rooli Suomen matkailun kehittämisessä (Finavia Oyj 2019b). Ympäristöasioissa Finavia Oyj (2019h) pyrkii esimerkillään olemaan suunnannäyttäjä hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä ja tavoitteena on, että kaikki Finavian lentokentät ovat hiilineutraaleja jo 2019, vuotta suunniteltua aiemmin.

Finavian ulkopuolisessa omistuksessa olevan Lappeenrannan lentoaseman siirryttyä kaupungin omistukseen vuonna 2016, on sen toiminta kehittynyt suosittavasti Ryanairin laajentaessa lentoreittiverkostoaan Lappeenrannasta useaan Euroopan kohteeseen. Lisäksi Matkavekka järjestää suoria lomalentoja Lappeenrannan kentältä suosittuihin Kreikan, Kroatian ja Italian lomakohteisiin Välimeren rannalle. (Lappeenranta Airport s.a.) Lappeenrannan lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2018 oli noin 33 500 matkustajaa, joista kansainvälisen reittiliikenteen osuus oli noin 86 % ja lomalentojen osuus noin 13 % (Maa- ja metsätaloustieteiden tutkimuskeskus 2019).

2.2.3 Tulevaisuuden näkymät

Suomen liikennejärjestelmien kehitykselle omat lisähaasteensa luovat monet globaalit megatrendit, kuten globalisaatio, ilmastonmuutos, energiavarojen saatavuuteen liittyvä epävarmuus, teknologian kehitys, turvallisuusuhat ja elinkeinoelämän murros. Osa muutoksista tapahtuu nopeasti ja ovat vaikeasti ennakoitavissa, kuten liikenteen automatisaatioon ja digitalisaatioon liittyvät kehityskulut. Tavoite liikenteen päästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä vaatii toimenpiteitä varsinkin tieliikenteessä, jonka osuus kaikista kasvihuonekaasupäästöistä oli 93 % vuonna 2017. Tulevaisuudessa liikenteen palvelut lisääntyvät ja monipuolistuvat, raideliikenne avautuu kilpailulle, logistiikka tehostuu ja liikenneverkoille etsitään uusia rahoitusmalleja. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018c, 5–12.)

Liikenneinfrastruktuuria ei saisi kehittää vain liikennemäärien tai alueen väkiluvun perusteella. Priorisointia olisi tehtävä useamman toimialan tarpeet huomioiden ja niin, että päätösten pitää edistää Suomen elinkeinoelämää ja kasvattaa kansantaloutta. Lentoliikenteen merkitys Suomelle on erittäin tärkeä kansainvälisen kaupan ja matkailun kannalta. Verrattuna muihin Pohjoismaihin Suomen lentoliikennemarkkinat ovat alikehittyneet, vaikka Suomessa on hyvä lentoasemaverkosto. Alueellisten lentoasemien kautta olisi mahdollista moninkertaistaa suoraan ulkomaille matkustavien määrä, kuten on tapahtunut Keski-Euroopassa ja muissa Pohjoismaissa. (Mäntynen 2015a.)

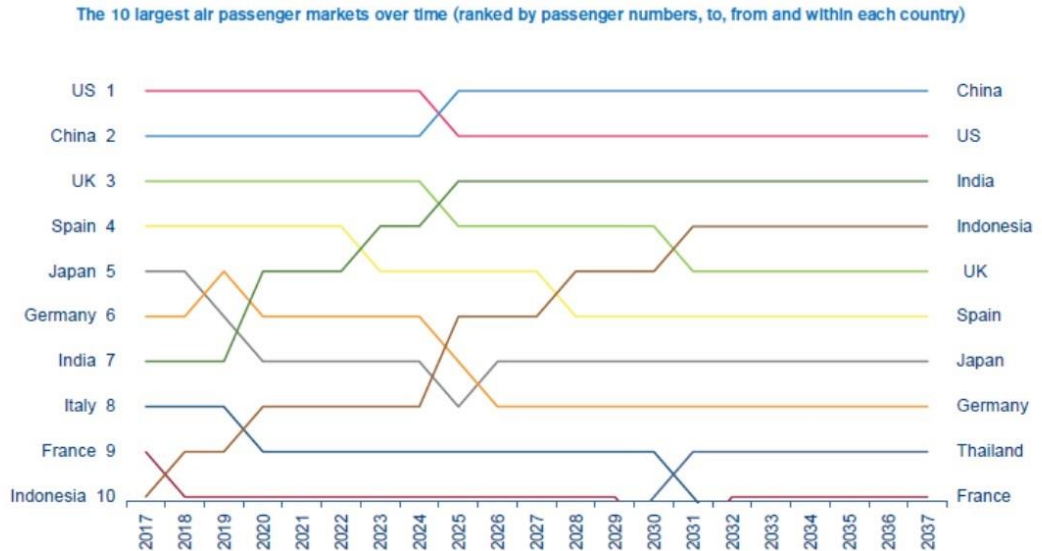
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa lentoliikennestrategiassa vuosille 2015–2030 visiona on, että ”lentoliikenne tukee Suomen talouden kasvua ja kehitysmahdollisuuksia sekä maamme kilpailukykyä”. Lentoliikennettä pyritään kehittämään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyönä pitkäjänteisellä suunnitellulla sekä parantamaan toimintaedellytyksiä kestävästi ja kasvuhakuisesti. Alueellisina kehittämishankkeina mainitaan Pohjois- ja Järvi-Suomen lentoasemien, lentoyhteyksien ja matkaketjujen kehittäminen kokonaisuutena niin, että ne vastaavat matkailun tarpeita ja erityisesti Järvi-Suomessa edistävät matkailun kansainvälistä kasvua ja toimintaedellytyksiä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2015, 7–9.)

2.3 Kansainvälinen kehitys ja tulevaisuuden visiot

Lentoliikenne on maailmanlaajuisesti kaksinkertaistunut aina 15 vuoden välein, ja kysynnän kasvu jatkuu edelleen. Kasvua ovat vauhdittaneet lentoliikenteen vapautuminen kilpailulle; USA:n sisäisessä lentoliikenteessä 1970-luvulla ja EU:ssa vuosina 1993–1997. Kilpailun vapautumisen seurauksena Euroopan markkinoille tuli useita halpalentoyhtiötä, jotka uudella tarjonnalla ja halvoin hinnoilla lisäsivät kysyntää ja moninkertaistivat eurooppalaisten lentoasemien matkustajamäärät. Meneillään oleva Aasian lentomarkkinoiden vapauttaminen vaikuttaa massiivisesti lentoyhtiöiden väliseen kilpailuun. (Mäntynen 2015b.)

Vuonna 2018 tehtiin maailmassa noin 4,4 miljardia lentomatkaa (IATA 2019a). Kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n arvion mukaan lentomatkestäjien määrällä mitattuna Kiina nousee suurimmaksi maaksi ohittaen USA:n ja Intia

nousee näiden jälkeen kolmanneksi vuoteen 2025 mennessä (kuva 1). Vuonna 2037 ennustetaan lentomatikustajia olevan 8,2 miljardia. (IATA 2019b.)



Kuva 1. Lentoliikenteen 10 suurinta maata lentomatikustajien määrällä mitattuna (IATA 2019b)

Lentoliikenteen tarjonnan kasvua rajoittavat ilmatilan, kiitoteiden ja terminaalien kapasiteetit (Mäntynen 2015b). Lentoliikenteen kasvu on nähtävissä suurten keskuslentoasemien ruuhkautumisena ja vaihtoyhteyksien odotteluajojen pitenemisenä. Matkustajat ovatkin alkaneet arvostamaan välilaskuttomia lentoja ja se on johtanut ns. kakkoskaupunkien välisten suorien lentoyhteyksien suosion nopeaan kasvuun. Ilmastonmuutoksen vauhdittamana lentoliikenteessä tapahtuu kehitystä vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotossa ja uusien ratkaisujen etsimisessä. Lisäksi uudet lentokoneet ovat energiataloudellisempia kuin edeltäjänsä. (Mäntynen 2019.) Maailmanlaajuisesti lentoliikenne aiheuttaa 2–3 % kaikista ihmisten aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä (Finavia Oyj 2019d).

Tulevaisuuden visioissa lentämisen arvellaan arkipäiväistyvän ja matkustamisen joustavuuden olevan avainasemassa. Teknologian nähdään ratkaisevan niin päästöongelmat kuin nopeaan matkustamiseen liittyvät ongelmat. (Huet 2008.) Vaihtoehtoisten, kuten kierrätetyistä biopohjaisista materiaaleista valmistettujen, polttoaineiden nähdään olevan realistinen vaihtoehto kerosiinin korvaajana ennen 2100-luvua alkua. Mahdollisesti kaasuturbiinimoottoreista

olisi mahdollista päästä eroon kokonaan ja korvata ne vetyyn perustuvilla polt-tokennotekniikoilla sekä aurinko- tai ydinkäyttöiset moottoreilla. (Korhola 2008, 23–24.) Lähitulevaisuudessa lentoliikenteen kasvun nähdään kuitenkin syövän teknologian tuomat hyödyt ilmasto- ja lämmittävien päästöjen hallinnassa (Korhola 2008, 23; Mäntynen 2019).

3 MIKKELIN MATKAILUALUE

Alueen matkailullinen vetovoima muodostuu attraktioista, joita ovat yksittäiset nähtävyydet ja tapahtumat sekä alueen tai kohteen matkailijoita kiinnostavat ominaisuudet, jotka liittyvät luontoon tai kulttuuriin (Vuoristo & Vesterinen 2009, 15–16). *Matkailualue* eli attraktiokompleksi on alue, joka on muodostunut pääkeskuksen (yleensä pääkaupungin) tai muun tärkeän kaupungin ympärille. Matkailualueet yhdistyvät toisiinsa pääteillä tai kiertomatkatäiteillä, joiden varrella on myös tavara- ja henkilöliikennettä hyödyttäviä tienvarsikohteita. (Vuoristo & Vesterinen 2009, 118.) Visit Finlandin tekemän jaon mukaisesti Järvi-Suomi on yksi Suomen neljästä matkailun suuralueesta. Järvi-Suomen sisällä on 11 eri matkailualueita, jotka ovat muodostuneet kaupunkien ympärille. Näillä kullakin on oma paikallinen matkailuorganisaationsa. (Visit Finland 2019a.)

Mikkelin matkailualueen matkailuorganisaatio on osa Mikkelin kaupungin kehitysyhtiö Miksei Oy:tä. Miksei Oy:n tavoitteena on Mikkelin alueen elinvoiman lisääminen ja se auttaa yrityksiä antamalla asiantuntija-apua kaikissa yritystoiminnan perustamiseen liittyvissä asioissa yhden luukun periaatteella. Miksei Oy:n matkailupalvelut, joka vastaa Mikkelin seudun matkailun yhteismarkkinoinnista niin kotimaassa kuin ulkomailla, kehittää matkailua tiiviissä yhteistyössä seudun yritysten ja kuntien kanssa sekä antaa matkailuneuvontaa. Miksei Oy:n matkailupalvelut hallinnoi visitmikkeli.fi -internetsivustoa. (Mikkelin kehitysyhtiö Miksei Oy 2019a.)

3.1 Erityispiirteet

Mikkelin seudun matkailualueeseen kuuluvat Mikkelin kaupungin lisäksi Hirvensalmi, Kangasniemi, Juva, Mäntyharju, Puumala ja Pertunmaa (Visit Mikkelin s.a.). Mikkelin kuuluu Etelä-Savon maakuntaan, joka on Suomen järvirikainta seutua. Pelkästään Mikkelin matkailualueella on järviä kaiken kaikkiaan

2608 kappaletta ja kesämökkejä 30 116 kpl (taulukko 1). Runsas kesämökkien määrä näkyy kesän vilkkaimpana lomakautena suurena vapaa-ajan asujien määränä niin, että monissa Mikkelin pienissä ympäristökunnissa vapaa-ajan asukkaiden määrä ylittää vakituisten asukkaiden määrän. Etelä-Savossa yli puolet kesämökin omistajista asuu maakunnan ulkopuolella. Seudun suosiota mökkiseutuna vahvistaa myös se, että vuodesta 1990 kesämökkien määrä on kasvanut eniten Etelä-Savon maakunnassa. (Järviwiki 2018; Tilastokeskus 2018; Tilastokeskus 2019.)

Kesämökkejä Mikkelin matkailualueella vuonna 2018	
Hirvensalmi	3062
Juva	2155
Kangasniemi	3771
Mikkeli	10536
Mäntyharju	4898
Pertunmaa	1874
Puumala	3820
Yhteensä	30116

Taulukko 1. Kesämökit kunnittain 2018 (Tilastokeskus 2019)

Etelä-Savon maakuntastrategiassa matkailun keskeisiksi vetovoimatekijöiksi on määritelty Saimaa ja Etelä-Savon järviluonto, metsä osana eteläsavolaista kulttuurimaisemaa sekä ruoka ja ruokakulttuuri (Etelä-Savon Maakuntaliitto 2016). Myös Visit Mikkeli markkinoi matkailualueitaan järviluonnolla ja hyvällä ruoalla. Saimaa on markkinoinnin kärkenä. Tärkeimpiä matkailukohteita ovat Astuvansalmen kalliomaalaukset, Naisvuoren Kahvila & Näkötorni, Visulahden matkailukeskus, Tertin kartano ja Kenkävero. (Visit Mikkeli s.a.)

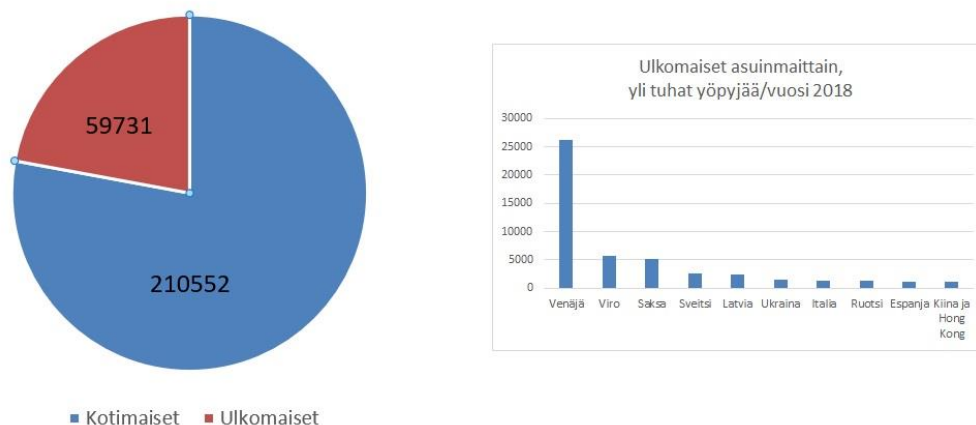
Mikkelin matkailualueen tapahtumista yksi suurimmista on Mikkelin Kansainväliset Suurmarkkinat, joka ovat viime vuosina vakiinnuttaneet asemansa suosittuna juhannustapahtumana. Vuonna 2019 markkinoilla kävijöitä Mikkelin satamassa oli neljän päivän aikana yhteensä yli 65 000. (Mikkelin kaupunki 2019b.) Vuosittain heinäkuussa järjestettävän kansainvälisen St Michel -ravitahtuman kävijämäärä on vakiintunut noin 25 000 hengen tasolle. Raviviiikonloppuna järjestetään myös oheistapahtumia, kuten Summerfest Mikkelin torilla. (St Michel s.a.) Kulttuuritapahtumista yksi merkittävimmistä on kesä-heinäkuun vaihteessa järjestettävä Mikkelin Musiikkijuhlat, jonka taiteellisena

johtajana on vuodesta 1993 alkaen toiminut pietarilaisen Mariinski-teatterin pääjohtaja ja kapellimestari Valeri Gergijev (Mikkelin Musiikkijuhlat s.a.). Mikkelin musiikkijuhlien ja St Michel -ravien aikana Mikkelin hotellit ovat pääosin loppuunmyytyjä ja tapahtumien vaikutus näkyy majoituksen lisäksi kiireenä Mikkelin alueen ravintoloissa (Vilpponen 2018).

3.2 Matkailun tunnusluvut

Visit Finlandin (2019b) ylläpitämästä tilastotietokanta Rudolfista voidaan eritellä vuosittaiset majoitusliikkeiden tilastoimat yöpymiset Mikkelin seudulla sekä ulkomaisten osuudet asuinmaittain (kuva 2).

Yöpymiset Mikkelin seudulla 2018



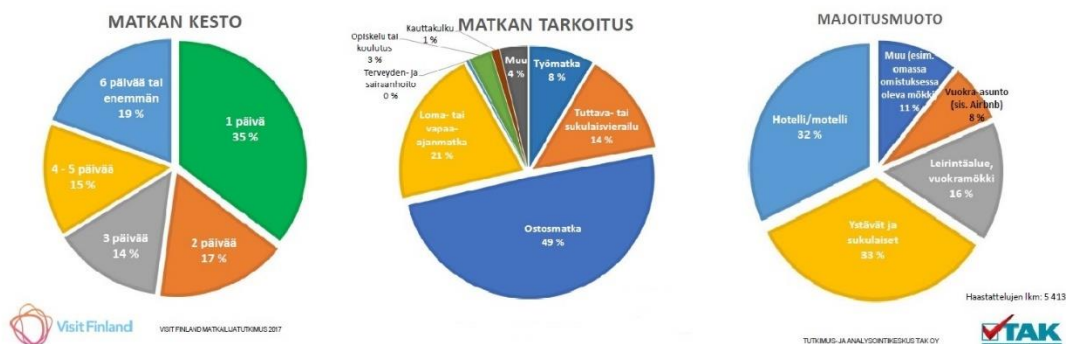
Kuva 2. Yöpymiset Mikkelin seudulla 2018 (Visit Finland 2019b)

Vuonna 2018 ulkomaisten matkailijoiden osuus kaikista yöpymisistä on noin 22 prosenttia. Venäläisten osuus ulkomaisista yöpyjistä on Mikkelin seudulla 44 prosenttia. Seuraaviksi eniten yöpyjiä on Virosta, Saksasta, Sveitsistä ja Latviasta.

Ulkomaisten matkailijoiden Järvi-Suomeen suuntautuvien matkojen kestosta, tarkoituksesta ja majoitusmuodosta saadaan tietoa Visit Finlandin ja Tutkimus- ja analysointikeskus TAK Oy:n tekemästä vuoden 2017 Matkailijatutkimuksesta (kuva 3). Tutkimus toteutetaan haastatteluina Suomen raja-asemilla ja vastaajat poimitaan tasaväliotannalla. Tutkimuksessa matkailijoiden määrä vastaa todellista raja-asemien kautta Suomesta poistuneiden ulkomailta asuvien matkailijoiden määrää. (Business Finland 2018.) Matkailijatutkimuksessa

saadaan tietoa mm. Airbnb-majoitusmuotoa käyttävistä matkailijoista, jotka eivät näy Rudolf-tilastotietokannassa.

JÄRVI-SUOMI: Ulkomaiset matkailijat



Kuva 3. Ulkomaiset matkailijoiden Järvi-Suomeen suuntautuvien matkojen kesto ja tarkoitus sekä majoitusmuoto vuonna 2017 (Business Finland 2018)

Matkailijatutkimuksesta nähdään, että eniten, noin kolmannes, Järvi-Suomeen suuntautuneista matkoista on päivämatkoja. Noin kolmanneksen viipymä kestää 2–3 päivää ja lopuilla kolmanneksella 4 päivää tai enemmän. Noin puolella matkan tarkoituksena on ostosmatka. Loma- tai vapaa-ajanmatka puolestaan on matkan tarkoituksena noin joka viidennellä ja vierailu joka seitsemännellä. Majoitusmuodot jakautuvat tasaisesti: noin kolmannes yöpyy hotellissa tai motellissa, kolmannes ystävien tai sukulaisten luona ja loput joko omassa tai vuokratussa mökissä, leirintäalueella tai vuokra-asunnossa, esim. Airbnb:ssä. (Business Finland 2018.)

3.3 Matkailu muualla Suomessa

Matkailutoimiala Suomessa on kasvanut vahvasti viime vuosina. Vuonna 2018 ulkomaiset yöpymiset nousivat uuteen ennätykseen; 6,8 miljoonaan (Business Finland 2019a). Matkailijatutkimus vuodelta 2018 kertoo ulkomailta asuvien tehneen yhteensä 8,5 miljoonaa matkaa Suomeen, kasvua kolme prosenttia edellisestä vuodesta. Päivämatkojen osuus oli vähentynyt ja yöpymisen sisältäneiden matkojen määrä oli noussut, molemmat noin 12 %. Venäjällä asuvien osuus on suurin Suomeen suuntautuvista matkoista, koko Suomessa noin 35 prosenttia ja Järvi-Suomessa noin 62 prosenttia. (Business Finland 2019b.)

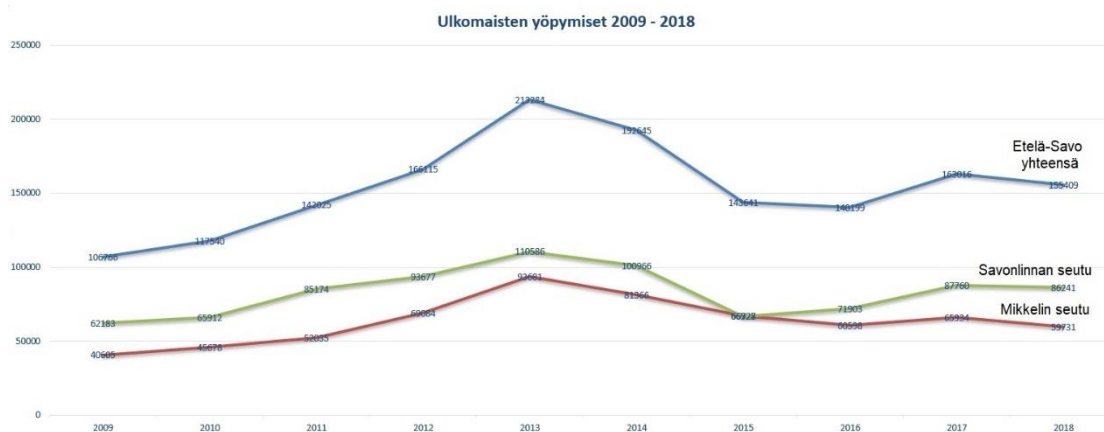
Lomamatka on tärkein syy tulla Suomeen (34 prosenttia) ja seuraaviksi tärkeimmät ovat tuttavavierailu (18 %) ja ostosmatka (17 %). Suomen vetovoimatekijöistä selvästi tärkeimmät ulkomaisille matkailijoille ovat luonto (59 %) sekä kulttuuri tai viihde (38 %). Matkailijatutkimuksen mukaan luonnon veto voima näkyy myös lomamatkailijoiden kiinnostuksena kansallispuistoihin sekä kävelyyn, vaellukseen ja retkeilyyn luonnossa. Luontoaktiviteettien sekä saunan ja kylpylöiden kiinnostavuuden ja kokemisen välillä on kuitenkin paljon hyödyntämätöntä potentiaalia, koska matkailijat olivat niistä kiinnostuneita, mutta aktiviteetit olivat kuitenkin jääneet kokematta. (Business Finland 2019b.)

Yli puolet ulkomaisista matkailijoista vieraili pääkaupunkiseudulla ja noin kolmannes Järvi-Suomessa. Liikkumistavoista Suomessa yli 50 kilometrin matkoilla suosituin oli auto (28 %), ei kuitenkaan vuokra-auto. Bussia ja junaa käytti yhteensä 20 % matkailijoista. Huomioitavaa on, että vajaa puolet ulkomaisista matkailijoista ei matkustanut yli 50 kilometrin matkaa Suomessa. (Business Finland 2019b.)

3.4 Matkailun kehitys

Matkailun toimiala on suhdanneherkempää Järvi-Suomessa muuhun Suomeen verrattuna johtuen venäläisten suuresta osuudesta ulkomaisten matkailijoiden kokonaismäärässä. Esimerkiksi vuonna 2015 ulkomaisten yöpymismäärät romahtivat johtuen ruplan arvon voimakkaasta heikentymisestä (Leisti 2015). Tämä näkyi koko Suomen osalta ulkomaisten yöpymisten 3,5 % laskuna, kun Etelä-Savossa lasku oli jopa 25,4 %. (Visit Finland 2019b.)

Etelä-Savon suurimmat matkailualueet ovat Savonlinnan ja Mikkelin seutukunnat. Viimeisen kymmenen vuoden aikana ulkomaisten matkailijoiden määrä on kehittynyt molemmilla seutukunnilla samansuuntaisesti (kuva 4), lukuun ottamatta edellä mainittua vuotta 2015, joka kirpasi venäläismatkailijoiden vähenemisen myötä Savonlinnan seutua kovemmin kuin Mikkelin seutua. Savonlinnan seutu kuitenkin toipui nopeasti romahduksesta, ja matkailukehitys on ollut vuodesta 2016 alkaen suotuisampaa Savonlinnassa kuin Mikkelissä. (Visit Finland 2019b.)



Kuva 4. Ulkomaiset yöpymiset Etelä-Savossa vuosina 2009-2018 (Visit Finland 2019b)

Vuosi 2017 oli ennätysellinen Suomen matkailussa; ulkomaisten yöpyjien määrä kasvoi peräti 16,8 %. Vuonna 2018 kasvua oli maltilliset 1,5 %, kasvun jatkuessa noin 2 % suuruisena vuoden 2019 alkupuoliskolla (tammi-kesäkuu). Mikkelin seutu ei kuitenkaan ole päässyt mukaan suotuisaan kehitykseen ulkomaisten yöpyjien määrässä. Vuoden 2017 ennätyskasvu jäi Mikkelin seudulla puoleen (8,8 %) verrattuna muuhun Suomeen. Vuonna 2018 ja alkuvuonna 2019 ulkomaisten yöpymiset ovat vähentyneet vajaan 10 %. Savonlinnan seudulla sen sijaan ulkomaisten yöpyjien määrä väheni vain vajaa 2 % vuonna 2018 ja vuoden 2019 alkupuoliskolla ollaan jälleen noin 4 % kasvussa. (Visit Finland 2019c.)

3.5 Tulevaisuuden näkymät ja tavoitteet

Maailman matkailujärjestö UNWTO:n mukaan kansainvälinen matkailu kasvoi vuonna 2018 kuusi prosenttia saavuttaen 1,4 miljardin yöpyvän matkailijan rajan, kaksi vuotta pitkän ajan ennusteita aikaisemmin. Matkailu on kasvanut Lähi-idässä 10 % ja Afrikassa 7 %, Euroopan kasvun ollessa 6 %. Vuodelle 2019 ennustetaan kansainvälisen matkailun kasvuksi 3–4 %. Ennusteessa on huomioitu vallitsevat trendit, taloudelliset näkymät ja UNWTO:n luottamusindeksi. (UNWTO 2019.) 1,8 miljardin yöpyvän matkailijan rajan uskotaan menevän rikki vuoteen 2030 mennessä. (UNWTO s.a.).

Tulevina trendeinä matkailussa nähdään olevan yksilölliset ja räätälöidyt palvelut, elämyksellisyys, luksus, hyvinvointi ja terveys sekä luonto. Matkailijoi-

den arvellaan janoavan yhä rikkaampia ja syvempiä kokemuksia sekä perinteisiin arvoihin ja paikalliseen elämäntapaan liittyviä kokemuksia. Luksuksen ei välttämättä nähdä liittyvän tulevaisuudessa materialismiin, vaan enemmän oman sisäisen ajan rikastuttamiseen ja ajankäyttöön. Uusi luksus voi olla esimerkiksi yksilöllinen elämys tai kokemus, jota ei voi rahalla ostaa. Eettisen ja vastuullisen asenteen nähdään myös kasvavan matkailussa. Kaiken kaikkiaan matkailukysyntä yksilöityy ja matkailijoiden nähdään jakautuvan entistä pienempiin segmentteihin. (Puhakka 2011, 2, 12, 25.)

Tuleviin muutoksiin markkinoilla on varauduttava ennakolta. Ympäristötietoisuudesta on tulossa perusedellytys matkailutoiminnassa, vaikka asiakas ei vielä ole siitä valmis maksamaan enemmän. Yhä useampi matkailija tekee kuitenkin ostopäätöksensä sillä perusteella, kuinka kestäväksi palveluntarjoaja tai matkakohde mielletään. Nousevat kohderyhmät, kuten yksinhuoltajaperheet ja lastenlasten kanssa matkustavat sekä liikuntarajoitteiset, on huomioitava palvelujen ja kokemusten tuotteistamisessa. Paikallinen ruoka ja juoma sekä niihin liittyvät elämykset ohjaavat aikaisempaa enemmän matkakohteen valinnassa, ja siksi ravintoloiden odotetaan luovan ruokatuotteistaan ilmiöitä ja yksilöllisiä elämyksiä. Markkinoinnissa sähköisillä alustoilla, esimerkiksi Instagramissa, tapahtuva suositteluviestintä nähdään matkailuorganisaatioille suurena mahdollisuutena. Uudesta viestintäteknikan mukana kasvaneesta Z-sukupolvesta jopa 90 % tekee matkailuun liittyviä päätöksiä sosiaalisen median kautta saaduista suositteluista. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2019b, 47–49.)

Business Finlandin tavoitteena on, että Suomi on Pohjoismaiden houkuttelevin matkailumaa vuoteen 2025 mennessä. Vuonna 2017 Suomen osuus ulkomaisista yöpyjistä Pohjoismaissa oli noin 14 prosenttia. Visit Finland- yksikön johtaja Paavo Virkkusen mukaan matkailun kasvua haetaan ympärivuotisen tarjonnan luomisella ja markkinoinnilla, digitaalisuuden hyödyntämisellä liiketoimintamalleissa sekä kestävään ja vastuulliseen matkailuun panostamisella. (Business Finland 2019a; Business Finland s.a.a.)

Etelä-Savon maakuntastrategiassa tavoitteena on, että Saimaan alue on ympärivuotisen matkailun vetovoimainen ykköskohde vuonna 2030. Matkailu sisältyy osana jokaiseen kolmeen kehittämiseen kärkeen, jotka ovat vesi, metsä

ja ruoka. Majoitusliikkeiden yöpymisvuorokausilla mitattuna tavoitellaan 39 % kasvua ulkomaisten yöpymisissä ja 22 % kasvua kaikkien matkailijoiden yöpymisissä vuodesta 2015 vuoteen 2030. Lisäksi matkailijoiden keskimääräistä viipymää pyritään pidentämään reilulla vuorokaudella; huomattavasti maan keskiarvon yläpuolelle. (Etelä-Savon Maakuntaliitto 2016.)

Maakuntastrategian tavoitteita toteuttaa vuonna 2017 käynnistetty Visit Saimaa Lakeland Finland -yhteistyöhanke, johon kuuluvat Mikkelin, Savonlinnan, Pieksämäen ja Varkauden seutukunnat. Hanke tekee tiivistä yhteistyötä Etelä-Karjalan GoSaimaa-hankkeen kanssa ”keskeisimpänä tavoitteena nostaa Saimaan alue merkittäväksi ja kansainväliseksi matkailukohteeksi Lapin ja Helsingin rinnalle”. Hankkeessa panostetaan erityisesti tunnettuuden ja saavutettavuuden parantamiseksi. (Työ- ja elinkeinoministeriö s.a.).

4 SAAVUTETTAVUUS

4.1 Saavutettavuuden määritelmä ja matkaketju

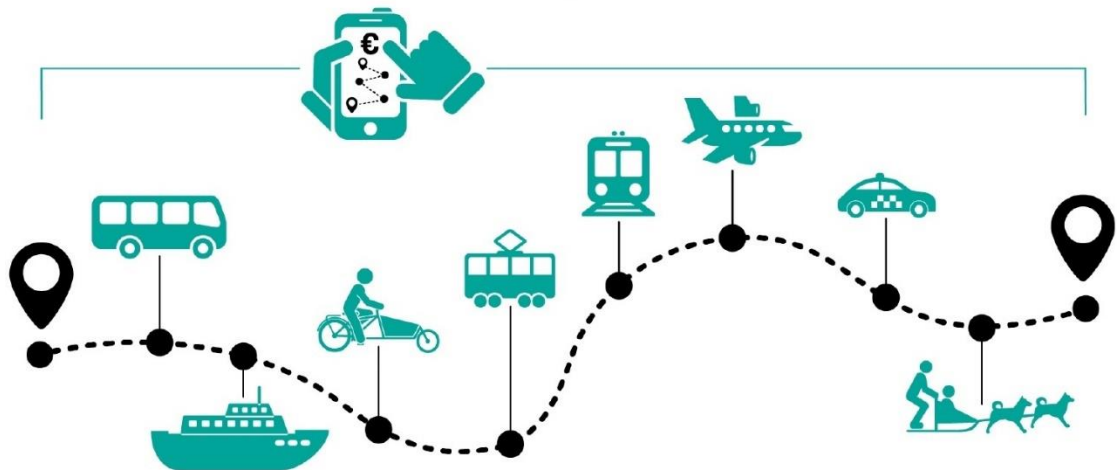
Saavutettavuus on avaintekijä kuljetusmaantieteessä ja maantieteessä yleisesti, sillä se on *liikkuvuuden* suora ilmaus ihmisten, rahdin ja informaation suhteen. Saavutettavuus mittaa sijainnin kykyä olla tavoitettavissa sekä vastaavasti kykyä tavoittaa muita sijainteja. Siksi kuljetusympäristön tehokkuus ja järjestys ovat avaintekijöitä saavutettavuuden määrittämisessä. (Rodrigue ym. 2013, 322.)

Kaikki sijainnit eivät ole yhtä saavutettavia, mikä luo eriarvoisuutta. Saavutettavuuden käsitys on riippuvainen kahdesta ydinkäsitteestä: *sijainnista* ja *etäisyydestä*. Sijainnin merkitys on riippuvainen liikkumiseen tarkoitetun liikenneinfrastruktuurin olemassaolosta. Etäisyys johtuu fyysisestä erosta sijaintien välillä, ja se on olemassa vain, jos kaksi sijaintia on mahdollista yhdistää kuljetuksen kautta. Etäisyyttä ilmaistaan matkana (kilometreinä) tai aikana (tunneissa), mutta myös muita muuttujia, kuten kustannukset tai käytetty energia, voidaan käyttää. (Rodrigue ym. 2013, 322.)

Usein saavutettavuutta mitataan etäisyydet ja nopeusrajoitukset huomioon ottavina matka-aikoina. Kokonaismatka-aikaa laskettaessa on kuitenkin otettava

huomioon esimerkiksi auton parkkeeraamiseen tai bussipysäkille kävelemiseen kuluva aika. Realistisempi kuva saavutettavuudesta saadaankin ”ovelta ovelle” -laskennan avulla, jolloin eri kulkumuotoja voidaan vertailla mielekkäällä tavalla. (Salonen ym. 2016.) Matkailijan koko matkaa kaikkine kulkumuotoineen ja pysähdyksineen kutsutaan *matkaketjuksi* (Väylävirasto 2019a, 22).

Tulevaisuudessa liikkumista ja koko matkaketjun toimivuutta suunnittelusta maksamiseen helpottavat automaatio ja erilaiset liikkumispalvelut, kuten MaaS (eng. Mobility as a Service), joka tarkoittaa ”koko liikennettä palveluna”. Pääosin vuonna 2018 voimaan tulleen uuden liikennepalvelulain keskeinen tavoite on mahdollistaa asiakaslähtöiset liikennepalvelut ja luoda kokonaisvaltainen sekä joustavuutta ja valinnanvapautta tarjoava palvelukokonaisuus. ”Ovelta ovelle” -matkaketju olisi tällöin mahdollista toteuttaa saumattomasti eri liikennemuotoja yhdistelemällä, ja palvelun ostaminen onnistuisi yhden lipun periaatteella esimerkiksi mobiilisovelluksella (kuva 5). (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018a; 2018b.)



Kuva 5. Saumattomat matkaketjut ovelta ovelle (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018b)

Matka- ja kuljetusketjut muodostuvat linjaosuuksista ja solmupisteistä, kuten lento- rautatie- ja linja-autoasemista, joissa on mahdollista suorittaa kulkuneuvojen välisiä vaihto- ja lastausoperaatioita. Solmu on puolestaan kaupunki tai toiminnallinen kaupunkiseutu, jossa sijaitsee henkilö- tai tavaraliikenteen solmupisteitä. Valtakunnallisesti merkittävässä solmussa pitää olla ainakin yksi valtakunnallisesti merkittävä solmupiste. (Väylävirasto 2019b, 10, 23.)

4.2 Saavutettavuuden eri tasot

Saavutettavuus voidaan jakaa kolmelle eri tasolle: globaalille, valtakunnalliselle ja alueelliselle (kuva 6).



Kuva 6. Saavutettavuuden eri tasot (Väylävirasto 2019a, 20)

Globaali saavutettavuus on Suomen ulkoista saavutettavuutta, joka on kansainvälisen matkailijan näkökulmasta sitä, kuinka Suomeen pääsee. Tärkeimmät solmupisteet kansainvälisessä henkilöliikenteessä ovat Helsinki-Vantaan lentoasema, Helsingin ja Turun satamat sekä Kaakkois-Suomen ja Tornion rajanylityspaikat (Väylävirasto 2019a, 20; Väylävirasto 2019b, 46.)

Valtakunnallinen saavutettavuus on Suomen sisäistä saavutettavuutta, jonka rungon muodostavat kotimaan lento- ja raideliikenne sekä pitkämatkainen linja-autoliikenne. Valtakunnallisesti merkittäviä solmuja henkilöliikenteessä ovat suurimmat kaupungit. (Väylävirasto 2019a, 20; Väylävirasto 2019b, 15.)

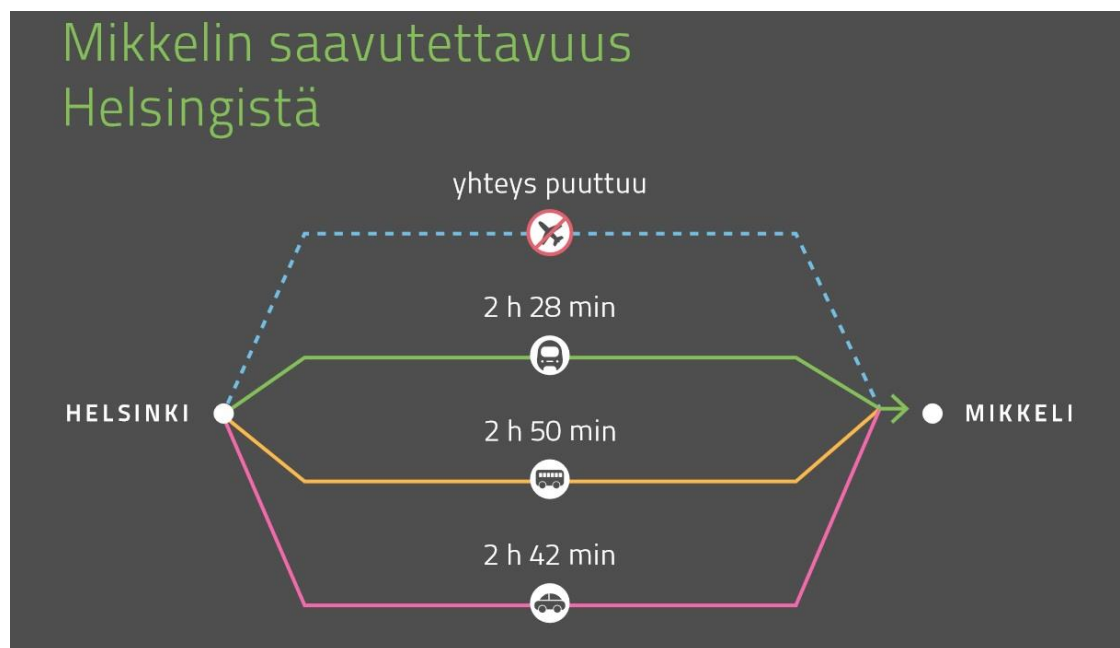
Alueellinen saavutettavuus tarkoittaa matkailijan kannalta itse matkakohteen pääsemistä. Monet matkakohteet ovat verrattain pieniä, sijaitsevat hajallaan eikä joukkoliikennettä ole järjestetty, jolloin matkailija joutuu turvautumaan henkilöauton käyttöön. (Väylävirasto 2019a, 20.)

Matkailun toimikentässä toimii suuri määrä toimijoita: suoraan asiakasrajapinnassa ovat majoitusta, ohjelmapalveluja ja liikennepalveluja tuottavat ja niitä välittävät yritykset. Mahdollistavia toimijoita ovat esimerkiksi Suomen markkinoinnista, lainsäädännöstä, rahoituksesta, maankäytöstä, liikenneinfrastruktuurista, tutkimuksesta ja edunvalvonnasta vastaavat toimijat. Matkailijan kan-

nalta ongelmallista on se, että matkaketjujen kehittäminen kokonaisuudessaan ei ole kenenkään hallussa. Lisäksi matkailun saavutettavuusongelmia tarkastellaan usein vain matkailun liikkumistarpeiden näkökulmasta, vaikka elinkeinoelämällä ja paikallisilla asukkailla on samat tarpeet liikkumispalvelujen ja matkaketjujen kehittämisessä. Liikkumispalveluja ja matkaketjuja olisikin kehitettävä kokonaisuutena niin matkailun, asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeet huomioiden. Näin mahdollistettaisiin varteenotettavien, ympärivuotisten ja hyvin toimivien matkaketjun kehittäminen monille alueille. (Väylävirasto 2019a, 16–19).

4.3 Mikkelin ulkoinen saavutettavuus

Mikkelin tärkeimmät solmupisteet, rautatie- ja linja-autoasema, sijaitsevat Mikkelin matkakeskuksessa kaupunkikeskuksen välittömässä läheisyydessä. Koska Mikkeliin ei ole kaupallista reittilentoliikennettä, muualta kuin Venäjältä saapuvat ulkomaiset matkailijat tulevat pääosin Helsingin solmun kautta Mikkeliin joko junalla, linja-autolla tai henkilöautolla, jotka kaikki ovat matka-ajoilla mitattuna lähes yhtä nopeita (kuva 7). Matka-ajat on laskettu rautatieasemalta rautatieasemalle, linja-autoasemalta linja-autoasemalle ja autolla keskusta keskustaan nopeinta reittiä käyttäen, joten solmupisteiden (esim. lentoasemalta rautatieasemalle) välisiä matkoja ei ole huomioitu. (Sweco 2016, 11.)



Kuva 7. Mikkelin saavutettavuus Helsingistä (Sweco 2016, 11)

Mikkeli, kuten koko Saimaan alue, on hyvin saavutettavissa Pietarin suunnasta joko henkilöautolla tai junalla. Pietarin markkina-alue, jossa on asukkaita noin viisi miljoonaa, on luontainen matkailusolmu Venäjältä Suomeen suuntautuvalla matkailulla ja siten tärkeä koko Saimaan alueelle. Pietarista Mikkeliin suuntautuva junamatka edellyttää junanvaihtoa Kouvolassa. (Sweco 2016.) VR:n (2019) aikataulujen mukaan nopein matka-aika junalla Pietarista Mikkeliin on 3 tuntia 21 minuuttia. Henkilöautolla Mikkeli on saavutettavissa kansainvälisiltä maantieliikenteen rajanylityspaikoilta Vaalimaalta, Nuijamaalta ja Imatralta 2–2,5 tunnissa. (Google Maps 2019; Rajavartiolaitos s.a.).

Charter-lennoilla Mikkeli on saavutettavissa hyvin. Suomen tullin hyväksynnällä Mikkelin lentoasema on listattu ilmailutiedotusjärjestelmässä toissijaiseksi kansainväliseksi lentoasemaksi, jolloin se voi toimia Schengen- ja EU-alueen rajanylityspaikkana. Yhteistyössä Suomen tullin ja rajavartiolaitoksen kanssa voidaan Schengen-alueen ulkopuolelta saapuvat lennot ottaa vastaan 24 tunnin varoitusajalla. (Hernetkoski 2019a.) Lähialueen lentokentistä Lappeenrantaan on suoria reittilentoja Ateenasta, Berliinistä, Bergamosta ja Thessalonikista sekä syksystä 2019 alkaen Budapestistä (Lappeenranta airport 2019). Matka-aika henkilöautolla Lappeenrannan lentokentältä Mikkeliin on noin 1,5 tuntia (Google Maps 2019). Helsingistä on reittilentoja Savonlinnaan, Kuopioon, Joensuuhun ja Jyväskylään, mutta matka-aika tulee lyhyemmäksi joko junalla tai linja-autolla suoraan Helsingistä Mikkeliin (Finavia s.a.; Google Maps 2019).

Saimaan rantakaupunkina Mikkeli on saavutettavissa Saimaan kanavan kautta Suomenlahdelta saakka. Laivalla tai veneellä Mikkeliin saapuminen vaatii kuitenkin omatoimisuutta matkan järjestelyn suhteen, sillä kaupallisia vesiyhteyksiä Mikkeliin ei ole käytettävissä.

4.4 Saavutettavuus matkailun menestystekijänä

Matkailun kehittäjät pitävät saavutettavuutta jopa keskeisimpänä tietyn matkailualueen kehitykseen vaikuttavana tekijänä, mikäli muut vetovoimatekijät ovat olemassa (Edelheim & Ilola 2017, 45). Alueen heikko saavutettavuus voi olla ulkomaalaiselle matkailijalle kynnyskysymys matkakohdetta valittaessa. Myös informaation puute heikentää saavutettavuutta; vaikka liikenneyhteyksiä olisi

käytettävissä, niitä on vaikea hyödyntää. (Väylävirasto 2019a.) Jotta Suomi olisi kansainvälisesti houkutteleva kohde ulkomaisille yrityksille ja matkailijoille, maamme eri osien pitäisi olla nykyistä paremmin saavutettavissa. (Mäntynen 2015a).

Matkailun menestys elinkeinona vaatii kolmen eri osatekijän toimivaa kokonaisuutta: kiinnostavaa tuotetta, kohderyhmät tavoittavaa markkinointia ja saavutettavuuspalveluja, jotta matkailija pääsee nauttimaan itse tuotteesta. Suomeen on onnistuttu luomaan kansainvälisesti kiinnostavia matkailupalveluja ja -kohteita. Myös matkakohteena Suomi on tunnettu, mutta liikenneyhteyksiä tarkasteltaessa matkailu jää muiden elinkeinojen varjoon eikä matkailijoita tunnusteta tärkeäksi asiakasryhmäksi. (Väylävirasto 2019a.)

Suurimmat matkailijavolyymit tulevat Suomeen lentäen, ja mikäli itse kohdealueelle ei pääse lentäen, näkyy se heti mahdollisuuksissa houkutellessa kansainvälistä matkailua (Väylävirasto, 2019a). Tämä onkin nähtävissä, kun tarkastellaan Finavian (2019e) lentotilastoja: Savonlinnan lentoaseman kautta kulkee vuosittain 2000–3000 ulkomaista matkustajaa. Määrä on pysynyt melko tasaisena viimeiset 20 vuotta. Savonlinnan lentoaseman merkitystä alueen saavutettavuuden kannalta ei voida kiistää. Tämän osoittavat ulkomaisten matkailijoiden yöpymistilastotkin, jotka ovat suotuisampia Savonlinnan seudulla verrattuna Mikkelin matkailualueeseen (Kuva 4).

Saimaan alueen matkailumarkkinoinnissa saavutettavuus on painottunut hyviin liikenneyhteyksiin Helsinkiin (Santasalo & Kaartinen 2016), mutta nähtävissä on, että se ei ole tuottanut tulosta ainakaan ulkomaisten matkailijoiden määrän kasvussa Mikkelin seudulla. Esimerkiksi Mikkelin Anttolassa toimivan mökkiyrittäjän mielestä Mikkeliissä on liikaa laskettu Lappeenrannan lentokentän varaan ja sitä kautta tuleviin turisteihin. Huolena on, että satunnaiset turistit eivät löydä Mikkelin seudulle. Puumalan Sahanlahdessa nähdään selvästi lentojen merkitys alueen matkailussa, ja olemassa olevat lentoyhteydet halutaan pitää yllä. (Ojala 2019.)

Etelä-Savon maakuntastrategiassa (vuoteen 2030) tavoitteena on Etelä-Savon alueen saavutettavuuden parantaminen ja matkailun kytkeminen entistä tiiviimmin osaksi maakunnan palvelu- ja yhdyskuntarakennetta. ”Päämääränä

on tavaroiden ja ihmisten sujuva liikkuminen Etelä-Savoon ja täältä maailmalle. Pääväylämme ovat Savonrata, valtatie viisi, Savonlinnan lentokenttä sekä Saimaan syväväylä”. (Etelä-Savon Maakuntaliitto 2016, 14.)

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

5.1 Tutkimusmenetelmä

Tässä opinnäytetyössä etsitään syitä siihen, *miksi* matkanjärjestäjät eivät käytä Mikkelin lentoasemaa järjestäessään matkoja Järvi-Suomen alueelle, vaikka Mikkelin lentoaseman kautta matkailualueen saavutettavuus on hyvä. Tutkimusmenetelmäksi valittiin laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä. Laadullinen tutkimus mahdollistaa monipuolisen ja syvällisen tiedon saavuttamisen, ja siten lisää ymmärrystä niin itse ilmiöstä kuin siihen liittyvistä syy-seuraussuhteista (Kananen 2010, 41–43; Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006, 4–5). Määrällisellä eli kvantitatiivisella tutkimusmenetelmällä ei tämän opinnäytetyön tutkimusongelmaan olisi saatu vastausta.

Tämän opinnäytetyön teoriaosuudessa on käsitelty saavutettavuutta ja sen vaikutusta matkailun menestykseen yleisellä tasolla. Teoriat ja mallit ovat kuitenkin yleisluontoisia, eikä niillä aina voida selittää, miksi jollakin alueella matkailu kasvaa ja kehittyy ja toisella ei, vaikka saavutettavuus olisi samalla tasolla. Ottamalla käyttöön laadullisen tutkimuksen menetelmät saadaan ilmiöstä teoriaa syvällisempi käsitys, joka on helpommin ymmärrettävissä (Kananen 2010, 41–42). Laadullisesta tutkimuksesta todetaankin, että sen pyrkimyksenä on ennemminkin ”löytää tai paljastaa tosiasioita kuin todentaa jo olemassa olevia (totuus)väittämiä” (Hirsjärvi ym. 2008, 157).

Kun määrällinen tutkimus mahdollistaa suurella tutkittavien määrällä (kymmenillä tai sadoilla) yleistämisen, on laadullisella tutkimusmenetelmällä mahdollista saada paikkansa pitäviä tuloksia jopa yhdellä tai muutamalla sellaisella tutkittavalla yksiköllä, jota ilmiö koskee (Kananen 2010, 38–39). Laadullisen tutkimuksen aineiston keräyksessä käytetään kylläntymispisteen eli saturaatiosäätöä, joka tarkoittaa sitä, että aineistoa on kerätty riittävästi silloin, kun samat asiat alkavat toistaa itseään, eikä lisääaineisto tuo tutkimusongelman kannalta uutta tietoa. Kylläntymispiste voidaan määrittää tutkimuksen aikana,

mikäli tutkimusongelma on määritelty täsmällisesti. (Hirsjärvi ym. 2008, 177; Vilka 2005, 103.) Koska vastausten saaminen matkanjärjestäjiltä tiedettiin jo ennakolta haastavaksi, tämän opinnäytetyön aikataulu laadittiin niin, että se mahdollisti vastausten kylläntymispisteen saavuttamisen.

5.2 Tutkimusaineiston keräys

Tutkimusongelmaan etsitään vastausta tässä opinnäytetyössä lähettämällä *kysely* matkanjärjestäjille. Laadullisessa tutkimuksessa kyselyn vastaajaksi valikoidaan ne, joita ilmiö koskettaa (Kananen 2010, 54). Aineistonkeruutapana kyselyä pidetään tehokkaana, aikaa ja vaivaa säästävänä (Hirsjärvi ym. 2008, 190). Sähköisesti lähetetty kyselylomake tavoittaa nopeasti suuren joukon kohderyhmää, mutta sen heikkoutena voidaan pitää sitä, että kyselyt yritysten kannalta vähemmän tärkeinä sähköposteinä hukkuvat muuhun sähköpostitulvaan ja kyselyyn vastaamattomien määrä nousee suureksi. Sähköpostitse lähetetty kysely oli kuitenkin ainoa mahdollinen tapa lähestyä matkanjärjestäjiä, koska suunnitteluvaiheessa kyselyyn valikoitiin ainoastaan ulkomaisia matkanjärjestäjiä.

Kyselylomakkeilla on tarkoitus kerätä tietoa tosiasioista, käyttäytymisestä ja toiminnasta, tiedoista, arvoista ja asenteista sekä uskomuksista, käsityksistä ja mielipiteistä. Kysymykset voidaan yleensä jakaa kolmeen eri tyyppiin: avoin kysymys, monivalintakysymys ja asteikkoihin eli skaaloihin perustuva kysymys. Avoiimiin kysymyksiin ei voi vastata yhdellä sanalla, vaan vastaaminen edellyttää selittämistä. Monivalintakysymyksissä tutkija on laatinut valmiit vastausvaihtoehdot, jolloin kyseessä on strukturoitu kysymys. Asteikkoihin perustuvassa kysymystyypissä esitetään väittämiä, joihin vastaaja valitsee vaihtoehtoista sen, kuinka voimakkaasti hän on samaa tai eri mieltä väittämän kanssa. (Hirsjärvi ym. 2008, 192–195; Kananen 2010, 57.)

Matkanjärjestäjille lähetetty kysely laadittiin *puolistrukturoituna* ja englanninkielisenä käyttäen Webropol-kysely- ja raportointityökalua. Kysely oli tarkoitus pitää lyhyenä, selkeänä ja ytimekkäänä. Myös ulkoasu pidettiin selkeänä, jotta se näytti helposti täytettävältä. Kyselyn alussa oli talvinen valokuva Mikkelin lentoasemalta ja lyhyt saateteksti kyselyn tarkoituksesta. Varsinainen saate-

kirje oli sähköpostissa, jonka liitteenä linkki Webropol-kyselyyn oli. Kysymykset pidettiin yksinkertaisina: täsmällisiä tosiasioita kysyttiin suoraan yksinkertaisina kysymyksinä monivalintatyypillisesti ja niitä oli mahdollista täydentää tai tarkentaa avoimella vastauksella. Koska kysely oli englanninkielinen ja vastaajat äidinkieleltään muunkielisiä, oli kysymysten selkeyteen siksikin kiinnitettävä huomiota väärinymmärrysten välttämiseksi. Kysely etenee yleisistä kysymyksistä tarkentaviin kysymyksiin. Monivalintakysymysten ja avointen kysymysten lisäksi mukana on asteikkoihin perustuvia kysymyksiä. (Liite 1.)

5.3 Tutkimuskysymys

Tutkimusongelmaan etsitään vastauksia tutkimuskysymyksillä, joita voi olla yksi tai useampi (Kananen 2010, 19). Tämän opinnäytetyön tutkimuskysymyksenä on: *Millainen kiinnostus matkanjärjestäjillä on Mikkelin lentoasemaa ja Mikkelin matkailualueetta kohtaan?* Jotta kysymykseen saisi syvällisen ja todelliset motiivit paljastavan vastauksen, asiaa täytyy tiedustella useammasta näkökulmasta. Kuitenkin on hyvä muistaa, että koska kyselyn kohderyhmänä on liiketoimintaa harjoittavat yrittäjät, todelliset motiivit liittyvät todennäköisesti kannattavan liiketoiminnan harjoittamiseen. Siksi kyselyssä keskityttiin tutkimusongelman kannalta vain olennaisiin kysymyksiin, jotta vastaajien motiivi ei kärsisi epäolennaisiin kysymyksiin vastatessa.

Rajaamalla tutkimukseen osallistujat eli kohderyhmä tietyillä valintakriteereillä (joista lisää seuraavassa luvussa), ei matkanjärjestäjien taustatietoja tarvinnut erikseen kysyä. Vilkan (2005, 90) mukaan laadullisen tutkimusmenetelmän kysymyksissä tulisi välttää sellaisia kysymyksiä, johon vastataan kyllä tai ei. Tässä kyselyssä ei tuota kysymyksenasettelua voi kuitenkaan välttää. Kyselyn alkuosan kysymykset ovat yrityksen liiketoimintaan liittyviä tietoja, joissa tiettyjä toimintoja on joko tehty tai ei.

Ensimmäisellä kysymyksellä varmistettiin, että Järvi-Suomen alue on tuttu kaikille vastaajille. Seuraavat kysymykset koskivat yrityksen charter-lentojen käyttöä ja tilausmatkojen tekoa Järvi-Suomen alueelle. Koska Mikkelin lentoasemaa ei ole markkinoitu viime aikoina, oli perusteltua tiedustella, olivatko matkanjärjestäjät edes tietoisia Mikkelin kansainvälisen lentoaseman olemassaolosta.

Suorista lennoista, nopeasta siirtymäajasta lentoasemalla, joustavista ja räätälöidyistä maapalveluista sekä alemmista operointikustannuksista verrattuna muihin alueen lentoasemiin kysyttiin kolmiportaisella asteikolla ei tärkeä – melko tärkeä – hyvin tärkeä. Kysymyksessä, voisiko matkanjärjestäjä harkita tulevaisuudessa järjestävänsä charter-lentoja Mikkeliin, ollaan lähellä tutkimusongelman ydintä. Vastauksen ollessa ”Ei”, on vastaajalla mahdollisuus perustella kielteistä vastausta omin sanoin. Tämä, samoin kuin viimeinen kysymys Saimaan alueen mielenkiintoisimmista attraktioista, toivotaan antavan vastaukset tutkimusongelmaan.

5.4 Tutkimuksen toteutus

Tutkimus toteutettiin ajallisesti useammassa vaiheessa huhti–toukokuussa 2019. Ensimmäisessä vaiheessa Webropol-kysely lähetettiin seitsemälle Miksei Oy:n matkailuorganisaation valitsemalle matkanjärjestäjälle. Valinnassa pääpaino oli aasialaisille luksus- ja vip-matkailijoille räätälöityjä matkoja järjestävät yritykset, joilla oli jo operointia ainakin Helsingissä tai Lapissa, mahdollisesti myös Järvi-Suomessa, ja he olivat kiinnostuneita joko aloittamaan tai laajentamaan liiketoimintaansa Saimaan alueella. Kyselyt lähetettiin Miksei Oy:n matkailuorganisaation sähköpostista, ja siinä oli Webropol-kyselylinkin lisäksi Miksei Oy:n oma tuotemanuaali, joka sisältää lisätietoa Saimaan alueesta ja paikallisista yrityksistä. (Mikkelin kehitysyhtiö Miksei Oy 2019b.) Miksei Oy:n matkailuorganisaation lähettämiin kyselyihin saatiin yksi vastaus, eikä muistutusviesti tuottanut lisätulosta.

Toimeksiantajan kanssa sovittiin, että kyselyn voisi lähettää myös muille matkanjärjestäjille. Koska saksalaiset ja sveitsiläiset matkailijat ovat kolmanneksi ja neljänneksi suurimmat kansallisuudet Mikkelin seudulla yöpyvistä matkailijoista (kuva 2), etsittiin internetistä matkanjärjestäjiä Google-hakusanoilla ”Reise nach Finnland” ja ”Luxusreisen nach Finnland”. Kyselyn lähettämisen valintakriteerinä oli, että jokaisella matkanjärjestäjällä oli jo matkakohteita, mahdollisesti myös luksus-kohteita, Järvi-Suomessa. Kaikkiaan 13 saksankielisille matkanjärjestäjille lähetettiin kysely sähköpostitse. Saatekirjeessä oli linkit Mikkelin lentoaseman sekä Visit Mikkelin ja Visit Saimaan internet-sivuille.

Sekä saatekirje että kysely olivat molemmat englanninkielisiä. Kysely oli sisältönsä identtinen aikaisemman version kanssa, mutta kuitenkin eri kysely, jotta vastaukset eivät voineet mennä sekaisin.

Saksankielisen markkina-alueen matkanjärjestäjiltä saatiin kaksi vastausta. Haasteena oli löytää matkanjärjestäjien sähköpostiosoitteet, koska monesti yritysten nettisivuilla oli vain yhteydenottolomake, joka on tarkoitettu matkatarjousten tekemisiin. Käyttämällä info-alkuista sähköpostiosoitetta viestit luultavasti menivät perille, koska ne eivät palautuneet takaisinkaan. Kyselyn toisessa vaiheessa ei lähetetty muistutusviestejä, koska ne eivät tuottaneet tulosta ensimmäisessäkin vaiheessa.

Vaikka kahden ensimmäisen kyselyvaiheen vastauksissa oli jo kylläntymisen merkkejä, yritettiin kyselyyn vastaajia etsiä vielä lisää, jotta tutkimus olisi ollut kattavampi. Keskusteluissa paikallisten matkailualan ammattilaisten kanssa löytyikin muutamia kontakteja, samoin yksi sosiaalisesta mediasta. Kolmannessa vaiheessa kyselylinkki saatekirjeineen lähetettiin sähköpostitse kahdelle englantilaiselle ja kahdelle venäläiselle sekä yhdelle suomalaiselle matkanjärjestäjälle. Lisäksi yhdelle suomalaiselle matkanjärjestäjälle lähetettiin ensin haastattelupyyntö ja sen jälkeen esitettiin kyselyn kysymykset sähköpostitse. Kaikilla yhteisenä tekijänä oli, kuten edellisissäkin vaiheissa, jo olemassa oleva operointi Järvi-Suomen alueella ja mahdollisesti luksus-matkojen järjestäminen. Näihin kyselyihin saatiin vastaus yhdeltä suomalaiselta matkanjärjestäjältä.

6 TUTKIMUSTULOKSET

6.1 Vastausten analysointi

Laadullista tutkimusta pidetään joustavana lähestymistapana, joka sallii erilaiset etenemispolut niin itse tutkimuksessa kuin tulosten tulkinnassa. Kerätyn aineiston on tarkoitus vastata asetettuun tutkimuskysymykseen. (Kananen 2010, 43, 139.) Tulkinta tulee kuitenkin tehdä sen tiedon varassa, mikä on saatu. Ylitulkintaa tulee välttää, ettei tutkimuksen luotettavuus ja pätevyys kärsisi. (Vilkkä 2005, 86.) Tässä opinnäytetyössä aineistoa analysoidaan induktiivisesti eli aineistolähtöisesti, mikä tarkoittaa sitä, että yksittäisten tapausten avulla pyritään yleistyksiin (Kananen 2010, 40).

Koska kyselyn vastauksia oli vähän, varsinaista tiivistystä tai litterointia (puhtaaksikirjoitusta) ei tarvinnut tehdä. Sen sijaan tulokset kirjattiin taulukkoon sitä mukaa kun vastauksia saatiin. Tämä menetelmä mahdollisti tulosten ristiintaulukoinnin. Ristiintaulukoinnissa tarkastellaan kahta muuttujaa tai kysymystä samanaikaisesti (Kananen 201, 106). Ristiintaulukointia voi tässä tutkimuksessa hyödyntää esimerkiksi valitsemalla muuttujiksi vastaajan markkina-alueen (saksankielinen) ja vetovoimaisimmat attraktiot. Tutkimuskysymyksen kannalta tärkeimmät vastaukset saadaan todennäköisesti avointen kysymysten vastauksista.

6.2 Kyselyn tulokset

Kyselyä lähetettiin kaikkiaan 26 matkanjärjestäjälle ja vastauksia saatiin 4 kappaletta. Vastausprosentiksi saadaan 15. Kysely toteutettiin anonyymisti, eikä yksittäisiä yrityksiä pysty tunnistamaan vastauksista. Saksankielisen markkina-alueen matkanjärjestäjät, joilta saatiin kaksi vastausta, pystyy erottelemaan ja analysoimaan omana ryhmänään. Kaksi muuta kyselyyn vastannutta matkanjärjestäjää toimii globaalisti.

Vastauksista selvisi, että Järvi-Suomen alue on tuttu kaikille neljälle matkanjärjestäjälle, ja yksi yritys on järjestänyt tilausmatkoja alueelle. Charter-lentoja liiketoiminnassaan oli käyttänyt kaksi ja kaksi puolestaan ei. Mikkelin kansainvälisen lentoaseman olemassaolosta oli kolme vastaajaa tietoisia, ja yksi ei tiennyt.

Liiketoiminnan kannalta matkanjärjestäjät arvottivat neljää keskeistä lentoaseman ominaisuutta. Vastaukset esitellään seuraavassa taulukossa 2.

	ei tärkeä	melko tärkeä	erittäin tärkeä
Suora lento kohteeseen	1	3	
Nopea siirtymäaika lentoasemalla		3	1
Joustavat ja räätälöidyt maapalvelut	1	2	1
Halvemmat operointikustannukset verrattuna alueen muihin lentoasemiin	1	2	1

Taulukko 2. Lentoaseman ominaisuudet ja niiden tärkeys matkanjärjestäjien mielestä.

Suoria lentoja kohteeseen piti melko tärkeinä kolme vastaajaa, ja yksi ei pitänyt tärkeänä. Nopeaa siirtymäaika piti melko tärkeänä kolme vastaajaa ja yksi erittäin tärkeänä. Joustavien ja räätälöityjen maapalvelujen sekä alueen muihin lentoasemiin verrattuna halvempien operointikustannusten osalta vastaukset hajautuivat kaikille vastausvaihtoehdoille.

Kysymykseen charter-lentojen järjestämisestä tulevaisuudessa Mikkelin lentoasemalle saatiin kaikilta matkanjärjestäjiltä kieltävät vastaukset. Perustelun esittivät kaikki vastaajat (Kuva 8).



Kuva 8. Matkanjärjestäjien perustelut, miksi he eivät harkitse järjestävänsä lentoja Mikkelin lentoasemalle tulevaisuudessa.

Kahdessa vastauksessa oli mainittu yksi, yhdessä kaksi ja yhdessä kolme perustelua. Vastauksissa suurimmat syyt jakautuivat kahdelle eri perustelulle: liian suuri taloudellinen riski sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyys. Kiinnostuksen puute, alueen tarjonta suhteessa riskeihin sekä mökkien puute heidän ohjelmassaan olivat yksittäisiä perusteluja. Lisäksi yhden matkanjärjestäjän liikevaihto on liian pieni järjestämään charter-lentoja.

Avoimeen kysymykseen asiakkaiden kannalta Saimaan alueen mielenkiintoisimmista attraktioista saatiin vastaukset kaikilta matkanjärjestäjiltä (kuva 9).



Kuva 9. Saimaan alueen mielenkiintoisimmat attraktiot.

Kolmessa vastauksessa oli mainittu vain yksi attraktio ja yhdessä neljä. Savonlinnaan kohdistuu suurin osa vastauksista, mutta on huomioitava, että näistä yhtä lukuun ottamatta kaikki ovat samalta vastaajalta. Savonlinna on mainittu kahden vastaajan vastauksissa, yhdessä luonto ja yhdessä mökit. Mikkeli on mainittu välietappina matkalla pohjoiseen tai Savonlinnaan. Mökit ja luonto ovat attraktioita, jotka eivät ole paikkaan sidottuja vaan ovat olemassa koko Järvi-Suomen alueella.

Lisäkommenttina yhdessä vastauksessa kritisoitiin Mikkelin viime vuosina koronneita hotellihintoja. Toinen matkanjärjestäjä puolestaan kommentoi: ”Lentokenttä on tärkeä, muttei yksinään ratkaise peliä. Houkutteleva, aidosti omaperäinen matkailutarjonta on merkittävämpää.”

6.3 Tutkimuksen luotettavuus

Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta on vaikeampi arvioida kuin määrällisen tutkimuksen, koska lähinnä luonnontieteitä varten kehitetyt luotettavuusmittarit, kuten reliabiliteetti (tutkimustulosten pysyvyys) ja validiteetti (oikeiden asioiden tutkiminen), eivät suoraan sovellu kohteisiin, joissa tutkitaan ihmisiä tai erilaisia ryhmiä. Luotettavuuskysymykset onkin huomioitava työn eri vaiheissa dokumentoimalla ratkaisut ja valinnat perusteluineen, jolloin kyseessä on niin menetelmien kuin koko työn arvioitavuus. Tutkimustulosten tulkinnassa voitulla erilaisia tulkintoja vaihtamalla tarkastelukulmaa tai tutkimusongelmaa. Mikäli kaksi tutkijaa päätyy saman tutkimusongelman tulkinnassa samaan lopputulokseen, on kyseessä tulkinnan ristiriidattomuus eli eräänlainen reliabiliteetti. (Kananen 2010, 68-70.)

Tässä opinnäytetyössä kysely toteutettiin kolmessa vaiheessa. Vastausten vähäinen määrä vaati pohtimaan koko tutkimuksen ajan, mikä määrä vastauksia vaaditaan, jotta tutkimus olisi luotettava. Koska kyselyn kohderyhmänä oli matkanjärjestäjät, oli ymmärrettävää, ettei heillä välttämättä ollut aikaa vastata kyselyihin tärkeämpien työtehtävien ohessa, eikä vastaaminen olisi ollut liiketoiminnan kannalta mitenkään hyödyllistä. Sen sijaan he, jotka vastasivat, olivat mahdollisesti tarpeeksi kiinnostuneista alueesta ja siksi valmiita uhraamaan hetkisen aikaansa kyselyyn, jotta se kehittäisi matkailua Mikkelin matkailualueella. Tällöin myös heidän antamansa vastaukset voisivat olla luotettavia. Luotettavuutta lisäsi myös se, että kysely toteutettiin anonyymisti, jolloin on helpompi antaa totuudenmukaisia vastauksia.

Vastauksia analysoitiin ja dokumentoitiin tutkimuksen alusta alkaen. Jo kolmen vastauksen jälkeen oli kylläntymistä havaittavissa tutkimusongelman kannalta tärkeimmissä kysymyksissä, ja neljäs vastaus lisäsi sitä entisestään. Kylläntymispiste oli saavutettu, eikä tutkimusta ollut enää tarpeellista jatkaa.

Lisäksi vastaukset olivat samansuuntaisia kuin Väyläviraston (2019a) tekemässä julkaisussa, johon oli koottu tietoa matkailun saavutettavuuteen ja matkaketjuihin liittyvistä selvityksistä. Tässä opinnäytetyössä tulosten ristiriidattomuus puhuu tutkimuksen luotettavuuden puolesta.

Vaikka laadullinen tutkimus ei yleistä, tutkimustulosten pitäisi olla jossain määrin siirrettävissä vastaavanlaisiin tapauksiin (Kananen 2010, 70). Tässä työssä saadut tutkimustulokset ovat osittain hyödynnettävissä muidenkin pienten maakuntalentokenttien toimintaa kehitettäessä incoming-matkailun avulla.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämän tutkimuksen tuloksista voidaan päätellä, että matkanjärjestäjien mielestä Saimaan alueella Savonlinnan seudun matkailullinen vetovoima on suurempi kuin Mikkelin seudun. Välimatkaa Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei pidetä erityisen ongelmallisena, vaan ennemminkin Helsinki on ryhmämatkailijoille tärkeämpi kohde kuin Mikkeli. Mikkeli koetaan tämän kyselyn perusteella ”piipahduspaikaksi” matkalla johonkin muualle. Mikkelin matkailualueen vetovoiman puute voidaankin nähdä syyksi siihen, miksi matkanjärjestäjät eivät näe liiketoiminnan kannalta järkevänä järjestää charter-lentoja suoraan Mikkeliin.

Mielenkiintoisimmiksi attraktioiksi mainitut luonto ja mökit ovat Mikkelin matkailualueen kannalta asioita, joiden pohjalta kannattaa kehittämis- ja tuotteistamistoimia jatkaa. Suurin mahdollisuus lieneekin saksankieliseltä markkina-alueelta saadussa vastauksessa, jossa mökit mainitaan mielenkiintoisimmaksi attraktioksi, ja mökkien puute yhtenä syynä, miksi matkanjärjestäjä ei harkitse lentoja suoraan Mikkeliin. Saksankielisen markkina-alueen matkanjärjestäjät kiinnittävät tämän tutkimuksen mukaan huomiota matkailupalvelujen hintakehitykseen.

Lentoaseman osalta vastauksista voidaan päätellä, että Mikkelin lentoasema on ”pimennossa”, koska yksi matkajärjestäjä ei ollut tietoinen sen olemassaolosta, vaikka Järvi-Suomi oli alueena tuttu. Suoria lentoja ja nopeaa siirtymäaikaa lentoasemalla pidetään yleensä melko tärkeinä, ja ne voidaankin nähdä lisäarvoa tuovana ominaisuutena lentoasemalle. Joustavien maapalvelujen ja

halvempien operointikustannusten osalta vastauksista ei voi tehdä yleistyksiä, mutta vastauksista nähdään, että ne eivät olleet tärkeitä aasialaisille luksus- ja vip- matkoja järjestäville yrityksille, kun taas muille ne olivat melko tai erittäin tärkeitä. Aasialaisille luksus-matkanjärjestäjille olisi tämän kyselyn mukaan kohdistettava enemmän suoraa markkinointia Mikkelin matkailualueesta, koska Savonlinna koettiin Saimaan alueen mielenkiintoisimmaksi attraktioksi ja Mikkelin ei puolestaan ollut tarpeeksi kiinnostava kohde.

Kuten yhden vastauksen lisäkommentissa todettiin, ettei lentokenttä yksinään ratkaise peliä, vaan houkutteleva, aidosti omaperäinen matkailutarjonta on merkittävämpää, on tutkimusongelman ratkaisemisessa otettava huomioon kaikkien kolmen osatekijän; matkailutuotetarjonnan, kohderyhmät tavoittavan markkinoinnin ja saavutettavuuspalvelujen kehittäminen, kuten myös Saavutettavuus matkailun menestystekijänä -luvussa (4.4) todettiin. Tästä syystä kehittämisehdotuksia ei tämän tutkimuksen perusteella voi kohdistaa pelkästään lentoaseman toimintaan, vaan ne on tehtävä koko Mikkelin matkailualueen toimintaa tarkastellen. Koska Mikkelistä puuttuu paikallinen incoming-matkanjärjestäjä, korostuu Mikkelin kaupungin rooli niin lentoasemansa kuin kehitysyhtiönsä omistajana. Mikkelin seudun matkailullisen vetovoiman lisääntyminen todennäköisesti edesauttaisi lentoyhtiöitä kiinnostumaan reittilentojen palauttamisesta Mikkelin.

Lentoaseman osalta tärkein kehittämiskohde on markkinointi. ”Markkinointi- ja muita toimenpiteitä” edellyttää kaupunginvaltuustokin tehtyään päätöksen, ettei lentokentän toimintaa lakkauteta (Mikkeli 2019a). Koska kyselyn vastauksissa tuli esiin, ettei Mikkelin lentoaseman olemassaolosta välttämättä tiedetä, olisikin lentoaseman markkinointi otettava osaksi Visit Mikkelin ja Visit Saimaan tekemää matkailumarkkinointia ja -neuvontaa, vaikka luonnollisesti sitä vaikeuttaa kaupallisten reittilentojen puuttuminen. Saimaan luksus-kohteiden markkinoinnissa charter-lentojen hyödyntäminen on jo tiedostettu, kuten Miksei Oy:n selvitysraportista asia ilmenee (Mikkelin kaupunki 2019c, 7).

Lentoaseman kaikessa toiminnassa olisi huomioitava ympäristötietoisuus ja sen läpinäkyvyys. Monet lentoaseman toiminnoista ovat esimerkiksi ympäristöluvan piiriin kuuluvia, kuten kenttäalueen kunnossapito, jäänpoisto- ja jään-

estokäsittelyt, jätehuolto ja sekä varsinaisesta lentotoiminnasta aiheutuva lentomelu, joten ympäristön kannalta laiminlyönnit eivät edes ole käytännössä mahdollisia. Lentoliikenteen ympäristövaikutukset ovat kuitenkin kuluttajien valinnoissa yhä enemmän ratkaisevassa asemassa, kuten matkailun Tulevaisuuden näkymät ja tavoitteet -luvussa (3.5.) mainittiin, joten kaikki positiivinen julkisuuskuva ja toiminnan läpinäkyväksi tekeminen ovat ensiarvoisen tärkeitä. Ympäristöasiakokonaisuutta voisi tarjota alan opiskelijalle harjoittelu- tai opinäytetyöksi ja sen tavoitteena voisi olla Mikkelin lentoaseman hiilineutraalisuus Finavian (2019h) lentoasemien tapaan.

Matkaketjujen kehittäminen tarjoaa uusia mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Se, mihin Mikkelin lentoasema voisi matkaketjujen kehittämisessä vaikuttaa, olisi matkaketjun jatkuminen joustavasti itse määränpäähän. Tähän sopisi yhteistyö yhteiskäyttöautoa tarjoavan yrityksen tai perinteisen autovuokraamon kanssa. Digitaalinen varauspalvelu ja ympäristöystävälliset kulkuneuvot kuuluisivat luonnollisesti palvelukokonaisuuteen.

Saksankielisen markkina-alueen mökkeilijät ovat tämän tutkimustuloksen mukaan potentiaalisin kohderyhmä, jolle Mikkelin seutua kannattaisi markkinoida. Mökkilomaan järven rannalla olisi paketoitu charter-lento eteläisestä Saksasta suoraan Mikkeliin sekä yhteiskäyttö- tai vuokra-autopalvelu. Business Finlandin (s.a.b) mukaan saksalaisten matkailijoiden trendinä on lyhyemmät lomat ja niitä tehdään useampi vuodessa. Lisäksi potentiaalisista matkailijoista huomattava osa asuu hyvien lentoyhteyksien lähetyvillä, vanhan ”90 minuuttia kentälle” -säännön mukaisesti. Mikkelin matkailualueella mökkilomien tuotteistaminen vaatisi riittävän vuokramökkikapasiteetin varaamista tähän tarkoitukseen. Mökkilomamarkkinoinnin kohdentaminen saksankielisillä markkinoilla asiakkaisiin, jotka olisivat kiinnostuneet lentämään suoraan Mikkeliin, vaatisi todennäköisesti jatkotutkimusta.

Kyselyyn ei saatu vastauksia venäläisiltä matkanjärjestäjiltä, mutta Moskovan seutu on jo sopivalla lentoetäisyydellä Mikkelistä, kun Pietari puolestaan on vielä kohtuullisen automatkan päässä. Business Finlandin (s.a.c) mukaan venäläiset matkustavat Suomeen ympäri vuoden ja myös vähemmän tunnettuihin maaseutukohteisiin. Moskovan seutu olisikin mökkilomamarkkinoinnin osalta samalla tavalla jatkotutkimuksen arvoinen kohde kuin saksankielinen

Eurooppa. Esimerkiksi Norjaan on jo järjestetty kesäkauden charter-matkoja suoraan Moskovasta (Business Finland s.a.c).

Matkailun nousevista kohderyhmistä (luku 3.5) esimerkiksi liikuntarajoitteiset olisivat tutkimisen, kehittämisen ja tuotteistamisen arvoinen kohderyhmä. Tällä kohderyhmällä olisi mahdollista jatkaa matkailusesonkia kesäkauden ulkopuolelle. Työ- ja elinkeinoministeriön (2019a) mukaan esteettömän matkailun markkinasegmentissä on paljon potentiaalia, mutta myös kehitettävää niin fyysisten puitteiden osalta kuin aistirajoitteen kanssa matkailevien osalta. Sekä liikunta- että aistirajoitteisille luonto, jopa luonto-luksus, voisi olla matkailutuotteen keskeinen teema. Mikkelin lentoasema pystyisi järjestämään rauhallisen ja turvallisen ympäristön erityisryhmille tarvittavine lisäpalveluineen ilman suuren lentoaseman ruuhkaa ja hälinää.

Tämä opinnäytetyö oli rajattu incomig-matkailuun, mutta kehittämismahdollisuuksia on myös outgoing-matkailussa eli suomalaisten matkailussa ulkomaille. Lomalentojen järjestäminen Mikkelistä suoraan Välimeren lomakohteisiin muiden maakuntalentoasemien tapaan olisi jatkotutkimuksen arvoinen tutkimuskohde. Maan sisäisten charter-lentojen mahdollisuutta esimerkiksi pohjoisen Lapin keväthangille kannattaisi myös tutkia.

8 OMA POHDINTA

Vaikka opinnäytetyön tulokset eivät olleet Mikkelin matkailukehityksen ja veto-voimaisuuden osalta imartelevia, antoi opinnäytetyö kuitenkin uskoa siihen, että mahdollisuusiakin on olemassa. Mikkelistä ei todennäköisesti tule, eikä tarvitsekaan tulla, suuria massoja vetävä matkakohde, vaan ihanteena olisi mielestäni kestävän kehityksen arvot huomioiva pienten matkailijasegmenttien kohde, jonne voi myös lentää. Hiilijalanjälkeä laskettaessa pitäisikin ottaa huomioon matkaketju kokonaisuutena, eikä kiinnittää huomiota vain siihen, miten kohdealueelle saavutaan. Ennusteiden mukaan matkailu kasvaa ja lentoliikenne lisääntyy joka tapauksessa, ja kasvuun olisi päästävä Mikkelin seudullakin mukaan. Perehtyminen lentoliikenteen tulevaisuuden kehitysnäkymiin antoi itselleni uskoa siihen, että lentäminen tulee vielä joskus olemaan paitsi nopea, myös ekologinen matkustusmuoto. Suunnitelmat nopeammasta junayhteydestä Helsingistä Mikkeleihin toteutuvat aikaisintaan vuosikymmenien

kuluttua, joten alueen saavutettavuuden kannalta panostus lentoliikenteen kehitykseen on nopeammin hyödynnettävissä jo olemassa olevan infrastruktuurin vuoksi.

Matkailun kehittämisessä ollaan menty hyvään suuntaan, niin valtakunnallisesti kuin paikallisestikin; tästä esimerkkinä Saimaan eri matkailualueiden välinen yhteistyö. Toivottavasti tätä yhteistyötä voidaan tehdä myös lentoliikenteen kehittämisessä niin, että Mikkelin, Savonlinnan ja Lappeenrannan alueet hyödyntäisivät lentoasemiaan matkailumarkkinoinnissaan kaikkien kannalta järkevästi, tehokkaasti ja tasapuolisesti kunkin alueen omat luontaiset vahvuudet huomioiden. Mikkelin seudun matkailumarkkinoinnissa ei pidä kuitenkaan unohtaa matkailualueen pohjoista ja läntistä osaa, jotka ovat Kymijoen vesistöä ja lähes yhtä suuri potentiaali matkailun kehittämisessä kuin Mikkelin matkailualueeseen kuuluva osa Saimaata. Mikkelin lentoaseman sijainti on ihanteellinen näiden kahden suuren vesistön keskellä.

Mikkelin matkailualueen saavutettavuus opinnäytetyön aiheena oli sellainen, mikä minua on kiinnostanut koko opintojeni ajan. Toimeksiantajana Mikkelin lentoasema antoi aiheelle mielenkiintoisen tarkastelukulman, ja pääsinkin näin perehtymään syvällisemmin lentoliikenteeseen. Teoriaosuuteen löytyi lähdemateriaalia todella paljon, ja vaikeutena olikin sen karsiminen. Mielestäni teoriaosuudesta muodostui lopulta hyvä asiakokonaisuus, josta löytyi perusteluja niin tutkimusvastausten tulkintaan kuin kehittämisehdotuksiin. Tutkimusongelmaan saatiin vastaus, joten tutkimusmenetelmä oli tähän opinnäytetyöhön sopiva. Kyselyyn toki toivoin enemmän vastauksia, mutta vastausten laatu oli hyvä, ja siihen olen tyytyväinen. Jälkikäteen ajateltuna teoriaosuuden työstäminen eli kirjoittaminen olisi pitänyt aloittaa aiemmin. Materiaali oli jo lähes kerätty kokoon ennen kirjoitustyön aloittamista, joten aineiston uudelleen läpikäynti ja puhtaaksikirjoitus hidastivat jonkin verran prosessin läpivientiä. Tutkimus kannatti tehdä, koska tutkimusongelmaan saatujen vastausten pohjalta Mikkelin kaupunki pystyy kehittämään matkailua kokonaisvaltaisesti niin matkailuorganisaationsa kuin lentoasemansa kautta. Kyselyn myötä tietoisuus Mikkelin lentoaseman tarjoamista mahdollisuuksista todennäköisesti lisääntyi matkanjärjestäjien keskuudessa.

LÄHTEET

Airbus. 2019. A3129ceo. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.airbus.com/aircraft/passenger-aircraft/a320-family/a319ceo.html> [viitattu 24.6.2019].

Auranen, E. & Halmela, L. 2018. Opinnäytetyö: Lentoyhtiötoiminta ja Porin reittilentoliikenne. Satakunnan ammattikorkeakoulu. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/152613/Auranen_Elli_Halmela_Laura.pdf?sequence=1&isAllowed=y [viitattu 14.6.2019].

Business Finland. 2018. Matkailun suuralueet Järvi-Suomi. PDF-dokumentti. Päivitetty 28.9.2018. Saatavissa: <https://www.businessfinland.fi/globalassets/finnish-customers/02-build-your-network/visit-finland/matkailun-suuralueet-jarvi-suomi.pdf> [viitattu 18.5.2019].

Business Finland. 2019a. Suomen matkailuvienti kasvoi miljardilla eurolla vuodessa. WWW-dokumentti. Päivitetty 6.3.2019. Saatavissa: <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2019/visit-finland/suomen-matkailuvientikasvoi-miljardilla-eurolla-vuodessa/> [viitattu 12.7.2019].

Business Finland. 2019b. Visit Finland Matkailijatutkimus 2018. PDF-dokumentti. Päivitetty 30.4.2019. Saatavissa: <https://www.businessfinland.fi/contentassets/f3b843d2ffe643669b359ae52317738d/visit-finland-matkailijatutkimus-2018.pdf> [viitattu 18.5.2019].

Business Finland. s.a.a. Matkailun edistäminen: Visit Finland. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/visit-finland/> [viitattu 12.7.2019].

Business Finland. s.a.b. Saksa: Slow-teema kiinnostaa Saksassa. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/toiminta-markkinoilla/saksa/> [viitattu 30.7.2019].

Business Finland. s.a.c. VENÄJÄ JA IVY: Matkustus Venäjältä Suomeen. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/toiminta-markkinoilla/venaja/> [viitattu 30.7.2019].

Edelheim, J. & Ilola, H. (toim.) 2017. Matkailututkimuksen avainkäsitteet. Rovaniemi: Lapland University Press.

Etelä-Savon Maakuntaliitto. 2016. Puhtaasti Paras! Etelä-Savo Saimaan maakunta / Strategia 2030. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.esavo.fi/resources/public//Maakuntaliitto/Maakuntastrategia/Puhtaasti_paras.pdf [viitattu 1.4.2019].

Finavia Oyj. 2019a. Lentoliikennemaksut ja yleiset palveluehdot 1.1.2019 alkaen. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/media/2704/download?navref=paragraph> [viitattu 14.5.2019].

Finavia Oyj. 2019b. Keitä me olemme ja mitä teemme. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/finavia-yrityksena/visio-ja-strategia> [viitattu 1.5.2019].

Finavia Oyj. 2019c. Finavian historia: Lentoasemaverkon historia. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/finavia-yrityksena/finavian-historia> [viitattu 1.5.2019].

Finavia Oyj. 2019d. Tietoa lentoliikenteestä. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tietoa-lentoliikenteesta> [viitattu 1.5.2019].

Finavia Oyj. 2019e. Matkustajamäärät lentoasemittain. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Matkustajat%20lentoasemittain%201998-2018.pdf> [viitattu 30.7.2019].

Finavia Oyj. 2019f. Helsinki-Vantaan kehitysohjelma. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/lentoasemat-kehittyvat/helsinki-vantaan-kehitysohjelma> [viitattu 30.7.2019].

Finavia Oyj. 2019g. Lentoasemat kehittyvät. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/lentoasemat-kehittyvat> [viitattu 30.7.2019].

Finavia Oyj. 2019h. Uutishuone: Finavia kiristää tavoitteitaan – kaikista lentoasemista nollapäästöisiä jo tänä vuonna. WWW-dokumentti. Päivitetty 19.3.2019. Saatavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2019/finavia-kiristaa-tavoitteitaan-kaikista-lentoasemista-nollapaastoisia-jo-tana> [viitattu 30.7.2019].

Finavia. s.a. Kohteet – Reitit – Aikataulut. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://finavia.fltmaps.com/fi> [viitattu 9.7.2019].

Google Maps. 2019. Reittihaku. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.google.fi/maps/dir/> [viitattu 9.7.2019].

Hakola, M. 2007. Aika matka kiitotiellä: The Finavia Story. Helsinki: Multikustannus Oy.

Hamic-Hodzic, Z. & Leinonen, J. 2010. Opinnäytetyö: Saksalaiset matkailijat Kainuussa – matkailun parissa toimivien näkemyksiä kansainvälisestä matkailuliiketoiminnasta. Kajaanin ammattikorkeakoulu. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/23587/Hamzic-Hodzic_Zijada_Leinonen_Jenni.pdf?sequence=1&isAllowed=y [viitattu 14.6.2019].

Hernetkoski, M. 2019a. Mikkelin lentoasema 2018 -toimintakertomus. Printtikopio.

Hernetkoski, M. 2019b. Mikkelin lentoaseman vt. päällikkö. Sähköpostiviesti 20.5.2019.

Hernetkoski, M. 2019c. Mikkelin lentoaseman vt. päällikkö. Lentotilastot. Sähköpostiviesti 14.5.2019.

Hernetkoski, M. 2019d. Mikkelin lentoaseman vt. päällikkö. Haastattelu 16.5.2019.

Hernetkoski, M. 2019e. Mikkelin lentoaseman vt. päällikkö. Sähköpostiviesti 15.2.2019.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2008. Tutki ja kirjoita. 13-14., osin uudistettu painos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Huet, P. 2008. Departure 2093 - Viisi visiota lentomatkailusta: Lentomatkailu kaksinkertaistuu 15 vuoden välein. Julkaisija Finnair Oyj. Paino Libris Oy.

IATA. 2019a. IATA Industry Statistics – Fact Sheet. PDF-dokumentti. Päivitetty 06/2019. Saatavissa: https://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-industry-facts.pdf [viitattu 25.6.2019].

IATA. 2019b. IATA Forecast Predicts 8.2 billion Air Travelers in 2037. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2018-10-24-02.aspx> [viitattu 26.5.2019].

Ikonen, S. 2010. Opinnäytetyö: Talvimatkailun imago ja vetovoimatekijät Savonlinnan seudulla. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/13015/Ikonen_Sini.pdf?sequence=1&isAllowed=y [viitattu 14.6.2019].

Ilmavoimat. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://ilmavoimat.fi/ilmavoimien-historia#Ilmavoimien%20alkuvaiheet%20\(1918\)](https://ilmavoimat.fi/ilmavoimien-historia#Ilmavoimien%20alkuvaiheet%20(1918)) [viitattu 3.5.2019].

Järviwiki. 2018. Suomen ympäristökeskus. WWW-dokumentti. Päivitetty 29.11.2011. Saatavissa: http://www.jarviwiki.fi/wiki/Suomen_kunnat [viitattu 17.5.2019].

Kaartinen, K. 2013. Diplomityö: Suomen lentoliikenne vuonna 2030 – neljä skenaariota. Tampereen teknillinen yliopisto. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://www.tut.fi/verne/aineisto/diplomityo_kaartinen.pdf [viitattu 14.6.2019].

Kananen, J. 2010. Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Korhola, A. 2008. Departure 2093 - Viisi visiota lentomatkailusta: Onko pa-luuta lentämisen eleganssiin?. Julkaisija Finnair Oyj. Paino Libris Oy.

Koskela, K. & Strand, J. 2014. Opinnäytetyö: Kemi – Tornion alueen matkailu-palveluiden ja lentoliikenteen toimivuus matkanjärjestäjän näkökulmasta. Lapin ammattikorkeakoulu. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/88349/Strand_Jaana.pdf?sequence=1&isAllowed=y [viitattu 14.6.2019].

Lappeenranta Airport. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://lppairport.fi/> [viitattu 14.5.2019].

Leisti, T. 2015. Venäläisten matkailijoiden määrä romahti joulukuussa. WWW-dokumentti. Päivitetty 7.1.2015. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-7723578> [viitattu 3.7.2019].

Leiwo, H. 2016. Rengonharjun lentotoiminnan jatkajaksi Seinäjoen lentoasema Oy. WWW-dokumentti. Päivitetty 12.2.2016. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-8669269> [viitattu 30.7.2019].

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2015. Lentoliikennestrategia 2015–2030. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78750/Julkaisuja_2a-2015.pdf?sequence=2&isAllowed=y [viitattu 29.7.2019].

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2018a. Liikennepalvelulla helpotusta arjen liikkumiseen. WWW-dokumentti. Päivitetty 27.9.2018. Saatavissa: <https://www.lvm.fi/-/liikennepalvelulla-helpotusta-arjen-liikkumiseen-984742> [viitattu 2.7.2019].

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2018b. Liikennepalvelulaki ja kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma = Kohti kestävästä liikkumista. PDF-dokumentti. Päivitetty 4.5.2018. Saatavissa: https://www.motiva.fi/files/14697/02_03_Elina_Immonen_ja_Veikko_Vauhkonen_LVM.pdf [viitattu 2.7.2019].

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2018c. Miltä näyttää liikenteen tulevaisuus. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.pohjois-karjala.fi/documents/33565/2184367/Milt%c3%a4%20n%c3%a4ytt%c3%a4%c3%a4%20liikenteen%20tulevaisuus.pdf/8f7a28f1-5ff4-f3ae-bc19-9ee708294532> [viitattu 14.6.2019].

Maajärvi-Tanninen, L. 2019. Lappeenrannan Lentoasema Oy - Laaja liikennetilasto. Sähköpostiviesti 6.6.2019.

Mikkelin kaupunki. 2019a. Kaupunginvaltuuston pöytäkirja 17.6.2019. WWW-dokumentti. Saatavissa: [http://mikkeli.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Kaupunginvaltuusto/Kokous_1762019/Lentokenttan_toiminnan_tarkastelu_ja_jatk\(21616\)](http://mikkeli.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Kaupunginvaltuusto/Kokous_1762019/Lentokenttan_toiminnan_tarkastelu_ja_jatk(21616)) [viitattu 28.6.2019].

Mikkelin kaupunki. 2019b. Mikkelin Kansainväliset Suurmarkkinat onnistuivat yli odotusten. WWW-dokumentti. Päivitetty 24.6.2019. Saatavissa: <https://www.mikkeli.fi/uutiset/mikkelin-kansainvaliset-suurmarkkinat-onnistuivat-yli-odotusten-neljan-paivan-aikana-kavijoita-yli-65-000-tuhatta> [viitattu 2.7.2019].

Mikkelin kaupunki. 2019c. Mikkelin lentokenttä: Selvitys liiketoimintamahdollisuuksista. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://mikkeli.cloudnc.fi/download/none/%7Bde9d5feb-109f-4803-9038-38147b3a3230%7D/70973> [viitattu 2.8.2019].

Mikkelin kaupunki. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.mikkeli.fi/sisalto/palvelut/elinkeinot/lentoasema> [viitattu 14.5.2019].

Mikkelin kehitysyritys Miksei Oy. 2019a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.mikseimikkeli.fi/> [viitattu 14.5.2019].

Mikkelin kehitysyhtiö Miksei Oy. 2019b. Sähköposti 5.3.2019.

Mikkelin lentoasema. s.a. Matkustajamäärän kehitys Mikkelin lentoasemalla 1975–1998 reittiliikenteessä. Paperituloste.

Mikkelin Musiikkijuhlat s.a. Mikkelin Musiikkijuhlat lyhyesti. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.mikkelinmusiikkijuhlat.fi/fi/info/lyhyesti> [viitattu 15.5.2019].

Muotio, S. 2011. Opinnäytetyö: Seinäjoen lentoaseman tunnettuuden ja palvelujen kartoitus lähimaakunnissa. Hämeen ammattikorkeakoulu. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/30307/Seinajoen%20lentoaseman%20tunnettuuden%20ja%20palvelujen%20kartoitus%20lahimaakunnissa.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [viitattu 15.6.2019].

Mäntynen, J. 2015a. Lausunto liikenteen infrastruktuurin kehittämiseen liittyen. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMeta-tieto/Documents/EDK-2015-AK-23565.pdf> [viitattu 3.4.2019].

Mäntynen, J. 2015b. Lentoliikenne- ja kommenttipuheenvuoro seutufoorumissa 3.11.2015. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://www.seutufoorumi.fi/uploads/pdf/Mantynen_Jorma_Seutufoorumi2015.pdf [viitattu 3.4.2019].

Mäntynen, J. 2019. Liikennetekniikan professori. Radio-haastattelu 20.2.2019. Päivä tunnissa. Yle.

Ojala, O. 2019. Päivien matka rakkaudesta saunaan. *Länsi-Savo* 16.7.2019. Saatavissa: <https://lehdet.kaakonviestinta.fi/f9c9b8d8-5589-463a-9518-934e876f1445/2> [viitattu 27.7.2019].

Puhakka, R. 2011. Matkailukysynnän trendit vuoteen 2030 mennessä. Lahden ammattikorkeakoulu. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://www.kulmat.fi/images/tiedostot/Artikkelit/tuleva_trendit_2030.pdf [viitattu 11.7.2019].

Pyyny, P. 2011. Pro gradu -tutkielma: Lentoasemien vaikutukset aluetalouteen -Granger-kausalisuus analyysin sovellus. Jyväskylän yliopisto, Kauppakorkeakoulu. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/36914/1/URN%3ANBN%3Afi%3Aju-2011110811643.pdf> [viitattu 27.6.2019].

Rajavartiolaitos. s.a. Kaakkois-Suomen rajavartiosto – Rajanylityspaikkojen aukioloajat. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://www.raja.fi/k-sr/rajanylityspaikkojen_aukiolo [viitattu 9.7.2019].

Rauhämäki, H., Mäntynen, J., Mäkelä, T., Sinisalo, E. & Kalenoja, H. 2006. Lentoliikenne ja lentoasemat. Opetusmoniste 40. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto/Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos.

Rodrigue, J-P., Comtois, C. & Slack, B. 2013. The Geography of Transport Systems. Kolmas painos. E-kirja. New York: Routledge. Saatavissa:

https://transportgeography.org/wp-content/uploads/GTS_Third_Edition.pdf [viitattu 3.4.2019].

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV – menetelmäopetuksen tietovaranto. PDF-dokumentti. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja]. Saatavissa: <http://www.fsd.uta.fi/menetelma-opetus> [viitattu 15.4.2019].

Salonen, M., Toivonen, T., Tenkanen, H., Heikinheimo, V. & Järv, O. 2016. Saavutettavuuden analyysia todellisilla matka-ajoilla. Artikkelijulkaisu Positio 1/2016 -lehti, s18. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/attachments/2017/08/Positio_1-2016.pdf [viitattu 3.4.2019].

Santasalo, T. & Kaartinen, K. 2016. Mikkelin lentokentän nykytila ja kehittäminen. Raportti. WSP.

Seppälä, A. 2012. Mikkelin lentokentän historiikki 1932–2012. Mikkelin lentotaseen 75-vuotisjuhlajulkaisu.

St Michel. s.a. Mikkelin Ravit: St Michel. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.stmichel.fi/info-277/> [viitattu 17.5.2019].

Suomen Ilmailuliitto ry. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://lentopaikat.fi/> [viitattu 1.5.2019].

Sweco. 2016. Lakeland: Saimaan matkailu ja saavutettavuus. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://www.adkiivisites.com/static/sweco/saimaan-matkailu-ja-saavutettavuus/pdf/lakeland_saimaan_matkaullu_saavutettavuus_web.pdf [viitattu 8.7.2019].

Tilastokeskus. 2018. Suomen virallinen tilasto (SVT): Rakennukset ja kesämökkit 2017. Päivitetty 25.5.2018. Saatavissa: http://www.stat.fi/til/rakke/2017/rakke_2017_2018-05-25_kat_001_fi.html [viitattu 8.5.2019].

Tilastokeskus. 2019. Tilastokeskuksen PxWeb-tietokannat. WWW-dokumentti. Päivitetty 21.5.2019. Saatavissa: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_asu_rakke/statfin_rakke_pxt_116j.px/ [viitattu 8.6.2019].

Timonen, R. 1991. Tiiran lento: Maakunnallinen ilmailuhistoria v. 1932–1990. Varkaus: Varkauden Kustannus Oy.

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2019a. Kevään 2019 toimialojen näkymät: Matkailuala. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161641/Matkailualan_nakymat_kevat_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y [viitattu 1.8.2019].

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2019b. Toimialaraportit: Matkailu. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161292/TEM_3_2019_Matkailun_toimialaraportti.pdf [viitattu 12.7.2019].

Työ- ja elinkeinoministeriö. s.a. Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) rahoittaman hankkeen kuvaus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.eura2014.fi/rrtiepa/projekti.php?projektkoodi=A73220> [viitattu 15.5.2019].

UNWTO. 2019. UNWTO World Tourism Barometer and Statistical Annex, January 2019. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.e-unwto.org/doi/abs/10.18111/wtobarometereng.2019.17.1.1> [viitattu 4.5.2019].

UNWTO. s.a. Why tourism?. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www2.unwto.org/content/why-tourism> [viitattu 4.5.2019].

Van Boxtel, M. 2003. The importance of air transportation for the regional economy of Mikkeli, Savonlinna and Varkaus. Joensuu yliopisto. Saatavissa: http://epublications.uef.fi/pub/urn_isbn_952-458-305-4/urn_isbn_952-458-305-4.pdf [viitattu 27.6.2019].

Vilkka, H. 2005. Tutkimusmetodeja ammatilliselle kentälle. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://hanna.vilkka.fi/wp-content/uploads/2014/02/Tutki-ja-kehita-C3%A4.pdf> [viitattu 27.7.2019].

Vilpponen, S. 2018. Mikkelin ruuhkaviikonloput täyttävät hotellit. *Länsi-Savo* 6.7.2018. Saatavissa: <https://lansi-savo.fi/uutiset/lahella/b05e2fa2-440f-48ca-856d-d29f0056571a> [viitattu 27.5.2019].

Visit Finland. 2019a. Destination Lakeland: Where to go. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.visitfinland.com/lakeland/> [viitattu 1.8.2019].

Visit Finland. 2019b. Tilastotietokanta Rudolf: Majoitustilasto. WWW-dokumentti. Päivitetty 26.4.2019. Saatavissa: http://visitfinland.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/VisitFinland/VisitFinland_Majoitustilastot/visitfinland_matk_pxt_116t.px/?rxid=aa004dda-fb89-455a-8ace-4b171019903c [viitattu 19.5.2019].

Visit Finland. 2019c. Tilastotietokanta Rudolf: Majoitustilasto. WWW-dokumentti. Päivitetty 26.7.2019. Saatavissa: http://visitfinland.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/VisitFinland/VisitFinland_Majoitustilastot/visitfinland_matk_pxt_116t.px/?rxid=aa004dda-fb89-455a-8ace-4b171019903c [viitattu 27.7.2019].

Visit Mikkeli. s.a. Mikkelin seudun virallinen matkailusivusto. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.visitmikkeli.fi/> [viitattu 15.5.2019].

VR. 2019. Katso aikataulut ja osta junalippu. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://shop.vr.fi/onlineshop/Welcome.do> [viitattu 9.7.2019].

Vuoristo, K. & Vesterinen, N. 2009. Lumen ja suven maa: Suomen matkailumaantiede. 3. painos. Helsinki: WSOYpro Oy.

Väylävirasto. 2019a. Matkailun saavutettavuus ja matkaketjut -kehittämispolku. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://urn.fi/URN:978-952-317-670-6> [viitattu 1.4.2019].

Väylävirasto. 2019b. Valtakunnalliset liikenteelliset solmut ja niiden merkitys yhteistyön kannalta. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2019-09_valtakunnalliset_liikenteelliset_web.pdf [viitattu 3.7.2019].

Mikkeli Airport



Dear Tour operator,

As a student in Bachelor's Degree Programme of Tourism and Hospitality at South-Eastern Finland University of Applied Sciences I created this enquiry for my thesis. All responses will be handled anonymously and confidentially. If there are any questions don't hesitate to contact me by e-mail: ojaho023@edu.xamk.fi.

I'm very thankful for your efforts and responses.

*Kind regards,
Jaana Honkanen*

1. Is Finnish Lakeland Region familiar to your company?

- Yes
 No

2. Do you use charter flights in your company?

- Yes
 No

3. Has your company organized charter tours to any destination in Finnish Lakeland?

- Yes. Where to?
 No

4. Were you aware (before this enquiry) there is an international airport in Mikkeli?

Yes

No

5. How important do you consider (from the business point of view) the following things and features?

	Not important	Quite important	Very important
Direct flights to the destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fast transfer time at the airport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flexible and customized ground handling services	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reduced operating costs compare to other airfields in the area	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Could you consider organizing the charter flights to Mikkeli Airport in the future?

Yes

No. Any reason for that?

7. Which attractions in Lake Saimaa Region are the most interesting for your clients?