

TARTU ÜLIKOOL

Pärnu kolledž

Turismiosakond

Kriss-Stina Vaidla

**RAHVUSVAHELISE LENNUJAAMA ROLL
SIHTKOHA ARENDAMISEL TALLINN LENNART
MERI LENNUJAAMA NÄITEL**

Lõputöö

Tatjana Koor, MSc

Pärnu 2019

Soovitan suunata kaitsmisele

(juhendaja allkiri)

.....

(kaasjuhendaja allkiri)

Kaitsmisele lubatud "...“..... a.

TÜ Pärnu kolledži osakonna juhataja

.....

(osakonna juhataja nimi ja allkiri)

Olen koostanud töö iseseisvalt. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

.....

(töö autori allkiri)

SISUKORD

Sissejuhatus	4
1. Turismisihtkoha arendamine ja lennujaam roll sihtkoha arendamisel	7
1.1 Turismisihtkoht ja selle arendamine	7
1.2. Lennujaamade roll sihtkoha edendamisel.....	13
2. Tallinna lennujaama ja uuringu korralduse tutvustus	20
2.1. Tallinna lennujaama tutvustus	20
2.2. Uuringu korraldus	26
3. Uuringu tulemuste analüüs ja soovitused	30
3.1. Uuringu tulemuste analüüs	30
3.2. Ettepanekud Tallinna lennujaamale	40
Kokkuvõte	44
Viidatud allikad	47
Lisad.....	54
Lisa 1. Intervjuu küsimused	56
Lisa 2. Sihtkohad, kuhu saab Tallinnast lennata.....	57
Lisa 3. Tallinna lennujaama reisiterminali laiendamise ja linnaku rajamise plaan	54
Summary	58

SISSEJUHATUS

Käesoleva lõputöö pealkiri on „Rahvusvahelise lennujaama roll sihtkoha arendamisel Tallinn Lennart Meri lennujaama näitel”. On oluline, et igasse sihtkohta oleks tagatud paljude teiste sihtkohtadegaihenduste võimalused, et kogu potentsiaalsel klientuuril oleks võimalus soovitud kohta jõudmiseks. Turismisihtkohtade populaarsus ja nende jõudlus sõltuvad suures osas sihtkoha kuvandist ning ligipääsetavusest (Alrawadieh, Dincer, Dincer, Mammadova, 2018, lk 199). Üheks oluliseks transpordiliigiks on siin lennutransport.

Lennujaamade mõju on uuritud peaaegu igas riigis, võttes arvesse lennujaamade mõju nii lähipiirkonnale kui ka riigi majandusele. Läbi on viidud mitmeid uuringuid, mis keskenduvad näiteks Hiina ja Kanada lennujaamade majandusele kui ka suurlinnade lennujaamade arengule üldiselt (Green, 2014, lk 4). Hiljutise Air Transport ActionGroup'i antud hinnangu kohaselt tõusis ülemaailmse lennunduse kogu majanduslik mõju (otsene, kaudne, indutseeritud ja turismiga seotud) 2,7 triljoni USA dollarini, mis oleks umbes 3,5% maailma sisemajanduse koguproduktist (SKP) aastal 2014. (Uniting Aviation, 2018)

Õhustranspordi kasutamine on iga 15 aasta järel kahekordistunud ning on kiireima kasvu näitajatega, kui enamik muid majandusharusid (Uniting Aviation, 2018). Kaubanduslik lennutransport on olnud üks kiiremini kasvavaid sektoreid maailma majanduses (Shaban, viidatud Milan, 2013 vahendusel). Transport mõjutab oluliselt linnade arengut, lennureisidel on suur osakaal nii lühi- kui ka pikamaa reisijate- ja kaubavedudel. Varasemalt on lennujaamade majandust seostatud hindade ja ülekoormatusest tulenevate probleemide tekkimisel, kuid neid mittevastavusi saab lahendada, suurendades lennujaamade majanduslikku mõju, et saada parem ülevaade linna arendusest lennujaama arendamise kontekstis. (Green, 2014, lk 5)

Tanspordipoliitika eesmärk on mugavdada ja muuta liikumisvõimalused kättesaadavaks nii inimestele kui ka ettevõtetele. Kogu süsteem on vajalik, et oleks toimiv transpordisüsteem ja kvaliteetne taristu igapäevaelus. Hästi organiseeritud ühendused aitavad kaasa riigi edukale toimimisele erinevates piirkondades. Transpordisüsteemist oleneb ettevõtete konkurentsivõime ning kuna Eesti majandus on peamiselt orienteeritud ekspordile, on vaja ettevõtetel kvaliteetseid välisühendusi nii sise- kui ka väliskaupade impordiks ja ekspordiks. Kogu protsessi läbiviimiseks on oluline erinevate transpordivõimaluste olemasolu. (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2013)

Sõltuvalt lennuühendustest varieerub ka Eestit külastavate reisijate arv ning päritolu. Eelnimetatut võib pidada üheks suurimaks mõjuteguriks kaugematest Euroopa riikidest reisijate saabumisel. Uute lennuliinide avamine aitab kaasa kiirele turistide arvu kasvule sihtturul ning lennuliinide sulgemine või lendude vähendamine mõjutab tegurid vastupidiselt. Eesti kasvab oma loomuselt reisisihiks saamise poole ning riigi tuntuks suureneb iga päevaga. See annab võimaluse uute rahvusvaheliste transpordiühenduste tekkeks. Uue sihtkoha loomisel üritatakse võimaldada võimalikult palju erinevaid viise koha külastamiseks näiteks lennuliinid, rongiühendused ja kruisid. (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2013)

Varasemalt ei ole läbi viidud ühtegi uuringut, mille uurimise eesmärgiks oleks välja selgitada Tallinna lennujaama roll sihtkoha arendamisel. Eelnevalt on uuritud vaid Tallinna lennujaama reisijate mugavust "Tootearendus AS Tallinna lennujaama näitel" (Malm, 2015) ning antud tagasisidet vaid lennujaama läbivate reisijate arvamuste ning ka kirjutatud ülevaatlik uurimistöö teemal "Tallinna lennujaama reisijaliikluse mõju Eesti majandusele" (Lauri, 2013).

Sellest tulenevalt on sõnastatud probleemküsimus: Milline on lennujaamade roll sihtkohtade arendamisel? Lõputöö eesmärk on välja selgitada lennujaama roll sihtkoha arendamisel ning esitada soovitusel seotud asjalistele Tallinna lennujaama rolli suurendamiseks. Uurimisküsimus: Milline roll on Tallinna Lennujaamal Eesti kui sihtkoha arendamisel? Lõputöö eesmärgi täitmiseks on püstitatud järgmised ülesanded:

- 1) sihtkoha arendamise ja lennujaamade roll sihtkoha arendamisel käsitlevate kirjandusallikate ülevaade ja analüüs,
- 2) Tallinna lennujaama tutvustamine,

- 3) uuringu ettevalmistamine ja läbiviimine intervjuu meetodil, selgitamaks välja Tallinna lennujaama mõju sihtkoha arendamisel.
- 4) uuringu tulemuste analüüsimine,
- 5) ettepanekute esitamine Tallinna lennujaamaga seotud asjalistele maksimeerida lennujaama mõju sihtkoha arendamisel.

Lõputöö koosneb kolmest osas, milles teoreetilises osas toob autor välja turismisihtkoha mõiste ning selle arendamise võimalused ja kuidas seda siiani tehtud on, toetudes peamiselt D. G. Pearce ning R. Baggio, N. Scott, C. Cooper koostatud artiklitele . Kuna tegemist on lennuettevõtluse ja lennujaamade rolli käsitleva tööga, on autor välja toonud lennujaamade rolli sihtkoha arendamisel, kasutades Uniting Aviation artiklit „Aviation Benefits: Contributing To Global Economic Prosperity”. Ka uuritakse lennujaamade üldist mõjusihtkoha edendamisel.

Töö teises peatükis keskendutakse Tallinna lennujaama ja uuringu korraldusele. Peatüki esimeses alaosas tutvustatakse Tallinn Lennart Meri lennujaama ja analüüsitakse lennujaama mõju Eesti kui sihtriigi arengul ning käsitletakse uuringu meetodit, valimit ja korraldust. Kolmas peatükk sisaldab ettepanekud ja järeldusi Tallinna lennujaamaga seotud asjalistele, tuginedes läbitöötatud teoreetilistele seisukohtadele ja uuringu tulemustele.

1. TURISMISIHTKOHA ARENDAMINE JA LENNUJAAM ROLL SIHTKOHA ARENDAMISEL

1.1 Turismisihtkoht ja selle arendamine

Paljud turismisihtkohta selgitavad määratlused on üsna ebamäärased, kuna külastajate arv on väga erinev. Sihtkohakontseptsioonist on erinevad arusaamad. Sihtkoha sisu nähakse ühelt poolt vaatamisväärsuste ja teenuste aglomeratsioonina ning teiselt poolt vaatamisväärsuste, kultuuri, sündmuste, maastike ja teenuste dünaamilise kuhjumisena (Framke, 2002, lk 92). Üldkasutatavat terminit „turismisihtkoht” peetakse sageli iseenesestmõistetavaks ja jäetakse määratlemata (Pearce, 2014, lk 141).

Turismisihtkohta peetakse traditsiooniliselt geograafiliseks üksuseks (Saarinen, 2004, lk 161), mis on kujunenud reisija kujutluspildist. Viimastel aastakümnetel on sihtkohta peetud ka sotsiaalseks konstruktsiooniks (Saraniemi, Kylänen, 2011, lk 133). Idee turismisihtkohast, kui geograafilisest üksusest on eri sihtkohtade turustamisel tähtis, sest see aitab kohta potentsiaalsete külastajate jaoks edendada (Buhalis, 2000, lk 99).

Sihtkohale on püütud leida kindlat definitsioonijuba aastast 1987, kui esimese sammuna jagas autor turismiobjektide uuringud perspektiivide alusel kolmepõhirühma (Lew, 1987, lk 554-560):

- Ideograafiline – spetsiifiline tunnus, näiteks koha või atraktsiooni nimi.
- Organisatsiooniline – atraktsioonide defineerimine asukoha (atraktsioon asub linnas või maal) või püsivuse alusel (atraktsioon on hooajaline või aastaringne).
- Kognitiivne – atraktsiooni kategooria, põhinedes sellele, mida turistid atraktsioonist otsivad, näiteks riskantsed seiklused või unikaalsed kultuurilised kohad.

Mitmed autorid on loonud erinevaid viise, kuidas turismisihtkohti määratleda, jagades neid erinevatesse kategooriatesse ning selgitades nende mõisteid. Saraniemi ja Kylänen (2011, lk 133) määratlesid turismisihtkoha kolm tavapärasest vaadet: majandusgeograafia, turundusele ning juhtimisele ja kliendile orienteeritud. Samuti pakuti lisaks välja alternatiivne kultuuriline lähenemine (Saraniemi, Kylänen, 2011, lk 133). Pearce (2014, lk 131) omakorda kasutas sihtmärkide kirjeldamiseks turismikirjanduses viit mõistet: tööstuspiirkonnad, klastrid, võrgustikud, süsteemid ja sotsiaalsed konstruktsioonid. Määratledes iga kontseptsiooni põhielemendid ja sünteesis need, et luua uus integreeriv raamistik sihtkohtadele, mis koosnevad geograafilisest ja dünaamilistest mõõtmest ning tootmisviisist (Pearce, 2014, lk 131).

Väljatoodud autorid on püüdnud luua sihtkohtade määratlemiseks terviklikku raamistikku, kuid Raun, Ahas ja Tiru (2016, lk 202) leidsid, et varasemate teoreetiliste ja empiiriliste uuringute põhjal võib öelda, et turismisihtkoht on viie mõõdetava mõõtme kombinatsioon: geograafiline, ajaline, kompositsiooniline, sotsiaalne ja dünaamiline. (Raun, Ahas, Tiru, 2016, lk 202)

Hästi tuntud sihtkoha kuvand on sihtkoha turismimajanduse edukuse seisukohalt väga oluline ja on üha tavalisem, et sihtkohad kavandavad või haldavad omakuvandit. Sihtkoha kuvandit saab mõista sidusrühmade vaheliste suhete kaudu ja omakorda nende seotust huvidega erinevatest hüvedest. Seega, on oluline leida sidusrühmade jaoks ühine eesmärk sihtkoha üldpildi kujundamisel, mis aitaks kaasa sidusamale turismiplaneerimisele ja sihtturunduse loomisele, meelitamaks ligi külastajaid. (Kong, Cros, Ong, 2015, lk 299)

Turismisihtkoht on oluline analüüsiüksus, kuigi seda on keeruline määratleda (Haywood, 1986, lk 154), seda võib pidada sotsiaalses võrgustikus omavahel integreeritud huvirühmade klasteriks (Scott, Cooper, Baggio, 2008, lk 169). Sihtkoha sidusrühmadeks on majutusettevõtted, vaatamisväärsused, reisifirmad ning kõik ülejäänud, kes pakuvad äriteenuseid, nagu riigiametid ja turismibürood ning ka kohaliku kogukonna esindajad. Turismisihtkohti on peetud ka kohalikul tasandil pakutavate toodete, teenuste ja turismikogemuste kombinatsiooniks, kus esinevad era- ja avalikud sidusrühmad (näiteks ettevõtted ja avalikud organisatsioonid). (Baggio, Scott, Cooper, 2010, lk 170)

Kuna sihttoote tootmiseks vajalikud ressursid ja võimed jagunevad ettevõtte piiride vahel, esindavad sihtkohad kohalikke ühistootmisvõrke, kus üksikute organisatsioonide tegevus on teistes ettevõtetes toimuvatest tegevustest sõltuv (Haugland, Ness, Gronseth, Aarstad, 2011, lk 268). Igal sihtkohal on kuvand ja identiteet, mis on tekitatud tahtlikult või kujunenud aja jooksul. Tänapäeva konkurentsivõimelises maailmas mõjutab reisijate arvamus oluliselt sihtkohtade võimet konkureerida üksteise vastu niisissetuleku kui ka talentide osakaalust (Anholt, 2004, lk 234). Selleks, et sihtkoht saavutaks konkurentsieelise, on vaja süstemaatilist kaubamärki. Sihtkoha süstemaatilise brändimise püüdlused said alguse 1990. aastate keskel majanduse globaliseerumise tulemusena (Anholt, 2002, lk 213). Sihtkoha kaubamärki on peetud positioneerimisvahendiks (Gilmore, Pine, 2002, lk 4) ning tarbijate käitumuslike kavatsuste mõõtmiseks (Usakli, Baloglu, 2011, lk 114). Sellest tulenevalt on sihtkoha kaubamärgid muutunud vajalikuks turundusvahendiks sihtkoha konkurentsieelise analüüsimisel.

Üksikisikute ettekujutus sihtkohast on üks olulisemaid tegureid, mis mõjutab reisijate otsustamist sihtkoha valikul. Uuring näitab, et ainulaadse sihtkoha kuvandi loomine võimaldab sihtkoha turundajatel eristada oma sihtkohta konkurentidest (Murphy, Moscardo, 2007, lk 4), mis aitab parandada reisijate kogemusi ja nende külastuste järgset hinnangut (Papadimitriou, Apostolopoulou, Kaplanidou, 2015, lk 302). Turistid otsivad neile sobiva puhkepiirkonna valimisel teavet erinevate kanalite kaudu (Ho, Lin, & Chen, 2012, lk 1468). Interneti ja sotsiaalmeedia areng on muutnud turismialaste teadmiste levikut ning muutunud kõige levinumaks infootsinguks (Xiang, Gretzel, 2010, lk 179). Lisaks võimaldavad need globaalsed platvormid reisijatele oma kogemusi jagada (Gretzel, Lee, Tussyadiah, Fesenmaier, 2009) ning nende platvormide kasutajate loodud sisu on oluline reise planeerimisel, sealhulgas otsuste vastuvõtmisel sihtkohtade ja lojaalsuse üle.

Tajutav sihtkoha identiteet aitab reisijatel end identifitseerida sihtpunkti unikaalsete ja sümboolsete omadustega, mis võib põhjustada nende tugeva emotsionaalse sideme sihtkohaga (Blain, Levy, Ritchie, 2005, lk 331). See võib omakorda tugevdada nende positiivset suulist ja korduv külastamise kavatsust (Apostolopoulou, Papadimitriou, 2015, lk 305). Need on sihtkoha lojaalsuse kaks olulist näitajat. Sihtkoha lojaalsus on

üks sihtkoha edu tagamise olulisemaid tegureid (Chi, 2018, lk). Nagu on öeldud (Assael, 1984, lk 47), ei sõltu edu esimesest ostust, vaid korduv ostmisest. On ebatõenäoline, et ükskõik milline kaubamärk suudaks aja jooksul püsida ilma lojaalsuseta.

Sihtkohale negatiivselt mõjuvaid tegureid on mitmeid ning nende alla kuuluvad nii kriisid kui ka katastroofid, näiteks majanduslangus, loodusõnnetused, sõjad, poliitilised rahutused, haiguspuhangud ja terrorism. Selle tõttu on turism tänapäeva ettevõtluskeskkonnas üks kõige haavatavamaid tööstusharusid. Kuigi nende mõju ei pruugi olla samasugune, mõjutavad kõik need kriisid ja katastroofid nii turismi nõudlust kui ka pakkumist. Siiski peetakse terrorism turismisihtkohtadele kõige mõjukamaks katastroofiks. (Iisrael, Reichel, 2003, lk 353)

Negatiivse näitajana saab välja tuua ka turistide kiusamise. On empiirilisi tõendeid selle kohta, et turistide ahistamine sihtkohtades avaldab kahjulikku mõju, kaasa arvatud puhkuse rahulolu madalamat taset, puhkusekvaliteedi kaotust ja negatiivset mõju korduvale külastusele ning suulistele soovitudele (Kozak, 2007, lk 384). Seetõttu on turistide ahistamine suur oht sihtkoha konkurentsivõimele. Vaatamata nendele muredele on turismikiusamine ikka veel alateadlik teema (McElroy, Tarlow, Carlisle, 2007, lk 305). Sihtkoha valiku ja puhkuse planeerimise protsesside ajal peavad reisijad ohutust esmatahtsaks (Hsu, Tsai, Wu, 2009, lk 288).

Sihtkoha atraktiivsus on samuti mõjutatud mitmetest erinevatest teguritest. Ühe näitena võib välja tuua sihtkohad, mis on saanud tuntuks tänu teleseriaalidele või filmidele. Üks viiest Ühendkuningriigi külastajatest tunnistas, et idee reisimisest tuli filmi või telesaate vaatamisest (Steele, 2008). Näiteks võib tuua Iirimaaal filmitud Troonide mängu seriaali ning ka Harry Potteri filmid. Ekraaniühendused toovad esile kaks turismivormi – äriturism, filmi- või telesaate tootmisel, ning vaba aja turism, kui entusiastid reisivad oma lemmikfilmi või -telesaate võtteplatsile. (Lundberg, Ziakas, Morgan, 2017, lk 83)

Sihtkohal on võimalik efektiivselt ära kasutada ka negatiivsetest asjaoludest tingitud tagajärgi. Näiteks on New York'i üheks tuntuimaks vaatamisväärsuseks saanud 9/11 mälestusmärk (<https://www.911memorial.org/>), mis on pühendatud katastroofis hukkunutele. Samuti on tuntust kogunud mitmed erinevad sihtkohad väbi

loodusõnnetuste, näiteks Tahiti, kus nüüd on turismi sissevool järjest kasvav ning inimesed tunnevad huvi, kuidas on saad taastunud. Echtner ja Ritchie (1993, lk 4) märkisid, et turistid hindavad atraktsioonide kvaliteeti olulise kriteeriumina konkreetse sihtkoha valimisel. Lisaks, Singapuris läbi viidud uuringu põhjal tõestati, et erinevate piirkondade turistid pidasid atraktsioonidega meelelahutust oluliseks osaks sihtkoha üldisest rahulolust (Hui, Wan, Ho, 2007, lk 965).

Turistide jaoks on olulisel kohal sihtkoha kohta käiva kvaliteetse teabe kättesaadavus (Chen, Funk, 2010). Teabe otsimise protsessi peetakse üheks kõige keerulisemaks ja tähtsamaks sammuks otsustusprotsessis; eelkõige reisitoodete puhul nendega seotud riskide tõttu (Xiang, Magnini, Fesenmaier, 2015, lk 244). Reisijate hinnang sihtkohast kujuneb mitme erineva teguri põhjal – situatsioonitegurid (rahulolu varasemate kogemuste põhjal, riskiteadmised, ajapiirangud, jne), reisi eesmärk (sihtriik, reisimise eesmärk, reisi liik ja viis, sihtkoha küllastamise sagedus, jne), keskkonnategurid (alternatiivide kättesaadavus, tajutav kultuuriline ja ruumiline kaugus, valikuvõimalused, jne), reisija omadused (teadmiste tase, haridustase, sotsiaalmajanduslik staatus, kultuur, jne) (Coenders, Ferrer-Rosell, Martinez-Gracia, 2016, lk 498).

Kättesaadavuse kontseptsioon seob kokku linna struktuuri põhielemendid: inimesed, liikuvus ja sotsiaalsed tegevused ning võimaldab funktsionaalset vaadet linna struktuuridest ja protsessidest. Ruumiline juurdepääsetavus kirjeldab „suhtlemisvõimaluste potentsiaali” (Hansen, 1959, lk 73). Juurdepääsu ja juurdepääsetavuse mõisted on aga mitmeti mõistetavad mõisted, millel on palju määratlusi. Asukohapõhise modelleerimise seisukohast on juurdepääsetavust kasutatud vahendina linna kompaktsuse, toimimise, jätkusuutlikkuse ja võrdsuse mõistmiseks ning sotsiaalse suhtluse tõenäoliste keskuste tuvastamiseks. (Wee, 2016, lk 9)

Suurenev konkurents turismisektoris on viinud olukorrani, kus sihtkohad konkureerivad teiste sihtkohtadega piirkondlikul, riiklikul ja rahvusvahelisel tasemel. See on muutnud turundust haldavate organisatsioonide rolli arendustegevuste korraldajatena ja vahendajatena olulisemaks. Turismisihtkohtade populaarsus ja nende jõudlus sõltuvad suures osas sihtkoha kujutisest ning ligipääsetavusest (Alrawadieh, Dincer, Dincer, Mammadova, 2018, lk 198). Sellepärast on oluline, et oleks tagatud võimalikult palju

sihtkohtadesse pääsemise võimalusi, et kogu potentsiaalsel klientuuril oleks võrdselt võimalus oma soovitud kohta jõudmiseks. Üheks oluliseks transpordiliigiks on lennutransport.

Üheks oluliseks eesmärgiks turismi arendamisel on majanduslik ja sotsiaalne areng turismipiirkonnas. Turismi arendamisega loob sihtkoht endale palju eeliseid, kuid sobimatute vahendite kasutamine võib hoopis negatiivne mõju suurenda (nt loodusele). (Egbali, Nosrat, Ali, 2011, lk 63) Mitmed autorid on erialakirjanduses rõhutanud just kohalike kaasamise olulisust. Näiteks on uuritud Slovakkias, Presovi piirkonnas turismi, kui kohaliku arengu olulist faktorit. Kui kohalikud ei pea turismi oluliseks arengu faktoriks, mõjub see turismi arendamisele soovitud sihtkohas negatiivse faktorina. Gburova ja Matusikona (2014, lk 104), kes viisid läbi Presovi piirkonna uuringu said küsitlustest tagasisidet potentsiaalsetelt tulevikukogukonnalt, et nende jaoks on turism oluliseks arengufaktoriks, kuna see tugevdab piirkonna majanduslikku positsiooni.

Turism aitab kaasa globaliseerumisele, võimaldades kohalikele kogukondadele erinevaid arenemise võimalusi, kuid võib olla ka põhjuseks kultuuriliste eripärade kadumisel. Sotsiaal-kultuurilise mõju tõsidus kohalikule kogukonnale sõltub sellest, kui palju ja mis tüüpi turistid sihtkohta külastavad. Rolli mängib ka turismi arengutempo ja turismi üldine tähtsus konkreetses kogukonnas. (Breugel, 2013, lk 9)

Ühe positiivse sotsiaalse mõjuna on võimalik välja tuua kohaliku infrastruktuuri parendused, millele aitab kaasa investeeringud erinevatesse asutustesse ja ka parema füüsilise keskkonna loomisesse, näiteks haiglad. Asutusi ja teenuseid, mis on suunatud turistidele on võimalik kasutada ka kohalikel elanikel. Vastastikkuse õppimise kogemuse saavad nii kohalikud elanikud kui ka turistid omavahelisel kokkupuutel. Positiivselt mõjub kontakti loomine ja inimestega kogemuste jagamine väiksematele kogukondadele, kes on muust maailmast eraldatud. Seega on sotsiaalne kapital sidemete tugevdajaks nii turistidega kui ka kogukonna sees. (*Ibid.*, 2013, lk 9)

Eelnevale lisaks on Hall ja Lew (2009, lk 109) välja toonud turismi positiivse mõjuna ebavõrdselt koheldud rühmade tööhõive (näiteks põlisrahvas või naised). Turismi arendamine võimaldab luua uusi töökohti, mis suurendab otsest ja kaudset tööhõivet, sissetulekut, parandab infrastruktuuri ning transpordivõrku, mida saavad kasutada ka

kohalikud elanikud ja parandab muude teenuste kättesaadavust. Kõik eelmainitu avaldab suurt mõju kohalikule majandusele. (Raluca, Strutzen, 2008, lk 636-637)

Turismisihtkoht on viie mõõdetava mõõtme kombinatsioon: geograafiline, ajaline, kompositsiooniline, sotsiaalne ja dünaamiline. Turismisihtkoha arendamine avaldab piirkonnale mõju vastavalt turismivaldkonnale. Positiivse aspektina saab välja tuua töökohtade loomise ja piirkonna üldise atraktiivsuse tõstmine. Selleks, et sihtkoht ennast suudaks atraktiivseks muuta, on vaja oma konkurentside seast eristuda. Üheks võimaluseks on luua sihtkoha kaubamärk ning ennast selle abil turundada. Tähelepanu tuleb pöörata kättesaadavusele, et sihtkoha jõudmiseks oleks võimalikult palju vahendeid ning piisavalt võimalusi soovijatel oma soovitud kohta jõudmiseks.

1.2. Lennujaamade roll sihtkoha edendamisel

Lennundus on pidevalt arenev ja laienev protsess, mis on lahendanud paindlikult kriisiolukordi ning on näidanud pikaajalist vastupidavust muutudes asendamatuks transpordi liigiks. Rahvusvaheline lennutransport on üks kõige reguleeritumaid majandusharusid (Button, 2006, lk 2) ja lennunduspoliitika regulatsioonid on kõige tõhusam meede rahvusvahelise turismiarenduse edendamiseks (Papatheodorou, 2010). Teadlased on uurinud lennunduspoliitika ja rahvusvahelise turismi vahelisi seoseid kompromissi seisukohast. Enamikes riikides, kes soovivad arendada rahvusvahelist turismimajandust, peavad poliitikakujundajad lennunduspoliitika kindlaksmääramisel tasakaalustama lennuettevõtjate huvid turismi huvidega. See on kompromiss lennuettevõtjate ja turismimajanduse vahel (Forsyth, 2010, lk 45).

Lennundus on üks globaalsemaid tööstusharusid, mis ühendab inimesi, kultuure ja ettevõtteid üle kõikide kontinentide. Kogu lennundussektori üheks eesmärgiks on tõsta teadlikkust lennuliikluse eelistest, tähtsusest ja rollist. Kõik sidusrühmad ja partnerid peavad tegema koostööd, et maksimaalselt ära kasutada õhustranspordi eeliseid ja toetada lennunduse jätkusuutlikku arengust ja kasvu, ühendades sellega rohkem inimesi ja kohti. Lennujaamasid võib pidada täpsustamata avalikekshüvedeks, seetõttu on nende igapäevase väärtuse täielikuks mõistmiseks vaja kindlaks määrata iga marginaalse isiku kasulikkus, mis tuleneb lennuliinide sihtkohtadest ja olemasolust. Majandusareng on enamasti seotud infrastruktuuri arendamisega, mis tähendab, et lennujaamad peaksid

eeldatavasti kaasa aitama ümbritsevate piirkondade majandusele. (Uniting Aviation, 2018)

Uurimuse põhjal, mis käsitleb Põhja-Ameerika ida rannikul asuva uue Raleigh-Durami rahvusvahelise lennujaama (RDU) uue terminali käimasolevat ehitamist ja selle seost ümbritseva linnapiirkonna majandusarengut, kajastub, et lennujaama ja majandusarengu vaheline korrelatsioon on oluline. Põhjusliku seose kindlaksmääramine võib olla väga kasulik, et mõista teiste riikide ja maailma majanduskeskkonda. Seega on oluline analüüsida sarnaseid olukordi maailma näitel, et anda taustainfot asjassepuutuvate probleemide kohta. (Green, 2014, lk 7)

Lennutranspordil on eriline roll arengumaade pikaajalisel majanduskasvul. Õhutransport pakub paljudele madalama sissetulekuga riikidele võimalusi kasutada mõnda oma suhtelist majanduslikku eelist, näiteks riigis kasvatatavate troopiliste puuviljade ja lillede puhul, mis on kõrge väärtusega, kuid on ka väikesed ja kerge kaaluga. Nende transportimine nõuab usaldusväärset ja kiiret liikumist eksporditurgudele. Tänu sellele leidub arengumaades väga mitmeid lennujaamu. Probleem on selles, et paljud neist jaamadest on ebakvaliteetsed, pakkudes vaid algelisi ärilisi lennutransporditeenuseid. Nendel puuduvad konkreetseid maandumisrajad, äratuntavad terminalihooneid ning neil ei ole või on väga vähe kontrolli- või maandumisvahendeid. (Button, 2006, lk 3)

Suuremad lennujaamad, riigisiseste teenuste ja rahvusvaheliste operatsioonide pakkujad, on riigiti erineva kvaliteediga. Mõned neist on keerukad kaasaegsed infrastruktuuriüksused, mis suudavad toime tulla oluliste turismivoogudega, kuid paljud on varustatud aegunud ja halvasti hooldatud seadmetega. Lisaks on tihti probleeme ka töötajatega, kuna tornikontroll ning turva- ja ohutusjärelvalve nõuavad koolitatud personali, keda on oma teenuste jaoks kasvavas globaalsel turul raske palgal hoida. (Button, 2006, lk 4)

Lennundus on juba ammu tunnustatud rahvusvahelise turismi peamiseks liikumapanevaks jõuks, seda eriti kaugliinidel ja saartel asuvatel sihtkohtadel (Button, Taylor, 2000, lk 212). 2006. aasta Maailma Kaubandusorganisatsiooni andmetel reisis 40% rahvusvahelistest turistidest õhutranspordiga. Lennunduse reguleerimise kord on

väga oluline, kuna regulatsioon võib piirata lennuettevõtjate teenindatavaid marsruute, takistada konkurentsi ja kontrollitasusid, piirates seega turismitegevust ja mõjutades selle ruumilisi mustreid (Forsyth, 2008, lk 38).

Puhkuseturismi puhul on lennutranspordimõju erinev. Loomulikult ei oleks paljusid turismisihtkohti ilma õhutranspordita. Näiteks turismimajanduse ja turismikulude esialgne kasv Hispaanias põhines peamiselt tellimuslendudel Põhja-Euroopast (Forsyth, 2008, lk 40). Seevastu Duval ja Schiff (2011) leidsid vähe tõendeid selle kohta, et otselennud viiest uuest riigist on suurendanud sissetulevate turistide voolu Uus-Meremaale. Keskendudes kolmele USA ja Kariibi mere turule, avastasid Warnock-Smith ja Morrell (2008, lk 82) liberaliseerimise positiivse mõju lennuliikluse kasvule, kuigi vaba aega veetvaid turiste ja teisi reisijaidei eristatud. Uued või odavamad lennuteenused võivad samuti kasu saada sisserändajatest, kes külastavad sõpru ja sugulasi oma kodumaal.

Ainsaks kiireks ülemaailmseks transpordivõrgustikuks võib pidada lennundust, mis tõstab ka selle olulisust ülemaailmses äris. See aitab kaasa majanduskasvule, loob hulgaliselt töökohti ja hõlbustab rahvusvahelist kaubandust ning turgutab turismi. Hiljutiste *Air Transport ActionGroup*'i antud hinnangu kohaselt tõusis ülemaailmse lennundustööstuse kogu majanduslik mõju (otsene, kaudne, indutseeritud ja turismiga seotud) 2,7 triljoni USA dollarini, mis oleks umbes 3,5% maailma sisemajanduse koguproduktist (SKP) aastal 2014. Aastal 2016 reisis ülemaailmsel lennuliinidel umbes 3,8 miljardit reisijat, lennutranspordi abil veeti enam kui 53 miljoni tonni erinevaid kaupu. Iga päev lennutab 100 000 lendu üle 10 miljoni reisija ning umbes 18 miljardi USD väärtuses kaupu. (Uniting Aviation, 2018)

Lennundussektor on võimaldanud luua kogu maailmas 62,7 miljonit töökohta ning see on andnud ka otsese võimaluse 9,9 miljonile inimesele - lennuettevõtjad, aeronavigatsiooni teenuse osutajad ja lennujaamad, kus töötab otseselt üle kolme miljoni inimese (Uniting Aviation, 2018). Tsiviilõhusõiduki sektoris (õhusõidukite, süsteemide ja mootorite tootmine) töötas 1,1 miljonit inimest. Ülejäänud 5,5 miljonit töökohta on seotud teiste lennujaama aladega (toitlustus, hooldus, koristus, turvalisus, õhusõidukite tankimine). Lennundus toetas kaudselt 52,8 miljonit indutseeritud ja turismiga seotud töökohta. Väljatoodud andmestik ei sisalda lennunduse majanduslikke

eeliseid, näiteks töökohti või majandustegevust, mis tekivad siis, kui ettevõtted või tööstused on olemas, kuna lennufirma muudavad need võimalikuks tänu kiirusele ja lennuliinide ühendustele või siseturismi ja kaubavahetuse sisemisele väärtusele. Nende lisamine suurendaks tööhõivet ja üleilmseid majanduslikke mõjusid mitme kordselt. (Uniting Aviation, 2018)

Lennujaamateenuste kvaliteet on kindlaks määratud sihtkoha turistiderahulolu olulise elemendina (Bezerra, Gomes, 2015, lk 44). Martin-Cejas (2006, lk 874) märkis, et turismiteenuste kvaliteet saab alguse lennujaamast. Lennujaamas pakutavate teenuste kvaliteet määrab sihtkoha üldise rahulolu ning mõjutab turistide tagasipöördumise kavatsust. Lennujaamade infrastruktuur on turistide esimene ja viimane kontaktpunkt puhkepiirkonnaga. Seetõttu saavad reisijad esmamulje oma puhkuse kvaliteedist lennujaamas, kus nad kasutavad mitmeid teenuseid – registreerimine, passi- ja turvakontroll. Kui lennujaam ei suuda kõiki neid teenuseid tõhusalt täita, on lennujaamateenuste kvaliteet madal ja turistide ettekujutus lennujaama rajatistest muutub negatiivseks. (Martin-Cejas, 2006, lk 875)

Lennutransport on globaalse kaubanduse ja e-kaubanduse vedur, mis võimaldab tootmise üleilmastumist, muutes ka väikeste koguste transportimise maailmakaubanduse mõistes suureks väärtuseks. Aastal 2014 transporditi rahvusvaheliselt õhu transpordi abil 6,4 triljoni dollari väärtuses kaupu, mis moodustas 35% kogu maailma kaubanduse väärtusest. Lennunduse eelis teiste transpordiliikide suhtes on kiirus ja usaldusväärsus, mis võimaldab samal ja sellele järgneval päeval kauba kohale toimetamise teenuse osutamist kiireloomulistele ja ajalis-kriitilistestundlike kaupade transpordile. (Uniting Aviation, 2018)

Üldlennundusega lennujaamad teenindavad lisaks lennukompaniidele tihti ka eraisikutele ja korporatiividele, ülikoolidele, organisatsioonidele ja ettevõtetele kuuluvaid lennukeid. Lennujaamad on tähtsad erakorraliste meditsiiniliste vedude, toodete transportimisel ning vältimatu õiguskaitse valdkonnas. Veelgi olulisem on see, et nad pakuvad juurdepääsu väikestele ja kaugetele piiratud ligipääsuga kogukondadele. FAA tõi välja, et 3/4 õhukutõusu ja maandumist U.S. ameerika ühendriikide lennujaamades teevad tavalennukid ning enamik neist toimingutest tehakse üldlennunduse lennujaamades. (Nabers, 2018)

Väiksemate lennujaamaade järjest kiirema kasvu tõttu jätkuvad aastaringiselt terminalide ehitamise, angaaride uuendamise ja raja laiendamise arendusprojektid. Kuigi sellistel projektidel on kohalike ja piirkondlike liidrite tugev toetus, on riiklikud vahendid kriitilise tähtsusega jätkusuutlikkuse arengu tagamiseks. Seetõttu peetakse oluliseks tagada universaalsete lennujaamade jätkuv toetus Ameerika Ühendriikides. Nende jätkuv kasv ja kasutamine loovad majandusliku elujõu, töökohad ja töövõimalused, mis on kasulikud kõikidele kodanikele ja maksumaksjatele. (*Ibid*, 2018)

Üks haru, mis tugineb kõige enam lennundusele, on turism. Turismi hõlbustamine õhustranspordi abil aitab kaasa majanduskasvule ja vaesuse leevendamisele. Igal aastal liigub ligikaudu 1,2 miljardit turisti, kellest üle poole kasutab oma sihtkohta jõudmiseks õhuteed. Aastal 2014 toetas lennundus üle 36 miljoni töökoha turismisektoris, panustades ligikaudu 892 miljardit dollarit aastas ülemaailmsele SKP-le. Lennuettevõtjad toetavad turismimajandustlisades lennuliine, sihtkohti või tellimusreise. Vabaturul on lennufirmadel suurem võimalus kasumit teenida tellimuslendude korraldamisel. Samuti laiendavad liinivõrke, suurendavad liiklusmahtu või kasutavad pikka aega kasutatud õhusõidukeid. (Uniting Aviation, 2018)

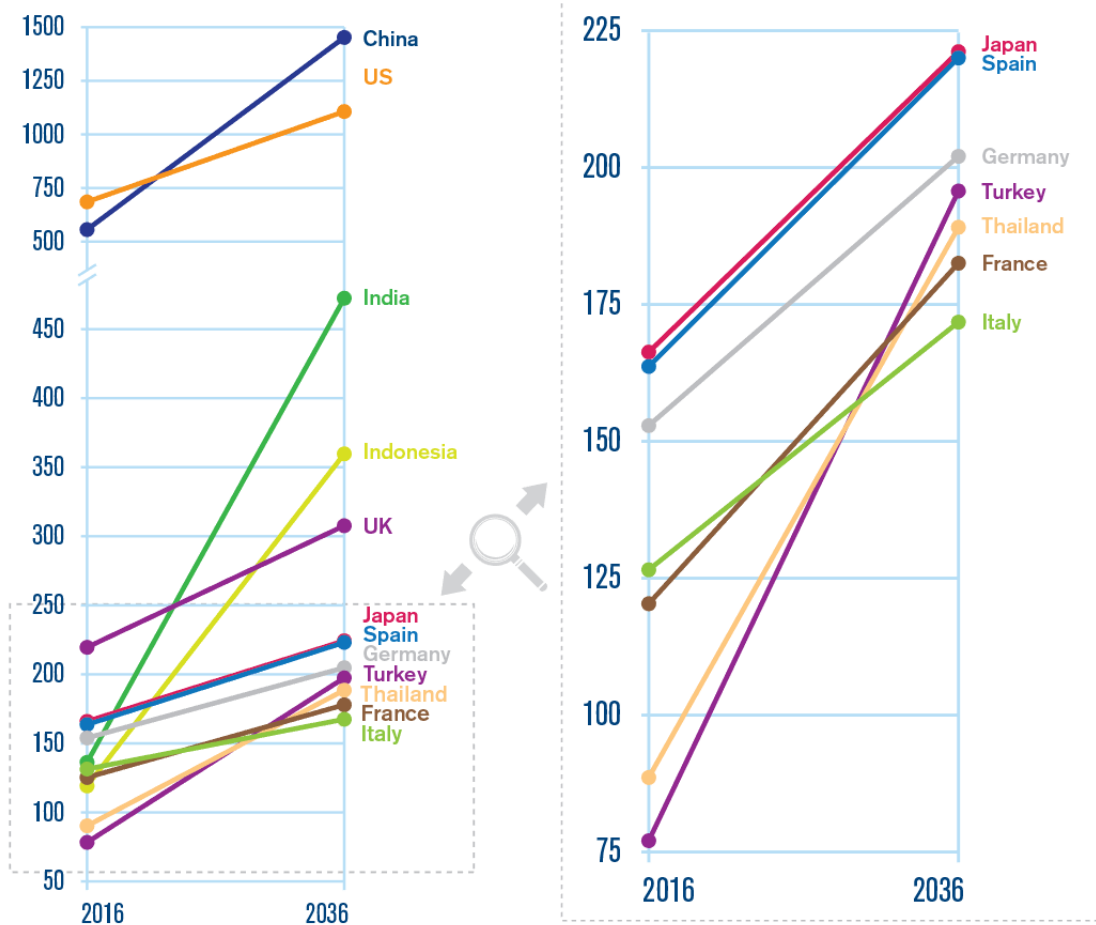
Genf - Rahvusvaheline õhustranspordi assotsiatsioon (2015) avaldas 2015. aastal oma ajakohastatud reisijate kasvuprognoozi, prognoosides, et 2034. aastaks peaks reisijate arv ulatuma 7 miljardini, mis tähendab 3,8% nõudluse kasvu. See on enam, kui kaks korda rohkem kui 3,3 miljardit reisijat, kes kasutasid õhustransporti 2014. aastal, ja täpselt kaks korda rohkem kui 2015. aastal oodatud 3,5 miljardit reisijat. Varem prognoositi IATA-s 2034. aastaks 4,4% keskmise aastase kasvumäära alusel reisijate kasvu kuni 7,4 miljardini. Läbivaadatud tulemus kajastas aga negatiivseid arenguid maailmamajanduses, mis eeldatavasti nõrgendavad nõudlust õhustranspordi järele, võttes arvesse Hiina aeglast majanduskasvu prognoosi. Prognooside kohaselt on viis kõige kiiremini kasvavat turgu (vt joonis 1.) (758 miljonit uut reisijat, kokku 1,196 miljardit), USA (523 miljonit uut reisijat, kokku 1,166 miljardit), India (275 miljonit uut reisijat, kokku 378 miljonit), Indoneesia (132 miljonit uut reisijat, kokku 219 miljonit) ja Brasiilia (104 miljonit uut reisijat, kokku 202 miljonit). (IATA, 2015)



Joonis 1. Peamiste lennundusturgude kasv aastatel 2014-2034 (Allikas: IATA, 2015)

Kaks aastat hiljem, aastal 2017 tuli IATA (2017)välja uue prognoosiga, lootes, et aastaks 2036 kasvab reisijate arv 7,8 miljardini (vt joonis 2.). Prognoosi arv on peaaegu kahe kordne võrreldes sellel aastal oodatava 4 miljardi lennureisijaga. Prognoos põhineb 3,6% -lise keskmise aastase kasvukiiruse (CAGR) põhjal, mis on märgitud ühingu 20-aastase lennureisija prognoosi värskenduse avaldamisel.

Suurima nõudluse tõukejõu osaliseks saab Aasia ja Vaikse ookeani piirkond, kuhu on oodata kahe kordset reisijate arvu kasvu viimase kahe sajandi jooksul. Hetk, kui Hiina muudab Ameerika Ühendriigid maailma suurimaks lennundusturuga riigiks, on võrreldes 2016. aasta prognoosidega nihkunud kaks aastat lähemale. Muutust on oodata 2022. aasta jooksul, mis tuleneb Hiina kiirest majanduskasvust. Viis kõige kiiremini kasvava reisijate arvuga turgu on Hiina (921 miljonit uut reisijat, kokku 1,5 miljardit), USA (401 miljonit uut reisijat, kokku 1,1 miljardit), India (337 miljonit uut reisijat, kokku 478 miljonit), Indoneesia (235 miljonit uut reisijat, kokku 355 miljonit) ja Türgi (119 miljonit uut reisijat, kokku 196 miljonit). (IATA, 2017)



Joonis 2. Peamiste lennundusturgude kasv aastatel 2016-2036 (Allikas: IATA, 2017)

Rahvusvaheline lennundus on suutnud püsida läbi aastate stabiilseima majandusharuna, andes võimaluse luua uusi töökohti, avada uusi lennuliine ning puhkusesihtkohti, muutes väikeriigid turismiturule kättesaadavamaks. Kogu eelnimetatu väärindab sihtkoha äritegevust ning aitab kaasa majanduse arengule ja kasvule. Järjest kiiremaks muutuv as ühiskonnas on lennutransport tähtsal kohal nii reisijate vaatepunktist kui ka kaupade transportimisel. Pidev lennujaamade arendamine annab võimaluse sihtkohal rohkem reisijaid teenindada, mis tõstab sihtkoha populaarsust. Kasvav lennureisijate arv toob kaasa lennureiside suurendatud nõudluse, mis omakorda toob turule uusi lennundusega seotud ettevõtteid.

2.TALLINNA LENUJAAMA JA UURINGU KORRALDUSE TUTVUSTUS

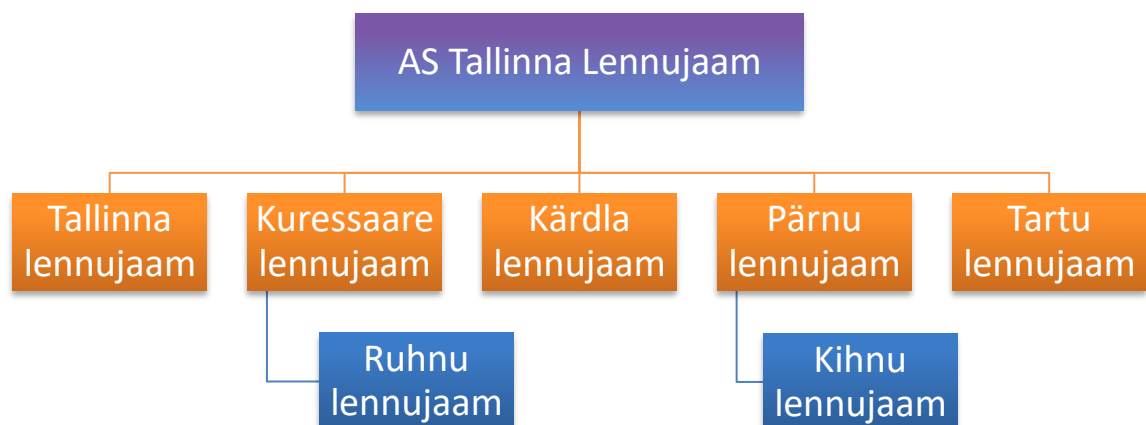
2.1. Tallinna lennujaama tutvustus

Mitmete uuringute põhjal on selgunud, et lennujaamade mõju turismi kasvule ja majandusele on väga olulisel kohal. Majandusliku poole pealt aitavad lennujaamad kaasa nii näitajate kasvu tõstmisele, rahavoogude riiki suunamisele, töökohtade loomisele, linnastumisele ja üldisele riigi arengule. Turismi seisukohast on lennuliiklus tähtsal kohal, kuna see on tänapäeval põhiline transpordi vahend, mida valitakse pikamaa reise läbimiseks. Olulisel kohal on ka kaubavedu, mis on tänapäevaks võimaldanud kiire tarne ning seda üle kogu maailma. (Uniting Aviation, 2018)

Kaubanduslik lennutranspordi valdkond on olnud üks kiiremini kasvavaid sektoreid maailma majanduses. Õhustransporditööstus on maailmamajanduses väga oluline, sest see on kiiresti riknevate toodete, luksuskaupade ja muude suure väärtusega toodete peamine transpordiliik (Boonekamp, Burghouwt, 2017, lk 83). Kontinentide, riikide ja linnade vaheliste distantide läbimiseks kasutavad nii üksikisikud kui ka ettevõtted juba välja arendatud lennuliine, eelkõige lennuliikluse mugavuse ning kiiruse tõttu. Vahemaade läbimised kiires ajas muudavad lennuliikluse üheks olulisemaks majandusharuks meeletu hooga kasvavas ühiskonnas. Õhustransport ei ühenda vaid inimesi, see aitab kaasa ka piirkonna majanduse integreerimisse maailmamajandusega. Lennujaamade arendamine on seotud ka majanduskasvuga, selle kohta on koostatud mitmeid uurimusi, võttes fookusesse erinevaid regioone ja linnu üle kogu maailma (Green, 2014, lk 6).

Tallinna Lennart Meri lennujaam on Eesti suurim lennujaam ning samuti on tegemist ka lennufirma Nordica kodulennujaamaga. Eelpool mainitud organisatsioonile lisaks on üle

Eestis veel neli rahvusvahelistelendude teenindamise võimekusega lennujaama, mis asuvad Kuressaares, Kärdlas, Pärnus ja Tartus ning kaks lennuvälja Ruhnus ja Kihnus. Kõik viis lennujaama ja kaks lennuvälja kuuluvad AS Tallinna Lennujaamale (Joonis 3.). Märgitud lennujaamadele lisaks leidub 12 regionaalset lennuvälja, üks kopteriväljak, üks militaarotstarbelisesuunitlusega lennuväli ja viis mahajäetud lennuvälja. Peamine lennuliiklus Eestisse ning Eestist välja käib siiski läbi Tallinna lennujaama, mis on pärjatud maailma hubaseima lennujaama tiitliga. (www.tallinn-airport.ee) Teisi nimetatuid lennujaamu võib pidada väikelennujaamadeks, mille mõju võrreldes Tallinna lennujaamaga on Eesti majandusele tühine. Pihelgas (2016, lk 24) on uurinud Pärnu lennujaama mõju Eesti arengule ning leiab, et Pärnu lennujaama avamine suurendaks Eestisse saabuvate lendude arvu ning see tooks kaasa ka turistide arvu kasvu. Senini pole Pärnu lennujaama avamist käsile võetud.



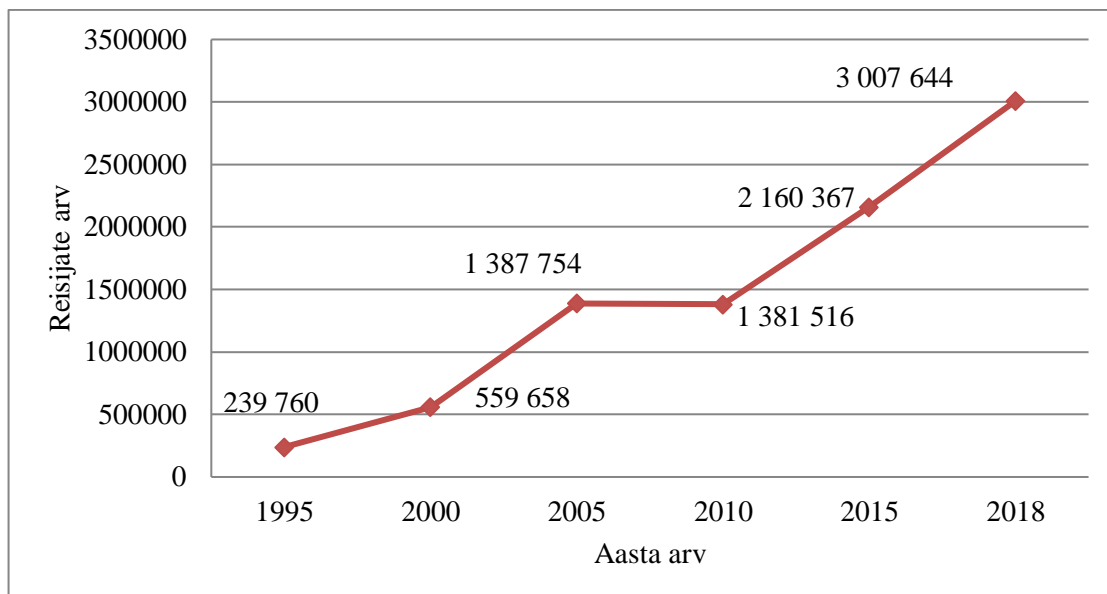
Joonis 3. AS Tallinna lennujaamastruktuur (autori koostatud)

Eesmärgiga muuta olemasolevat lennujaama opereerimist efektiivsemaks, parandada lennujaama keskkonna seisundit ning tõsta lennuohutust, esitas AS Tallinna Lennujaam 2012. aastal Rae Vallavalitsusele ja 2013. aastal Tallinna Linnaplaneerimise Ametile taotluse, et saada projekteerimistingimused selleks, et koostada Tallinna lennujaama lennuliiklusele arendusprojekt. Arenguprojekti koostamisel seati järgnevad tegevused: (Lesta, Pajula, Rahno, Ritsberg, Verš, 2013, lk 5)

- pikendada olemasolevat lennurada;
- rekonstrueerida olemasolevat lennurada;

- pikendada olemasolev põhjapoolne ruleerimistee pikendatava lennuraja lõpuni;
- rajada lõunapoolne paralleelne ruleerimistee ning pikendada lennurajaga ristuvad ruleerimisteed;
- paigaldada CAT II navigatsioonisüsteemid;
- ehitada vastavalt kommunikatsiooni nõuetele lõunapoolsed lennukite seisuplatsid;
- laiendada ja rajada sademevee- ja kuivendussüsteemid ida- ja lõuna suunal;
- ehitada ja rajada osaline patrull- ning hooldetee;
- rajada perimeetriaed;
- paigaldada perimeetri tehniline valvesüsteem;
- rajada lume kogumise platsid, jäätõrje teostamise ja mootorite testimise ala;
- ehitada rajahooldustehnikale manööverdusala vabastuse plats.

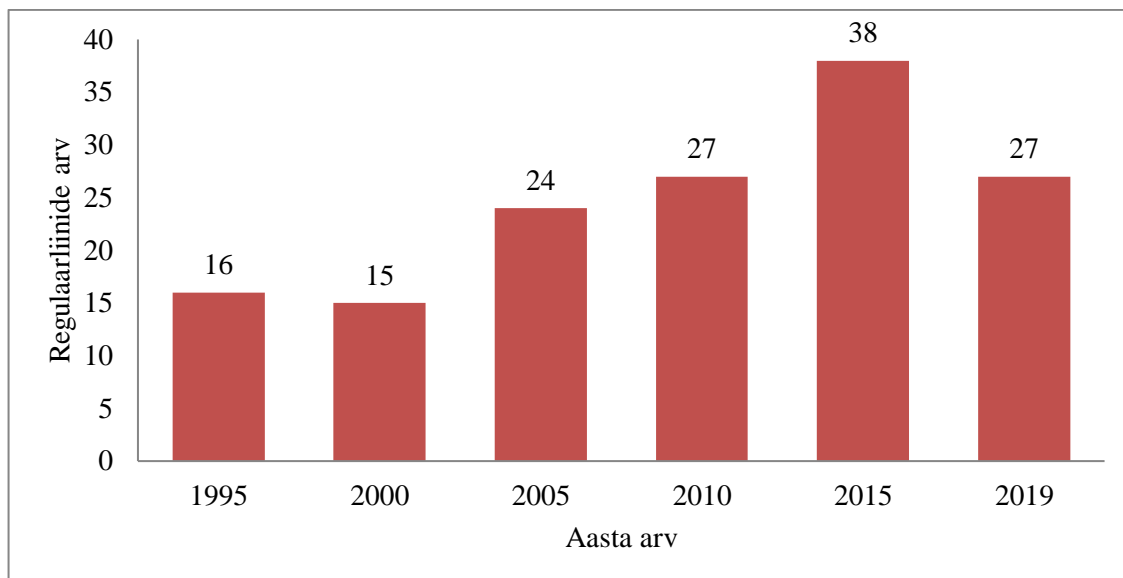
2018. aastal avati Tallinnast viis uut sihtkohta (Tallinna lennujaamast väljuvate lendudega saab tutvuda lisa. 2). Sellele lisandub ka vastavalt hooajale tšarter- ning eralennud. Seega on loodud palju võimalusi, et maksimaalselt kasutada ära lennujaama potentsiaali olla võimalikult efektiivne turuallikas Tallinna linnale nii saabuvate kui ka väljuvate lendude abil. Kui võtta arvesse 2018 aasta Tallinna lennujaama läbinud reisijate näitajad (vt joonis 4.), võib tõdeda, et tegemist on atraktiivse sihtkohaga ning reisijate arv kasvab iga aastaga. 2017 aasta tulemuste tõusu võis põhjendada Tallinnas toimunud Euroopa Liidueelistungiganing ka XII noorte laulu- ja tantsupeoga, *Weekend*muusikafestivaliga, 2018 aasta septembri kuus läbis Tallinna lennujaama üle 283 tuhande reisija (K. Taniel-Markov, e-kiri, 8.10.2018).



Joonis 4. Tallinna lennujaama läbinud reisijad aastatel 1995-2018 (autori koostatud)

Võrreldes 2017. aasta tulemusi 2018. aastaga kasvas reisijate arv 6,4% ning regulaarlendude keskmine täituvus oli keskmisel tasemel – 71% (K. Taniel-Markov, e-kiri, 8.10.2018). I-III kvartalis teenindati kokku 33 289 lennu operatsiooni, mis on 2116 operatsiooni rohkem, kui eelneval aasta. Sellele aitas kaasa mitmete lennuliinide lisamine (vt joonis 5.), mis tähendas ka väga tihedat suvist lennugraafikut ning ka täis müüdnud lennud. (K. Taniel-Markov, e-kiri, 15.10.2018)

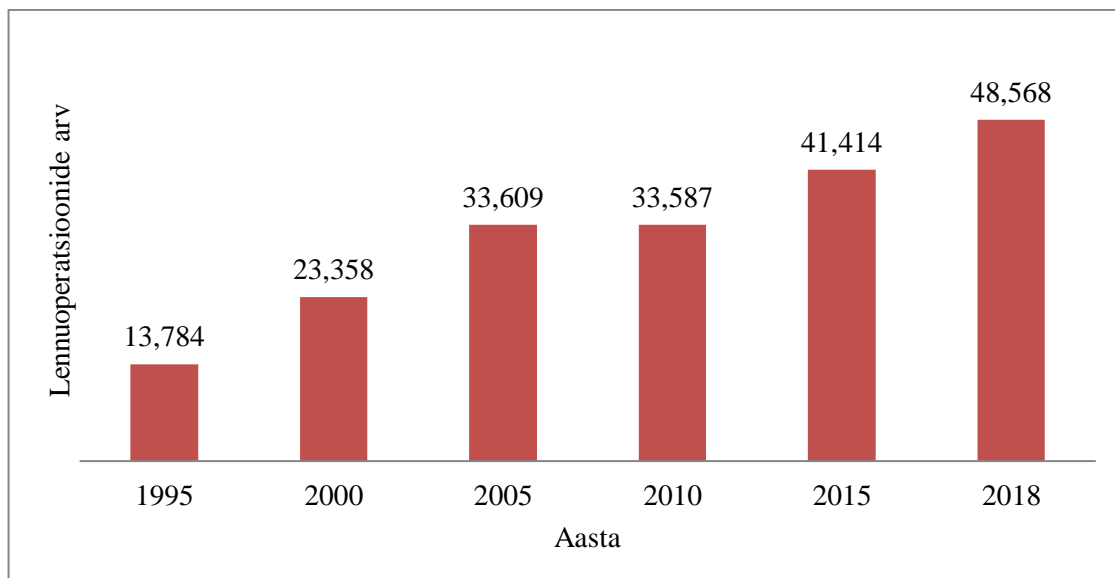
Viimasel kahel aastal on reisijate arv Tallinnast kasvanud üle 30 protsendi. Prognooside kohaselt jätkab Tallinna lennujaama reisijate ja lennuoperatsioonide arv jõudsalt kasvamist ning pikaajalise strateegia kohaselt koostatakse laienemise plaanid 5-6 miljoni reisija teenindamiseks aastas. 2018 aasta oktoobris läbis Tallinna Lennujaama 284 tuhat reisijat, mida oli ligi 11% enam kui eelmisel aastal samal ajal. Sellist kasvu toetas kõigi aegade rekord taseme löönud tšarterreisijate arv, mis kasvas mullusega võrreldes 30%. (K. Taniel-Markov, e-kiri, 15.10.2018)



Joonis 5. Tallinna lennujaama regulaarliinide arv aastatel 1995-2018 (autori koostatud)

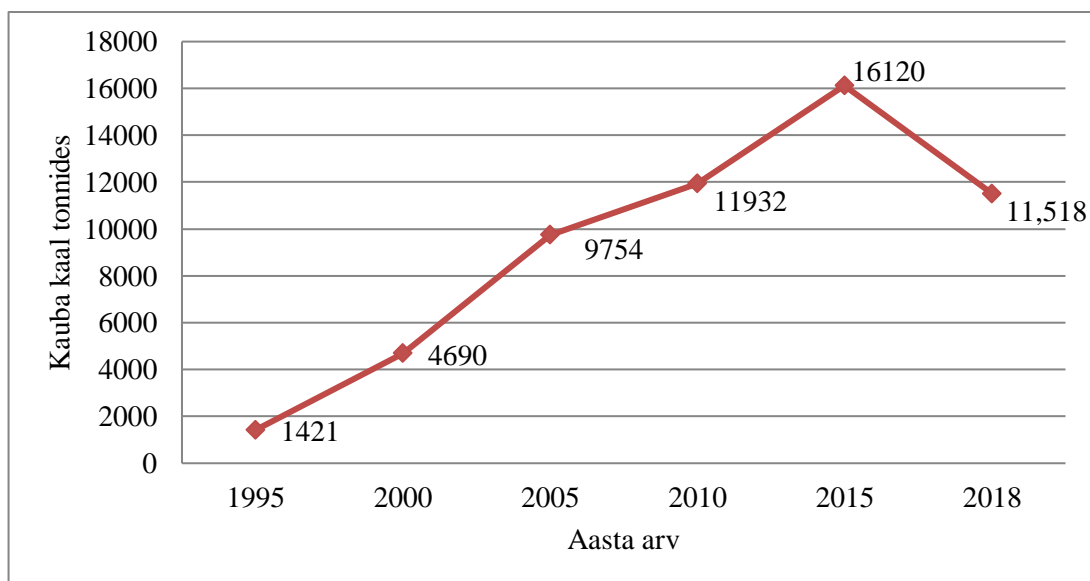
Mida rohkem lennufirmasid sõlmib lepinguid Tallinna lennujaamaga, seda rohkem toimub Tallinna ja sihtkoha vahelisi lende, mis tähendab ka suuremat tööjõu vajadust (lennuoperatsioonide hulgaga tutvumiseks vt joonis 6.). Lennujaama poolt jagatud info põhjal on teada, et AS Tallinna Lennujaam kontsernis töötab üle 550 töötaja, lisaks sellele on organisatsioonil ka tütarettevõtte, Tallinn *AirportGH*, mis on maapealse teenindusega tegelev ettevõtte. 2014. aastal viis M. Lauri (2014, lk 12) läbi uurimistöö teemal “Tallinna lennujaama reisijaliikluse mõju Eesti majandusele”, kus toodi välja 2013. aasta lennujaama töötajate arvu, väljastatud töölubade alusel.

Siinkohal tuleks tähelepanu pöörata sellele, et tööloba ei kasuta mitte ainult Tallinna lennujaama töötajad, vaid neid on võimalik väljastada ka lennujaama koostööpartneritele nagu näiteks kaubandusettevõtted, koristusfirmad, julgestus- ja kontrollteenuste läbiviijad, lennuhoolduse spetsialistid ja ehitajad. Kõikide loa saajate kokku arvestamisel, oli selleks ajaks välja antud load 191 ettevõtte 1610 töötajale, kuid mitte kõikidel polnud juurdepääsu lennujaama turvatud alale. Korrekse hinnangu andmine jäi aga tegemata, kuna puudusid andmed täistöötajate arvu kohta. (Lauri, 2014, lk 12)



Joonis 6. Tallinna lennujaama lennuoperatsioonide arv aastatel 1995-2018 (autori koostatud)

Lisaks reisijate teenindamisele tegutseb Tallinna lennujaamas ka erinevad kauba saatmise ja teenindamisega seotud ettevõtted. Regulaar- ja tšarterlendude kaupade käitlemis- ja ladustamisteenustega tegelevad *Cargo Handling AS* ja *Ospentos International OÜ*. Samuti tegutsevad lennujaamas ka posti- ja kullerteenuseid pakuvad ettevõtted, kes pakuvad uksest ukseni dokumentide, pakksaadetiste, kauba ja posti ekspordi ja impordi teenuseid. Näiteks *DHL Estonia AS*, *Eesti post AS* ja *TnT Express Worldwide Eesti AS*. Nii nagu ka reisijate arv on ka Tallinna lennujaama läbiva kauba ja posti kogus iga aastaga aina suurenev (vt joonis 7.)



Joonis 7. Tallinna lennujaama kauba veo maht aastatel 1995-2018 (autori koostatud)

Tallinna lennujaama reisiterminal on ehitatud 2,6 miljoni reisija teenindamiseks. Täna on ületatud kolme miljoni reisija piir, mis on loonud vajaduse reisiterminali laiendamiseks ning ka lennujaama linnaku rajamiseks. „Kui me soovime olla jätkuvalt Euroopa parim lennujaam, peame me tagama kõikide muude mugavuste ja teenuste kõrval ka hea reisijate läbilaskevõime, mis kindlustab lendude õigeaegse väljumise.” (Mürk-Dubout, 2019) Hetkel on planeeritud aastaks 2035 ehitada lennujaama linnakusse kuni 150 000 ruutmeeri suurusele alale reisijate teenindamiseks vajalikud äri-, teenindus- ja majutuspinnad (vt Lisa 1.). Kogu arendus lisab nii Tallinnale kui ka tervele Eestile olulist lisaväärtust, soodustades äri- ja konverentsiturismi ja võimaldab lisatulude teenimist. (<https://www.tallinn-airport.ee/>)

Reklaamlause „Koduseim lennujaam” annab täpse iseloomustuse Tallinn Lennart Meri lennujaamale, mis on saanud erinevaid rahvusvahelisi auhindu, edestades teisi suuremaid jaamu, tuues Eesti maailmakaardile. Maailma mõistes väike lennujaam on tähtsal kohal Eestis asuvatele regionaal lennujaamadele, mis asuvad Tallinna lennujaama alamstruktuuris. Samuti on tegemist *Nordica* lennufirma kodujaamaga ning kindla koostööpartneriga rahvusvahelistele lennuettevõtetele, tänu kellele on lennujaamal võimalik avada uusi sihtkohtning arendada maapealse teeninduse protseduure. Järjest kasvava reisijate arvu tõttu ootab ees Tallinna lennujaama vajadus laieneda. Hetkel on reisijate teenindamise jõudlus jõudmas maksimaalse võimekuseni, mis on endaga kaasa toonud vajaduse luua uus arengukava aastateks 2020-2035.

2.2. Uuringu korraldus

Läbi viidud uuringu eesmärk oli välja selgitada Tallinn Lennart Meri lennujaama roll sihtkoha arendamisel. Uuringu eesmärgi saavutamiseks viidi läbi kvalitatiivne kirjeldatav uurimus intervjuu meetodil, mille abil soovis autor saada ülevaate:

- Tallinna lennujaama mõjust Eesti kui sihtriigi arengule,
- hinnangust Tallinna Lennujaama kui riigi arendajast,
- vajalikest muutustest, et lennujaama mõju riigi arengule suuremat mõju avaldaks.

Uuritavate nähtuste korral, mille kohta puudub või on leitud väga vähe varasemat teavet, kasutatakse kvalitatiivsete uurimismeetodite induktiivset või deduktiivset

sisuanalüüsi. Peamiseks andmete kogumise viisiks kasutatakse intervjuusid ning andmebaasi loovad mõttetervikud või sõnaühendid, mis iseloomustavad uuritavat nähtust. (Elo, Kyngäs, 2008, lk 107) Poolstruktureeritud intervjuu ei nõua, et uurija oleks küsimustele lisanud kõik võimalikud vastuse variandid, vaid annab intervjuueeritavatele isikutele võimaluse küsimustele oma sõnadega vastata ning laiendab uurija võimalusi saada rohkem informatsiooni uuritava teema kohta (LoBiondaWood ja Haber, 1998).

Kvalitatiivseid uurimusi, mis on kokku pandud intervjuudest saadud andmete põhjal, analüüsitakse pidevalt kogu läbitava protsessi käigus, kuna saadavate andmete sisu pole võimaik ette teada, tuleb küsimustikku järjepidevalt täiendada ning parandada. Intervjuudest saadud informatsioon analüüsitakse esimesel võimalusel, et tuua välja kõik võimalikud tähelepanekud ja asjaolud, mis intervjuu läbi viimisel märkimist väärised. Kiire protsess loob võimaluse parandada ning tuua välja küsimusi, mida järgnevatel küsitlustel täpsustada. (Burns, Grove, 2005)

Käesoleva töö valim koostati sihipärase valimi põhimõttel: uuringu korraldajavalib sõltuvalt uuringueesmärgist võimalikult ideaalsed küsitletavad. Tallinna Lennujaam on riiklik asutus, mis tähendab, et ettevõtte on seotud mitme erineva organisatsiooniga, mis omakorda annab võimaluse uuringusse kaasata isikud mitmest erinevast ettevõttest:

- Majandus ja kommunikatsiooniministeerium
- Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus
- Eesti konverentsibüroo
- Eesti Hotellide ja Restoranide Liit
- Eesti Turismifirmade Liit
- Tallinna Lennujaam.
- *Tallinn Airport GH*

Uuritavatega võeti ühendust e-kirja teel, milles tutvustati uuringut ja selle läbi viijat ning paluti potentsiaalsetelt intervjuueeritavalt nõusolekut uurimuses osaleda. Peale nõusoleku saamist lepiti kokku sobiv aeg ja koht, kus intervjuu läbi viia. Andmete kogumiseks kasutati poolstruktureeritud intervjuud, mis koosneskuuest avatud vastusega küsimusest (vt lisa 2) ning on kohandatud vastavalt käesoleva uurimistöö

eesmärgiga. Intervjuu küsimuste koostamisel lähtuti uurimisküsimusest ning aluseks võeti uurimistöö teoreetilised seisukohad, mis olid abiks küsimuste valdkondade struktureerimisel. Küsimuste järjekord on loodud teema arendamise järjekorras, kuid küsitluse läbiviimisel valib autor küsimusi lähtuvalt vastajapoolsest teemaarendusest (Dunn, Morgan, O'Reilly, Parry, 2004). Intervjuud viidi läbi aprillis 2019 ning tulemuste analüüsimine aprillis 2019. Kokku viidi läbi seitse intervjuud, mille keskmine kestus oli 26 minutit.

Intervjuuküsimuste eesmärk oli välja selgitada Tallinna lennujaama mõju Eesti kui sihtkoha arengule – turismi edendamise seisukohalt. Intervjuu esimene küsimus on ajendatud käesoleva lõputöö teooria osas kinnitust leidnud tõsiasiast, et lennujaamade mõju turismi kasvule ja majandusele on väga olulisel kohal. Nii nagu järeldas Green (2014, lk 5), pole õhustransport vaid inimeste ühendajaks, vaid see aitab kaasa ka piirkonna majanduse integreerimisse maailmamajandusega. Lennujaamad aitavad majandusliku poole pealt kaasa nii näitajate kasvu tõstmisele, rahavoogude riiki suunamisele, töökohtade loomisele, linnastumisele ja üldisele riigi arengule. (Uniting Aviation, 2018)

Intervjuu esimesed kolm küsimust puudutavad lennujaama rolli sihtkoha arengul ning selle võimalusi ja välja paistmist Euroopa lennundusturul. Selle aluseks on Nabers (2018) uuring, mille kohaselt on väiksemate lennujaama tähtsus kiiresti kasvav ning selle tõttu toimuvad pidevalt terminalide, angaaride ja radade laiendamise arendusprojektid. Kuigi sellisteid projekte toetavad kohalikud ja piirkondlikud liidrid, on riiklikud vahendid kriitilise tähtsusega jätkusuutlikkuse arengu tagamiseks.

Viies intervjuu küsimus lähtub Martin-Cejas (2006, lk 874) uuringust, kus saadi kinnitust, et turismiteenuste kvaliteet saab alguse lennujaamast. Lennujaam on saabuvate ning lahkuvate reisijate esimeseks ning viimaseks kokkupuute kohaks sihtkohaga. Seetõttu peetakse lennujaamu sihtkoha esinduslikeks organisatsioonideks, mis aitavad kaasa turismi edendamisele. Kuna Tallinna lennujaam on käsile võtnud uue arengukava, laiendades lennujaama terminali ning luues linnaku, on oluline, et laiendustega jääks pidama lennujaama hea maine ning hubane õhkkond, mille eest Tallinna lennujaamale tiitleid on jagatud.

Andmeid analüüsiti peale igat intervjuud, tehes parandused järgnevas intervjuudes küsimuste sõnastamise osas. Edasi toimus intervjuudest saadud andmete kodeerimine, kategoriseerimine ja analüüs. Analüüsi protsess viidi läbi kõikide vastuste ühisel analüüsimisel ning vaatlemisel. 2.3. osas on uuringu tulemuste analüüsimisel on kaldkirjas välja toodud olulisemad intervjuude väljavõtted. Intervjueeritavate tsitaatide välja toomisel kasutatakse lühendeid (I1, I2, I3...), kus number märgib intervjueeritava numbrit.

Andmete analüüsimiseks, mis toimus mitmes järjestikkuses etapis, kasutati induktiivset sisuanalüüsi, kus kategooriateni jõutai põhjaliku teooria kasutamise abil. Kvantitatiivse andmestiku puhul toimub reduktsioon, kuid kvalitatiivse andmestiku kodeerimisel andmed ei kao ning toimub nende pidev analüüsimine seni, kuni uurimisprobleem on lahendatud (Richards, 2010, lk 94). Laherand (2008, lk 292-296) on välja toonud, et deduktiivne kodeerimine lihtsustab küsimustiku koostamist, kuid samas võimaldab luua uusi koode, kui varasemalt välja töötatud koodis osutuvad mittesobivaks. Meetodi üheks eeliseks on laiendada ning toetada olemasolevat teooriat.

3. UURINGU TULEMUSTE ANALÜÜS JA SOOVITUSED

3.1. Uuringu tulemuste analüüs

Käesolev alapeatükk on suunatud uuringu käigus saadud tulemuste lahti mõtestamiseks. Tulemused analüüsitakse alapeatükis 2.2 toodud küsimuste alusel, tuginedes kõikide intervjueeritavate vastustele. Analüüsi ilmestamiseks kasutas töö autor intervjueeritavate vastustest saadud tsitaate, mis on esitatud kaldkirjas ning intervjueeritavatele viidates kasutatakse vastavaid lühendeid.

Esimene küsimus hõlmas intervjueeritavate arvamust Tallinna lennujaam rollist Eesti, kui turismi sihtkoha arendamisel. Sellele küsimusele anti mitmeid erinevaid vastuseid. Kõik vastajad pidasid Tallinna lennujaama üldiselt Eesti jaoks väga tähtsaks ettevõtteks, eriti turismiedendamise seisukohalt. Turismivaldkonnas kutsutakse Eesti väravateks nii Tallinna lennujaama kui ka Tallinna sadamat, kuna need on põhilised transpordiühenduse kohad, mis on Eestil nii Euroopaga kui ka kogu maailmaga. Nimetati ka Balti jaam, kuid põhilisteks riiki sisenemise punktideks peeti lennujaama ja sadamat. Lennujaamal on Eestis väga suur roll just välituristide saabumisel ning Eesti inimeste välisreisimisel.

Üks vastajatest tõi välja, et lennujaam on olulisel kohal, kuna tegemist on esmamuljega, mida reisija riiki sisenedes saab ning viimane koht, kus nad enne riigist väljumist viibivad. Selleks, et külastajale positiivset muljet jätta on vajalik, et lennujaam oleks hästi arenenud ja esindatud oleksid võimalikult mitmekesised võimalused. Lisaks sellele tõi intervjueeritav välja, mida on lennujaam teinud selle nimel, et luua oma klientidele ja koostööpartneritele ehk lennufirmadele mugavad tingimused.

- „Tallinna lennujaam on teinud laiendustööd nii terminali kui ka parkimismaja osas ning on ka koostöös Tallinna linnagahoolt kantud selle eest, et lennujaama kasutajatel oleks

võimalikult mugav ja kiire otseühendus ühistranspordi näol Tallinna ja teiste Eesti linnadega. Samuti on arendatud lennuradasid, et suurendada võimekust erinevat tüüpi lennukite teenindamiseks.” (I1)

Kõik teised intervjueeritavadtoetasid eelnevat mõtet, märkides lisaks, et lennujaam on seni enda poolt teinud kõik, et pakkuda mitmekülgeid teenuseid, on olemas erinevad baarid, kohvikud, kauplused ja ka VIP teenused. Lisaks on arendatud ka transfeerteenust ning parkimismaja avamisega parandatud võimalusi nii lühi- kui ka pikaajaliseks parkimiseks.

Kõige enam keskendusid intervjueeritavad Tallinna lennujaama aktiivsele turundustööle ning leidsid, et see on üks peamisi tegevusi, mis on aidanud nii Tallinnal, lennujaamal kui ka Eesti riigil välisturul esile tõusta. See on omakorda andnud võimaluse leida järjest rohkem lennufirmasid, kes on nõus valima oma sihtpunktiks Tallinna ja seda nii püsivate kui ka hooajaliste lennuliinide osas. Hetkel on Eesti turismi prioriteetseteks sihtriikideks eelkõige Läti, Soome ja Venemaa ning Euroopast veel ka Saksamaa ning Suurbritannia. Sellepärast ongi oluline arendada neid rahvusvahelisi otseühendusi. Otseliinid võimaldavad reisijatele mugava ja kiire sihtkohta jõudmise.

Seoses väga hea turundusetööga leidsid vastajad, et ka hotellide täituvus on otseselt sõltuvuses lennujaamast ja turistide voolavusest, mis on omakorda jällegi seotud heade lennuühendustega ning ka äri- ja konverentsiturismi arendamisega. Spetsiifilise turismi arendamise eelduseks on samuti piisavate ja nõutud otseühenduste loomine. Sest kuigi Eestis on tipphooaeg suvel, siis madalhooajal (ja aastaringselt) aitab rahvusvaheliste konverentside korraldamine hotellide täituvust suurendada. Intervjueeritavad selgitasid, et kuigi pidevalt tegeletakse sihtkoha atraktiivseks muutmiseiga uutele turistidele, siis Eesti eesmärk ei ole välisturistide arvu lõputu kasvatamine vaid pigem see, et sama või ka väiksem arv turiste tooks riigile rohkem tulu. Eesmärgi täidab see, kui turist jääb Eestisse kolme päeva asemel näiteks nädalaks ajaks. Nii saab riik suuremat kasu näiteks majutuse pealt. Varasemad uuringudki on näidanud, et kõige enam raha toob riiki just lennureisija, seega on ka temal kõige suurem potentsiaal turismi kasvatamisel.

Olulisena toodi välja, et lennujaam peab endaga kaasama võimalikult palju erinevaid turismifirmasid ja Ettevõtluse Arendamise Sihtasutust (EAS), et tekitada efektiivset

sünergiaid kõikide huvigruppide vahel. Osalemine koostööpartnerite üritustel annab võimaluse turundada lennujaama ja Eestit kui tervikut.

- „*Koostöö aitabki nii lennujaama kui ka Eestit kui sihtkohta turundada.*”(I7)

Uuringus osalenud vastajad pidasid väga oluliseks turunduse töö jätkamist ning konkurentsivõimeliste tasude määramist, et võimaldada Tallinna lennujaamal Euroopa lennundusturul välja paista. Vastust põhjendati, et lennujaama tasude vähendamiseks oleks kindlasti võimalik konkurentsiga paremini hakkama saada. Kuna Eesti on Euroopa lennunduse mõttes ääremaa, on see ka üheks probleemiks rahvusvaheliste liinide loomisel, mis aitaksid kaasa turismi ja välisinvesteeringute kasvule. Kuna Tallinna lennujaam tegutseb konkurentsi tingimustes konkureerides kõikide teiste regiooni lennujaamadega, on väga keeruline lennufirmasid lennujaamaga koostööd tegema saada. Kaks vastajat tõid välja, et lennuühenduste vähesust põhjustab kindlasti ka koduvedaja puudumine ning tõid võrdluseks Riia lennujaama, kus *Air Baltic*, Läti enda lennufirmal, on ülekaal kõikide teiste lennufirmade seas.

Üks vastajatest tõi bränditurismi näiteks paar aastat tagasi organiseeritud turundustegevuse, kui Tallinnas maandus *Oriflame* meigifirma reklaam plakatitega kaetud lennuk või kui Eesti sünnipäeva puhul tegi maandumise Tallinna lennujaama maailma suurim kaubalennuk.

- „*Peab eristuma /.../ pannes rõhku ka näiteks eksklusiiv reisidele, erinevatele grupireisidele, konverentsiturismile ja bränditurismile*” (I4)

Siis need on täpselt sellised tegevused ja võimalused Eestil teiste Euroopa riikide seast välja paista. Teise aspektina tõi sama vastaja välja ka, et kuna Tallinna lennujaam tegeleb palju ja peamiselt ärilennundusega, siis nende klientide jaoks loeb eelkõige lihtsus ja kiirus. Seega on oluline, et lennujaam suudaks hoida oma pakutavad teenused võimalikult kiiresti ja hõlpsasti toimivana. Näitena toodi väga hästi organiseeritud turvakontroll ning võimalus seda kiiresti läbida. Ärituristidele keskendumist tõid välja veel kaks intervjuueeritavat nõustades, et mainitud huvigrupile on oluline, et kogu lennujaamas läbitava teekond ja protsess oleksid võimalikult lihtsasti läbitav ning ilma võimalike tõrgeteta.

Kiideti ka lennujaama senist töökust ning ühe positiivse näitajana toodi välja ka Tallinna lennujaama senised saavutused, mis on aidanud ettevõttel välja paista ning tähelepanu saada. Näiteks toodi välja ASQ kvaliteedi hinnang, Euroopa parim lennujaam aastal 2017 ning 2017. aasta parima *business lounge*'i (äriklasse) tiitel. Need on ühed peamised näitajad, mis aitavad lennujaamal lennundussektoris esile tõusta. See nõuab tihedat koostööd lennujaamal just EASiga, et nii riik kui ka Tallinna lennujaam sihtturul tuntust koguksid.

- „Sihtturuks on ka liinid ja sihtkohad, kus on Tallinna lennujaamal juba lennuühendused olemas (nt London), kuid kus oleks vaja tõsta teadlikkust, et jõuda lõpptarbijani, andes talle põhjust, miks üldse Tallinnasse tulla.” (I7)

Liiniarenduse ja sihtkoha turunduse kaks etappi on uute liinide loomine ja olemasolevate tugevdamine, näiteks kampaania, kuidas tuua Saksamaalt turiste Eestisse ja mida on selleks teha vaja.

Lennujaam töötab aktiivselt selle nimel, et luua juurde võimalikke otseliine, kuid kogu see protsess võtab aega, kuna läbi on vaja viia analüüs ning pidada läbirääkimisi nii potentsiaalse lennujaamaga kui ka lennufirmaga, kes pakutud ideega oleks nõus koostööd tegema hakata. Selleks peab suutma lennujaama turundus lennufirmat ja potentsiaalseid reisijaid pildikeelega kõnetada. Mõlemale osapoolele on vaja põhjendada, mis on nende eelis ja mida nemad sellest võidavad, kui valivad Tallinna lennujaama kasuks.

- „See on puhas müügi- ja turundustöö.” (I7)

Selgitusena tõi vastaja näite Zürichi, kui sihtkoha kohta, selgitades sealset hetke olukorda, kus seisabteenindamata liin. Puuduvad otsevedajad, kuigi seal on olemas *point to point* (ühest punktist teise) reisijad, kes peavad sihtkohta jõudmiseks kasutama suuremat transiitlennujaama.

- „Ca 20 000 reisijat aastas on juba väga optimaalne number, mis annaks põhjust lennuliini avamiseks, kuid kuna Tallinna lennujaamal puudub info selle kohta, kes oleks potentsiaalne Zürichist Tallinnasse lendaja, ei saa me veel seda otsust vastu võtta.” (I6)

Intervjueeritav selgitas, et nii lennujaamale kui ka lennufirmale on oluline info teada, millist turundust reisija vajab, kas see oleks suunatud puhkuse- või tööreisidele.

Hinnangule Tallinna lennujaama tuleviku võimalustele Euroopa ühisturul jätkusuutliku arengut jätkata vastati üsna sarnaselt. Toodi välja, et vaatamata reisijate arvu kasvule on reisijaid siiski vähe ning samuti ka lennufirmasid ja otseühendusi. Sellele probleemile on keeruline leida lahendust, sest selleks, et tuleks juurde lennuühendusi on vaja suuremat reisijate arvu, kuid lennuühendusi pole võimalik luua enne, kui pole piisavalt reisijaid. Selletõttu on vaja Tallinna lennujaamal jätkata nii ettevõtte kui ka sihtriigi turundamist, et lennundusturul atraktiivsemaks muutuda. Lisaks tuleb tegeleda lennujaama võimekuse kasvatamiseks, jätkates füüsilist arendamist, mis toimiks ettevalmistusena lennujaamale kasvava turunõudluse rahuldamisel nii reisijate kui ka lennufirmade näol.

Üks vastajatest tõi välja väga positiivse fakti, et Tallinna lennujaam eelison võrreldes teiste lähinaabrite lennujaamadega see, et siinsel lennujaamal on väga mitmekesine vedajate portfelli. Selgitades, et näiteks Riias ja Leedus on *AirBaltic* kõige suurema mahuga lennufirma ning kui midagi peaks ettevõttega juhtuma on kokkukukkumise oht palju suurem, kui hetkel Eestis. Seetõttu on Tallinn teinud väga hea otsuse valida oma koostööpartneriteks erinevaid lennufirmasid ja -liine. Kogu selline käitumine aitab hajutada riske ja tagada jätkusuutlikkust. Tänu sellele, et riik toetab lennujaama infrastruktuuri investeringute mõttes ning paljud arendused on läbi viidud riigi abiga annab see lennukompaniidele positiivset sõnumit, et Eestisse tasub lennata ning riigiga ühendusi pidada.

Üks intervjueeritavatest pööras tähelepanu sellele, et suur sõltuvus on selles, kui suur on Eesti enda koduturg ning mis on potentsiaalse reisija maksimaalne võimekus. Ta selgitas, et lennujaamas läbi viidud uuringud ning uurimistööd, mis olid suunatud lennunduse mõjule Eesti turismisektorile, näitasid, et välja arvestatud maksutulu riigi kassasse on ligikaudu 209 000 000 eurot aastas ning see on arvestatud vaid lennukite ja reisijate arvelt.

Vastaja tõi välja, et suur osa Eesti elanikest alustavad oma reisi Riias või Helsingist. See tähendab Tallinna lennujaamale saamata jäänud tulu Tallinna. Eelkõige puudutab

see puhkusereisi sektorit. Tegemist on olulise indikaatoriga reisijate hinnatundlikkuse määramisel ning ühtlasi selgitas vastaja, et see näitab ka Tallinna lennujaamas otseühenduste vähesust. Tallinna lennujaama jaoks tähendab see konkureeriva lennujaama ning sihtriigi positsiooni tugevnemist Eesti reisijate arvelt. Olemasolevate reisijate numbrid on aluseks liinianalüüsile ja otsustamiseks, kas lennufirma plaanib avada sihtkohta uut lennuliini. Vastuse selgituseks tõi intervjuueeritav ka näite, Tallinna ja Malaga vahelise liini loomise protsessist.

- „Eestist Malagasse reisivate inimeste hulk on väga suur, kuid kuna hetkel ei ole loodud Tallinnast otseliini Malagasse, leiavad inimesed omale alternatiive, kuidas soovitud sihtkohta siiski jõuda.”(I6)

Vastaja selgitas, et praegu kasutavad reisijad peamiselt Helsingi lennujaama ja Finnairi lennufirmat, kuid selleks, et potentsiaalset klientuuri endale võita, püüdis Tallinna lennujaam liini avamiseks kaasata ka lennufirmat, kelleks osutus *AirBaltic*. Liini edukuses veendumiseks avas lennukompanii lennuliini esialgu Riist. Lõpuks tasus see end ära, sest üle 40% reisijatest olid Eesti elanikud. Kuna lennufirma nägi väga head ettemüügi tulemust, otsustati liin avada ka Tallinnast ning esimene *AirBalticu* opereeritud otselend Tallinnast Malagasse toimub juba juunikuus, kusjuures märtsikuu lõpuks olid lennukis alles vaid üksikud istekohad.

Sihtkoha teadlikkus on olulisel kohal, sest tänu sellele inimesed just valitud sihtkohta reisivadki. EAS ja Statistikaamet on kinnitanud, et Hispaaniast sissetulevate turistide arv on iga aasta kasvutrendis ning kuigi Tallinn Malaga liin on eelkõige mõeldud Eestist väljuvate reisijate vajaduste rahuldamiseks, siis kindlasti hakkab sama liin genereerima ka sissetulevaid reisijaid, kuigi see ei olnud liini loomise otsene eesmärk. Hetkel on Eesti Hispaaniaga, mis on Euroopa üks atraktiivsemaid riike ning seda just suveperioodil, ühenduses vaid läbi ühe lennufirma, *Ryanair*, liinil Tallinn – Girona.

Lisaks reisijatevedamisele tegeleb Tallinna lennujaam aktiivselt ka kaubaveoga ning vajaduse ja nõudluse kasvamisega oleks võimalik lennujaama *cargo* mahtusid tõsta. Mõtte teostamiseks leidis intervjuueeritav, et taaskord oleks tegemist ettevõtmisega, kus on põhirõhk turundamisel kuna nii kaupade vedu kui ka *online* kaubamüügid ise on juba nii suurte mahtudega, et nendel oleks tegelikult juba praegu mõtet Riia või Helsingi

asemel otse Tallinnasse lennata. Selle hõlbustamiseks oleks võimalik neil Eestisse ka kaubaterminal ehitada.

- „Eestil on geograafiliselt väga hea asukoht, sellepärast, et kui vaadata kogu Läänemere piirkonda, siis Eesti on unikaalse koha peal, kust saaks tekitada liinid teistest lennujaamadest, kuna me oleme täpselt Helsingi, Stockholmi, Riia ja Vilniuse vahel. Selle pilguga regiooni vaadates olemegi keskpunktiks ja cargo mõttes oleks see ülimalt tulus.”(I6)

Kõigele eelpool välja toodule tõi üks vastajatest välja, et kaubalennud ei koormaks infrastruktuuri. Selle all mõeldaks, et kaupa vedavad lennud toimuvad pigem öösi ning sellega ei lisandu lisaliiklust lennujaamade tipptundidesse.

Neljanda küsimusega sooviti vastajatelt teada saada, millised tegevused suurendaksid nende arvates lennufirmade huvi teha koostööd Tallinna lennujaamaga. Kuna tegemist on üsna keerulise ning spetsiifilise küsimusega, siis intervjuueeritavad leidsid, et küsimusele on keeruline sobivat vastust leida. Üks intervjuueeritav vastas, et edukaks lennufirmaks saada on vaja palju lennuliinide kasutajaid, põhjendades Eestis lennufirmade vähesust sellega, et Eesti elanikkond on väike ning siit väljuvaid reisijaid on vähe. Probleemi lahendamiseks pakkus ta välja, et rohkem tuleks tähelepanu pöörata sihtkoha turundamisele ning turistide meelitamisele. Põhjendusena lisas veel, et eestlaste seas lendamise potentsiaali kasvatamiseks oleks vaja, et jätkuvat majanduskasvu, inimeste heaolu ja säästude kasvu, et nad oleksid võimelised rohkem kulutama.

- „Kui on rohkem lendajaid, on põhjust arvata, et tekibka rohkem lennufirmasid. Selleks, et lennufirmad alustaksid siia lendamist, peab see olema neile majanduslikult kasulik ja selles suhtes ongi kõik omavahel seotud.”(I3)

Lennuühendusi tuleks luua selliste riikide ja sihtkohtadega, kellega Eesti riik sooviks koostööd arendada. Otseühenduste valimisel tuleks lähtuda hädavajalikkusest ja vaadata, kuhu oleks kõige mõistlikum liini arendama hakata. Eestis jälgitakse väga turismi välisinvesteeringuid ja eksporti. Selleks, et teiste sihtkohtade ja sealsete lennufirmadega koostööd tegema hakata, on vaja, et sihtkoht oleks atraktiivne. Lennujaam ei ole põhjus, miks lennufirma oma sihtkoha valib, valiku tegemisel vaadatakse ärisegmenti ning inimeste soovi reisida.

Üheks võimaluseks muuta Eesti lennufirmadele atraktiivsemaks, pidades silmas just odavlennufirmasid, toodi välja variant luua eraldi terminal *low cost* (odavlennufirma) lennufirmadele, kus oleksid nendel omad tasud. Pärnu lennujaam on üks koht, mida oleks võimalik kasutusse võtta ning see meelitaks kindlasti ka põhjalätlased seda lennujaama kasutama. Kauguse mõttes oleks see mõeldav, kuna inimesed käivad läbi Riia mujale sihtpunktidesse lendamas, siis tasuks neil ära ka Pärnusse sõitmine. *Ryanairi* esindajagi on käinud Pärnu lennujaama vaatamas ning avaldas üles suurt huvi lennuliini siin arendama.

Selgitusena, kuidas oleks võimalik *Ryanairi* lennufirmat hästi ära kasutada on lasta nendel endal oma strateegiaga toimetada. Vastaja lisas, et mainitud lennufirma on suutnud oma teenuste pakkumise niivõrd hästi ära optimeerida, kuna ta valib oma sihtkohti kulupõhiselt. Tema jaoks ei ole määrav, kas sihtpunktis on olemas juba eksisteeriv turg või mitte. Näitena tõi intervjuueeritav lennuliini Tallinna ja Pafose vahel. Nõudlus kahe sihtkoha vahel oli enne liini loomist niivõrd väike, et Tallinna lennujaam ei näinud otsest vajadust otseliini järele. Kuid *Ryanair* otsustas liini avada ning genereeris endale väga soodsate piletihindadega ka turu. Reisijate hinnatundlikkus ning sihtkohtade valik just hinnapõhiselt on *Ryanairi* eeliseks. Siinkohal tuleks ära märkida ka fakt, et siiani on *Ryanair* küll Euroopas väga palju uusi liine avanud, kuid ühtlasi on ta ka lennufirma, kes on lennuliine kõige rohkem kinni pannud. Sellele vaatamata püsib ettevõtte pidevalt kasumis.

Paludes vastajatel anda omapoolne hinnang lennujaama laiendamise planeeringust ning linnaku loomisest sai autor vaid positiivset tagasisidet. Lennujaama laiendamist peetakse väga heaks plaaniks, kuna ettevõtte ülesanne ongi pakkuda nii otseseid kui ka kaasnevaid teenuseid. Kuna uude arengukavasse on planeeritud ka hotell ja konverentsikeskus, on näha, et tegemist on väga hästi läbi mõeldud plaaniga. Üks intervjuueeritav võrdles Tallinna lennujaama teenuseid suurte ja kaasaegsete lennujaamadega ning leidis, et mujal ongi valdavalt linnakud, mis sisaldavad lisaks lennujaama terminalile ka majutusasutusi, konverentsi- ja kaubanduskeskuseid ning büroosid. Sama järelduseni jõudsid ka kolm teist vastajat, kellest kaks lisasid, et kindlasti toimub ehituse käigus muudatusi või ei realiseerita kogu planeeringut täiemahuliselt. Kui järgnevatel aastatel on prognoositud reisijate kiire kasv, siis on

terminali laiendamine, lennuraja pikendamine ning lennukite parkimise ja hooldamise kohtade arendamine esmatähtis. Sellele lisanduvad kõik täiendavad teenused, mis aitavad lennujaama teenuseid ja tooteid toetada. Kuid siinkohal peaks fookus olema linnaku loomisel just selleks, et lennujaam muutuks arengu läbi konkurentsivõimelisemaks.

Üks intervjuueeritav vastas, et tegemist on suure investeeringuga, mis nõuab palju väljaminekuid, kuid samal ajal oleks vaja tegeleda ka hindade langetamisega, et olla võimalikult odavad ja konkurentsi pakkuda. Seetõttu on hea, et lisaks lennujaama laiendustele tegeletakse ka linnaku loomisega, kust on võimalik tulu tagasi teenida. Kõiki lisateenuseid kasutavad kliendid on lennujaama tulu allikateks. Üks vastajatest tõi välja, et hetkel teeb lennujaam koostööd Ülemiste hotelliga, kuhu majutatakse peaaegu iga tühistatud lennu reisijad ning ka meeskonna liikmeid ning leidis, et oleks hea, kui lennujaam saaks kasutada teenuse pakkumiseks enda ettevõtte kasuks teenivat majutusasutust.

Lennujaamale on loodud arengumuudatusest ainult kasu. Üks asi on taristu, mis lennujaama ümber tekib, kuid teine asi on ka see, kuhu on lennujaamal võimalus kasvada. Majandusmõju uuringuga tutvunud vastaja tõi välja, et tänase Eesti turusuuruse ja majanduse olukorra puhul, eeldusel, et majandus jätkab sama positiivselt nagu see praegu on, võib Tallinna lennujaamas reisijate arv optimaalselt kasvada 4,5-5 miljoni reisijani aastas. See oleks praegusele lennujaamale maksimaalne teenindamise võime. Iga samm edasi kasvada vajaks muutust, kas demograafilistes näitajates või peaks olema tugev haabivedaja ning Tallinna lennujaam kasvama transiitlennujaamaks. Tõenäoliselt paarikümne aastaga eestlaste rahvaarv ei kahekordistu ja see seab lennujaama kasvule ka piirangud.

Vaadates ekspertide arvamust, kes on välja toonud, et aastaks 2035 turistide arv kahekordistub ning Eesti soovib sellest turust osa saada, on Tallinna lennujaama arendamine õige samm. Vastust põhjendati sellega, et Aasia keskklass, kes on üks potentsiaalsemaid turiste Eestile, on pidevas kasvutempos ning inimestel tekib aina rohkem võimalusi reisimiseks nii Euroopasse kui ka kaugemale. Arvestades potentsiaalset viie miljoni reisija kasvu 2030. aastaks, on Tallinna lennujaamal vaja investeerida, et ettevõtte suudaks reisijate arvu kasvamisel kvaliteetset teenust

pakkuda. Vastaja selgitas, et praegune Tallinna lennujaama terminal on projekteeritud ja ehitatud 2,5 miljoni reisija arvestusega ning tänaseks on lennujaama läbivate reisijate hulk 3 miljonini kasvanud. Näiteks tõi intervjueeritav ühe tipptunni ajal väljuvate lendude teenindamisel kajastuva kitsaskoha, nimelt tuleb tihti ette, kus saabuva *non-Schengeni* lennu puhul peavad reisijad ootama passikontrolli läbimiseks 40 minutit.

Üldiselt tõi vastajad välja samu Tallinna lennujaama hästi läbi mõeldud ning kiiresti toimima pandud teenuseid. Näiteks lennujaama suletud alale sisenemisel turvakontrolli alal on tehtud hoolikas ettevalmistustöö siltide ja piltide näol, kus on välja toodud kõik reisijatele vajalik info selle kohta, mis on neil vaja pagasist välja võtta ning kuidas teatud esemeid pakkida. Lisaks on ka töötaja, kes suunab reisijaid vabade pagasilintide juurde. Üks intervjueeritav lisas kogu lennujaama planeering on tehtud arusaadavalt ning igale poole on võimalik kiiresti jõuda.

Euroopa suurte lennujaamade lähedusse on alati planeeritud transpordikeskus. Sama on näha juba ka Tallinna lennujaama puhul. Üks vastaja tõi välja, et lisandunud on trammiliin ning paljud inimesed eelistavad ka kaugbussiliiniga reisisid sõita kuni lennujaamani, mitte Tallinna autobussijaama, kuna trammipeatus lennujaama juures on palju lähemal. Ning teine intervjueeritav lisas, et samuti kui vaadata tulevikus näiteks Rail Baltica trassi ning Tallinn Helsingi tunnelit, mille Tallinna poolne ots on planeeritud Ülemistele, on loogiline, et lennujaama ümber tekib transpordi- ja ärikeskus. Tallinna lennujaam on oma asukoha mõttes väga hea koha peal, kuna toimub pidev linnastumine.

- „*Pole mitte ühtegi teist Euroopa liikmesliidu pealinna, kus lennujaam oleks 3 km kaugusel kesklinnast. Kui linn veel kasvab, siis me olemegi lõpuks täitsa kesklinnas.*” (I7)

Üldiselt vastasid kõik intervjueeritavad, et nende arvates on hetkel Eestis piisavalt lennujaamasid ning veel ühe lennujaama avamine ei oleks vajalik. Pigem tuleks kasuks väiksemate lennujaamade arendamine, mis aitaks kaasa ka turismi arendamisele. Toodi välja, et oleks kasulik, kui Tartu lennujaam oleks aktiivsem. Hetkel lendab sinna regulaarlennuna vaid *Finnair*. Lennuliini avamiseks peeti mitmeid läbirääkimisi ning tuli kehtestada realistlikud hinnad, et oleks võimalik liin tööle saada. Tartu ja Helsingi

vaheline lennuühendus on üles ehitatud omavalitsuse toel ning arvatavasti oleks see ainuke toimimise viis ka kõikide teiste Eesti väikeste lennujaamadega.

Neli vastajat leidsid, et Pärnu lennujaamal oleks piisavalt potentsiaali ennast avada hooajaliste tšarterlendude teenindamiseks. Hetkelgi otsib Pärnu lennujaam omale aktiivselt hooajalist lennuliini, mis suudaks Pärnu hotellidele ja turismiettevõtjatele turiste juurde tuua. Lennuliini avamine aitaks kaasa nii linna kui ka riigi arengule. Samuti annaks see võimaluse pikendada hooaega Pärnus.

Vastaja selgitas, et kommertsalustel on lennuliinide avamine väga keeruline ning teist rahvusvahelist lennujaama, kus toimuksid 24/7 regulaarlennud, ei ole võimalik Eestisse mahutada. Lisades, et tuleb meeles pidada lennunduse mõju majandusele ning kuidas see regioonile nii turismi kui ka majandust elavdab ja edendab. Saadud tulu, mida riik tänu lennuliiklusele regioonist tagasi saab, katab kõik kulud mitmekordselt. Sellesmõttes on kõikide hetkel olemasolevate lennujaamade pidamine Eestis investeering.

Vastajad pigem nõustusid, et Eesti turg on veel ühe rahvusvahelise lennujaama jaoks liiga väike. Põhjendades, et Riia ja Helsingi vahele veel teise lennujaama, oleks see kõikidele kahju. Selleks, et suuta lennujaama üldse efektiivselt käitada, peab olema teatud minimaalne reisijate hulk. Lisaks määratud lennujaama kõige optimaalsem infrastruktuuri kasutus, et kalli raha eest ostetud varustus ja masinad ei seisaks rohkem, kui nad töötavad. Sellisel juhul lennujaama efektiivsus langeks ja teenuse hind tõuseks.

3.2. Järeldused ja ettepanekud Tallinna lennujaamale

Intervjuudest selgus, et senisest intensiivsemalt tuleks reisijatevoo kasvatamiseks ja sihtkohtade arvu suurendamiseks kaasata odavlennufirmasid. Nende firmadega kaasnevad enamasti spetsiifilised nõudmised, mistõttu võiks kaaluda odavlennufirmadele eraldi ala väljaarendamist. Odavlennufirmades peaks äratama huvi regionaallennujaamade vastu. Seda esmajoones Tartu ja Pärnu puhul, mille klientuur Lõuna-Eesti ja Põhja-Läti elanike näol võiks firmadele huvi pakkuda. Selleks on vaja edasi arendada kohalikku infrastruktuuri ja leida potentsiaalseid koostööpartnereid.

Kuressaare ja Kärdla lennujaamade klientuur on regulaarliinide arendamiseks liialt väike ja kõne alla tuleks hooajaliste charterlendude korraldamine.

Eelnevalt oli juba mainitud, et Eestis asub veel mitu regionaalset lennujaama, mille hulka kuulub ka Pärnu lennujaam, kuid mille laiendamise, rekonstrueerimise ja avamise üle käivad pidevad arutelud. Lennujaama avamisel oleks Eesti lennundusturul palju positiivseid tagajärgi. Esiteks suurendaks see Eestisse saabuvate lendude arvu, mis omakorda suurendaks ka saabuvate reisijate arvu. (Pihelgas, 2016, lk 24) Kõik see mõjuks Eestile, kui sihtriigile kasumlikult. Sellisel juhul oleks võimalik ära kasutada hetkel tühjana seisva lennuraja potentsiaali ning kasutada seda kas odavlennufirmade lennukite vastu võtmiseks või ka kaupade transportimise lennujaamana, kuna sellisel juhul oleks tegemist lennujaamaga, mis asub Edela-Eestis ning sealt oleks kiirem ja mugavam toimetada kaupa näiteks Lõuna-Eestisse.

Ülemiste äripiirkond on kiiresti arenev ala, mis juba praegu pakub firmadele arenguvõimalusi. Samas tekitab see ka konkurentsi, millega Tallinna lennujaam hotellide, konverentsi- ja ärikeskuste väljaarendamisel arvestama peab. Seetõttu tuleb analüüsida, millised objektid hakkab lennujaam ise opereerima, millele kavandab teisi operaatorfirmasid ning kellelt lisateenuseid sisse ostma. Baggio, Scott ja Cooper (2010, lk 56) selgitasid, et sihtkoha sidususrühmadeks võib pidada majutusettevõtteid, reisifirmasid ja ka turismibüroosid ning nende omavaheline koostöö on oluline, et hoimiks kogu sihtkoha ladus töötamine. Nagu intervjuus välja toodi, teeb Tallinna lennujaam hetkel koostööd Ülemiste hotelliga, majutades seal tühistatud lendude reisijaid ning ka lennumeeskondi. Samuti kasutatakse Tallink City hotelli teenuseid ning kuna uude loodavasse lennujaama linnakusse on planeeritud ka hotell, oleks mõistlik pakkuda lennujaama hotelli operaatoriks mõne näiteks viimasena mainitud, Tallink City hotelli, andes reisijatele võimaluse lennujaama lähedal hotellide vahel valida.

Praegusel ajal on kolmandatest riikidest saabuvate lennureisijate teenindamine oma potentsiaali ammendamata. Saabuvate reisijate passikontroll võtab kaua aega ning väljuvate lendude ootesaalid on kitsad ning suve perioodidel umbsed. Probleemide kõige efektiivsemaks lahendamiseks oleks terminali laiendamine Ida suunas, kuid kuna see hõivaks liiga suure osa perroonist ning lennukite ruleerimise alast, ongi ainukeseks lahenduseks uue terminali loomine. Olemasolevate võimaluste ära kasutamiseks võiks

mõelda sildadesse ning ootegaleriidesse õhukonditsioneeride paigaldamise peale, mis võimaldaks ka kuumematel päevadel reisijatel mugavat reisi alustamist. Coenders, Ferre-Rossel ja Martinez-Gracia (2016) tõid välja, et reisijate hinnang sihtkohast kujuneb mitme erineva teguri põhjal ning üheks neist on situatsioonitegurid, ehk siis kui reisija alustab või lõpetab oma reisi negatiivse emotsiooniga (pikk järjekord passikontrollis või umbne ootesaal), ei pruugi ta ka ülejäänud reisiga rahule jääda ning lahkub sihtkohast ebameeldiva tundega. Ka Martin-Cejas (2006, lk 876) märkis, et turismiteenuste kvaliteet saab alguse lennujaamast ning sealsest saadavate teenuste kvaliteedist sõltub reisija rahulolu kogu oma reisi jooksul.

Enamasti on majandusareng seotud infrastruktuuri arendamisega, mis tähendab, et lennujaam aitab kaasa ümbritseva piirkonna majandusele (Uniting Aviation, 2018). Kuigi lennujaam ise linnatransporti ei korralda, avaldab selle kvaliteet mõju lennujaama mainele. Seetõttu on väga oluline koostöös Tallinna linnaga arendada transpordivõimalusi, mis ühendaksid lennujaama kesklinna ja teiste linnaosadega. Tähtis saab tulevikus olema ka ühendus Rail Balticu terminaali ja Tallinn-Helsinki tunneli alguspunktiga. Arvestades Ülemiste äripiirkonna kiiret arengut, peab olema tagatud ka selle hea transpordiühendus lennujaamaga. Seoses edasise laienemisega tuleb senisest enam tähelepanu pöörata lennuväljasisese transpordi korraldamisele. Tänapäeval on suurte lennujaamade üheks probleemiks suured vahemaad terminalide vahel. Siin võiksid kõne alla tulla isesõitev elektritransport, näiteks monorelss.

Nabers (2018) tõi välja, et väiksemate lennujaamade järjest kiirema kasvu tõttu jätkuvad aastaringelt terminalide ehitamise, angaaride uuendamise ja raja laiendamise arendusprojektid, mis vajavad kohalike ja piirkondlike liidrite toetus, et tagada jätkusuutlik areng. Seega on oluline, et riik toetaks Tallinna lennujaama arendamist ning vajadusel pakuks välja ka omapoolseid lahendusi lennujaama parendamiseks ning jätkusuutlikku arenemise jaoks.

IATA (2017) prognoositud reisijate arvu mitmekordistumist ning Tallinna lennujaama eeldatav reisijate kasv 6 miljonini (<https://www.tallinn-airport.ee/>) sunnib Tallinna lennujaama reisiterminali laiendama ning rajama lennujaama linnakut. Lennujaama tegevuse laienemine tulevikus eeldab ka töötajate arvu suurenemist. Lähiaastatel on Eesti tööturu üheks peamiseks probleemiks tööjõu puudus. Erinevalt mitmest teisest

majandusharust (ehitus, põllumajandus jms.) ei saa lennuväljateenindus, lähtuvalt oma spetsiifikast tugineda sissetoodaval tööjõul. Konkurentsivõimeline palgatase ja motivatsioonipaketid on käesoleval ajal võimaldanud Tallinna lennujaamal komplekteerida koosseisud kõrgeltkvalifitseeritud kaadriga. Tulevikus peab olema eesmärgiks palgataseme tõus ja motivatsioonipakettide edasine arendamine. Kaaluda võiks enimmõutud erialade stipendiumide sisseviimist kõrgharidusega spetsialistide saamiseks.

Aktiivne turundustöö on aidanud Tallinna lennujaamal välisturul esile tõusta. Seda tuleb jätkata ka tulevikus tihendades koostööd partneritega nii kodu- kui ka välismaal. Oluline on tekitada efektiivset sünergiat kõikide huvigruppide vahel kaasates erinevaid turismifirmasid ja Ettevõtlike Arendamise Sihtasutust (EAS), osaleda koostööpartnerite üritustel, mis annab võimaluse turundada nii lennujaama kui ka Eestit kui tervikut. Nii nagu tõid välja Chen ja Funk (2010, lk 249), on turistide jaoks tähtis sihtkoha kohta käiva kvaliteetse teabe kättesaadavus ning just tihe turundustöö aitab sellele kaasa. Lisaks aktiivse turundustöö jätkamisele ning mitmete rahvusvaheliste auhindade saamisele tuleks lennujaamal leida oma nišš, mida oleks võimalik ära kasutada teiste lennujaamade hulgast välja paistmiseks. Näiteks tõi välja ka üks intervjuueeritavatest *Oriflame*'i reklaamlennuki, siis Tallinna lennujaam võiks sarnast tegevust jätkata.

Lennujaamade konkurentsivõime püsimise üheks oluliseks tingimuseks lennufirmadele kehtestatud soodsad teenustasud. Kuna Eesti on Euroopa lennunduse mõttes ääremaa, siis lennujaama tasude optimeerimine (võimalusel vähendamine) aitaks kaasa Tallinna lennujaama konkurentsivõime kasvule. Lennuühenduste arv sõltub suures osas koduvedaja olemasolust. Sellele pöörasid tähelepanu ka mitmed intervjuueeritavad. Siin on vajalik koostöö tihendamine kodumaise lennufirma *Nordicaga*, et viimane kontsentreeruks rohkem Tallinnas lähtuvatele liinidele, mitte aga tegeleks teiste riikide siseliinide teenindamisega. Sisuliselt võib muutuda koduvedajaks *Air Baltic*, mille otseliinide hulk Tallinnast kasvab. Hetkel on küll *Nordical* rohkem sihtkohti määratud, kuid vaadates nende tegevusning otsuseid, võib arvata, et *Air Baltic* võtab varsti Tallinna lennujaama üle.

KOKKUVÕTE

Lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada lennujaama roll sihtkoha arendamisel ning esitada soovitud seotud asja osalistele Tallinn Lennart Meri lennujaama rolli suurendamiseks. Eesmärgi saavutamisel andis autor ülevaate sihtkoha arendamise ning lennujaama rollist sihtkoha arendamisel käsitlevatest kirjandusallikatest.

Sihtkohta defineerimisel on palju võimalusi, kuid kokkuvõtvalt saab öelda, et sihtkoht on geograafiline üksus, mille turndamine on tähtsal kohal potentsiaalsete külastajateni jõudmiseks. Turismi sihtkohta on võimalik mõõta viie erineva kombinatsiooni alusel: geograafiline, ajaline, kompositsiooniline, sotsiaalne ja dünaamiline. Sihtkoha arendamisel on oluline majanduslik ja sotsiaalne areng turismipiirkonnas. Sellest sõltub turismi mõju ning turistide ja kohalike omavaheline läbisaamine. Oluliseks aspektiks on ka sihtkoha turundus ja kättesaadavus. On oluline, et sihtkohale oleks loodud kuvand, mida on võimalik turundada ning sellega turiste püüda. Reisijate jaoks on esmatähtis piirkonna turvalisus ning võimalused sihtkohta pääsemiseks.

Kõige enam kasutatakse sihtkohtadesse reisimiseks lennutransporti, mida võib pidada üheks stabiilsemaks majandusharuks. Erinevad lennundusega seotud ettevõtted võimaldavad luua töökohti, luua uusi lennuliine ning avada uusi sihtkohti. Kõik eelnimetatu aitab sihtkohal turismiturul olla kättesaadavam ning see aitab kaasa ka äritegevusele ja majanduse kasvule. Kiiresti arenevas ühiskonnas on lennutransport olulisel kohal nii reisijate kui ka kaupade transportimisel. Pidev reisijate arvu kasv nõuab lennujaama terminalide pidevat uuendamist ja arendamist, mis omakorda võimaldab sihtkohal rohkem reisijaid teenindada ning see tõstab ka sihtkoha populaarsust.

Lõputöö teise osa moodustab Tallinna lennujaama ning uuringu tutvustus. Tallinn Lennart Meri lennujaama puhul on tegemist väikese lennujaamaga, kus oli aastal 2018

lennujaama läbivate reisijate arv 3 007 644 ning lennujaama on tunnustatud erinevate rahvusvaheliste auhindadega. Reisijate arvu kasvu tõttu ootab Tallinna lennujaama laiendus, kuna reisijate teenindamise jõudlus on jõudmas maksimaalse võimekuseni, mis on endaga kaasa toonud vajaduse luua uus arengukava aastateks 2020-2035. Arengukava kohaselt on plaanis ehitada lennujaamale uus terminal ning luua eraldi seisev lennujaama linnak. Lisaks reisijateveole tegeleb Tallinna lennujaam aktiivselt ka kaubaveoga, olles koostööpartner erinevate kauba saatmise ja teenindamise ettevõtetega.

Uurimistöö kolmas osa keskendub uuringule Tallinna lennujaama mõjust Eesti kui sihtriigi arengule. Uuringu eesmärk oli selgitada Tallinna lennujaama roll Eesti kui sihtkoha arendamisel ning kuidas seda maksimeerida. Andmekogumismeetodina kasutati intervjuud, mis viidi läbi 2019. aasta aprillis. Uuringu käigus viidi läbi seitse poolstruktureeritud intervjuud, kes kõik olid otseselt või kaudselt seotud Tallinna lennujaamaga. Andmete analüüsimetodina kasutati semiootilist sisuanalüüsi.

Autor tegi lõputöö teooria ja uuringu tulemuste põhjal ettepanekud Tallinna lennujaamaga seotud asjalistele, millest kõige olulisem on lennujaama laiendamine, et oleks võimalik teenindada kasvavat reisijate hulka ning pakkuda neile kvaliteetseid teenuseid. Täna on Tallinna lennujaam probleemiga aktiivselt tegelema hakanud ning juba on ka välja töötatud arengukava, mis näeb ette Tallinn Lennart Meri lennujaama reisiterminali laiendamist ning lennujaama linnaku loomist.

Tallinna lennujaama linnaku loomise projekti kuuluvad ka äri- ning turismikeskus ja majutusasutus. Kõik ettevõtted on üksteist toetavad ning täiendavad, aidates kaasa kogu linnaku arendamisele. Linnakusse loodavate erinevate asutustele tuleks leida opereerivad organisatsioonid, et täiendada lennujaama koostööpartnerite hulka ning lihtsustada valmivate keskustesse töötajate leidmist. Näiteks tõi autor välja, et hotelli võiks hakata opereerima *Tallink City* hotell.

Kogu lennujaama arendamisega kaasneb ka linna ja riigi infrastruktuuri areng. Kui algselt oli Tallinna lennujaama võimalik jõuda vaid takso, auto või ühe bussiliiniga, siis tänaseks on see probleem lahenduse leidnud. Lisaks eelnimetatule on reisijatel nüüd võimalik lennujaama saabumiseks kasutada trammi, mitut erinevat bussühendust ning

vajadusel ka kaugliinibusside teenuseid. Planeeritavate Rail Balticu ning Tallinn-Helsinki tunneli rajamised lisavad Tallinna lennujaamale lisandväärtusi.

Uuringu käigus selgus, et kuigi Eesti ei suudaks teenindada veel ühte rahvusvahelist lennujaama, võiks siiski proovida kasutada Pärnu lennujaama odavlennufirmade lennujaamana. See looks võimaluse pakkuda lennufirmadele erinevaid tasusid ning hõlbustaks odavlennufirmade spetsiifiliste nõuete järgimist. Samuti oleks see hea vahepunkt Riia ning Tallinna vahel kaupade transportimisel.

VIIDATUD ALLIKAD

- Alrawadieh. Z., Dincer. M. Z., Dincer. F. I., Mammadova. P. (2018). Understanding destination image from the perspective of Western travel bloggers: the case of Istanbul. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, Vol. 12 (2), 198-212.
- Anholt S. (2002). Foreword. *Journal of Brand Management*, Vol. 9, 229-239.
- Anholt S. (2004). *Branding places and nations*. 213-226. Princeton, NJ: Bloomberg Press.
- Apostolopoulou. A., Papadimitriou. D. (2015). The role of destination personality in predicting tourist behaviour: Implications for branding mid-sized urban destinations. *Current Issues in Tourism*, Vol. 18 (12), 1132-1151.
- Assael. H. (1984). *Consumer behavior and marketing action*. Wadsworth, Belmont, CA.
- Baggio. R., Scott. N., Cooper. C. (2010). Improving tourism destination governance: a complexity science approach. *Tourism Review*, Vol. 65 (4), 51-60.
- Bezerra G. C. L., Gomes C. F. (2015). The effects of service quality dimensions and passenger characteristics on passengers' overall satisfaction with an airport. *Journal of Air Transport Management*, 44-45, 77-81.
- Blain. C., Levy. S. E., Ritchie. J. B. (2005). Destination branding: Insights and practices from destination management organizations. *Journal of Travel Research*, Vol. 43 (4), 328-338.
- Boonekamp. T., Burghouwt. G. (2017) Measuring connectivity in the air freight industry. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 61, 81-94.
- Buhalis. D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management*, Vol. 21 (1), 97-116.
- Burns. N., Grove. S. K. (2005). *The Practice of Nursingresearch: Conduct, Critique&Utilization*. Philadelphia: W.B.S.

- Button. K. (2006). *Air transportation infrastructure in developing countries: privatization and deregulation*. Loetud adressil
https://www.researchgate.net/profile/Kenneth_Button/publication/252202873_Air_transportation_infrastructure_in_developing_countries_Privatization_and_deregulation/links/53ecf700cf26b9b7dc0065b/Air-transportation-infrastructure-in-developing-countries-Privatization-and-deregulation.pdf
- Button. K., Taylor. S. (2000). International air transportation and economic development. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6 (4), 209-222.
- Chen N., Funk D. C. (2010). Exploring destination image, experience and revisit intention: A comparison of sport and non-sport tourist perceptions. *Journal of Sport & Tourism*, Vol. 15, 239-259.
- Chi. C. G. (2018). Revisiting destination loyalty: An examination of its antecedents. *The Routledge Handbook of Destination Marketing*.
- Coenders. G., Ferrer-Rosell. B., Martínez-Garcia. E. (2016). Trip characteristics and dimensions of internet use for transportation, accommodation, and activities undertaken at destination. *Journal of Hospitality Marketing & Management*, Vol. 25 (4), 498-511.
- Gursoy. D., Chi. C. G. (2018). *The Routledge handbook of destination marketing*. Routledge: London.
- Dunn, L., Morgan, C., O'Reilly, M., & Parry. S. (2004). Evaluating assessment practices. *The Student Assessment Handbook*. London: RoutledgeFalmer.
- Echtner. C. M., Ritchie. J.R. B. (1993). The Measurement of Destination Image: An Empirical Assessment. *Journal of Travel Reaserach*. Vol. 31 (4), 3-13.
- Egbali, N., Nosrat, A. B., Ali, S. (2011). Effects of positive and negative rural tourism case study: Rural Semnan Province. *Journal of Geography and Regional Planning*, Vol. 4 (2), 63-76.
- Elo, S., Kyngäs, H. (2008). The qualitative content analysis process. *Journal of Advanced Nursing*, Vol 62 (1), 107–115.
- Forsyth. P. (2010). Tourism and aviation policy: exploring the links. *Aviation and Tourism: Implications for Leisure Travel*, Ashgate Publishing.
- Forsyth. P. (2008). Tourism and aviation policy: exploring the links. A. Graham (Ed.), *Aviation and Tourism*, Ashgate Publishing.

- Framke. W. (2002). The destination as a concept: A discussion of the business-related perspective versus the socio-cultural approach in tourism theory. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, Vol. 2 (2), 92-108.
- Gburova, J., Matusikova, D. (2014). Tourism as important regional development factor (on the example of the chosen region in Slovak Republic). *The Economic Annals XXI Journal*, 9-10 (1), 102-105.
- Gilmore, J. H., Pine, J. B. (2002). Customer experience places: The new offering frontier. *Strategy & Leadership*, Vol. 30 (4), 4-11.
- Green. M. (2014). The Impact of Airport Development on Economic Development. Loetud addressil <https://sites.duke.edu/urbaneconomics/files/2014/04/The-Impact-of-Airport-Development-on-Economic-Development.pdf>
- Gretzel. U., Lee. Y.J., Tussyadiah. I., Fesenmaier. D.R. (2009). April. Recounting tourism experiences: The role of new media. *International Conference on Tourist Experiences: Meanings, Motivations, Behaviours*, Vol. 1 (4). Preston, UK.
- Hall, C. M., Lew, A. A. (Eds.). (2009). *Understanding and Managing Tourism Impacts An integrated approach*. New York: Routledge.
- Hansen. Q. G. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of the American Institute of Planners*, Vol. 25 (2), 73-76.
- Haugland. S. A., Ness. H., Grønseth. B. O., Aarstad. J. (2011). "Development of Tourism Destinations. An Integrated Multilevel Perspective." *Annals of Tourism Research*, 38 (1), 268-290.
- Haywood. K. M. (1986), Can the tourist-area life cycle be made operational? *Tourism Management*, Vol. 7 (15), 154-167
- Hui K. T., Wan D., Ho A. (2007). Tourists' satisfaction, recommendation revisiting Singapore. *Tourism Management*, Vol. 28, 965-975.
- Ho. C., Lin. M., Chen. H. (2012). Web users' behavioural patterns of tourism information search: From online to offline. *Tourism Management*, Vol. 33 (6), 1468-1482.
- Hsu. T.-K., Tsai. Y.-F., Wu. H.-H. (2009). The preference analysis for tourist choice of destination: A case study of Taiwan. *Tourism Management*, Vol. 30 (2), 288-297.

- IATA. (2015). IATA Air Passenger Forecast Shows Dip in Long-Term Demand. Loetud aadressil <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2015-11-26-01.aspx>
- IATA. (2017). 2036 Forecast Reveals Air Passengers Will Nearly Double to 7.8 Billion. Loetud aadressil <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-10-24-01.aspx>
- Israeli. A., Reichel. A. (2003). Hospitality crisis management practices: The Israeli case. *International Journal of Hospitality Management*, Vol. 22 (4), 353-372.
- Kong. W. H., du Cros. H. Ong. C.-E. (2015). Tourism destination image development: a lesson from Macau. *International Journal of Tourism Cities*, Vol. 1 (4), 299-316.
- Kozak. M. (2007). Tourist harassment: A marketing perspective. *Annals of Tourism Research*, Vol. 34 (2), 384-399.
- Laik. J. (2018). Pärnu lennuvälja projektihankele laekus üks pakkumine. *Pärnu Postimees*. Loetud aadressil <https://parnu.postimees.ee/4486998/parnu-lennuvälja-projektihankele-laekus-uks-pakkumus>
- Lauri. M. (2013). Tallinna lennujaama reisjaliikluse mõju Eesti majandusele. Loetud aadressil <https://www.tallinn-airport.ee/wordpress/wp-content/uploads/2015/09/tallinna-lennujaama-reisjaliikluse-moju-eesti-majandusele.pdf>
- Lesta. M., Pajula. R., Rahno. E., Ritsberg. K., Verš. V. (2013). Tallinna lennujaama lennuliiklusala arendusprojekt KMH programm. Loetud aadressil <https://www.tallinn.ee/est/keskkond/Tallinna-lennujaama-lennuliiklusala-arendusprojekt>
- Lew. A. A. (1987). A framework of tourist attraction research. *Annals of Tourism Research*, Vol. 14 (4), 553-575.
- Link. E.-G. (2018) Ryanairi juht: vaatasime Pärnu lennujaama üle. *Pärnu Postimees*. Loetud aadressil <https://parnu.postimees.ee/4489905/ryanairi-juht-vaatasime-parnu-lennujaama-ule>
- LoBionda-Wood. G., Haber. J. (1998). *Nursing Research: Methods, Critical Appraisal and Utilization*. St. Louis: Mosby.
- Lundberg. C., Zikas. V., Morgan. N. (2017). Conceptualising on-screen tourism destination development. *Research article*, Vol. 18 (1), 83-104.

- Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. (2013). Eesti riiklik turismiarendukava. Loetud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/3191/1201/3015/lisa.pdf>
- Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. (2013). Transpordi arengukava. Loetud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/3210/2201/4001/arengukava.pdf>
- Malm. M-M. (2015). Tootearendus AS Tallinna Lennujaama näitel. (Lõputöö). Loetud aadressil https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/48939/malm_maarjamonika.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Martín-Cejas R. (2006). Tourism service quality begins at the airport. *Tourism Management*, Vol. 27, 874-877.
- McElroy. J.L., Tarlow. P., Carlisle. K. (2007). Tourist harassment: Review of the literature and destination responses. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, Vol. 1 (4), 305-314.
- Murphy. L., Moscardo. P. (2007). Using brand personality to differentiate regional tourism destinations. *Journal of Travel Research*, Vol. 46 (1), pp. 5-14.
- Nabres. M. S. (2018). SMALL AIRPORTS HAVE BIG IMPACT ON LOCAL, REGIONAL ECONOMIES THROUGHOUT U.S. Loetud aadressil <https://www.p3world.com/small-airports-have-big-impact-local-regional-economies-throughout-us>
- Papadimitriou. D., Apostolopoulou. A., Kaplanidou. K. K. (2015). Destination personality, affective image, and behavioral intentions in domestic urban tourism. *Journal of Travel Research*, Vol. 54 (3), 302-315.
- Papatheodorou. A. (2010). The impact of civil aviation regimes on leisure market. *Aviation and Tourism: Implications for Leisure Travel*. Ashgate Publishing.
- Pearce. D. G. (2014). Toward an integrative conceptual framework of destinations. *Journal of Travel Research*, Vol. 53 (2), 141-153.
- Pihelgas. B. (2016). PÄRNU LENNUJAAMA RENOVEERIMISE ANALÜÜS. Loetud aadressil <http://pol.parnumaa.ee/content/editor/files/P%C3%A4rnu%20lennujaama%20renoveerimise%20anal%C3%BC%C3%BCs,praktikat%C3%B6%C3%B6.pdf>
- Raluca, D. C., Strutzen G. (2008). Theme Park– *The Main Concept of Tourism Industry Development*. Loetud aadressil

<http://steconomice.uoradea.ro/anale/volume/2008/v2-economy-and-businessadministration/113.pdf>

- Raun, J., Ahas, R., Tiru, M. (2016). Measuring tourism destinations using mobile tracking data. *Tourism Management*. Vol 57, 202-2012.
- Saarinen, J. (2004). Destinations in change. The transformation process of tourist destinations. *Tourist Studies*, Vol. 4 (2), 161-179.
- Saraniemi, S., Kylänen, M. (2011). Problematizing the concept of tourism Destination: An analysis of different theoretical approaches. *Journal of Travel Research*, 50 (2), 133-143.
- Scott, N., Cooper, C., Baggio, R. (2008). Destination networks: four Australian cases. *Annals of Tourism Research*, Vol. 35 (1), 169-188.
- Shaban, A. (2018). Profitability and Financial Performance Indicators in U.S. Airports - A Preliminary Investigation. (Lõputöö) Loetud aadressil <https://commons.erau.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1386&context=edt>
- Steele, J. (2008). *Cracking the Code: How Visit Scotland's PR Activity Capitalised on the World Phenomenon of the Da Vinci Code*. Edinburgh: Visit Scotland.
- Uniting Aviation. (2018). Aviation Benefits: Contributing To Global Economic Prosperity. Loetud aadressil <https://www.unitingaviation.com/strategic-objective/economic-development/aviation-benefits-for-a-better-future/>
- Usakli A., Baloglu S. (2011). Brand personality of tourist destinations: An application of self-congruity theory. *Tourist Management*, Vol 32(1), 114-127.
- Van Breugel, L. (2013). *Community-based tourism: Local participation and perceived impacts*.
- Van Wee, D. (2016). Accessible accessibility research challenges. *Journal of Transport Geography*, Vol. 51, 9-16.
- Warnock-Smith, D., Morrell, P. (2008) Air transport liberalisation and traffic growth in tourism-dependent economies: A case-history of some US-Caribbean markets. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 14 (2), pp. 82-91
- WTO/World Trade Organization. (2006). Airport services second review. *Air Transport and the GATS: 2000-2005*, 176. Loetud aadressil https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/review2_e.htm

- Xiang. Z., Gretzel. U. (2010). Role of social media in online travel information search. *Tourism Management*, Vol. 31 (2). 179-188.
- Xiang. Z., Magnini. V. P., Fesenmaier. D. R. (2015). Information technology and consumer behavior in travel and tourism: Insights from travel planning using the internet. *Journal of Retailing and Consumer Services*, Vol. 22, 244-249.

LISAD

Lisa 1. Tallinna lennujaama reisiterminali laiendamise ja linnaku rajamise plaan

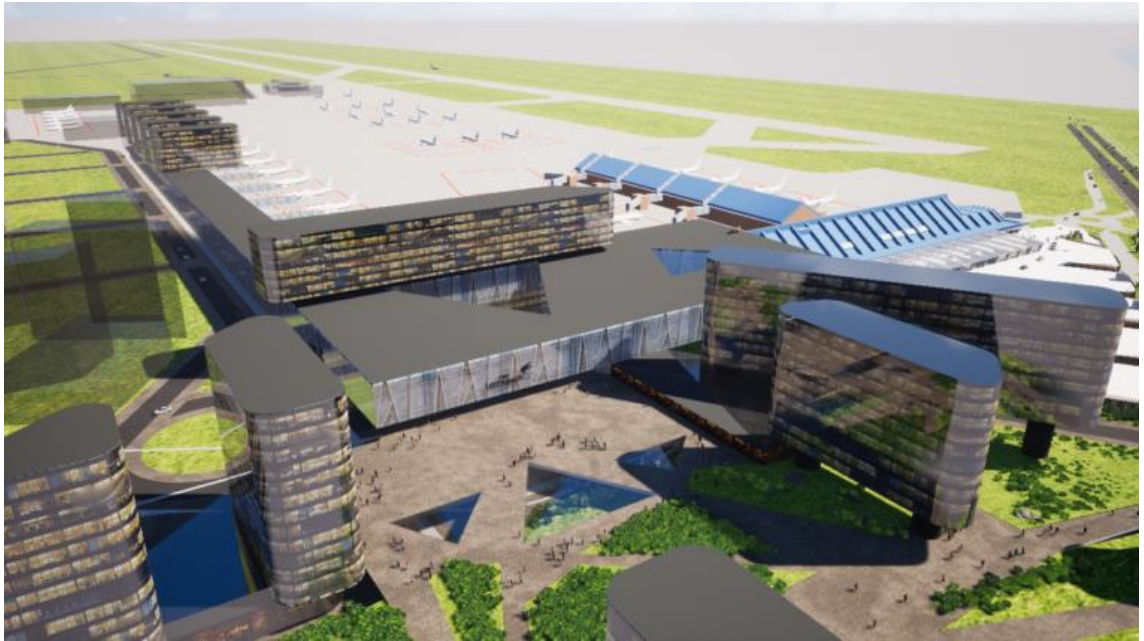


Pilt 1. Tallinna Lennujaam laiendab reisiterminali ja rajab lennujaama linnaku (allikas <https://www.tallinn-airport.ee/>)



Pilt 2. Tallinna Lennujaam laiendab reisiterminali ja rajab lennujaama linnaku (allikas <https://www.tallinn-airport.ee/>)

Lisa 1 järg



Pilt 3. Tallinna Lennujaam laiendab reisiterminali ja rajab lennujaama linnaku (allikas <https://www.tallinn-airport.ee/>)



Pilt 4. Tallinna Lennujaam laiendab reisiterminali ja rajab lennujaama linnaku (allikas <https://www.tallinn-airport.ee/>)

Lisa 2. Intervjuu küsimused

1. Kuidas on teie arvates Tallinna lennujaam kaasa aidanud Eesti kui sihtkoha arengule just turismi edendamise seisukohalt?
2. Kuidas oleks võimalik Tallinna lennujaamal Euroopa lennundusturul välja paista?

(millised tegevused looksid Tallinna lennujaamale lisandväärtust?)
3. Milliseks hindate Tallinna lennujaama tuleviku võimalusi Euroopa ühisturul?

(kuidas oleks võimalik jätkusuutlikku tegevust jätkata? Võrreldes Tallinna lennujaamaga (suuremate) Riia või Helsingi lennujaamadega)
4. Millised tegevused suurendaksid lennukompaniide huvi teha koostööd Tallinna lennujaamaga?
5. Kuidas hindate lennujaama laiendamise planeeringut ning linnaku loomist? Kas teil oleks omapoolseid ettepanekuid / soovitusi või pretensioone?
6. Kas Eestile oleks vaja juurde aktiivselt toimivaid lennujaamu? Miks?

Lisa 2. Sihtkohad, kuhu saab Tallinnast lennata

- Amsterdam
- Berliin
- Brüssel
- Düsseldorf
- Edinburg
- Frankfurt
- Helsinki
- Istanbul
- Kärkla
- Kiiev
- Kopenhagen
- Kuressaare
- London
- Malaga
- Malta
- Milano
- Minsk
- Moskva
- Oslo
- Paphos
- Pariis
- Riia
- Stockholm
- Trondheim
- Varssavi
- Viin
- Vilnius

SUMMARY

THE ROLE OF AN INTERNATIONAL AIRPORT IN THE DEVELOPMENT OF A DESTINATION

Kriss-Stina Vaidla

It is important for every destination to have a connection with other destinations. That way the entire potential clientele has the opportunity to reach the desired location. The popularity of tourist destinations and their performance largely depend on the destination image and accessibility. One important transportation type is air transport.

The impact of airports has been studied in almost every country, taking into account the impact of airports on both the surrounding area and the national economy. The use of air transport has doubled every 15 years and has the fastest growth rate compared to other industries. Commercial air transport has been one of the fastest growing sectors in the world economy. Transport has a major impact on urban development, with air travel having a high share on both short and long distance passenger and freight transport.

The number and origin of passengers visiting Estonia varies, depending on flight connections. This can be considered as one of the biggest influences on the arrival of passengers from distant European countries. Opening new routes will contribute to a rapid increase in the number of tourists on the target market and the closure of the routes or the reduction of flights will have the opposite effect. Estonia is growing to become a travel destination by nature, and its reputation is increasing every day. This provides an opportunity for new international transport connections. When the new destination market rises, attempts are made to create as many different ways as possible to visit the site, such as routes, train connections and cruises.

In view of all the above, the thesis should answer the question: What is the role of airports in the development of destination? The aim of the thesis is to find out the role of the airport in the development of the destination and to make recommendations how to increase the role of Tallinn Airport. Research question: What role does Tallinn Airport play in developing Estonia as a destination country?

The thesis has been divided into three sections. The first chapter outlines the concept of tourism destination and the possibilities for its development and how it has been done so far. As the work is based on airline and airport roles, the author has highlighted the role of airports in the development of the destination.

The second chapter of the work focuses on the organization of Tallinn airport and research. The first section of the chapter introduces Tallinn Lennart Meri Airport and analyzes the impact of the airport on the development of Estonia as the destination country and discusses the method, sample and organization of the survey.

Literature used in the first chapter of the thesis confirmed that there are many ways to define a destination, but in summary, the destination is a geographic unit that is important to reach potential visitors. The tourist destination can be measured by five different combinations: geographic, temporal, compositional, social and dynamic. Economic and social development in the tourist area is important for the development of the destination. The impact on tourism depends on the interaction between tourists and locals. Another important aspect is the marketing and availability of the destination. It is important to have an image of the destination that can be marketed and caught by tourists. For passengers, the security of the area and the possibilities to reach the destination are of paramount importance.

Air travel, which can be considered one of the more stable sectors of the economy, is the most widely used to reach the desired destination. Different aviation-related companies can create jobs, new routes and open new destinations. All of the above helps to make the destination tourism market more accessible and it also contributes to business and economic growth. In the fast-growing society, air transport plays an important role in the transportation of both passengers and goods. The constant increase in the number of passengers requires constant upgrading and development of airport

terminals, which in turn allows more passengers to be served at the destination and also increases the popularity of the destination.

The third part of the research focuses on the study of the impact of Tallinn Airport on the development of Estonia as the destination country. The aim of the study was to clarify the role of Tallinn Airport in developing Estonia as a destination and how to maximize it. Tallinn Airport is a state agency, which means that the company is affiliated with several different organizations, which in turn provides an opportunity to involve individuals from several different companies.

Based on the results of the thesis theory and research, the author made suggestions for things related to Tallinn Airport, the most important of which is the expansion of the airport to serve a growing number of passengers and provide them with quality services. To date, Tallinn Airport has been actively involved in the problem, and a development plan has already been developed that foresees the expansion of the Tallinn Lennart Meri Airport passenger terminal and the establishment of an airport city block.

The project of creating a Tallinn airport city also includes a business and tourism center and accommodation facility. All businesses are mutually supportive and complementary, contributing to the development of the entire city. Operational organizations should be found for the various agencies that will be set up in the city to complement the airport's cooperation partners and to facilitate the recruitment of staff to the centers. For example, the author pointed out that the hotel could be operated by Tallink City Hotel.

The development of the entire airport also involves the development of urban and national infrastructure. Only last year it was only possible to reach Tallinn Airport by taxi, car or one bus route. The problem has been solved by now in addition to the above, passengers can now use the tram, several different bus connections and, if necessary, long-distance bus services to arrive at the airport. The construction of the planned Rail Baltic and the Tallinn-Helsinki tunnel will add value to Tallinn Airport.

The survey revealed that although Estonia would not be able to serve another international airport, one could try to use Pärnu Airport as a low cost airport. This

would provide an opportunity to offer airlines different charges and facilitate specific requirements for low cost airlines. It would also be a good intermediate point for the transportation of goods between Riga and Tallinn.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Kriss-Stina Vaidla,

annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose

Rahvusvahelise lennujaama roll sihtkoha arendamisel Tallinn Lennart Meri lennujaama näitel,

mille juhendaja on

Tatjana Koor (MSc),

reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.

1. Annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 3.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
2. Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Kriss-Stina Vaidla

22.05.2019