

---

# **SEINÄJOEN LENTOASEMAN TUNNETTUUDEN JA PALVELUJEN KARTOITUS LÄHIMAAKUNNISSA**



**HAMK**  
HÄMEEN AMMATTIKORKEAKOULU

Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Matkailun koulutusohjelma

Forssan yksikkö, 19.5.2011

Salla Muotio



Matkailun koulutusohjelma  
Wahreninkatu 11  
30100 Forssa

Työn nimi                      Seinäjoen lentoaseman tunnettuuden ja palvelujen kartoitus lähimaakunnissa

Tekijä                              Salla Muotio

Ohjaava opettaja              Monna Alatalo

Hyväksytty                      \_\_\_\_\_.\_\_\_\_\_.20\_\_\_\_

Hyväksyjä

FORSSA  
Matkailun koulutusohjelma

---

<b>Tekijä</b>	Salla Muotio	<b>Vuosi</b> 2011
<b>Työn nimi</b>	Seinäjoen lentoaseman tunnettuuden ja palvelujen kartoitus lähimaakunnissa	

---

## TIIVISTELMÄ

Työn tarkoituksena oli selvittää lentoaseman tunnettuutta lähimaakunnissa. Tulosten perusteella tavoitteena oli selvittää, tuntevatko pääsääntöisesti lähimaakuntien asukkaat Seinäjoen lentoaseman ja sen tarjoamat palvelut ja käyttävätkö he niitä. Tutkimustulosten perusteella tahdottiin selvittää myös sitä, pitävätkö lähimaakuntien asukkaat Vaasan lentoasemaa Seinäjokea otollisempina paikkana lentää.

Työn teoreettisessa osassa perehdyttiin lentomatkamistamisen historiaan sekä lentämisen nykytilaan Suomessa. Teoriaosuudessa käsiteltiin myös kotimaan lentomatkamistamisen uhkia ja kilpailijoita, sekä tarkasteltiin Suomen eri lentoasemien vilkkautta 2010 vuoden tilastojen avulla. Työssä syvennettiin Seinäjoen lentoaseman historiaan, nykytilaan sekä tulevaisuuden näkymiin. Teoriaosuuden viimeisessä osiossa paneuduttiin markkinointiin, kysyntään sekä ostokäyttäytymiseen. Opinnäytetyön empiirisen osan muodostivat tutkimuksen tausta sekä otanta. Viimeinen osio käsittää tutkimustulosten analysoinnin, yhteenvedon ja pohdinnan.

Seinäjoen lentoaseman tunnettuuskysely asiakkaille sekä potentiaalisille asiakkaille toteutettiin kvantitatiivisena tutkimuksena. Tutkimustulosten perusteella suurin osa vastaajista ei ollut tietoisia Seinäjoen lentoaseman olemassa olostai sen palveluista. Kysyntää löytyisi enemmänkin lomalennoille, kuin reittilennoille, jotka eivät tunnu Seinäjoen lentoasemalla tuottavan tulosta. Vastausten perusteella tunnettuutta ja markkinointia tulisi kasvattaa, sekä kohdistaa palveluja ihmisten tarpeiden mukaan.

**Avainsanat** Lentomatkailu, Seinäjoen lentoasema, kysyntä, matkailumarkkinointi, ostokäyttäytyminen, kvantitatiivinen tutkimus

**Sivut** 34 s, + liitteet 2 s

Forssa  
Degree programme in Tourism

---

<b>Author</b>	Salla Muotio	<b>Year</b> 2011
<b>Subject of Bachelor's thesis</b>	Survey of Seinäjoki Airport Reputation and Services in Surrounding Provinces	

---

**ABSTRACT**


This thesis was commissioned by the Seinäjoki airport. The aim of the research was to find out, whether the inhabitants of the surrounding provinces were familiar with the airport and its services, and if they had used them. Another purpose of this study was to see, if inhabitants preferred the Vaasa airport to Seinäjoki.

The theory section of this work includes a short review on the history and current state of air transportation in Finland. In addition, that section deals with the domestic threats and competing methods in passenger transportation and the number of passengers traveling through different Finnish airports is reviewed in the light of last year's statistic. The history, present state, and future of the Seinäjoki airport are also discussed. The last part of the theory section consists of marketing, demand and consumer behavior issues relevant to this thesis. The empirical section of this thesis clarifies the research background and sampling, while the last section contains the analysis of the research results, summary and discussion.

The survey on the familiarity of Seinäjoki airport to both actual and potential customers was executed as a quantitative study. Data was acquired with an internet questionnaire, and the research material consisted of 1 321 answered forms. These answers gave information on the needs of potential customers of the Seinäjoki airport. The results showed that most of the potential customers were not aware of the existence of the Seinäjoki airport or its services. The demand seemed to focus on holiday flights rather than on regular flights, which do not seem to be very profitable at Seinäjoki. The answers suggest that the familiarity and marketing of the Seinäjoki airport should be increased, and the services should be designed to meet the needs of the passengers.

**Keywords** Air travel, Seinäjoki airport, demand, tourism marketing, buying behaviour, quantitative research

**Pages** 34 p + appendices 2 p



# SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	LENTOLIIKENNE .....	2
2.1	Varhaisilmailun historia Suomessa .....	2
2.2	Lentotoiminta nykyään Suomessa.....	2
2.3	Kotimaan lentoliikenteen uhat ja kilpailijat .....	3
2.4	Finavian matkustajatilasto lentoasemittain vuonna 2010.....	5
2.5	Lentomatkailun tulevaisuus.....	7
3	SEINÄJOEN LENTOASEMA.....	8
3.1	Seinäjoen lentotoiminnan aloitus .....	8
3.2	Nykyinen toiminta ja tulevaisuuden näkymät .....	9
4	MATKAILUMARKKINOINTI.....	11
4.1	Markkinoinnin muodot.....	11
4.2	Kysyntä.....	12
4.3	Ostokäyttäytyminen .....	13
5	KVANTITATIIVINEN TUTKIMUS .....	15
5.1	Tutkimuksen tausta .....	15
5.2	Otanta .....	16
5.3	Kvantitatiivinen tutkimus.....	16
6	TUTKIMUSTULOSTEN ANALYSOINTI.....	18
6.1	Taustatietokysymykset .....	18
6.1.1	Sukupuoli.....	18
6.1.2	Ikä .....	18
6.1.3	Postinumero.....	19
6.2	Muut tutkimuskysymykset .....	20
6.2.1	Miten hyvin tunnette Seinäjoen lentoaseman? .....	20
6.2.2	Miten usein olette lentänyt Seinäjoen lentoasemalta?.....	21
6.2.3	Miten usein olette matkustaneet pääkaupunkiseudulle?.....	22
6.2.4	Millä kulkuvälineellä useimmiten matkustitte?.....	23
6.2.5	Miten usein olette matkustanut viimeisen vuoden aikana maailmalle? .....	24
6.2.6	Mistä lentomatkanne useimmiten alkoi? .....	25
6.2.7	Oletteko ollut lomalennolla viimeisen vuoden aikana?.....	26
6.2.8	Mistä lentomatkanne alkoi?.....	27
6.2.9	Mielikuva Seinäjoen lentoasemasta .....	27
7	YHTEENVETO JA POHDINTA.....	30
	LÄHTEET .....	32

---

Liite 1 Kyselylomake  
Liite 2 Lehtimainos

## 1 JOHDANTO

Lentäminen on erittäin tärkeä liikennemuoto etenkin kansainvälistymiselle. Kansainvälinen kaupankäynti ei olisi helppoa, jos lentoliikenne pysäytettäisiin. Ihmisten halukkuus ja kiinnostus lähteä tutustumaan uusiin kaupunkeihin ja lomakohteisiin ulkomailla on kasvanut huomasti ja kasvun odotetaan vain kiihtyvän. Matkustamisen helppous ja nopeus takaavat sen, että ihmiset lähtevät herkemmin myös pidennetyille viikonlopuille nauttimaan etelän lämmöstä. Suomessa on monia toimivia maakuntalentoasemia, jotka mahdollistavat nopean siirtymisen ulkomaille, mutta niiden toiminta ei ole itsestään selvää. On tärkeää, että ihmiset panostavat jo olemassa oleviin lentoasemiin ja ovat valmiita kehittämään niitä, sillä ilman alueen asukkaiden tukea ja kannatusta pienet maakuntalentoasemat eivät ole tarpeeksi tuottavia. Seinäjoen lentoasema on yksi maakuntalentoasemista Etelä-Pohjanmaan seudulla. Seinäjoen lentoaseman tehtävänä on mahdollistaa lentoliikenteen harjoittaminen Etelä-Pohjanmaalla. Toimivat liikenneyhteydet vaikuttavat ihmisten liikkumiseen, tuotteiden kehittämiseen sekä yritysten sijoittamiseen ja alueella pysymiseen. Toimiva liikennejärjestelmä ja saavutettavuus ovat alueiden kilpailukyvyyn keskeinen edellytys. Henkilöliikenteessä matka-ajan lyheneminen helpottaa alueiden ja kuntien verkostoitumista palvelujen tuottamiseksi. (ELY 2010, 9.)

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on kartoittaa Seinäjoen lentoaseman tunnettuutta ja palveluiden käyttäjiä lähimaakunnissa. Tulosten pohjalta tavoitteena on selvittää, miten hyvin lähimaakunnan asukkaat tuntevat Seinäjoen lentoaseman ja miten usein he käyttävät tai heillä on tarve käyttää lentoaseman palveluja. Työssä tavoitteena on myös tutkia, käyttävätkö mahdolliset potentiaaliset asiakkaat mieluusti muiden lähimaakuntalentoasemien palveluja kuin Seinäjoen lentoaseman tarjoamia palveluja.

Toimeksiantajana toimii Seinäjoen lentoasema. Kyselylomake toteutetaan ja käsitellään Digium-ohjelmalla Seinäjoen elinkeinokeskuksen tiloissa ja analysoidaan lopuksi. Tavoitteena on saada satoja vastauksia. Tutkimuksesta ja sen tuloksista tulee olemaan hyötyä Seinäjoen lentoasemalle kehittämisen kannalta.

Työn teoreettisessa osuudessa käsitellään kotimaan lentomatkustamisen sekä Seinäjoen lentoaseman historiaa, nykytilaa sekä tulevaisuutta. Työssä pohditaan lentomatkustamiseen liittyviä uhkia sekä kilpailijoita. Lentomatkustamisen vilkkautta eri lentoasemilla tarkastellaan Finavian julkaiseman tilaston avulla. Työssä esitellään matkailumarkkinointia, kysyntää sekä ostokäyttäytymistä. Empiirinen osa käsittää tutkimuksen taustaa sekä otannan, joka sisältää teoriaa kvantitatiivisesta tutkimuksesta. Lisäksi empiirisessä osassa analysoidaan tutkimustulokset ja tehdään niistä yhteenveto ja pohdinta.

## 2 LENTOLIIKENNE

Lentoliikenne on tärkeä liikennemuoto kansainvälisyydelle sekä keskeinen kilpailutekijä suomalaisessa yhteiskunnassa. Lentoliikenne on ainoa nopea ja tehokas liikennemuoto matkustettaessa mantereelta toiselle. Tässä luvussa käsitellään Suomen lentomatkustamisen varhaishistoriaa ja nykytilaa sekä tarkastellaan Suomessa toimivien lentokenttien välistä vilkkautta ja kysyntää.

### 2.1 Varhaisilmailun historia Suomessa

Maa- ja meriliikenteeseen verrattuna lentoliikenne on nuori kuljetusmuoto. Sanotaan, että Suomen ilmailu syntyi kansallissodan aikana vuonna 1918, kun ruotsalainen kreivi Eric von Rosen lahjoitti lentokoneensa Suomen ilmavoimille. Tätä aikaisemmin kuumailmapallolla purjehtimista, liitokoneella liitämistä tai moottorilentokoneella kiitämistä harrastettiin maassamme jo paljon aikaisemmin. (Hakola 1997, 6.) Alkuaikoina lentotoimintaa harjoitettiin vedestä ja jäältä. Lentokoneet varustettiin kesällä kellukkeilla ja talvella suksilla. Katajanokan lentoasema avattiin vuonna 1923. Katajanokan lentoasema toimi Helsingin päälentoasemana vuoteen 1936 saakka. (Hakola 1997, 11.) Yksityinen suomalainen lentoyhtiö Aero O/Y (nykyinen Finnair) perustettiin vuonna 1923, jonka kotikenttänä toimi Katajanokan lentoasema. Suomessa ryhdyttiin harjoittamaan säännöllistä lentoliikennettä vuonna 1923 ja ensimmäiset säännölliset reittilennot lennettiin Suomesta Tallinnaan ja Tukholmaan. (Tervonen 2002, 31.)

Siviili-ilmailun hallinnossa otettiin ratkaiseva askel vuonna 1931, kun Suomi liittyi Pariisiin kansainväliseen ilmailuliikennesopimukseen, jonka jälkeen ilmailuviranomainen teki tärkeän päätöksen siirtymisestä maalentokenttien käyttöön. Suomelle oli hyvin tärkeää liittyä Euroopan lentoreittiverkoston edistääkseen ulkomaankauppaa ja kansainvälisiä yhteyksiä. (Hakola 2007, 18–19.) Ensimmäinen siviilikäyttöön tarkoitettu maalentokenttä Suomessa valmistui Turun Artukaisiin vuonna 1935 ja seuraavan vuoden joulukuussa otettiin käyttöön Helsingin lentoasema Malmilla. Jo vuoteen 1937 maassamme oli kahdeksan siviililentokenttää. (Hakola 2007, 11.)

### 2.2 Lentotoiminta nykyään Suomessa

Suomen lentoliikenteen perustana toimii valtion kokonaan omistama liikelaitos Finavia, joka tarjoaa asiakkailleen turvallisia ja kansainvälisesti kilpailukykyisiä lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluja (Hakola 2007, 201). Finavian tehtävä on ylläpitää ja kehittää Suomen 25 lentoaseman verkkoa sekä koko maan kattavaa lennonvarmistusjärjestelmää. Finavia konserni huolehtii myös kiitoteiden kunnosta, varmistaa turvalliset lentoonlähdöt ja laskeutumiset sekä kouluttaa ihmisiä ammatillisesti. (Finavia 2010a.) Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemat ovat Finavian ylläpitämän lentoasemaverkoston ulkopuolella olevia yksityisiä lentoasemia. Yksi edellytys Suomen kilpailukykyyn kehittymiselle ja menestymiselle kansainvälisessä kilpailussa on Helsinki-Vantaan



tarjoamat tiheät ja säännölliset lentoyhteydet. (Hakola 2007, 202.) Helsinki-Vantaan lentokenttä on maamme vilkkain lentokenttä, joka palvelee 90 prosenttia maan kansainvälisestä liikenteestä. Vuonna 2010 Helsinki-Vantaalla matkustajia oli 12,9 miljoonaa. (Helsinki-Vantaa 2010.) Helsinki-Vantaa – lentoaseman lisäksi Turku, Vaasa sekä Tampere ovat merkittäviä lentokenttiä kansainvälisen liikenteen kannalta.

Helsinki on Euroopan kuudenneksi vilkkain Aasian liikenteen solmukohta, jonka kautta lyhin reitti kulkee Euroopasta moniin Aasian kohteisiin (Laurea aluekatsaus 2011). Finnairin rahtiliiketoiminta-alueen muodostavat Finnair Cargo Oy ja Finnair Terminal Operations Oy. Finnair Cargo Oy on erikoistunut Eurooppa-Aasia lentorahtiliikenteeseen ja hyödyntää näin ollen Finnair-konsernin Aasia strategiaa. Visio on olla Pohjois-Euroopan laadukkain lentorahti- ja handlingyhtiö Euroopan liikenteessä. (Finnair Cargo 2011.)

### 2.3 Kotimaan lentoliikenteen uhat ja kilpailijat

Syksyllä 2010 on käyty paljon keskustelua lehdissä maakuntalentokenttien kohtaloista. Taloudellisen taantuman vuoksi lentoliikenne on vähentynyt maakuntakentillä. Jyväskylän, Porin ja Seinäjoen lentoliikenteet olivat vaaka-laudalla, kun Finncomm ilmoitti, että lentoreitit lopetetaan huonon kannattavuuden vuoksi. Päätöksen seurauksena lentoliikenne loppui väliaikaisesti Porin ja Seinäjoen lentokentillä. (YLE Pohjanmaa 2010, 2.8.2010.)

Finavian 25 lentoasemaa sekä Seinäjoen ja Mikkelin lentokentät tarjoavat tiheän verkoston maamme lentoliikenteen välillä, mutta sen säilymisedellytykset eivät ole täysin yksiselitteiset. Monet lentokentät ovat tappiollisia ja monien reittien kannattavuus on huono. Kuitenkin lentoyhteys koetaan välttämättömäksi monen talousalueen kannalta.

(Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 2.)

Suurin kilpailija lentoliikenteelle on tie- ja junaliikenne. Lentoliikenteen tekniikan nopea kehitys oli tärkeä syy siihen, että junaliikenne oli kauan paitsiossa. Nykyään rautatieliikenne on taas valtaamassa asemiaan ja kilpailee näin ollen vahvasti sekä lentoliikenteen että yksityisautoilun kanssa. (Verhelä 2000, 86–87.) Kilpailukyvyltään kotimaan liikenteessä VR:n vahvuuksiin kuuluvat nopeus ja saavutettavuus. Lyhyillä kotimaan reiteillä ei ole kovinkaan suurta ajallista eroa lentoliikenteen ja junaliikenteen välillä. Taloudellisen taantuman seurauksena yritykset ovat supistaneet työntekijöiden matkakustannuksia ja näin ollen hinta on myös merkittävä kilpailutekijä. Lentolippu maksaa useimmiten enemmän kuin junalippu vastaavan pituisella matkalla. (Verhelä 2000, 88.) Junalippujen hinnoista saavat myös esimerkiksi opiskelijat ja eläkeläiset huomattavat alennukset. Rautatieasemat sijaitsevat pääsääntöisesti kaupungin keskustan tuntumassa, kun taas lentokentät on sijoitettu kymmenien kilometrien päähän keskustasta meluhaittojen vuoksi. Siirtyminen Helsinki-Vantaa lentoasemalta Helsingin keskustaan koetaan hankalaksi ja aikaa vieväksi säännöllisistä bussiyhteyksistä huolimatta. Toinen tärkeä seik-

ka on matkustusmukavuus. Junissa voi työskennellä matkan aikana ja niissä on paljon tilaa liikkua. Vaunuissa on sellaisia palveluita, joita reittilennoilla ei ole. (Verhelä 2000, 86–88.)

Raideliikenteen ongelmana kuitenkin on ollut viime aikoina jatkuvat myöhästelyt, mitkä ovat suuttaneet ihmisiä paljon. Monien työmatka riippuu junaliikenteestä ja ihmiset ovat myöhästyneet menoiltaan. Talven 2010 kovat pakkaset ja lumipyry sotkivat rautatieliikennettä niin pahasti, että matkustajia kehoitettiin varautumaan myöhästymisiin tai jopa vuorojen peruuntumisiin. Lumentulo ja pitkäkestoinen pakkasjakso aiheuttivat ongelmia kalustolle sekä vaihteille. (Liikennevirasto 2011.)

Liikennöitäessä valtaosin yksiraiteisella rataverkolla liikennehäiriöiden vaikutukset heijastuvat helposti koko maan junaliikenteeseen. Pienenkin häiriön seurauksena ahdas ratapiha Helsingissä ruuhkautuu helposti, mikä aiheuttaa junille lisämyöhästymisiä. Routavauriot kiusaavat myös junaliikennettä. Rautatieverkolla ennakoitua aiemmin alkaneet routavauriot ja niistä aiheutuneet nopeusrajoitukset häiritsivät junaliikennettä maaliskuussa. Haittojen vähentämiseksi VR otti käyttöönsä routa-aikataulut matkustajille huhtikuussa. Matka-ajat pitenevät näiden aikataulujen myötä muutamilla reiteillä Pohjois- ja Itä-Suomessa 20–90 minuuttia. (VR 2011.)

Junien myöhästelyyn puuttui myös liikenneministeri Anu Vehviläinen (kes). Vehviläinen ei ole tyytyväinen VR:n selvityksiin junien myöhästelyistä ja haluaa vielä jatkokeskusteluja VR:n viimeaikaisista ongelmista. Selvityksessä todettiin, ettei VR pysty tämän hetkisin resursseilla pitämään ruuhka-aikojen lähijunia aikataulussaan talvikeleillä. Yhtiö pohtii tämän vuoksi vuorojen vähentämistä ruuhka-aikoina. VR:n mukaan merkittävin syy junaliikenteen ongelmiin on liian vähäinen rahoitus. Vehviläisen mukaan huono informointi myöhästelyistä matkustajille ei selity vain rahan puutteella. (Helsingin Sanomat 2011, 7.1.2011.)

Tieliikenteen etuna on joustavuus. Ihminen voi suunnitella matkan oman aikataulun mukaisesti eikä matkatavaroita tarvitse kantaa mukanaan. Tieliikenteestä kuitenkin koituu paljon pakokaasupäästöjä, joten kovin ekologista se ei ole ja kustannuksiltaan kallista. Bensan hinnan nousu on ollut huimaa viime aikoina. Raakaöljyn raju kallistuminen näkyy myös Suomen huoltoasemien bensapumpuilla. Huoltoasemaketjut arvioivat, että E10-bensiinin hinta saattaa nousta jo yli 1,60 euroon litralta. Kuluttajahintaan vaikuttavat paikallinen kilpailu sekä euron dollarikurssi. Pelkona on myös, että Libyan kriisi laajenee myös muihin öljyntuottajamaihin nostaten raakaöljyn hintaa. Bensiinin kulutus lisääntyy yleensä kesää kohti mentäessä, joten tämäkin lisää paineita hintojen nousuun. (Iltalehti 2011, 7.3.2011.)

Tieliikenteeseen verrattuna lentoliikenne on huomattavasti turvallisempi vaihtoehto, sillä tieliikenteessä tapahtuu paljon onnettomuuksia, jotka taas ovat harvinaisia lentoliikenteessä. Yksilöliikenteen sijaan on hyvä suosia joukkoliikennettä, mikä ainakin pääkaupunkiseudulla on jo yleistä. Joukkoliikennettä

käyttäessä ei tarvitse huolehtia parkkipaikoista tai parkkipaikkamaksuista. Maaseudulla joukkoliikenne ei ole tavoittanut läpimurtoa, sillä joukkoliikenteen tarvitsema asukastiheys puuttuu.

Ympäristöpäästöt ovat erittäin suuri kysymys nyt ja tulevaisuudessa. Rautatie liikenteen etuna on myös ympäristöystävällisyys ja pääsääntöisesti sähkö alkaa yleistyä käyttöenergiana (Verhelä 2000, 88). Ympäristövaikutuksia lentoasemilla aiheuttavat kiitoteiden liukkaudentorjunta, lentokoneiden jäänesto- ja poistokäsittelyt sekä itse lentotoiminta (Finavia 2010b). Päästöjä on lisännyt lentoliikenteen siirtyminen potkurikoneista nopeisiin suihkukoneisiin (Laukanen 1999, 35). Finnairin ympäristöpäällikkö Kati Ihamäen mukaan yksi kehitysaskel kohti ympäristöystävällisempää ilmaa tapahtui, kun Sveitsissä aurinkoenergialla toimiva lentokone pysyi ilmassa yli vuorokauden. Aurinkokennot matkustajalentokoneen energialähteenä on vielä kuitenkin kaukainen visio. Finnairin suurin teko kohti ympäristöystävällisyyttä on koneiden uusiminen. Kalustolla on suuri merkitys kun 95 prosenttia lentämisen vaikutuksista tulee moottoripäästöistä. Vuoteen 2009 mennessä Finnair on vähentänyt päästöjään 21 prosenttia uusimalla koneita säännöllisesti. Finnairin tavoitteena on vähentää päästöjä 24 prosenttia lisää vuoteen 2017 mennessä. (YLE uutiset 2010.)

### 2.4 Finavian matkustajatilasto lentoasemittain vuonna 2010

Taulukossa (taulukko 1, s. 6) on listattuna kaikista Finavian ylläpitämistä lentoasemista matkustajat vuonna 2010. Matkustajamäärät sisältävät lähteneiden, saapuneiden sekä vaihtaneiden matkustajien yhteenlasketut määrät. Kotimaan liikenteessä koko maan tasolla laskettaessa on kukin yksittäinen matkustaja laskettu kahteen kertaan. Lentokoneen miehistöä, sylilapsia eikä transitmatkustajia (=matkustaja, jonka lennonnumero ei muutu) ole sisällytetty matkustajatilastoihin. (Finavia 2010c.) Tilastosta on poimittu ja analysoitu tärkeimmät lentoasemat Suomessa sekä Seinäjoen lentoaseman kannalta merkittävimmät lentoasemat kilpailussa.

Finavian taulukko 2010 (taulukko 1, s. 6) selventää, että kansainvälinen lentomatkustus kääntyi selkeään kasvuun nousten 4,8 prosenttia vuonna 2010 (matkustajia 11 992 291). Matkustus väheni -6,1 prosenttia kotimaan liikenteessä (matkustajia oli yhteensä 4 470 307). Islannin tulivuorenpurkaus huhtikuussa sekä työtaistelut joulukuussa heikensivät merkittävästi liikenteen kehitystä.

Taulukko 1 Finavian lentoasemien matkustajat vuonna 2010



## MATKUSTAJAT 2010

	12/10					Vuoden alusta						
	Kotimaa		Kansainvälinen		Yhteensä	Kotimaa		Kansainvälinen		Yhteensä	Muutos-%	
	Matkustajat	Muutos-%	Matkustajat	Muutos-%		Matkustajat	Muutos-%	Matkustajat	Muutos-%			
Helsinki	165 240	-16,9	732 448	-3,7	897 688	-6,5	2 208 521	-6,9	10 674 878	4,3	12 883 399	2,2
Enontekiö	0	/0	14 051	4,5	14 051	4,5	848	4,2	15 175	-10,0	16 023	-9,4
Halli Kuorevesi	0	/0	0	/0	0	/0	0	-100,0	15	66,7	15	-31,8
Helsinki-Malmi	0	-100,0	0	/0	0	-100,0	50	-96,1	0	-100,0	50	-96,1
Ivalo	8 560	-28,6	10 633	2,2	19 193	-14,3	92 838	-15,6	19 102	-7,2	111 940	-14,3
Joensuu	5 634	-39,5	467	/0	6 101	-34,5	108 618	-4,6	10 143	14,7	118 761	-3,2
Jyväskylä	2 889	-56,5	172	-80,9	3 061	-59,4	74 982	-18,6	13 626	13,1	88 608	-15,0
Kajaani	4 305	-18,1	401	6 583,3	4 706	-10,6	63 980	-9,7	2 033	-20,3	66 013	-10,1
Kauhava	0	/0	0	/0	0	/0	155	9,9	0	/0	155	9,9
Kemi-Tornio	8 767	-1,0	512	/0	9 279	4,8	95 079	0,9	1 483	-14,4	96 562	0,6
Kittilä	16 018	-4,9	36 945	-11,4	52 963	-9,5	142 197	-14,3	72 296	-8,9	214 493	-12,6
Kokkola-Pietarsaari	5 470	-10,1	15	-6,2	5 485	-10,1	76 979	-5,7	3 202	-69,7	80 181	-13,0
Kuopio	12 698	-22,9	4 834	34,7	17 532	-12,6	207 067	-5,9	46 545	52,4	253 612	1,2
Kuusamo	8 952	8,2	1 813	-29,9	10 765	-0,9	68 953	-8,2	13 544	-28,5	82 497	-12,3
Lappeenranta	83	-78,0	6 010	399,6	6 093	285,4	4 190	-49,3	56 910	829,9	61 100	324,7
Mariehamn	2 550	4,6	723	5,4	3 273	4,8	36 904	-12,0	11 768	-17,7	48 672	-13,5
Oulu	42 649	-8,2	11 899	36,2	54 548	-1,2	595 457	-1,7	105 119	26,2	700 576	1,7
Pori	2 470	-32,2	253	-84,4	2 723	-48,3	36 458	-28,5	6 703	-40,0	43 161	-30,5
Roivaniemi	25 456	-12,2	37 081	-0,6	62 537	-5,6	246 464	0,2	63 357	-0,4	309 821	0,1
Savonlinna	423	-36,1	0	/0	423	-36,1	13 007	-11,1	2 892	-9,0	15 899	-10,7
Tampere	4 466	-28,2	31 801	-9,3	36 267	-12,1	91 312	7,0	526 276	-3,0	617 588	-1,7
Turku	5 448	-11,6	18 572	8,0	24 020	2,8	104 533	15,2	252 726	34,9	357 259	28,5
Utti	0	/0	0	/0	0	/0	12	/0	2	-88,9	14	-22,2
Vaasa	13 128	-16,9	8 033	16,2	21 161	-6,8	194 102	-6,4	94 040	7,9	288 142	-2,1
Varkaus	433	-30,6	0	/0	433	-30,6	7 601	-16,6	456	-38,5	8 057	-18,3
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>335 639</b>	<b>-16,1</b>	<b>916 663</b>	<b>-2,7</b>	<b>1 252 302</b>	<b>-6,7</b>	<b>4 470 307</b>	<b>-6,1</b>	<b>11 592 291</b>	<b>4,8</b>	<b>16 462 598</b>	<b>1,6</b>

Taulukosta nähdään, että Helsinki-Vantaan lentoaseman kokonaismatkustajamäärä vuoden 2010 alusta oli 12 883 399 (2,2 %). Helsinki-Vantaa on yksi johtavista vaihtolentoasemista Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä, joten matkustajamäärät kasvoivat kansainvälisessä lentoliikenteessä. Lappeenranta teki tulosta kansainvälisten matkustajien keskuudessa. Vuoden alusta kansainvälisiä matkustajia oli lähes 57 000 (829,9 %) ja kotimaan matkustajia 4 190 (-49,3 %). Lentomatkustaminen siis kolminkertaistui Lappeenrannassa, jossa Ryanair ja Air Baltic kasvattivat kansainvälistä matkustusta. Kasvu perustuu tällä hetkellä Pietarin läheisyyteen ja venäläisten matkustajien matkustamiseen Lappeenrannan kautta Düsseldorfin ja Brysseliin. (Finavia 2010e.)

Seinäjoen lentoaseman pahin kilpailija Vaasa kasvatti matkustajamääriä myös kansainvälisessä liikenteessä. Yhteensä matkustajia kulki Vaasan lentoaseman kautta 288 142 (-2,1 %). Vaasan lentoasema on päässyt kovaan kasvuun matkustajamäärissä alkuvuonna. Vaasan lentoliikenteen kasvu on tällä hetkellä Suomen kärkivauhtia. Helmikuussa matkustajamäärä oli lähes 25 000 matkustajaa, joten kasvua tapahtui edellisvuoteen nähden lähes kymmenen prosenttia. (Lentomatkustajien määrän kasvu Vaasassa Suomenärkeä. Pohjalainen 10.3.2011.)

Lentoliikenne Porin sekä Jyväskylän lentoasemilla uhattiin lopettaa kokonaan. Vuoden 2010 tilastot osoittavat, että näiden lentoasemien kohtalo on ollut vaakaaludalla. Jyväskylän lentoaseman matkustajat olivat vuoden alusta yhteensä 88 608 (-15 %) sekä Porin lentoaseman matkustajat vastaavasti vuoden alusta olivat yhteensä 43 161 (-30,5 %). Tilastot osoittavat, että Porin koti-

maan sekä kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät ovat laskeneet vuonna 2010. Tähän ovat vaikuttaneet epätietoisuus lentojen jatkuvuudesta sekä Islannin tulivuorenpurkaus 2010.

Lapin matkailussa tapahtui myös pieni notkahdus. Kittilän lentoasemalla sekä kotimaan että kansainvälisen liikenteen matkustajamäärät laskivat. Kotimaan liikenteen matkailijoita oli 142 197 (-14,3 %) ja kansainvälisen liikenteen matkustajia oli 72 296 (-8,9 %). Yhteensä matkustajia oli 214 493 (-12,6). Heikko taloustilanne vähensi matkustusta esimerkiksi Isosta-Britanniasta ja tämä selittää myös kokonaisliikenteen supistumisen. (Finavia 2011.)

### 2.5 Lentomatkailun tulevaisuus

Lentoliikenteen tulevaisuus näyttää valoisalta, mutta silti lentokoneiden hiilidioksidipäästöt ovat suuri huoli tulevaisuudessakin. Ilmastonmuutos saattaa osaltaan vähentää matkustamista ja siirtää matkustuksen painopistettä entistäkin nopeampiin juniin. Suomesta on erittäin kätevää kulkea jo junalla esimerkiksi Pietariin. Matkustaminen on kuitenkin monelle niin suuri intohimo, että lomalle lähtö koituu kuitenkin tärkeämmäksi asiaksi kuin ympäristöasiat.

Ilmaston lämpenemisen haaste koskettaa koko maailmaa sekä yhteiskunnan kaikkia osa-alueita. Liikenne tuottaa kasvihuonekaasuja. Ihmisten osuus aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä on 13 prosenttia. Globaalisti lentoliikenteen osuus hiilidioksidipäästöistä on 2 prosenttia ja päästöjen ilmastovaikutus on 3–4 prosenttia. Lentoliikenne on kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävien taloudellisten ohjauskeinojen käytössä suuri edelläkävijä. Euroopan unioni on vienyt lentoliikenteen osaksi EU:n päästökauppajärjestelmää vuoden 2012 alusta lukien. Finavia on ollut mukana laatimassa liikenne- ja viestintäministeriön ilmastopoliittista ohjelmaa ja toimeenpanee sen tavoitteita. Lentoasemien paikallisten joukkoliikenneyhteyksien turvaamiseksi Finavia kehittää yhteistyötään liikennejärjestelmän suunnittelijoiden kanssa. Finavia osallistuu muun muassa Helsinki-Vantaan maaliikenneyhteyksiä merkittävästi parantavan Kehäradan rakentamiseen rahoitukseen neljän vuoden ajan vuodesta 2010 alkaen ja sen valmistuttua Kehärata yhdistää lentoaseman rautatieverkostoon. Näin ollen lentoasemalle pääsee junalla Helsingin keskustasta ja muualtakin Suomesta. (Finavia 2010d, 32.) Ympäristörasitus pyritään minimoimaan ja tulevaisuudessa paikallisbussiliikenne tukee jatkossakin hyvin lentoasemien toimintaa.

Matkailussa voimakkaasti nousevia trendejä ovat yhä kauemmaksi matkustaminen. Avaruusmatkailu on yksi esimerkki. Kiireellisen arkielämän vuoksi ihmiset etsivät rauhaa ja hiljaisuutta, henkisten arvojen korostamista, kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin arvostusta. Seniorimatkailijoiden osuus tulee kasvamaan ja tämän myötä se tuo uudenlaisia haasteita matkailuyritysten tuote- ja palvelutarjontaan sekä asiakaspalveluun. (Puustinen & Rouhiainen 2007, 184–185.) Lentomatkustaminen koetaan Suomessa tulevaisuudessakin turvalliseksi, vaikka terrori-iskut pelottavat monia.

### 3 SEINÄJOEN LENTOASEMA

Seinäjoen lentoaseman tehtävänä on mahdollistaa lentoliikenteen harjoittaminen Etelä-Pohjanmaalla. Alueen elinkeinoelämälle ja alueen asukkaille on tärkeää, että Etelä-Pohjanmaalta on hyvät kulkuyhteydet sekä maakuntiin että ulkomaille. (Seinäjoen lentoasema 2010a.) Seinäjoen lentoasema on kokenut suuria laajennuksia ja lentoliikenne on vuosi vuodelta ollut kasvussa. Seinäjokeella FinnComm Airlines teki noin 3 miljoonan euron tappiot Islannin tuhkapilven aiheuttaman lentokiellon aikana. Vuonna 2010 keväällä Seinäjoen reitillä liikenne on ollut tappiollista. FinnComm Airlinesin toimitusjohtaja Juhani Pakari ihmettelee liikenteen hiipumista, sillä taloudellinen taantuma ei ole kurittanut Seinäjoen seutua kovin pahasti. (Seinäjoen liikenne vaakalaudalla, YLE Pohjanmaa 10.5.2010.)

#### 3.1 Seinäjoen lentotoiminnan aloitus

Lentotoiminnalla on ollut jo pitkät perinteet Seinäjoen seudulla, kun siviili-ilmailu alkoi Etelä-Pohjanmaalla 1937. Lennokkikerhosta toiminta kehittyi vuonna 1949, jolloin perustettiin Seinäjoen Ilmailukerho. Lentotoimintaa harjoitettiin aluksi Joupinkylässä aina 1960-luvun lopulle saakka, kunnes 1970-luvulla Etelä-Pohjanmaan Ilmailukerho, EPIK, etsi otollista paikkaa lentoharrastukselle. Sopiva paikka löytyi Ilmajoen Rengonharjulta. (Seinäjoen lentoasema 2010b.)

Seinäjoen lentoaseman toimintaa ylläpitää Rengonharju-säätiö, joka perustettiin vuonna 1977. Rengonharju-säätiön perustajina olivat Ilmajoen, Nurmon, Peräseinäjoen ja Jalasjärven kunnat, Seinäjoen kaupunki, Etelä-Pohjanmaan Ilmailukerho ry, Seinäjoen yrittäjät ry, Ilmajoen ja Seinäjoen säästöpankit ja Ilmajoen yksityisyrittäjät ry. Nykyisin säätiön hallintokunnat ovat vuoden 2009 alussa tapahtuneiden kuntaliitosten jälkeen Seinäjoki, Ilmajoki, Jalasjärvi, Kurikka ja Lapua. Rengonharjun lentoaseman säännöllinen reittiliikenne alkoi 1983 Wasawingsin toimesta, jonka jälkeen yhtiö jatkoi toimintaa nimellä Pohjanmaan Lento Oy. Reittiliikenne on yhteiskunnallisesti sekä taloudellisesti merkittävin lentoliikenteen muoto Suomessa. 1980–1990-lukujen taitteessa Air Botnia aloitti lentoliikenteen Seinäjoelta, mutta lentoliikenne kuitenkin loppui alkuvuonna 1999 lennonjohtajien lakkoon. (Seinäjoen lentoasema 2010b.)

Nykyisin reittilennon operaattorina toimii seinäjokinen Finnish Commuter Airlines, FinnComm. Lentoyhtiö on yksityinen suomalainen, vuonna 1993 perustettu ja se on toiminut läheisessä yhteistyössä Finnairin kanssa vuodesta 1998. Kotimaan lennoilta on hyvät jatkamahdollisuudet Finnairin ulkomaan kohteisiin. Lentojen määrällä mitattuna FinnComm Airlines on suurin operaattori kotimaan lentoliikenteessä ja yhtiö lentää lähes puolet Suomessa lennettävistä reittilennoista. (FinnComm Airlines 2010.) Seinäjoen lentoasema on kokenut suuria laajennuksia kasvavan lentoliikenteen myötä.

### 3.2 Nykyinen toiminta ja tulevaisuuden näkymät

Seinäjoen lentoasema tarjoaa säännöllistä reittiliikennettä Helsinkiin ja takaisin viisi kertaa vuorokaudessa. Reittilentoliikennettä Helsinkiin operoiva FinnComm on Seinäjoen lentoaseman palveluntarjoaja. Helsingistä lähteville Finnairin lomalennoille myytävät liittymälentoliput takaavat, että lomamatka voi alkaa suoraan kotikentältä, Seinäjoelta sekä reittiliikenteen aikataulut mahdollistavat myös nopeat yhteydet esimerkiksi Eurooppaan.

Pidennetyn kiitotien (2 000 m) ansiosta Seinäjoen lentoasemalta lennettiin ensimmäinen lomalento Rodokselle toukokuussa 2009. Tällä hetkellä Seinäjoelta lennetään lomalentoja mm. Kreikkaan, Portugaliin sekä Kyprokselle. Lentoaseman vieressä on ilmainen parkkeeraus sekä lisäksi lentäville matkustajille tarjotaan pullakahvit. Lentoaseman muita oheispalveluja ovat autonvuokraus, kokoustilat, rahtipalvelut sekä majoitus. (Seinäjoen lentoasema 2010c.)

Lomalentojen suosio kasvaa rajusti kertoo Seinäjoella ilmestynyt Iikka-sanomalehti. Lentokentän markkinointia hoitavan projektipäällikkö Teemu Majasaaren mukaan Seinäjoelta lähtee tänä vuonna 13 lomalentoa eli huomattavasti enemmän kuin viime vuonna. Taloudellisen taantuman vuoksi viime vuonna lomalentoja lähti vain kolme tavoitellusta kymmenestä. (Saranpää 2010, Iikka 7.2.2010.) Seinäjoen lentoaseman juuri suoritetussa lomalento-kyselyssä vastaajien erittäin suuri määrä vahvistaa näkemystä siitä, että Etelä-Pohjanmaan alueella on viime toukokuussa alkaneille suorille lomalennoille kysyntää. Suosituimmiksi vaihtoehtoisiksi vastaajat äänestivät Kreikan Rodoksen, Kreetan ja Kyproksen sekä Espanjaan kuuluvan Mallorcan saarien kohdet. (Etelä-Pohjanmaa 2010, 10.2.2010.)

Islannissa huhtikuussa 2010 tapahtuneen tulivuorenpurkauksen vaikutuksesta tuhkapilvet valtasivat Euroopan taivaan sekä pysäyttivät lentoliikenteen hetkellisesti. Islannin tuhkapilvet aiheuttivat valtavia tappioita myös Seinäjoelta lentävälle lentoyhtiö FinnCommille ja lentorajoitukset leikkasivat yhtiön tuloista. Huhtikuussa Seinäjoen lentoasemalta laskettiin noin 2 000 matkustajaa, kun edellisvuonna vastaava luku oli 3 422. Tuhkapilven aiheuttamien tappioiden lisäksi yhtiössä pohdittiin liikenteen lopettamista heikosti kannattavilta kentiltä, yksi niistä oli Rengonharjulla toimiva Seinäjoen lentoasema ja kaksi muuta Porissa ja Jyväskylässä. Iikka lehdessä Jorma Rasinmäen mukaan FinnCommin lentojen loppuminen Seinäjoelta olisi paha isku maakuntien elinkeinoelämälle. Lentoliikenteen ansiosta Seinäjoelle on saatu erilaisia virastoja ja konttoreita. Lentotoiminta Seinäjoella olisi tärkeää myös siksi, että kunnat ovat satsanneet lentoasemaan ison tukun rahaa. Seinäjoen lentoasemaan on satsattu kaiken kaikkiaan 10–15 miljoonaa euroa. Kuntien osuus siitä on säätiön kautta viisi miljoonaa euroa. (Välikoski 2010, Iikka 1.8.2010.)

FinnComm vahvisti lopettavansa reittilennot Jyväskylään, Poriin ja Seinäjoelle. Taloussanomien kirjoittivat elokuussa, että FinnCommin mukaan syöttöliikennettä koskevat yhteistyöneuvottelut Finnairin kanssa eivät johtaneet toivottuun lopputulokseen (FinnCom lopettaa kolme Suomen-reittiä. Taloussa-

nomat 8.2.2010). Monet lentoyhtiöt olivat kiinnostuneita jatkamaan liikennöintiä Seinäjoelta Helsinkiin. Yhteistyöneuvottelut Finnairin kanssa tuottivat kuitenkin lopulta tulosta ja FinnComm Airlines ilmoitti jatkavansa lentoliikennettä sittenkin Seinäjoen ja Helsingin välillä. Ratkaiseva asia sopimuksen syntymisessä oli alueen kuntien ja elinkeinoelämän sitoutumishalu. Neuvottelut saivat FinnCommin uskomaan lentomatkestämisen kehittymisen myönteisenä jatkossa, kertoi Ilmajoki lehti. (Kamerat käyvät ja Finncommin lennot jatkuvat entisin siivin. Ilkka 2010 17.8.2010).

Seinäjoen ja Ilmajoen kunnat neuvottelivat sopimuksen, jolla ne lupasivat Rengonharjusäätiön omistajakuntina ostaa lentolippuja niin, että FinnComm saa jokaista lentoa kohden vähintään keskimäärin 1900 euron verottoman tuoton ensi kesäkuun loppuun asti. Kunnat sitoutuvat lentämään, ellei käyrä muuten käänny nousuun. (Latvala 2010, Ilkka 19.8.2010.)

Hakala kirjoitti Ilkka lehdessä, että matkustajamäärät Seinäjoen lentoasemalla olivat viime tammi-helmikuussa reilut 30 prosenttia suurempia kuin vastaavana aikana vuosi sitten. Matkustajamäärät olivat tarkalleen 7 458 matkustajaa tammi-helmikuussa. Helmikuun matkustajamääriä verraten edellisvuoden helmikuuhun, oli kasvua tapahtunut 35,3 prosenttia. Projektipäällikkö Teemu Majasaaren mukaan on mahdotonta sanoa kuinka suuren osan kasvusta selittää kuntien tekemät lippuostot lentoliikenteen tukemiseksi. Majasaari tähden-tää, että Seinäjoki-Helsinki reittilentoa on alettu hyödyntämään Helsingistä maailmalle lentävien lentojen yhteydessä enemmän, mutta tiedonpuute mahdollisesti vähentää tämän mahdollisuuden käyttöä. (Hakala 2011, Ilkka 9.3.2011.)



## 4 MATKAILUMARKKINOINTI

Markkinointi on erittäin tärkeä osa yrityksen menestystä. Markkinoinnin tehtävänä on varmistaa palvelujen tyytyväisyys, kehittää uusia pitkäaikaisia asiakassuhteita sekä ylläpitää jo olemassa olevia asiakassuhteita.

Yhtä ainoaa oikeaa markkinoinnin määritelmää ei ole luotu, sillä eri tilanteissa, yrityksissä ja hankkeissa markkinointi voi tarkoittaa hyvin erilaisia asioita. Palveluyrityksessä markkinointi on kokonaisvaltaista liiketoiminnan johtamista, missä kannattavuus luodaan asiakas- ja yhteistyökumppaneiden kautta. Matkailussa markkinoinniksi yleisesti kutsutaan myös myynnin edistämistä (tourism promotion), jota tekevät esimerkiksi Matkailun edistämiskeskus MEK, kunnat, alueorganisaatiot sekä järjestöt suurelta osin julkisin varoin. (Puustinen & Rouhiainen 2007, 13–14.)

Markkinointi on tärkeä yrityksen menestystekijä ja keskeinen osa liiketoimintaa. Markkinoinnin avulla erotutaan kilpailijoista ja viestitään mahdollisille ostajille omista tuotteista. Markkinointi ei kuitenkaan ole enää pelkkää mainontaa ja myyntityötä, vaan asiakaslähtöisesti tarkkaan suunniteltua. Asiakaslähtöisyyden lisäksi toiminnan kannattavuus pitkällä tähtäimellä on otettava huomioon markkinoinnissa. Suhteiden ylläpitäminen alihankkijoihin, yhteistyökumppaneihin, tiedotusvälineisiin ja muihin sidosryhmiin on asiakassuhteiden ohella erittäin tärkeää. (Bergström & Leppänen 2003, 9-10.)

### 4.1 Markkinoinnin muodot

Markkinointi ei ole sarja yksittäisiä toimenpiteitä tai erillisiä kampanjoita, vaan se on jatkuva prosessi. Prosessi alkaa markkinakartoituksella eli nykyisten ja mahdollisten asiakkaiden ostokäyttäytymisen, tarpeiden ja asenteiden tutkimisella. Liikeidea määrittelee, mitä yritys tekee ja kenelle. Liikeidea on perustana kaikille markkinointitoimille. Markkinoinnin toimintamuodot ovat sisäinen markkinointi, ulkoinen markkinointi, vuorovaikutusmarkkinointi, asiakassuhdemarkkinointi sekä suhdemarkkinointi. (Bergström & Leppänen 2003, 26.)

Sisäinen markkinointi painottuu yrityksen omaan henkilökuntaan. Sen tavoitteena on, että koko henkilökunta on mukana markkinoimassa yritystä sekä sen tuotteita. Sisäisen markkinoinnin keinoja ovat esimerkiksi koulutus, motivoiva esimiestoiminta ja sisäinen tiedotus. Ulkoista markkinointia käytetään yrityksen asiakkaisiin ja muihin ulkoisiin sidosryhmiin, esimerkiksi jälleenmyyjiin. Tavoitteena on yrityksen tai tuotteen tunnettuuden lisääntyminen ja ostojen aikaansaaminen. Ulkoisen markkinoinnin keinoja ovat mainonta, myynninedistäminen sekä tiedotus- ja suhdetoiminta. Tunnetuin ulkoisen markkinoinnin kilpailukeinomalleista on 4P-malli. 4P-mallin mukaan yrityksen kilpailukeinoja ovat tuote (Product), hinta (Price), saatavuus (Place) ja viestintä (Promotion). (Bergström & Leppänen 2003, 26.)

Vuorovaikutusmarkkinoinnin tavoitteena on saavuttaa asiakas ja vakuuttaa ostohetkellä yrityksen ja sen tuotteiden paremmuudesta. Tästä käytetään usein nimitystä totuuden hetki. Kerran menetetyn asiakkaan luottamus on haasteellista saada takaisin, joten tästä syystä asiakaspalvelu ja myyntitaito ovat nousseet 2000-luvun keskeisiksi kilpailukeinoiksi. (Lahtinen & Isoviita 2001, 11.)

Bergströmin ja Leppäsen (2003, 26–27) mukaan asiakassuhdemarkkinointi pyrkii sitouttamaan potentiaaliset tai ostaneet asiakkaat yrityksen kanta-asiakkaiksi. Asiakkaiden antama palaute on ensisijaisen tärkeää yritykselle. Yritykset teettävät esimerkiksi asiakastyytyväisyyskyselyjä, jotta toimintaa voidaan kehittää haluttuun suuntaan. Asiakassuhdemarkkinoinnin keinoja ovat kanta-asiakasedut ja asiakastilaisuudet.

Lahtisen ja Isoviidan (2001, 70) mukaan suhdeverkostot ovat myös yksi markkinoinnin kilpailukeinoista. Yritys pyrkii luomaan ja kehittämään suhteita kaikkiin keskeisiin sidosryhmiinsä ja nämä verkostot ovat välttämättömiä yrityksen toiminnan kannalta. Kukin yhteistyökumppani on yritykselle tärkeä ja ideana on, että yrityksen ja suhdeverkoston toimijoiden välinen keskinäinen riippuvuussuhde on molempien osapuolten haluama. Suhdemarkkinoinnin kohderyhmiä ovat kilpailijat, suosittelijat ja vaikuttajat, tavarantoimittajat sekä potentiaaliset työntekijät.

Erityisesti palvelujen markkinoinnin näkökulmasta markkinoinnin kaikki eri muodot tulevat käyttöön matkailuyrityksessä. Sisäisellä markkinoinnilla vahvistetaan asiakkaalle tai yhteistyökumppaneille annettavat lupaukset ja toteutetaan ne. Ulkoinen markkinointi antaa lupauksia tulevasta eli välittää mielikuvia, tiedottaa, herättää kiinnostusta ja mainostaa. Vuorovaikutusmarkkinointi on tärkeä kohta palveluprosessia, jossa lupaukset joko lunastetaan tai ei. Tässä kohtaa palveluyrityksen henkilöstö kohtaa asiakkaan ja ulkoisesti annetut lupaukset toteutuvat, mikäli yrityksen sisäinen markkinointi on onnistunut. Palvelutilanne on hetki, jolloin asiakas saa tiedostamattaan ensimmäisen mielikuvan yrityksestä. Syntyvään mielikuvaan voivat vaikuttaa esimerkiksi fyysisen ympäristön siisteys, henkilökunnan ystävällisyys sekä millaisia muut asiakkaat ovat. (Puustinen & Rouhiainen 2007, 19–20.)

### 4.2 Kysyntä

Puustisen ja Rouhiaisien (2007, 132) mukaan kysynnän eli asiakkaiden tarpeiden ja toiveiden ymmärtäminen on markkinoinnissa toiminnan alku ja juuri. Lahtisen ja Isoviidan (2001, 19) mukaan kysyntä on tietty määrä hyödykettä, jonka yrityksen toiminta-alueen asiakkaat haluavat tiettyinä aikoina ostaa. Kysyntä pysyy harvoin tasaisena tai kasvaa jatkuvasti pidemmällä aikajaksolla ympäri vuoden. Kysyntä vaihtelee erilaisten syiden vuoksi, ja näitä muutoksia kutsutaan kysynnän vaihteluiksi. (Bergström & Leppänen 2003, 64.) Matkailutoimialalla kysyntä on harvoin tasaista ja useimmiten kysyntä vaihtelee sesongeittain voimakkaallakin tavalla. Pitkällä aikavälillä kysynnän vaihteluihin vaikuttavat talouden suhdanteet, kuten lama, matala- ja korkeasuhdanne ja

erilaiset trendit kuten esimerkiksi eettiset ja ekologiset arvot, jotka toimivat ostopäätösten taustalla. (Puustinen & Rouhiainen 2007, 43.)

Kysyntään vaikuttavat useat tekijät, jotka voidaan jaotella ostajista johtuviin tekijöihin eli esimerkiksi onko ostajalla tarvetta tuotteelle tai varallisuutta ostaa tuote. Matkailu ei kuulu välttämättömien perushyödykkeiden sarjaan. Esimerkiksi matkapuhelimien yleistymisen heikensi matkailun kysyntää 1990-luvun lopulla hetkeksi, sillä ylimenevä raha meni puhelinlaskuihin. Ihmisillä on taipumus karsia niin sanotuista ylellisyshyödykkeistä, mikäli taloudellinen tilanne on niukka. Lamakauden päätyttyä matkailu on kuitenkin usein ensimmäisenä elpyvä toimiala. Hinta on lyhyellä aikavälillä erittäin tärkeä kilpailukeino, jolla yritys pystyy reagoimaan kysynnän muutoksiin. Öljyn hinnan muutokset, viranomaismaksut, verot ja inflaatio ovat muun muassa hintaan vaikuttavia tekijöitä, joihin matkailuyritys ei voi vaikuttaa. Mikäli esimerkiksi öljyn hinta nousee, se nostaa matkailutuotteen hintaa ja vaikuttaa näin ollen matkailun kysyntään. (Puustinen & Rouhiainen 2007, 30.)

Kysyntään vaikuttavat myös yrityksistä johtuvat tekijät. Vaikuttavina tekijöinä ovat yrityksen tuotteet ja niiden hinnat, mainonta, laatu ja muut markkinointitoimenpiteet. Ostohalukkuuteen vaikuttavat yrityksen imago ja alan kilpailutilanne. Yhteiskunnalliset kysyntään vaikuttavat tekijät ovat niitä, jotka vaikuttavat sekä ostajiin että yrityksiin ja niiden toimintaan. Yritysten on tärkeää seurata yleistä taloudellista tilannetta, lainsäädäntöä, politiikkaa ja kulttuuria. (Bergström & Leppänen 2003, 55–56.)

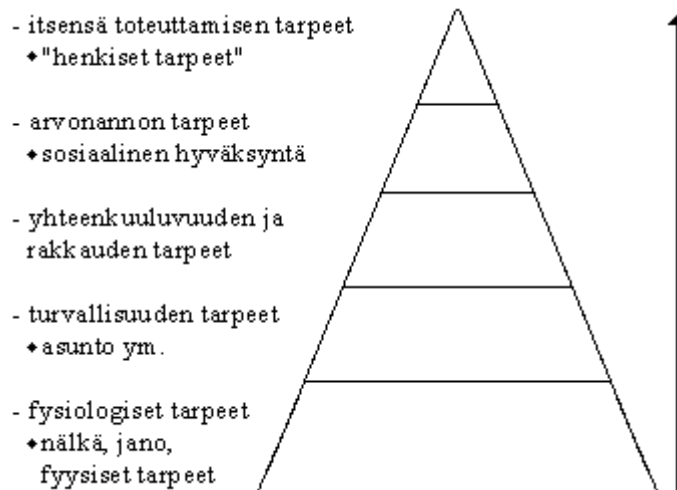
Vaikutusalue on se maantieteellinen alue, jolta palveluyrityksen asiakkaat pääsääntöisesti tulevat. Vaikutusalueen muodostumiseen vaikuttavat yritystyyppi, sijainti ja liikenneyhteydet, asutustiheys ja ostovoima, muut lähellä olevat palvelut, kilpailutilanne ja ostajan valinnanmahdollisuudet. Osa asiakkaista tulee muualta ja osa alueen potentiaalisista asiakkaista ei käytä alueen palveluja vaan asioi muualla. Tätä nimitetään kysynnän siirtymäksi. (Bergström & Leppänen 2003, 61.)

### 4.3 Ostokäyttäytyminen

Yritysten ja yksityisten kuluttajien ostopäätöksiin vaikuttaa ostokäyttäytyminen eli esimerkiksi miksi valintoja tehdään sekä mitä, mistä ja miten ostetaan. Tuotteen ostaminen edellyttää ostopäätöstä ja näin ollen tämä tarkoittaa päätöstä siitä, mitä tuotteita ja miten suurella rahamäärällä asiakas päättää tuotteita ostaa. Kuluttajan ostokäyttäytymistä ohjaavat ulkopuoliset ärsykkeet ja ostajien henkilökohtaiset ominaisuudet. Ostajien ostokäyttäytyminen ilmenee erilaisina tapoina, valintoina ja tottumuksina, joten yrittäjän on tunnettava ostajansa saadakseen aikaan toimivia ja haluttuja tuotteita markkinoille. Yksilön ostohalun laukaisevat omat tarpeet ja sitä ohjaavat motiivit eli kuluttajat ja organisaatiot hankkivat tarvitsemiaan ja haluamiaan tuotteita. Yrityksen menestymisen edellytys on, että se vastaa markkinoilla oleviin tarpeisiin. Markki-

noijan tehtävä on tehdä tuotteesta niin tärkeä, haluttava ja välttämätön, että tuote myi. (Bergström & Leppänen 2003, 98.)

Tarve on ostamisen lähtökohta, joka on tavallaan ihmisen elimistön puutostila eli tunne siitä, että jotain oleellista puuttuu. Kuviossa 1 on esiteltynä amerikkalaisen Abraham Maslowin luoma yli 50 vuotta vanha tarvehierarkiaportaikko. Maslowin mukaan yksilö tavoittelee aina ylimmälle tarvetasolle, mutta edellisten tarvetasojen tulee olla tyydytettyjä, jotta tämä olisi mahdollista. Ihmisen vapauduttua toimeentulo huolistaan, hän alkaa toteuttaa korkeamman asteisia tarpeita eli ihminen tyydyttää ensin elämisen kannalta välttämättömimmät tarpeensa ennen kuin keskittyy muiden tarpeiden tyydyttämiseen. Maslowin mallia on kritisoitu ajoittain aika voimakkaastikin. Kukaan ei kiistä tarpeiden olemassaoloa, mutta ihminen ei välttämättä etene systemaattisesti tarvetasoissa. (Lahtinen & Isoviita 2001, 22–23.)



Kuvio 1 Maslow'n tarvehierarkia

## 5 KVANTITATIIVINEN TUTKIMUS

Opinnäytetyön empiiriseen osioon kuuluu kvantitatiivinen tutkimus Seinäjoen lentoaseman potentiaalisille ja jo olemassa oleville asiakkaille. Uusitalon (2001, 60) mukaan empiirisen tutkimuksen kohteena on jokin reaali maailman ilmiö, josta hankitaan uutta tietoa jollakin systemaattisella tiedonhankintamenetelmällä.

### 5.1 Tutkimuksen tausta

Tutkimuksen tarkoituksena oli saada selville, miten hyvin lähimaakuntien asukkaat tuntevat Seinäjoen lentoaseman ja sen tarjoamat palvelut eli kartoittaa lentoaseman tunnettuutta ja palveluiden käyttäjiä. Tutkimuksella pyrittiin selvittämään postinumeroiden perusteella, mistä mahdolliset potentiaaliset asiakkaat sekä lentoaseman palveluja jo käyttävät matkustajat tulevat vai käyttävätkö he jotain muuta lähellä olevaa maakuntalentoasemaa Seinäjoen lentoaseman sijaan. Lähempään tarkasteluun poimittiin lähimaakunnat Lapua, Ylistaro, Härmä, Nurmo, Kurikka, Kauhajoki ja Teuva. Nämä ovat merkittäviä ja kiinnostavia maakuntia juuri Seinäjoen lentoasemaa ajatellen.

Ensimmäinen kontakti Seinäjoen lentoasemalle otettiin syksyllä 2010. Tutkimus oli Seinäjoen lentoasemalle hyödyllinen ja ajankohtainen, sillä mediassa on käyty paljon keskustelua siitä, jatkuvatko lennot Seinäjoen lentoasemalta tulevaisuudessa. Toimeksiantajan kanssa päädyttiin kvantitatiivisen tutkimuksen tekoon, sillä odotettavissa oleva otoskoko oli suhteellisen suuri ja haluttiin mahdollisimman paljon vastauksia Seinäjoen lähimaakunnista. Toimeksiantajan kanssa laadittiin tarkkaan mietitty lyhyt ja selkeä, mutta paljon tietoa antavan kyselylomake. Kyselylomake sisälsi yhteensä yhdeksän kysymystä ja lomake oli puolistrukturoitu sisältäen avoimia sekä suljettuja kysymyksiä. Kysely toteutettiin Seinäjoen elinkeinokeskuksen tiloissa, käyttäen Digium-ohjelmistopalvelua. Ennen julkaisua kyselylomake testattiin useaan otteeseen. Vilkan (2007, 78) mukaan kyselylomake tulee aina testata ennen varsinaisen aineiston keräämistä. Kyselylomakkeen testaaminen tarkoittaa, että tehdään koekysely, -haastattelu tai -havainnointi. Testaajina voivat toimia esimerkiksi kollegat, ohjaajat, perusjoukkoon kuuluvat tai vastaavat henkilöt.

Kysely julkaistiin Seinäjoen lentoaseman Internet-sivuilla ja tutkimuskyselyä mainostettiin Ykköset-lehdessä (Ilmaisjakelulehti, joka ilmestyy Etelä-Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla, Keski-Suomessa, Pirkanmaalla ja Satakunnassa) Seinäjoen lentoaseman mainoksen yhteydessä. Kaikkien kyselyyn osallistuneiden kesken arvottiin Lomamatkat Oy:n 500 euron matkalahjakortti ja kolme kappaletta FinnCommin meno-paluu lentolippua Seinäjoelta Helsinkiin. Vastausaikaa oli 12 päivää, 26.1–6.2.2011 välisenä aikana. Seinäjoen lentoaseman tunnettuuskyselyn keruumenetelmäksi valittiin kyselytutkimus Internetissä, sillä tämä oli paras vaihtoehto saada suuri määrä vastaajia lähimaakunnista. Internet-kysely oli myös hyvä vaihtoehto kustannuksien ja ajankäytön osalta. Internet-kysely saatiin toteutettua nopealla aikataululla, kun

taas muut (haastattelu, postikyselyt) keruumenetelmät olisivat olleet hitaammin toteutettavia ja kustannuksiltaan huomattavasti kalliimpia. Ongelmana Internet-kyselyssä on, että vastaajakato on suuri, sillä tavoittamatta jäävät ne henkilöt, jotka eivät käytä Internetiä säännöllisesti tai ollenkaan. Tutkimuksen ulkopuolelle saattavat jäädä esimerkiksi iäkkäimmät henkilöt.

## 5.2 Otanta

Otanta on menetelmä, jolla otos poimitaan perusjoukosta eli populaatiosta. Otanta määrää tavan, miten havaintoyksiköt valitaan tutkimukseen. Otantaa tarvitaan, sillä ei ole järkevää ottaa tutkittavaksi kaikkea aineistoa. Otoksen valinta on tutkimuksen teossa tärkeää ja ennen kuin voidaan päättää tutkittavat havaintoyksiköt, on tiedettävä perusjoukko. Perusjoukko on havaintoyksiköiden muodostama joukko, josta johtopäätökset halutaan tehdä. (Uusitalo 2001, 70–71.) Otannan koko on mietittävä aina tarkasti, mutta mitään oikeaa lukumäärää sille ei kuitenkaan ole olemassa. Otannan tulee olla kuitenkin sitä isompi, mitä yksityiskohtaisempaa tietoa halutaan saada tutkimuksessa. Mitä isompi otoskoko on sitä parempi se on tulosten yleistämisen kannalta. (Valli 2001, 13–14.)

Otantamenetelmiä on useita ja niiden käyttö riippuu populaation rakenteesta. Menetelmät voidaan jakaa kahteen pääryhmään eli todennäköisyys- ja ei-todennäköisyysotantaan. Todennäköisyyteen perustuvia otantoja ovat yksinkertainen satunnaisotanta, systemaattinen otanta, ositettu otanta ja ryväotanta. Todennäköisyyteen perustumattomia otantoja ovat harkinnanvarainen otanta, kiintiöpoiminta ja mukavuusotanta. Todennäköisyysotanta edellyttää rekisteriä perusjoukon rekisteristä kun taas ei-todennäköisyysotannassa rekisterit tai luettelot puuttuvat. (Kananen 2010, 97–98.) Seinäjoen lentoaseman tunnettuuskyselytutkimuksen otantamenetelmäksi valikoitui harkinnanvarainen otanta. Perusjoukosta ei ole olemassa minkäänlaista rekisteriä, joten todennäköisyysotanta ei ollut mahdollista. Haluttiin myös varmistaa, että tutkimukseen saadaan vastauksia potentiaalisten asiakkaiden lisäksi myös Seinäjoen lentoasemaa käyttäneiltä ihmisiltä.

Holopaisen ja Pulkkisen (2002, 34) mukaan harkinnanvaraisessa otannassa pyritään siihen, että saadaan mahdollisimman objektiivinen ja tasapuolinen tulos. Tällöin ei toteudu otannan perusedellytys, että jokaisella otantayksiköllä on yhtä suuri mahdollisuus tulla otokseen valituksi eli tuloksena on tarkkaan ottaen näyte. Harkinnanvaraisen otannan etuina ovat nopeus, joustavuus sekä halpuus.

## 5.3 Kvantitatiivinen tutkimus

Kvantitatiivinen menetelmä eli määrällinen tutkimusmenetelmä on tutkimustapa, jossa tieto kuvataan numeerisesti ja tilastollisesti. Tutkittavia asioita ja niiden ominaisuuksia käsitellään yleisesti kuvaillen numeroiden avulla. Määrällisessä tutkimuksessa on tyypillistä, että vastaajien määrä on suhteellisen

suuri ja suositeltava henkilöiden vähimmäismäärä on sata kappaletta, jos tutkimuksessa käytetään tilastollista menetelmää. Näin tuloksia on helpompi yleistää. Määrällinen tutkimus antaa yleisen kuvan mitattavien ominaisuuksien välisistä suhteista ja eroista ja se vastaa kysymyksiin mitä, missä, paljonko ja kuinka usein. (Vilka 2007, 14–17.) Kysymystekstin on oltava helposti ymmärrettävää suomen kieltä ja yksinkertaista, sillä monimutkaiset lauserakenteet helposti lisäävät virhemahdollisuuksia ja osa vastaajista ei jaksakaan keskittyä vastaamiseen. Kysymykset ovat tärkeitä tutkimuksen luotettavuuden ja laadun kannalta, sillä ne ovat tutkimuksen tiedonkeruumenetelmiä ja raaka-ainetta. (Kananen 2010, 93.)

## 6 TUTKIMUSTULOSTEN ANALYSOINTI

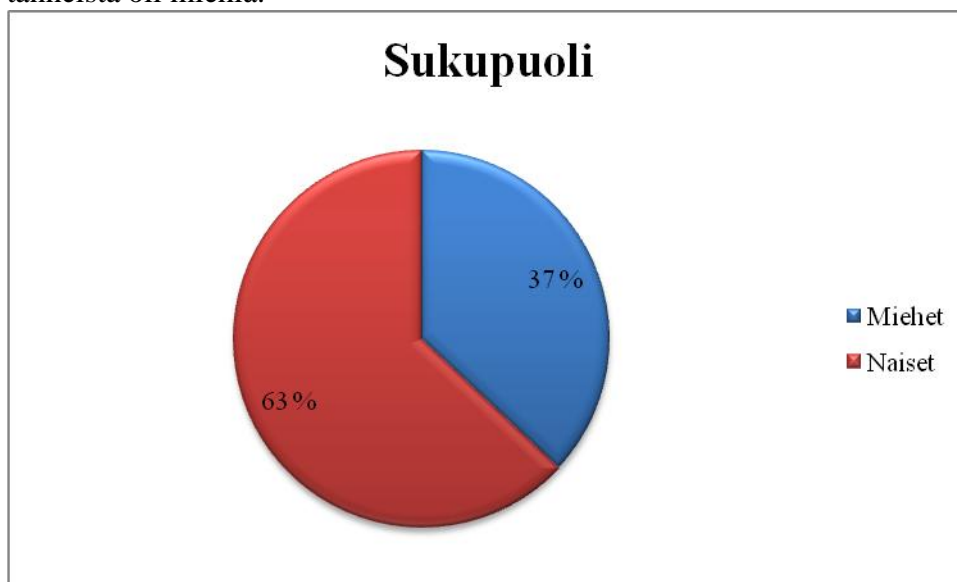
Kyselyyn vastaajia oli yhteensä 1321 ympäri Suomea. Tutkimustulosten luotettavuuden kannalta lähempään tarkasteluun otettiin lähimaakunnat Etelä-Pohjanmaalta postinumeroiden perusteella.

### 6.1 Taustatietokysymykset

Taustatietoina vastaajilta kysyttiin sukupuolta, ikää ja postinumeroa. Tärkein näistä taustatiedoista oli vastaajan postinumero, sillä sen kautta tahdottiin selvittää, mistä potentiaaliset asiakkaat tulevat ja ketkä käyttävät Seinäjoen lentoaseman palveluita. Tätä kautta palvelua voitaisiin kehittää ja kohdistaa paremmin.

#### 6.1.1 Sukupuoli

Ensimmäisessä kysymyksessä (kuvio 2) selvitettiin vastaajan sukupuoli. Vastaajista enemmistö oli naisia eli noin 63 prosenttia ja noin 37 prosenttia vastanneista oli miehiä.



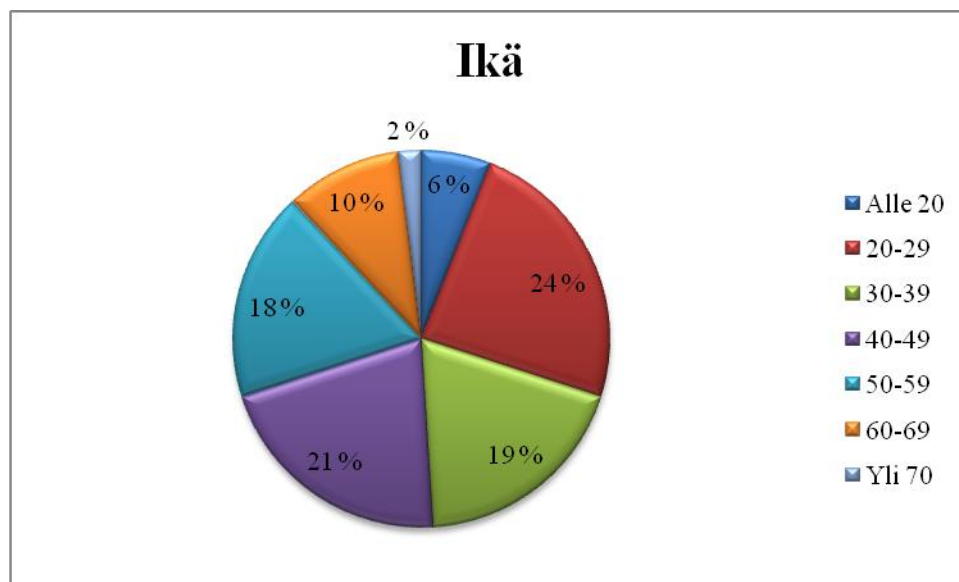
Kuvio 2 Vastaajien sukupuolijakauma

#### 6.1.2 Ikä

Toisessa taustatietokysymyksessä (kuvio 3, s.19) tiedusteltiin vastaajan ikää. Tutkimuksessa syy nuorten aikuisten ja keski-ikäisten suureen vastaajamäärään saattaa olla heidän innokkuutensa ja halukkuutensa matkustaa. Tutkimus on myös tavoittanut heidät, sillä nuoret käyttävät paljon Internetiä. Nuoret haluavat matkustaa ulkomaille ja ovat kiinnostuneita kokemaan erilaisia kulttuurireita. Tutkimuksen muita kysymyksiä tarkastellessa voidaan kuitenkin todeta,



että nuoret vertailevat vielä junan ja lentokoneen hintoja. Etenkin opiskelija-  
nuoret saavat junamatkan puoleen hintaan opiskelijakortilla. Esimerkiksi Hel-  
sinkiin matka taittuu edullisimmin junalla. Nuoret suosivat myös kimpakyy-  
tejä yhdessä kavereiden kanssa. Näin he pystyvät jakamaan kustannukset kes-  
kenään ja matka taittuu omalla aikataululla. Nuorilla ei myöskään ole niin  
suurta tarvetta matkustaa lentokoneella esimerkiksi Helsinkiin ja se koetaan  
vielä ylellisyytenä lentää Suomen sisäisillä lennoilla. Keski-ikäiset työmatka-  
laiset lentävät herkemmin työmatkoillaan Suomen sisäisiä lentoja säästään ai-  
kaa. Vastaustuloksissa näkyvät erot voivat selittyä sillä, että vanhemmat ihmi-  
set eivät koe tarvetta lentämiselle ja suosivat näin ollen tuttua ja turvallista  
linja-autokuljetusta. Kysely ei myöskään välttämättä ole tavoittanut heitä, sillä  
usealla vanhalla ihmisellä ei ole käytössään Internetiä.

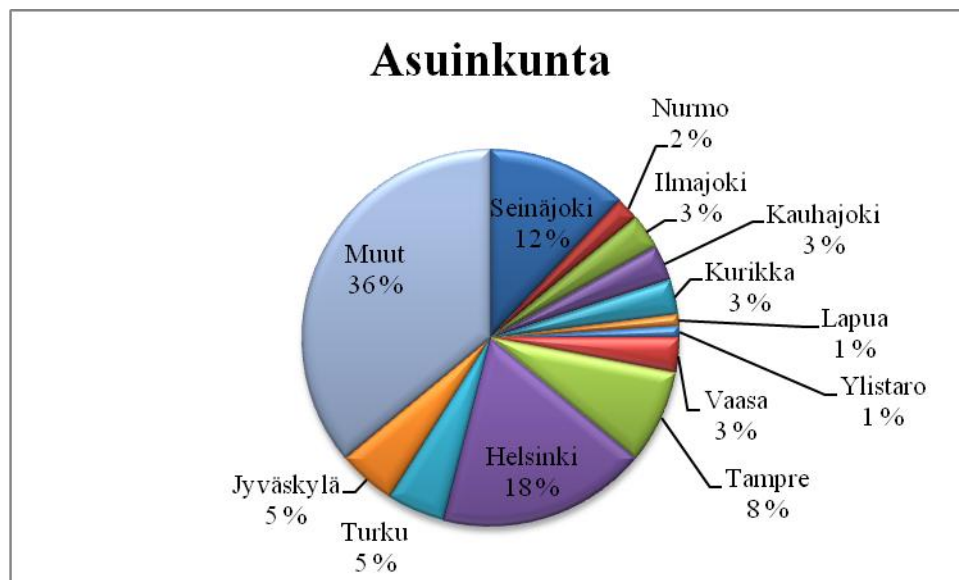


Kuvio 3 Vastaajien ikäjakauma

### 6.1.3 Postinumero

Postinumeroa kysyttiin avoimella kysymyksellä (kuvio 4, s.20). Vastauksia tuli ympäri Suomea, joten postinumeroiden perusteella selvitettiin tarkemmin  
Seinäjoen lentoaseman lähimaakuntien vastaajat. Lähimaakuntien asukkaista  
suurin osa vastaajista oli Seinäjoelta. Vastaajia oli yhteensä 157 eli 12 pro-  
senttia. Vastaajista 29 henkilöä ilmoitti postinumerokseen Hyllykallion sekä  
Nurmon eli 2 prosenttia vastaajista. Vastaajista 3 prosenttia oli Ilmajoelta (35  
kappaletta). 3 prosenttia eli 38 kappaletta vastaajista ilmoitti asuinpaikkakun-  
nakseen Kauhajoen ja myös Kurikasta vastaajia oli 3 prosenttia (37 kappalet-  
ta). Muita merkittäviä kuntia lentoasemaa ajatellen olivat Lapua (1 %) ja Ylis-  
taro (1 %). Vaasasta vastaajia oli kerääntynyt yhteensä 3 prosenttia (40 vas-  
taajaa). Suurista kaupungeista vastaajia oli Tampereelta (8 %), Helsingistä (18  
%), Turusta (5 %) sekä Jyväskylästä (5 %). Muut asuinpaikat (36 %) olivat  
pieniä paikkakuntia sekä kaupunkeja ympäri Suomen, jotka myös muodosti-

vat suurimman vastaajaryhmän. Yllättävää oli, että kysely keräsi vastaajia näin laajalta alueelta.

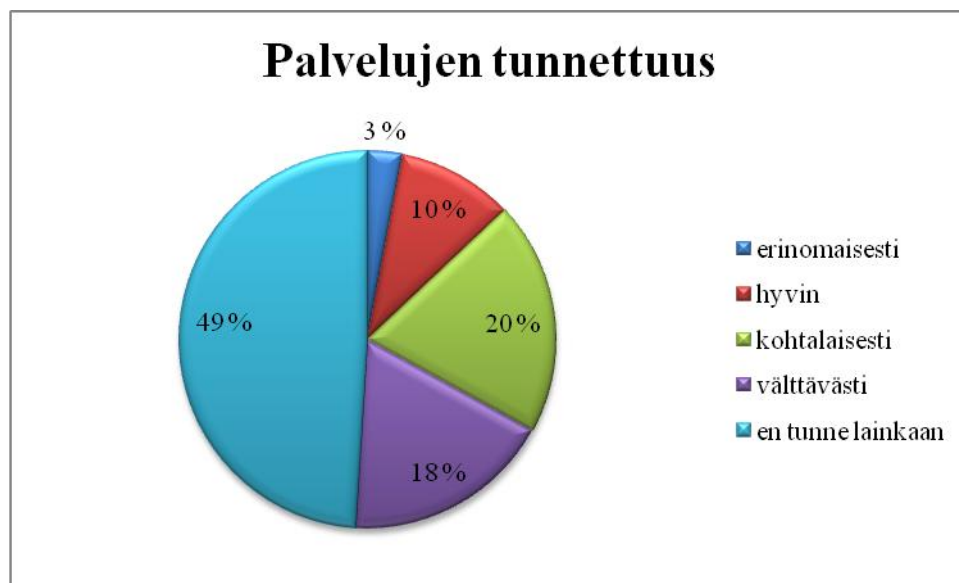


Kuvio 4 Vastaajien asuinkunta

## 6.2 Muut tutkimuskysymykset

### 6.2.1 Miten hyvin tunnette Seinäjoen lentoaseman?

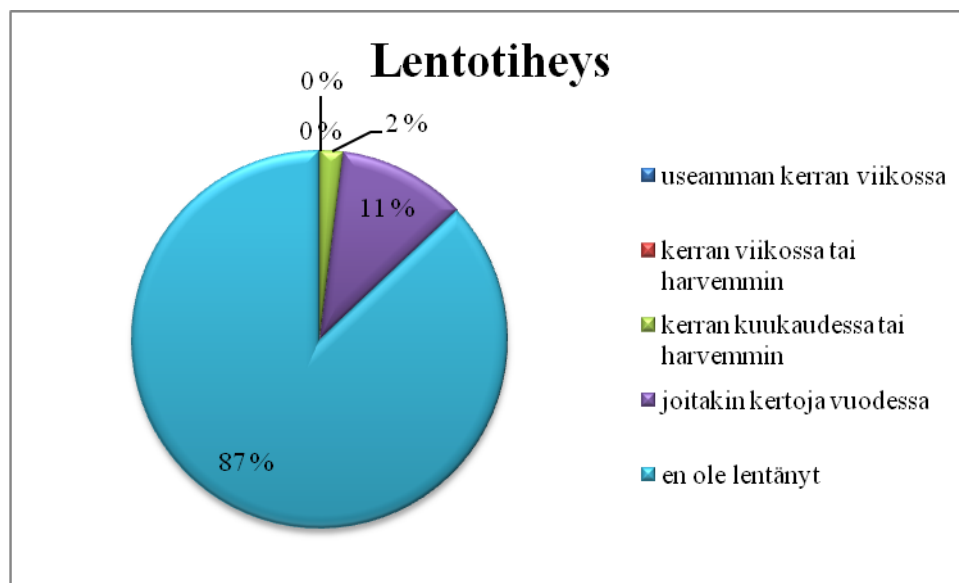
Seuraavassa kysymyksessä tahdottiin tietää, miten hyvin ihmiset tuntevat Seinäjoen lentoaseman (kuvio 5, s. 21). Kuvio 5 osoittaa, että lähes puolet (49 %) kyselyyn vastanneista ei tuntenut lainkaan Seinäjoen lentoasemaa tai sen tarjoamia palveluja. Vastaajista 18 prosenttia kertoi tuntevansa välttävästi ja noin 20 prosenttia kohtalaisesti. Seinäjoen lentoaseman tunsivat erinomaisesti vain 3 prosenttia ja hyvin 10 prosenttia. Suurin osa vastaajista asui Seinäjoen lähimaakunnissa, joten tutkimus osoittaa, etteivät edes lähimaakunnan asukkaat tunne Seinäjoen lentoasemaa hyvin. Asiakkaita ei ole tavoitettu markkinoinnissa ja tunnettuuden lisäämiseksi olisi tärkeää lisätä Seinäjoen lentoaseman markkinointia erilaisin tavoin. Saattaa olla, että lähimaakuntien asukkaat eivät koe niin suurta tarvetta lentämiselle, että olisivat huomioineet Seinäjoen lentoaseman ja sen tarjoamat palvelut. Tutkimustulos kuitenkin saattaa osiltaan olla harhaanjohtava prosenttimääriltään. Vastaajia tuli niin laajalta alueelta, etteivät nämä vastaajat välttämättä sijaintinsa perusteella tunne lentoasemaa.



Kuvio 5 Seinäjoen lentoaseman tunnettuus

#### 6.2.2 Miten usein olette lentänyt Seinäjoen lentoasemalta?

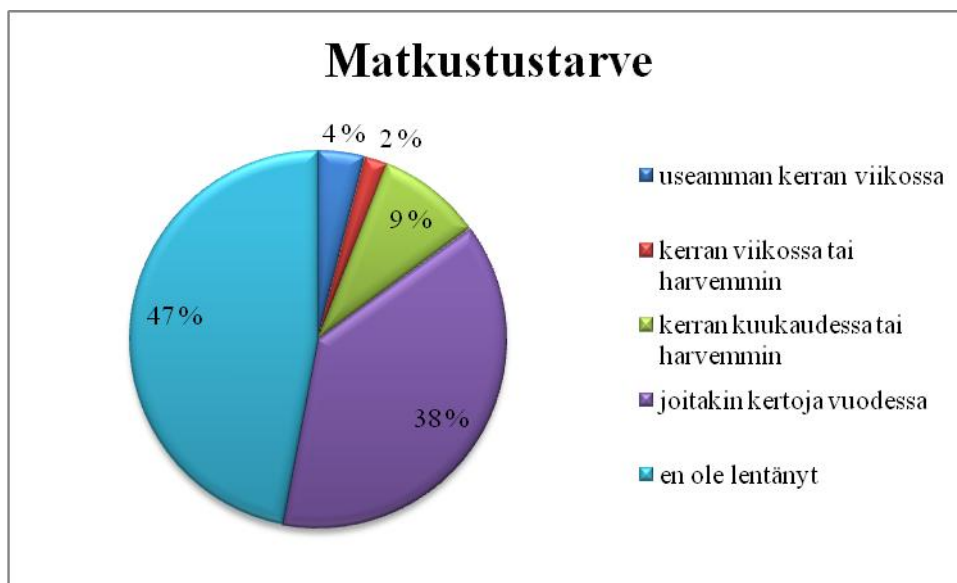
Kuvio 6 kertoo selvästi matkustajien lentotottumuksista Seinäjoen lentoasemalla viimeisen vuoden aikana (kuvio 6, s. 22). Tulokset siis osoittavat, että enemmistö lentää harvemmin Seinäjoen lentoasemalta. Vastaajista 87 prosenttia ei ole lentänyt lainkaan Seinäjoen lentoasemalta. Tämä suuri prosenttimäärä kertoo juuri siitä, ettei Seinäjoen lentoasemaa joko tunneta tai sen tarjoamia palveluja ei käytetä. Ihmisillä ei välttämättä ole tarvetta lentää usein ja tällöin he suosivat juna- tai tieliikennettä. Vastaajista 11 prosenttia kuitenkin ilmoitti lentävänsä lentoasemalta joitakin kertoja vuodessa. Tähän vastaajaryhmään saattavat kuulua työmatkalaiset ja lomamatkalaiset. Lähes kaksi prosenttia vastaajista kertoi lentävänsä kerran kuukaudessa tai harvemmin. Kerran viikossa tai harvemmin ja useamman kerran viikossa matkustajia ei ollut lainkaan.



Kuvio 6 Lentotiheys Seinäjoen lentoasemalla

### 6.2.3 Miten usein olette matkustaneet pääkaupunkiseudulle?

Seuraavassa kysymyksessä haluttiin selvittää matkustustarvetta pääkaupunkiseudulle viimeisen vuoden aikana (kuvio 7, s. 23). Kysymyksen tarkoituksena oli kattaa niin juna-, tie- ja lentoliikenne. Viimeisessä kysymysvaihtoehdossa oli virhe. Vaihtoehdon kuului olla ”en ole matkustanut”, joten tämä saattaa heikentää tutkimustuloksen luotettavuutta kysymyskohtaisesti. Kysymyksessä annettu kieltävä vastaus siirsi vastaajan suoraan myöntäviä vastauksia täsmen-tävien kysymysten yli. Kuvio 7 osoittaa, että useamman kerran viikossa noin 4 prosenttia matkusti pääkaupunkiseudulle kuluneen vuoden aikana. 2 prosenttia kertoi matkustaneensa kerran viikossa tai harvemmin. Näistä vastaajista suurin osa saattaa olla työmatkalaisia, joilla on tarve matkustaa työn vuoksi pääkaupunkiseudulle. Vastaajista 9 prosenttia ilmoitti matkustaneensa kerran kuukaudessa tai harvemmin pääkaupunkiseudulle kun taas 38 prosenttia vastaajista matkusti joitakin kertoja vuodessa. Näihin vastaajiin kuuluvat mahdollisesti lomalaiset, viikonloppumatkaajat tai myös työmatkalaiset. Viimeisen vuoden aikana 47 prosenttia vastaajista ei ole matkustanut pääkaupunkiseudulle. Tämä kohta saattaa olla harhaanjohtava tuloksien osalta, sillä vastausvaihtoehto oli virheellinen. Vastaaja on saattanut käsittää kysymyksen väärin ja on huomionnut matkustustavaksi ainoastaan lentämisen.



Kuvio 7 Vastaajien matkustustarve pääkaupunkiseudulle

#### 6.2.4 Millä kulkuvälineellä useimmiten matkustitte?

Edellisen kysymyksen täsmentävänä kysymyksenä oli selvittää, millä kulkuvälineellä useimmiten matka taitui pääkaupunkiseudulle (kuvio 8, s. 24). Kulkuväline vaihtoehdot olivat tie-, rautatie- ja lentoliikenne. Vastaajat pyydettiin numeroimaan kulkuvälineet tärkeysjärjestykseen numero ykkösestä numero kolmoseen siten, että numero yksi oli useimmiten käytetty kulkuväline.

Kuvio 8 osoittaa selvästi, että useimmiten käytetty kulkuväline on auto. Vastaajista 45 prosenttia kertoi matkustaneensa pääkaupunkiseudulle käyttäen mieluiten tieliikennettä. Toiseksi sijoittui rautatieliikenne. 37 prosenttia piti junaliikennettä tärkeämpänä kulkuvälineenä ja vain 18 prosenttia koki lentoliikenteen useimmin käytetyksi kulkuvälineeksi.

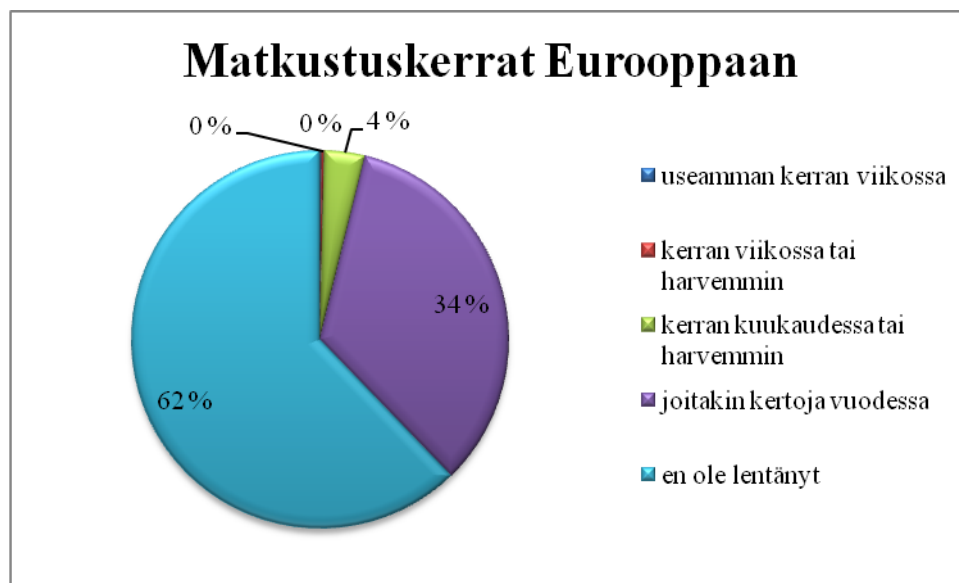


Kuvio 8 Useimmiten käytetty kulkuväline

Tuloksista voidaan todeta, että ihmiset pitävät autoa selvästi suosituimpana kulkuvälineenä. Ihmiset saattavat kokea siirtymisen lentoasemalle omalla autolla aikaa vieväksi ja monimutkaiseksi, vaikka loppujen lopuksi aikaa autolla matkustaminen ei välttämättä säästä yhtään. Etenkin nuorille ja opiskelijoille junaliikenne on tärkeä kulkuväline. Alle 18-vuotiaat eivät voi vielä ajaa autoa, joten heillä ei ole mahdollisuutta päästä esimerkiksi pääkaupunkiseudulle omalla autolla. Lentoasemalle kulku on myös hankalaa, sillä yleisiä linja-autovuoroja ei Seinäjoen lentoasemalle kulje, joten ainoa vaihtoehto heille on junaliikenne. Opiskelevat nuoret saavat myös kattavat alennukset junalla matkustamisesta, joten heille se koituu halvimmaksi vaihtoehdoksi matkustaa Suomessa. Kun matkustaja matkustaa pääkaupunkiseudulle ja hänen päämääränään on viettää viikonloppu Helsingin keskustassa ostoksia tehden, ei hän näin ollen välttämättä lennä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja hanki sieltä jatkokuljetuksia Helsingin keskusta.

#### 6.2.5 Miten usein olette matkustanut viimeisen vuoden aikana maailmalle?

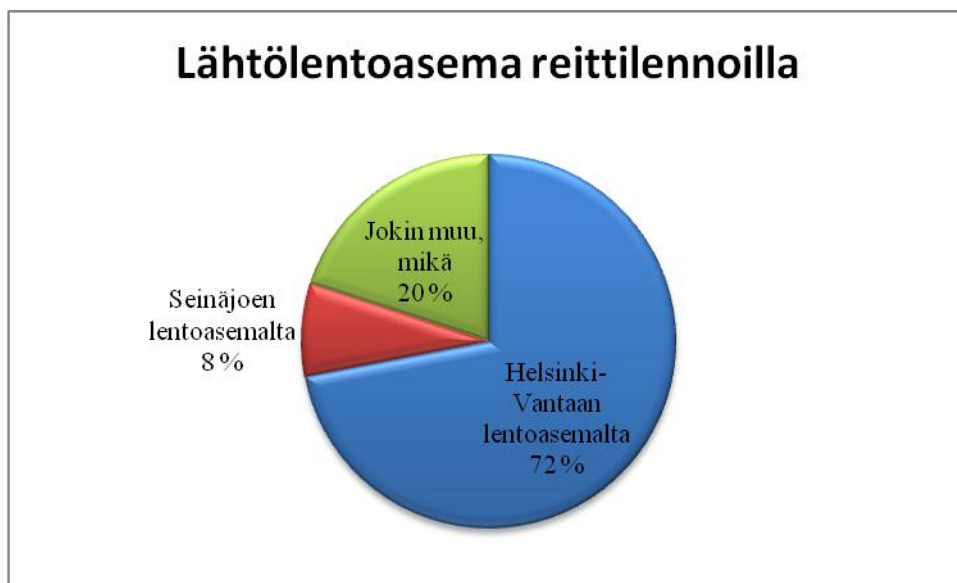
Seuraavassa kysymyksessä haluttiin selvittää matkustuskertoja viimeisen vuoden aikana Eurooppaan tai muualle maailmalle. Kysymys sisälsi ainoastaan reittilennot. Kysymyksessä annettu kieltävä vastaus siirsi vastaajan suoraan myöntäviä vastauksia täsmentävien kysymysten yli (kuvio 9, s. 25). Vastaajista nolla prosenttia ilmoitti matkustaneensa useamman kerran viikossa Eurooppaan tai muualle maailmalle sekä kerran viikossa tai harvemmin. 4 prosenttia vastaajista kertoi lentäneensä Eurooppaan kerran kuukaudessa tai harvemmin ja 34 prosenttia ilmoitti matkustaneensa joitakin kertoja vuodessa ulkomaille. Enemmistö vastaajista (62 %) ilmoitti, ettei heillä ole ollut tarvetta lentää ulkomaille viimeisen vuoden aikana. Matkustusinnostuksen ovat saattaneet vaikuttaa lama ja luonnonmullistukset ympäri maailmaa.



Kuvio 9 Vastaajien matkustuskerrat Eurooppaan

#### 6.2.6 Mistä lentomatkanne useimmiten alkoi?

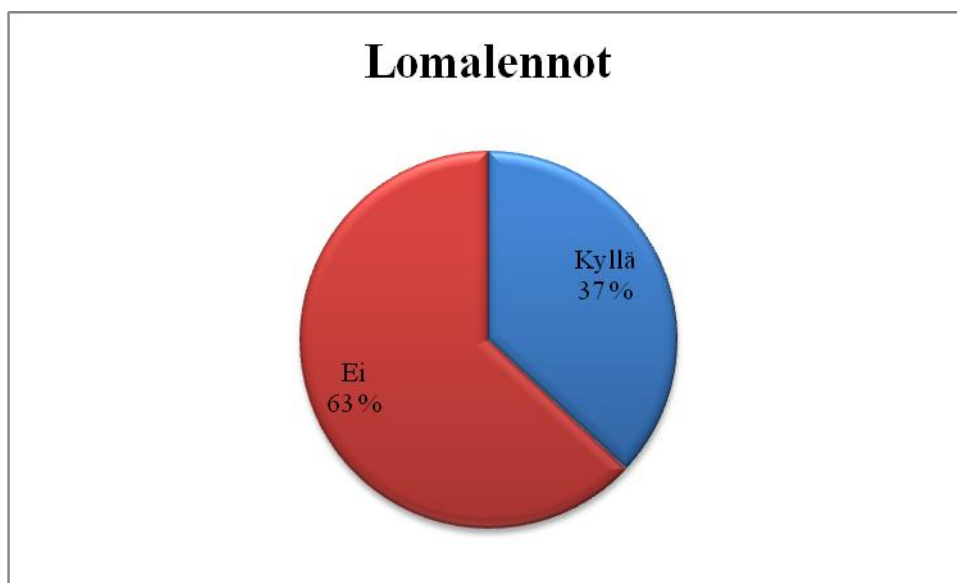
Täsmentävänä kysymyksenä oli selvittää, mistä lentomatka useimmiten alkoi (kuvio 10, s. 26). Kuvion 10 perusteella voidaan tulkita, että suurin osa matkustajista aloitti lentomatkinsa Helsinki-Vantaan lentoasemalta. Vastaajista 72 prosenttia ilmoitti reittilentonsa lähtevän Helsingistä. Edelleenkin ihmiset matkustavat omin avuin lentoasemalle ja saattavat yöpyä lentokenttähotelleissa. Vastaajista 8 prosenttia taas ilmoitti reittilentonsa lähtevän Seinäjoen lentoasemalta. 20 prosenttia vastaajista kertoi lentomatkinsa alkavan joltain muulta lentoasemalta. Vastausvaihtoehto oli avoin. Vastaajista reittilentonsa aloittivat Tampereelta, Vaasasta, Oulusta, Turusta, Porista, Jyväskylästä, Kokkolasta tai Lappeenrannasta. Lähempään tarkasteluun otettiin ne vastaajat Seinäjoen seudun lähimaakunnista, jotka valitsivat reittilentonsa lähtevän mieluummin Vaasan tai Tampereen lentoasemilta. Postinumeroita tarkkailemalla todettiin, että Seinäjoella asuvista kuusi ilmoitti reittilentonsa lähtevän Vaasasta, kymmenen taas Tampereelta. Ylistarosta, Isostakyröstä, Vähästäkyröstä, Kauhajoelta sekä Lapualta oli kustakin pitäjästä muutamia vastaajia, jotka lensivät reittilentonsa Vaasasta. Seinäjoen lentoaseman kannalta on ikävää huomata, etteivät lähimaakuntien asukkaat koe lentävänsä mieluummin Seinäjoen lentoasemalta. Tämän saattavat selittää esimerkiksi toimivammat lentoajat tai edullisemmat hinnat lentoliippuissa esimerkiksi Vaasan lentoasemalla.



Kuvio 10 Vastaajien lähtölentoasema Eurooppaan tai maailmalle

#### 6.2.7 Oletteko ollut lomalennoilla viimeisen vuoden aikana?

Kyselylomakkeen seuraavassa kysymyksessä selvitettiin ovatko vastaajat olleet lomalennoilla viimeisen vuoden aikana. Kysymys sisälsi ainoastaan suorat lomalennot. Kysymyksessä annettu kieltävä vastaus siirsi vastaajan suoraan myöntäviä vastauksia täsmentävien kysymysten yli. Kuvio 11 osoittaa, että vastaajista 37 prosenttia kertoi olleensa lomalennoilla viimeisen vuoden aikana. Viime vuonna lomalennoilla ei ollut käynyt 63 prosenttia vastaajista.

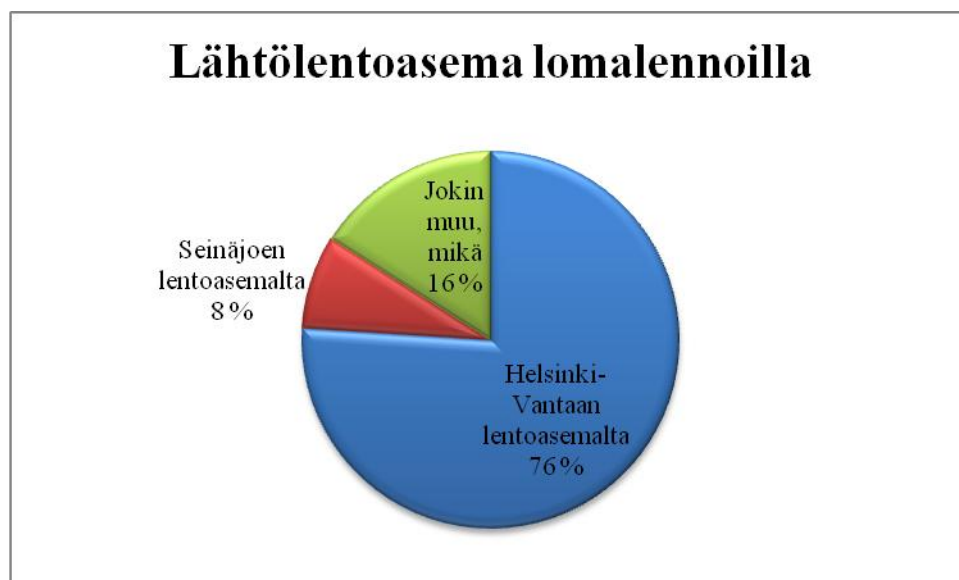


Kuvio 11 Vastaajien lomalennot viimeisen vuoden aikana



### 6.2.8 Mistä lentomatkanne alkoi?

Täsmentävänä kysymyksenä oli selvittää, mistä lomalento useimmiten alkoi. Kuvio 12 tähdentää, että suurin osa vastaajista ilmoitti jälleen lomalentonsa alkavan Helsinki-Vantaan lentoasemalta (76 %). 8 prosenttia vastaajista lensi lomalentonsa Seinäjoen lentoasemalta. Loput 16 prosenttia kertoi lentäneensä joltain muulta lentoasemalta. Näitä lentoasemia olivat muun muassa Vaasa, Tampere, Turku, Jyväskylä, Pori, Oulu, Kuopio, Lappeenranta ja Joensuu. Postinumeroita tarkastelemalla voidaan todeta, että suurin osa matkustajista aloitti lomalentonsa Vaasan tai Tampereen lentoasemilta. Seinäjoen seudun lähimaakunnan asukkaista (Seinäjoki, Ilmajoki, Ylistaro, Nurmo sekä Kauha-joki) 11 vastasivat lomalentonsa alkaneen Vaasan lentoasemalta.



Kuvio 12 Vastaajien lähtölentoasema lomalennoilla

### 6.2.9 Mielikuva Seinäjoen lentoasemasta

Toiseksi viimeinen kysymys käsitteli sitä, millainen mielikuva ihmisillä on Seinäjoen lentoasemasta. Vastaajille oli annettu 17 valmista adjektiivia ja kahteen viimeiseen kohtaan vastaaja sai itse kirjoittaa parhaiten kuvaavan adjektiivin Seinäjoen lentoasemasta. Vastaajan tuli valita viisi parhaiten kuvaavaa adjektiivia, mutta kysymykseen riitti myös kolme valintaa. Tutkimustuloksien kannalta kysymys oli hieman harhaanjohtava, sillä vastaajan oli pakko vastata kysymykseen ja suuri osa vastaajista ei ollut koskaan käynyt Seinäjoen lentoasemalla. Kysymys ei ole tällöin luotettava.

Viimeisessä kysymyksessä vastaajalla oli vapaat kädet kertoa palautetta kyselystä tai antaa kehittäviä parannusehdotuksia koskien Seinäjoen lentoaseman palveluja. Alla olevassa listassa on koottuna vastaajien merkittävimmät kehitysajat Seinäjoen lentoasemalle:

*Lomalentoja nykyistä useampaan kohteeseen*

*Enemmän lomalentoja*

*Edulliset lentovuorot ajoittuvat vähän 'vääriin ajankohtiin'. Ns. alennushintoja laskeva ohjelma ei laskenut syksyllä hintaa oikein.*

*Toivoisin lomalentoja myös kaukokohteisiin, voisi lähteä tästä läheltä.*

*Lentoja myös enemmän lauantaisin ja sunnuntaisin*

*Hinnat ja aikataulut esim. Helsinkiin sopivaksi verraten VR:n, niin matkustajien määrä nousee.*

*viikonlopun lentoja lisää*

*Luulisin, että aamulento Seinäjoelta Helsinkiin (itse olen käyttänyt aiempina vuosina useasti, kun olen jatkanut Helsingistä reittilennolle) on tarpeellinen ja muutama muukin vuoro, mutta ehkä kaikkia vuoroja ei tarvita ts. voisiko kannattavuus parantua, jos joitain vuoroja päiväaikaan ei lennetä tai ylipäättään jätetään vain ne vuorot joilla matkustajia yleensä on.*

*Kuljetukset kaupungista (Seinäjoki) lentoasemalle aina lentojen lähtö ja tuloaikoina.*

*Ehdottomasti lomalentoja lisättävä, ettei asiakkaiden tarvitse käyttää Vaasan lomalentopalveluja. YHTEYS ERI LOMAMATKOJEN TARJOAJIIN JA LOMALENTOJA ENEMMÄN SEINÄJOELTA. ja huom. myös 2 viikon lomalennot. Viikko on aivan liian lyhyt eläkeläiselle. Seinäjoki olisi keskeinen lähtöpaikka ajatellen Keski-Suomea. Vaasasta on ollut lomalaisia lähdessä jopa Helsingistä. VOISI MYÖS KEHITTÄÄ EDULLISEN JATKOYHEYSHINNAN LOMALENNOILLE HELSINGISTÄ*

*Enemmän näkyvyyttä mediassa.*

*Mainostaminen ei olisi pahitteeksi*

*Tiedotusta lisää*

*Tietoa ja mainontaa lisää*

Vastaajista todella moni toivoi enemmän lomalentoja Seinäjoen lentoasemalta. Toivomuksena oli myös, että lomalennot sijoitettaisiin koululaisten lomien ajaksi. Vapaamuotoisista vastauksista kävi ilmi, että ihmiset eivät koe reittilentojen olevan Seinäjoen lentoaseman vetonaula ja lentotoiminnan kehittämiseen tulisi panostaa enemmän. Lomalennoille olisi paljon kysyntää vastauksien perusteella. Etenkin Teneriffalle, Balkanille, Tukholmaan, Riikaan,

Prahaan, Turkkiin, Budapestiin, Kreetalle ja Kreikkaan kaivattiin suoria lentoja Seinäjoen lentoasemalta. Kaukokohteisiin löytyi myös jonkin verran halukkuutta. Lomalentojen osalta toivottiin myös yhden viikon sijaan kahden viikon lomalentoja. Kehitysideaa tuli myös pohjoiseen suuntautuvista lennoista esimerkiksi ruska-aikana ja muulloinkin kuin sesonkina. Sesonkiaikaan toivottiin myös halpoja lentoja esimerkiksi Kittilään pakettimatkoina yhteistyössä Levin majoitusten kanssa.

Seinäjoelta lentää viisi kertaa päivässä Helsinkiin. Vastaajista osa oli sitä mieltä, ettei lentoja tarvitsisi lentää viittä kertaa päivässä, vaan kolmekin lentoa riittäisi erinomaisesti. Näin saataisiin lennot täyteen ja kaupunki säästäisi. Vastauksista huomaa myös viikonloppulentojen tarpeellisuuden. Lauantai lentoja ei ole lainkaan ja niitä kaivattaisiin kovastikin. Sunnuntaina on vain yksi lento, joten tarpeellisuutta oli nähtävissä tämänkin päivän osalta.

Näkyvyyttä mediassa kaivattiin moneen otteeseen. Ihmiset matkustaisivat, jos tietäisivät Seinäjoen lentoaseman palveluista enemmän. Nähtävästi markkinointia mediassa ei ole tapahtunut tarpeeksi niin, että ihmiset olisivat reagoineet lentoaseman palveluihin ja siihen, että Seinäjoella ylipäätään on lentoasema mistä lentää. Näkyvyyttä tulisi parantaa siis huomasti. Lentoaseman sijainti näyttäisi olevan myös ongelma kuljetuksia ajatellen. Vastauksissa kävi ilmi, että bussiyhteydet lentoasemalle olisi myös hyvä asia. Lentojen lähtö- ja tuloaikoihin toivottiin toimivaa bussiyhteyttä.

## 7 YHTEENVETO JA POHDINTA

Tutkimuksen tavoitteena oli tutkia Seinäjoen lentoaseman tunnettuutta ja kartoittaa palvelujen käyttöä Seinäjoen seudulla ja lähikunnissa asuvien ihmisten keskuudessa.

Tutkimustuloksista käy ilmi, että suurin osa vastaajista ei ole tietoinen Seinäjoen lentoasemasta tai sen tarjoamista palveluista, sillä lähes puolet kyselyyn vastanneista ei tuntenut lainkaan Seinäjoen lentoasemaa. Tutkimuksesta voidaan todeta, että markkinointia tulisi kehittää enemmän lähimaakunnan asukkaille, sekä laajentaa tunnettuutta myös ympäri Suomea. Seinäjoen lentoaseman tarjoamia palveluja ei tunneta tarpeeksi hyvin. Ihmisillä saattaa olla myös lentämisestä sellainen mielikuva, että vain varakkaat lentävät ja heillä on ainoastaan varaa siihen. Tarkasti mietittynä lentämisen kustannukset eivät tule välttämättä sen kalliimmiksi, kuin esimerkiksi junalla matkustaminen ilman alennuksia.

Vastaajia oli ympäri Suomea, mutta myös Seinäjoen lähimaakunnan asukkaat olivat tietämättömiä lentoaseman palveluista, joten tuloksien kannalta tutkimus on luotettava. Tutkimus oli erittäin ajankohtainen ja tarpeellinen Seinäjoen lentoasemalle, jotta voitaisiin kehittää palveluja toivottuun ja tarpeiden osoittamaan suuntaan. Kyselyyn vastanneista 87 prosenttia ei ollut käyttänyt Seinäjoen lentoaseman palveluja viimeisen vuoden aikana. Ihmiset eivät tietenkään ole käyttäneet Seinäjoen lentoaseman palveluja, jos he eivät edes tiedä tai ole kuulleet kyseisestä lentoasemasta mitään. Tämä siis osoittaa, ettei lentoasemaa joko tunneta tai sen palveluja ei käytetä. Vastaajia oli laajalta alueelta, joten tähän prosenttimäärään sisältyy myös sellaiset ihmiset, jotka asuvat esimerkiksi Helsingissä tai Oulussa. Näillä ihmisillä ei välttämättä ole ollut tarvetta käyttää Seinäjoen lentoaseman palveluja. Seinäjoen lentoaseman kannalta ikävää oli huomata, että moni Seinäjoella tai lähikunnassa asuva henkilö lentää mieluummin Vaasasta kuin Seinäjoelta. Selityksenä tälle saattavat olla kilpailukykyiset hinnat, tarjonta tai aikataulutus. 11 prosenttia vastasi kuitenkin lentävänsä Seinäjoelta joitakin kertoja vuodessa. Tähän ”vastaajaryhmään” saattavat kuulua bisnes- ja lomamatkailijat. Vaasan lentoasemalla on ollut mielestäni näkyvyyttä enemmän kuin Seinäjoen lentoasemalla, joten tämä saattaa olla selityksenä siihen, että lähialueiden asukkaat karkaavat Vaasaan.

Tutkimustulokset osoittavat, että ihmisillä on kuitenkin tarvetta matkustaa pääkaupunkiseudulle. Vastanneista 38 prosenttia matkustaa pääkaupunkiseudulle joitakin kertoja vuodessa. Viimeinen kysymysvaihtoehto ”en ole lentänyt” on virheellinen. Kysymysvaihtoehdon kuului olla ”en ole matkustanut”, joten vastaajaa on saattanut hämätä vastausvaihtoehto ja näin ollen kysymys on hieman harhaanjohtava. 47 prosenttia vastanneista ilmoitti, etteivät ole matkustaneet viimeisen vuoden aikana pääkaupunkiseudulle. Vähemmän oli tarvetta matkustaa useamman kerran viikossa ja kerran viikossa tai harvemmin. Tutkimuksesta voidaan päätellä, että heikko taloustilanne on hidastanut

matkustamisen määrää ja ihmiset ovat hankkineet kaiken tarpeellisen lähimaakuntien kaupoista.

Matkustamista kysyttäessä tutkimuksessa tahdottiin selvittää myös useimmin käytettyä kulkuvälinettä. Useimmiten käytetty kulkuväline oli auto. Vastanneista 46 prosenttia matkusti pääkaupunkiseudulle mieluiten käyttäen tieliikennettä. Autolla matkustaminen koetaan edelleen parhaimmaksi tavaksi matkustaa ja tähän saattaa vaikuttaa esimerkiksi vaivattomuus liikkua oman aikataulun mukaisesti. Pakokaasupäästöt eivät nähtävästi ole suurin huoleen aihe matkustajille, sillä niin suuri prosenttimäärä matkusti mieluummin autolla. Bensiinin hinnan jatkuva huima nousu saattaa kuitenkin hidastaa oman auton käyttöä nyt ja tulevaisuudessa. Junaliikenne tulee hyvänä kakkosena, sillä 38 prosenttia ilmoitti käyttävänsä rautatieliikennettä matkustaessaan pääkaupunkiseudulle. Junaliikenteen etuna ovat nopeus ja rautatieaseman sijainti keskellä kaupunkia. Viime aikoina junien myöhästelyt ja junien tekniset ongelmat ovat saaneet kuitenkin ihmiset raivon partaalle, eikä VR:n pystyttyä luottamaan täydellisesti. Junien myöhästelyistä aiheutuneet turhautumiset saattavat olla etu lentoliikenteelle. Raideliikennettä suosivat ihmiset voivat kyllästyä ainaiseen odotteluun tai matkojen peruuntumiseen, kun taas lentomatkustusajat ovat pääsääntöisesti melko tarkat. 18 prosenttia vastanneista matkusti mieluiten lentoliikenteellä pääkaupunkiseudulle. Näihin saattavat kuulua lomamatkalaiset sekä työmatkalaiset.

Tutkimustulokset osoittavat myös, että ihmiset lentävät Eurooppaan tai maailmalle reittilentoilla joitakin kertoja vuodessa (34 %). Vastaajista yli puolet eli 62 prosenttia ilmoitti, ettei ole lentänyt lainkaan viimeisen vuoden aikana ulkomaille. Suuria eroja lomalentojen osalta ei ollut verrattuna Euroopan ja maailman reittilentoihin. 63 prosenttia vastaajista kertoi, ettei ole ollut lomalentolla viimeisen vuoden aikana. Maailmalla on viime aikoina tapahtunut suuria luonnonmullistuksia ja lama on sotkenut ihmisten taloudet, joten ihmisillä ei ole ollut mahdollisuutta lentää useasti. Vastaajista 72 prosenttia aloitti reittilentonsa Helsinki-Vantaan lentoasemalta. Seinäjoen lentoasemalta aloitti lentomatkinsa 8 prosenttia ja joltain muulta asemalta 20 prosenttia. Lomalentojen osalta prosentit eivät lentoasemittain muuttuneet. Seinäjoen lentoaseman kannalta harmittavinta oli huomata, että lähimaakunnista karkaa asiakkaita käyttäen Vaasan lentoaseman palveluja. Vaasan tarjoamat lennot ja hinnastot saattavat olla houkuttava tekijä.

Kehittämisehdotuksia tuli vastaajilta reittilentojen ja lomalentojen suhteen. Reittilennot eivät nähtävästi ole Seinäjoen lentoaseman vetonaula, joten lomalentoihin toivottiin monipuolisuutta lentomäärien ja – paikkojen suhteen. Lentoja lähtee Seinäjoelta viisi kertaa päivässä maanantaista perjantaihin ja sunnuntaina, mutta lauantaisin lentoja ei lähde lainkaan. Vastaajat toivoivat lentoja myös lauantaille. Näkyvyyttä sekä mainostamista kaivattiin enemmän. Tietämättömyys Seinäjoen lentoasemasta näyttää olevan suhteellisen suuri jopa lähimaakunnissa, joten mainostamista tulisi parantaa huomasti. Seinäjoen lentoasemalla ei ole toimivaa bussiyhteyttä, joten lentojen lähtö- ja tuloaikoihin toivottiin toimivaa bussiyhteyttä.

## LÄHTEET

Bergström, S. & Leppänen, A. 2003. Yrityksen asiakasmarkkinointi. Helsinki: Edita Prisma Oy.

ELY-keskus. 2010. Esitys Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen strategiseksi tulossopimukseksi 2010–2011. Viitattu 11.4.2011.  
[www.ely-keskus.fi/.../EteläPohjanmaanELY/.../EPOELY\\_STRATEGINEN\\_TUJO\\_2010-2011\\_esitys.pdf](http://www.ely-keskus.fi/.../EteläPohjanmaanELY/.../EPOELY_STRATEGINEN_TUJO_2010-2011_esitys.pdf)

Ekola, A. 2010. Lentoasema on ja pysyy, vaikka Finncomm lähtisi. Seinäjoen Sanomat 28.7.2010.

FinnCom lopettaa kolme Suomen-reittiä. Taloussanomat 8.2.2010.

Finnair Cargo. 2011. Finnair Cargo – Kaikkialle maailmaan. Viitattu 11.4.2011.  
<http://www.finnaircargo.com/fi/cargo/yritysinfo.html>

Finavia. 2010a. Finavia oyj lyhyesti. Viitattu 15.11.2010.  
<http://www.finavia.fi/tietoafinaviasta/finavia-lyhyesti>

Finavia 2010b. Vastuullista ympäristötyötä. Viitattu 22.11.2010.  
<http://www.finavia.fi/ymparisto>

Finavia 2010c. Matkustajatilat 2010. Matkustajat lentoasemittain. Viitattu 30.2.2011.  
<http://www.finavia.fi/files/kronodoc/2284/194932/Matkustajat%20lentoasemittain%20suomi.pdf>

Finavia 2010d. Vuosikertomus 2009 ”Matkoja Maisemia”. Viitattu 2.1.2011.  
[http://www.finavia.fi/files/finavia2/vuosikertomukset\\_pdf/42670\\_FINAVIA\\_vsk\\_FI.pdf](http://www.finavia.fi/files/finavia2/vuosikertomukset_pdf/42670_FINAVIA_vsk_FI.pdf)

Finavia 2010e. Lappeenranta tärkeä osa Finavian lentoasemaverkkoa. Viitattu 4.11.2011.  
[http://www.finavia.fi/lentoasemat/lentoasema\\_lappeenranta?pg=news&tid=1&nid=4499584](http://www.finavia.fi/lentoasemat/lentoasema_lappeenranta?pg=news&tid=1&nid=4499584)

Finavia 2011. 17.1.2011. Lentomatkustus kääntyi kasvuun vuonna 2010 Suomessa. Viitattu 12.4.2011.  
[http://www.finavia.fi/medialle/tiedotarkisto/finavia\\_tiedotteet/finavia\\_tiedote?id=4414272](http://www.finavia.fi/medialle/tiedotarkisto/finavia_tiedotteet/finavia_tiedote?id=4414272)

Hakala, J. 2011. Matkustajamäärä piristynyt Seinäjoen lentoasemalla. Ilkka 9.3.2011.

Hakola, M. 1997. Ilmailuasiain esittelijästä ilmailulaitokseksi. Vantaa: Ilmailulaitos.

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

Helsingin Sanomat. 7.1.2011. VR:n selvitys junien ongelmista ei riitä liikenneministerille. Viitattu 12.4.2011.

<http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/VRn+selvitys+junien+ongelmista+ei+riit%C3%A4+liikenneministerille/1135262887788>

Helsinki-Vantaa. 2011. Sujuvasti ja mutkattomasti maailmalle Helsinki-Vantaan kautta. Viitattu 11.4.2011.

<http://www.helsinki-vantaa.fi/enemman-tietoa/helsinki-vantaa-lyhyesti>

Holopainen, M. & Pulkkinen, P. 2002. Tilastolliset menetelmät. Vantaa: Dark Oy.

Iltalehti 7.3.2011. Bensan hintaan odotettavissa kova nousu. Viitattu 12.4.2011.

[http://www.iltalehti.fi/autot/2011030713317564\\_au.shtml](http://www.iltalehti.fi/autot/2011030713317564_au.shtml)

Kamerat käyvät ja Finncommin lennot jatkuvat entisin siivin. Ilmajoki-lehti 17.8.2010.

Kananen, J. 2010. Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Taitto & Paino, Tampereen Yliopistopaino Oy – Juves Print.

Laukkanen, T. 1999. Ympäristötietous I. Biosfääri ja ympäristövaikutukset. Helsinki: Hakapaino Oy.

Laurea aluekatsaus. 2011. Finavia kilpailukykyä edistämässä. Viitattu 11.4.2011.

<http://www.laureakatsaus.fi/elinkeinoelama/finavia-suomalaista-kilpailukyky-edistamassa/>

Latvala, A. 2010. Rengonharjusaatiön kunnat sitoutuvat miljoonaluokan tukeen. Ilkka 19.8.2010.

Liikennevirasto. 1.2.2011. Selvitys raideliikenteen ongelmista marras- joulukuussa 2010.

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/fi/uutiset/2011/12\\_2011/20110107\\_raideliikenneselitys/Taustaa](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/fi/uutiset/2011/12_2011/20110107_raideliikenneselitys/Taustaa)

Liikenne- ja viestintäministeriö. Julkaisuja 29/2010. Kotimaan lentoliikenteen tilanne erityisesti Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän lentokentillä. Selvitys. Viitattu 15.11.2010.

[http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=964900&name=DLFE-10983.pdf&title=Julkaisuja%2029-2010](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10983.pdf&title=Julkaisuja%2029-2010)

Lentomatrustajien määrän kasvu Vaasassa Suomen kärkeä. Pohjalainen 10.3.2011.

Matkailun edistämiskeskus – MEK. Ulkomaisten kävijöiden määrä Suomessa kääntyi kasvuun talvella 2009–2010. Viitattu 15.11.2010.

[http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/\(Pages\)/Rajahaastattelututkimus\\_talvi\\_2009-2010?opendocument&np=F](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/(Pages)/Rajahaastattelututkimus_talvi_2009-2010?opendocument&np=F)

Puustinen, A. & Rouhiainen, U. 2007. Matkailumarkkinoinnin teorioita ja työkaluja. Helsinki: Edita Prisma Oy.

Saranpää. 2010. Seinäjoelta lähtevien lomalentojen määrä kasvaa rajusti. Ilkka 7.2.2010.

Tervonen, I. 2002. Veljekset Karhumäki. Suomen ilmailun pioneereina 1924–1956. 1. painos. Hämeenlinna: Karisto Oy.

Seinäjoen liikenne vaakalaudalla. YLE Pohjanmaa 10.5.2010.

Uusitalo, H. 2001. Tiede, tutkimus ja tutkielma. Johdatus tutkielman maailmaan. Juva: WS Bookwell Oy.

Valli, R. 2001. Johdatus tilastolliseen tutkimukseen. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Verhelä, P. 2000. Liikematkailu. Helsinki: Edita.

Vilka, H. 2007. Tutki ja mittaa. Määrällisen tutkimuksen perusteet. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

VR Group. 2010. Lumi ja jää junaliikenteen kiusana alkuvuonna. Viitattu 12.4.2011.  
[http://www.vr-konserni.fi/fi/vakiolinkit/VR-konsernitiedottaa/news\\_20110308151408.html](http://www.vr-konserni.fi/fi/vakiolinkit/VR-konsernitiedottaa/news_20110308151408.html)

Välikoski, S. Rasinmäki: Usko lentoliikenteen kehittymiseen on kova. Ilkka 1.8.2010.

YLE Pohjanmaa. 2010. Finncomm Airlines lopettaa Seinäjoen, Jyväskylän ja Porin lennot. Viitattu 11.4.2011.  
[http://yle.fi/alueet/pohjanmaa/2010/08/finncomm\\_airlines\\_lopettaa\\_seinajoen\\_jyvaskylan\\_ja\\_porin\\_lennot\\_1873538.html](http://yle.fi/alueet/pohjanmaa/2010/08/finncomm_airlines_lopettaa_seinajoen_jyvaskylan_ja_porin_lennot_1873538.html)

YLE uutiset. 2010. Lentäminen muuttuu kokoajan ympäristöystävällisemmäksi. Viitattu: 9.12.2010.  
[http://yle.fi/uutiset/kotimaa/2010/07/lentaminen\\_muuttuu\\_koko\\_ajan\\_ymparistoystavalliseksi\\_1827863.html](http://yle.fi/uutiset/kotimaa/2010/07/lentaminen_muuttuu_koko_ajan_ymparistoystavalliseksi_1827863.html)



KYSELYLOMAKE

## Seinäjoen lentoaseman tunnettuuskysely 2010

Haluamme kehittää palvelujamme, sekä lisätä lentokenttämme tunnettuutta pääsääntöisesti Etelä-Pohjanmaan alueella. Pyydämme Teitä ystävällisesti vastaamaan kyselyymme. Kyse-lyyn vastaaminen vie vain muutaman minuutin. Täyttämällä yhteystietolomakkeen osallis-tutte 500 euron matkalahjakortin sekä kolmen meno-paluu lentolipun (Seinäjoki Helsinki) arvontaan. Vastaukset käsitellään luottamuksellisesti.

### 1) Sukupuoli

mies    nainen

### 2) Ikä

\_\_\_\_\_

### 3) Postinumero

\_\_\_\_\_

### 4) Miten hyvin tunnette Seinäjoen lentoaseman ja sen tarjoamat palvelut?

(5=erinomaisesti 4=hyvin 3=kohtalaisesti 2=välttävästi 1=en tunne lainkaan)

5                      4                      3                      2                      1  
                                                                                       

### 5) Miten usein olette lentänyt Seinäjoen lentoasemalta viimeisen vuoden aikana?

(5=useamman kerran viikossa 4=kerran viikossa tai harvemmin 3=kerran kuukaudessa tai harvemmin 2=joitakin kertoja vuodessa 1=en ole lentänyt)

5                      4                      3                      2                      1  
                                                                                       

### 6 a) Miten usein olette matkustaneet pääkaupunkiseudulle viimeisen vuoden aikana?

(5=useamman kerran viikossa 4=kerran viikossa tai harvemmin 3=kerran kuukaudessa tai harvemmin 2=joitakin kertoja vuodessa 1=en ole lentänyt)

5                      4                      3                      2                      1

**6 b) Millä kulkuvälineellä useimmiten matkustitte pääkaupunkiseudulle?**  
(numeroi tärkeysjärjestykseen 1-3 siten, että 1=useimmiten käytetty kulkuväline)

- Lentoliikenne   
Rautatieliikenne   
Tieliikenne

**7 a) Miten usein olette matkustanut viimeisen vuoden aikana Eurooppaan tai maailmalle reittilennolla? Huom! Ei sisällä lomalentoja**

(5=useamman kerran viikossa 4=kerran viikossa tai harvemmin 3=kerran kuukaudessa tai harvemmin 2=joitakin kertoja vuodessa 1=en ole lentänyt)

- | 5                        | 4                        | 3                        | 2                        | 1                        |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**7 b) Mistä lentomatkanne useimmiten alkoi?**

- Seinäjoen lentoasemalta  
 Helsinki-Vantaan lentoasemalta  
 Jokin muu, mikä? \_\_\_\_\_

**8 a) Oletteko ollut lomalennolla viimeisen vuoden aikana? (suora lento lomakohteeseen, ei reittilento)**

Kyllä  En

**8 b) Mistä lentomatkanne alkoi?**

- Seinäjoen lentoasemalta  
 Helsinki-Vantaan lentoasemalta  
 Jokin muu, mikä? \_\_\_\_\_

**9) Valitkaa mitkä seuraavista adjektiiveista kuvaa mielestänne Seinäjoen lentoasemaa parhaiten? (valitse viisi tärkeintä)**

- |                                   |                                      |                                    |
|-----------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> joustava | <input type="checkbox"/> joustamaton | <input type="checkbox"/> syrjäinen |
| <input type="checkbox"/> nopea    | <input type="checkbox"/> hidas       | <input type="checkbox"/> selkeä    |

- |                                       |  |   |
|---------------------------------------|--|---|
| <input type="checkbox"/> ystävällinen | <input type="checkbox"/> epäystävällinen | <input type="checkbox"/> ammattitaitoinen |
| <input type="checkbox"/> jouheva      | <input type="checkbox"/> turvaton        | <input type="checkbox"/> monipuolinen     |
| <input type="checkbox"/> luotettava   | <input type="checkbox"/> epäluotettava   | <input type="checkbox"/> hyödyllinen      |
| <input type="checkbox"/> turvallinen  | <input type="checkbox"/> kodikas         | <input type="checkbox"/> tarpeeton        |

**10) Miten kehittäisitte Seinäjoen lentoaseman palveluja? Voit antaa myös palautetta kyselystä.**

---

LEHTIMAINOS



## Tiedätkö Seinäjoen lentoaseman?

Tunnetko sinä Seinäjoen lentoaseman ja sen tarjoamat palvelut? Oletko itse jopa käyttänyt niitä? Kyllä tai ei, vastaa kyselyymme ja voit voittaa matkapalkintoja!

Teetämme opinnäytetyönä tutkimuksen, jossa kartoitetaan tunnettuuttamme ja palveluidemme käyttäjiä.

Osallistu kyselyyn internet-sivuillamme. Kaikkien kyselyyn osallistuneiden kesken arvotaan Lomamatkat Oy:n 500€ matkalahjakortti ja kolme kappaletta Finncommin meno-paluu lentolippuja Seinäjoelta Helsinkiin.

Vastaaminen vie vain noin 5 minuuttia. Arvonnän voittajille ilmoitetaan henkilökohtaisesti.

**Osallistu kyselyyn ja voit voittaa  
500€ matkalahjakortin  
tai  
Seinäjoki-Helsinki meno-paluu lennot.**

**Osallistu 6.2. mennessä osoitteessa:  
[www.seinajoenlentoasema.fi/kysely](http://www.seinajoenlentoasema.fi/kysely)**

**SEINÄJOEN LENTOASEMA**

- Lentoaika Helsinkiin alle tunti
- Helsingistä erinomaiset yhteydet Eurooppaan ja maailmalle
- Suorat lomalennot etelän aurinkoon
- Seinäjoki-Kittilä kahdesti viikossa helmi-huhtikuussa
- Ilmainen, laaja pysäköintialue

**SEINÄJOEN LENTOASEMA**

[www.seinajoenlentoasema.fi](http://www.seinajoenlentoasema.fi) [facebook.com/seinajoenlentoasema](https://facebook.com/seinajoenlentoasema)