

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Anita Jakimenko

TALLINNA LENNUJAAMA KONKURENTSIPOSIITSIOON

Bakalaureusetöö

Õppekava EALB logistika

Juhendaja: Jelizaveta Janno, MSc

Tallinn 2018

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 sissejuhatuses kuni kokkuvõtte lõpuni.

Anita Jakimenko

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 155261EALB

Üliõpilase e-posti aadress: anitajakimenko@gmail.com

Juhendaja: Jelizaveta Janno

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

SISSEJUHATUS	5
1. LENNUJAAMA ROLL REISIJATEVEOS	7
1.1. Lennujaamade vaheline konkureerimine	7
1.2. Reisijateveoga seotud mõõdikud	9
1.3. Tallinna lennujaam	10
1.4. Riia lennujaam	13
2. UURIMISMETOODIKA KUJUNDAMINE	18
2.1. Varasemad uuringud	18
2.2. Uurimisstrateegia	20
2.3. Andmete kogumine	21
2.3.1. Kombineeritud küsimustik	22
2.3.2. Süvaintervjuud Tallinna ja Riia lennujaama analüütikutega	22
2.4. Andmete analüüsi meetod	24
3. TULEMUSED JA ANALÜÜS	26
3.1. Küsimustiku kirjeldav statistika	26
3.2. Korrelatsioonianalüüsi tulemused	29
3.3. Intervjuude kokkuvõte	30
3.4. Konkurentsipositsiooni hindamine	32
3.5. Järeldused ja ettepanekud	34
KOKKUVÕTE	37
SUMMARY	39
VIIDATUD ALLIKAD	41
LISAD	44
Lisa 1. Tallinna lennujaama terminalikaart	44
Lisa 2. Riia lennujaama terminalikaart	45
Lisa 3. Küsimustiku vorm	47
Lisa 4. Intervjuu küsimused Katrin Poelliga	49
Lisa 5. Intervjuu küsimused Reinis Rutinsiga	50

LÜHIKOKKUVÕTE

Käesoleva töö pealkiri on: Tallinna lennujaama konkurentsipositsioon.

Antud töö uurimisprobleemiks oli Tallinna lennujaama reisijateveoga alla jäämine Riia lennujaamale konkurentsiolukorras. Töö eesmärgiks oli kaardistada Tallinna lennujaama konkurentsipositsioon Riia lennujaama taustal. Andmete kogumiseks viidi läbi kombineeritud küsimustik ja poolstruktureeritud süvaintervjuud. Samuti töötas autor läbi varasemad uuringud ja teoreetilise tausta.

Eesti elanike hulgas läbiviidud küsimustiku tulemusena selgus, et Tallinna lennujaama eelistatakse selle hea asukoha, ühistranspordivõimaluste ja lennujaama infrastruktuuri pärast. Riia lennujaama sihtkohtade arvu ja lennufirmade mitmekesisuse tõttu. Intervjuude käigus saadi teada Tallinna ja Riia lennujaama tulevikuplaanid, mis kindlasti mõjutavad tulevikus konkurentsiolukorda.

Konkurentsipositsiooni hindamisel jõuti tulemuseni, et Riia lennujaama konkurentsipositsioon on tõesti parem kui seda on Tallinna lennujaamal, aga vahe ei ole märkimisväärselt suur. Mõlemal lennujaamal on oma tugevad ja nõrgad kohad, mille parandamisega tegeletakse igapäevaselt. Samuti leiti korrelatsioonianalüüsi käigus erinevate mõõdikute vahel seoseid (nt sihtkohtade arvu suurenedes suureneb ka reisijate arv). Tallinna lennujaama konkurentsiolukorra parandamiseks on töö autor välja toonud ettepaneku hoida ja täiendada lennujaama tugevusi ja rõhuda kvaliteedile.

Võtmesõnad: lennujaam, reisijatevedu, konkurentsipositsioon, Tallinna lennujaam, Riia lennujaam

SISSEJUHATUS

Lennundus on üks Euroopa konkurentsivõimelisemaid sektoreid. Loomulikult on lennujaamad kogu lennunduse väga tähtis osa, kusjuures selle tähtsus tõuseb jätkuvalt selles kiires ja arenevas lennundussektoris. Käesolevas bakalaureusetöös keskendutakse Tallinna lennujaama, kui AS Tallinna Lennujaama hulka kuuluva lennujaama, konkurentsipositsiooni kindlaks tegemisele. Autor on töös keskendunud ainult reisijateveole ning täpsemalt ei ole välja toodud, kas tegu on äri- või puhkusereisijatega, sest see pole antud kontekstis lennujaama jaoks oluline. Siinkohal toob töö autor välja, et antud lõputöö teema idee tuli Tallinna lennujaamaga koostöös.

Probleem, mis ajendas autorit käesolevat tööd kirjutama, on aktuaalsus teemal, et Tallinna lennujaam jääb Riia lennujaamale reisijateveoga alla. Sellest lähtuvalt on töö eesmärgiks kaardistada Tallinna lennujaama konkurentsipositsioon Riia lennujaama taustal. Töö käigus soovib autor leida Tallinna ja Riia lennujaama konkurentsieelised ja teha järeldusi ja ettepanekuid Tallinna lennujaama konkurentsiolukorra parandamiseks. Töö lähtub eelkõige Eesti elaniku vaatenurgast.

Käesoleva töö uurimisküsimusteks on:

1. Mis on olulised mõõdikud, mis mõjutavad lennujaamade konkureerimist?
2. Millised konkurentsieelised on Tallinna/Riia lennujaamal?
3. Millised on Tallinna lennujaama kriitilised edutegurid konkurentsivõimeliseks olemisel?

Antud töös rakendatav uurimisstrateegia on kombineeritud juhtumiuurimus, kus andmeid kogutakse ja analüüsitakse kasutades nii kvantitatiivseid kui kvalitatiivseid meetodeid. Samuti toetub autor varasematele uuringutele ja teoreetilisele kirjandusele. Eesti elanike hulgas viiakse läbi kombineeritud küsimustik *Google Forms* platvormil. Samuti viidi Tallinna ja Riia lennujaama andmeanalüütikutega läbi süvaintervjuud.

Töö koosneb kolmest peatükist. Esimeses peatükis tutvustatakse üldiselt lennujaamade vahelise konkurentsi teoreetilist tausta, sealhulgas tuuakse näiteid nii Euroopa kui maailma lennujaamadest. Seejärel on välja toodud mõõdikud, mille alusel lennujaamad reisijateveo suhtes konkureerivad. Nagu eelnevalt mainitud, siis keskendutakse töös Tallinna ja Riia lennujaamale, mille ülevaatlikud faktid reisijateveo seisukohalt on välja toodud samuti töö esimeses osas. Lennujaamade ülevaatlikud peatükid koosnevad ka kaartidest, mis on võetud *Google Maps*'ist ja autori poolt kohandatud.

Teises peatükis keskendub töö autor metoodikale. Kirjeldatakse töös kasutatavat uurimisstrateegiat ja –etappe ja seletatakse täpsemalt lahti valitud metoodika. Samuti kirjeldatakse, kuidas on andmeid kogutud ja miks on valitud just need andmekogumismeetodid. Lisaks on teises peatükis selgitatud töös kasutatavat analüüsimeetodit.

Kolmandas peatükis võtab töö autor kokku uurimuse tulemused. Kõigepealt esitatakse küsimustiku vastuste tulemused, leitakse korrelatsioon erinevate mõõdikute vahel ja seejärel analüüsitakse intervjuusid. Nendest tulemustest lähtuvalt on hinnatud Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni Riia lennujaama taustal ja tehtud järeldused ja ettepanekud, mis on edasised võimalused Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni parandamiseks.

1. LENNUJAAMA ROLL REISIJATEVEOS

Käesolevas peatükis on lähemalt räägitud lennujaamade omavahelisest konkureerimisest ja nende mõõdikutest. Kuna fookuses on Tallinna ja Riia lennujaam, siis on välja toodud tähtsam informatsioon antud lennujaamadest reisijate vaatepunktist.

1.1. Lennujaamade vaheline konkureerimine

Konkurents on üks ühiskonna kõige võimsamatest jõududest, muutes olukorda paljudes inimtegevustega seotud valdkondades (Porter 1998). Konkurents rahvusvahelisel ja siseriiklikul turismiturul on tugev. Selle määrab põhiliselt hind, kuid tähtis on ka toote ja teenuse kvaliteet. (Tiits 2007, 107) Kuid iga turustussüsteemi fookuspunkt on alati klient ja nende põhjalik tundmine on turunduse tõhusaks planeerimiseks müügiprotsessi hilisemas etapis oluline (Halpern, Graham 2013, 45).

Lennujaamatööstus muutub kiiresti. Tänapäeva lennureisijate jaoks on lennujaamadel palju otstarbekaid valikuid ja lennujaamade turustajad püüavad üha rohkem rahuldada klientide vajadusi paremini kui konkurendid. (Fodness, Muray 2005) Lennujaamad konkureerivad mitmel erineval viisil (Lee 2006). On olemas erinevad konkurentsivormid või „konkurentsi arusaamad“ lennujaamade vahel:

- konkurents uute teenuste ligimeelitamiseks;
- konkurents lennujaamade vahel, millel on kattuvad teenindusalad;
- linnapiirkondade lennujaamade vaheline konkurents;
- konkurents lennujaamade teenuste vahel;
- konkurents lennujaamade terminalide vahel.

Viimased kaks ei ole lennujaamadevaheline konkurents, vaid konkurents ühe lennujaama teenuseosutajate vahel. (Forsyth *et al.* 2010)

Kui lennujaamad asuvad üksteisele lähedal, võivad nende teenindusalad teatud tüüpi liiklustel kattuda. Lühimaareiside puhul valivad reisijad kõige sobivama ja lähima lennujaama. Paljudel juhtudel, kus teenindusalad kattuvad, kipub üks lennujaam olema domineerivam. Pikamaareiside puhul võivad inimesed olla valmis minema ka kaugematesse lennujaamadesse, kus pakutakse soovitud ja paremat kauglennuteenust. (Graham 2014, 220-221)

Lennundusturg on viimase kümne aasta jooksul kasvanud 60%. Lennutransport kahekordistub iga 15 aasta järel. (Growing ... 2017, 7) Kui lennujaam asub väikesel saarel või kaugemas piirkonnas teistest lennujaamadest, võib sellel olla väga vähe otseseid konkurente. Kui lennujaamad aga asuvad üksteisele füüsiliselt lähedal, võivad nende teenindusalad kattuda, eriti lühilendude puhul, nii et lennujaamad võivad sellise liiklusega otseselt konkureerida. On olemas mõned suured linnapiirkonnad või linnad, kus kohalikule elanikkonnale pakutakse rohkem kui ühte lennujaama. Tuntuimad näited on Euroopa linnadest London ja Pariis ning Ameerika linnad New York ja Washington. Samuti San Fransiscos ja Moskvast on mitmed lennujaamad. Mõnikord võivad lennujaamad olla sama omaniku omanduses, nagu seda on Pariisi lennujaam, kellele kuulub ka Charles de Gaulle, Orly ja Le Bourget'i lennujaamad Pariisis. Selline ühisomand võib vähendada lennujaamade võimalikku konkurentsi. Samuti on olukordi, kus võib olla teisene lennujaam, mis konkureerib suurema piirkonna lennujaamaga ühises teenindusalas. Selline olukord on tihti teiseste lennujaamade puhul, mis teenindavad odavlennufirmasid, nagu Brüsseli Lõuna-Charleroi lennujaam, Pariisi Beauvais'i lennujaam ja Frankfurdi lennujaam. Siiski on olemas ka alternatiivseid teiseseid lennujaamasid, näiteks London *City* lennujaam, mis konkureerib turuga pakkudes teenust pigem äriturule kui odavlennufirmadele. Muidugi on ka juhtumeid, kus lennujaam saab konkureerida teiste lennujaamadega, mis ei jaga teeninduspiirkonda. Näiteks võib lennujaam võistelda odavlennufirmade baasil, eriti Euroopas, kus praegu on mitmed üleeuroopalised lennuettevõtjad (nt *easyJet*, *Ryanair*). Sellises olukorras mõjutavad odavlennufirmasid vähem lennujaama asukoht, vaid rohkem ollakse mures tegevuskeskkonna ja kulude pärast. (Halpern, Graham 2013, 40-41)

Lennujaamad peavad võitlema oma klientide eest, suurendades atraktiivsust nii reisijate kui ka lennuettevõtjate jaoks, aga ka konkureerima lennujaamas ise (nt maapealne käitlus). Kui juhtkond ei suuda kujundada tänapäeva lennujaamu, võivad reisijad ja lennuettevõtjad eelistada teisi lennujaamasid. (Mandel 1998, 4) Lennujaamad konkureerivad teiste lennujaamadega, et lennufirmasid meelitada. Kui lennufirma otsustab lennujaama teenindada, siis meelitavad nad lennujaama ka teisi teenusepakkujaid. Nagu eelpool mainitud siis lennujaamad konkureerivad teeninduse ja hinnaga. Teenus hõlmab selliseid elemente nagu asukoht, ligipääs, lennundus- ja sellega seotud rajatiste kvaliteet ja suurus. (Forsyth *et al.* 2010)

1.2. Reisijateveoga seotud mõõdikud

Igal ettevõttel on oma eesmärk, missioon ja visioon. Püstitatud eesmärgile võib vastata üks või mitu mõõdikut. „Mõõdik on (töö)protsessi või tegevuse väljundi, tulemuse ja mõju kvantitatiivne või kvalitatiivne kirjeldus. See annab infot huvigruppidele asjade seisuga kohta ning on juhtkonnale tagasisidevahend otsuste tegemisel.“ Kõik mõõdikud peavad olema asjakohased, mõõdetavad, aktsepteeritavad ja realistlikud. (Pavlov 2018) Ettevõtte mõõdikud võib jagada kaheks – tulemusmõõdikud ja tegevusmõõdikud. Tegevuste mõõtmine on vajalik, sest see annab märku, milliste ettevõtte tegevuste parandamisele peaks rohkem keskenduma. (Kukke 2015)

Lennujaamade tulemuslikkust saab hinnata mitmete mõõdikute abil. Alljärgnevalt on välja toodud mõõdikud, mis on seotud reisijateveoga lennujaamas:

- reisijate arv mingil perioodil – reisijaid aastas, nt Tallinna lennujaamas 2013. aastal 1 958 801 (Tallinna ... 2013);
- lennufirmade arv – Tallinna lennujaamas pakkusid 2015. aastal lende 17 lennufirmat (Tallinna ... 2015);
- sihtkohtade arv – 2016. aastal sai Tallinna lennujaamast lennata 15 erinevasse kohta (Tallinna ... 2016);
- lendude arv mingil perioodil – 2012. aastal toimus Riia lennujaamast 68 572 lendu (Riga ... 2018);
- iseteeninduslike *check-in* tehingute osakaal;
- ligipääsetavus;
- asukoht kesklinnast – Tallinna lennujaam asub kesklinnast 4 km kaugusel (Tallinna Lennujaam 2018);
- ühistranspordiliinide arv – Tallinna lennujaama on võimalik sõita 26 bussiga ja 1 trammiga (Tallinna Transport, 2018);
- terminali läbilaskevõime – Tallinna lennujaamal kuni 2,5 mln reisijat aastas (Tallinna ... 2017);
- teenusepakkujad lennujaamas- Riia lennujaamas on 14 erinevat käibemaksuvaba poodi (Riga Airpot 2018);
- maapealsekäitlemise kvaliteedialaste juhtumite arv;
- teenuste kvaliteet;
- ettevõtte maine;

- ohutus ja turvalisus;
- reisijate üldine rahulolu – Tallinna lennujaama reisijate üldine rahulolu on 4,5 punkti 5-st (Tallinna Lennujaam 2018);
- tunnustused – 2017. aastal valiti Tallinna lennujaam maailma 9. lennujaamaks ja Euroopa 3. lennujaamaks (Estonian World 2017);

Antud töös on Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni hinnatud sihtkohtade arvu, lennufirmade arvu, lennujaama asukoha, läbilaskevõime, ligipääsetavuse, infrastruktuuri, ühistranspordi kasutatavuse ja lennujaamas pakutavate teenuste järgi.

1.3. Tallinna lennujaam

Tallinna lennujaam on Eesti rahvusvaheliste lennujaamade hulgast kõige tihedama lennuliiklusega (Tallinna ... 2016, 56). Lennujaam on infrastruktuuripakkuja, mille põhitegevusteks reisijate vaatenurgast on lennukite maandumise ja reisijate lennukisse minemise võimaldamine ja sealt väljumine. Põhitegevuste juurde kuuluvad kõik need rajatised, mis on maa peal ja mis on vajalikud, et lennukid saaksid maanduda ja reisijad saaksid lennata, samuti hoonete üleval pidamine ja haldamine. Kõik muu (nt reklaam) lähevad kõrvaltegevuste alla. (Poell 2018)

Tallinna lennujaama reisiterminali suurus on 32 000 m² ja läbilaskevõime on 2,5 mln reisijat aastas (Aastaruanne 2017). Alljärgnevas tabelis (vt Tabel 1) on välja toodud Tallinna lennujaama lennuoperatsioonide arv, reisijate arv ja selle muutus 2014. -2017. aastatel.

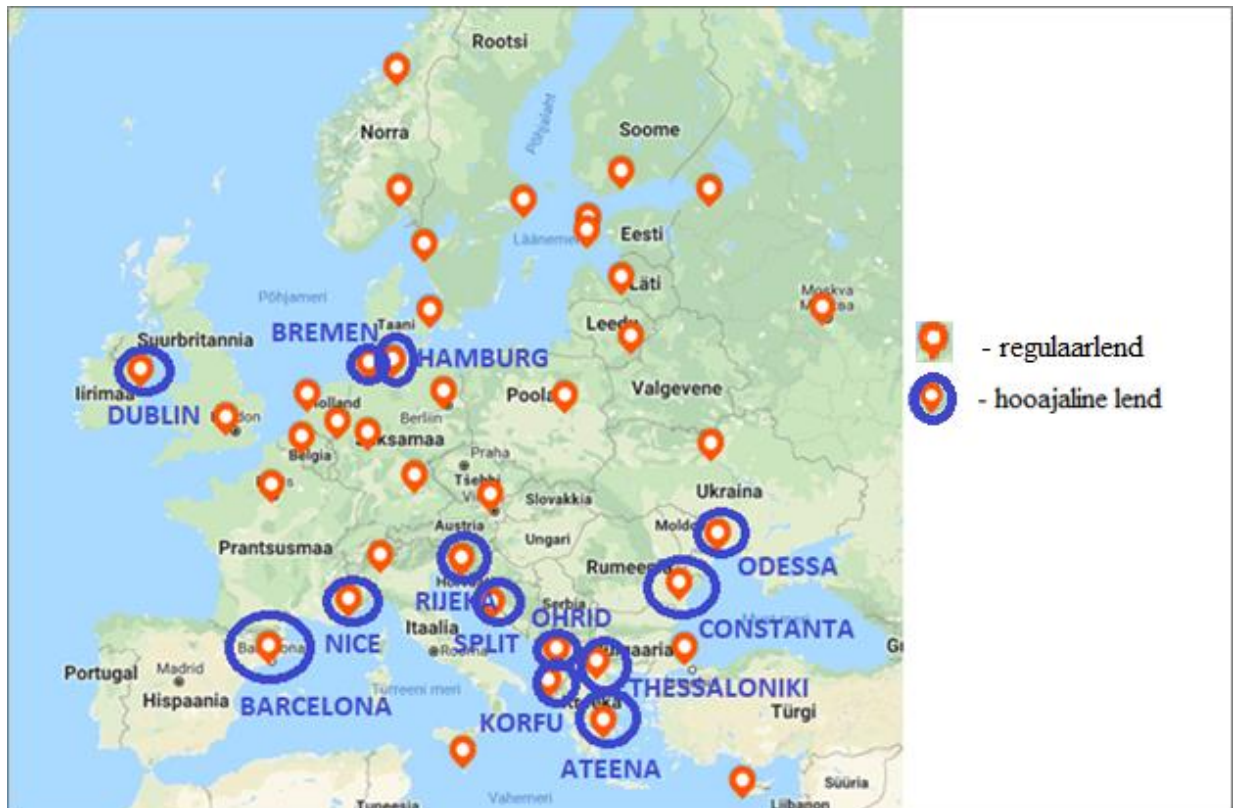
Tabel 1. Reisijatearvu muutus 2014-2017. aastatel Tallinna lennujaamas

Aasta	Lennuoperatsioonide arv	Reisijate arv	Muutus eelmise aastaga
2017	45 325	2 648 361	+19,2%
2016	40 938	2 221 615	+2,5%
2015	41 513	2 166 820	+7,4%
2014	37 791	2 017 371	+3,0%

Allikas: Tallinna lennujaam (2018), autori arvutused

Tallinnast väljub lende kokku 38 sihtkohta, millest 13 on hooajalised väljumised ja 25 regulaarlennud. (Tallinna Lennujaam, 2018) 2016. aastal toimus neid vastavalt 34 ja 11, 2015. aastal 33 ja 13. (Tallinna ... 2016, 57) Need on välja toodud alljärgnevalt esitatud joonisel (vt Joonis

1). Lennufirmasid, kes lennujaamas teenindavad on 17 (Tallinna Lennujaam, 2018): *Aegean Air, Aeroflot, AirBaltic, British Airways, EasyJet, Ellinair, Finnair, SAS, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Nordica, Norwegian.no, Ryanair, Turkish Airlines, Transaviabaltika, Vueling, Wizzair*. Lennufirmade arv ja valik on hästi balansseeritud ja turusituatsioonile hästi vastavuses. Tallinna lennujaamal ei ole ühte domineerivat vedajat, vaid jaotus on ühtlane ja lennujaama seisukohalt on see riskidejaotus palju paremini hajutatud. (Poell 2018)



Joonis 1. Sihtkohad Tallinna lennujaamast
Allikas: Tallinna Lennujaam (2018), autori poolt kohandatud

Juurdepääs Tallinna lennujaama on üsna lihtne. Lennujaamas asub terminali lähedal suur parkimisala, mis on jagatud erinevateks tsoonideks. Lisaks on väga hea trammiühendus kesklinnaga, mis võtab aega vaid 20 minutit ja taksosõit kesklinna ei maksa enamasti rohkem kui 10 eurot. Alljärgneval joonisel (vt Joonis 2) on täpselt näha, kui lähedal lennujaam Tallinna kesklinnast asub. Tallinna lennujaam väärrib erilist tähelepanu sellepoolest, et see on kesklinnale üks lähimaid lennujaamu kogu maailmas. (Tallinn Lennujaam, 2018)



Joonis 2. Tallinna lennujaama asukoht
Allikas: Autori poolt koostatud

Lennujaamade jaoks on väga oluline valida õiged ettevõtted ja koostööpartnerid, et kasutada lennujaama äri võimalusi täielikult ära (A. Graham, 2008). Tallinna lennujaamas ja kindlasti ka kõigi teiste lennujaamade suurim soov on, et reisijad tunneksid ennast reisiterminalis ja kogu lennujaamas hästi ja muidugi, et reisiteekond oleks hubane ja kõik vajalik oleks olemas. Tallinna lennujaama kasutajate üldine rahuloluhinnang on 4,5 punkti 5-st. Tallinna lennujaamas leiab igaüks endale meelepärast võimalust enne lendu aega veeta. Seda siis kas erinevates restoranides, kauplustes või lausa raamatukogus. Lennujaama söögikohtade valik on igas vanuses inimestele väga lai ja vaheldusrikas. Kokku on Tallinna lennujaamas 9 toidukohta ja 8 kauplust. Lisaks asub lennujaamas valuutavahetuspunkt ja käibemaksutagastuskoht, pagasi turvakiletamine, 10 autorendipakkujat, 3 reisibürood, palvetuba, riidehoid, jõusaal, hoiukapid, sularahaautomaadid, suitsuruumid ja *WiFi*. (Tallinna Lennujaam, 2018) Rahvusvaheliste uuringute järgi on Tallinna lennujaamas pakutavad teenused üsna kõrgel positsioonil, sest teenused, mida pakutakse on head või isegi paremad kui mujal (Poell 2018). Tallinna lennujaama terminalikaart on välja toodud lisades (vt Lisa 1).

Tallinna lennujaamas on mõeldud ka ärireisijatele, kellele pakutakse erinevaid pakette. Tallinna lennujaama äriklassi ootesaalis on võimalus segamatult tööd teha või lõõgastuda. Neile, kes aga soovivad veelgi suuremat privaatsust ja personaalset teenindust, on *VIP*-teeninduspakett, mis sisaldab võimalust oodata oma lendu *VIP*-kompleksis, tulla lennujaama autoga ja parkida see *VIP*-

parklasse jne. Lisaks sellele on veel lennujaamas *VIP Business Express* teenus, millega on võimalus lennueelsed protseduurid muuta kiiremaks ja sujuvamaks tänu privaatsele julgestuskontrollile ja eelisjärjekorras piiriületusele. (Kaleva Travel ... 2018)

Perega koos reisisid on lastel oluline mõju nende vanemate tehtud reisiotsingutel (Shaw 2007). Tallinna lennujaamas asub kaks mänguala, kus lapsed saavad enne lendu mängida. Lennujaama töötajad aitavad vajadusel kõiki lapsi, et reis läheks stressivabalt ja probleemideta. Lisaks lastele ja täiskasvanutele on mõeldud ka erivajadustega reisijatele, kellel on Tallinna lennujaamas eraldi saabumis- ja väljumispunktid. (Tallinna Lennujaam, 2018)

Tallinna lennujaam on viimastel aastatel palju arenenud. On tehtud muudatusi lennujaama infrastruktuuris ja mujal. Väga suur muudatus oli ühistranspordi terminali ehitamine, mis tõi kaasa trammiliikluse olemasolu. Samuti liigutati tehnoloogilisi alasid, mis andis rohkem ruumi juurde terminaliprotseduuride tegemiseks ja suurenes ka läbilaskevõime. Lisaks tehti muudatusi ka hoones sees äripindadega seoses ja *VIP*-kompleksis toimus täielik uuenduskuur. Samuti on suurendatud ja tehtud muudatusi sihtkohtade arvus ja lennuliinides. Muutused lähiaastatel kindlasti jätkuvad. Pikemas perspektiivis vaadatakse võimalusi terminali laiendamiseks. 2018. aastal on käimas suur projekt, milleks on parkimismaja ehitamine terminali ette. Samuti käib kogu aeg töö uute lennuliinide ja sihtkohtade lisandumise küsimuste kohta. See on aga juba pikajaaline töö ja oleneb väga palju sellest, kuidas areneb majandus, riikide vahelised suhted, Eesti tuntus ja ärisidemed. Teada on aga see, et 2018. aastal on tulemas uus odalennufirma *Wizzair*, mis annab reisijatele uusi huvitavaid võimalusi. (Poell 2018) Vaatamata kõikidele muutustele ja arengule, mis näivad väga head, jääb Tallinna lennujaam paljudel juhtudel ikkagi Riia lennujaamale alla. Käesolevas töös püütakse leida Riia lennujaama konkurentsieelised Tallinna lennujaama ees ja leida lahendused, kuidas Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni parandada.

1.4. Riia lennujaam

Riia rahvusvaheline lennujaam on Baltimaade suurim rahvusvaheline lennuettevõtte ja Läti peamine õhuliikluse keskus, pakkudes regulaarset reisijate-, kauba- ja postivedusid Euroopasse ja erinevatesse maailma piirkondadesse. Riia lennujaam pakub nii lennundus- kui ka lennujaamateenuseid. Riia lennujaam teeb koostööd nii riiklike kui ka rahvusvaheliste lennuettevõtjatega, olles üks väheseid Euroopa lennujaamu, kus osalevad nii täisteenust pakuvad

kui ka odavlennufirmad. Lennujaama peamised kliendid on Balti riikide elanikud. Ligikaudu 6,2 miljonit inimest elab lennujaamast kolme tunnise autosõidu kaugusel. (Rutins 2018)

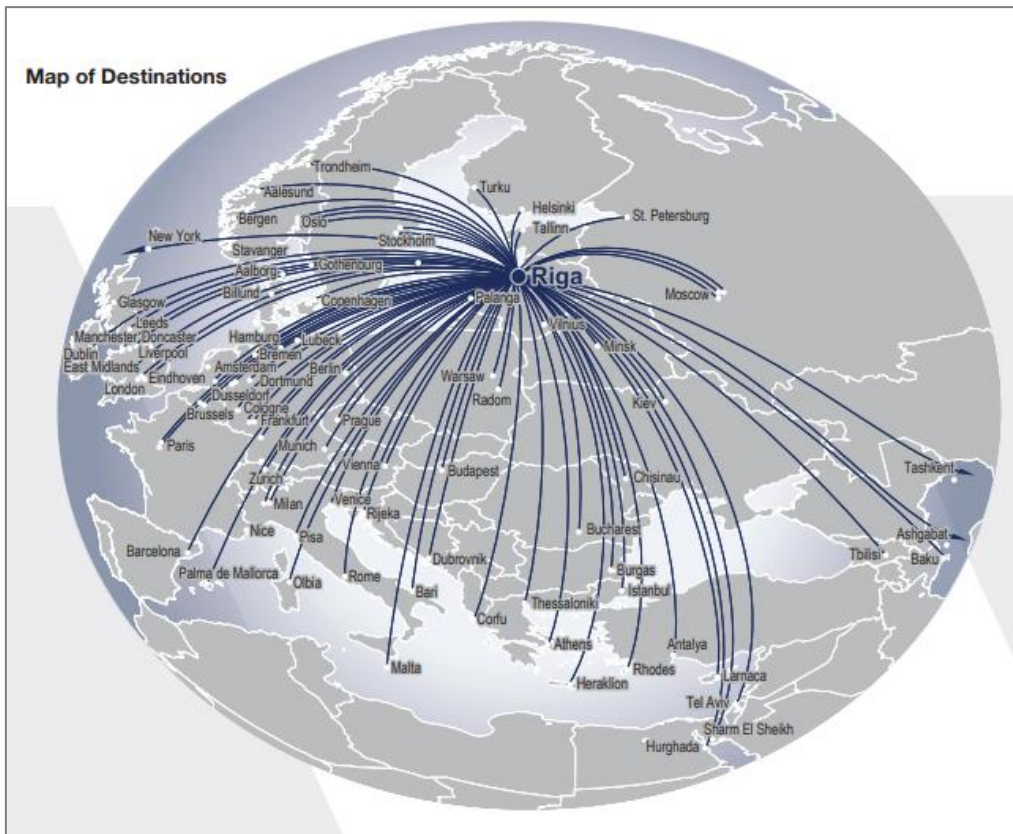
Riia rahvusvahelise lennujaama terminali suurus on 43 446 m² ja läbilaskevõime on 7-10 mln reisijat aastas tänu *North Pier* avamisele 2016. aastal (Riga Airport 2018). Alljärgnevas tabelis (vt Tabel 2) on välja toodud Riia lennujaama lennuoperatsioonide arv, reisijate arv ja selle muutus aastatel 2014-2017.

Tabel 2. Reisijatearvu muutus 2014-2017. aastatel Riia lennujaamas

Aasta	Lennuoperatsioonide arv	Reisijate arv	Muutus eelmise aastaga
2017	74 837	6 097 434	+12,9%
2016	68 061	5 401 243	+4,6%
2015	68 078	5 162 149	+7,2%
2014	65 819	4 813 959	+0,4%

Allikas: Riga *Airport* 2018, autori arvutused

Riia lennujaamast on võimalik lennata 100 erinevasse sihtkohta 30 eri riigis, kusjuures nii Euroopa riikidesse kui ka Aiasse ja Ameerikasse. Sihtkohad on välja toodud alljärgneval joonisel (vt Joonis 3), kus on ka ära näidatud tärniga, millised on regulaarsed tšarterlennud (Corfu, Tenerife, Ancona, Tivat, Chania, Araxos/Patras, Varna). 2018. aasta suvel on võimalus sõita 89 sihtkohta ja talvel rohkem kui 60 sihtkohta. (Riga Airport 2018) 2016. aastal pakkus Riia rahvusvaheline lennujaam koostööd 20 lennuettevõttega pakkudes oma klientidele laia valikut liine. (*Yearbook*, 2016) 2018. aastal on see arv 19 ja need on (Riga Airport 2018): *Aeroflot*, *airBaltic*, *Belavia*, *Corendon Airlines*, *Finnair*, *Ellinair*, *LOT*, *Lufthansa*, *Norwegian*, *Primera Air*, *Ryanair*, *RusLines*, *SAS Scandinavian Airlines*, *Smartlynx*, *Turkish Airlines*, *Ukraine International Airlines*, *Utair Aviation*, *Uzbekistan Airways*, *Wizz Air*.



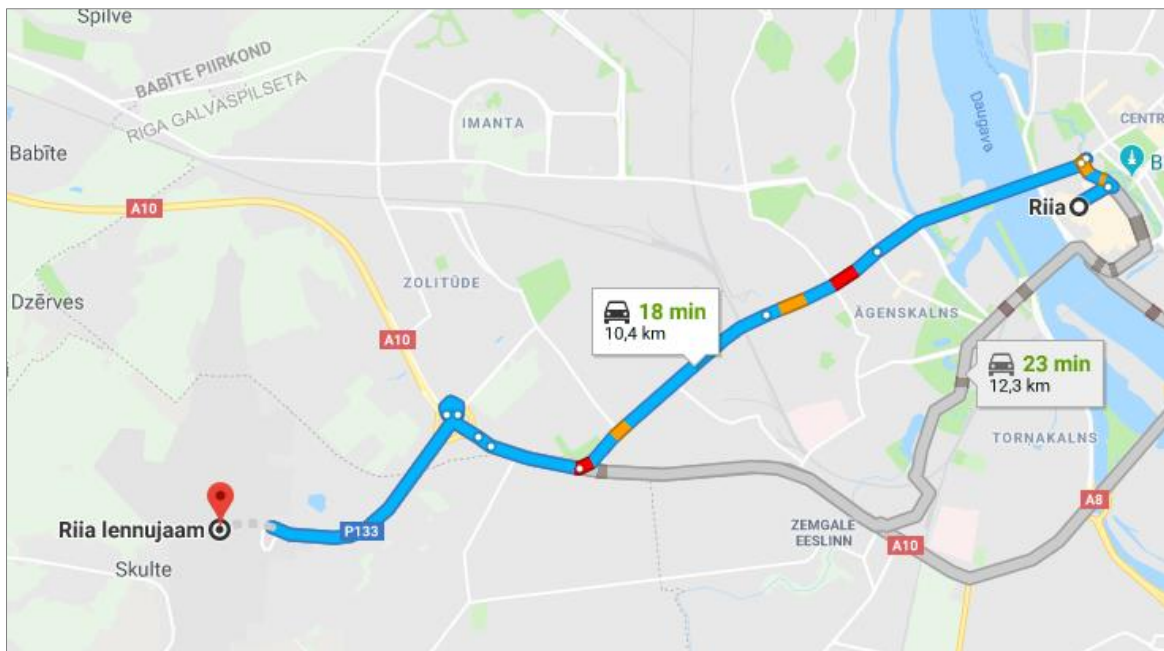
Joonis 3. Sihtkohad Riia lennujaamast
Allikas: Riia lennujaam (2018)

Riia rahvusvaheline lennujaam pakub oma reisijatele palju erinevaid teenuseid, et muuta lennueelne aeg meeldivamaks ja produktiivsemaks. (*Yearbook*, 2016) Lennujaama reisijatealal on kohvikuid ja restorane nii täiskasvanutele kui lastele. Kohvikuid on kokku sellel alal 11 ja restorane 2. Lisaks asub enne turvakontrolli ala 4 erinevat söögikoht, apteek ja kiosk. Reisijatealal on ka palju erinevaid poode, kus teha vahetult enne lendu oste. Kui lennujaamas on turvakontroll läbitud, leidub reisijatealal kokku 14 erinevat käibemaksuvaba poodi. Riia lennujaamas on võimalus ka iseenda eest hoolt kanda, sest lennujaamas asub nii SPA, ilusalong kui ka juuksur. Lisaks sellele on Riia lennujaamas ka 24/7 avatud kontor „Tere tulemast RIIGA!“, kust saab soetada ühistranspordi-, muuseumide- ja ekskursioonide pileteid. (Riga Airport 2018)

Lennujaama terminalist mõne minuti jalutuskäigu kaugusel asub lennujaama parkla, kus saab maksta nii kaardiga, sularahas kui ka mobiiliga ja see koosneb järgnevatest parkimisaladest (*Ibid.*):

- üks lühiajaline parkla – asub otse terminali ees;
- kaks pikaajalist parklat – mõeldud reisijatele, kes lähevad pikemale puhkusele või ärireisile.

Paljud reisijad kasutavad lennujaama jõudmiseks või lennujaamast ära minemiseks taksot või ühistransporti. Alljärgneval joonisel (vt Joonis 4) on näha, et Riia lennujaam asub 10 km kaugusel ja sõit auto ja taksoga kestab umbes 18 minutit sõltuvalt liiklusest. Ühistransport sõidab täpselt lennujaama terminali ja sellega on võimalik sõita otse Riia kesklinna või muudesse sihtkohtadesse. Samuti on võimalus Riia lennujaamast minna rahvusvahelise bussi peale, et jätkata oma reisi järgmisesse riiki. Selliseid pakkujaid on kokku kuus, mille sihtkohtadeks on Vilnius, Tallinn, Minsk, Varssav, Klaipeda jne. (Rutins 2018)



Joonis 4. Riia lennujaama asukoht
Allikas: Autori poolt koostatud

Ärireisijad võivad nõuda võimalust läbida *check-in* hiljem, kui seda teevad tavareisijad, kasutades selleks eraldi registreerimislaua, et vältida pikki järjekordi. Eeldatakse kiirendatud turva- ja passikontrolli ning puhkesaali olemasolu, kus vajadusel enne lendu lõõgastuda või e-kirju saata. (Shaw 2007, 30) Väga populaarseks on muutunud *Fast Track* teenus, mis võimaldab turvakontrolli läbida ilma järjekorrata (Halpern, Graham 2013, 137). Ka Riia lennujaam pakub seda teenust. Reisijad saavad osta 10 euro eest kupongi ja läbida *Fast Track*'i turvakontrollipunkti järjekorras ootamata. Riia lennujaama äriklasi *lounge* on mõeldud kõikidele reisijatele. See on suur ja pakub laia valikut erinevaid teenuseid ja laitmatut teeninduskvaliteeti. Samuti on seal pesemisvõimalus vajalike rätikute ja pesemisevahenditega. Loomulikult on mõeldud ka lastega reisivatele peredele.

Lounge’s on eraldatud lasteala, kus on võimalus mängida ja multikaid vaadata. Lennujaamas on eraldi ka *VIP lounge*, mis on väga sobilik näiteks valitsuse esindajatele, sest seal alal asuvad ruumid, kus saab läbi viia koosolekuid ja kohtumisi. Muidugi on see ala lubatud kõikidele reisijatele lisatasu eest, et enne reisi mugavalt lõõgastuda. (Riga Airport 2018)

Lennujaam pakub erinevaid teenuseid igale sihtrühmale. Lisaks eelpool mainitud teenustele pakub Riia rahvusvaheline lennujaam ka tavapäraseid teenuseid nagu pagasihoid ja pagasi turvakiletamine, valuutavahetuspunktid, aurorent, kabel, pakiautomaadid, postkontor, *WiFi* leviala üle lennujaama. (*Ibid.*). Riia lennujaama terminalikaart on välja toodud lisades (vt Lisa 2).

Riia on viimastel aastatel suurendanud lennujaama terminali ala. Alates 2015. aastast on avatud uus Schengeni reisijate väljumise/saabumise ala. Samuti on 2015. aastast lennujaamas iseteenindus *check-in* punktid, toimus kaubandusruumide täiendav arendamine ja 2016. aastal laiendati *check-in* ala ja paigaldati 4 iseteeninduslikku pagasi väljastuskohta. 2017. aastal avati uus täiendav ala lennuprotseduuride läbiviimiseks. Tulevikus on plaanis Riia lennujaamal parandada lennujaama infrastruktuuri (lennuradade rekonstrueerimine ja lennundusjulgestuse parandamine) ja suurendada terminali, laiendada *check-in*- turvakontrolli- ja pagasi sorteerimisala, ehitada parkimismaja ja luua ühendus Rail Baltica jaamaga. Lisaks tuleb juurde otselende Põhja-Ameerikasse ja Aasiasse ja samuti suureneb sihtkohtade arv ja paraneb ühenduvus. (Rutins 2018)

Siinkohal jõuab töö autor tagasi käesoleva bakalaureusetöö probleemi juurde. Probleem seisneb selles, et Tallinna lennujaam jääb reisijateveo vaatenurgast Riia lennujaamale alla. Järgnevates peatükkides hakateks täpsemalt uurima probleemi olemasolu ja võimalike lahenduste leidmist.

2. UURIMISMETOODIKA KUJUNDAMINE

Bakalaureusetöö eesmärgiks on kaardistada Tallinna lennujaama konkurentsipositsioon Riia lennujaama taustal. Töö eesmärgi saavutamiseks on töötatud läbi varasemad uuringud, läbiviidud kombineeritud küsimustik Eesti elanike hulgas ja süvaintervjuud Tallinna ja Riia lennujaama andmeanalüütikutega.

2.1. Varasemad uuringud

2009. aastal viis Konkurentsiamet läbi konkurentsivolukorra analüüsi Tallinna ja Riia lennujaama vahel. Euroopa Komisjoni kogemuse põhjal peetakse võrreldavate lennujaamade konkurentsi lähtepunktiks teeninduspiirkondade ulatust. Samas ei pruugi kahe või enama lennujaama teeninduspiirkondade kattuvus koheselt tähendada lennujaamade omavahelist konkureerimist. Lennujaamade valikul hindavad reisijad ka muid tegureid, milleks on näiteks ajakulu, lennujaama kaugus ja transpordiühendus lennujaamaga. 2009. aastal tehtud hinnangu põhjal ei ole Riia lennujaam paljude Eesti elanike jaoks esimeseks variandiks, vaid selleks on siiski Tallinna lennujaam.

Umbes 40% Eesti elanikest elas 2009. aastal Harju maakonnas (eelkõige Tallinnas ja selle lähiümbruses) ja samuti on eelpool mainitud piirkonnas elavate inimeste sissetulekud kõrgemad võrreldes teiste Eesti piirkondade elanike sissetulekutega. Eeltoodud faktide põhjal järeldati, et suurem osa lennutranspordi kasutatavatest Eesti elanikest on pärit Harju maakonnast ning Eestisse saabuvate reisijate sihtkohaks on eelkõige Harjumaa. Riia asub Tallinnast umbes 325 km kaugusel ja selle teekonna läbimine võtab umbes 4-4,5 h aega. See tähendab, et Tallinnast ja selle lähiümbrusest reisi alustava inimese jaoks on ebaratsionaalne valik sõita Riia lennujaama, kuna see on nii aja- kui ka rahakulukas. Kuigi reisijad on nõus sõitma ka kaugemasse lennujaama, kui plaanitud on pikem lennureis, ei saa siiski Tallinna ja Riia lennujaama Konkurentsiameti arvates pidada samal geograafilisel turul asuvateks. Tallinna lennujaamast on võimalus lennata mõne tunniga mõnda suuremasse Euroopa linna, kust ümberistumisega saab minna Euroopa-välisele lennule, mis Riia lennujaamast pakutavate sihtkohtade hulgast puudub. Seega on kindlasti paaritunnine lend mugavam kui 4-4,5 tunnine auto- või bussisõit Riiga ja sealt lennukiga edasi. Eriti juhul, kui Riia lennujaamast otseühendus lõpp-sihtkohta puudub. Sellest on tehtud järeldus, et Tallinna ja tõenäoliselt ka muude Eesti piirkondade elanikud ei eelista Riia lennujaama, kuna

see asub kaugemal kui Tallinna lennujaam. Konkurentsiameti hinnangul võivad Pärnu, selle lähiümbruse ja Lõuna-Eesti piirkonnad pidada Riia lennujaama võimalikuks alternatiiviks, kuna lähtekohast Tallinna või Riia lennujaama sõiduks kuluv aeg märkimisväärselt ei erine. Samas ei kasuta kõik reisijad lennujaama jõudmiseks isikliku autot, vaid tähtsaks peetakse ka head transpordiühendust. 2009. aastal sõitis Tallinna ja Pärnu vahel päevas umbes 30 bussi, Riia ja Pärnu vahel aga ainult 5 bussi päevas. Sellest saab järeldada, et ühendus Tallinna lennujaamaga on palju parem, kui seda on Riia lennujaamaga. Kuigi nii mõnedki Eesti piirkonnad asuvad Riia lennujaamale lähemal kui Tallinna omale, ei pruugi inimesed siiski Riia lennujaama eelistada transpordiühenduse piiratud tõttu. Isegi kui mingi hulk Eesti elanikke eelistab Riia lennujaama kodumaa lennujaamale, siis Konkurentsiameti hinnangul ei ole peamiseks põhjuseks geograafiliselt soodne asukoht. Pigem mõjutab inimeste valikuid lennufirmade tegevused. Näiteks eelistatakse Riia lennujaama *Air Baltic*'u odavate lennupiletite tõttu, aga see on juba lennufirmade vaheline konkurents, mitte lennujaamade asendatavusest tulenevad valikud. (Ots 2010)

Postimehe reporteri Lennart Ruuda on 24. jaanuaril 2018 avaldanud suure võrdluse Tallinna ja Riia lennujaama vahel. Selle kohaselt saab väita, et Riia lennujaamale jäädakse alla, kuna juba reisijate arv on viimases lennujaamas kaks korda suurem kui Tallinnas. Peamiselt jääb reisijale silma sihtkohtade arv ja valik Riia lennujaamast, mis võib kõita paljude tähelepanu, sest Riist saab lennata ka Abu Dhabisse ja New Yorki. Ka Riia Lennujaama juht Ilona Lice peab nende lennujaama eeliseks väljumiste ja sihtkohtade (sh otselendude) arvu. Lice hinnangul on Riia lennujaam ülejäänud Baltimaade lennujaamadest viie aasta võrra ees, sest nad on investeerinud erinevatesse taristu- ja arenguprojektidesse, et Riia lennujaama paremaks muuta. Tallinna lennujaama juhi Piret Mürk-Dubout sõnul väärtustavad reisijad üha enam aega ja seepärast eelistatakse pigem otselende kodulennujaamast. (Ruuda 2018)

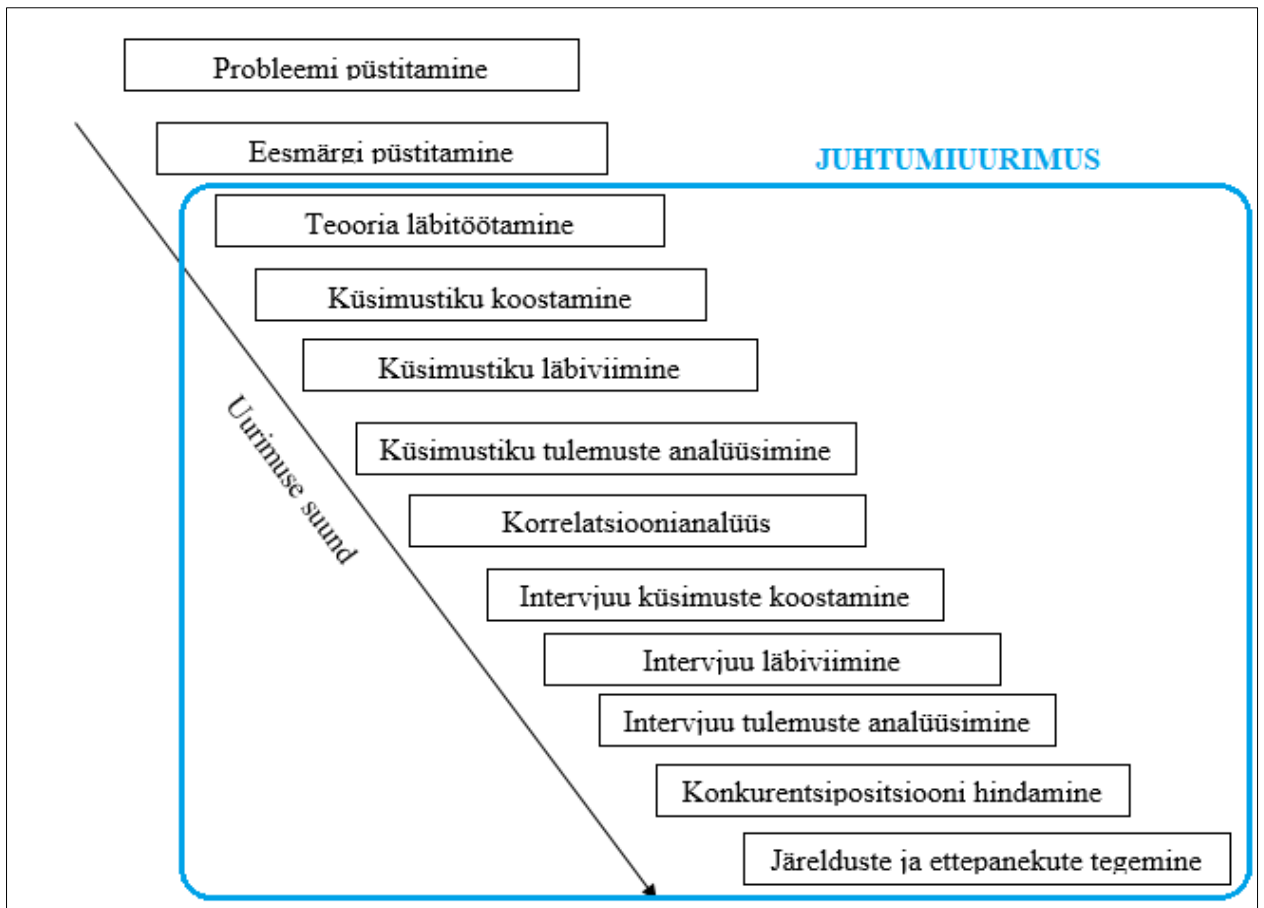
Ülevaatlíkuma pildi saamiseks on autor välja toonud ka mõningased faktid Frankfurdi ja Kopenhaageni lennujaamade arengust, mis on tõstnud nende lennujaamade konkurentsivõimet. Frankfurdi lennujaam, mis on Saksamaa peamine rahvusvaheline lennujaam, on aastatega palju muutunud ja arenenud. 2016. aastal lendas Frankfurdi lennujaamast 60,79 miljonit reisijat. Sellise hulga reisijate teenindamiseks on tehtud lennujaamas suuri muudatusi. 2005. aastal alustati lennujaama laiendamisega, mille raames suurendati ka reisiterminali suurust, mis kahekordistas kaubandusliku ala suurust. Samuti suurendas see põhiterminali võimsust nelja miljoni reisija võrra aastas. 2007. aastal toimus parklate suurendamine, mis andis palju juurde lennujaama

infrastruktuuri arengule. Kõik Frankfurdi lennujaama uuendused ja areng on toonud lennujaamale reisijaid juurde. (Expansion ... 2018)

Samamoodi on arenenud ka näiteks Kopenhaageni lennujaam. 2016. aastal lendas sealt 29 miljonit reisijat, mis on 9,1% suurem kui oli eelneval aastal. Kõik see toimus tänu uute lennuliinide ligimeelitamisele, sest 2016. aastal lisandus 9 uut sihtkohta, mis tähendab, et kokku oli sellel aastal 165 erinevat sihtkohta. Samal ajal suutsid nad säilitada reisijate rahulolu väga kõrgel tasemel, tänu millele reisijad kindlasti uuesti Kopenhaageni lennujaama külastavad. Muidugi tugevdas see ka Kopenhaageni lennujaama konkurentsivõimet Euroopa suurimate lennujaamade vahel. (Copenhagen 2018)

2.2. Uurimisstrateegia

Antud peatükis kirjeldab autor uurimuse jaoks valitud strateegiat ja uurimisetappe. Käesoleva töö eesmärk on välja selgitada, milline on Tallinna lennujaama konkurentsipositsioon Riia lennujaama taustal. Antud uurimuses rakendatakse uurimisstrateegiana juhtumiuurimust (vt Joonis 5), kus andmeid kogutakse ning analüüsitakse kvantitatiivseid ja kvalitatiivseid meetodeid kasutades. Käesoleva töö juhtumiks on Tallinna lennujaama konkurentsipositsioon. Juhtumiuurimuse esmane eesmärk on uurida üksikjuhtumi eripära, kusjuures juhtum on tavaliselt konkreetne ja keeruline protsess. (Simons 2009) Juhtumiuuringu meetod võimaldab uurimuse läbiviijal andmeid konkreetsetes kontekstis täpselt uurida. Enamikul juhtudel valitakse uurimuseks väike geograafiline piirkond, piiratud arv üksikisikuid või ettevõtteid, asutusi. (Zainal 2007, 1)



Joonis 5. Uurimisstrateegia
 Allikas: Autori koostatud

Kõigepealt püstitas töö autor probleemi ja seadis eesmärgi, milleks on Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni kaardistamine Riia lennujaama taustal. Seejärel töötab autor läbi teooria ja varasemad uuringud. Selle põhjal koostatakse küsimustik ja viiakse see Eesti elanike hulgas läbi. Kui küsimustiku jaoks on piisavalt vastuseid laekunud, hakkab töö autor vastuseid analüüsima. Seejärel teeb töö autor korrelatsioonianalüüsi, kus leiab seoseid erinevate mõõdikute vahel. Lähtuvalt küsimustiku vastuste ja analüüsi tulemustest viib autor läbi süvaintervjuud Tallinna ja Riia lennujaama andmeanalüütikutega. Seejärel toimub intervjuude analüüs. Eelnevate tegevuste alusel saab töö autor hinnata Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni Riia lennujaama taustal. Viimaseks etapiks on järelduste ja ettepanekute tegemine Tallinna lennujaamale.

2.3. Andmete kogumine

Käesolev peatükk kirjeldab andmete kogumist. Andmete kogumiseks on töö autor läbi viinud küsimustiku Eesti elanike hulgas ja süvaintervjuu Tallinna lennujaama lennundusanalüüsi juhiga.

2.3.1. Kombineeritud küsimustik

Käesoleva töö üheks uurimismeetodiks on autori poolt koostatud kombineeritud küsimustik. Küsimustiku on võimalik kirjutada mitmel erineval viisil ja seda saab kasutada paljudes erinevates olukordades ja erinevate andmekogumisvahenditega. Selles kirjeldatakse küsimusi, millele soovitakse vastuseid saada ja küsimustiku kaudu antakse vastused uurimuse läbiviijale tagasi. Samade küsimuste esitamine erinevatele inimestele on enamiku uurimuste võtmeks, kuna tänu sellele saab võrrelda inimeste valikuid ja arvamust. (Brace 2008, 2-4)

Autori koostatud küsimustik koosneb nii avatud kui suletud küsimustest. Küsimuste koostamise aluseks oli eelnevalt läbitöötatud teooria ja varasemad uuringud. Kuna antud töö fookuseks on reisijatevedu, siis küsimustiku kasutamine on kõige otstarbekam, sest selle abil on võimalik koguda suur hulk andmeid, et teha üldistusi. Küsitluse läbiviimiseks on kasutatud *Google Forms* platvormi, sest see on vastajatele mugavam ja kiireim võimalus. Küsimustik on välja toodud lisades (vt Lisa 3). Käesoleva uurimuse valimiks on Eestis elavad inimesed. Küsitlust levitati autori Facebooki profiilil, sealt edasi jagatud tuttavate-sõprade profiilil, erinevates ülikoolide-kõrgkoolide gruppides, reisigruppides ja reisilehel Trip.ee. Andmeid laekus 11. märtsist kuni 16. aprillini.

Küsimustik koosnes viiest küsimusest, mis kõik olid kohustuslikud. Selle esimese osa moodustasid demograafilised küsimused, mis sisaldasid vastaja vanust ja alalist elukohta. Seejärel suunduti vastaja reisimisharjumuste juurde. Kolmanda küsimusega tahab autor teada, kui palju vastaja aastas keskmiselt lendab, et teha järeldusi ja võimalusel tuua protsentuaalselt välja, kui palju Tallinna lennujaam reisijaid Riia lennujaamale kaotab. Seejärel uuriti, miks eelistatakse Tallinna või Riia lennujaama. Mõlema küsimuse puhul oli 6 valikuvarianti, kus oli võimalus valida neist soovi korral kõik ja lisaks oli variant muu, kuhu vastaja sai lisada põhjuse, miks eelistab, mida variantide hulgas ei olnud. Nende küsimuste vastused on antud küsimustiku tulemuste jaoks kõige olulisemad, kuna need annavad vahetu ülevaate Eesti elaniku eelistuste põhjustest ühe või teise lennujaama puhul. Lõpetuseks oli võimalus igal küsimustiku vastajal lisada tagasiside autori koostatud küsimustikule.

2.3.2. Süvaintervjuud Tallinna ja Riia lennujaama analüütikutega

Lähtuvalt küsimustiku tulemustele on töö autor läbi viinud poolstruktureeritud süvaintervjuud Tallinna lennujaama lennundusanalüüsi juhi Katrin Poelliga ja Riia lennujaama andmeanalüütiku

Reinis Rutinsiga. Intervjuude küsimused on välja toodud lisades (vt Lisa 4 ja 5). Süvaintervjuu on kõige tavalisem kvalitatiivse uurimuse meetod. Poolstruktureeritud süvaintervjuu on sarnane vestlusele kahe inimesel vahel, kes arutavad ühisel teemal, kusjuures diskussioon on avatud ja aus. Sisuliselt hõlmab see uurimuse läbiviija küsimusi ja intervjuueeritava vastuseid, millest püütakse saada võimalikult palju teavet. (Morris 2015, 1-3) Töö autor viis intervjuud läbi, et saada parem ülevaade mõlema lennujaama tugevatest ja nõrkadest kohtadest ja tulevikuplaanidest, kuidas konkurentsipositsiooni parandada.

Käesolevas juhtumiuuringus on läbi viidud süvaintervjuu Tallinna lennujaama lennundusanalüüsi juhi Katrin Poelliga. Intervjuu eesmärgiks oli saada hinnang Tallinna lennujaama praegusele olukorrale ja tulevikuplaanidele, mis on seotud reisijateveo arendamisega. Intervjuu viidi läbi 1. mail ja selle pikkuseks oli 30 minutit. Intervjuu küsimused olid eelnevalt ettevalmistatud ja seatud loogilisse järjekorda. Samuti saadeti intervjuu küsimused enne intervjuud intervjuueeritavale tutvumiseks. Töö autor küsis küsimusi ja intervjuueeritava vastused lindistati üles.

Intervjuu peamised teemad olid lennujaama põhi-/kõrvaltegevused, tugevad/nõrgad kohad, konkurentsipositsioon Riia lennujaama taustal, senine areng ja tulevikuplaanid. Intervjuu eesmärk oli koguda informatsiooni Tallinna lennujaama tegevuste ja reisijatele tähtsate arengute ja tulevikuplaanide kohta, et hinnata konkurentsipositsiooni Riia lennujaama taustal. Lisaks on intervjuu käigus lastud lennundusanalüüsi juhil hinnata Tallinna lennujaama 1-5 skaalal erinevate kriteeriumide põhjal, kus 1 on väga halb, 2 halb, 3 rahuldav, 4 hea ja 5 suurepärase. Kriteeriumideks olid asukoht kesklinnast, ligipääsetavus, ühistranspordi kasutatavus, sihtkohtade arv lennujaamast, lennuliinide arv, lennujaama infrastruktuur ja lennujaamas pakutavad teenused.

Riia lennujaama andmeanalüütiku Reinis Rutinsiga viidi intervjuu läbi e-kirja teel, kuna kohalesõit oleks olnud tülikas ja pikk. Intervjuu vastused saadi 30. aprillil. Intervjuu eesmärgiks oli teada saada lennujaama tegevused, keda peetakse lennujaama konkurentideks, kui suur konkurent on Tallinna lennujaam Riia lennujaamale ja milliste teiste lennujaamadega konkureeritakse. Samuti küsis autor intervjuu käigus, kuidas on parandatud lennujaama ligipääsetavust, millised on olnud arengud ja millised on Riia lennujaama tulevikuplaanid.

2.4. Andmete analüüsi meetod

Sageli pakub huvi kahe erineva tunnuse seose uurimine. Selle käigus tahetakse välja uurida, kas need tunnused sõltuvad või ei sõltu üksteisest. (Sauga 2017, 389) Antud peatükis kirjeldab autor valitud analüüsimeetodit, milleks on korrelatsioonianalüüs. Seda meetodit on analüüsitud läbi *Microsoft Excel*'i, kasutades *Data Analys* funktsiooni, et leida seos uuritavate mõõdikute vahel.

Sauga (2017) on korrelatsiooni mõiste lahti seletanud järgmiselt: „Korrelatsioon on juhuslike suuruste X ja Y vahel esinev statistiline seos.“ Seega on see kahe muutuja vahelise seose otsimine. Korrelatsioon näitab, kas muutujate vahel on seos või ei ole. Käesolevas töös leitakse kahe teguri vaheline *Pearson*'i korrelatsioonikordaja, mis tähistab lineaarse seose tugevust ja suunda. See on leitab *Microsoft Office Excel*'i funktsiooni CORREL abil. Korrelatsioonikordaja leidmiseks vajalik valem on järgmine:

$$r = \frac{\sum(x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{n\sigma_x\sigma_y}$$

kus

n – korreleeruvate suuruste X ja Y väärtuste x_i ja y_i paaride arv,

\bar{x} - aritmeetiline keskmine,

\bar{y} – aritmeetiline keskmine,

σ_x – vastav standardhälve,

σ_y – vastav standardhälve.

Korrelatsioonikordaja on ühikuta suurus ja selle väärtus on -1 ja 1 vahel ($-1 < r < 1$). Kui $r = 0$ või on väga lähedal sellele, siis korrelatsioon puudub. Kui $|r| = 1$, siis on tegemist täielikult korreleeruvate suurustega. Kui r väärtus on 0 ja 1 vahel, on tegemist positiivse korrelatsiooniga, mis tähendab, et kui üks suurus kasvab, siis kasvab ka teine suurus. Kui r väärtus on aga -1 ja 0 vahel ($-1 < r < 0$), siis on tegemist negatiivse korrelatsiooniga, mis tähendab, et kui üks suurus kasvab, siis teine suurus kahaneb. Samuti on kokkuleppeliselt piiritletud, milline on nõrk, keskmine ja tugev seos. Need on vastavalt $|r| \leq 0,3$, $0,3 < |r| < 0,7$ ja $|r| < 0,7$. (*Ibid.*)

Korrelatsioonianalüüs on käesolevas töös oluline, et määrata erinevate mõõdikute omavahelist seost. Näiteks leitakse seos lennuliinide ja potentsiaalsete reisijate arvu vahel, sihtkohtade ja potentsiaalsete reisijate vahel.

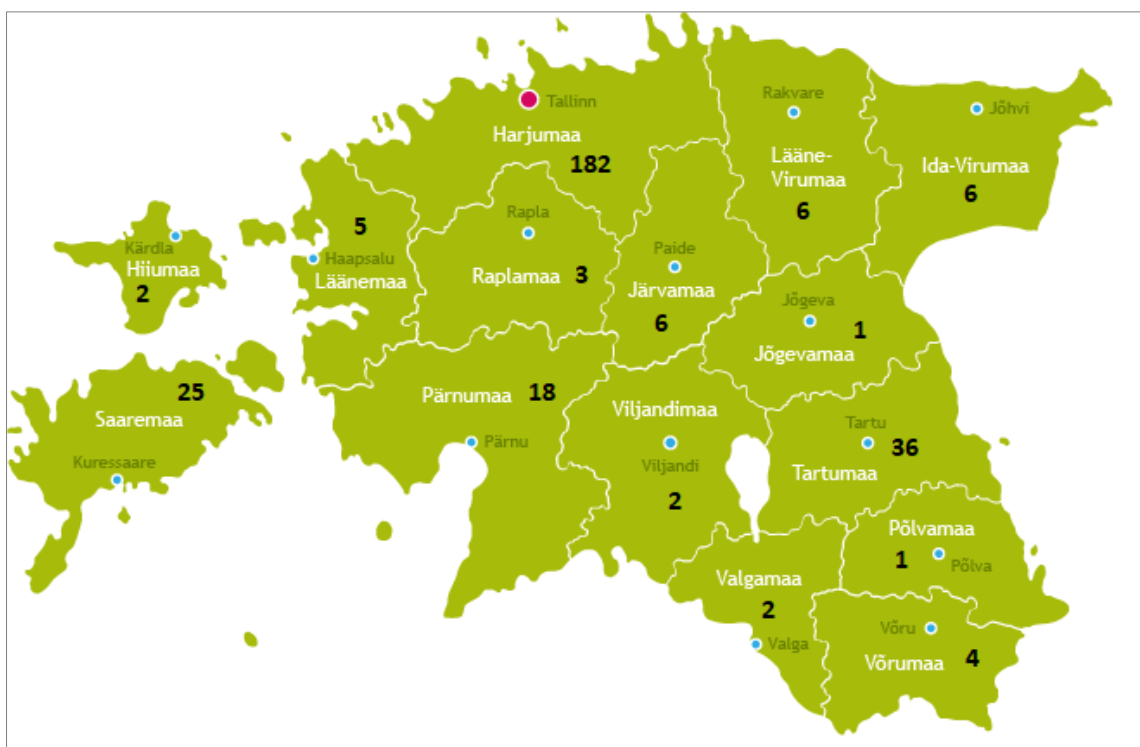
Käesoleva bakalaureusetöö probleemi lahendamiseks ja lahenduse leidmiseks analüüsib autor kombineeritud küsimustiku vastuseid ja intverjuusid. Nende põhjal saab autor hinnata Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni ja teha ettepanekuid konkurentsiolukorra parandamiseks.

3. TULEMUSED JA ANALÜÜS

Järgnevates peatükkides on töö autor analüüsinud küsitluse ja intervjuu tulemusi ja teinud selle alusel järeldused. Küsimustikule vastanuid oli 303, millest analüüsikõlblikud olid 299. Vastajate vanus jäi 15-77 eluaasta vahele. 41% vastanutest oli vanuses 15-25, 48% 26-50 ja üle 50-aastaseid oli 11%.

3.1. Küsimustiku kirjeldav statistika

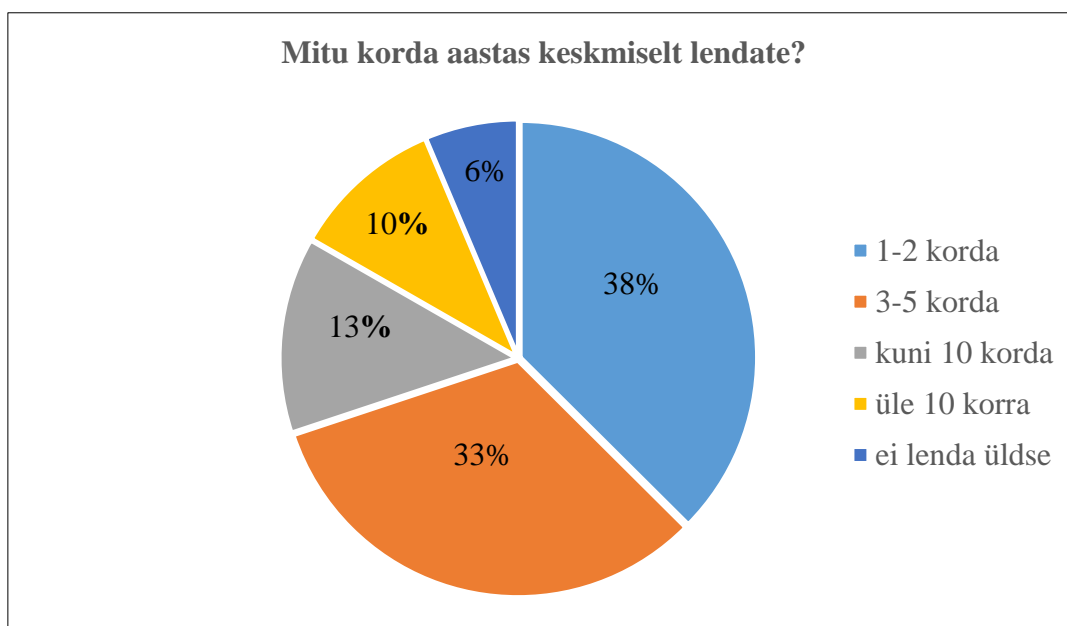
Uuringu käigus küsiti vastajatelt nende alalist elukohta, et selle järgi järgnevate küsimuste abil järeldusi teha. Isiku elukohal võib olla märkimisväärselt suur roll lennujaamade valikul. Alljärgneval joonisel (vt Joonis 6) on välja toodud vastajate alaline elukoht maakonniti. Kõige rohkem vastanuid oli Harju maakonnast (182), sellele järgnes Tartumaa (36) ja Saaremaa (25).



Joonis 6. Vastajad maakonniti
Allikas: Autori poolt koostatud

Järgnevalt uuriti vastajatelt, mitu korda aastas nad keskmiselt lennukiga lendavad. Suurem osa vastajatest lendab 1-2 korda aastas, millele järgnes 3-5 korda ja juba märkimisväärselt vähem

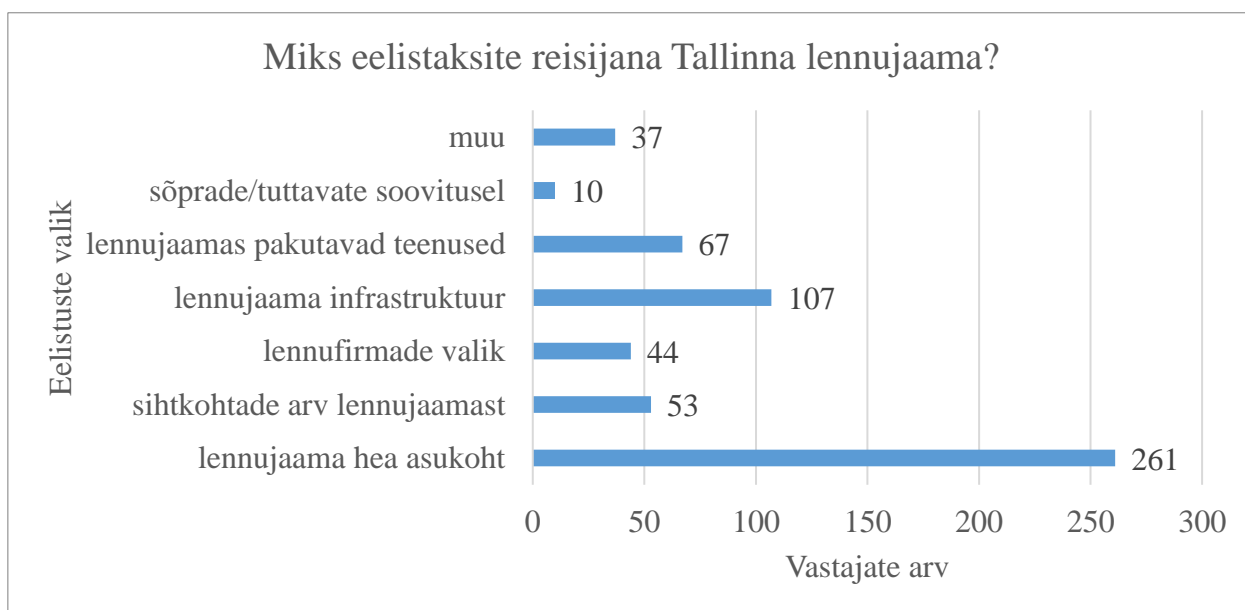
lendab reisijaid aastas kuni või üle 10 korra. Tulemused on välja toodud ka alljärgneval joonisel (vt Joonis 7).



Joonis 7. „Mitu korda aastas keskmiselt lendate?“
Allikas: Autori poolt koostatud

Kõige eelistatuim valik vastajate hulgas küsimusele „Miks eelistaksite reisijana Tallinna lennujaama?“ oli lennujaama hea asukoht. Selle valis 261 vastajat 299-st. Eesti elanike hulgas tehtud küsitluse tulemusena, on see vastus täiesti arusaadav. Harju maakonna ja selle lähipiirkonna elanike loogiliseimaks valikuks Tallinna ja Riia lennujaama vahel on muidugi Tallinna lennujaam, aga sama valiku tegid ka näiteks vastajad, kelle alaline elukoht on Ida-Virumaa, Järvamaa, Jõgevamaa, Läänemaa, Lääne-Virumaa, Põlvamaa, Pärnumaa, Saaremaa, Tartumaa. Vastanute arvust järgnevas eelistatuimaks põhjuseks oli lennujaama infrastruktuur, mis hõlmab endas terminale, parklaid ja ühistranspordi kättesaadavust. Vastajate hulgast valis selle 107 inimest. 67 inimest valis Tallinna lennujaama eelistamise põhjuseks lennujaamas pakutavad teenused (poed, söögikohad jne). Lisaks nendele oli valikuvariantides ka lennufirmade valik, sihtkohtade arv lennujaamast, sõprade/tuttavate soovitusel ja muu, mille vastajate arv on näha alljärgneval joonisel (vt Joonis 8). Muu valiku juures oli vastajal võimalus lisada enda eelistus, mida küsimustikus välja pole toodud. Selle all oli toodud eelistusena välja Tallinna lennujaama eesti keelne teenindus, lähedus kodule, hea ühendus liinibussidega, Riist ei lähe lendu soovitud sihtkohta, Tallinna lennujaam on kodulennujaam, kaugete sõitmine võtab aega ja raha, hea transpordiühendus

lennujaamast kesklinna, mugavus, tegu on väikse lennujaamaga. 2 vastajat vastas, et nad ei eelistagi Tallinna lennujaama.

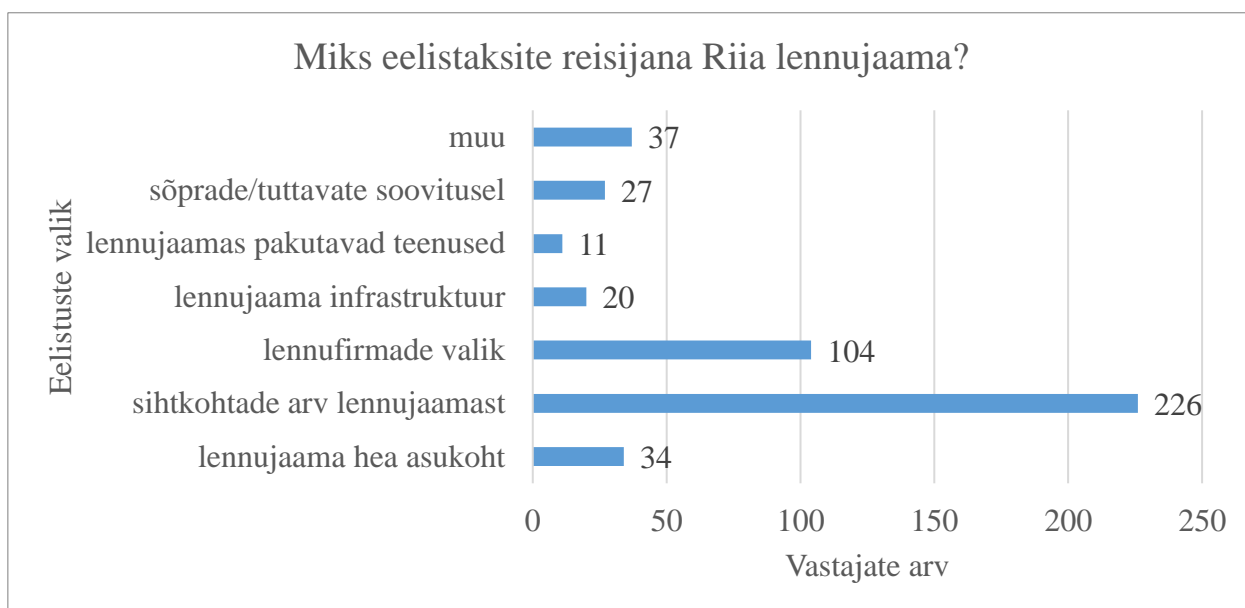


Joonis 8. „Miks eelistaksite reisijana Tallinna lennujaama?“

Allikas: Autori poolt koostatud

Eesti elanikud eelistaksid Riia lennujaama kõige rohkem sihtkohtade arvu pärast lennujaamast. Neid on Tallinna lennujaamaga võrreldes 62 tükki rohkem. Sellele järgnes lennufirmade valik, mida valisid 104 isikut. Siinkohal on Tallinna ja Riia lennujaamas pakutavate lennufirmade erinevus ainult 2 lennuettevõtet. Põhjuseks võib siiski välja tuua selle, et Riist pakuvad lennufirmad lende ka Euroopast välja, mistõttu võivad paljud Eesti elanikud eelistada Tallinna lennujaamale Riia lennujaama. Küsitluse vastajate hulgast on valiku põhjuseks valinud lennujaama hea asukoht vaid 34 inimest. Nende inimeste alaliseks elukohaks on Harjumaa, Saaremaa, Tartumaa, Järvamaa, Pärnumaa, Viljandimaa. Võrreldes Tallinna ja Riia lennujaama eelistuste valikus infrastruktuuri, siis Riia lennujaama puhul valisid selle vaid 20 vastajat. Samuti valiti umbes 6 korda vähem lennujaamas pakutavate teenuste valikut. Samas mõjutab Riia lennujaama valikut rohkem sõprade/tuttavate soovitusel – Riia lennujaama on soovitatud 27 küsimustiku vastajale. Alljärgneval joonisel (vt Joonis 9) on näha, et muu variandi juurde on vastanud 37 inimest. Nende hulgas olid eelistusteks lisatud, et Tallinna lennujaamast ei lähe soovitud sihtkohta lende, kuhu aga Riia lennujaamast lendab, Riia lennujaamast on soodsam, Riist läheb tunduvalt rohkem otselende ja on rahakotisõbralikum. Samas on vastajaid, kes on

kirjutanud, et ei eelistaks üldse Riia lennujaama, kuna pole seal kunagi käinudki või asub see liiga kaugel. Üks vastaja on toonud välja lausa, et väldib Riia lennujaama.



Joonis 9. „Miks eelistaksite reisijana Riia lennujaama?“

Allikas: Autori poolt koostatud

Küsimustiku vastuste põhjal võib järeldada, et Eesti elanikud eelistavad kodulennujaama selle hea asukoha pärast. Seda peavad kohalikud inimesed Tallinna lennujaama konkurentsieeliseks, kuna see on kodulennujaam ja asub ka kesklinnale lähedal ja üldse on ligipääs lennujaamale hea. Vastuste põhjal on Eesti elaniku jaoks Riia lennujaama konkurentsieeliseks sihtkohtade arv, mida valis 75% küsimustiku vastanutest. Seda võib tõesti pidada suureks eeliseks Tallinna lennujaama ees.

3.2. Korrelatsioonianalüüsi tulemused

Uurimuse käigus viidi läbi korrelatsioonianalüüs, et leida seos erinevate konkurentsimeetodite vahel. Töö autor on *Microsoft Office Excel*'it kasutades koostanud korrelatsiooni maatriksi. See on tehtud saadud tulemuste põhjal ja selle koostamiseks on kasutatud *Excel*'i tööriista *Data Analysis*.

Kõigepealt on leitud reisijate arvu ja lennujaamas pakutavate sihtkohtade vaheline seos Tallinna lennujaama andmete põhjal. *Pearson*'i korrelatsioonikordaja on $r=0,99$. Kordaja näitab, et

korrelatsioon on positiivne, sest $0 < r < 1$. Kui korrelatsioonikordaja absoluutväärtus $|r| \geq 0,7$, siis seos on tugev. Sellest võib järeldada, et seos sihtkohtade arvu ja reisijate arvu vahel on tugev. Kui suureneb sihtkohtade arv lennujaamas, kasvab ka reisijate arv.

Järgnevalt võrdles autor Tallinna lennujaama reisijate arvu ja lennujaama teenindavate lennufirmade arvu seost aastal 2014-2017. *Pearson*'i korrelatsioonikordaja on $r=0,26$, mis näitab et korrelatsioon on samuti positiivne nagu eelmise seose puhul. Aga tegemist on seekord nõrga seosega, kuna korrelatsioonikordaja $|r| \leq 0,3$. Sellest võib järeldada, et lennufirmade arvu vähenemine ei mõjuta tugevalt reisijate arvu suurenemist. Kindlasti suurendaks aga see, kui uute lennufirmade tulekuga lisanduksid ka uued sihtkohad.

Saadud seostest võib järeldada, et lennujaamade konkureerimist mõjutab kogu lennujaama tulemuslikkuse mõõdikute järgi kõige enam reisijate arv, sihtkohtade arv lennujaamast ja lennufirmade arv. Samas on muidugi väga tähtis lennujaama asukoht kesklinnast, lennujaama ligipääsetavus ja ühistranspordi kasutamise võimalused, mis on väga olulised aspektid, et inimesed mingit lennujaama eelistaksid. Muidugi ei saa välja jätta ka ülejäänud mõõdikuid, kuna igaüks neist on mingil moel lennujaamade konkureerimisel oluline.

3.3. Intervjuude kokkuvõte

Intervjuud viidi läbi Tallinna lennundusanalüüsi juhi Katrin Poelliga ja Riia lennujaama andmeanalüütiku Reinis Rutinsiga. Käesolevas peatükis on tehtud kokkuvõtte läbiviidud intervjuudest. Intervjuude küsimused on saadaval lisades (vt Lisa 4 ja 5).

Tallinna lennujaam peab oma reisija lisandväärtuseks seda, et Tallinna lennujaama ei saa pidada maailma suurimaks, aga maailma koduseimaks küll ja seda ka lennujaam üritab. Riia lennujaam seevastu peab reisija jaoks tähtsaks lennujaamas asuvaid tollimaksuvabu poode ja söögikohti, kus reisijal on enne lendu mugav ja mõnus oodata. Kui reisija tunneb ennast lennujaamas hästi, siis on ta kindlasti meelsasti nõus uuesti sealt lendama ja tarbib heameelega lennujaamas pakutavaid teenuseid.

Igal lennujaamal on omad tugevad ja nõrgad kohad. Tallinna lennujaama puhul on reisija vaatenurgast üks suurimaid plusse lennujaama asukoha lähedus kesklinnast. Võrreldes paljude

teiste lennujaamadega Euroopa kontekstis on Tallinna lennujaam kesklinna lennujaam, kust on väga mugav kesklinna pääseda. Riia lennujaamal on kõige madalamad lennundustasud Baltikumis ja arenenud infrastruktuur. Samuti on Riial oma riiklik lennuettevõtja airBaltic, tänu millele on ka rohkem sihtkohti lennujaamast. Nii Tallinna kui Riia lennujaama puhul on reisijate arv aastatega suurenenud ja tihtipeale, eriti tiptundide ajal, jääb reisiterminal kitsaks. Lisaks võiks Tallinna lennujaama puhul reisijate seisukohalt olla sihtkohtade arv parem, aga sellel on juba omad objektiivsed põhjused, miks see arv praegu selline on.

Tallinna lennujaama võrreldakse enim lähilennujaamadega, eriti Riia lennujaamaga. Riia lennujaamale jäädakse eelkõige alla sihtkohtade vähese valiku pärast, aga samas on Eesti koduturg ka oluliselt väiksem ja asub oma peamistest sihtturgudest mõnevõrra kaugemal. Riia lennujaam peab oma konkurentideks kõiki Balti riikide lennujaamasid. Tallinna lennujaam on neile peamine konkurent kaubaveo suhtes ja reisijateveo puhul on Leedu lennujaamad, kus reisijate turg väga kiiresti kasvab. Riia lennujaama eelised Tallinna lennujaama ees on parem infrastruktuur (läbilaskevõime on suurem), madalamad lennundustasud, otselennud ja sihtkohtade suurem arv ning rohkem kaubandusruume. Praegu on küll Riia lennujaam Baltikumi juhtiv lennujaam, aga konkurents kasvab nii reisijate- kui ka kaubaturgudel.

Iga inimene reisib oma rahakoti suuruse järgi, aga Eesti elanik võiks siiski eelistada ju oma kodulennujaama. Sageli võib odavus olla näiline, et kui saadakse lennupiletid Riist 50 eurot odavamalt, siis sageli ei mõelda selle peale, kui suur on ajakulu ja lisaks veel bussi/autoga lisanduvad kütuse- ja parklatasud. Kõiki neid aspekte arvesse võttes, võib ju Tallinna lennujaamast lendamine olla siiski odavam ja palju mugavam. Samas kui võrrelda Helsingi lennujaamaga, siis Tallinnast kindlasti otselendu Roheneemesaartele lendama ei hakka, seega lähevad Eesti elanikud, kas lennuki või laevaga Soome, et sealt edasi lennuki peale minna. Lennuliinide valik on paratamatult aspekt, mis Tallinna lennujaama kasuks ei räägi.

Nagu juba eelpool on välja tulnud, siis Tallinna lennujaam asub kesklinnale väga lähedal ja samuti on ühistranspordiühendus erinevate piirkondade vahel hea, seda juba tänu trammiliikluse lisandumisele. Samuti on ligipääs takso ja isikliku autoga hea. Ligipääsetavuse arendamise võimalustega tegeletakse kogu aeg. Hetkel käib Tallinna lennujaama uue parkimismaja ehitamine, mis kindlasti tulevikus mõjutab ligipääsetavust ja üldist liikluskeemi. Ka Riia lennujaama ligipääsetavuse parandamisega on tegeletud. Näiteks on suurendatud reisijate autodele mõeldud

pikajaalist parklat ja samuti on bussiliini ühendust Riia kesklinnaga parandatud. Raudteeühendus Rail Balticuga on planeeritud 2023. aastal.

Sageli võib lennujaama atraktiivsust mingil määral mõjutada teiste oluliste sõlmpunktide konkurentsivõime. Tallinna puhul Tallinna Bussijaam, Tallinna Reisisadam, Balti Jaam. Katrin Poelli arvates ei tohiks need väga mõjutada, kui siis just Peterburi bussiliin, aga seda ei osata täna hinnata. Samuti ei suudeta hinnata seda mahtu, kui palju minnakse Tallinnast bussiga Riiga, et sealt edasi lennuki peale minna. Mis aga võib mõjutama hakata Tallinna lennujaama atraktiivsuse vähenemist on Katrin Poelli sõnul Rail Baltic.

3.4. Konkurentsipositsiooni hindamine

Et hinnata Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni, võrdles autor seda erinevate mõõdikute abil Riia lennujaamaga. Autori poolt koostatud alljärgneva tabeli (vt Tabel 3) eesmärk on Tallinna lennujaama positsioneerimine Riia lennujaama taustal ja välja selgitada mõlema lennujaama konkurentsieelised. Hinnang kujuneb küsimustiku vastuste, interjuude analüüsi ja autori poolt tehtud uurimuse alusel. Kuna tabelisse kantud mõõdikud ei ole kõik sama kaaluga, siis on tabeli teises veerus toodud välja selle mõõdiku osatähtsus konkurentsipositsiooni hindamisel. Osakaalude kogusumma on üks. Tallinna ja Riia lennujaama on hinnatud skaalal 1-5, kus 5 on suurepärase, 4 hea, 3 rahuldav, 2 halb ja 1 väga halb. Hinnangud on korrutatud läbi mõõdiku osakaaluga ning nii on saadud Tallinna lennujaama positsioon võrreldes Riia lennujaamaga.

Tabel 3. Tallinna lennujaama võrdlus Riia lennujaamaga

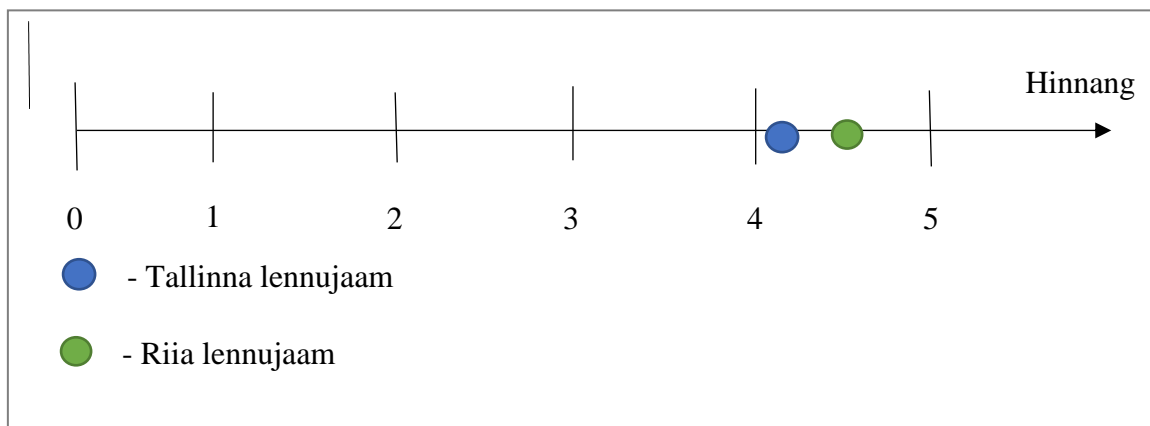
Mõõdik	Osakaal	Tallinna lennujaam		Riia lennujaam	
		Hinnang (5 max)	Kaalutud punktid	Hinnang (5 max)	Kaalutud punktid
sihtkohtade arv	0,2	4	0,8	5	1,0
lennufirmade arv	0,1	4	0,4	5	0,5
lennujaamas pakutavad teenused	0,1	5	0,5	5	0,5
lennujaama asukoht	0,2	5	1,0	4	0,8
lennujaama infrastruktuur	0,1	4	0,4	5	0,5
ligipääsetavus	0,1	4	0,4	4	0,4
läbilaskevõime	0,1	3	0,3	5	0,5
ühistranspordi võimalused	0,1	4	0,4	3	0,3
Kokku:	1,0		4,2		4,5

Allikas: Autori koostatud

Tallinna ja Riia lennujaama tase on üsna ühtlane, sest lõpptulemuse vahe on äärmiselt väike. Sihtkohtade arvu poolest on Riia lennujaam Tallinna lennujaamast ees. See tuli välja juba intervjuust Katrin Poelliga, kes ütles, et lennuliinide arv on aspekt, mis Tallinna lennujaama kasuks ei räägi. Lennufirmade arv mõlema lennujaama puhul erineb vaid kahe firma poolest, aga see, mis mõjutab Riia lennujaama suuremat hinnangut on fakt, et Riia lennujaamas teenindavad lennufirmad lendavad ka Euroopast välja (nt New York'i). See võib kindlasti olla üks aspektidest, miks Eesti elanikud võivad eelistada Riia lennujaama kodulennujaamale. Nii Tallinna kui Riia lennujaamas pakutavad teenused on väga head, sest mõeldud on kõikidele inimestele, kellel on erinevad vajadused. Mõlemas lennujaamas asub mitmeid poode ja söögikohte ja muid võimalusi lennueelsel ajal aega veeta. Lennujaama asukoht on märgatavalt parem Tallinna lennujaamal, sest see asub kesklinnale 6 km lähemal kui Riia lennujaam Riia kesklinnast. Lennujaama infrastruktuur on Tallinna lennujaamas natuke halvem kui see on Riias, sest Tallinna lennujaama terminal jääb tipphooaegadel sageli liiga kitsaks, mille pärast on ka lennujaama läbilaskevõime väiksem kui see olla võiks. Riia lennujaama terminali on aastate jooksul suurendatud, mis on omakorda tõstnud ka lennujaama läbilaskevõimet. Tallinna lennujaama pääseb ligi nii isikliku autoga, taksoga kui ka ühistranspordiga. Ühistranspordi võimalused on Tallinna lennujaamas paranenud, tänu trammiühenduse lisandumisele. Lisaks sellele on 26 erinevat bussiliini, mis lennujaama Harjumaa erinevatest asukohtadest sõidavad. Riia lennujaama sõidab aga ainult üks bussiliin. Selle poolest

on Tallinna lennujaam Riia lennujaamast paremal positsioonil, kuna ühendus erinevate piirkondadega on hea.

Alljärgneval joonisel (vt Joonis 10) on visuaalselt välja toodud Tallinna lennujaama konkurentsipositsioon Riia lennujaama taustal. Joonis on koostatud konkurentsipositsiooni hindamise alusel.



Joonis 10. Tallinna ja Riia lennujaama konkurentsipositsioonid üksteise suhtes
Allikas: Autori koostatud

Analüüsi ja hindamise käigus on selgunud, et Riia lennujaamal on tõesti eeliseid Tallinna lennujaama ees, aga neid ei ole märkimisväärselt palju. Nendest koos järelduste ja ettepanekutega on kirjutatud töö viimases alapeatükis.

3.5. Järeldused ja ettepanekud

Töö autor on analüüsinud ja hinnanud Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni Riia lennujaama taustal. Selle jaoks on läbi viidud küsimustik, intervjuud ja läbitöötatud varasemad uurimused ja teooria.

Võttes aluseks antud töö raames läbi viidud küsimustiku ja intervjuu vastuseid, saab teha järeldusi Tallinna lennujaama eelistuste kohta Eesti elaniku vaatenurgast. Tallinna ja Riia lennujaama reisijate arv aastas on märkimisväärselt erinev. Samas aga on Eestis umbes 0,7 mln elanikku vähem, mis tähendab, et koduturg on palju väiksem kui seda on Lätis. Eesti elanikud eelistavad kõigepealt ikkagi oma kodulennujaama, kuna selle asukoht on hea, sinna on kerge ligipääseda nii isikliku autoga kui ka ühistranspordiga. Viimase ühendus on aastatega palju paranenud, mis on

reisija vaatenurgast väga hea. Siinkohal võiks aga ettepanekuna välja tuua võimaliku sõidugraafiku uuendamise mõnedel ühistranspordiliinidel, mis sõidaksid ka öisel ajal (nt kord tunnis), et oleks võimalik liigelda ühistranspordiga ka pärast öist lendu. Nagu eelnevalt mainitud, siis tulevad inimesed väga palju isikliku autoga lennujaama ja hetkel käib uue parkimismaja ehitamine Tallinna lennujaama, mis parandab tulevikus kindlasti ligipääsetavust ja üldist liiklusskeemi.

Sihtkohtade arv lennujaamast on aga Tallinna lennujaama üks nõrkadest kohtadest. Samas läbibrääkimised erinevate lennufirmadega käivad iga päev ja nagu intervjuu käigus välja tuli, siis lennujaamal on selle puhul objektiivsed piirangud, miks antud hektel on just selline arv sihtkohti. Korrelatsioonianalüüsi läbiviimise tulemustest lähtuvalt võib aga järeldada, et kui suureneb sihtkohtade arv, siis suureneb ka reisijate arv. Nende kahe mõõdiku vahel on väga tugev seos. Siinkohal võiks ettepanekuna välja tuua, et Tallinna lennujaam võiks oma sihtkohtade hulka tuua mõne eksootilisema koha, kuhu näiteks Riia lennujaamast lennata ei saa. See tõstaks kindlasti reisijate arvu Tallinna lennujaamas. Reisijate arvu suurenedes jääb aga tihti puudu ruumist, kus lennueelseid protseduure läbi viia. Tallinna lennujaama arenguplaanis on täiesti olemas terminali laiendamise plaan, mis muudab lennueelsete protseduuride läbiviimise palju mugavamaks ja sujuvamaks.

Lennufirmade valik on väga sarnane Riia lennujaamale. Seega see oluliselt konkurentsiolukorda ei muuda. Kui Tallinna lennujaam aga lennufirmade arvu täiendab, siis võiksid need olla odavlennufirmad, kuna tänapäeval soovivad inimesed reisida nii odavalt kui võimalik. Samuti võib see vähendada arusaama, et Riia lennujaamast saab odavamad lennupiletid, kuigi ei arvestata sinna ja tagasi sõitmisel tekkivate kuludega, mis lõppkokkuvõttes teevad sama välja, kui lennata Tallinnast.

Alljärgnevas tabelis (vt Tabel 4) on välja toodud erinevad kriitilised edutegurid, mis mõjutavad lennujaamade konkurentsivõimelisust. Nii Tallinna kui ka Riia lennujaama puhul on ära märgitud, millised võtmetegurid muudavad need lennujaamad konkurentsivõimeliseks.

Tabel 4. Kriitilised edutegurid Tallinna ja Riia lennujaamas

Kriitilised edutegurid	Tallinna lennujaam	Riia lennujaam
hea asukoht kesklinnast	✓	–
sihtkohtade arvu rohkus	–	✓
mitmekesine lennufirmade arv	–	✓
hea ühistranspordiühendus	✓	–
mitmekesine teenuste valik lennujaamas	✓	✓
hea infrastruktuuri olemasolu	✓	✓
hea ligipääsetavus	✓	✓

Allikas: Autori koostatud

Tallinna lennujaama kriitilised edutegurid, mis konkurentsipositsiooni oluliselt mõjutavad on lennujaama hea asukoht kesklinnast, hea ühistranspordiühendus erinevate piirkondadega ja hea infrastruktuuri olemasolu, mida jätkuvalt paremaks muudetakse. Samuti on Tallinna lennujaama ligipääs hea ja teenuste valik lennujaamas on mitmekesine – mõeldud on igale kliendile. Võrreldes Riia lennujaamaga on Tallinna lennujaama tugevusteks selle hea asukoht ja ühistranspordiühendus, Riia tugevusteks aga sihtkohtade ja lennufirmade arv. Siinkohal võib teha Tallinna lennujaamale ettepaneku hoida ja täiustada lennujaama tugevusi ja rõhuda selle kvaliteedile, et meelitada juurde uusi kliente ja mitte kaotada neid, kes on Tallinna lennujaama juba kasutanud.

KOKKUVÕTE

Kokkuvõtteks tahab autor öelda, et antud töö eesmärk on kaardistada Tallinna lennujaama konkurentsipositsioon Riia lennujaama taustal. Probleem seisneb selles, et Tallinna lennujaam jääb Riia lennujaamale konkurentsivolukorras alla. Autor on uurimisstrateegiaks valinud kombineeritud juhtumiuurimuse, kus andmeid kogutakse ja analüüsitakse kasutades nii kvantitatiivseid kui ka kvalitatiivseid meetodeid. Käesoleva töö juhtumiks oli Tallinna lennujaama konkurentsipositsioon. Autor toetub oma töös ka varasematele uuringutele ja teoreetilisele kirjandusele. Andmete kogumiseks on autor läbiviinud kombineeritud küsimustiku *Google Forms* platvormil, kuna selle kasutamine on küsimustiku vastajale kõige mugavam ja lihtsam variant. Lisaks küsimustikule viis autor läbi süvaintervjuud Tallinna lennujaama lennundusanalüüsi juhi Katrin Poelliga ja Riia lennujaama andmeanalüütiku Reinis Rutinsiga.

Küsimustik viidi läbi Eesti elanike hulgas ja analüüsikõlblikke vastuseid oli 299. Vastuste analüüs näitas, et suurem osa vastajatest lendab 1-2 korda aastas. Tallinna lennujaama eelistab vastanutest 89% ja peamised eelistuse põhjused olid lennujaama hea asukoht, lennujaama hea infrastruktuuri olemasolu ning lennujaamas pakutavate teenuste mitmekesisus. Samuti toodi välja eelistuse põhjuseks, et Tallinna lennujaam on ikkagi kodulennujaam, kus teenindus on eesti keelne ja kaugemale sõitmine võtab aega ja raha. Riia lennujaama eelistab Eesti elanik seal pakutavate sihtkohtade ja lennufirmade pärast. Lisaks olid vastajad välja toonud, et Riia lennujaamast on soodsam minna, sealt läheb rohkem otselende, aga vastati ka, et ei eelistatagi üldse Riia lennujaama, kuna see asub liiga kaugel.

Süvaintervjuude käigus saadi lähemalt teada Tallinna ja Riia lennujaama tugevad ja nõrgad kohad, lennujaamade suurimad arengud ja tulevikuplaanid, et konkurentsivolukorda parandada. Samuti andis Tallinna lennujaama lennundusanalüüsi juht Katrin Poell hinnangu lennujaama konkurentsi mõjutavatele kriteeriumitele. Kriteeriumiteks olid asukoht kesklinnast, ligipääsetavus, ühistranspordi kasutamise võimalused, sihtkohtade arv lennujaamast, lennufirmade valik, lennujaama infrastruktuur ja lennujaamas pakutavad teenused.

Uurimuse tulemusena viis autor läbi korrelatsioonianalüüsi, mille käigus leiti seos reisijate arvu ja sihtkohtade vahel ja reisijate ja lennufirmade arvu vahel. Esimene seos oli väga tugev, mis näitas, et kui sihtkohtade arv lennujaamas suureneb, siis suureneb ka reisijate arv. Teine seos aga nii tugev ei olnud, mis tähendab, et kui lennufirmade arv suureneb, siis ei pruugi reisijate arv suurened.

Seda arvu suurendab uute lennufirmade tulekuga kaasnevad uued sihtkohad. Seejärel andis töö autor hinnangu Tallinna lennujaama konkurentsipositsioonile Riia lennujaama taustal. Hinnang anti küsimustiku, intervjuude ja teoreetilise tausta alusel. Töö autor kaardistas Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni Riia lennujaama taustal, kust tuli välja, et Riia lennujaam on tõesti paremal konkurentsipositsioonil kui Tallinna lennujaam, aga vahe ei ole väga suur. Riia lennujaama kõige suuremad eelised on sihtkohtade arv ja lennufirmade mitmekesisus. Tallinna lennujaama tugevusteks on aga lennujaama hea asukoht kesklinnast, hea infrastruktuur ja hea ühistranspordiühendus erinevate piirkondadega.

Töö autor on jõudnud ka ettepanekuteni, mida Tallinna lennujaam saaks teha, et oma konkurentsipositsiooni parandada. Need on järgmised:

- ühistranspordi sõidugraafikute täiendamine (nt lisada öine ühistranspordiliin);
- sihtkohtade arvu täiendamine eksootiliste kohtade lisandumisega;
- terminali laiendamine;
- rõhuda kvaliteedile.

Kokkuvõtteks võib autor öelda, et bakalaureusetöö eesmärk sai täidetud. Töö käigus saadi vastused kõikidele uurimisküsimustele, sh saadi teada Eesti elanike eelistused mõlema lennujaama puhul ning autor sai kaardistada Tallinna lennujaama konkurentsipositsiooni Riia lennujaama taustal. Samuti sai välja toodud ettepanekud Tallinna lennujaamale konkurentsipositsiooni parandamiseks.

SUMMARY

THE COMPETITIVE POSITION OF TALLINN AIRPORT

Anita Jakimenko

Aviation is one of the Europe's most competitive sectors. Airports are a very important part of the whole aviation industry, and its importance will continue to grow in this fast-growing and developing aviation sector. This bachelor thesis focuses on identifying the competitive position of Tallinn Airport, which belongs to a public limited company Tallinn Airport. The author focuses solely on passenger transport and, more specifically, does not indicate whether it is a business or leisure traveler because it is not relevant to the airport in this context. In this regard, the author concludes that the idea of the topic of this thesis came in cooperation with the Tallinn Airport.

The purpose of this work is to map the competitive position of Tallinn Airport in the background of Riga Airport. The problem is that the Tallinn Airport has a lower competitive position than Riga Airport. The author has chosen a combined case study for a research strategy, where information is collected and analyzed using both quantitative and qualitative methods. The author also relies on past research and theoretical literature. The author has conducted a combined questionnaire on the Google Forms platform for collecting data, since using it is the most convenient and simplest option for the respondent. In addition to the questionnaire, the author conducted an in-depth interview with Katrin Poell, Head of Aviation Analysis at Tallinn Airport and with Reinis Rutins, Senior Data Analyst at Riga Airport.

The questionnaire was conducted among the Estonian population and 299 responses were suitable to analyze. Responses showed that most of the respondents fly 1-2 times a year. 89% of the respondents favor Tallinn Airport and the main reasons for their preferences were the good location of the airport, the good airport infrastructure and the diversity of services offered at the airport. Also, the advantage was due to the fact that Tallinn Airport is the home airport, where the service is in Estonian and it takes time and money to go further. Riga Airport is preferred by the Estonian citizen because of the destinations and routes it offers. In addition, the respondents indicated that it is cheaper to go to Riga Airport, there are more direct flights, but also responded that Riga Airport is not preferable, because it is too far away.

During the in-depth interviews, the strong and weak points of Tallinn Airport and Riga Airport, the biggest developments in the airports and the future plans came out. Also, Katrin Poell, Head of Aviation Analyst at the Tallinn Airport, provided an assessment of the factors affecting airport competition. The criteria were the location of the city center, accessibility, public transport facilities, destinations, airlines choice, airport infrastructure and airport services.

As a result of the research, the author carried out a correlation analysis that found a link between the number of passengers and the destinations, and the number of passengers and the number of airlines. The first link was very strong, which showed that if the number of destinations increases at the airport, the number of passengers will also increase. The other connection was not so strong, which means that if the number of airlines increases, then the number of passengers may not increase. This number will increase when with new airlines will come new destinations. Then author evaluated the competitive position of Tallinn Airport in the background of the Riga airport. The author evaluated it on the basis of questionnaires, interviewes and theoretical background. It turned out that Riga Airport really has a better competitive position than Tallinn Airport, but the difference is not very large. The biggest advantages of Riga Airport are the number of destinations and the diversity of airlines. However, the strength of Tallinn Airport is the good location of the airport, good infrastructure and good public transport between different regions.

The author of the research has also come up with proposals that can be made by Tallinn Airport in order to improve the competitive position. These are:

- improvement of public transport timetables (for example to add night public transport line);
- completing the number of destinations by adding exotic places;
- increase of the terminal;
- to maintain and improve the airport's strengths;
- to emphasize quality.

In conclusion, the author said that the aim of the bachelor thesis was completed. The reasons for the preferences of the Estonian residents' airports were determined and the competition assessment was made. The proposals for improving the competitive position of Tallinn Airport were also presented.

VIIDATUD ALLIKAD

- Airlines*. Riga Airport. Kättesaadav: <http://www.riga-airport.com/en/main/flights/airlines>, 05. aprill 2018.
- AS Tallinna Lennujaam aastaaruanne 2013.
- AS Tallinna Lennujaam aastaaruanne 2015.
- AS Tallinna Lennujaam aastaaruanne 2016.
- AS Tallinna Lennujaam aastaaruanne 2017.
- Brace, I. (2008). *Questionnaire Design: How to plan, structure and write survey material for effective market research*. 2nd ed. London & Philadelphia: Kogan Page.
- Expansion of Frankfurt Airport*. Frankfurt Airport. Kättesaadav: https://www.frankfurt-airport.com/en/travel/transfer.detail.suffix.html/article/b2b/airlines_tourism/business-location/expansion-of-frankfurt-airport.html, 13. mai 2018.
- Fodness, D., Murray, B. (2005). Passenger's expectations of airport services quality. – *Journal of Services Marketing*, Vol. 21. Emerald Group Publishing Limited, 492-506.
- Forsyth, P., Gillen, D., Niemeier, H-M. (2010). *Airport Competition: The European Experience*. England: Ashgate.
- Graham, A. (2008). *Managing Airports: An International Perspective*. 3rd ed. Oxford: Elsevier.
- Graham, A. (2014). *Managing Airports: An International Perspective*. 4th ed. New York: Routledge.
- Graham, A., Halpren, N. (2013). *Airport Marketing*. New York: Routledge.
- Growing Horizons 2017/2036*. (2017). Prantsusmaa: AIRBUS S.A.S.
- Kukke, A. (2015). *Muutused paremuse suunas saavad alguse muudatusest mõõtmisest*. Kättesaadav: <http://juhtimisinfo.ee/2015/07/muutused-paremuse-suunas-saavad-alguse-muudatusest-mootmisest/>, 28. märts 2018.
- Lee, D. (2006). *Advances in Airline Economics 1: Competition Policy and Antitrust*. Cambridge: Elsevier.
- Lennufirmad*. AS Tallinna Lennujaam. Kättesaadav: <https://www.tallinn-airport.ee/lennuinfo/lennufirmad/>, 01. aprill 2018.
- Lennujaama saabumine*. AS Tallinna Lennujaam. Kättesaadav: <https://www.tallinn-airport.ee/transport/lennujaama-saabumine/>, 01. aprill 2018.

- Mandel, B-N. (1998). *Measuring Competition in Air Transport*. Kättesaadav: https://www.mkm.de/content_files/publications/measuringcompetition.pdf, 03. märts 2018.
- Morris, A. (2015). *A Practical Introduction to In-Depth Interviewing*. London: SAGE.
- Ots, M. (2010). *Arvamus (lennujaamateenuste tasud)*. Kättesaadav: http://www.konkurentsiamet.ee/public/Seisukohad_ja_arvamused/LJ_tasude_analyysi_kokkuvote_ilma_AS.pdf, 10. aprill 2018.
- Pavlov, R. (2004). *Organisatsiooni käsiraamat*. Kättesaadav: https://www.eas.ee/images/doc/sihtasutusest/trukised/organisatsiooni_kasiraamat/16.pdf, 28. märts 2018.
- Poell, K. Tallinna lennujaama lennundusanalüüsi juht. Autori intervjuu. Helisalvestis. Tallinna lennujaam. 01. mai 2018.
- Porter, M. E. (1998). *On Competition: Updated and Expanded Edition*. USA: The Harvard Business Review.
- Rutins, R. Riia lennujaama andmeanalüütik. Autori intervjuu. E-kiri. 15. mai 2018.
- Riga Airport Yearbook 2016.
- Record Growth in 2016*. Copenhagen Airport. Kättesaadav: <https://www.cph.dk/en/about-cph/investor/traffic-statistics/2017/1/copenhagen-airport-record-growth-in-2016/>, 13. mai 2018.
- Route Network*. Riga Airport. Kättesaadav: <http://www.riga-airport.com/en/main/flights/route-network>, 05. aprill 2018.
- Ruuda, L. (2018). *SUUR VÕRDLUS: Riia lennujaam teeb Tallinnale pika puuga ära*. Kättesaadav: <https://majandus24.postimees.ee/4384525/suur-vordlus-riia-lennujaam-teeb-tallinnale-pika-puuga-ara>, 10. aprill 2018.
- Sauga, A. (2017). *Statistika õpik majanduseriala üliõpilastele*. Tallinn: TTÜ.
- Shaw, S. (2007). *Airline Marketing and Management*. 6th ed. England: Ashgate.
- Simons, H. (2009). *Case Study Research in Practice*. London: SAGE.
- Sihtkohad*. AS Tallinna Lennujaam. Kättesaadav: <https://www.tallinn-airport.ee/lennuinfo/sihtkohad/>, 01. aprill 2018.
- Sõiduplaanid*. Tallinna Transport. Kättesaadav: <https://transport.tallinn.ee/>, 12. mai 2018.
- Tallinn Airport among ten best in the world*. Estonian World. Kättesaadav: <http://estonianworld.com/life/tallinn-airport-among-ten-best-in-the-world/>, 12. mai 2018.

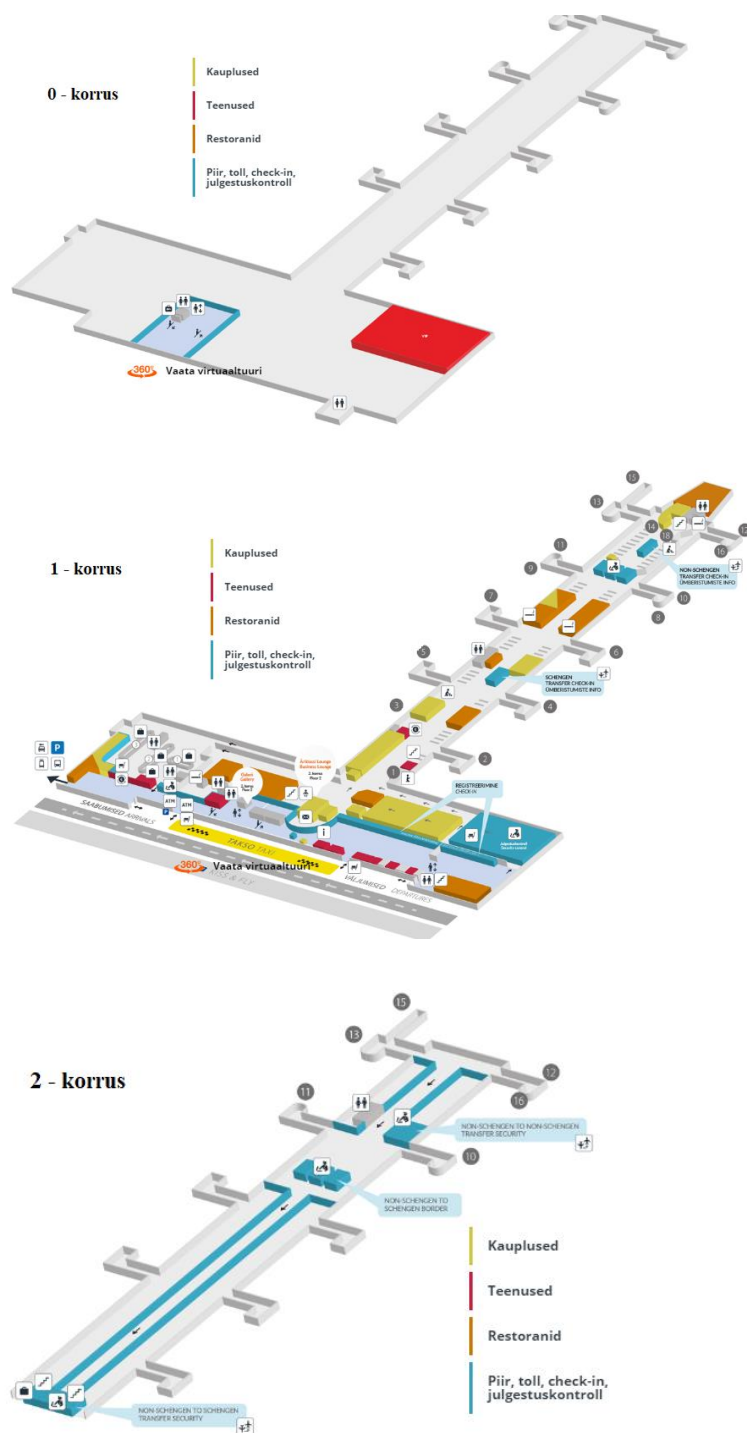
Tallinna Lennujaama äriklasi ootesaal ja VIP-teenused. Kaleva Travel. Kättesaadav: <https://kalevatravel.ee/pakkumine/tallinna-lennujaama-uuenenud-vip-kompleks/>, 12. mai 2018.

Tiits, M. (2007). *Kaupmeeste riik*. Tartu: Eris.

Zainal, Z. (2007). *Case Study as a Reasearch Study*. Kättesaadav: http://psyking.net/htmlobj-3837/case_study_as_a_research_method.pdf, 13. mai 2018.

LISAD

Lisa 1. Tallinna lennujaama terminalikaart



Allikas: Tallinna lennujaam (2018)

Lisa 2 järg



Allikas: Rīgas lidostā (2018)

Lisa 3. Küsimustiku vorm

Hea vastaja!

Olen Tallinna Tehnikaülikooli logistika eriala üliõpilane Anita Jakimenko ning koostan lõputöö raames diplomitööd teemal "Tallinna lennujaama konkurentsipositsioon Riia lennujaama taustal".

Küsitlus on suunatud Eestis elavatele inimestele, kes kasutavad erinevatesse sihtkohtadesse jõudmiseks lennujaamasid. Diplomitöö eesmärgiks on kaardistada Tallinna lennujaama konkurentsipositsioon Riia lennujaama taustal.

Küsitlus on anonüümne. Lõputöö koostamisel kasutan küsitluse tulemusi üldistatud kujul ega viita ühelgi viisil konkreetsetele vastajatele.

Küsimustiku täitmine ei võta aega rohkem kui 5 min.

* Kohustuslik

1. Mis on Teie vanus? (kirjutage täisarv) *

Teie vastus

2. Mis on Teie alaline elukoht? (kirjutage linn/asula) *

Teie vastus

3. Mitu korda aastas keskmiselt lendate? (valige üks) *

- 1-2 korda
- 3-5 korda
- kuni 10 korda
- üle 10 korra
- ei lenda üldse

Lisa 3 järg

4. Miks eelistaksite reisijana Tallinna lennujaama? (valige üks või mitu) *

- Lennujaama hea asukoht
- Sihtkohtade arv lennujaamast
- Lennufirmade valik
- Lennujaama infrastruktuur (terminal, parklad)
- Lennujaamas pakutavad teenused (söögikohad, puhkeruumid, mängualad jne)
- Sõprade/tuttavate soovitusel
- Muu: _____

5. Miks eelistaksite reisijana Riia lennujaama? (valige üks või mitu) *

- Lennujaama hea asukoht
- Sihtkohtade arv lennujaamast
- Lennufirmade valik
- Lennujaama infrastruktuur (terminal, parklad)
- Lennujaamas pakutavad teenused (söögikohad, puhkeruumid, mängualad jne)
- Sõprade/tuttavate soovitusel
- Muu: _____

JÄRGMINE

Hea vastaja!

Tänan Teid küsimustikule vastamast. Teie panus on uurimuse läbiviimiseks oluline.

Juhul, kui soovite küsimustiku koostajale jätta tagasisidet küsimustiku kohta või soovite mõnda küsimust kommenteerida, siis saate teha seda siin.

Kui soovite minuga ühendust võtta, siis minu e-mail on: anitajakimenco@gmail.com

Tagasiside küsimustiku koostajale

Teie vastus

TAGASI

SAADA ÄRA

Lisa 4. Intervjuu küsimused Katrin Poelliga

1. Mis on Tallinna lennujaama tegevused? Missugused on põhitegevused ja millised on lisategevused?
2. Missugused on Tallinna lennujaama võimalused luua reisijale lisandväärtust? Missugused lennujaama põhi-/lisategevused loovad lisandväärtust enim?
3. Mis on Tallinna lennujaama tugevad/nõrgad kohad?
4. Milliste lennujaamadega Tallinna lennujaama enim võrreldakse ja milliste parameetrite järgi?
5. Millise hinnangu annaksite Tallinna lennujaamale antud kriteeriumide põhjal? Palun hinnata 1-5-ni allolevaid kriteeriume (1- väga halb, 2- halb, 3- keskine, 4- hea, 5- väga hea):
 - asukoht kesklinnast;
 - ligipääsetavus;
 - ühistranspordi kasutamise võimalused;
 - sihtkohtade arv lennujaamast;
 - lennufirmade valik;
 - lennujaama infrastruktuur;
 - lennujaamas pakutavad teenused.
6. Mis põhjustel jääb Tallinna lennujaam alla Riia lennujaamale? Kas on mingisuguseid aspekte, mille järgi seda väita saab?
7. Miks peaksid/ei peaks Eesti elanikud eelistama Tallinna lennujaama Riia lennujaamale (või mõnele teisele lähilennujaamale)?
8. Millised on olnud Tallinna lennujaama viimaste aastate suurimad arengusuunad reisijateveo vaatenurgast?
9. Millised on Tallinna lennujaama tulevikuplaanid erinevatest aspektidest lähtuvalt? (juurdepääsetavus, lennuliinid, sihtkohad, ühistranspordi ühenduvus jne)
10. Kuidas mõjutab Tallinna lennujaama atraktiivsust teiste reisijateveo vaatenurgast oluliste sõlmpunktide konkurentsivõime (st Tallinna Bussijaam, Tallinna Reisisadam, Balti Jaam)?

Lisa 5. Intervjuu küsimused Reinis Rutinsiga

1. *What are the main activities/additional activities of Riga Airport?*
2. *What are the main and additional activities that create the most value for the traveler?*
3. *What are the strengths/weaknesses of Riga Airport?*
4. *Which airports do you consider to be the biggest competitors in Riga Airport? Why?*
5. *How strong competitor is Tallinn Airport to Riga Airport?*
6. *What are the Riga Airport advantages over Tallinn Airport?*
7. *What have been the biggest developments in Riga Airport in recent years from the point of view of passenger transport?*
8. *How has the accessibility of Riga Airport (including public transport) changed in recent years?*
9. *What are the future plans for Riga Airport from different aspects? (air routes, destinations)*