

Meri-Lapin matkailun rooli Kemi-Tornion lentoliikenteen
kehittämisessä

Eeva Eskonniemi

Kaupan ja kulttuurin osaamisala
Liiketalouden opinnäytetyö
Tradenomi

KEMI 2014

TIIVISTELMÄ

KEMI-TORNION AMMATTIKORKEAKOULU, Liiketalous

Koulutusohjelma:	Liiketalouden koulutusohjelma
Opinnäytetyön tekijä(t):	Eeva Eskonniemi
Opinnäytetyön nimi:	Meri-lapin matkailun rooli Kemi- Tornion lentoliikenteen kehittämisessä
Sivuja (joista liitesivuja):	30 (3)
Päiväys:	7.5.2014
Opinnäytetyön ohjaaja(t):	Marita Wahlroos
<p>Tämän opinnäytetyön tavoitteena on selvittää Meri-Lapin alueen matkailuyrittäjien elinkeinon ja lentokentän aktiivisen toiminnan välistä riippuvuutta, sekä kartoittaa mahdollisia kehitysehdotuksia sekä potentiaalisia muuttujia, joilla kentän toiminta saataisiin vilkastumaan.</p> <p>Tutkimusote on laadullinen. Tiedonkeruu toteutetaan puolistrukturoitujen haastatteluiden avulla tutkimuksen toimeksiantajan, Kemi-Tornio kehittämiskeskus Ry:n ennalta määrittämille Meri-Lapin matkailupalvelujen tuottajille.</p> <p>Teoreettinen viitekehys sisältää Meri- Lapin alueen matkailun ja Kemin lentokentän historiaa. Työssä kerrotaan lisäksi tarkemmin kehitettävän Meri- Lapin alueen matkailuun liittyviä peruskäsitteitä, jotka tukevat tutkimuksen empiiristä osaa.</p> <p>Tutkimustuloksista ilmenee, että Meri-Lapissa tärkein hyödynnettävä matkustajaryhmä ovat liikematkustajat (incentive travel). Tuloksissa kerrotaan, minkälaisia uudistuksia ja kehittämisajatuksia matkailupalveluyritysten näkökulmasta tulisi tehdä, jotta Kemi-Tornion lentokenttä palvelisi sen nykyisiä käyttäjiä paremmin ja houkuttelisi sinne uusia käyttäjiä. Ratkaisuina esitetään mm. nykyistä parempia reittilentoaikatauluja, isompia matkustajakoneita, tasokkaampia majoituskohteita sekä lentovuoroja viikonlopuille.</p> <p>Pohdinnassa tarkastelen tutkimustuloksia, jotka kertovat karua kieltä. Kemin lentokentän taloudellinen kannattamattomuus on fakta, jonka selittäminen on haastava tehtävä. Meri-Lapin matkailualan yrittäjät ovat kuitenkin toiveikkaita ja yhteistyöllä toivotaan saatavan tuloksia aikaan lentokentän säilyttämiseksi. Tilanne on kokonaisuudessaan haastava ja tunnelma on odottava.</p>	
Asiasanat: matkailu, matkailuyritys, matkailuelinkeino, lentoliikenne.	

ABSTRACT

KEMI-TORNIO UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES, Business and Culture

Degree programme:	Bachelor of Business Administration
Author:	Eeva Eskonniemi
Thesis title:	The role of Sea-Lapland tourism in developing the Kemi-Tornio air transport.
Pages (of which appendices):	30 (3)
Date:	7.5.2014
Thesis instructor:	Marita Wahlroos
<p>The objective of this study is to find out the interrelationships between the Kemi-Tornio region's tourism industry and the operations of the Kemi-Tornio airport, identify any potential development proposals and potential variables which might result in the revival of the airport's operations.</p> <p>The research is qualitative. The empirical part of this thesis is carried out with semi-structured interviews among tourism service providers in the Sea Lapland region. The interviewees were chosen by the organization Kemi-Tornio Kehittämiskeskus Ry, i.e. a regional development centre.</p> <p>The theoretical framework includes discussing the history of the Sea Lapland region's tourism industry and the Kemi-Tornio airport. The thesis also defines and discusses basic concepts related to tourism business in the Sea Lapland region in support of the empirical part of the study.</p> <p>This thesis results indicate that the most lucrative target segment of visitors is within the incentive travel business, which should be taken increased advantage of. The research suggests activities for doing this from the point of view of local tourism businesses. The thesis describes the implementation of the various stages of the research and its results. The research findings analysis also seeks to identify development proposals for the Kemi-Tornio aviation and tourism industries, emphasizing the importance of cooperation in the future. The results suggest revival and development activities that would be beneficial from the perspective of tourism companies in order to enable the Kemi-Tornio airport to serve its existing customers and attract new customers. The current situation is challenging and at the same time expectant, with an emphasis on cooperation for improved opportunities for maintaining the aviation operations in the Sea Lapland region.</p>	
Keywords: tourism, tourist industry, travelling, airport, Sea-Lapland	

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	3
ABSTRACT	4
SISÄLLYS	5
1 JOHDANTO	6
1.1 Työn tavoitteet ja rajaus	6
1.2 Tutkimusmenetelmä	7
2 MATKAILU ELINKEINONA	8
2.1 Matkailu toimialana	8
2.2 Kannustematkat (Incentive travel)	10
2.3 Yksittäiset matkustajat (Individual travel)	11
2.4 Liikematkustus (General business travel)	11
3 MERI-LAPIN MATKAILU JA LENTOLIIKENNE	13
3.1 Meri-Lapin matkailu	13
3.2 Meri-Lapin lentoliikenne	14
4 EMPIIRISEN TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	16
4.1 Tutkimusmenetelmä ja tiedonhankinta	16
4.2 Analyysi	18
5 TUTKIMUSTULOKSET	20
5.1 Lentoliikenne palvelut	20
5.2 Asiakassegmentit	20
5.2 Lentoaikataulut	21
5.3 Lentokoneiden kapasiteetti	22
5.4 Lentokenttä ja oheispalvelut	23
5.5 Majoitus	24
5.6 Matkailuyhtiö	24
5.7 Media	25
5.8 Muuta esille tullutta	25
6 POHDINTA	27
LÄHTEET	30
LIITTEET	32
Liite 1	32
Liite 2	34

1 JOHDANTO

Matkailu on alana hyvin haasteellinen. Yrittäjä luo matkailutuotteen edellytykset, mutta tuote syntyy vasta asiakkaan myötävaikutuksella. Tuloksellinen toiminta matkailupalveluketjussa varmistetaan hyvällä palvelulla ja kyseisiä palveluita tarjoavat hyvinkin erilaiset yritykset (Pesonen, Mönkkönen & Hokkanen 2000, 7 – 8). Meri-Lapin matkailuyrittäjillä ja Kemi-Tornion lentoliikenteellä (liite 1) on pitkä historia ja kokemus matkailun saralta. Meri-Lapissa matkailu on elinkeino, jota pyritään johdonmukaisesti kehittämään. Aluekehityksen kannalta tärkeintä on saada matkailuala työllistämään seutukuntalaisia, tukemaan alue- ja paikallistaloutta sekä elävöittämään kulttuurielämää (Lapin seutukaavaliitto 1991, 87).

Meri-Lapin matkailuyrittäjien pitkää perinnettä uhkaa saatavuuden voimakas heikkeneminen. Uhkakuvana on Kemi-Tornion lentokentän sulkeminen nykyisten matkustajamäärien riittämättömyyden takia. Tiukkenevan taloustilanteen paineen alla Liikenne- ja viestintäministeriö antoi toimeksiannon toimikunnalleen alkusyksystä 2012 lentokenttäverkostojen tulevaisuutta koskevan toimeksiannon. Julkiseksi tiedoksi selvitystyöstä ei annettu paljoakaan, mutta työryhmästä saatujen tietojen mukaan tulevaisuudessa lentoliikennepalveluja tarjoava Finavia Oyj ylläpitäisi vain yli 300 000 matkustajan kenttiä Suomessa. Tämä tarkoittaa sitä, että Kemi-Tornion lentokenttää uhkaa sulkeminen lähivuosina. (Kemin ja Kajaanin lentokentät liippaisimella, 2012.)

Tämä opinnäytetyö perustuu Kemi-Tornio Kehittämiskeskus ry:n tarpeeseen selvittää Meri-Lapin alueen matkailuyrittäjien roolia lentoliikenteen kehittämisessä. Meri-Lapin alue tarvitsee elinvoimaisen matkailun jatkuvuuden turvaamiseksi toimivaa lentoliikennettä, johon toivotaan todellisia ja ratkaisukeskeisiä kehitysehdotuksia haastateltavilta Meri-Lapin alueen matkailuyrittäjiltä.

1.1 Työn tavoitteet ja rajaus

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on selvittää Meri-Lapin alueen matkailuyrittäjien elinkeinon ja lentokentän aktiivisen toiminnan välistä riippuvuutta, sekä kartoittaa mahdollisia kehitysehdotuksia sekä potentiaalisia muuttujia, joilla kentän toiminta

saataisiin vilkastumaan. Tutkimuksessa selvitetään puolistrukturoitujen haastattelujen avulla, minkälaisia uudistuksia ja kehittämissajatuksia matkailupalveluyritysten näkökulmasta tulisi tehdä, jotta lentokenttä palvelisi sen käyttäjiä paremmin ja houkuttelisi uusia käyttäjiä alueen matkailuyrityksistä sekä vapaa-ajan matkaajista. Selvitystyön ja lentoliikenteen kehittämisen tavoitteena on saada tutkimusmateriaalin avulla riittäviä työkaluja Kemin lentokentän sulkemisen torjuntaan sekä elävöittää Meri-Lapin matkailua synergiaetujen vaikutusten kautta. Tässä opinnäytetyössä otetaan huomioon ainoastaan Meri-Lapin alueen lentoliikenne, yritykset ja matkailu.

1.2 Tutkimusmenetelmä

Tämä opinnäytetyö toteutetaan kvalitatiivista, eli laadullista tapaustutkimusmenetelmää käyttäen. Tapaustutkimusmenetelmää suositellaan käytettävän, mikäli seuraavat ehdot täyttyvät: 'Mitä-', 'miten-', ja 'miksi'-kysymykset ovat keskeisellä sijalla, tutkijalla on vähän kontrollia tapahtumiin, aiheesta on tehty vain vähän empiiristä tutkimusta, tutkimuskohteena on jokin tämän ajan elävässä elämässä oleva ilmiö (Eriksson & Koistinen 2005, 8, 14).

Tapaustutkimuksen päämääränä on yhden tai useamman ratkaistavan tapauksen määrittely, analysointi ja ratkaisu. Tapauksen ratkaisun avaimena ja johdattelijana toimii tutkimuskysymys. Tapaustutkimuksessa pyritään selittämään reaalielämän ilmentymiä ja vastaamaan asetettuihin tutkimuskysymyksiin. Mikäli tutkimustuloksissa tai tapauksissa on paljon yhteneväisyyksiä, voidaan niiden mahdollisesti katsoa toimivan yleistettävyyden mittarina. Tämä ei kuitenkaan ole itsetarkoitus, vaan tarkoituksena on dokumentoida tutkimuksessa ilmenneitä keskeisiä piirteitä. Tyypillisimmillään tapaustutkimus on luonteeltaan kuvailevaa. (Eriksson & Koistinen 2005, 13; Silius & Tervakari 2006, 15, 4.)

2 MATKAILU ELINKEINONA

Tässä luvussa määritellään, mitä matkailu on ja mistä se on kehittynyt. Lisäksi kerrotaan, mihin eri matkailun muotoihin matkailu voidaan jaotella. Matkailun kysynnän muovaamat tyypillisimmät ja Suomen kannalta tärkeimmät eri matkustajaryhmät esitellään kukin omissa luvuissaan.

2.1 Matkailu toimialana

Koko historiansa ajan ihminen on liikkunut ja matkustanut. Perussyitä matkustamiseen ovat aikojen alusta asti olleet tiedonhalu, uskonto, kaupankäynti, halu löytää ja valloittaa uusia maantieteellisiä alueita ja vapaa-aika. Kaikki nämä tekijät yhdessä ovat vaikuttaneet matkailupalvelujen syntymiseen: Majoituspalveluihin, ravitsemiselinkeinon syntyyn ja kehittymiseen. Vuosisatojen kuluessa yhteiskunta on muuttunut ja tarpeet muuttuneet, matkailu on kehittynyt mukana ja muovautunut vastaamaan kysyntään. Mukaan ovat tulleet erilaiset elämispalvelut ja oheistoiminta. (Brännare, Kairamo, Kulusjärvi & Matero 2005, 240 – 241.)

Matkailusta käytetään myös nimeä turismi ja se määritellään seuraavasti: ”Matkustamista väliaikaisesti vakinaisen elinympäristön ulkopuolelle joko maan rajojen sisäpuolella, tai eri maiden välillä muussa kuin ansaitsemismerkityksessä.” Matkailulla voidaan tarkoittaa sekä liike- että vapaa-ajan matkustamista, mutta turismi käsitteenä viittaa ainoastaan vapaa-ajalla tehtäviin matkoihin. Paikkaa, johon matkailu kohdistuu, kutsutaan kohdealueeksi. Kohdealueen matkailuyrityksille matkailu on elinkeino. Elinkeinona matkailulla on merkittävät vaikutukset alueen taloustilanteeseen, sosiaaliseen elämään sekä kulttuuriin. (Pesonen, Mönkkönen & Hokkanen 2000, 17, 29.)

Määriteltäessä matkailuyritystä ei ole olemassa yksiselitteistä vastausta. Lähtökohtaisesti on niin, että jos yritys saa yli puolet tulorahoituksestaan matkailusta, voidaan silloin puhua matkailuyrityksestä. Matkailuyritykselle matkailu on elinkeino. Kyseessä voi olla periaatteessa minkälainen yritys tahansa, jos se saa pääasiallisen elantonsa matkailusta. Tällaisia yrityksiä ovat esimerkiksi erilaiset tukipalvelut,

elämispalveluntarjoajat, vähittäiskaupat ja ohjelmatoimistot. Suomessa matkailu työllistää n.80 000 henkilöä. Mukaan luettuna kaikki osa-aikaiset ja kausityöläiset matkailualalla työskentelee vuosittain useita satoja tuhansia henkilöitä. Suurin työllistäjä matkailun saralla ovat kuljetuspalvelut. Seuraavaksi suurin työllistäjä on hotelli- ja ravintola-ala ja kolmantena matkatoimistot sekä muut matkanjärjestäjät ja oheisorganisaatiot. Suomessa matkailualalla parhaiten työllistävät eteläinen Suomi sekä Lapin matkailuyritykset. Vuositasolla Suomen matkailussa liikkuu keskimäärin 5 % maamme bruttokansantuotteesta. Matkailun osuus vuosittaisesta bruttokansantuotteesta on noin 395 241 627,18 euroa. (Pesonen ym. 2000, 10 – 12.)

Matkailu voidaan jakaa kolmeen ryhmään: kyseessä olevaan maahan suuntaavaan matkailuun eli incoming- matkailuun, ulkomaille suuntautuvaan matkailuun eli outgoing- matkailuun ja kotimaan sisäiseen matkailuun. Kussakin ryhmässä on kyseessä joko vapaa-ajan matkustus tai liikematkailu. Matkailija voi olla joko päiväkävijä tai vähintään vuorokauden kohteessa viipyvä matkailija. Matkailuelinkeinoelämän kannalta on kuitenkin erittäin tärkeää luokitella matkustajat erilaisten demograafisten, elämäntyylien ja sosioekonomisten muuttujien perusteella. Kun matkustajien ikä, sukupuoli, tuloluokka, koulutus ja mahdolliset muut tekijät ovat tiedossa, voidaan räätälöidä palvelutarjontaa kysynnän suuntaan. Palvelutarjonnan lähtökohdat ovat erilaiset esimerkiksi yritysmatkailijoille ja yksittäisille matkaajille. Kyse on asiakkaiden tarpeiden ennakoinnista ja niihin vastaamisesta mahdollisimman kannattavalla liiketoiminnalla. Asiakkaiden segmentoinnilla tavoitellaan ennen kaikkea parempaa taloudellista tulosta. (Pesonen ym. 2000, 10 – 12, 34 – 35.)

Kokonaismarkkinat matkailussa koostuvat erilaisista matkustustarpeista. Matkailukysynnän muodostavat erilaiset matkustajaryhmät eli segmentit. Markkinoita voidaan tarkastella millaisesta näkökulmasta tahansa, jolloin markkinoiden koko ja luonne määräytyy sen mukaan, mistä potentiaaliset asiakkaat löytyvät. Suomessa parhaiten hyödynnettävissä oleva asiakassegmenttiryhmä ovat yksilö- ja ryhmämatkailijat. Tämä kyseinen segmentti voidaan jaotella seuraavanlaisiin lohkoihin: kannuste-, yksittäis-, ja liikematkustajiin. (Komppula & Boxberg 2002, 74 – 75.)

2.2 Kannustematkat (Incentive travel)

Euroopan standardisointikeskuksen CENin määritelmän mukaan incentive-matkailu on johtamistyökalu, joka käyttää matkailua välineenä motivoitakseen henkilöä tai antaakseen hänelle tunnustusta erityisen tasokkaista suorituksista yrityksen tavoitteiden saavuttamiseksi (Vehrelä 2000, 23).

Incentive- matkailun ero tavalliseen liikematkustamiseen on elämysten laadussa. Kannustematalla halutaan tarjota sen saajalle mahdollisimman elämyksellinen ja laadukas lomamatka. Matkan tilaajan ja matkalle lähtevien asiakkaiden lähtökohdista räätälöidään yksilöllinen matkatuote, jonka osat valitaan niin, ettei matkan kokija ole koskaan aikaisemmin niitä kokenut. Pyritään kokoamaan sellainen palveluiden tarjonta asiakkaalle, että se tuottaa elämyksiä ja unohtumattomia kokemuksia. Kannustematkailussa käytetään yleensä matkalle lähtijän aiempaa kokemusta tasokkaampaa majoitusta, eksoottisempaa matkakohdetta, tasokkaampaa kuljetusta sekä erilaisia ennen kokemattomia ohjelmapalveluja. (Vehrelä 2000, 23; Komppula & Boxberg 2002, 33.)

Kannustematkailu luetaan liikematkailuun sen maksajan vuoksi, koska maksajana toimii joku muu kuin matkailupalvelua käyttävä asiakas. Yleensä maksajan roolissa on yritys, joka on tunnistanut henkilökuntansa tärkeyden yrityksen voimavarana ja järjestänyt henkilökunnalleen kannuste- tai palkkiomatkan. Lisäksi kannuste- ja palkkiomatkoja asiakkailleen ostavat liikeyritykset, jotka palkitsevat uskollisia asiakkaitaan ja muita sidosryhmiään matkoilla. (Vehrelä 2000, 23 – 24.)

Matkailuteollisuuden keskuudessa incentive-matkailua pidetään vaikeimpana matkustamisen osa- alueena, koska valmista matkan kaavaa ei koskaan ole olemassa. Työkseen kannustematkailualalla toimivat työntekijät kokevat alan kuitenkin mielenkiintoisena ja haastavana, jossa yksikään päivä ei ole samanlainen. Työntekijöiltä vaaditaan reagoitavuutta, empatiaa ja pätevyyttä. Palveluntarjoajalta vaaditaan luotettavuutta, turvallisuutta ja uskottavuutta. (Komppula & Boxberg 2002, 52 – 54.)

Incentive-matkan tilaajalla on yleensä selkeänä tavoitteena saada luotua parempaa motivaatiota työntekijöille, uskollisuutta asiakassuhteisiin sekä tiiviimpää yhteistyötä sidosryhmien ja verkostojen välille. Tämä yhtälö tekee kannustematkasta vaikean, koska epäonnistumisen riski on suuri. Jos matka ei täytä tarkoitustaan, lopputulos on epäonnistunut ja pettymys valtava. Alan riskeihin lukeutuu myös kiivas työtahti, joka usein pakottaa asiakkaan tyytymään juuri ja juuri riittävään palvelun tasoon. Luontoon liittyvät ohjelmat, esimerkiksi revontulien katsomiseen liittyvät elämykset ovat luontoäidin varassa, ja ne eivät aina palvele retkikuntaa silloin kun olisi tarve. Järjestelyjen sujumista on yleensä palkintomatkaileijoiden mukana seuraamassa matkatoimiston edustaja. Onnistunut kannustematka on vaikutusajaltaan pitkä, se säilyy mielessä pitkään ja palkitsee matkalla ollutta vielä vuosienkin päähän. Tärkeintä lopputuloksen kannalta kuitenkin on, että aikataulut pitävät ja palvelu toimii. Lisäksi palveluhenkilökunnan ammattitaito ja tilanneherkkyys ovat avainasemassa kannustematkoilla, joissa tuotetaan elämyksiä. (Vehrelä 2000, 24.)

2.3 Yksittäiset matkustajat (Individual travel)

Matkailun alalla on otettava ryhmien lisäksi huomioon myös yksittäiset matkailijat, jotka eivät käytä valmiita yritysten tarjoamia matkailupalvelupaketteja. Yksittäisten matkailijoiden määrä ja saapumisajankohta eivät välttämättä ole ennustettavissa. Palveluiden tulee haasteista huolimatta olla tarvittaessa saatavilla kaikille matkailun asiakasryhmille hyvän matkailukokemuksen tuottamiseksi. Onnistunut matka valittuun lomakohteeseen saa yksittäisen matkustajan usein valitsemaan hyväksi todetun kohteensa uudelleen sekä suosittelemaan kohdetta eteenpäin muille matkailijoille, jolloin kerrannaisvaikutukset kasvavat. Kannattavuudeltaan yksittäiset matkailijat kuitenkin harvoin vastaavat ryhmämatkailijoiden tuottavuutta matkailuyritysten kannalta. (Vehrelä 2000, 29; Komppula & Boxberg 2002, 51.)

2.4 Liikematkustus (General business travel)

Liikematkailun perustyyppi on tavallinen liikematka, jonka tarkoituksena on matkustaa hoitamaan joko oman yrityksen tai työnantajan liiketoimintaan liittyviä tehtäviä, toimeksiantoja tai virkatehtäviä. Työmatkalle matkustetaan pois vakituiselta asuinpaikka-

kunnalta tai asemapaikkakunnalta hoitamaan määrätty tehtävät. Näillä matkoilla liikematkailija hoitaa verkostojen välisiä yhteyksiä, yrityksen liikesuhteita, käy erinäisiä neuvotteluja päämiesten tai asiakkaiden kanssa sekä hoitaa muita yhteistyöhön liittyviä asioita yrityksen pääpaikan ulkopuolella. Liikematkustaja voi tehdä myös komennustyötä teollisuuden parissa tai toimia myyntiedustajana. Pääsääntöisesti liikematkustaja tarvitsee palveluita matkallaan, joista tyypillisimmät liittyvät paikasta toiseen liikkumiseen ja yöpymiseen. Hoidettaessa liikeasioita matkan sujuvuus on ensisijaisen tärkeää. Lentojärjestelyt, hotellivaraukset ja autonvuokraukset ovat tärkeimmät palvelut liikematkustajalle. (Vehrelä 2000, 16.)

3 MERI-LAPIN MATKAILU JA LENTOLIIKENNE

Tässä opinnäytetyön luvussa käsitellään Meri-Lapin matkailun vahvaa asemaa alueen elinkeinoelämän historiassa ja lentoliikenteen merkitystä seutukunnalle. Osiossa valotetaan tämänhetkisen Kemi-Tornion lentoliikenteen haastavan tilanteen taustoja sekä faktoja saatavuuden merkityksestä matkailualueelle.

3.1 Meri-Lapin matkailu

Meri- Lapissa matkailu nähdään elinkeinona, jonka johdonmukainen kehittäminen tähtää ensisijaisesti vaikuttamaan positiivisesti työllistävyyteen, aluetalouden ja paikallistalouden tukemiseen. Lisäksi matkailun edistämisen ideologiaan liittyy vahvasti yhteiskunnallisia vaikutuksia, jotka puolestaan lisäävät kansainvälistä kanssakäymistä ja eri kulttuurien kohtaamista.

Matkailutuloa voidaan verrata vientituloon, jolla on kansantalouden kannalta vahva merkitys. Kuten myös muualla Lapissa, Meri- Lapin alueella matkailun kehittämishalu on erittäin voimakasta. Tämä johtuu siitä, että matkailun palvelusektori ei kannata pelkästään paikallisen kysynnän varassa. (Lapin Seutukaavaliitto 1991, 87.)

Lapin liitossa v. 2010 tehdyn laskelman mukaan Lapin vuotuinen matkailutulo oli tuolloin 595 miljoonaa euroa. Lisäksi Lapin matkailu työllistää vuosittain keskimäärin noin 5000 henkilötyövuotta. Laskelma ei ota huomioon vuokratyövoiman määrää, joka on matkailualalla huomattava. (Lapin liitto 2010, 12) Matkailualueen ja -kohteen saatavuus on avainsana ja kohtalonkysymys. Saatavuutta voidaan mitata matkana, rahana ja aikana (Lapin seutukaavaliitto 1991, 39).

Meri- Lapin matkailupalveluyrittäjillä on vahva osaaminen matkailupalvelujen tuottamisessa, mutta saatavuus on kaikille yhteinen haaste, joka pyritään voittamaan. Valittu reitti matkailupalvelujen äärelle on kuljettava valitulla välineellä niin, että matkustaja saa hyödyn ajallisesti ja kustannustehokkaasti hyödynnettyä. Jos haasteeseen ei pysytä onnistuneesti vastaamaan, matkailija todennäköisesti menetetään toiselle vastaavia matkailupalvelupaketteja tarjoavalle yritykselle. (Lapin seutukaavaliitto 1991, 25.)

Meri- Lapissa lentokentän tarpeellisuus matkailun kannalta on todettu jo 1940-luvulla (liite 1). Kemin lentokentän tärkeimmät rakentamisperustelut pohjautuivat suunniteltuun lentoreittiin Turku- Helsinki- Tampere- Vaasa- Oulu- Kemi- Rovaniemi- Petsamo, joka näin ollen muodostaa tärkeän osan kansainvälisestä lentoverkosta Pohjois- Euroopassa. Yhtä tärkeinä lentokentän rakentamisperusteluissa esiteltynä olivat myös Peräpohjolan ja Lapin teollisuus- ja elinkeinoelämän sekä matkailun lentoliikennetarpeet sekä Ruotsin Lappiin suuntautuva turistiliikenne. (Alakulppi, Koskivaara & Keskinen 1999, 149.)

Lappi on vetovoimainen matkakohde. Kotimaan matkailijat ovat Lapin matkailun suurin asiakasryhmä 65 % osuudella koko matkustajamäärästä, mutta ulkomaisten matkailijoiden määrä lisääntyy koko ajan. Luonnon puhtaus, hiljaisuus, kauniit maisemat, sen eettisyys ja arvot vetoavat matkailijoihin. Edellä mainitut tekijät vastaavat ”modernien humanistien” vaatimuksiin matkailussa. Modernit humanistit ovat tyypillinen Lappiin matkaava segmenttiryhmä, joka käsittää noin 15 % maailman matkailevasta väestöstä. Ikääntyvät ihmiset, diginatiivit (diginatiivilla tarkoitetaan 1980 - 1990 luvuilla syntyneitä ihmisiä, jotka ovat taitavia tietotekniikan käyttäjiä), perheet, pariskunnat ja yritysryhmät ovat kaikki Lapin matkailun segmenttiryhmiä. Eri segmenttien yhdistäminen ja tunnistaminen ovat avainasemassa kilpailukyvyyn ylläpitämiseksi. Tulevaisuuden kannalta on tärkeää tuntea matkailijat, jotta markkinointia voidaan kohdentaa paremmin. Yksilömatkailu on jatkuvasti kasvamassa ja internet tarjoaa väylän globaaleille matkailu markkinoille. (Lapin liitto 2010, 25 – 26; Aho & Ilola 1995, 302.)

3.2 Meri-Lapin lentoliikenne

Meri-Lapissa käydään kovinta kilpailua matkailijoista Rovaniemen ja Oulun kesken. Kemi-Tornion lentokentän matkustajamäärät ovat laskeneet vuosi vuodelta. Vuonna 2008 Kemin lentokentän vuotuinen matkustajamäärä on kokonaisuudessaan ollut 95 887. Vuonna 2011 matkustajien määrä on vähentynyt 93 757:ään. Seuraavana vuonna 2012 matkustajamäärä on vähentynyt jo romahdusmaisesti 65 761:een. Vuodelle 2013 lentoliikennetilastoja päivittävän ja ylläpitävän Finavian

tulosennusteiden mukaan vuosi 2013 näyttää entistä heikompia lukuja. (Finavia Oyj 2013, hakupäivä 2.12.2013.)

Julkisuudessa poikkeuksellisen suurten asiakasmäärien laskun syiden on arveltu johtuvan operoivan lentoyhtiö Finncomin vaihtuminen toiseen. Finncom lopetti liikennöinnin Kemin lentoasemalla ja tilalle liikennöimään vaihtui halpalentoyhtiö Flybe. Lentoyhtiö Flybe muutti aikatauluja ja liikenneyhteyksiä huonompaan suuntaan. Luvattuihin lentoaikatauluihin ei voinut luottaa ja myöhästelyt olivat arkipäivää. Joskus kokonaisia lentoja jätettiin lentämättä. (Holappa & Rautiainen 2012, hakupäivä 2.11.2013.) Taustalla on yrityskauppa, jossa lentoyhtiöt Finnair ja Flybe ostivat yhdessä mm. syöttöliikennettä Kemi- Tornioon hoitaneen lentoyhtiö Finncomin. Fuusion läpikäynyt yhtiö valitsi lentoliikennöiväksi operaattoriksi Kemi- Tornioon lentoyhtiö Flyben. (Noponen 2012, hakupäivä 18.10.2013.)

Kemi- Tornion lentokentän tämänhetkiset lentomatkustajamäärät eivät riitä kannattavan kentän ylläpitämiseen. Lentoasemayhtiö Finavian toimitusjohtaja Kari Savolaisen mukaan hyvä lentokenttä kerää 300 000 matkustajaa vuodessa. Pohjoisessa tämän rajan alle jäävät kaikki muut paitsi Oulun ja Rovaniemen kentät. Savolaisen mukaan riittävä matkustajamäärä maakuntakentälle olisi noin 300 000, jolloin se voisi ylläpitää riittävää palvelu- ja hintatasoa. (Heikinmatti 2012, hakupäivä 7.5.2013.)

Ero Oulun ja Rovaniemen lentokentän matkustajamääriä verrattaessa Kemin kentän matkustajamääriin on suuri. Rovaniemen lentokentän kautta kulkee vuosittain 403 892 matkustajaa, Oulun lentokentän kautta 1 072 533 matkustajaa ja Kemin lentoaseman kautta 65 761 matkustajaa vuosittain. (Finavia 2013, hakupäivä 10.5.2013.)

4 EMPIIRISEN TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

4.1 Tutkimusmenetelmä ja tiedonhankinta

Tässä opinnäytetyössä käytetään tutkimusotteena laadullista eli kvalitatiivista tapaustutkimusta. Tutkimusongelmalähtöiseen tutkimustyöhön vastausta haetaan tiedonkeruulla ja saatujen tulosten analysoinnilla. Haastateltavat yritykset käsittävät n. 40 – 50 % Meri-Lapin alueen matkailualan yrityksistä. Aktiivisia Meri-Lapin matkailupalveluyrityksiä on kaikkiaan Kemi- Tornio kehittämiskeskus ry:ltä saadun rekisterin mukaan n. 40. Haastatteluista saatavien tietojen analysoinnilla pyritään ymmärtämään ja ratkaisemaan Kemi-Tornion lentoliikenteen ongelmia. (Kananen 2008, 26, 29.)

Kemi-Tornio kehittämiskeskus ry valitsee tutkimuksen haastatteluihin Meri-Lapin alueen matkailupalveluyrittäjien keskuudesta sosioekonomisia taustamuuttujia hyväksi käyttäen aktiivisia ja pitkään matkailualalla toimineita yrittäjiä, joilta saadun tiedon edellytetään olevan luotettavaa ja totuudenmukaista. Haastateltavat yritykset haarukoidaan harkiten ja asiantuntemuksella Meri-Lapin alueen n. 40 yrityksestä, joihin kuuluvat mm. hotellit, safari- ja elämysmatkailuyritykset sekä matkailupalvelujen oheistuotteilla leipänsä tienaat ohjelmapalveluyrittäjät. Tällä menetelmällä varmistetaan tutkimustyön paras mahdollinen reliabiliteetti eli luotettavuus (Mäkinen 2006, 86 – 87).

Haastattelujoukon valintakriteereihin vaikuttavat myös yrityksen Kemin lentoaseman palveluiden käyttö sekä yrityksen elinvoimaisuus. Käytettävien resurssien ollessa rajalliset haastateltavien määrä rajataan 17:ään matkailualan yritykseen. Haastatteluissa käytän apuna haastattelulomaketta (liite 2). Suurin osa tutkimukseen valituista yrityksistä toimii Kemi-Tornion alueella ja käyttää yrityksensä toiminnassa aktiivisesti Kemin lentokentän palveluja. Vastaajien edellytetään edustavan koko Meri-Lapin alueen matkailupalveluyrityksiä. Valintakriteereillä varmistetaan tutkimuksen ulkoinen validiteetti eli yleistettävän tiedon luotettavuus ja pätevyys. (Kananen 2008, 43, 55.)

Tämän tutkimustyön empiirisen tutkimuksen tehtävä on kerätä tietoa haastateltavilta yrityksiltä, joka edistää Kemi-Tornion lentoliikenteen matkustajamäärien nousua sekä

Meri- Lapin alueen matkailun elävöittämistä. Kemi-Tornion alueen 17 matkailuyrittäjän tai vahvasti matkailuun sidonnaisen yrittäjän näkemyksiä kerätään teemahaastattelujen avulla. Empiirinen osa perustuu havainnointien tekemiseen, tarkkaan mietityn kysymyspatteriston (liite 2) esittämiseen ja tulosten kirjaamiseen. Teen teemahaastattelut puhelimitse ja kirjaan kehitysehdotuksia haastattelujen aikana. Jos haastatteluiden aikana tulee ilmi tietoa kysymyksen aiheen ohi, kirjaan harkintaa käyttäen tämänkaltaiset tiedot haastattelun viimeisen kysymyksen kohdalle. Kirjaan ylimääräisiä tietoja ylös, koska tutkimustuloksissa toivotaan olevan realistisia kehitysehdotuksia myös Meri- Lapin matkailun elävöittämiseen sekä ilmenevän yhteistyöhalukkuutta matkailuyrittäjien välillä. Haastatteluissa edustavan yritysjoukon oletetaan perustellusti vastaavaan koko kohderyhmää, jolloin virhemahdollisuudet minimoidaan. (Kananen 2008, 10 – 13; Tuomi & Sarajärvi 2009, 74.)

Tavoitteena on välttää turhia kysymyksiä, joten haastatteluissa esitettävien kysymysten määrä rajataan neljään ja kullekin haastateltavalle esitetään samat kysymykset.

Kysymykset ovat yksinkertaisia ja lyhyitä, jotta haastateltavan on helppo ymmärtää ja hahmottaa kysyttävä asia. Kysymykset laaditaan huolellisesti ja niiden oletetaan toimivan luotettavan tiedon mittarina. Näin varmistetaan tiedon objektiivisuus ja absoluuttisuus. (Kananen 2008, 10 – 14, 18, 25.)

Tämän tutkimuksen etiikkaan sisältyy haastattelijan vastuullisuuden kertominen haastateltaville henkilöille. Haastateltujen nimet, edustettava yritys ja tutkimustulokset eivät näy lopullisessa tutkimuksessa. Tietoja ei luovuteta luottamuksellisista syistä yksityisyyden suojan säilyttämiseksi. Tutkimuksen tavoite, aineiston keruun toteutustapa ja syyt kerrotaan haastateltaville. Tutkimusetiikkaan kuuluu lisäksi luottamuksellisten tietojen suojaaminen niin, ettei tutkimuksessa haastateltavana olleiden henkilöllisyys paljastu julkiseen tietoon. Haastateltaville henkilöille kerrotaan, mihin tietoa tullaan käyttämään. Haastateltaville annetaan mahdollisuus vapaa-ehtoiseen osallistumiseen sekä mahdollisuus haastattelun keskeyttämiseen. Painostamista tai johdattelevaa haastattelutyylä ei käytetä. Haastattelutilanne tässä tutkimuksessa on puolueeton ja neutraali. Jos haastattelijä joutuu tilanteeseen, jossa haastateltava paljastaa hänelle arkaluontoisia tai salaisia tietoja, käytetään sellaisessa tilanteessa Oliverin seuraamisetiikan soveltamista. Seuraamisetiikka on tarkoituksellisuusoppi, jonka mukaan teon moraalisen arvon määräävät sen seuraukset. (Oliver 2004, 50; Mäkinen 2006, 96 – 97.)

Käytännössä etiikan oppia sovelletaan niin, ettei haastateltava joudu kärsimään ja ettei hänen anonymiteettinsä murru. Lisäksi tutkimuksen tekijä pohtii tutkimuksen tarkoitusta ja arkaluontoisen asian yhteyttä. Tutkijan tulee varmistaa, ettei saatu tieto vahingoita tutkimusta eikä estä sen kehitystä. Parhaassa tapauksessa arkaluontoisena saatu tieto palvelee tutkimuksen tekijää antaen tälle vahvan tietopohjan tutkittavalle ongelmalle. Näin saatu tieto helpottaa tutkimuksen kehityksen kulkua, sekä auttaa ratkaisemaan solmukohtia. (Mäkinen 2006, 94.)

4.2 Analyysi

Analyysivaiheessa haastatteluaineisto katsotaan läpi ja varmistetaan että kaikkien haastateltavien vastaukset ovat mukana. Kaikki neljä kysymystä vastauksineen käydään läpi ja kootaan yhteen. Kunkin kysymyksen kohdalla yhteen kootut tiedot analysoidaan ja samankaltaiset vastaukset yhdistetään. Vastauksien välisiä riippuvuuksia ei tutkita, eikä verrata keskenään. Tutkimustulosten tietoa ei analysointivaiheessa peilata teoreettisen viitekehyksen materiaaliin. Vastaajina toimivien yritysten nimiä ei tuoda ilmi missään tutkimuksen vastausten analysoinnin vaiheessa. Vain vastaustuloksien muuttujien pääkohdat kootaan yhteen aukikirjoitustekniikalla. (Kananen 2008, 51 – 53.)

Tutkimustulokset tiivistetään ja kerrotaan pääkohdittain. Mahdolliset skenaariot ja mielipiteet Kemi- Tornion lentoliikenteestä lisätään tutkimustulosten loppuun. Haastateltujen nimet, edustettava yritys ja yrityskohtaiset tutkimustulokset eivät näy lopullisessa tutkimuksessa. Tietoja ei luovuteta luottamuksellisista syistä yksityisyyden suojan säilyttämiseksi. Tutkimukseen liittyy riski, että kaikkia valittuja vastaajia ei tavoiteta haastatteluun jolloin tutkimustulosten reliabiliteetti ja validiteetti kärsii. Tällainen tilanne ennakoidaan valitsemalla kyselytutkimukseen riittävä ja tarpeeksi monipuolinen haastattelujoukko, jolloin muutaman vastaajan vastausten puuttuminen ei vaikuta merkittävästi lopputulokseen. Haastattelukysymysten lopullisten kysymysten asettelussa varmistetaan, että vastaaja ymmärtää kysymykset oikein, hänellä on kysymyksiin edellytettävä tieto sekä halukkuus antaa kysytyt tiedot haastattelijalle. (Kananen 2008, 25.)

Haastatteluun valitut kaikki 17 matkailupalvelualan yrittäjää tavoitettiin. 16 yrittäjää vastasi kaikkiin kysymyksiin, yksi yrittäjä vastasi vain yhteen kysymykseen kiireiden vuoksi. Lähetin hänelle haastattelulomakkeen sähköpostitse, mutta sitä ei koskaan palautettu. Kahta yrittäjää haastattelin henkilökohtaisesti, kahdelta yrittäjältä sain kysymyslomakkeen täytettynä sähköpostitse ja loput 13 haastatteluista tein puhelimitse. Haastattelulomake (liite 2) valmiiksi mietittyine kysymyksineen osoittautui hyväksi työkaluksi haastattelutilanteessa. Vastaajat osallistuivat tutkimukseen mielellään ja olivat tyytyväisiä siihen, että opinnäytetyöni aiheeseen on tartuttu Kemi-Tornion kehittämiskeskuksen toimesta.

5 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa esitetään empiirisen tutkimuksen tulokset. Keskeisimmät tulokset ja kehitysehdotukset ovat kukin omissa alaluvuissaan. Lopuksi kerrotaan vielä muita esille tulleita asioita Meri-Lapin matkailuun liittyen.

5.1 Lentoliikenne palvelut

Kemi-Tornion lentoliikennepalveluja pidetään erittäin tärkeinä koko seutukunnan kannalta. Matkailupuolen saatavuutta pidetään elinehtona Meri-Lapin alueen matkailualan yritysten elinvoimaisuuden takaamiseksi. Tulosten perusteella voidaan todeta, että Meri-Lapin alueen matkailuyritykset elättävät itsensä pääosin incentive- eli kannustematkailulla. Meri-Lapin alueen matkailupalvelujen tuottajien tärkein tulonlähde ovat lentomatkustajat, turistit, jotka käyttävät alueen saatavilla olevia palveluja. Hotellit, majatalot, ravintolat, ohjelmapalveluyritykset ja kuljetuspalvelut saavat tulonsa pääosin kannustematkailijoista, joille myydään valmiiksi räätälöity palvelupaketti. Palvelun laadun ja tarjoamisen edellytyksenä ovat toimivat lentoyhteydet, joiden avulla turisti pääsee sujuvasti haluamaansa kohteeseen.

5.2 Asiakassegmentit

Matkailijoille on tarjolla majoitusta, ruokailua, safari-palveluja, matkailunähtävyyksiä kuten jäänmurtaja Sampo ja Kemin Lumilinna sekä paljon muita oheistuotteita ja -palveluja. Meri-Lapin alueella toimii monia matkailupalveluyrityksiä, jotka saavat elantonsa vain ja ainoastaan kannustematkailijoista. Matkailupalvelujen tuottajilla on monien vuosien kokemus ja historia kannustematkailijoiden palvelemisesta. Etenkin safaripalveluyritykset, kuljetuspalveluyritykset sekä majoitusliikkeet ovat vahvasti riippuvaisia tästä liikematkailun muodosta.

Vastaustuloksissa tulee ilmi, että Meri-Lapin alueella 79 % – 80 % koko yöpyjämäärästä on liikematkustajia (incentive travel). Pakettimatikaryhmät ovat yleensä kooltaan 20 – 35 henkeä. Suurten matkustajamäärien kuljettaminen ja saaminen Meri-

Lapin alueelle on toimivien lentoliikenneyhteyksien varassa. Meri- Lapin matkailupalveluiden tuottajien suurin ongelmana on kannustematkailijoiden määrän hiipuminen. Elämysmatkailijoiden määrän väheneminen johtuu yksinkertaisesta syystä: lähes kaikki ulkomailta saapuvat matkustajat kuljetetaan lentämällä perille matkanpäähän, eikä Kemin lentoasemalla toimivalla lentoyhtiö Flybella nykyisessä tilanteessa ole tarpeeksi suurta lentokonekapasiteettia kuljettaa suuria matkustajaryhmiä Helsingistä Kemiin, joten asiakkaat menetetään Ouluun ja Rovaniemelle. Suuria matkustajamääriä olisi haastattelujen perusteella tulossa, mutta suuriin matkustajamääriin tarvitaan isot lentokoneet, johon Kemin lentokenttä ei nykyisessä tilanteessa pysty vastaamaan. Kannustematkailijoiden lisäksi Meri- Lapissa matkailualalla palvellaan liikematkustajia ja yksittäismatkaajia, mutta näiden asiakassegmenttien vaikutus liikevaihtoon ei todeta olevan niin merkittävä kuin kannustematkailijoiden. Jokainen asiakas koetaan kuitenkin tärkeäksi matkailupalveluja tuottavalle yritykselle.

Pohjoisen elinvoimaisen ja vahvan teollisuuskeskittymän sijainti Meri-Lapissa huolettaa vastaajia syystä, että lentoliikenteen mahdollisen menetyksen vaikutuksen todetaan olevan todella hankala asia tehtaiden kannalta. Teollisuudessa liikematkustus on arkipäivää, ja vierailijoita tehtaille saapuu viikoittain. Kemi-Tornion alueen tehtaissa liikematkustus on vähentynyt sähköisten toimintojen lisääntyessä, mutta perinteisiä liikematkoja tehdään silti aika ajoin. Ongelmana ovat kuitenkin olleet epäsovikat reittilentoaikataulut sekä lentolippujen korkea hinta. Tämä yhtälö vähentää lentohalukkuutta määränpäähän, ja sen vuoksi liikematkustajiaakin on menetetty virtanaan Oulun ja Rovaniemen lentokentille parempien aikataulujen sekä huokeampien lippuhintojen vuoksi.

5.2 Lentoaikataulut

Kehitysehdotuksina tarjotaan päivittäisen lentoliikenteen vuorotiheyden lisäämistä. Tilanne vaikuttaa voimakkaasti käytettävyyteen. Tarjonta ei vastaa kysyntää. Haastateltavien oma palvelutarjonta on hankalasti sovitettavissa Kemi-Tornion voimassa oleviin reittilentoliikenteen aikatauluihin. Päivä- ja iltavierailut ovat yrittäjien mukaan hankalia toteuttaa joustamattomien aikataulujen vuoksi. Esimerkkinä mainitaan pistokeikkoja tekevät artistit, jotka menettävät mahdollisia muita keikkoja odotellessa

toista vuorokautta paluulentoa. Tämä johtaa siihen, ettei artistia saada pestattua. Yrittäjillä on toistuvasti vastaavia haasteita, joihin toivotaan pikaista ratkaisua lentoyhteysien aikataulujen muuttamisesta ja lauantaivuorojen lisäämisestä. Lauantain lentotoiminnot nousevat toistuvasti esille haastatteluissa. Niiden tärkeyttä korostettiin matkailun toiminnan sekä viihdekäytön kannalta. Esimerkkinä mainitaan useampaan kertaan vuoden 2009 lentoyhteysien ja aikataulujen olleen saatavilla vielä hyvin, jolloin 30 asiakkaan lennätys lauantaipäivän aikana Kemi-Tornion lentokentälle oli vielä mahdollista. Nykytilanteessa lentokoneiden koko on pieni ja lauantain lentoja ei ole saatavilla.

Eräs yrittäjä kertoo, kuinka hänen asiakkaansa uskovat maailmanluokan yhtyeiden tulon Kemi-Tornion alueelle kaatuvan keikkapalkkioiden suuruuteen. Sama vastaaja tuo tietoon tosiasian, jossa tilanne on yleensä niin, ettei Kemi-Tornion hotellitarjonta kelpaa artisteille eivätkä lentoaikataulut ole heille sopivia. Lauantaiaamuksi yrittäjä toivoo yhtä lentovuoroa ja sunnuntaille mahdollisuutta paluulentoon. Tämän toteutuminen helpottaisi tuntuvasti yrityksen toimintaa sekä toisi Meri-Lapin asukkaille ennen näkemättömiä kulttuuri- ja musiikki-ilmioita. Samoja viikonloppulentovuroja toivovat lähes kaikki muutkin haastatteluun vastanneet.

Toimimattomat ja hankalasti aikataulutetut lentoyhteydet ovat lisäksi omalta osaltaan aiheuttaneet sen, että matkustajat valitsevat yhä useammin Rovaniemen ja Oulun, jonne reittilentoyhteydet toimivat hyvin. Yhä useampi Meri-Lapin yritys joutuu turvautumaan kuljettamaan asiakkaansa Oulun tai Rovaniemen kautta Meri-Lapin alueelle, koska lentoyhteydet sinne ovat halvemmat ja aikataulut joustavammat. Haastateltavien mukaan lentoyhteysien puute ja vähyys vaikeuttaa koko ajan toimintaa: turistien kuljettaminen kauempaa omien palvelujen pariin minibussilla, taksilla tai linja-autolla lisää kustannuksia ja vähentää matkustajien halukkuutta tulla alueelle matkustusajan kasvun takia.

5.3 Lentokoneiden kapasiteetti

Haastatteluissa mainitaan vuoden 2012 syksyn suuri tarve asiakaslennätyksille, joita olisi useammalla yrityksellä ollut yli 30 henkilölle per päivä. Asiakkaita ei saatu lennätettyä Meri-Lapin alueelle suoraan Kemi-Tornion lentokentän kautta

konekapasiteetin ollessa riittämätön. Osa kyseisistä pakettimatkoista menetettiin ja osa lennätettiin Ouluun, josta asiakkaat kuljetettiin linja-autoilla perille määränpäähän.

Ryhmämatkailun toteuttaminen on hankalaa nykyisillä reittiheyksillä ja lentokoneilla, koska liikematkustus täyttää suurimman osan pienistä koneista. Ratkaisuksi tähän toivotaan isompia matkustajakoneita. Yrittäjien voimakkain tarve on tällä hetkellä ennen kaikkea charter-lennoille, jotka palvelisivat incentive-matkailijoita nykyistä paremmin ja lisäisivät heidän määräänsä Meri-Lapin alueella tuntuvasti. Meri-Lapissa vierailevat yksittäiset matkaajat eivät vastaajien mielestä kuitenkaan kohtaa sellaisia ongelmia kuin pakettimatkalaiset, koska he pystyvät joustavammin suunnittelemaan aikatauluja ja lentoyhteyksiä. Koneiden koon riittämättömyys harvoin koskettaa yksittäisiä matkustajia. Lentoyhtiön toivotaan kuuntelevan Meri-Lapin alueen yrityksiä aikataulukysymyksissä, joita on mietittävä tarpeiden mukaan. Lisäksi matkustavaa yleisöä toivotaan kuultavan.

5.4 Lentokenttä ja oheispalvelut

Osa vastaajista haluaisi palveluiden tason Kemi-Tornion lentoasemalla paremmaksi. Muutama vastaaja harmittelee lentopalveluita käyttävien yksittäisten matkaajien olevan valitettavan usein kuljetuspalveluja tarjoavien yrittäjien kontolla. Kuljetusyrittäjät mm. kantavat laukkuja ja neuvovat lentomatkustajia kenttään liittyvissä asioissa. Esimerkiksi kerrotaan tyypillinen talviaika, jolloin lentoasiakkaat joutuvat ulos odottamaan kyyditystä, kun viimeiset laukunselvittäjät lähtevät kotiin ja sulkevat ovet. Ajallisesti mainitaan kyseessä olevan vain 15min, mutta palvelun huonon tason todetaan jäävän asiakkaan mieleen. Osalla vastaajista oli kokemusta tilanteesta, jossa lentoasiakkaan laukun joutuessa hukkaan lentomatkustaja-asiakas joutuu itse täyttämään epämääräisiä lappuja, eikä kukaan etsi asiakkaalle laukkuja tai tee sen takia selvitystyötä.

Haastatteluissa mainittiin myös, että Kemi-Tornion lentoaseman kautta lentäneet asiakkaat ovat usein valitelleet paikallisille palvelun tarjoajille tunteneensa itsensä arvottomaksi verrattaessa muiden kenttien toimintaperiaatteisiin asiakasnäkökulmasta. Lisäksi lentoaseman kahvilan vähäiset ja lyhyet aukioloajat harmittivat osaa vastaajista. Niihin toivottiin pidempiä ja tiheämpiä aukioloaikoja. Osa vastaajista oli kuitenkin täysin tyytyväinen Kemi-Tornion lentokentän toimintaan ja palveluihin. Lentokentän

terminaalin aukioloaikojen solmukohtaan saadaan helpotusta haastatteluissa saadulla tiedolla, että joustovaraa lentoliikenteen kehittämisessä Kemi-Torniossa on lentokentän puolesta ainakin aukioloaikojen suhteen.

5.5 Majoitus

Meri-Lapissa tarjolla oleva majoitustarjonta ei kelpaa tasoltaan kaikille matkustajille. Kyseessä on ilmiö, joka lisääntyy koko ajan. Asiakkaat ovat alkaneet vaatia entistä tasokkaampaa yöpymistä ja palveluja, jota ei ole tarjota. Vastauksista saatujen tietojen mukaan kylpyläpalvelut ja tasokkaat yöpymishuoneistot hyvällä näköalapaikalla ovat asiakkaiden toivomuslistalla. Vaativimmat asiakkaat matkustavat mieluummin sinne, missä majoitus on halutun tason mukaista. Tähän ratkaisuksi odotetaan hotellin rakennushankkeita ja uusia investointeja.

5.6 Matkailuyhtiö

Esille nousi keskeinen tarve yhteiselle matkailun palveluiden paketoitipalvelulle, jota on helppo ja sujuva myydä. Kaikilla vastaajilla on halukkuutta lähteä mukaan yhteisen organisaation alle, Kemi-Tornion matkailuyhtiöön. Matkailuyhtiön johtoon toivotaan kuitenkin johtohenkilöä, joka osaa tehdä bisnestä ja jolla riittää intoa 10 vuoden päähän. Lisäksi mainittiin johtohenkilöltä vaadittavan innovatiivista suhtautumista työhön, todellisia näkemyksiä matkailun kehittämisestä Meri-Lapin alueella, hyviä ideoita sekä positiivista ja määrätietoista asennetta työhönsä.

Matkailuyhtiön ydinajatus ja näkemys huolettavat osaa yrittäjistä, vaikka he aikoivatkin olla siinä mukana. Tärkeimpien ideoiden todetaan olevan vielä keksimättä ja hyödyntämättä, sekä keskeisen liiketoiminnan ydinajatuksen suurimmalta osalta alueen matkailuyrittäjistä puuttuvan. Avaintekijöiksi koetaan hyvän yhteistyön merkitys ja sen olemassaolon tärkeys Meri-Lapin matkailun kannattavuuden ja tunnettuuden nostamiseksi.

5.7 Media

Meri-Lapin lehdistölle annetaan haastatteluissa useaan kertaan moitteita, koska sen koetaan tarttuvan voimakkaasti negatiivisiin uutisiin koskien Flybe-lentoyhtiötä. Tämänkaltaisen toiminnan taas puolestaan koetaan lisäävän negatiivista käsitystä Kemi-Torniossa operoivasta lentoyhtiöstä ihmisten keskuudesta. Puolet vastaajista kokee lentopalveluiden kuitenkin olevan menossa parempaan suuntaan. Lento- operaattorin toivottiin myös pysyvän Kemi-Torniossa ja kannustava ilmapiiri lentoliikenteen suhteen halutaan kuitenkin säilyttää, koska muita lentoyhtiöitä ei näillä näkymin ole tulossa.

5.8 Muuta esille tullutta

Kaikki haastateltavat toivovat yhteistyön tiivistämistä ja positiivisen ilmapiirin luomista matkailun alalle. Meri-Lapin alueen asukkaiden toivotaan omalta osaltaan osallistuvan elvytystalkoisiin ja käyttävän oman lentokentän palveluja. Lentolippujen ns. normaalia listahintaa halutaan vapaa-ajanmatkailijoille alemmaksi, jotta saataisiin heitä nykyistä enemmän kentälle ja tätä myötä majoittumaan paikkakunnalle. Lisäksi edullisemman hintaluokan paikkoja toivotaan lentokoneisiin nykyistä enemmän. Seutukuntalaisten toivotaan myös jatkossa muistavan, että jos ei ole matkustajia, ei ole lentoja.

Meri-Lapissa todetaan matkailun kannalta olevan vielä paljon tekemistä. Meri nähdään potentiaalisena kehityskohteena, ja esille sille nousivat myös jokien ja teollisuuden mahdollinen hyödyntäminen matkailussa. Valmiita esimerkkejä ei tarjonnut kukaan vastaajista. Matkailuun ja siihen läheisesti liittyviä toimintoja toivotaan kehitettävän sille mallille, että turisti- ja ryhmämatkailijoita olisi mahdollisuus ottaa vastaan tänne alueelle nykyistä paljon enemmän. Lisäksi matkustajien viipymää alueellamme halutaan saada pitemmäksi, jolloin alueella meneillään oleviin suunnitelmiin, hotelli- ym. projekteihin saisi lisää tuulta purjeisiin.

Suurin osa vastaajista toivoo matkailun pariin henkilöä tai yritystä, joka nostaisi Meri-Lapin matkailun kohteena tukevasti jaloilleen. Alueelle toivotaan vahvaa matkailun alan osaajaa, joka ymmärtää bisneksen teon matkailun saralla ja oivaltaisi Meri-Lapissa mahdollisesti piilevän vielä löytämättömän rahasammon. Yksi vastaajista mainitsee esimerkkinä Enontekiön, jossa joka vuosi vierailee yli 20 000 ulkomaalaista matkajaa.

Siellä on vastaajan mielestä onnistuttu markkinoinnissa erittäin hyvin, vaikka kyseessä on pieni kunta. Rahantekijän toivottiin löytyvän pikaisesti.

Rahtiliikennekuljetuksen puolelle toivotaan nykyistä inhimillisempää hinnoittelua. Eräs vastaajista kokee asian esille tuomisen erityisen tärkeänä ja mainitsee lentämisen kalliit kuljetusrahtikulut esimerkiksi elintarviketuotteiden korkeat lentorahtikulut. Tällaisessa tilanteessa kuljettamisen todetaan olevan valitettavan kannattamatonta, vaikka halua olisikin käyttää lentorahtia.

Useampi vastaaja kiteytti haastattelun lopuksi näkemyksen, jossa toivotaan käytössä olevan mieluummin elinvoimainen ja hyvin palveleva kenttä kuin huonosti eteenpäin kituuttava kenttä. Tutkimustuloksissa kerrotaan sekin tosiasia, että osalle Meri-Lapin matkailupalveluyrittäjistä lentoliikenteen loppuminen Kemi-Torniossa tarkoittaa suoraan koko olemassa olevan liiketoiminnan harjoittamisen loppumista.

6 POHDINTA

Opinnäytetyöni aihepiiri oli Meri-Lapin matkailun roolin selvittäminen Kemi-Tornion lentoliikenteen kehittämisessä. Selvittämisen työkaluna käytettiin Meri-Lapin alueen matkailuyrittäjien teemahaastatteluja. Valmiin työn tavoitteena on olla Kemi-Tornio Kehittämiskeskus ry:n tukena Meri-Lapin matkailun kehityksessä ja lentoliikenteen elävöittämisessä. Työn teoreettinen osuus perustuu matkailuun ja lentoliikenteeseen.

Aihe itsessään oli kiinnostava ja minulle kaikessa laajuudessaan melko tuntematon. Meri-Lapin matkailuun ja lentoliikenteen tilanteeseen olin perehtynyt lähinnä median uutisoinnin kautta. Lähtökohtaisesti aiheeseen perehtymättömyys auttoi miettimään ja keräämään kehittämis ehdotuksia ns. puolueettomasti.

Aloitin työn tekemisen tutustumalla aiheeseen keväällä 2013 kahden Meri-Lapin matkailussa vahvasti vaikuttavan yrityksen toimitusjohtajien henkilöhaastattelujen avulla, sekä keskustelemalla Kemi-Tornio kehittämiskeskuksen toimitusjohtaja Martti Ruotsalaisen kanssa, mitä he haluavat haastattelujen avulla selvittää. Tavoitteiden ja haastateltavien yritysten ollessa selvillä, ryhdyin keräämään teoriaa matkailun alan lähteistä, verkkojulkaisuista ja -tilastoista. Haastattelut aloitin, kun haastattelulomakkeiden (liite 2) kysymykset saatiin aseteltua valmiiksi. Haastatteluaineiston ja teoria-aineiston keräsin kevään ja syksyn 2013 aikana. Opinnäytetyö sai lopullisen muotonsa suunniteltua myöhemmin työkiireideni ja opintojen vuoksi, työ valmistui keväällä 2014.

Lentoliikenteen ongelmien vaikutukset Meri-Lapin matkailuun yllättivät minut laajuudellaan. Selväksi tuli, että Kemi-Tornion lentoliikenteen loppuminen koskettaisi toteutuessaan jokaista matkailualan yrittäjää enemmän tai vähemmän negatiivisella tavalla. Tieto siitä, että ilman paikallista lentoliikennettä eivät kaikki Meri-Lapin matkailualan yritykset pysty edes jatkamaan liiketoimintaansa, oli yllättävä. Haastatteluissa sain kaikilta yrittäjiltä vahvan viestin Kemi-Tornion lentoliikenteen olemassaolon välttämättömyydestä alueemme matkailun elinkeinoelämän elinvoimaiselle jatkumiselle ja saatavuudelle.

Tutkimustuloksista voidaankin todeta, että kehitettävää on paljon eikä resursseja ole riittävästi. Lisäksi Kemi-Tornion lentomatkestajamäärien nostaminen 65 751:stä

tarvittavaan 300 000:een lentokentän säilyttämiseksi, on äärimmäisen vaikeaa. Matkustajamäärien lasku vaikuttaisi johtuvan monista eri tekijöistä: Teollisuuden tarve lentomatkustamiselle on vähentynyt teknologian myötä, halvemmat lennot ja joustavammat aikataulut Rovaniemen ja Oulun lentokentillä houkuttelevat eri asiakasryhmiä, Kemi-Tornion lentoliikennereittien riittämätön lentokonekapasiteetti sekä muut tutkimustuloksissa esitetyt ongelmat.

Vastaajat toivat runsaasti esille kehitysehdotuksia ja ongelmia, mutta varsinaisia valmiita ratkaisuja matkailun kehittämiseksi ei kenelläkään kuitenkaan ollut tarjota valmiiksi asti. Haastattelutuloksissa Meri-Lapin matkailualalla todettiin olevan paljon visionäärejä ja idealisteja, muttei kaukonäköisiä bisneksentekijöitä. Haastattelujen perusteella en voi allekirjoittaa väitettä, mutta odotan kiinnostuneesti Meri-Lapin matkailun tilanteen kehittymistä opinnäytetyöni valmistumisen jälkeenkin. Tilausta matkailualan bisneselämän asiantuntijalle vaikuttaisi olevan, mutta pohdintaa herätti itsellenikin ajatus siitä, mikä tai miten saisi em. asiantuntijan kiinnitettyksi Meri-Lapin matkailun pariin?

Haasteita on paljon, eikä lentoliikenteen lopullisesta kohtalostakaan vielä tiedetä. Meri-Lapissa on kuitenkin vahvoja matkailun elementtejä, kuten esimerkiksi Jäänmurtaja Sampo ja Lumilinna. Ne vetävät turisteja ja etenkin Aasian markkinat ovat vetovoimaiset tällä hetkellä. Kuitenkin muutoksia ja kehittymistä tarvitaan vetovoimaisuuden turvaamiseksi: uusia majoituskohteita ja nähtävyyksiä. Suunnitteilla on paljon, mutta muuttuvassa markkinatilanteessa investoinnit Meri-Lapissa odottavat. Loppujen lopuksi matkailu koostuu eri osa-alueiden vyyhdistä, jossa kaikki vaikuttaa kaikkeen. Siksi ensimmäisten isojen ratkaisevien askeleiden ottamiseksi tarvitaan ainoa annos rohkeutta.

Peilattessani haastattelujen tuloksia työni teoriaosuuteen, totesin niiden yhtenevän keskenään. Matkailuosiossa esitettyjen asiakassegmenttien (Vehrelä 2000, 16, 23 – 24; Komppula & Boxberg 2002, 33, 74 - 75) totesin vastaavan Meri-Lapissa vieraileviin asiakasryhmiin ja markkinointi (Lapin liitto 2010, 25 – 26; Aho & Ilola 1995, 302) koettiin teorian lisäksi myös tutkimuksen tuloksissa erittäin tärkeäksi osa-alueeksi matkailun kehittämisessä.

Muutamia yrittäjiä lukuun ottamatta, havaitsin yhteistyön olevan matkailun alalla Meri-Lapissa yllättävän vähäistä. Hajallaan olevat eri organisaatiot ja yritykset hankaloittavat yhteistyötä ja kehittymistä. Jokaisen vastatessa omista toimistaan ja varoistaan, ei yhteistyötä näytä helposti syntyvänkään. Alueorganisaation puuttumiseen ratkaisuksi on tarjolla Kemi-Tornio kehittämiskeskuksen organisoima Kemi-Tornion matkailuyhtiö, joka toteutuessaan saisi kaikki halukkaat saman organisaation alle ja alueen saatavuus paranisi. Kaikki vastaajat olivat valmiita lunastamaan oman osansa osakkeista Kemi-Tornion matkailuyhtiön perustamiseksi. Yhtiöitymisen myötä käytössä olevien resurssien toivottiin paranevan ja vastaajista osa toivoi mahdollisuuksia silloin olevan jopa charter- koneen vuokraamiseen. Matkailuyhtiö toteutuessaan luo toivonkipinää ja tiivistänee yhteistyötä Meri-Lapin matkailuyrittäjien parissa.

Vaikutuksen minuun tekivät haastateltujen yritysten edustajien taisteluhenki ja motivaatio Kemi-Tornion lentokentän uhkakuvan suhteen. Kukaan ei ollut valmis luovuttamaan taisteluitta, eikä vaipumaan synkkyyteen. Kuitenkin haastateltavat ymmärsivät realistisesti olosuhteiden olevan heikonlaiset lentokentän jatkuvuuden kannalta. Tuottavuutta pitäisi saada nostettua todella paljon, eikä nykyinen maailmantalouden tilanne auta asiaa, päinvastoin.

Haastatteluun osallistuneet yrittäjät olivat tyytyväisiä, että Kemi-Tornion lentokentän mahdolliseen menetykseen on herätty ja tilannetta pyritään kaikin keinoin parantamaan. Osa yrittäjistä oli jo reagoinut matkailualan mahdolliseen murrokseen ja alkanut tehdä uutta toimintasuunnitelmaa Kemi-Tornion lentoliikenteen mahdollisen loppumisen varalle. Kaiken kaikkiaan Kemi-Tornion lentoliikenteen loppuminen olisi valitettavaa koko seutukunnalle ja vaikuttaisi myös liitokonealentäjien ja laskuvarjourheilijoiden harrastustoimintaan. Se, auttaako tämä opinnäytetyö osaltaan kehitystyötä, jää nähtäväksi.

Jatkotutkimusaiheeksi nostan Aasian potentiaaliset markkinat, jonne Meri-Lapin markkinointia kannattaisi suunnata voimakkaasti (Aasialaisten matkailijavirta kasvussa 2014, hakupäivä 10.3.2014). Toiseksi jatkotutkimusaiheeksi ehdotan Meri-Lapin matkailuyhtiön ja sen liiketoimintaverkon sekä markkinoinnin kehittämisen. Tässä työssä oli alun perin tarkoitus käsitellä Meri-Lapin matkailuyhtiötä omana osionaan, mutta aihe osoittautui niin laajaksi että se piti rajata pois ja siirtää ehdolle jatkotutkimusaiheisiin.

LÄHTEET

- Aho, Seppo & Ilola Heli, 1995. Matkailu alueellisena ilmiönä. Oulun yliopisto. Oulu: Oulun yliopisto, Monistus- ja kuvakeskus.
- Alakulppi, Jaakko & Koskivaara, Matti & Keskinen Olavi, 1990. Ilmailua Lapissa 1940- 1990. Lapin Ilmailun 50-vuotis juhla-julkaisu. Rovaniemi: Oy Sevenprint Ltd.
- Alakulppi, Jaakko 1999. Lapin Ilmailuhistoria 1. Lapin maakuntamuseon julkaisuja 9. Vaasa: Ykkös-offset Oy.
- Alakulppi, Jaakko 2006. Lapin Ilmailuhistoria 2. Lapin maakuntamuseon julkaisuja 10. Vaasa: Ykkös-Offset Oy.
- Brännare, Riitta & Kairamo, Helena & Kulusjärvi, Taina & Matero, Soile 2005. Majoitus- ja matkailupalvelu. 4.painos. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Eriksson, Päivi & Koistinen, Katri 2005. Monenlainen tapaustutkimus. Kuluttajatutkimuskeskuksen julkaisu 4/2005. Kerava: Savion kirjapaino Oy. <http://www.ncrc.fi/files/4957/2005_04_verkkojulkaisu_tapaustutkimus.pdf>
- Finavia. Lentoliikennetilastot. Hakupäivä 2.12.2013. <<http://www.finavia.fi/fi/tiedottaminen/tilastot/>>
- Heikinmatti, Antti 2012. Yle Perämeri. Kemi-Tornio lentoaseman tulevaisuus vaakalaudalla? Yle Perämeri 7.12.2012. Hakupäivä 13.4.2013. <http://yle.fi/uutiset/kemi-tornio_lentoaseman_tulevaisuus_vaakalaudalla/6407245>
- Holappa, Laura & Rautiainen, Riikka 2012. Lentomatkustus romahti Kemi-Torniossa. Yle Perämeri 5.12.2012. Hakupäivä 2.11.2013. <http://yle.fi/uutiset/lentomatkustus_romahti_kemi-torniossa/6404486>
- Kananen, Jorma 2008. Kvali – kvalitatiivinen tutkimus alusta loppuun. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.
- Komppula, Raija & Boxberg, Matti 2002. Matkailuyrittäjä- sarja. Matkailuyrityksen tuotekehitys. Helsinki: Edita Prima Oy.
- Lapin liitto 2010. Lappi, Elämänvoimaa. Matkailustrategia 2011 - 2014. <http://www.lappi.fi/lapinliitto/c/document_library/get_file?folderId=21330&name=DLFE-9293.pdf>
- Lapin seutukaavaliitto 1991. Lapin matkailun aluerakenne 2030. Julkaisu N:O 113. Rovaniemi: Lapin seutukaavaliitto.
- Matkailun edistämiskeskus, 2014. Aasialaisten matkailijavirta kasvussa, Mediatoimisto Voitto: Milano, Pariisi 11/2013. Tilastokeskuksen Majoitustilastot 2013. <<http://www.mek.fi/news/aasialaisten-matkailijavirta-kavussa/>>
- Mäkinen, Olli 2006. Tutkimusetiikan ABC. Helsinki: Tammi.
- Noponen, Sami 2010. Lapissa kytee kapina: Lapsellista touhua, Flybe. Taloussanomien 25.4.2012. Hakupäivä 18.10.2013 <<http://www.taloussanomien.fi/yritykset/2012/04/25/lapissa-kytee-kapina-lapsellista-touhua-flybe/201228117/12>>
- Pesonen, Ismo & Mönkkönen, Tytti & Hokkanen, Tarja 2000. Matkailuyrittäjä- sarja. Menestyvä matkailuyritys. Helsinki: Oy Edita Ab.
- Silius, Kirsi & Tervakari, Anne-Maritta 2006. Kvalitatiiviset tutkimusmenetelmät, Hypermedialaboratorion oppimateriaali. Tampere University of Technology. Hakupäivä 12.4.2014. <<http://matriisi.ee.tut.fi/hmopetus/kvaltutk/2005/luennot2005/liitteet/kvalit070206.pdf>>

Suomessa vain 7 elinkelpoista lentokenttää. Talouselämä 12.12.2012. Hakupäivä 1.9.2013.

<<http://www.talouselama.fi/uutiset/suomessa+vain+7+elinkelpoista+lentokenttaa/a2159820>>

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli, 2009. Latvia, Livonia Print: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Vehrelä, Pauli 2000. Liikematkailu. Matkailuyrittäjä- sarja. Helsinki: Edita.

LIITTEET

Liite 1

MERI- LAPIN LENTOLIIKENTEEEN HISTORIA

Kemin ja Tornion tarkoin suunnitellut lentoliikennehankkeet ja lentokenttä oli ensimmäisen kerran esillä Suomen Ilmapuolustusliiton syyskokouksessa Helsingissä vuoden 1927 loppupuolella. Pohjolan Sanomissa oli ensimmäinen julkinen maininta kentästä 25.5.1930, jolloin Kemin Ilmapuolustusyhdistys esitti lentokentän rakentamista Ajokseen, meren rannalle. Myöhemmin tehtiin lisäselvityksiä rakentamispaikan suhteen ja lopulta lentokenttä päätettiin rakentaa Lautiosaaren kenttäpaikalle, Akkunusjoen ja Ukkosenjängänojan väliselle alueelle. (Alakulppi 1999, 149- 150.)

Kemin Hahtisaassa tiedetään vierailleen Ilmavoimien lentokoneita jo vuodesta 1923 alkaen, mutta 23.11.1937 avatulle Kemin lentokentälle laskeutunut lentokone oli ilmavoimien Junkers W34, JU-122. Ensimmäinen ulkomainen lentokone laskeutui Kemiin 14.7.1937. Puolalainen kone teki historiaa lennättämällä myös ensimmäisen huvilennon, jonne yleisöä pääsi mukaan. Kemin lentokentän lopullinen valmistuminen ja viralliset avajaiset pidettiin sunnuntaina 18.6.1939. Tuolloin Kemin lentokentästä tuli maamme uusin ja Euroopan pohjoisin ensimmäisen luokan lentokenttä. (Alakulppi 1999, 152 – 153.)

Lentokentän alkuvuosina 1939 ja 1940- 1941 matkustajareittilentoja liikennöi Aero Oy, kunnes sotatoimet katkaisivat reitin 21.6.1941 (Keskinen 1990, 16). Lapin sodan (1944 - 1945) jäljiltä Kemin lentokenttä oli välttävissä kunnossa, jolloin tie- ja vesirakennuksen Lapin piiri otti hoitaakseen, kunnostaakseen ja jälleenrakentaakseen lentokentän. Lentokielto kumottiin heinäkuussa 1945, jolloin lentoliikenne ja matkustajapalvelut voitiin jälleen aloittaa Aero Oy:n järjestämänä (Alakulppi 2006, 68).

Avauslento Helsingistä Kemiin tapahtui 13.9.1945 DC-2 koneella. Tämä oli merkittävä tapahtuma Suomen ilmailuhistoriassa, jolloin pitkä välimatka muuttui nopeaksi kulkuyhteydeksi. Jälleenrakentajat, liikemiehet ja poliitikot alkoivat tehdä pikavierailuja Kemiin. Kauttakulkuliikenne Rovaniemen lentokentälle aloitettiin kesällä 1948, jolloin

postin kulku Pohjois-Suomen ja Helsingin välillä parani merkittävästi. (Alakulppi 2006, 74 - 75.)

Vuonna 1953 Kemin lentoasema valittiin ruotsalaisen Tukholma-Luulaja-reitin Scandia- koneen varakentäksi. Vähitellen matkustajamäärät alkoivat lisääntyä. 1960 Aero Oy avasi uuden ulkomaanreitin Kemistä Ruotsin Luulajaan, jolloin hankittiin ulkomaanreiteille Caravelle- suihkukone. Tämä enteili suihkukoneiden käyttöönottoa myös kotimaan reiteille. Muutamia vuosia myöhemmin, vuonna 1971, Finnair aloitti kotimaan ja ulkomaan lentoliikennöinnin DC-9 ja Caravelle- suihkukoneilla jonka johdosta matkustajamäärät kääntyivät voimakkaaseen nousuun. Kemin lentoasema oli siirtynyt suihkukoneiden aikakauteen, jonka seurauksena myös turismimatkailu alkoi ottaa vahvempaa jalansijaa Kemin elinkeinoelämässä. (Alakulppi 2006, 76 - 78, 80.)

Liite 2

Haastattelulomake

Nimi/Yritys

1. Kuinka tärkeinä pidätte yrityksenne kannalta Kemi-Tornion lentoliikennepalveluja?
2. Mitä ongelmia olette kohdanneet Kemi-Tornion lentoliikennepalveluissa?
3. Mitä kehitysehdotuksia teillä on Kemi-Tornion lentoliikennepalvelujen parantamiseksi?
4. Olisiko teillä halukkuutta lähteä osakkaaksi Kemi-Tornion matkailuyhtiöön?
5. Mikäli haluatte, voitte vielä lopuksi kertoa omia näkemyksiänne Kemi-Tornio lentoliikenteeseen liittyen.