

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Laura Rink

**RIIA-KURESSAARE LENNUÜHENDUSE TAASKÄIVITAMISE
VAJADUSE MÄÄRAMINE**

Bakalaureusetöö

Õppekava EALB Logistika

Juhendaja: Olev Tõru, MBS

Tallinn 2019

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Laura Rink

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 1664466EALB

Üliõpilase e-posti aadress: rink.laura@gmail.com

Juhendaja: Olev Tõru, MBSc:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	5
SISSEJUHATUS	6
1. TEENUSTE TURUNDUS LÕPPTARBIJALE JA TARNEAHELA LIIKMETELE	8
1.1 Teenus ja selle turustamine.....	8
1.2 Ettevõtetevaheline turundamine	12
1.3 Teenindus- ja turismisektor Eestis.....	13
2. UURINGU METOODIKA VALIK	16
2.1. Kuressaare lennuvälja kirjeldus ja ajalugu	16
2.1.1. Väike-lennujaamade eripärad	17
2.1.2. Väike-lennujaamade kasutus	17
2.2 Metoodikate kirjeldus	19
2.2.1 Kvalitatiivne metoodika	19
2.2.2 Kvantitatiivne metoodika	21
2.2.3 Andmete analüüsi tõlgendus.....	23
3. RIIA-KURESSAARE-RIIA TAASAVAMISE UURING.....	26
3.1 Intervjuude analüüs.....	26
3.2 Ankeetküsitluse tulemused ja analüüs	30
3.3 Järeldused ja soovitusel	39
KOKKUVÕTE	41
SUMMARY	43
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	45
LISAD	47
Lisa 1. Intervjuu küsimused Saaremaa vallavanemale ja ettevõtetele.....	47
Lisa 2. Intervjuu küsimused Kuressaare lennuvälja esindajale	48
Lisa 3. Ankeetküsitluse küsimused	49
Lisa 3. järg	50
Lisa 3. järg	51
Lisa 3. järg	52
Lisa 3. järg	53
Lisa 4. Kuressaare lennujaama kasutussageduse joonis	54

Lisa 5. Mõne muu Eesti lennujaama kasutussageduse joonis	55
--	----

LÜHIKOKKUVÕTE

Lõputöö eesmärk on välja selgitada osapoolte huviatus Kuressaare-Riia lennuliini vastu.

Lõputöö teoreetilises osas tutvustatakse teenuse ja ettevõtetevaheliste suhete olemust ning nende turustamist. Antakse ülevaade Eesti turismisektoris toimuvast ning Kuressaare lennujaama olemusest.

Lõputöö eesmärgist lähtuvalt viis autor läbi süvaintervjuud Saaremaa ettevõtjate, vallajuhi ja Kuressaare lennujaama juhatajaga ning ankeetküsitluse Saaremaa elanikega. Intervjuude ning küsitluse eesmärk on välja selgitada kohalike elanike ja ettevõtjate huviatus lennuliini vastu ning saada teada nende ootused Kuressaare-Riia lennuliini suhtes.

Lõputöö viimases osas kirjeldatakse süvaintervjuude ja küsitluse tulemusi ning analüüsitakse vastuseid. Saadud andmete põhjal tehtud järeldustest esitatakse ettepanekuid Kuressaare-Riia lennuliini taasavamise projekti edukaks õnnestumiseks.

Märksõnad: Riia-Kuressaare-Riia lennuliin, ettevõtetevaheline koostöö, lennutransport

SISSEJUHATUS

Kuressaare–Riia lennuühendus plaanitakse tuleval 2020. aasta kevadel taasavada. 2007. aastal kasutusel olnud lennuliini teenindas tollal AirBaltic, kes korraldas linnadevahelisi lende kolm korda nädalas. Loodeti suurt inimeste poolset huvi lennuliini kasutamise vastu, kuid tegelikkuses oli täituvus vaid 20% ning järgneval aastal lennuliini enam ei avatud. Lennuliini tahetakse taasavada ning põhjenduseks tuuakse ettevõtjate poolset huvitatust lennuliini vastu.

Lõputöö teema on valitud autori initsiatiivil uurimaks, miks soovitakse antud lennuliini taaskord avada, kui korra on selline ettevõtmine ebaõnnestunud ning millisel kujul soovitakse antud lennuliini sel korral avada. Üheks ajendiks, miks autor valis sellise teema on Eesti kaugemate paikade jätkuv ääremaastumine, mis mõjutab tõsiselt sealset eluolu ning ka majanduslikku olukorda. Sellise lennuliini taasavamine aitaks kaasa Saaremaa turismi arengule ning ääremaastumise vältimisele. Töö autor soovib välja selgitada, millised oleksid turismiga tihedalt seotud ettevõtete, kohalike inimeste huvitatus antud lennuliini vastu.

Antud töö uurimisprobleemiks on Kuressaare–Riia lennuliin, mis on olnud 2007. aastal töötav lennuvõimalus, mis suleti järgmisel aastal vähese reisijate arvu tõttu ning seetõttu on tarvis välja selgitada, kas plaanitav lennuliini taasavamine on põhjendatud.

Bakalaureusetöö eesmärgiks on välja selgitada osapoolte huvitatus Kuressaare–Riia lennuliinile ja selle potentsiaalile.

Töös sisalduvad uurimisküsimused on järgmised:

- 1) Millised on kohalike elanike ootused Kuressaare – Riia taasavatava lennuliinile?
- 2) Millised on taasavatava lennuliini põhjused?
- 3) Milline oleks saarlaste valmisolek lennuliini kasutada ning mis oleks kasutussagedus?
- 4) Millised oleksid alternatiivsed sihtkohad (Riia –Tartu-Kuressaare, Riia –Kuressaare - Tartu)
- 5) Millised eelised ja puudused on lennuliinil võrreldes alternatiivsete valikutega?

Lõputöö uurimismeetoditena kasutas autor nii kvalitatiivset kui ka kvantitatiivset meetodit. Kvalitatiivse meetodi näol teostas töö autor Saaremaa turismiettevõtete, vallajuhi ja Kuressaare lennujaama juhatajaga intervjuusid. Kvantitatiivset meetodit kasutas lõputöö autor *online*-küsitluse näol ja uuris seeläbi Saaremaa inimeste arvamust, ootusi ning hinnangut Kuressaare–Riia lennuliinile.

Lõputöö koosneb kolmest peatükist. Esimene peatükk annab ülevaate teenusest ning selle turundamisest, ettevõtetevahelistest suhetest ning ettevõtetevahelist turundamisest ja Eesti turismisektorist. Teine peatükk koosneb Kuressaare lennujaama kirjeldamisest, metoodikate teooriast. Kolmandas peatükis on kirjas süvaintervjuu läbiviimise kirjeldus ja saadud vastuste statistika, ankeetküsitluse läbiviimise kirjeldus, selle tulemused ning andmete analüüs.

1. TEENUSTE TURUNDUS LÕPPTARBIJALE JA TARNEAHELA LIIKMETELE

Järgnev teoreetiline peatükk käsitleb endas teenuse kirjeldust, defineerimist ning selle turundamisega seotud elemente. Teoreetilise peatüki teises osas kirjeldatakse ettevõtetevahelisi ärisuhteid ning ettevõtetevahelist turundamist ja sellega kaasnevaid elemente. Teooria lõpuosas tuuakse välja Eesti turismisektoriga seotud statistika ning hetkeseisud antud sektoris.

1.1 Teenus ja selle turustamine

Majanduses on võimalik eristada kolme sektorit – primaarset, sekundaarset ning tertsiarset. Primaarsesse kuuluvad peamiselt põllumajanduse, kalanduse ja metsandusega tegutsevad ettevõtted. Sekundaarsesse sektorisse kuuluvad töötleva tööstuse ettevõtted ning tertsiarsesse sektorisse kuuluvad teenindusettevõtted. Ükskõik kuidas riigi majandussektorite osatähtsust hinnata, kas töötajate arvu või ettevõtete arvu järgi, on näha tertsiarse sektori osatähtsuse suuremist. Eesti teenindussektorisse kuuluvateks loetakse restoranid ja hotellid, veondus, side ja laomajandus, üürimis- ja äriteenindus, hulgi- ja jaekaubandus, rahandus ja kindlustus, riigivalitsemine ja teised teeninduse liigid. (Perens, 1998)

Teenuse turgu saab defineerida selle teenuse kõigi potentsiaalsete ja tegelike ostjate kogumit. Definiitsioonist saab järeldada, et üks teenuste pakkuja võib mitmel eri turul tegutseda samaaegselt, pakkudes üksteisest erinevaid teenuseid. Teenindusettevõtte puhul on tavalisem, et piirduakse vaid üht liiki põhi- ehk tuumikteenusega ning sellega kaasnevate täiend- ehk lisateenustega. (Perens, 1998)

Teenust on võimalik defineerida mitmeti, kuid tänaseni pole tunnustatud ühte ühest definiitsiooni. Kõige üldisemas definiitsioonis on püütud teenuse alla paigutada kogu inimtegevust väites, et iga inimtegevus on oma olemuselt tegelikult teenus, see tähendab, et teenuse osutamist oma ja/või kellegi teise huvides. Teenused kuuluvad vaieldamatult kaupade hulka. Nii materiaalsete kui

immateriaalsete kaupade ühiseks omaduseks on nende võime rahuldada ettevõtete ja inimeste vajadusi. Teenuse definitsioone jaotatakse tavaliselt kolme suuremasse rühma (Perens, 1998):

- definitsioonid, mis kirjeldavad teenust ning põhinevad näidetel
- definitsioonid, mis lähtuvad materiaalistest kaupadest
- definitsioonid, mis lähtuvad teenuste tunnustest ning pakuvad võimalust nende abil teenust teistest kaupadest eristada

Teenuse tunnusemärgid, mida on võimalik esimesest definitsioonist lähtuvalt välja tuua: on immateriaalne, pole ladustatav, ei saa minna kliendi omandisse üle, enne osutamist raskesti demonstreeritav, turustatakse ning osutatakse üheaegselt, pole võimalik osutada kliendi ning teenindaja kontaktita, formeerub alles teenindussituatsioonis ning ei pruugi oma vormi säilitada.

Christian Grönroos on oma raamatus kirjeldanud teenust kui protsessi, mis sisaldab mitmeid vähem või rohkem immateriaalseid tegevusi, mis tavalist, kuid mitte alati, leiavad aset kliendi ja teenuse pakkujate ja/või füüsilise ressursi või kauba ja/või teenuse pakkuja süsteemi vahel, mida pakutakse kui lahendusi kliendi probleemidele. Grönroos leiab veel, et tihti sisaldab teenus otsest suhtlust kliendi ning teenuse pakkuja vahel. Kuid leidub ka erandlikke situatsioone, kus klient kui isik ei pruugi teenust pakkuva firmaga, füüsilise ressursi või tegutseva süsteemiga üldse kokku puutuda. Teisest küljest, mitmed situatsioonid, kus suhtlust ei tundu olevat sellest hoolimata siiski sisaldavad suhtlemist. Näiteks kui auto viiakse teenindusse parandamisele, siis ei ole klient remondi ajal teeninduses ning ei toimu suhtlust kellegagi, kuid autot teenindusse viies ning auto remondi lõppedes teenindusest saades toimub suhtlemine. Sellest lähtuvalt on teenustes suhtlus tavaliselt olemas väga mahukal osal, kuigi kaasatud osapooled ei pruugi seda alati tähele panna. Lisaks sellele ei ole teenused asjad, vaid protsessid või tegevused ning sellised tegevused, mis on vähem või rohkem immateriaalsed. (Grönroos, 2007)

Teenuse mõistet sisust lähtudes on võimalik süstematiseerida vastavalt põhilisest tootmistegurist ning välistegurist. Teenuseid on võimalik süstematiseerida ka järgnevalt:

- Põhiline tootmistegur:
 - isikdominantsed teenused ehk isikute poolt teostatavad teenused,
 - objektidominantsed teenused ehk masinatega tehtavad teenustööd,
 - täisautomatiseeritud objektidominantsed teenused.
- Kaasatava välisteguri määr:
 - individuaalteenused,

- kollektiivteenused.
- Teenuse olulisus ettevõttele:
 - põhitegevuslik teenus,
 - lisategevuslik teenus.
- Seos tarbimisega:
 - tarbimuslikud teenused ehk otsesed teenused,
 - tootmislikud teenused ehk kaudsed teenused.

Tootmisteguri järgi jaotatud teenused lähtuvad eelkõige sellest, mis on teenuse osutamisel põhiline – personal või masinad. Eristatavad on objektidominantsed, isikdominantsed ning täisautomeeritud teenused. Kuna paljude objektidominantsete teenuste osutamisel on suur roll inimesel (nt. lennufirma, hotell, buss) ning täisautomatiseeritud teenused on siiski pigem erandid, siis võib teenuste sektorit kui majandusharu iseloomustada kui personaliintensiivset majandusharu. Teenindusprotsessi kaasatud inimeste arvu aluseks võttes jaotatakse teenused individuaal- ja kollektiivteenusteks. Sellise liigituse kohaselt osutatakse kollektiivteenust samaaegselt paljudele inimestele (nt. lennureis, kontsert) ja individuaalteenuseid ühele inimesele. Põhi- ja lisategevuslikke teenuseid eristatakse teenuse olulisuse järgi. Põhitegevusliku teenuse puhul sõltub ettevõtte tegevus teenustest, mida see osutab. Lisategevuslike teenuste osutamine ei oma teenuse müügi seisukohalt erilist rolli. Näiteks on lennufirmale lisategevuslik teenus see, kui firma pakub reisijatele võimalust endale enne lennureisi lõppu lennujaama takso tellida. Samas võimaldab selline lisateenus teistest lennufirmadest eristuda ning seeläbi oma mainet tarbijate silmis tõsta. Otsesteks ning kaudseteks teenusteks jaotamine põhineb sellel, kas teenust osutatakse lõpptarbijale või osutatakse teenust järgmisele kõrgemale astmele. Näiteks teostatakse lennukite hooldust mitte lennufirma enda personali poolt, vaid kolmandate ettevõtete poolt. (Perens, 1998)

Mõned levinumad teenuse omadused on teenuse protsessi iseloom, teenus ei pruugi olla silmaga nähtav ning klient ei ole ainult teenuse saaja, vaid ka teenuse protsessis osaleja. Kõige tähtsam, teenuse protsessi iseloom, sisaldab mitmeid tegevusi, kus erinevat tüüpi ressursid – inimesed, kaubad ja teised füüsilised ressursid, informatsioon, süsteemid ning infrastruktuurid – on kasutuses tihtipeale otseses kokkupuutes kliendiga, nii et on võimalik leida lahendus kliendi probleemile. Kuna klient võtab protsessist osa, siis see osa protsessist, kus klient osaleb, saab probleemi lahenduse osaks. Kuna teenus pole asi, vaid protsess, mis sisaldab mitmeid tegevusi, on keeruline kindlaks teha teenuse kvaliteet enne kui teenus on müüdud ja valmis tarbimiseks. Oluline on silmas pidada, et teenuse protsessi nähtav osa on tarbija jaoks tähtis. Tulenevalt sellest et kolmanda

protsessi omaduse puhul, kus klient ei ole vaid teenuse saaja, vaid ka teenuse protsessis osaleja, kaasloob ning aitab teenuse tootmisele kaasa. (Grönroos, 2007)

Transporditeenuse ja turismi vahel on lahutamatu seos. Transport teenusena on üks kolmest turismi põhikomponendist. Ülejäänud kaks komponenti on turismitoode ning turismiturg või nõudlus. Ilma transpordita ei saa enamik turismivorme eksisteerida. Mõnel juhul on transpordi kogemus ise turismikogemus. Sellise kogemuse näiteks on kruisid, rongireisid, mootoratta, auto ja jalgrattamatkad. Seega on turisti transpordiliigi valik sageli nende reise ja kogemuste lahutamatu osa. (Page, 2005)

Turunduse sõna ehk *marketing* võib kasutada kolmes erinevas tähenduses:

- turundus kui ettevõtte poolt kindel lahendatav praktiline ülesanne.
- turundus kui filosoofia ettevõtte juhtimiseks
- turundus kui teadus

Turundus kui filosoofia ettevõtte juhtimiseks seab ettevõtte majandusliku kogu tegevuse keskpunkti tarbija – tarbija vajaduste väljaselgitamise ning nende rahuldamise (Perens, 1998).

Sarnaselt käsitletakse turundust kui mitte enam pelgalt äriefunktsiooni ka mujal kirjanduses: see on filosoofia, mõtlemisviis ja ettevõtte ning teie meele struktureerimise viis. Turundus on palju enam kui uus kampaania. Turunduse eesmärk pole kunagi kliendi lollitamine või ettevõtte maine ohustamine. Turunduse ülesanne on pakkuda reaalselt väärtust sihtturu klientidele, motiveerida ostmist ning tarbijate vajadusi täita. Turundus, rohkem kui ükski teine äritegevus, tegeleb klientidega. Kliendile väärtuse ja rahulolu loomine on majutus- ning reisirunduse turunduse keskmes. Paljud tegurid aitavad kaasa ettevõtte edukaks muutumisele. Siiski on tänapäeva edukatel ettevõtetel kõigil tasanditel üks ühine faktor: nad on tugevalt kliendikesksed ja pühendunud turustamisele. Ettevõtte eesmärk on luua ning säilitada rahulolevad ning kasumlikud kliendid. (Kotler, T. Bowen, & C. Makens, 2006)

Teenuste turundust saab defineerida kui sihtturu keskmisest tarbijast lähtuv ning teenindaja ja tarbija vahelisel vahetul kontaktil baseeruv individuaal- või lausturundus. Teenuste turundust saab jagada veel tootmis- ja tarbimisteenuste turunduseks. (Perens, 1998)

1.2 Ettevõtetevaheline turundamine

Ettevõtetevahelise turu peamine eristatav tunnus on see, et klient on hoopis organisatsioon kui üksik tarbija. Ettevõtted ja üksikisiku tarbijad ostavad tihti samu asju. Näiteks mõlemad, nii organisatsioonid kui üksik tarbijad, ostavad sülearvuteid, puhastusvahendeid, autoremondi teenuseid ja valgusteid. Seetõttu ei saa toote laadi põhjal üheselt eristada äriturgu ja tarbijaturgu. Vastab tõele, et on olemas kindlad tooted, mida ostetakse tihemini ettevõtete poolt ning mitte kunagi üksiku tarbija poolt, nagu näiteks ettevõtete ühinemise juhtimisalase nõustamise teenus või tööstuskraana. Teisest küljest on keeruline mõelda, mida üksik tarbija ostab, mida mõni organisatsioon ei osta. Üldiselt aksepteeritud termin kaupade ja teenuste turustamiseks on ettevõtetele suunatud turundus. Säärane sõnastus asendas järk-järgult vanema tööstusturunduse termini 1980ndatel ja 1990ndatel. Ettevõtetevahelise turunduse väljend on omakorda sünonüüm ettevõtete turundusele. Oluline on ka mitte eeldada, et ettevõtetevaheline turundus on sünonüüm toodete- ja teenuste turustamise tööstusharudele. (Brennan, Canning, & McDowell, 2011)

Ettevõtte ja üksik tarbija turu erinevusi on võimalik jagada kolme suurde ossa: turustruktuuri erinevused, ostukäitumiste erinevused ja turundustavade erinevused. Üldiselt on ettevõtete ja tarbijaturgude vahelised struktuurilised erinevused aluseks sellele, mis toovad kaasa olulisi erinevusi ostukäitumises. Äriturgude turustamispraktika erineb tarbijaturgude omast turgude struktuuri ja ostukäitumise erinevuste tõttu. (Brennan, Canning, & McDowell, 2011)

Turunduses on tavaks käsitleda tarbijate nõudlust otseselt ja ettevõtete nõudlust tuletatult. Sõna tuletatud näitab et nõudlus millegi järele eksisteerib ainult nii kaua kuni on nõudlus kaupade ja teenuste järele, mida see nõudlus aitab toota. Kogu tuletatud nõudluse ahel sõltub tarbijate otsesest nõudlusest. Sageli kasutatakse ka jõe metafoori, et kirjeldada tuletatud nõudluse ahelat, mille järgnevad tegevused on sellised, mis toimuvad tarbijate vahetus läheduses ning mille eelnevad tegevused on need, mis toimuvad tarbijast kaugel. Ettevõtetevahelist turgu iseloomustab üldiselt suurem nõudlus kui tarbijaturgudel. (Brennan, Canning, & McDowell, 2011)

Turismitöösuses turundamise tähtsusele viitavad ka viis järgmist punkti (Kotler, T. Bowen, & C. Makens, 2006):

- Hiigelettevõtete sisenemine majutusturule ning nende turustamisoskused, mida need ettevõtted on turismitööstusesse toonud, on suurendanud turustamise tähtsust selles tööstuses.

- Analüütikud ennustavad, et majutustööstus konsolideerib paljutki samamoodi nagu lennundussektor, kus turgu valitsevad viis või kuus suuremat teenusepakkuja ketti. Selline konsolideerimine loob turu, mis on väga konkurentsivõimeline. Ellu jäävad need ettevõtted, kes mõistavad oma kliente.
- Vastuseks kasvavale konkurentsipurvel toetuvad majutusketid järjest enam turunduslikele kogemustele.
- Edukas majutamise turundus sõltub suuresti kogu turismitööstusest.
- Valitsusasutustel on oluline roll reisirööstuse turustamisel õigusaktide kaudu, mis on suunatud tööstuse tugevdamisele ning piirkondade edendamisele.

Ettevõtetevaheline turundamine ja turismitööstuse turundamine on omavahel tihedalt seotud. Seetõttu on turismisektoris turundamise roll niivõrd tähtis.

1.3 Teenindus- ja turismisektor Eestis

Eesti riiklikus turismiarenduskavas kirjeldatakse Eesti sissetuleva turismi arengut kui tsüklilist perioodi viimasel kümnendil, kus peamiseks mõjutavateks teguriteks on olnud transpordiühenduste areng, välismeedias järjest enam suuremat kõlapinda saavad Eesti toimuvad sündmused ning Eesti hinnatase. Turismiarenduskavas tuuakse välja Eesti nelja naaberriigi pärit välisturistide ööbimiste protsentuaalsed näitajad, mis vastavalt 2004. aastal oli 27% kogu välisturistide ööbimisest ning 2012. aastal juba 33% kogu välisturistide ööbimisest. Arengukavas rõhutatakse lennuühenduste osatähtsust, mis on soodustanud turistide arvu kasvu. Tuuakse välja, et uute otselendude avamine toob kaasa turistide hüppelise kasvu vastavalt sihtturult ning lendude arvu vähendamine või lennuliinide sulgemine toob kaasa turistide arvu märkimisväärse kahanemise vastavalt sihtturult. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013)

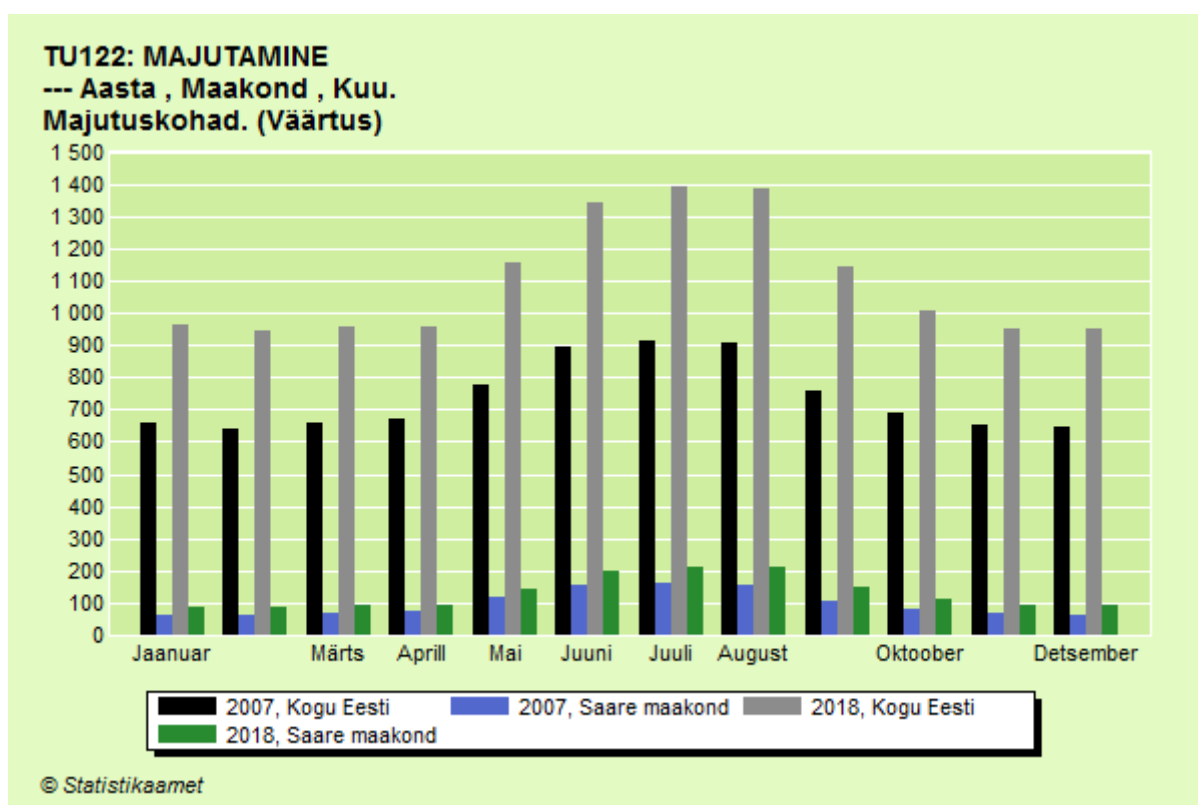
Eestis 2015 tegutsenud reisibüroode, reisikorraldajate tegevuse ning reserveerimisega tegelevate ettevõtete arv oli 398. Hotelle ja muid sarnaseid majutusega tegelevaid ettevõtteid tegutses 2015. aastal 276. 2007. aasta andmete järgi oli Eestis kokku reisibüroosid ning reisikorraldusega tegelevaid ettevõtteid 341. (Statistikaamet, Eesti, 2017)

2005. aasta statistika järgi oli Eestis kokku reisifirmasid 276 ning Saare maakonnas 12 sellist ettevõtet. Eesti reisifirmadest 213 ning Saaremaa ettevõtetest 11 tegelesid ka välisturismiga. Kokku teenindati 2005. aastal Eestis 2 443 186 külastajat ning neist 59 441 Saare maakonnas.

Kõikidest külastajatest oli sisekülastajaid 164 210 kogu Eesti lõikes ning 24 001 külastajat Saaremaal. Väliskülastajate arvud jagunesid vastavalt 1 824 162 kogu Eestis ja 35 112 Saare maakonnas. (Statistikaamet, 2006)

Eesti elanike ööbimistega välisreisidest moodustasid 2007. aastal 152.6 tuhat reisibüroost ostetud paketteisid ning 86.8 tuhat kasutatud üksikud reisibüroo teenused. 2011. aastal oli reisibüroodest ostetud paketteiside arv 199.2 tuhat ning kasutatud üksikud reisibüroo teenused 157.4 tuhat. 2007. aastal majutati Eestis kokku 2 343 044 külastajat, neist Saaremaale 149 814 külastajat. 2018. aastaks olid need arvud vastavalt 3 591 495 ning 159 279 külastajat. 2007.aastal moodustasid kogu majutunute arvust 74 667 Läti külastajad, millest 15 377 majutusid Saare maakonnas. 2018. olid majutunute arvust üle Eesti 162 873 Läti külastajat, kellest 12 632 majutusid Saaremaal. (Eesti Statistikaamet, 2017)

Majutuskohtade arvukuse sempoonsus tuleb välja alloleval joonisel 1, kus on selgelt näha, et suveperioodil kasvab majutuskohtade arv kogu Eestis kui ka Saare maakonnas.



JOONIS 1. Majutuskohtade arvu sempoonsus

Allikas: (Eesti Statistikaamet, 2019)

Eesti riiklikus turismiarenduskavas on juttu Eesti turismi liialt iseloomustavast hooajalisusest. Parandusettepanekuna tuuakse välja, et tuleks juurde luua turismiteenuseid ja -tooteid, mis ei sõltu niivõrd ilmastikust. Lisaks sessoonsusele tuuakse ühe probleemina välja veel ka suvehooaja nõudluse kuhjumist juulikuule. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013)

Eesti riiklikus turismiarenduskavas on eesmärkide all kirjas Läti turistide ööbimiste arvu soovitatav kasv 64% 2020.aastaks. Läti turistide peamise sihtrühmana tuuakse välja noored, keskealised, lastega pered ning elustiilipõhised sihtrühmad. Läti turustrateegia fookuses on eelkõige puhkusetooted linna-, tervise-, looduse- ja kultuuriturismi valdkonnas ning pereturism. Oluliseks peetakse ka linnaturismitoodet kombineerituna kultuuri- ja terviseturismiga. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013)

Selles peatükis kirjutatud teooria on vajalik töö autorile järgnevate töö osade mõistmisel ning lahtimõtestamisel. Teooriaosa annab lõputöö autorile aimu, mida kujundab endast teenus, selle turundamine, mida kujutavad endast ettevõtetevahelised ärisuhted ning ettevõtetevaheline turundamine. Teenuse ning selle turundamise teoreetiline osa annavad autorile teoreetilised teadmised mõistmaks Kuressaare–Riia lennuliini olemust kui teenust ning selle kavandamise ja turundamisega seonduvaid toiminguid. Autorile vajalik ettevõtetevaheliste ärisuhete ning ettevõtetevaheliste turundamise teooria loob eelduse aru saamiseks bakalaureusetöö teemaks oleva Kuressaare–Riia lennuliini taastamisega seonduvatest ärisuhetest. Teooria lõpuosas esitatud Eesti turismisektori statistika annab aimu hetkelisest olukorrast antud sektoris ning võimaldab autoril saada turismivaldkonnas toimuvast ning selles planeeritavast ülevaadet.

2. UURINGU METOODIKA VALIK

Bakalaureusetöös uuritavaks probleemiks on Kuressaare–Riia lennuliin, mis on olnud 2007. aastal töötav lennuvõimalus, mis suleti järgmisel aastal vähese reisijate arvu tõttu ning seetõttu on tarvis välja selgitada, kas plaanitav lennuliini taasavamine on põhjendatud. 2008. aastal Kuressaare-Tallinn liini teenindama pandud Saab 340 lennuk, mis mahutab 36 reisijat, oli samuti saatuslikuks Kuressaare-Riia lennuliinile. Uurimisprobleemist tulenevalt sõnastas lõputöö autor 5 peamist uurimisküsimust, millele töös vastust otsib nii teemaga seotud ettevõtete ja valla ning Saaremaa elanikelt.

1. Millised on saarlaste ootused Kuressaare-Riia taasavatavale lennuliinile?
2. Millised on taasavatava lennuliini põhjused?
3. Milline oleks saarlaste valmisolek lennuliini kasutada ning mis oleks kasutussagedus?
4. Millised oleksid alternatiivsed sihtkohad?
5. Millised eelised ja puudused on lennuliinil võrreldes alternatiivsete valikutega?

Lõputöö metoodika peatükis kirjeldab autor Kuressaare lennuvälja ning sellega seonduvaid statistilisi näitajaid. Sellele jägneb töös kasutatud metoodikate kirjeldus ning nende kasutamise ülevaade.

2.1. Kuressaare lennuvälja kirjeldus ja ajalugu

Kuressaare lennujaam, mis asub Roomassaare poolsaarel, Saaremaal, Kuressaare linnast 3 km kaugusel on Saaremaa ainuke lennujaam. Lennujaama terminal asub Kullimäel. Lennujaama pindala suurus on 130 ha ja lennujaam haldab kahte ristuvat lennurada. Esimene lennurada on suunaga 17/35, mille pikkus on 2000 meetrit ja laius 30 meetrit. Teise lennurada on suunaga 05/23, selle lennuraja pikkuseks on 799 meetrit ning laiuseks 30 meetrit. Lennuradade kandevõime on kuni 100 tonni. Lennujaam on avatud nii sise- kui välislendudele kõigil nädalapäevadel. Etteteatamisel teenindatakse võimalusel ööpäevaringselt ka väljaspool ametlikku tööaega. (AS Tallinna Lennujaam, 2019) (Platonova, 2017)

Saaremaa lennunduse ajalugu algas juhuse tahtel, kui norralane Hans Fraenkel ja rootslane Carlson sooritasid halbade ilmastikuolude tõttu oma õhupalliga hädamaandumise Atla lahe rannikul 17. detsembril 1904. aastal. 1939. aastal eraldati Kuressaare Linnavalitsuse poolt riigile lennuvälja ehitamiseks Roomassaares maa-ala ning 1940. aastal valmiski Kuressaares murukattega lennurada. 1945. aastal toimus Kuressaare lennuvälja ametlik avamine. Hakkasid toimuma lennud Kuressaare ja Tallinna vahel. Uus lennujaamahoon valmis 1962. aastal, mis hakkas teenindama aastaringelt. Reisijate ja kaubaveo näitajate poolest on Kuressaare lennujaam olnud Eesti lennujaamade hulgas Tallinna järel pidevalt teisel kohal. 1960.–1990. aastatel kasutasid õhutransporti ligi 30 tuhat inimest aastas, 70.-ndatel ulatus see arv isegi üle 40 tuhande inimese. (Huvitavaid fakte Kuressaare lennujaamast, 2019)

2.1.1. Väike-lennujaamade eripärad

Piirkondlikud lennujaamad kujutavad endast mitte ainuüksi tähtsaid juurdepääsupunkte kaugematesse piirkondadesse ja riigi osadesse, millel on piiratud või pikaajaline juurdepääs maapinnale, vaid millel on ka märkimisväärne majanduslik mõju ümbritsevasse piirkonda. Teisest küljest peab iga avalik-õiguslik lennujaam, mis tegeleb äritegevusega, vastama rangetele rahvusvahelistele ohutus- ja turvanõuetele, sealhulgas lennujaama infrastruktuuri ja lennuväljade personali kvalifikatsioonivalmidusele. Need nõuded, mis on peaaegu samad suurte ja väikeste lennujaamade jaoks, toovad kaasa suured tegevuskulud. Väikestel lennujaamadel on probleeme mitte ainult läbilaskevõime madalate mahtude tõttu, vaid ka muude sissetulekuressursside tõttu. Leitakse, et väike lennujaam, mille aastane läbilaskevõime on alla 200 000 reisija, ei suuda katta oma tegevuskulusid ja seda tuleb subsideerida. Samal ajal on lennujaamad piirkondliku majanduskasvu ja arengu olulised stiimulid ja katalüsaatorid. (Kazda, Hromádka, & Mrekaj, 2017)

Kuressaare lennujaamas koguneb vähemalt kord kvartalis ohutuse- ja kvaliteedigrupp, mille koosolekutel käsitletakse jooksvaid lennujaama käitamise, lennuohutuse ja kvaliteedialaseid teemasid, klientidelt laekunud tagasisidet ja lennujaamas toimunud auditite käigus avastatud puudusi (AS Tallinna Lennujaam, 2018).

2.1.2. Väike-lennujaamade kasutus

Lennujaamad võivad ligi meelitada kliente, konkureerides seeläbi teiste lennujaamadega, kuna lennujaam ise on atraktiivne. Mõned lennujaamad arendavad ise või koos äripartneritega

täiendavaid teenuseid või tegevusi, mis ulatuvad hotellist ja konverentsikeskusest kuni kontserdite, spordiürituste ja lennujaama ekskursioonideni. (Jimenez, Claro, & Pinho de Sousa, 2014)

2007. alustas Estonian Air Regional Tallinn-Kuressaare liini opereerimist Saab 340 tüüpi lennukiga. Kuid samal aastal katkestati ka projekt „Kuressaare lennujaama infrastruktuuri arendamine“ ning vabanenud vahendid suunati Tartu lennujaama projektile „Tartu lennujaama infrastruktuuri kaasajastamine“. (AS Tallinna Lennujaam, 2008)

Regionaalsete lennujaamade osas oli Eestis 2017. aastal reisijate arv 14,1% võrra suurem kui 2016. aastal. Kuressaare lennujaamas kasvas reisijate arv aastaga 45% (2017. aastal 19 231 inimest ja 2016. aastal 13 289 inimest). Kuressaare lennujaama reisijate arvu mõjutas 2016. aasta varasuvel toimunud regulaarsete liinilendude katkemine ja vedaja vahetus, mistõttu kujunes reisijate arvu kasv rekordiliseks võrdluses varasema aasta madala baastasemega. Eesti sisestel regionaalsetel liinidel on reisijate arv olnud kasvavas trendis Tartu, Kuressaare ja Ruhnu lennujaamades, kuid langevas trendis Kärkla, Pärnu ja Kihnu lennujaamades. 2017. aastal toimus Kuressaare lennuväljal 2222 lennuoperatsiooni. Regulaarlende oli 1455, tšarterlende 56 ning muid lende 711. Tšarterlendudega Visbyst ja Soomest toodi reisijaid Kuressaarde spaadesse puhkama. Saarte Mängudele Visbysse lendasid saarlased Nordica tšarterlennuga Kuressaarest. Ooperipäevadele saabusid Saksa teatri orkestrandid ja näitlejad korraga kahe Air Balticu tšarterlennuga. Juulis külastasid Kuressaare lennujaama 15 unikaalset väikelennukit Šveitsist. Samal ajal külastasid neli Rootsi uunikumlennukit Kuressaare lennujaama tankimise eesmärgil. Augustis toimusid Kuressaare lennuväljal kahe päeva jooksul Ameerika ründelennukite A-10 õppused koos tankurlennukiga C130. Erakordne oli vanahärra William M. Charney, kes taastas oma vanalennuki Uus-Meremaal ja lendas sellega ümbermaailmareisi käigus tagasi koju USA-sse, peatudes paar päeva Saaremaal. (AS Tallinna Lennujaam, 2018)

2018. aastal sooritati Kuressaare lennujaamas 2813 lennuoperatsiooni, mida oli eelmise 2017. aasta võrreldes 591 võrra rohkem. Kuressaare lennujaamas teenindati 2018. aastal 23 166 reisijat, mida on samuti 3 935 võrra rohkem kui 2017. aastal. Selline lennuoperatsioonide ning reisijate arvu kasv on viimase 20 aasta paremuselt teine tulemus. Kuressaare lennujaam teenindab kahte lennuliini: Kuressaare-Tallinna liini 12 korda nädalas ning Pärnu-Ruhnu-Kuressaare liini neli korda nädalas alates 1.oktoobrist kuni 30. aprillini. Lisaks tehakse lennujaamast tšarterlende. 12.-20. juulil toimunud rahvusvahelise Eesti Langevarjuklubi langevarjulaagri Parasummer osalejad kasutasid Kuressaare lennujaama. (AS Tallinna Lennujaam, 2019)

Riigihangete Registri koduleheküljelt on võimalik leida, et avalikku liinivedu Tallinn-Kuressaare-Tallinn lennuliinil teostab ettevõtte JSC aviation company TRANSAVIABALTICA, kellega on ka sõlmitud vastavasisuline hankeleping. 2016.-2019. aastani teostas lennuliini teenindamist samuti sama ettevõtte, kes pakkus eelmises hankes osalenud kolme osalenu seast soodsaimat hinda. Selle hanke lepingu järgi doteeris riik ühte reisi Tallinna-Kuressaare liinil 1 980 euroga. (Riigihangete Register, 2016)

2.2 Metoodikate kirjeldus

2.2.1 Kvalitatiivne metoodika

Teaduskeeles käsitletakse tähelepanekute tegemise ja inimeste küsitlemise teguviise kui meetodit. Jälgimine tähendab uurimistöös andmete kogumist vaatluse abil, küsimine aga seda, et kasutatakse kas intervjuumeetodit või ankeetküsitlust. Järelduste tegemiseks on tüüpiline tegevus, et tähelepanekuid ei võeta sellistena, nagu need on, vaid neid hinnatakse kriitiliselt ning analüüsitakse. Meetodi mõiste ise on mitmetähenduslik. Kõige üldisemalt on meetod teatud reeglistikku järgiv teguviis, mille abil otsitakse teaduses teavet või püütakse lahendada mõnd praktilist probleemi. Empiirilises uurimuses on uurija töös alati keskne roll meetoditel. Meetodivalikut suunab enamasti otsitava teabe iseloom ning otsimise paik. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Kvalitatiivsetes uuringutes võidakse koguda multimodaalseid või verbaalseid andmeid. Verbaalseid andmeid võib saada intervjuudest, narratiividest ja rühmaarutlustest. Intervjuud võrreldakse tihtipeale vestlusega. Üks lihtsaimaid viise intervjuud defineerida ongi nimetada seda vestluseks, millel on eelnevalt kavandatud eesmärk. Uurimuslikku intervjuud võib pidada teaduslikuks meetodiks. Intervjuu läbiviimist teadusliku uuringu osana iseloomustavad järgmised tunnused (Laherand, 2008):

1. Intervjuu läbiviija on tutvunud uurimisobjektiga nii praktiliselt kui ka teoreetiliselt ning intervjuu on kavandatud. Intervjuu eesmärgiks on saada usaldusväärset infot uurimisprobleemi seisukohast lähtuvalt tähtsas valdkonnas.
2. Intervjueerija alustab ja suunab intervjuud
3. Intervjueerija peab tavaliselt intervjueeritavat motiveerida ja tema motivatsiooni alal hoida.
4. Intervjueerija tunneb oma rolli, kuid intervjueeritav õpib selle intervjuu käigus selgeks.

5. Intervjueeritav peab olema kindel, et tema poolt edastatud teabega käiakse ümber konfidentsiaalselt.

Intervjuu üks suurimaid eeliseid teiste andmekogumismeetodite ees on kindlasti paindlikkus.

Intervjuu, andmekogumismeetodina, valitakse tihti peale järgnevatel põhjustel (Laherand, 2008):

- Inimene on uurimuses tähendusi aktiivne osapool ja seetõttu soovitakse inimesele anda võimalus ennast väljendada võimalikult vabalt.
- Uurijal on vastuste suunda raske ette näha, kuna kõnealust teemat on vähe uuritud või on see täiesti tundmatu valdkond.
- Inimeste antud ütlusi soovitakse paigutada laiemasse konteksti. Intervjueeritav võib rääkida endast või teemast rohkem, kui uurija on lootnud.
- Kui on teada, et uuritaval teemal on oodata palju erinevaid vastuseid.
- Vastuseid soovitakse täpsustada.
- Soovitakse saada põhjalikumat teavet. Võib paluda seisukohti põhjendada ning vajaduse korral kasutada ka lisaküsimusi.
- Soovitakse uurida delikaatseid või raskeid teemasid.

Intervjuu eeliseks on ka asjaolu, et uuritavad nõustuvad tavaliselt uurimuses osalema. Intervjueeritavaid on võimalik hõlpsasti kätte saada, kui soovitakse teha seireuurimust või andmeid täiendada. Intervjuu probleemideks võivad osutuda ka mõningad plussid. Nimelt võtab intervjuu palju aega. Ajamahukas on nii intervjuu kava väljatöötamine, intervjueerimiskoha ettevalmistamine ning sõit intervjueerimispaika ning tagasi, intervjuu transkribeerimine ja selle analüüs. Intervjuu on kindlasti sobivam meetod, kui uuritakse väikest arvu inimesi, inimesed on kättesaadavad, enamik küsimusi on avatud ning nõuavad põhjalikke ja pikki vastuseid, igaüks on võtmeisik ning kellestki ei saa loobuda, materjal on tundlik ja eesmärk on nähtust mõista. Intervjuu pole niivõrd sobiv andmekogumismeetod, kui uuritakse suurt hulka inimesi, inimesed on laiali eri kohtades, enamik vastuseid on kinnised, materjal pole eriti tundlik ega õrn ning eesmärk on summeerida fakte. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Intervjuud tuleks mõista süstemaatilise andmekogumise meetodina. Sellel on kindel eesmärk ning sellega püütakse saada võimalikult kehtivat ja usaldusväärset teavet. Uurimuslikud intervjuud jagunevad kolme rühma. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

1. Ankeetintervjuu ehk struktureeritud intervjuu

Struktureeritud intervjuu abivahendina kasutatakse ankeeti.

2. Teemaintervjuu

Teemaintervjuu on avatud- ja ankeet intervjuu vahevorm. Intervjuu alateemad on küll teada, kuid küsimused pole eelnevalt täpselt järjestatud ega sõnastatud.

3. Avatud intervjuu

Avatud intervjuul on mitmeid nimesid: vaba intervjuu, süvaintervjuu, informaalne intervjuu, juhtimata intervjuu ning struktureerimata intervjuu. Avatud intervjuu sarnaneb kõigist intervjuu liikidest enim hariliku vestlusega. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Intervjuud on võimalik läbi viia individuaalintervjuuna, paariintervjuuna või rühmaintervjuuna. Kõige tavalisem neist on individuaalintervjuu, kuid need intervjuu vormid võivad uurimuses ka üksteist täiendada. Intervjuu vormi valik sõltub eelkõige siiski sellest, mis on uurimuse teema ning kes on uuritavad. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

2.2.2 Kvantitatiivne metoodika

Kvantitatiivse uuringu üks variant ise andmeid koguda on küsitlus. Küsitlus on *survey*-uurimuse peamine meetod. Inglisekeelne mõiste *survey* tähendab küsitluse, intervjuu ning vaatluse selliseid vorme, kus kogutakse andmeid struktureeritult ja valimi või näidise suuremast üldkogumist moodustavad katseisikud. Standardiseeritus tähendab seda, et kui soovitakse välja selgitada näiteks vastajate vanust, siis küsitakse seda kõigilt vastajatelt täpselt ühte moodi. Tänapäeva üks tuntuimaid *survey*-uurimuse tüüpe on gallup ehk arvamusuuring. *Survey*- uurimuses kogutud andmeid töödeldakse tavaliselt kvantitatiivselt. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Küsitlusuuringute peamiseks eeliseks peetakse tavaliselt, et nende abil on võimalik koguda suur andmestik: uurimusega saab kaasata palju inimesi ning esitada neile rohkelt küsimusi. Küsitlusmeetodi eeliseks on veel, et see on tõhus, sest säästab uurija vaeva ja aega. Küsitlust või ankeeti on võimalik saata kas või tuhandetele inimestele või ettevõtetele. Kui ankeet on hoolikalt koostatud, saab andmeid kiirelt arvutise talletada ja seal analüüsida. Sel moel kogutud andmete töötlemiseks on olemas mitmeid statistilisi aruande- ja analüüsiviise ning uurijal pole vaja hakata ise neid välja mõtlema. Küsitluse puudusteks peetakse kogutud andmete pinnapealsust ja vastava uurimuse teoreetilist panust tagasihoidlikuks. Samuti peetakse küsitluse nõrkadeks külgedeks veel, et küsitlust läbi viies pole võimalik kontrollida, kas vastajad suhtuvad uurimusse tõsiselt, küsimuste valesimõistmist on raske avastada, sest pole teada kui õnnestunuks vastaja vastusevariante peab, uurijal pole teavet, kas vastajad on uuritava valdkonnaga kursis, hea ankeedi koostamine nõuab aega ning koostaja mitmekülgseid teadmisi ja oskusi ning vastamata jäänud

küsimuste hulka ehk kadu, mis vahel võib kujuneda üsnagi suureks. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Küsitluse vormidest on andmeid võimalik koguda kahel suurel viisil (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005).

1. Võrgu- ja postiküsitlus.

Uuritavale saadetakse ankeet, mis täidetakse ning saadetakse uurijale tagasi. Selle viisi eeliseks on andmete kogumise mugavus ning kiirus. Suurimaks miinuseks aga kadu. Kao peamine suurus sõltub vastajarühmast ning uurimuse teemast. Kui küsitlus saadetakse mõnele piiritletud sihtrühmale ning uuritav teema puudutab neile olulist teemat, võib loota kõrgemat tagastusprotsenti, kui laiale üldsusele saadetud ankeediga, mille tagastusprotsent on 30-40 protsenti. Sageli tuleb uurijal tagastamata ankeetide kohta meeldetuletus saata.

2. Kontrollitud küsitlus.

Kontrollitud küsitlusi on kahte liiki. Informeeritud ning isiklikult kontrollitud küsitlus. Informeeritud küsitluse puhul antakse ankeet isiklikult uuritavale üle. Ankeete kätte andes räägib uurija uurimuse eesmärgist, selgitab ankeedi täitmise nõudeid ning vastab küsimustele. Vastajad täidavad ankeedi neile meelepärasel ajal ja tagastavad selle. Isiklikult kontrollitud küsitluse puhul saadab uurija ankeedid postiga laiali, kuid tuleb neile kokkulepitud ajal ise järele.

Ankeetide abil on võimalik koguda infot faktide, suhtumiste, väärtuste, tegevuse ja käitumise, teadmiste, uskumuste, arusaamade ning arvamuste kohta. Täpseid fakte küsitakse nii avatud kui valikvastustega küsimustes otse ja lihtsalt. Samuti võib ankeetides paluda tegevusi, seisukohti või veendumusi hinnata või põhjendada. Lisaks on ankeetides ka vastajat puudutavaid taustaküsimusi, nagu vanus, sugu ja amet. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Ehkki mõjutab küsimustele vastamist uurimuse teema, aitab uurimuse õnnestumisele kindlasti kaasa ankeedi läbimõeldud koostamine ja küsimuste hoolikas kavandamine. Kolm tavaliselt kasutatavat küsimuste tüüpi on avatud, valikvastustega ja astmestikel ehk skaaladel põhinevad küsimused. Avatud küsimuse küsimuse puhul esitatakse vaid küsimus ja jäetakse vastuse kirjutamiseks tühi koht. Valikvastusega küsimuste puhul on uurija koostanud nummerdatud vastusevariandid, mille hulgast vastaja tähistab ringi või ristiga kas ühe vastusevariandi või mitu vastusevarianti vastavalt talle antud juhtnõõride järgi. Skaaladel põhineval küsimustetüübil esitatakse erineva tugevusastmega väited, millest vastaja valib enda jaoks sobivaima. Ankeedi õnnestumiseks soovitatakse ankeedi koostamisel küsimustes säilitada selgus, piiritleda küsimusi

ning teha need võimalikult lühikeseks, mitte jätta neid üldiseks ja liialt pikaks, vältida mitmetähenduslikke küsimusi, pakkuda ka valikut „ei oska öelda“, kasutada rohkem vastusevariante kui ainult kahte, kaaluda küsimuste arvu ning järjestust ja kontrollida sõnakasutust. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Enne ankeedi laiali saatmist tuleks seda kindlasti enne nõuete järgimist kontrollida ning küsimusi enne tegelikku uurimust kohendada. Ankeeti katsetada on suisa hädavajalik. Ankeedi koostamisel tuleks tähelepanu pöörata ka välimusele ja see peaks olema kergesti täidetav. Avatud küsimuste puhul tuleks kindlasti vastamiseks jätta piisavalt ruumi. Ankeedi kaaskirjas tuleks selgitada küsitluse tähtsust ja eesmärki, rääkida, mida see vastajale annab ning julgustada teda vastama. Täpsustada tuleks veel ka, mis ajaks tuleks ankeet tagastada ja paluda seda teha võimalikult kiiresti. Ankeedi lõpus kindlasti tänada vastajaid. Rõhku tasuks panna ka küsitluse laia saatmise nädalapäevale. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Autor ei saa teha ankeetküsitluse põhjal kindlaid järeldusi, mis on omased kvantitatiivsele uuringule. Uuringu iseloom on kvantitatiivne, kuid tulemused on pigem olukorda kirjeldavad mitte absoluutselt tõde taotlevad. Uuringut mõjutavad nii küsimuste ülesehitus, vastajate kavatsuse ausus kui piiratud valim.

2.2.3 Andmete analüüsi tõlgendus

Andmete töötlemine ning nende tõlgendamine sõltub osaliselt uurija valikutest, mida ta uurimisprotsessi alguses tegi. Uurimisprobleemid juhivad oluliselt meetodite ning analüüsivormide valikut. Probleemi ja analüüsi vahel valitseb siiski ka kooskõla ja parimal juhul moodustavad uurija tehtud valikud kindla struktuuri. Uurimuses on otsustava tähtsusega kogutud andmete analüüs, tõlgendamine ja nendest järelduse tegemine. Analüüsi etapis saab uurijale selgeks, millised on vastused tema poolt püstitatud probleemidele. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Empiirilises uurimuses tuleb enne vastuste analüüsimist teha nendega kõigepealt eeltööd – andmeid tuleb korrastada ning kontrollida. Andmete korrastamise esimeseks etapiks on andmete kontrollimine. Saadud andmete puhul kontrollitakse esialgu, kas andmetes ei esine vigu ja kas andmeid pole puudu. Küsitluse puhul, kus vastaja on ülejäänud küsitluse hoolikalt täitnud ning jätnud vastamata vaid ühele küsimusele, võib sel juhul asendada puuduva vastuse keskmise väärtusega. Teiseks etapiks on andmete täiendamine. Statistilist ning dokumentaalset andmestikku

võib täiendada küsitluse või intervjuuga. Küsitlusega kogutud andmeid võib täiendada tagastamata ankeete tagasi paludes. Intervjuude korral tuleb andmete täiendamiseks intervjuueeritavatega uuesti ühendust võtta. Kolmas etapp on andmete korrastamine analüüsi ja talletamise jaoks. Andmete korrastamise viisid sõltuvad uurimisstrateegiast. Kvalitatiivse uurimuse andmestiku analüüsimiseks kasutatakse teisi võtteid kui kvantitatiivse uurimuse andmestiku puhul, sest kvalitatiivse andmestiku korrastamine on suur töö. Kvantitatiivse uurimuse andmestiku analüüsimine on rohkem andmete staatistilisele töötlusele toetuv. Kvantitatiivse uurimuse andmete puhul saadud andmed muudetakse muutujateks ning need kodeeritakse vastavalt koostatud muutujate liigitusele. Kodeerimine tähendab, et igale vaatlusüksusele antakse muutujaid tähistavad väärtused. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Kvalitatiivse uurimuse andmeid tuleb litereerida. See on kvalitatiivse andmestiku sõna-sõnalt ümber kirjutamine. Litereerida võib kogu andmestikku või mõnda selle valitud osa. Andmete litereerimine on tavalisem kui otse helisalvestise järgi järelduste tegemine. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Analüüsi viisi valimise kohta pole olemas vaid üht ainuõiget reeglit. Üldine arusaam on, et analüüs järgneb andmestiku kogumisele ja korrastamisele. Kvantitatiivse uurimuse puhul sobib selline arusaam hästi, kus teavet on kogutud struktureeritud hinnanguskaaladega või ankeetidega. Kvalitatiivses uurimuses, kus andmeid kogutakse mitmes etapis ning sageli samaaegselt eri meetoditega, ei tehta analüüsi ainult ühes uurimisetapis, vaid kogu uurimise jooksul. Kui andmed on kogutud, tuleb neid kohe analüüsima hakata. Siis on andmed veel uurija jaoks inspireerivad ja neid saab vajaduse korral veel täpsustada või täiendada. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Andmeid saab analüüsida mitmeti. Analüüsiviisi valimise põhimõte on lihtne: valitakse analüüsiviisi, mis annab probleemile või uurimisülesandele parima vastuse. Üldiselt jaotatakse analüüsiviisid kaheks. Seletamist taotlevad ning mõistmist taotlevad. Seletamist taotlevas analüüsiviisis kasutatakse tihti statistilist analüüsi ja järelduste tegemist. Mõistmist taotlevas lähenemises kasutatakse sageli kvalitatiivset analüüsi ning järelduste tegemist. Praktitaks esinevad need kaks analüüsiviisi uurimistöös sageli paralleelselt. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

Ka peale tulemuste analüüsimist pole uurimus veel valmis. Andmete analüüsi tulemusi on tarvis selgitada ning tõlgendada. Tõlgendamise all mõistetakse uurija mõtisklemist analüüsi tulemuste üle ja nendest järelduste tegemist. Samuti tähendab tõlgendamine ka analüüsis esile kerkinud

tähenduste selgitamist ja nende üle arutamist. Tulemuste üle arutledes tuleks uurijal mõelda mitmetele tõlgendustele. Saadud tulemuste analüüsimisest pelgalt ei piisa – neid tuleb ka sünteesida. Sünteesis ühendatud tulemused peaksid andma selge vastuse püstitatud probleemidele. (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2005)

3. RIIA-KURESSAARE-RIIA TAASAVAMISE UURING

Lõputöö empiirilises osas kirjeldab autor kvalitatiivse ja kvantitatiivse meetodi kasutamist ning nende abil andmete kogumist ja analüüsi. Peatüki lõpuosas pakub autor välja teemakohaseid ettepanekuid ning soovitusi

3.1 Intervjuude analüüs

Intervjuu, kvalitatiivse andmekogumismeetodina, valis autor seetõttu kuna sel viisil on võimalik lõputöös käsitletavat teemat uurida süvitsi ning põhjalikumalt just huvi pakkuvatest sihtrühmadest. Sihtrühmadeks on selle meetodi puhul Saaremaa ettevõtte ning valla esinajad, kes on lõputöö teema puhul lõppkokkuvõtteks suurteks otsustajateks lennuliini tegelikul realiseerumisel.

Intervjuu küsimuste koostamisel tugines autor raamatule „Uuri ja kirjuta“, millest sai vajalikud algteadmised ning vajalikud näpunäited, millised eelised on intervjuerimisel, mida tähele panna intervjuu küsimuste koostamisel, kuidas intervjuuid läbi viia ning mida seejuures intervjueritavate juures täheldada ja intervjuus rõhku pöörata ning kuidas kasutada intervjuudest saadud vastuseid andmete töötlemisel. Intervjuu küsimuste koostamisel lähtus autor eelkõige uurimisküsimustest ja koostas intervjuu küsimused nii, et need toetaksid uurimisküsimusi ja leiaksid neile vastused täpsemate, lühemate ja konkreetsemate küsimuste näol. Intervjuu küsimused koostati selliseks, et kõigil sihtrühmadel oleks võrdne võimalus neile vastata ja need oleksid kõigile üht moodi arusaadavad. Peale esialgset intervjuu küsimuste koostamise kohandas autor mõningaid küsimusi ümber kuna need kõlasid ebaselgelt. Intervjueritavateks valis lõputöö autor ettevõtteid ning asutusi. Intervjuu küsimused on leitavad lisadena 1 ja 2.

Intervjueritavad olid Saaremaa vallavanem Madis Kallas, Kuressaare lennujaama juhataja Mati Tang ning turismiorganisatsioon MTÜ Visit Saaremaa, kellelt saadi intervjuu küsimustele vastuseid. Töö autor võttis ühendust ka Kuressaare turismibüroode ning turismi- ja majutusteenuseid pakkuvate ettevõtetega nagu näiteks spaahotellid Grand Rose SPA Hotell, Arensburg Boutique Hotel&Spa, Spaa Hotell Rüütli ja Spaa Hotell Meri, kuid kahjuks ei olnud nende ettevõtete esindajad valmis intervjuu küsimustele vastama, kuna neil puudusid piisavad spetsiifilised teadmised ja informatsioon intervjuus olnud konkreetsetele küsimustele. Intervjueritavad asutused ja ettevõtted valis autor seetõttu, et need olid lõputöö teemaga kõige

lähemalt ja tihedamini seotud ning omasid kõige täpsemaid teadmisi uuritavas valdkonnas. Intervjuudele vastused sai töö autor üsna kiiresti, sest teemaga seotud olevad intervjuueeritavad olid väga huvitatud küsimustele vastamisest ja lõputöö valmimisele kaasa aitamisest.

Süvaintervjuu küsimustele vastasid kolm intervjuueeritavat. Edaspidi viitab lõputöö autor Saaremaa vallavanem Madis Kallasele kui intervjuueeritav nr 1, Kuressaare lennujaama juhatajale Mati Tangule kui intervjuueeritav nr 2 ja MTÜ Visit Saaremaa turismispetsialistile Kristina Mägile kui intervjuueeritav nr 3. Intervjuud läbi viies uuris töö autor põhjalikumalt Kuressaare-Riia lennuliini taasavamisega seostuvaid spetsiifilisemaid teemasid.

Intervjuu algul uuriti intervjuueeritavatelt, millised on nende ootused taasavatavale Kuressaare-Riia lennuliinile ning kõigi intervjuueeritavate vastustest jooksis läbi sarnased mõtted - Saaremaa majanduselu elavnemine, kiire pääsu Riia lennujaama ning sealt edasi järgmistele otselendudele ja inimeste liikuvuse nii Saaremaale kui Riiga. Kuressaare lennujaama ootustes on ka lennujaama tegevust elavdada. Peamiste põhjustena taasavatava lennuliini puhul toodi välja, et Kuressaare-Riia lennuliin oleks heaks ühenduseks Riiga ning turismiarengule on see ülioluline. Samuti toodi välja, et on tekkinud ka sellekohane nõudlus, kuid kas seda on lennuliini taasavamiseks tänasel hetkel piisavalt on veel teadmata. Intervjuu käigus uuriti, milline oleks saarlaste valmisolek lennuliini kasutada ning milline oleks selle kasutussagedus. Selle küsimuse vastuseks osutus suuresti, et lennuliini kasutatakse peamiselt nii saarlaste kui turistide poolt edasi-tagasi sõitmiseks. Toodi veel välja ka, et saarlased käivad suures osas hetkel Lätis autoga nii Ikeas kui alkoholi ostmas, kasutamise sagedus sõltuks suures osas lennugraafikust ning piletihinnast ning seetõttu ei soovitud prognoosida kasutamise sagedust, kuna hetkel olevat lahtisi aspekte liialt palju. Järgmisena küsitud alternatiivsete kohta Kuressaare-Riia lennuliinile näiteks Tartu või Pärnu jäid vastajad pigem arvamusele, et sellised alternatiivsed variandid ei tasu end ära ning, et nende aluseks saab olla siiski piisav nõudlus, mis hetkel nii intervjuueeritava nr 2 kui ka intervjuueeritava nr 1 arvamuse kohaselt puudub. Ainsana vastas intervjuueeritav nr 3, et nende arvates oleksid kõik pakutud alternatiivid mõeldavad sihtkohad. Leiti, et inimesed sõidavad Riist Tartu või Pärnu pigem autoga või alternatiivse sihtkohana nähti hoopis Helsingit. Intervjuus küsitud lennuliini eeliste ja puuduste küsimusele vastuseks tulid välja ühised vastused aja ja raha näol. Intervjuueeritavad vastasid kui ühest suust, et lennuliin on kiirem, aega kokkuhoidev ja säästev transpordi viis võrreldes alternatiivsete valikutega. Ühe suure plussina toodi veel välja, et Kuressaare lennujaam asub Kuressaare kesklinnas ning lennujaama pääs on kiire. Kõik intervjuueeritavad nõustusid, et lendamine on siiski kallim, kui alternatiivsed valikud. Lisaks toodi

lendamise kalliduse aspektile välja ka pagasi suuruse piiratuse ning lennugraafikust olenevad lendamise ajad. Vastuseks küsimusele milliste Saaremaa ettevõtjate poolt on tulnud intsiatiiv Kuressaare-Riia lennuliin taasavada toodi enim välja Saaremaa turismiettevõtjaid. Lisaks suuremate hotellide poolsele initsiatiivile oli üheks konkreetseks initsiaatoriks WOW keskuse arendaja Tullio Liblik.

Intervjuus uuris töö autor ka, et milliste vahendite kavatsetakse lennuliini taasavamist toetada ning peamiselt vastati, et hetkel ei teata sellele küsimusele vastust. Intervjueeritav nr 1 vastas veel, et vald loodab lennuliini isemajandavusele ja suures osas on lennuliini toetuses osa hotelli ja turismiettevõtetal, kes peaksid tegema väga häid pakkumisi, et inimesed sooviksid reisida Saaremaale. Samuti lisas ta, et vald on valmis kaaluma lennuliini toetamist turunduse ja reklaami osas. Kohaliku omavalitsuse ja Ettevõtluse Arengu Sihtasutuse turundustoetuse võimalikkuse pakkus välja ka intervjueeritav nr 2. Küsimusele, et millist kasu toob lennuliini taasavamine kaasa ettevõtetele toodi välja külastajate arvu kasvu ja uue kliendigrupi lisandumise turismiettevõtjatele. Samuti mainiti uusi arenguvõimalusi „maailmaga“ läbi Riia lennujaama, Saaremaa tuntuse kasvu ning maksutulu lisa valla eelarvesse Intervjuus uuris lõputöö autor intervjueeritavate endi ootusi lennuliinile ja vastustes toodi ühe vastusena üldiselt välja kiirema ja lihtsama pääsu Saaremaale, teise vastusena ootuse, et kui lennuliin käivitub, siis oleks baas piisav jätkusuutlikuks arenguks ning kolmanda vastusena seati väga suured ootused valla poolt just suveperioodile. Intervjueeritava nr 1 arvates aitaks lennuliini tuhanded külastajad Saaremaa turismisektoril paremini majandada ning teha vajalikke investeeringuid. Lisaks mainis intervjueeritav nr 1 ka võimaluse äripartneritel lihtsamini Saare ettevõtteid külastada ning otsest rahalist ja lisaks kaudset kasu Saaremaa avatumaks tegemisel.

Küsimusele kui suureks võib prognoositavalt lennupileti hind kujuneda ei osanud intervjueeritavad nr 2 ja 3 vastata ning vaid intervjueeritav nr 1 vastas, et lennupileti hinna üle pole veel arutatud ning selle maksumus hakkab sõltuma mis perioodil ollakse valmis lennukit pakkuma ja kui sagedasti lennuk lendas. Lisaks ennustas intervjueeritav nr 1 lennupileti hinda Kuressaare-Riia lennuliinil oluliselt kallimaks kui Kuressaare-Tallinn liinil. Intervjuus küsis autor, mitu korda nädalas plaanitakse lende Kuressaare-Riia lennuliinile ning sellele ei osanud intervjueeritavad nr 2 ja 3 vastata, vaid intervjueeritav nr 1 julges spekuloida, et hetkel oleks kõige reaalsem alustada 1 kuni 2 korruga nädalas ning siis juba nõudluse pealt edasi vaadata. Samuti ei osatud küsimusele, kui suur on eeldatav lennuliini kasutussagedus vastata, kuid intervjueeritav nr 1 arvas, et suveperioodil on kasutussagedus suur ning sellele peab eelnema reklaam ja turunus.

Intervjuus järgmisena uuris autor, millist majanduslikku efekti annab plaanitava lennuliini taasavamine Saaremaa ettevõtetele. Vastustest selgus, et enim arvatakse majanduslikku kasu ja arengut saavat Saaremaa turismi ettevõtted, hotellid, Saaremaa külastuskeskused, Saaremaa tooted ja turismisektor üldisemalt. Lisaks toodi välja, et Saaremaa kogub seeläbi tuntust. Järgmisena uuris lõputöö autor intervjuueeritavalt, kuidas mõjutab lennuliini taasavamine Saaremaa ettevõtetevahelist tegevust ning rahvusvahelist suhtlust. Sellele küsimusele vastati ühtse mõtte ettevõtetevahelise koostöö suurenemisega. Samuti toodi selle küsimuse vastustes välja lennuliini kiiruse ja ajakokkuhoiu eelise ning seeläbi külastajate ning investorite parema võimaluse Saaremaale tulla.

Küsimusele kas taasavatav lennuliin mõjub ka Saaremaa ääremaastumisele vastasid kõik intervjuueeritavad, et lennuliinil saab kindlasti olema positiivne mõju ääremaastumisele ehk Saaremaa ääremaastumist loodetakse seeläbi pidurdada. Intervjuus uuriti ka lennuliini mõju Saaremaa suurüritustele. Selle küsimuse vastustest selgus, et intervjuueeritavad jäid kahetistele arvamustele. Ühelt poolt arvati, et lennuliinil pole suurürituste külastatavusele mingit mõju, kuna Saaremaa suurüritusi külastavad tuhanded inimesed ja lennuliiniga on võimalik Saaremaale tuua vaid maksimaalset 50 inimest korraga. Teisalt leiti, et lennuliinil võiks olla positiivne mõju Saare suurüritustele kasvatahes külastajate arvu nii ürituse ajal kui ka sellele järgnevatel külastuste ajal.

Intervjuu viimasele küsimusele, kas Kuressaare-Riia lennuliini plaanid on realiseerumas ning millal on oodata lennuliini avamist ei osanud intervjuueeritavad vastata. Intervjuueeritava nr 1 sõnul on võimalikud üksikud lennud Läti ja Rootsi suunal, kuid lennuliini avamisest on veel vara rääkida. Samuti mainis intervjuueeritav nr 1, et hetkel on kõige reaalsem avada laevaliiklus Mõntu-Ventspils liinil.

Lisaks esitas töö autor intervjuueeritavale nr 2 mõningad lisaküsimused, mis puudutasid lähemalt lennuliini spetsiifilisemaid teemasid. Näiteks küsiti intervjuu käigus vastust küsimusele, kui suure mahutavusega lennukiga plaanitakse hakata lennuliini teenindama. Sellele vastas intervjuueeritav nr 2, et ilmselt jääb lennuki mahutavuseks 30-70 reisija kohta. Samuti uuriti intervjuus, milline lennufirma kavatseb hakata lennuliini teenindama. Sellele küsimusele vastamiseks puudus kahjuks vajalik info. Viimaks küsiti intervjuueeritavalt nr 2 veel intervjuus, milliste näitajate põhjal tehakse otsus lennuliini taasavada. Sellele küsimusele oli lühike ja lakooniline vastus-turunõudluse põhjal.

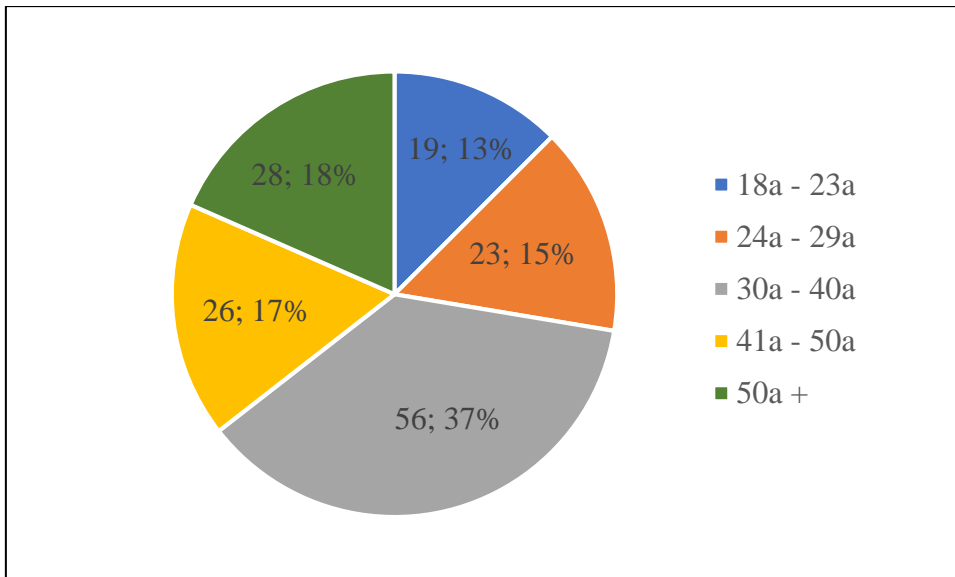
3.2 Ankeetküsitluse tulemused ja analüüs

Küsitluse, kvantitatiivse andmekogumismeetodina, valis autor seetõttu, kuna sel viisil on võimalik lõputöös käsitletavat teemat uurida paljudelt sihtrühmas olevatelt inimestel ning põhjalikumalt ja spetsiifilisemalt. Ankeetküsitluse andmekogumismeetodina valis autor ka seetõttu, et saada Saaremaa elanikelt ehk lõpptarbijatelt teada nende arvamust Kuressaare-Riia lennuliini kohta.

Küsitluse küsimuste koostamisel lähtus autor raamatust „Uuri ja kirjuta“, millest sai informatsiooni, millised on peamised küsimuste liigid, nende kasutamise võimalused, milline küsitluse ülesehitus välja nägema peaks ning küsitluse andmete analüüsimise näpunäiteid. Küsitluse koostas autor kasutades online-platvormi *Google Forms*. Küsitluse link on leitav lisana 3. Ankeedi küsimuste koostamise lähtus autor eelkõige püstitatud uurimisküsimustest ning ehitas küsimused üles nii, et need annaksid võimalikult täpset ja konkreetset tagasisidet. Küsimused koostas autor võimalik täpsed, lühikesed ja üheselt mõistetavad, nii et kõigil vastanutel oleks võrdne võimalus neile küsimustele vastata. Ankeedi küsimused kohandas autor enne küsitluse laiali saatmist üle, et vältida ebakõlasid küsimuste erinevaks tõlgendamiseks. Küsitluse peamiseks saajaks valis autor Saaremaa elanikud ning edastas selle kõigepealt interneti saidi *Facebook* kaudu oma sealsetele sõpradele, kes jagasid autori küsitlust omakorda enda sõpradele. Samuti pöördus lõputöö autor isiklikult oma saarlastest sõprade ja tuttavate poole, et need täidaksid küsitlust. Interneti küsitlusena oli vastajatele kõige mugavam ja täitmise planeerimist võimaldav viis. Küsitluse saajateks Saaremaa elanikud valis autor seepärast, kuna neid mõjutab lõputöö teema kõige otsesemalt ning nende soovist ja ootustest lähtuvalt peaks Kuressaare-Riia lennuliini taasavamist arutama. Küsitluse tulemused saabusid autori jaoks üllatavalt ruttu ning üsna palju, kuna küsitluse vastajad olid teemast väga huvitatud ning jätsid ka omapoolset tagasisidet ja kirjutasid töö autorile ka eraldi tagasisidet. Samuti sooviti aidata töö autorit lõputöö valmimisel.

Kokku vastati küsitlusele 152 inimese poolt, kellest 52 olid mehed ning 100 vastajat olid naised. Protsentuaalselt olid 66% vastajatest naised ja 34% vastajatest mehed.

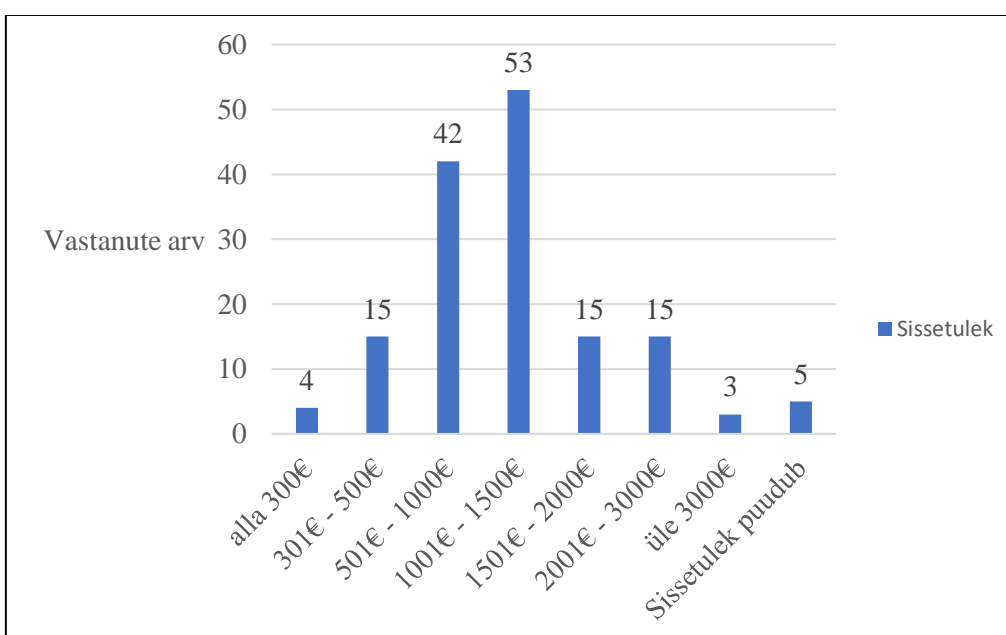
Joonisel 2 on võimalik näha vastanute vanuselist jaotuvust, millest tuleb välja, et üle kolmandiku on 30-40 aastaseid vastanuid. Küsimusele vastajate vanuse kohta oli ka olemas vastusevariant „15-17“, mida ei valinud ühtegi vastajat, seega küsitlusel puudusid selles vanuses vastajad.



JOONIS 2. Vastanute vanuseline jaotuvus

Allikas: Autori ankeetküsitlus

Järgmiseks uuris küsitluse autor vastanute elupaika. Küsitluse vastustest selgus, et 42% ehk 64 vastajat elas Kuressaares ning 58% ehk 88 inimest Kuressaarest väljas. Seejärel oli ankeetküsitluses küsimus vastajate sissetuleku kohta. Jooniselt 3 on näha, kuidas kaks arvukaimate vastajatega vastusevarianti olid 95 vastajaga kokku variandid „501€-1000€“ ja „1001€-1500€“. Kokku moodustasid nendele vastusevariantidele vastanud inimesed 63%, mida on üle poole kõikidest vastanutest.



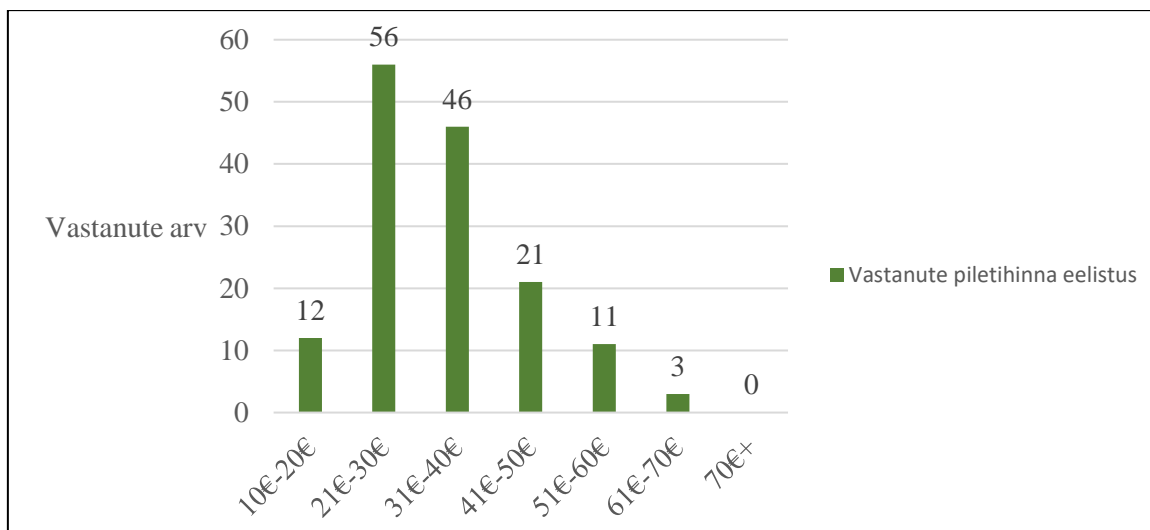
JOONIS 3. Sissetulekute jaotumine

Allikas: Autori ankeetküsitlus

Järgnesid täpsemad küsimused kasutamise kohta. Küsimusele „Kas olete kasutanud transpordi eesmärgil Kuressaare lennujaama poolt pakutavaid lennuliine?“ olid vastused üsna kaalukad. Kõigest 152 vastajast 100 inimest märkisid, et nad on sõitnud Kuressaare lennujaama poolt pakutavatel lennuliinidel. Ülejäänud 52 vastajat pole kasutanud seda võimalust. Protsendiliselt jaotusid vastajad Kuressaare lennujaama lennuliinide kasutajateks 66% ja mittekasutajateks 34%.

Võrdluses Kuressaare lennujaama ning mõne muu Eesti lennujaama kasutussagedusega tuleb välja, et kuigi Kuressaare lennujaama kasutamise sageduse kohta levinuimaks vastusevariandiks olnud „Ei ole lennanud Kuressaare lennujaama poolt pakutavatel lennuliinidel“ 50 vastajaga, oli siiski mõlemal juhul üheks populaarseimaks vastuseks „Kord aastas“ (vt Lisa 4). Kord aastas vastusele märkis end 27 vastajat Kuressaare lennujaama kasutamise kohta ning 52 vastajat mõne muu Eesti lennujaama kasutamise kohta. Järgnes mõlemal juhul populaarsuse järjekorrast vastusevariant „Kord poole aasta jooksul“, millele Kuressaare lennujaama puhul vastas 25 inimest ja mõne muu Eesti lennujaama kohta 29 vastajat (vt Lisa 5). Sellest on võimalik teha järelduse, et kuigi 2/3 vastanutest märkis, et on kasutanud Kuressaare lennujaama poolt pakutavaid lennuliine, siis tehakse seda siiski harva.

Järgnevalt uuris töö autor vastajatel, kui palju oleksid vastajad nõus maksma Kuressaare-Riia lennuliini pileti eest. Kaheks eelistatuimaks vastuseks osutusid „21€-30€“ ja „31€-40€“. Kõige populaarseima vastusevariandi vastajad moodustasid kokku 69% kõikidest vastajatest. Sellisest tulemusest võib teha järelduse, et inimesed eelistavad ning ootavad Kuressaare-Riia lennuliini piletihinna samaväärseks Kuressaare-Tallinn liini hinnaga, mis on 26€. Vastusevarianti „70€ + „ lennuliini piletihinna üksi vastaja ei valinud, mille põhjal võib teha järelduse, et inimesed poel nõus maksma mitmekordselt rohkem raha, kui Kuressaare-Tallinn lennupileti eest. Joonisel 4 on näha vastanute lennupileti hinna eelistust.



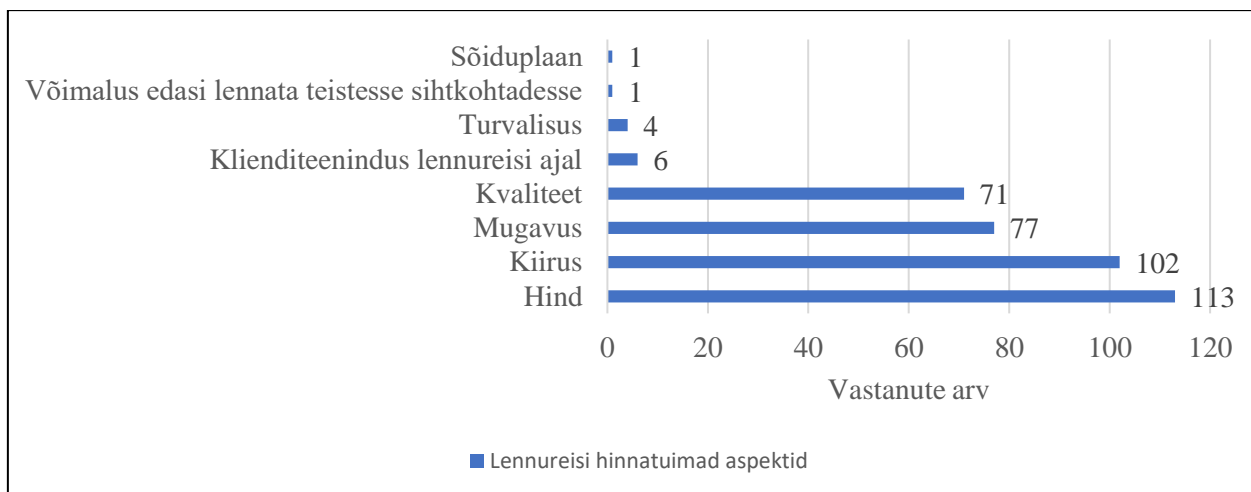
JOONIS 4. Vastanute piletihinna eelistus

Allikas: Autori ankeetküsitlus

Küsitluse autor uuris ka et, milline oleks vastajate eelistus lennugraafiku tiheduse kohta ülekaalukalt oli eelistatuimaks variandiks, kui lende toimuks Kuressaare-Riia lennuliinil 3 korda nädalas. Vastanute teiseks eelistuseks oli variant, et lende toimuks 2 korda nädalas. Kokku moodustasid need vastusevariandid üle poole ehk 59% kogu vastustest. Kõige vähem valiti varianti, et lennuliin toimiks 6-7 korda nädalas, mida valis vaid 2 vastajat.

Järgnevale küsimusele, kas vastajad eelistaksid tihedamat lennugraafikut ja väiksemat lennukit lennuliinil või hõredamat lennugraafikut ning suuremat lennukit liinil vastasid 89 inimest ehk 59% vastajatest, et valiksid tihedama lennugraafiku ja väiksema lennuki. Siinkohal tuleb ära mainida, et 20 vastanul ehk 13% puudus selles küsimuses eelistus. Eelneva küsimuse vastustele tuginedes saab teha järelduse, et eelistatakse vähemalt iga üle päeva toimuvat lennugraafikut Kuressaare-Riia lennuliinil.

Lennureisi puhul enim hindavad vastajad lennureisi hinda, kiirust, lennureisi mugavust ning kvaliteeti. Seda on näha joonisel 5.



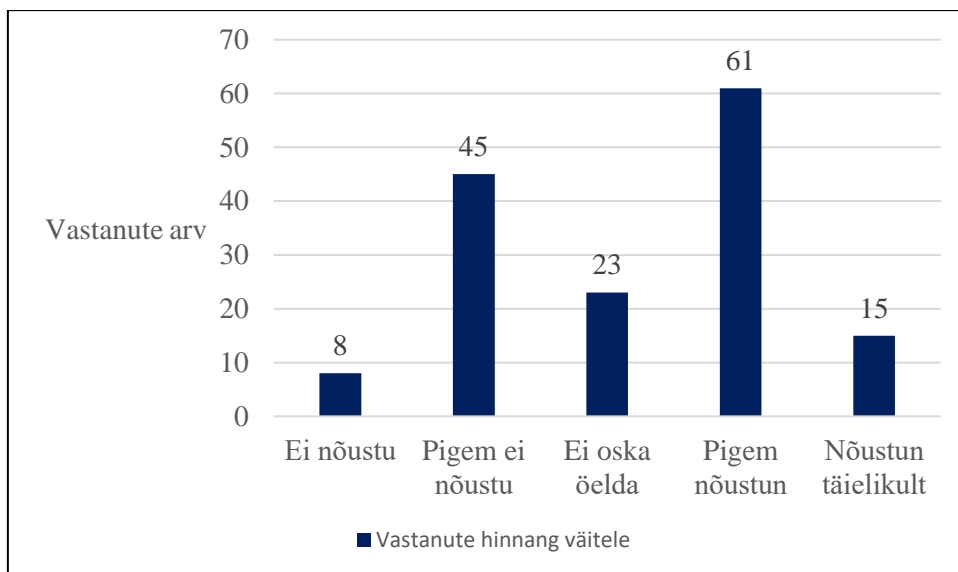
JOONIS 5. Lennureisi hinnatuimad aspektid

Allikas: Autori ankeetküsitlus

Vastajad tõid ise välja veel lennureisi turvalisuse, sõiduplaani ning võimaluse edasi lennata teistesse sihtkohtadesse vastusevariandid.

Alternatiivsete sihtkohtadena Kuressaare-Riia lennuliinile pakuti välja konkurentsilt kõige rohkem välja Tartut. Sellist alternatiivset sihtkohta Kuressaare-Riia lennuliinile toodi välja lausa 90 korral kõikidest vastustest. Vastanud põhjendasid mõningal juhul ka oma vastust ning näiteks toodi välja, et selline liin peaks olema elementaarne, kuna seda vahemaad maismaad mööda sõiduks kulub 10 tundi edasi-tagasi. Samuti toodi välja Tartu sihtkoha eelistuse argumendiks, et nii auto kui bussiga nende vahemaade läbimine on liialt vaevaline ning väga aeglane variant. Palju pakuti välja ka alternatiivseteks sihtkohtadeks Stockholmi ning Helsingit. Erilisemate üksikute pakkumistena sooviti alternatiivseteks sihtkohtadeks näiteks Gotlandi, Viljandit, Haapsalu, Visbyt, Londonit ja Kärddlat.

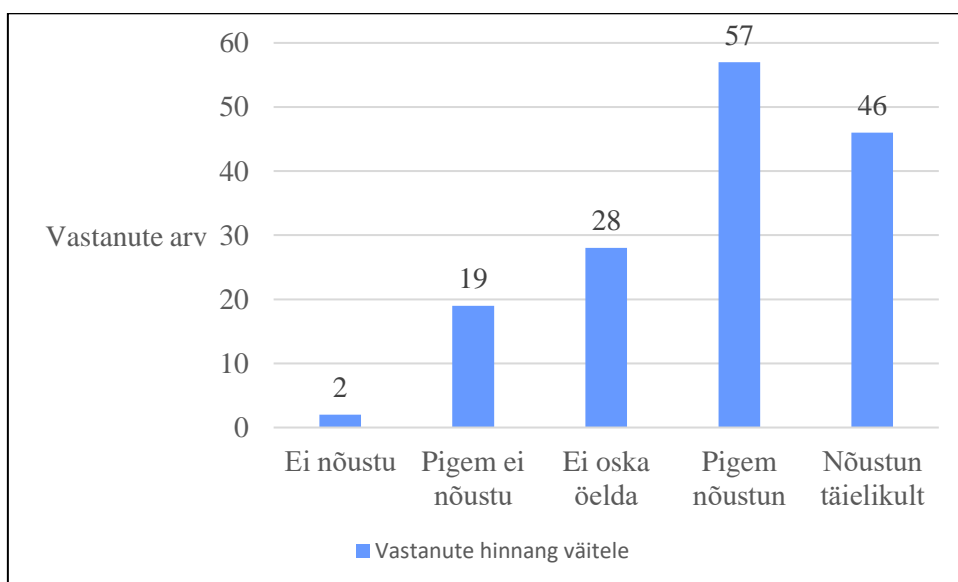
Väidetega nõustumisel olid vastused küsimusesti küllaltki erinevad. Väitega, et lendamine on kulukas jagunesid hinnangud suures osas kaheks populaarsemaks variandiks. 61 vastajat arvasid, et lendamine on pigem kulukas ning 45 vastanut leidsid, et nemad pigem ei nõustu selle variandiga. Jooniselt 6 on näha vastanute hinnanguid sellele väitele.



Joonis 6. Vastanute hinnangud väitele“ Lendamine on kulukas“

Allikas: Autori ankeetküsitlus

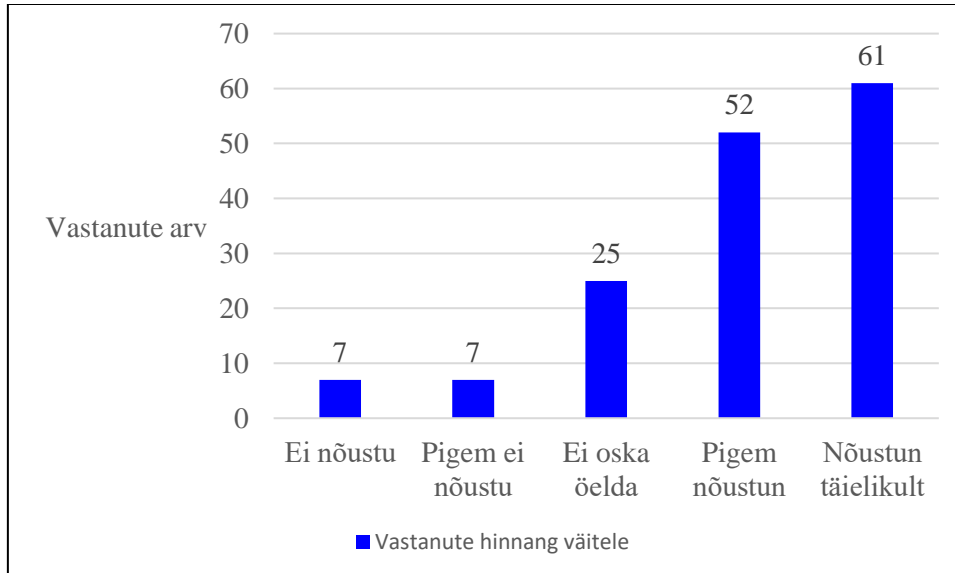
Väitega, et lendamine on vastaja jaoks mugavaim transpordiliik pigem nõustuti või nõustuti täielikult. Vastajate arvud jaotusid vastavalt 57 vastanut ja 46 vastajat. Jooniselt 7 on võimalik veel leida, et vaid kaks inimest ei nõustunud selle väitega üldse.



JOONIS 7. Vastanute hinnang väitele „Lendamine on mugavaim transpordiliik“

Allikas: Autori ankeetküsitlus

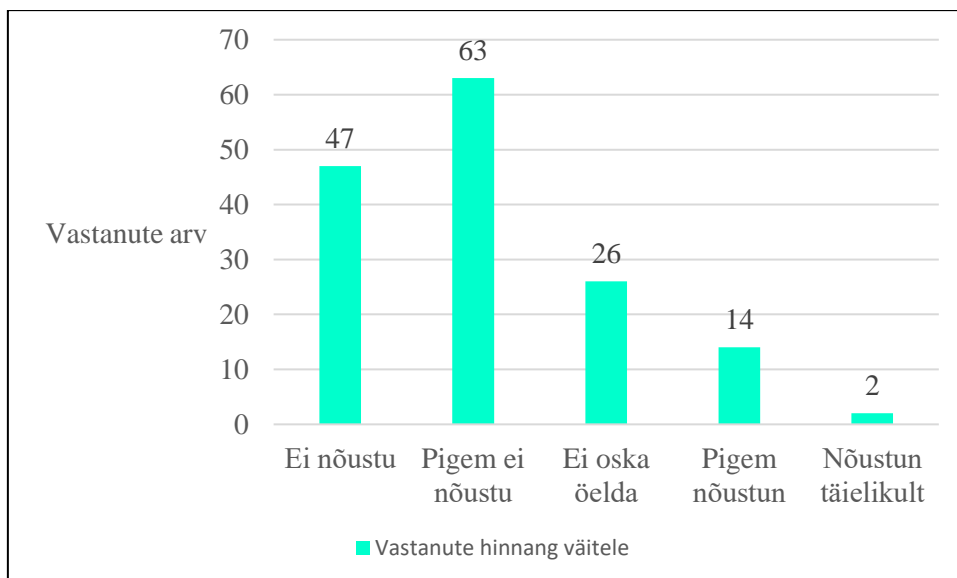
Väitega, et lennugraafiku sobivuse korral kasutab küsitlusele vastaja kindlasti Kuressaare-Riia lennuliini küsitlusele vastajad pigem nõustusid või nõustuti täielikult. Kõikidest vastanutest lausa 113 ehk 74% vastajaid olid selle väitega nõus. Joonisel 8 on näha hinnangud sellele väitele.



JOONIS 8. Vastanute hinnang väitele „Kasutan lennuliini lennugraafiku sobivuse korral“

Allikas: Autori ankeetküsitlus

Vimase väitega, kas vastaja kasutab pigem alternatiivseid transpordiliike, kui lendab lennukiga olid vastused eelmistest väidetest sootuks eriilmeliste vastustega. Selle väite puhul oli populaarseimaks vastuseks pigem mitte nõustumine, mida valis 63 vastajat. Sellele järgnes täielikult selle väitega mitte nõustumine, mida vastas 47 inimest. Kokku moodustasid need variandid 72% kogu vastajate arvust. Sellest saab järeldada, et vastajad eelistavad lennutransporti teistele alternatiivsetele transpordiviisidele. Lennutranspordi eeliseks alternatiivsete transpordiliikide ees saavad olla selle kiirus ning mugavus. Joonisel 9 on näha vastajate hinnanguid sellele väitele.



JOONIS 9. Vastanute hinnang väitele „Kasutan pigem alternatiivseid transpordiliike, kui lendan“

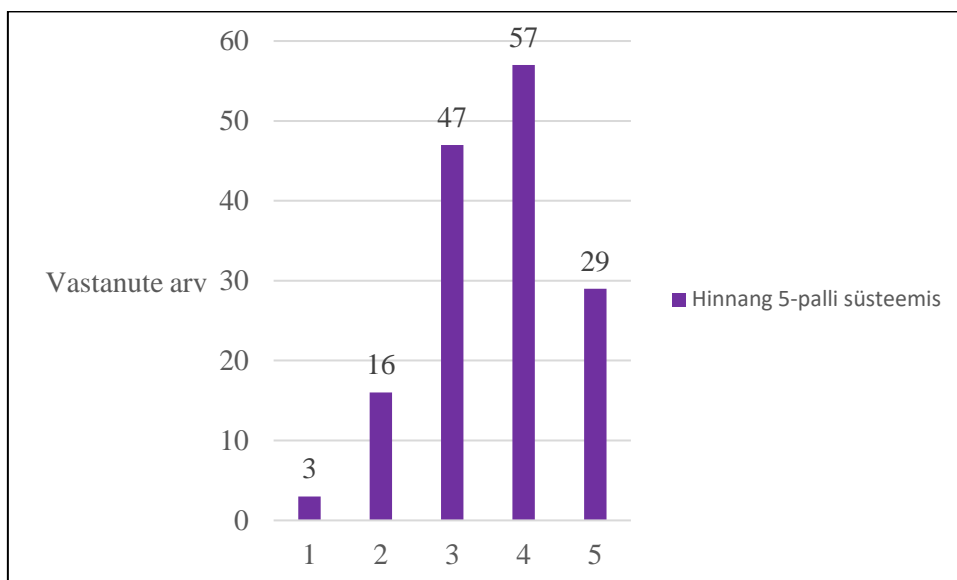
Allikas: Autori ankeetküsitlus

Kuressaare-Riia lennuliini peamiste eelistena võrreldes alternatiivsete valikutega, toodi välja eelkõige lennuliini kiirust ning ajavõitu võrreldes teiste transpordiliikidega. Kiirust, lennuliini eelisena, olid vastanud pea kõik küsitluses osalenud. Vastajate kõige populaarseima vastusena esinenud kiiruse aspekti järgi saab järeldada, et vastanute jaoks on aeg ning selle kokkuhoid olulise tähtsusega. Vahemaade läbimiseks kuluvat aega sooviksid vastanud eelkõige kokku hoida ning kulutada vähem kui seda on senini tehtud. Lisaks toodi suure eelisena välja Kuressaare-Riia lennuliini mugavust. Selle viitas ka vastustes esinenud väide, et Riist edasi lendamiseks oleks selline lennuliin äärmiselt mugav.

Kuressaare-Riia lennuliini suurima puudusena toodi välja lennureisi hind ning selle kulukus. Puudustena kirjutati ka paindlikkus ja lennugraafikust sõltuvus, mille pärast vastajad muret tundsid. Sobimatu lennu aeg, pikk ooteaeg järgmises sihtkohas või pagasi piirangud olid samuti välja toodud Kuressaare-Riia lennuliini levinumate puudustena.

5-palli vastuseskaalaga küsimusele, kas Kuressaare-Riia lennuliini taasavamine toob endaga kaasa turistide arvu suurenemise oli 1. palli tähendus „Ei oska öelda“ ning 5. palli tähendus „Turistide arv suureneb kindlasti“. Turistide arvu hinnati suurenevat ehk skaala 5. palli valis lausa 69 vastanut. Samuti 5-palli vastuseskaalaga küsimusele, kuidas mõjutab lennuliini taasavamine ettevõtetevahelist koostööd, jäid vastustearvud sarnaseks. 1. palli väärtus ehk skaala ots oli

„Ettevõtetevaheline koostöö väheneb“ ja skaala 5.palli väärtus oli „Ettevõtetevaheline koostöö suureneb“. Ettevõtetevahelisse koostöö suurenemisse usub 63 vastajat. Viimase 5-palli skaalaga küsimuse, kui edukaks hindate lennuliini taasavamist, vastusevariantide väärtused oli 1. palli puhul „Lennuliin jääb kasutuseta“ ning 5. palli puhul „Lennuliini kasutatakse maksimaalselt“. Selle küsimuse vastused kajastuvad joonisel 10.



JOONIS 10. Vastanute hinnang „Ettevõtetevaheline koostöö väheneb“ 5-palli süsteemis

Allikas: Autori ankeetküsitlus

Nendest küsimustest võib järeldada, et vastajad loodavad lennuliini avamisega Kuressaare ning Saaremaa elu ja majandust elavdada. Turistide arvu suurenemine toob endaga kaasa Saaremaa turismi- ning teenindussektori suurema kasutatavuse ning seeläbi suureneb ka ettevõtetevaheline koostöö. Üldiselt peetakse Kuressaare-Riia lennuliini vastajate arvates keskmiselt või keskmisest veidi paremaks ideeks.

Viimase kohustusliku küsimusena uuris töö autor küsitluse vastajate ootusi Kuressaare-Riia lennuliinile. Vastajate ootused oli peamiselt kolm: hind, mugavus, kiirus. Kõige enam vastati, et taasavatav lennuliin peaks olema oma graafikult ja lennupileti hinnalt saarlasele sobiv. Lennugraafiku paindlikkus ja mugavus sihtkohast edasi liikumiseks olid vastajate jaoks tähtsal kohal. Samuti rõhutati, et Kuressaare-Riia lennuliin peaks olema ka turvaline ning sellel lennuliinil ei soovita näha vanu ning iganenud lennukeid. Vastajad rõhutasid ka, et neile meeldiks kui

lennuliin juba avataks, sest juttu, vaidlusi ning poleemikat selle teema ümber on juba aastaid ning lennuliini lubatakse küll avada, kuid selleni pole veel jõutud.

Küsitluste tulemustest ilmneb, et vastanute sooviks oleks lennuliin võimalikult kiiresti avada ja tööle saada. 2007. aastal toimunud lennuliini ootavad tagasi paljud kasutajad ning suur osa vastajaid peab projekti edukaks. Lennuliini taasavamise põhjustena toodi välja Saaremaa tuntuse kasvu, kuid eelkõige siiski turistide arvu kasvu ning seeläbi Saaremaa elu elavnemise ka hooajaliselt. Küsitlusele vastanute peamiseks eelistuseks lennuliini kasutada osutus kolm korda nädalas, mis tähendaks ülepäeviti toimivat lennugraafikut. Saarlaste kasutusvalmidus Kuressaare-Riia lennuliini osutus üllatavalt kõrgeks, mis näitab, et Saaremaa elanikud ootavad lennuliini taasavamist. Peamiste alternatiivsete sihtkohtadena toodi välja eelkõige Tartu, mis ülikoolilinnana köidab nii Saaremaalt pärit tudengeid kui ka kiirema transpordiliigi otsijaid. Suurima eelisena töid küsitlusele vastajad välja aja - nii lennuliini kiiruse kui ka aja kokkuhoiu, mis alternatiivsete transpordivahenditega kuluks selle vahemaa läbimiseks. Puudustena nimetati lennupileti potentsiaalset hinda ning lennugraafiku paindlikkuse puudumist.

3.3 Järeldused ja soovitused

Kuressaare-Riia lennuliin oli 2007.aastal üheks hooajaks toimiv lennuliin. Reisijate nappuse tõttu suleti see 2008.aastal. Antud lõputöö eesmärk oli välja selgitada huviavaldused lennuliinile erinevate osapoolte vahel. Nagu süvaintervjudest selgus, siis hetkel ei ole valmis kindlat plaani lennuliin avada. Peetakse erinevaid läbirääkimisi ning oma huviavaldust on ka konkreetselt üles näidanud WOW keskuse arendaja Tullio Liblik. Lennuliini kasutajate jaoks tähtsaid aspekte nagu lennupileti hind ja lennugraafik, pole veel arutatud. Kuressaare-Riia lennuliini avamine tooks endaga kaasa Saaremaa tuntuse kogumise ning majanduselu elavnemise. Nii väidavad Saaremaa vallavanem, kui ka Kuressaare lennujaama juhataja. Samuti ilmneb ka ankeetküsitlusest saarlaste positiivset hoiakut Kuressaare-Riia lennuliini suhtes. Saarlaste arvates on Saaremaa ääremaastumise vastu võitlemisel ja turismi edendamise üks olulisi võtmekohti Riiga lendamise võimalus.

Järeldused:

1. Uuringust tuli esile saarlaste soov liikuda Riia suunal Kuressaare-Riia lennuliinil.
2. Intervjuude vastuste põhjal on näha erinevate kohalike huvigruppide soov.

3. Lennutranspordi pileti hinnaks enim soovitud hinnavaheemikud on lennupikkust ja teisi analoogseid liine arvestades reaalsed.
4. Graafiku tiheduseks enim soovitud 2 ja 3 korda nädalas lennugraafik on sarnane 2007. aastal olnud lennusagedusele.
5. Võrreldes 2007. aastaga Mõntu-Ventspils laevaliini puudumine muudab tulevase lennuliini olukorda soosivaks

Ettepanekud:

1. Kuressaare-Riia lennuliini planeerimisel liikuda edasi järgmisesse etappi ning hakata tegelema lennuliini realiseerimise plaanidega. Esiolgu liini katsetada väiksema lennukiga.
2. Pakkuda koostöövõimalusi Kuressaare ning Saaremaa ettevõtetele seoses lennuliini avamisega.
3. Vajalik oleks välja selgitada, millised huvigrupid oleksid nõus panustama rahaliste vahenditega lennuliini käivitamisse ning toimimisse.

Kuressaare-Riia lennuliin on oodatud transpordiühendus nii Saaremaa inimeste kui vallaesindajate poolt. Lennuühendusele on suured lootused ning selle liini tööle hakkamine tooks uut hingamist nii Saaremaa turismielule kui võimalusi saarlastele.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö „Riia-Kuressaare lennuühenduse taaskäivitamise vajaduse määratlemine“ eesmärk on selgitada välja osapoolte huvitatus Kuressaare-Riia lennuliinile. See on vajalik Kuressaare-Riia lennuliini taasavamise planeerimisel.

Esimeses peatükis andis autor ülevaate teenuse mõistest ning selle turundamisega seotud elementidest. Samuti kirjeldati ettevõtetevahelisi koostööd ja ärisuhteid, koostöö elemente ning ettevõtetevahelist turundamist. Lisaks toodi välja Eesti turismisektori statistika ning hetkeseisud selles sektoris.

Teises peatükis tutvustatakse Kuressaare lennujaama ning selle statistikat ja kirjeldatakse meetodikate teooriat.

Kolmandas peatükis tutvustab autor süvaintervjuu läbiviimist ja vastuseid, läbiviidud ankeetküsitluse tulemusi ning analüüsib neid. Intervjuu ja küsitluse tulemustele tuginedes tehakse järeldus osapoolte huvituse kohta ning esitatakse ettepanekuid lennuliini taasavamise jaoks.

Töö peamiseks tulemuseks on tuvastatud osapoolte valmidus lennuliini kasutada ja ootuspärane hinnatase on lähedane reaalsele, mis viitab sellele, et Saaremaa inimesed on valmis liini kasutama.

Kõik uurimisküsimused said töös vastused ja tööeesmärk saavutatud. Küsitluse ja intervjuu vastustest selgus, et lennuliin on oodatud nii valla, ettevõtjate kui ka kohalike elanike tasandil. Peamised ootused lennuliinile on esiteks selle käivitamine ning teiseks mugava ning paindliku reisivõimaluse loomine nii sise- kui välisturistidele. Lennuliini taasavamise põhjustena nähakse turistide arvu kasvu ning seeläbi Saare elu ja majanduse elavdamine. Kohalike elanike kasutusvalmidus lennuliini kasutada on olemas ning liini soovitakse kasutada kolm korda nädalas. Võimaliku alternatiivse sihtkohana nägid saarlased peamiselt Tartut, mis lennuliini käivitades pakuks suurt ajalist võitu võrreldes alternatiivsete transpordivalikutega. Seetõttu peavadki Saaremaa elanikud lennuliini suurimaks eeliseks eelkõige ajalist võitu lennureisi kestvuses ja

ajalist kokku võrreldes alternatiivsete valikutega. Peamise puudusena toodi Kuressaare-Riia liini puhul välja lennupileti hinda ning lennugraafiku jäikust.

Saaremaa elanike ja huvigruppide poolt on lennuliinile huvi olemas ning selle avamist ja toimist saadaks edu juhul kui paraleelselt ei toimi laevaliin.

.

SUMMARY

DEFINING THE NEED TO RE-OPEN THE RIGA-KURESSAARE AIRWAY

Laura Rink

The purpose of the thesis „Defining the need to re-open the Riga-Kuressaare airway“ is to find out the interest of the parties on the Kuressaare-Riga route. This is necessary for planning the reopening of Kuressaare-Riga flying route.

In the first chapter, the author gives an overview of the concept of the service and the elements related to its marketing. Business-to-business cooperation, elements of collaboration, and business-to-business marketing were also described. In addition, the statics of current state of the Estonian tourism sector were highlighted in this sector.

The second chapter introduces Kuressaare Airport and its statistics. Describe the theory of methodologies.

In the third chapter, the author presents in-depth interviews and answers, introduces the results of the questionnaire and analyzes them. Based on the results of the interview and the survey, a conclusion is drawn on the interest of the parties and suggestions for reopening the route.

The main result of the work is the readiness of the identified parties to use the route and the expected price level is close to real, which indicates that Saaremaa people are ready to use the route.

The survey and interview responses revealed that the route is expected at the level of the municipality, the business community and the local population. The main expectations of the route are its launch, and secondly, the creation of a convenient and flexible travel option for both domestic and foreign tourists. The reasons for the reopening of the route are the increase in the

number of tourists and thus the revival of the life and economy of the island. The availability of local residents to use the route is available and the route is to be used three times a week. As an alternative alternative, the islanders mostly saw Tartu, which would offer a great deal of time winning when it comes to the route, compared to alternative transport options. Therefore, the residents of Saaremaa consider the biggest advantage of the route, in particular, to be the temporal victory over the duration of the flight and the time difference compared to the alternative options. The main drawback was the price of a flight ticket and the rigidity of the flight schedule for the Kuressaare-Riga route.

The residents and interest groups of Saaremaa have an interest in the route, and its opening and operation would be successful if there is no parallel shipping service.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

- AS Tallinna Lennujaam. (2008). *Aastaaruanne 2007*. Kasutamise kuupäev: 2. mai 2019. a., allikas AS Tallinna Lennujaama koduleht: https://www.tallinn-airport.ee/wordpress/wp-content/uploads/2015/10/2007_aastaaruanne.pdf
- AS Tallinna Lennujaam. (2018). *Aastaaruanne: AS Tallinna Lennujaam*. Kasutamise kuupäev: 22. aprill 2019. a., allikas AS Tallinna lennujaama koduleht: https://www.tallinn-airport.ee/wordpress/wp-content/uploads/2018/04/Aastaaruanne_2017-1.pdf
- AS Tallinna Lennujaam. (2019). *Aastaaruanne 2018*. Kasutamise kuupäev: 2. mai 2019. a., allikas AS Tallinna Lennujaama kodulehekülg: https://www.tallinn-airport.ee/wordpress/wp-content/uploads/2019/04/Aastaaruanne_2018.pdf
- AS Tallinna Lennujaam. (22. aprill 2019. a.). *Tutvustus: Kuressaare lennujaam*. Kasutamise kuupäev: 22. aprill 2019. a., allikas Kuressaare lennujaama koduleht: <http://www.kuressaare-airport.ee/aboutcompany/tutvustus>
- Brennan, R., Canning, L., & McDowell, R. (2011). *Business-to-Business Marketing*. London: SAGE Publications Ltd.
- Eesti Statistikaamet. (2017). *Turism, majutus ja toitlustus*. Kasutamise kuupäev: 22. aprill 2019. a., allikas Eesti Statistikaameti kodulehekülg: <https://www.stat.ee/66213>
- Eesti Statistikaamet. (2019). *Andmebaas: Majandus - Turism, majutus ja toitlustus*. Kasutamise kuupäev: 27. aprill 2019. a., allikas Eesti Statistikaameti kodulehekülg: <https://www.stat.ee/66213>
- Grönroos, C. (2007). *Service Management and Marketing Customer Management in Service Competition*. Chichester, Inglismaa: John Wiley Sons Ltd.
- Hirsjärvi, S., Remes, P., & Sajavaara, P. (2005). *Uuri ja kirjuta*. Tallinn: Kirjastus Medicina.
- Huvitavaid fakte Kuressaare lennujaamast*. (22. aprill 2019. a.). Kasutamise kuupäev: 22. aprill 2019. a., allikas Kuressaare lennujaama koduleht: <http://www.kuressaare-airport.ee/aboutcompany/huvitavaidfaktekuressaarelennujaamast>
- Jimenez, E., Claro, J., & Pinho de Sousa, J. (2014). The airport business in a competitive environment. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, lk 949. Tsiteeritud 22. aprill 2019. a.

- Kazda, A., Hromádka, M., & Mrekaj, B. (2017). Small regional airports operation: unnecessary burdens or key to regional development. *Transportation Research Procedia*, lk 59.
- Kotler, P., T. Bowen, J., & C. Makens, J. (2006). *Marketing fo Hospitality and tourism*. Pearson Education Ltd.
- Laherand, M.-L. (2008). *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: OÜ Infotrükk.
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. (2013). *EEESTI RIIKLIK TURISMIARENGUKAVA*. Kasutamise kuupäev: 27. aprill 2019. a., allikas Riigi Teataja: <https://www.riigiteataja.ee/aktiis/3191/1201/3015/lisa.pdf>
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. (2019). *Eesmärgid, tegevused: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium*. Kasutamise kuupäev: 22. aprill 2019. a., allikas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koduleht: <https://www.mkm.ee/et/tegevused-eesmargid/turism>
- Page, S. J. (2005). *Transport and Tourism: Global Perspectives*. Harlow: Pearson Education Limited.
- Perens, A. (1998). *Teenuste marketing*. Tallinn: Külim.
- Platonova, V. (2017). *METEOROLOOGILISTE PARAMEETRITE KLIMATOLOOGILINE ANALÜÜS KURESSAARE LENNUVÄLJAL JA NENDE MÕJU LENNUTEGEVUSELE*. Tallinn. Tsiteeritud 22. aprill 2019. a.
- Riigihangete Register. (2016). *Avaliku liiniveo teostamine Tallinn-Kuressaare-Tallinn ja Tallinn-Kärdla-Tallinn lennuliinil*. Kasutamise kuupäev: 2. mai 2019. a., allikas Riigihangete Register: <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/700920/contracts>
- Statistikaamet, E. (2006). *Andmebaas: Majandus - Turism, majutus ja toitlustus*. Kasutamise kuupäev: 27. aprill 2019. a., allikas Eesti Statistikaameti kodulehekülg: <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp>
- Statistikaamet, Eesti. (2017). *Statistika andmebaas: Majandus, teenindus: Eesti Statistikaamet*. Kasutamise kuupäev: 27. aprill 2019. a., allikas Eesti Statistikaameti koduleht: <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp>

LISAD

Lisa 1. Intervjuu küsimused Saaremaa vallavanemale ja ettevõtetele

1. Millised on teie ootused Kuressaare – Riia taasavatava lennuliinile?
2. Millised on taasavatava lennuliini peamised põhjused?
3. Milline oleks saarlaste valmisolek lennuliini kasutada ning mis oleks kasutussagedus?
4. Kui palju on broneeritud lende, mis lähevad edasi Riist?
5. Millised oleksid alternatiivsed sihtkohad (Riia –Tartu-Kuressaare näiteks neljapäev kuni laupäev ning Riia –Kuressaare -Tartu pühapäev kuni teisipäev, Riia-Kuressaare-Pärnu)?
6. Millised eelised ja puudused on lennuliinil võrreldes alternatiivsete valikutega? (näiteks aeg, raha, teepikkus)
7. Milliste Saaremaa ettevõtjate poolt on tulnud lennuliini taasavamise initsiatiiv?
8. Milliste vahenditega plaanitakse lennuliini taasavamist toetada?
9. Milliseid muutusi toob lennuliini taasavamine kaasa ettevõttele?
10. Millised on Teie ootused taasavatavale lennuliinile?
11. Kui suureks kujuneb prognoositavalt lennupileti hind?
12. Mitu korda nädalas planeeritakse lende Kuressaare – Riia lennuliinile?
13. Kui suur on eeldatav lennuliini kasutamismidus?
14. Millist majanduslikku efekti annab avatav lennuliin Saaremaa ettevõtetele?
15. Kuidas mõjutab lennuliini taasavamine Saaremaa ettevõtetevahelist tegevust ning rahvusvahelist suhtlust?
16. Kas taasavataval lennuliinil on ääremaastumisele mingi mõju ning milline?
17. Milline mõju on lennuliini taasavamisel Saaremaa suurüritustele?
18. Kas Kuressaare – Riia lennuliini plaanid on realiseerumas ning millal on oodata lennuliini avamist?

Lisa 2. Intervjuu küsimused Kuressaare lennuvälja esindajale

- 1) Millised on teie ootused Kuressaare – Riia taasavatava lennuliinile?
- 2) Millised on taasavatava lennuliini peamised põhjused?
- 3) Milline oleks saarlaste valmisolek lennuliini kasutada ning mis oleks kasutussagedus?
- 4) Kui palju on broneeritud lende, mis lähevad edasi Riist?
- 5) Millised oleksid alternatiivsed sihtkohad (Riia –Tartu-Kuressaare näiteks neljapäev kuni laupäev ning Riia –Kuressaare -Tartu pühapäev kuni teisipäev, Riia-Kuressaare-Pärnu)?
- 6) Millised eelised ja puudused on lennuliinil võrreldes alternatiivsete valikutega? (näiteks aeg, raha, teepikkus)
- 7) Milliste Saaremaa ettevõtjate poolt on tulnud lennuliini taasavamise initsiatiiv?
- 8) Milliste vahenditega plaanitakse lennuliini taasavamist toetada?
- 9) Milliseid muutusi toob lennuliini taasavamine kaasa ettevõttele?
- 10) Millised on Teie ootused taasavatavale lennuliinile?
- 11) Kui suureks kujuneb prognoositavalt lennupileti hind?
- 12) Mitu korda nädalas planeeritakse lende Kuressaare – Riia lennuliinile?
- 13) Kui suure mahutavusega lennukiga plaanitakse lennuliini teenindada?
- 14) Milline lennufirma kavatseb hakata liini teenindama?
- 15) Mis näitajate põhjal tehakse otsus lennuliini taasavada?
- 16) Kui suur on eeldatav lennuliini kasutamismidus?
- 17) Millist majanduslikku efekti annab avatav lennuliin Saaremaa ettevõtetele?
- 18) Kuidas mõjutab lennuliini taasavamine Saaremaa ettevõtetevahelist tegevust ning rahvusvahelist suhtlust?
- 19) Kas taasavataval lennuliinil on ääremaastumisele mingi mõju ning milline?
- 20) Milline mõju on lennuliini taasavamisel Saaremaa suurüritustele?
- 21) Kas Kuressaare – Riia lennuliini plaanid on realiseerumas ning millal on oodata lennuliini avamist?

Lisa 3. Ankeetküsitluse küsimused

Sugu *

- Naine
- Mees

Vanus *

- 15-17
- 18-23
- 24-29
- 30-40
- 41-50
- 50+

Kus te elate? *

- Kuressaares
- Kuressaaarest väljas

Kui suur on Teie sissetulek? *

- alla 300€
- 301€ - 500€
- 501€ - 1000€
- 1001€ - 1500€
- 1501€ - 2000€
- 2001€ - 3000€
- üle 3000€
- Sissetulek puudub

Lisa 3. järg

Kas olete kasutanud transpordi eesmärgil Kuressaare lennujaama poolt pakutavaid lennuliine? *

- Jah
- Ei

Kui sageli reisite Kuressaare lennujaama poolt pakutavatel lennuliinidel? *

- Kord nädalas
- 2-3 korda nädalas
- Kord kuus
- 2-3 korda kuus
- Kord poole aasta jooksul
- 2-3 korda poole aasta jooksul
- Kord aastas
- Ei ole lennanud Kuressaare lennujaama poolt pakutavatel lennuliinidel
- Ei oska öelda

Kui sageli reisite mõnel teise Eesti lennujaama poolt pakutavatel lennuliinidel? *

- Kord nädalas
- 2-3 korda nädalas
- Kord kuus
- 2-3 korda kuus
- Kord poole aasta jooksul
- 2-3 korda poole aasta jooksul
- Kord aastas
- Ei lenda mõne muu Eesti lennujaama poolt pakutavatel lennuliinidel
- Ei oska öelda

Lisa 3. järg

Kui palju oleksite nõus maksma Kuressaare - Riia liini lennupileti eest? *

- 10€-20€
- 21€-30€
- 31€-40€
- 41€-50€
- 51€-60€
- 61€-70€
- 70€ +

Mitu korda nädalas sooviksite lende liinile Kuressaare - Riia? *

- kaks korda päevas
- üks kord päevas
- 1 kord nädalas
- 2 korda nädalas
- 3 korda nädalas
- 4-5 korda nädalas
- 6-7 korda nädalas

Kas eelistaksite tihedamat lennugraafikut ja väiksemat lennukit või hõredamat lennugraafikut ja suuremat lennukit Kuressaare - Riia lennuliinile? *

- Tihedam lennugraafik ja väiksem lennuk
- Hõredam lennugraafik ja suurem lennuk
- Ei oska öelda

Lisa 3. järg

Mida hindate lennureisi puhul enim? (Palun valige maksimaalselt 3) *

- Hind
- Kiirus
- Mugavus
- Kvaliteet
- Klienditeenindus lennureisi ajal
- Muu: _____

Millised oleksid alternatiivsed sihtkohad? (Näiteks Riia - Kuressaare - Tartu, Riia - Tartu - Kuressaare, Riia - Kuressaare - Pärnu) *

Teie vastus

Kuivõrd nõustute järgnevate väidetega? *

	Ei nõustu	Pigem ei nõustu	Ei oska öelda	Pigem nõustun	Nõustun täielikult
Lendamine on kiirem kui alternatiivsed valikud	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lendamine on kulukas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lendamine on minu jaoks mugavaim transpordiliik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kasutan Kuressaare-Riia lennuliini kindlasti, kui lennugraafik mulle sobib	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kasutan pigem alternatiivseid transpordiliike, kui lendan lennukiga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Lisa 3. järg

Millised eelised on lennuliinil võrreldes alternatiivsete valikutega? *

Teie vastus

Millised puudused on lennuliinil võrreldes alternatiivsete valikutega? *

Teie vastus

Kas Teie arvates toob Kuressaare - Riia lennuliini taasavamine kaasa turistide arvu suurenemise? *

	0	1	2	3	4	5	
Ei oska öelda	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Turistide arv suureneb kindlasti

Kuidas mõjutab lennuliini taasavamine ettevõtete vahelist koostööd? *

	1	2	3	4	5	
Ettevõtete vaheline koostöö väheneb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ettevõtete vaheline koostöö suureneb

Kui edukaks hindate lennuliini taasavamist? *

	1	2	3	4	5	
Lennuliin jääb kasutuseta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Lennuliini kasutatakse maksimaalselt

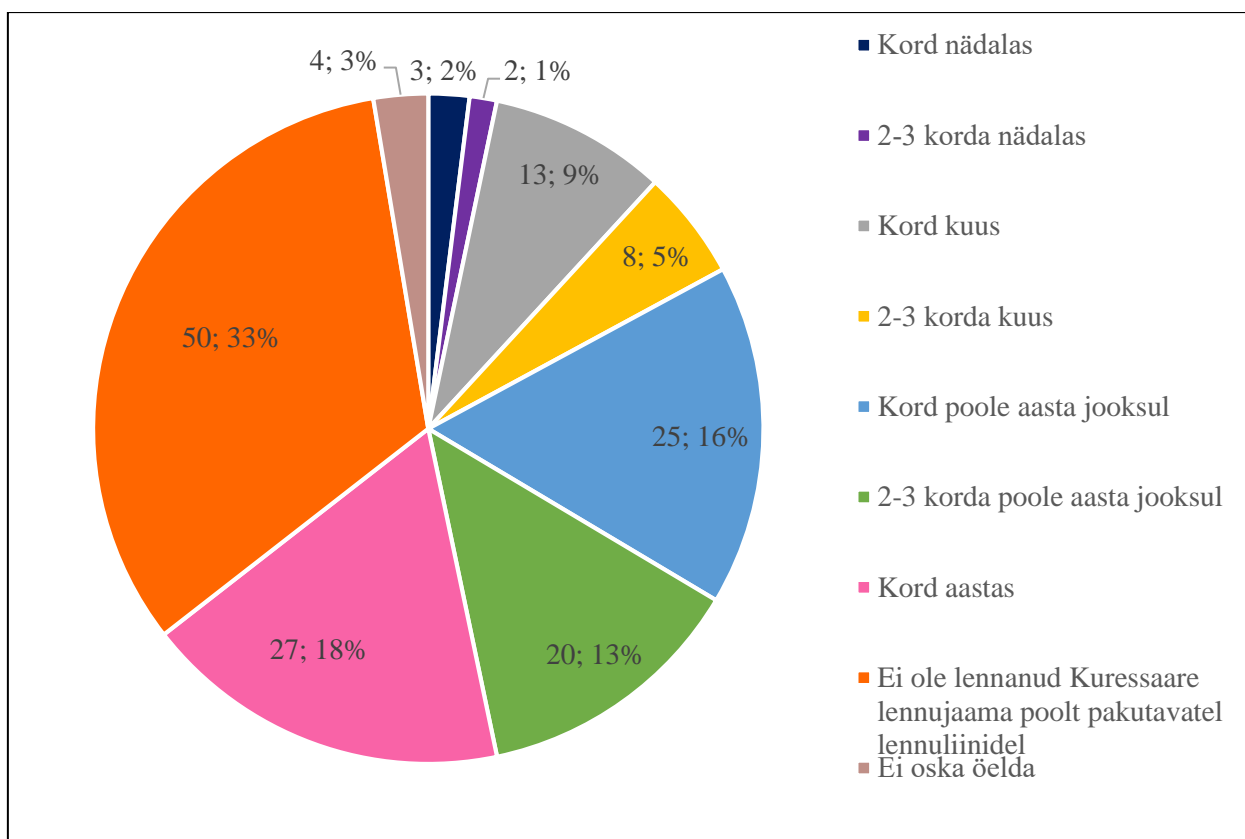
Millised on Teie ootused lennuliinile? (Palun esitage vähemalt kolm aspekti) *

Teie vastus

Siia võite lisada oma mõtted ja hoiakud Kuressaare - Riia lennuliini kohta, mida sooviksite minuga veel jagada.

Teie vastus

Lisa 4. Kuressaare lennujaama kasutussageduse joonis



Lisa 5. Mõne muu Eesti lennujaama kasutussageduse joonis

