

PÄRNU LENNUJAAMA ARENDUS



SISUKORD

ARENDUSE LÄHTEKOHAD.....	5
1. Lähteandmed.....	5
a. Pärnu turismistatistika (nõudlus/pakkumine).....	5
i. Pärnu turisminäitajate arengu võrdlus konkurentidega.....	7
ii. Lennuliinide käivitamise kogemus Tartus.....	8
ii. Muutusvajaduse analüüs.....	10
b. Praegused teenused.....	11
i. Turismiteenused.....	11
ii. Muud teenused.....	11
c. Infrastruktuuri olukord ja arenguvajadused	12
2. Arengusuunad	12
a. Olemasolevad plaanid ja nende mõjude hinnang lennujaamale	12
i. Linna planeeringud ja arengukavad.....	12
ii. Teadaolevad (era)investeeringud.....	15
iii. Riiklikud strateegiad ja arengukavad	15
b. Kuidas lennuühendus täiendaks/konkureeriks?	15
c. Regionaallennujaamade staatus Põhjamaades	16
3. Lennuvälja hetkeseis.....	18
a. Staatus	18
b. Rahastamine.....	18
b. Investeeringuvajdus	19
4. Kokkuvõte Pärnu turismi arengupotentsiaalset ja –võimalustest.	24
ARENDUSEESMÄRGID	25
5. Pärnu turismi tulevik.....	25
a. Visioon.....	25
b. Eesmärgid	26

c. Teenuste ja tegevuste mõõtmine	26
6. Reisilennumarsruudi mudel	27
a. Kontsept	27
b. Sihtkohad	29
c. Distributsioonikoostöö.....	30
d. Operaatorid	31
7. Lennuväljale toetuva turismi nõuded Pärnus.....	32
a. Hotellid ja spaad	32
b. Transport.....	33
8. Hindamine.....	33
a. Tasuvus	33
b. Sotsiaalmajanduslik mõju	37
c. Riskianalüüs	38
TEGEVUSKAVA.....	40
9. Turunduse arendamine ja korraldamine.	40
a. Turundus- ja müügikoostöö	40
b. Lennutoote kontseptsioon	40
10. Turismialase tõmbe arendamine	41
a. Tootearendus.....	41
b. Investeeringud.....	41
i. Erateenustesse.....	41
ii. Avalikku sektorisse.....	42
iii. Lennujaama	42
Piirdeaed	44
c. Õiguslik staatus.....	44
d. Ajakava, vastutus, rahastus.....	44
11. Jätkutegevuste ettepanekud	45

a. Asjalised, rollid ja ülesanded	45
b. Jätku-uuringud	46
c. Valitsuselt taotleme:.....	46

Käesolev analüüs on valminud Pärnumaa Omavalitsuste Liidu, Pärnu Maavalitsuse, Pärnumaa Ettevõtlus- ja Arenduskeskuse ning huvitatud ettevõtete tellimusel koostatuna Tartu Ülikooli Pärnu kolledži, Pärnu lennujaama (Erki Teemägi), Eesti Lennuakadeemia (Allan Nõmmik) ja Sihtasutus Pärnumaa Turism (Annely Kesküll) poolt. Teksti koostas kolledži arendusosakonna juhataja Sulev Alajõe.

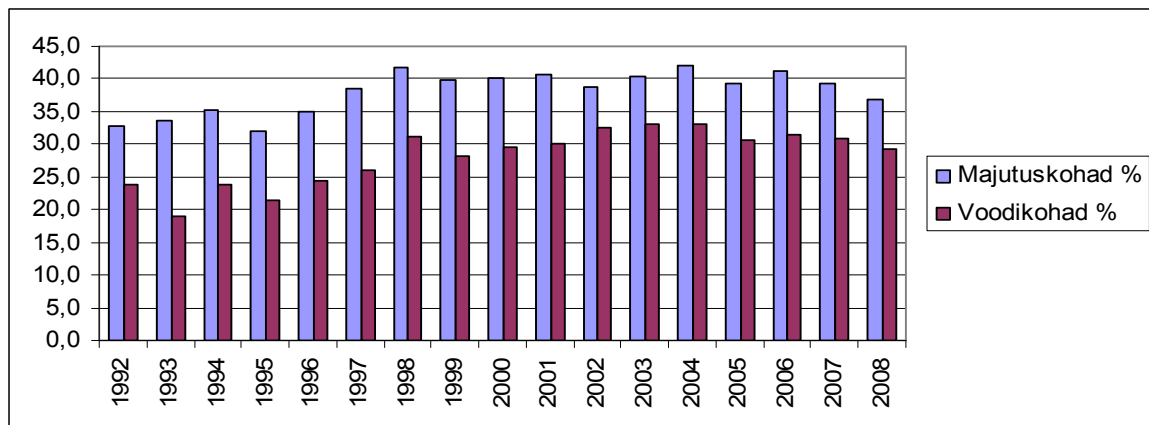
ARENDUSE LÄHTEKOHAD

1. Lähteandmed

a. Pärnu turismistatistika (nõudlus/pakkumine)

Pärnu linna turismialane statistika baseerub eelkõige Statistikaameti (ametlikest majutuskohadest tulenev statistika) ning Pärnu linnavalitsuse poolt korraldatud suvise ja kevadtalvise külastusuuringu andmestikel. Sestap on üsna keeruline uuringutel põhinevat nõudlust kirjeldada, küll saab seda aga Pärnu Turismiinfokeskuse letitöös kuulnud ja küsitud info põhjal trendidena kirjeldada.

Majutusstatistika kogumisel jaotatakse Eesti viide piirkonda (Põhja-, Kesk-, Kirde-, Lääne- ja Lõuna-Eesti). Pärnumaa asub selle jaotuse järgi Lääne-Eestis, kus asub ligikaudu 40% Eesti majutusettevõtetest ning 31% voodikohtadest, mis näitab, et suur osa majutusasutustest on suhteliselt väikese mahtuvusega väike-ettevõtted (vt joonis). Keskmiselt on ühe toa kohta 2,43 voodikohta.



Lääne-Eesti majutus- ja voodikohtade osakaal Eesti turust perioodil 1992-2008. Allikas: Statistikaamet 2009

Eesti turismiteenuste, sh majutusteenuste nõudlus on suhteliselt tugevalt mõjutatud aastaegadest põhjustatud hooajalisusega (suurem nõudlus hiliskevadel ja suvel, madalam ülejäänud aastal). 2008. aasta tulemustele tuginedes võib öelda, et hooajalisuse mudelid nii Eestis kui Lääne-Eestis on hakanud ühtlustuma – endiselt on keskmisest kehvema tulemusega aasta esimesed ning aasta viimased paar kuud (Pärnumaa turismi- ja puhkemajanduse arengukava 2009-2013, strateegiline dokument). Kvantitatiivne Pärnu linna majutatute arv väliskülalistajate põhjal:

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 – I, II kv
Väliskülalistajate arv kokku	154559	149277	144168	135110	125196	51356
Hispaania ja Portugal	326	366	432	408	448	50
Itaalia	690	665	634	862	658	105
Leedu	1157	1209	1414	1431	1893	634
Läti	2151	2515	3726	4465	6427	2980

Norra	1953	2406	3245	3136	2674	1007
Poola	355	475	505	729	674	474
Prantsusmaa	852	979	822	1064	802	157
Rootsi	11017	12329	11774	9627	8204	3040
Saksamaa	4349	4374	3426	3899	4024	1452
Soome	123516	115440	109322	101285	91475	38693
Suurbritannia (sh. Iirimaa)	1133	1748	1862	1256	927	253
Taani	589	660	773	376	374	88
Venemaa	1342	1608	2310	1851	2309	953

Pärnu linna majutatute arv väliskülastajate põhjal. Allikas: Statistikaamet, seis 11.08.2009

Pärnu külastajate arv on viimase nelja aasta jooksul vaikselt langenud enamasti välis- turistide osas. Peamiseks languse põhjuseks on tõenäoliselt inimeste sihtkohavalik selle alusel, kuhu nad pääseksid võimalikult vähesel reisiajaga (nt. Skandinaaviast tulemisel eelistatakse lendamist öisele laevasõidule). Välisturistide arvukuse languse on kompenseerinud Eesti siseturismi jätkuv kasv.

Loodud on väga hea majutussektor, sh spaade võrgustik. Samas on selgelt (lõplikult) välja arendamata heaolu (*wellness*) turismi suund, kus pakutakse lisaks olemasolevatele nn nautleva olemise võimalustele juurde ka erinevaid aktiivseid tegevusi. Pärnus müüdavate kaupade-teenuste hinna-kvaliteedi suhe on hetkel nii Skandinaavia maades kui Lääne-Euroopa riikides konkurentsivõimeline.

Eesti Riiklikus Turismiarendukavas 2007-2013 on Pärnu välja toodud ühena Eesti peamistest turismimagnetitest. Pärnut nähakse samuti strateegilise külastuskeskuse asukohana. Külastuskeskus on seejuures aastaringsest avatud keskus välis- ja sisekülastaja teenindamiseks, kus koondatakse ja jagatakse turismiinfot terve Eesti kohta ning võimaldatakse suurt valikut tasuliste lisa- ja olmeteenuste kasutamist.

Linnavalitsuse poolt korraldatud 2008. a. kevad-talvise uuringu põhjal on välisturistide ootused eelnevatest aastatest kõrgemad Pärnusse kohalejõudmise lihtsuse ja mugavuse osas. Turismihooaja pikendamisel on oluline kiire jõudmine Pärnusse. See oleks lisaargumendiks turistile tema sihtkoha valikul.

Ilmselt ei ole Pärnu kontekstis väga realistlik rääkida massiturismi konkurentsist Tallinnaga – puudub eksponeeritav vanalinn ja randuda ei saa kruisilaevad. Pärnu positsioneerib ennast pigem teadliku sihtkoha valiku tegijale, st. eelkõige ravi-, pere-, aktiiv-, loodus- ning uute elamuste puhkusele. Samuti ollakse tegevad konverentsiturismi alal.

Madalhooajal konkureerib Pärnu Põhja-Euroopa turisti siiatoomisel Tartuga, kõrghooajal Jurmala ja kaudselt ka Palangaga. Lennuliikluse kogemus Rootsiga näitab, et kui lennugraafikut ajastada õigesti, siis lennuki täituvus ei kannata ja rootslased tulevad meelsasti lennukiga kohale. Eelkõige harrastavad madalhooajaturistid linnapuhkust ja sestap on lennuliiklus tulekuks sobiv. Kindlasti annaksid kõrghooaja külastusstatistikale mahtu tšartertüüpi lennuliin(id), millele annaks laiendada nn. 1-päevaseid kohtumisi ja *incentive*-tüüpi väljasõite.

Pärnumaale planeeritav Lotemaa teemapark oleks veel üks põhjus, mis eristaks meid sihtkohavalikul teistest Eesti piirkondadest ja konkurentidest. Sihtkoha võrgustikupõhisel arendamisel on võimalus siduda pakettidesse entograafiline Kihnu, Soomaa kanuumatkad,

Valgeranna golf ja seikluspark, Reiu ja Sassi ratsutamine, Audru poldri linnuvaatlus, sportimisvõimalused, taastusravi ja spa-lõõgastus. Sarnaselt kevad-talvise uuringuga, mainisid suvekülastajad küsitluses, et Pärnule juurdepääsetavus on suvel eriti lihtne ja mugav. Eriti mainiti lennuliini, mis toiminud aastal 2008 ja 2009.

i. Pärnu turisminäitajate arengu võrdlus konkurentidega

Siseturg

Pärnu peamised konkurendid on traditsioonilised mereäärsed kuurortlinnad – siseturul Haapsalu ja Kuressaare ning välisturul Jurmala ja Palanga. Eraldi konkurendina siseturul tuleb käsitleda Tartut, eelkõige konverentsi- ja kultuuriturismi ning madalhooaja pereturismi suunal.

Pärnu, Haapsalu ja Kuressaare, mis kõik kuuluvad Lääne-Eesti regiooni, pakuvad sarnast turismitoodet – traditsiooniline tervisekuurort. Elamusi pakuvad eelkõige looduslik kultuurikeskkond, mida toetab vastava teenuse pakkumise traditsioon ning ajaloo-, arhitektuuri- ja kultuuripärand. Samas puuduvad maailmakuulsad vaatamisväärsused ning teravatel kontrastidel põhinevad reisielamused. Selgelt on välja kujunenud lühike tipphooaeg. Eemale jäädakse ka Euroopa kesketest turismimarsruutidest ja suurlinnadest.

Tartu on eelkõige tuntud Lõuna-Eesti regioonikeskuse (st paljudel Tartu külalistel on sihtkohaks Lõuna-Eesti mitte Tartu), ajaloo- ja kultuuriturismi keskuse ning konverentsiturismi sihtkohana. Seega eristub Tartu Pärnust eelkõige selle poolest, et põhirõhk ei ole kuurordil. Suureks eeliseks konverentsiturismi arendamisel Tartus on ülikool ning teised kõrgkoolid ja teadusasutused – neis toimuvad teadusüritused (konverentsid, kollokviumid, seminarid).

Sarnaselt Pärnule on ka Tartus välja kujunenud lühike tipphooaeg suvekuudel, kuid viimaste aastate arenguna on hooajalisus oluliselt ühtlustunud. Erinevalt Pärnust ei paikne Tartu suuremate linnade (Pärnu puhul Tallinn ja Riia) vahel, kuid sarnaselt Pärnule ollakse kaugel rahvusvahelise tähtsusega suurlinnadest ning jäädakse eemale ka Euroopa kesketest turismimagnetitest. Tartu vaieldamatuks eeliseks on 4 korda nädalas toimuv lennuühendus Riia ja Stockholmiga ning nende kaudu kogu maailmaga.

Pärnu eelised võrreldes Tartuga on mitmekesine ja suurema mahuga majutuse infrastruktuur ning asukoht Tallinna ja Riia vahel. Pärnu on ka Eesti turul tuntud Suvepealinna kaubamärgi poolest, sest see on traditsiooniline puhkuselinn. Statistikaameti andmetel on Pärnu linn ja maakond võrreldes Eesti konkurentidega suuremate turismimahtudega sihtkoht, kus ööbib poole rohkem külastajaid kui Tartumaal või Saaremaal ning viis korda rohkem külastajaid kui Läänemaal. Keskmine Pärnumaal viibimise aeg on võrreldes Tartumaaga tunduvalt pikem ja Saaremaast või Läänemaast mõnevõrra pikem.

Pärnu eelised võrreldes Haapsalu ja Kuressaarega on selgem puhkuselinna staatus (suvepealinna kaubamärk), suurem teenustepakkumise maht, rohelised pargid ja rohealad, turismialane kompetents (Tartu Ülikooli Pärnu kolledžis), arenenud konverentsiturismi sihtkoht, kesklinna lähedal asuv soe meri ning liivarand, muulid ja jõgi (külastajale kergesti kättesaadav). Pärnul on ka parem ühendus Tallinna, Tartu ja Riiga.

Pärnu puudused võrreldes Haapsalu ja Kuressaarega on parkide ja rohealade halb valgustus ja ebaturvalisus, halvad jalgrattaga liikumise võimalused ning lennujaama vähene ka-

sutamine kõrvutades Kuressaarega. Kultuurikalender pakub rohkesti kõrghooajal, ent ei suuda külastajaid piisavalt ligi tõmmata sügisest kevadeni.

Kokkuvõtlikult – Pärnu praegune konkurentsiküsimus siseturul ei seisne mitte niivõrd saavutatud staatuses, mahtudes ja turupositsioonis, vaid seni rakendamata võimalustes, mis on konkurentidega võrreldes oluliselt suuremad.

ii. Lennuliinide käivitamise kogemus Tartus

Alates Eesti taasiseseisvumisest paiknes Tartu lennujaam riikliku finantseerimise mahu poolt eelnevatel sajandil võrreldes teiste Eesti regionaallennujaamadega viimasel kohal. Ainus arvestav investeering tehti 1999. aastal lennuraja katte remondiks.

Tartu lennujaama arengut takistavad asjaolud olid järgmised:

1. Tartlased ei suutnud kaua otsustada, millist lennuvälja eelistada; kas Ülenurmes paiknevat tsiviillennuvälja või Raadil paiknevat endist militaarlennuvälja.
2. Eestis valitses arusaam, et Eesti mandriterritooriumil peaks alles jääma ainult üks tsiviillennuväli – Tallinna lennujaam. Oli kavandatud ka väike roll Pärnu lennujaamale lennuühenduste pidamiseks saartega.
3. Rahvuslik lennukompanii EstonianAir ei kavandanud opereerimist Eesti regionaallennujaamades nii oma tegevuse strateegias kui ka lennukipargi osas.

Lennukompanii ELK püüdis korduvalt käivitada regulaarlennuliiklust Tartust Soome linnadesse. Kõik üritused aga ebaõnnestunud, mille põhjusteks võib tuua:

1. Lennukompanii ELK ei suutnud üksi katta liini käivitamiskulusid;
2. Lennukompanii müügisüsteem ei olnud ühendatud globaalsete müügikanalitega ning lennukompaniil polnud tugevat välispartnerit selleks, et oleks võimalik korraldada Soome sihtkohas ümberistumisi jätkulendudele – kokkuvõtteks puudulik turundus.

Tartu lennujaama püüti mitu korda tulemuseta erastada. Ainus oluline põhjus, mis Tartu lennujaama käigus hoidis, olid Tartu Lennukolledži õppelennud. Lisaks toodi sekundaarsed, pääste- ja riigikaitselikud põhjendused. Korduvalt muutus Tartu lennujaama juriidiline staatus. Valitsuse korraldusega 27. oktoobrist 2004 ühendati 1. jaanuaril 2005 riiklik aktsiaselts Tartu Lennujaam koos teiste Eesti regionaallennujaamadega aktsiaseltsiga Tallinna Lennujaam.

Suhtumine Tartus paiknevasse lennujaama muutus aastatel 2003-2004, kui lõplikult selgusid mitmed asjaolud, sh:

1. Raadil paiknev endine militaarlennuväli ei hakka enam tegutsema lennujaamana.
2. Tartu Ülikoolis ja Tartu teaduspargis hakkas valitsema arusaam, et kaasajal saavad teaduspõhised ettevõtted ja ka ülikoolid eksisteerida ja areneda ainult juhul, kui ühe tunnisõidu kaugusel asub lennujaam kus toimub regulaarne rahvusvaheline lennuliik-

lus. Lennujaama vajadust toetasid ka teised Tartus ja kogu Lõuna-Eestis paiknevad ettevõtted.

Ülikooli ja linnavalitsuse ühise selgitustöö tulemusena kinnitati Eesti valitsuse korraldusega 2004. aastal olulised investeeringud Tartu lennujaamale. Sellest ajast peale on Tartu linnavalitsus olnud kõrgel tasemel esindatud peagu kõikidel teemakohalistel üritustel ja läbirääkimistel Eestis, kuid ka Lätis, soodustamaks regulaarlennuliikluse käivitamist Tartus. Sel ajal nähti peamisteks potentsiaalseteks vedajateks *FinnAir* ja kiiresti arenevat Läti lennukompaniid *AirBaltic*. Kuid ülalmainitud lennukompaniid ei nõustunud erinevatel ettekäanetel, millest põhiline oli ebapiisav raja pikkus (1380 meetrit), Tartusse lendama.

2006. aastal valmis Tartu linnavalitsuse tellimusel eeltasuvuse uuring, kus määrati ja põhjendati ka regulaarlendude tagamiseks vajalikke investeeringuid Tartu lennujaamale. Kogu investeeringute maht Tartu lennujaamale ulatub 200 miljoni kroonini, mille hulgas uuendati ja tehti kõrgemaks lennujuhtimistorn, pikendati kuni 1800 meetrini lennurada, renoveeriti pereroon ja laiendati ruleerimistee. Laiendatakse ja sisustatakse reisijaterminal. Muuhulgas on plaanis instrumentaalnavigatsiooni süsteemi ILS soetamine, autoparkla laiendamine ning angaari ehitus.

Investeeringute tegemise algus Tartu Lennujaamale aastal 2007 ühtis ajaliselt Estonian Airi plaanidega võtta kasutusele 33-kohalised lennukid Saab 340A, mis sobivad opereerimiseks Eesti regionaallennujaamades. Ühtlasi kinnitas lennukompanii soovi avada lennuliin Tartu-Stockholm. Investeeringuprojektide aeglase realiseerimise tõttu Tartus jäi lennuliin 2008. aastal siiski avamata. EstonianAir-i ja Tartu lennujaama pikkade läbirääkimiste tulemusena lepidi kokku, et lennujaam on valmis regulaarlende teenindama ning liin avatakse 2009. aasta sügisel. 2009 aasta suve alguses näitas aga aktiivsust Läti lennukompanii: AirBaltic käivitas piletimüügi liinile Tartu-Riia. Selline lennukompanii käitumine on seletatav eesmärgiga olla esimene arvestav lennukompanii, mis käivitab lennuliini uues sihtkohas. Tehti vajalikud investeeringud nii personalikoolitusse kui ka terminali ajutisse lahendusse, tagamaks regulaarliinide teenindamise. 4. juulil avati lennuliin Tartu-Riia sagedusega 4 korda nädalas 50 kohalise lennukiga Fokker 50 ja poolteist kuud hiljem, 26. augustil, avas Estonian Air kaks aastat kavas olnud regulaarlennuliini Tartu-Stockholm, sagedusega 4 lendu nädalas 33-kohalise lennukiga Saab 340A. Kavas on lennusageduse suurendamine mõlemal liinil. Väga tõenäoline, et 2010. aasta kevadest käivitub Tartu-Helsingi lennuliin, mille potentsiaalseteks operaatoriteks võivad olla nii Soome lennukompanii Finncom, kui ka Eesti lennukompanii EstonianAir.

Lennuliinide avamise taustal on ette näha probleemi. Instrumentaalmaandumissüsteem (*ILS*) paigaldatakse Tartu lennujaamas mitte varem kui 2010. aastal. Selle puudumine võib saada oluliseks häirivaks faktoriks lendude teostamise regulaarsusele talvisel ajal.

Pärnu peamised konkurendid lähematel välisturgudel on Lätis asuv Jurmala ja Leedus olev Palanga, mis pakuvad sarnast turismitoodet – traditsioonilist tervisekuurortit. Samas puuduvad ka Palangas ja Jürmalas maailmakuulsad vaatamisväärsused ning teravatel kontrastidel põhinevad reisielamused. Selgelt on välja kujunenud lühike tipphooaeg ja suur sõltuvus siseturust. Jurmala on suurim Baltimaade kuurort, kus on 60 majutusasutust, millest 19 on hotellid või spaahotellid. Taastusravikeskusi on kaheksa.

2006. a. majutus Jürmalas 125 000 turisti, neist 38% on siseturistid, 13% Eestist, 10% Venemaalt, 9% Leedust, 6% Norrast, 5% Soomest, 4% Valgevenest, 4% Rootsist ja 3% Sak-samaalt. Keskmiselt viibib turist Jürmalas neli ööd. Jürmalast 5 km kaugusel asub Riia lennu-jaam, pakkudes 3 korda rohkem lennuühendusi kui Tallinn.

Palanga pindala on 79 km² ja elanikke on 19 600. Linnas on umbes 170 majutusasutust, millest 75 on hotellid ja seitse taastusravikeskused. 2006. a. majutati Palangas 96 000 turisti (neist 66 000 siseturisti), kes tegid kokku 260 000 ööbimist (20% kogu Leedu ööbimis-test, sh 1/3 siseturistide öödest ja 6% välisturistide öödest). Keskmiselt viibib turist Palangas 2,7 ööd. Palangasse saab suveperioodil lennata 12-l marsruudil.

Pärnu eelised võrreldes Baltikumi konkurentidega on suurem läbimurre Soome ja Rootsi turgudele, teenustepakkumise maht on suurem kui Palangas ja Jürmalas, parem ühen-dus (Tallinna kaudu) Põhjamaadega.

Pärnu puudused võrreldes Baltikumi konkurentidega on lühem turisti keskmise viibi-mise aeg kui Jürmalas, väiksem pindala, märgatavalt vähem majutusasutusi kui Palangas, vähem taastusravikeskusi ja nõrgem läbimurre idaturule. Veel puudub Pärnul läheduses asuva suurema linna turg, õhtuse meluga supeltänav, rahvusvahelised regulaarlennud ja raudtee-ühendus. Puudu on ka väiksematest personaalsema teenindusega spaadest, mille järele on nõudlus lääne turistidel (2009 suveülikoolis osalenud sakslased nimetasid praeguseid spaasid hospiitsideks).

Kokkuvõttes peab Pärnu praeguses konkurentsituatsioonis püüdma Baltikumi turul selgelt eristuda, kuna pikemas perspektiivis ei ole Pärnul reaalne Jurmala ja Palangaga üld-mahtude osas konkureerida. Seega on Pärnu selge valik Baltikumi konkurentide kõrval väik-sem, kuid kvaliteetsem sihtkoht (Pärnu linna turismiarenduskava 2008-2017). Seejuures on määrava tähtsusega ligipääsetavuse parandamine õhuvärava kaudu olukorras, kus ka *Rail Bal-tica* rajamine käib vaatamata suurele ringile Tartu kaudu.

ii. Muutusvajaduse analüüs

Pärnu linna jaoks on oluline arendada välja Suur-Pärnu kui turismisihtkoht. Vajalik oleks tuua välisturistid kohale ka lennujaama kaudu. See välistab liigsed ooteajad siin- ja sealpool riigipiiri ja pikad bussisõidud Tallinnast või Riia-st. Samas on Riia lennujaama lähe-dus omakorda suureks plussiks paljudest lennusihtkohtadest tuleva turisti jaoks, kellele pakub Pärnu lähedus huvi ja tekitab külastussoovi.

Pärnu soodne geograafiline asukoht loob head eeldused mitmekülgsedeks transpor-diühendusteks. Hetkel on Pärnu rahuldavalt kättesaadav ainult maanteid pidi. Sihtkoha jätku-suutliku arengu tagamiseks tuleb teha investeeringuid uute ühenduste loomiseks ja olemas-olevate parendamiseks (raudtee Tallinnast Riia kaudu lõuna poole, lennujaama renoveerimine, reisisadama rajamine ühendusteks Riia, Saaremaa ja Gotlandiga).

Tänaseks on hakatud SA Pärnumaa Turismi poolt arendama Pärnu kui aastaringse kvaliteetse kuurordi kontseptsiooni, millesse on aktiivsed turismiasjalised kaasatud ning mida toetavad ülejäänud tegevused ja tooted. Kaotatud on turunduslik-tootearenduslik piir linna ja maapiirkonna vahel. Turunduses lähtutakse sihtrühmadele ja –turgudele suunatud tegevustest, mis on koondatud terviklikuks turunduskontseptsiooniks ja mille parendamine toimub pidevalt. Senine turundustöö on hakanud ilmutama süstemaatilise tegevuse tunnuseid ja saanud tõhusat abi omafinantseeringute näol läbi Pärnumaa Omavalitsusteliidu ja Pärnu linnavalitsuse, millele EAS lisab omapoolse suure panuse. Pärnu linna ja maakonna turismiturundusega tegeleb SA Pärnumaa Turism koos paljude avaliku- ja erasektori koostööpartneritega. Olemaolevale suvisele lennuliinile Rootsis tehti eraldi turunduskampaania ja sedalaadseid tegevusi kavatakse ka edaspidi jätkata iga pilootlennuliini puhul.

Sihtkoha tuntuse suurendamisel on olulisteks partneriteks lisaks kohapealsetele koostöövõrgustikele ning linna ja maakonna ühisturundusele eduka koostöö jätkumine rahvusvaheliste organisatsioonidega (Pärnu linna turismiarenduskava 2008-2017).

b. Praegused teenused

i. Turismiteenused

31. mai 2009 seisuga on Pärnus registreeritud 178 majutusettevõtet. Umbes poole hotellide mahust moodustavad viis spaahotelli. Linnas on kaks neljätärni hotelli (Tervise Paradiis SPA hotell & Veepark, Strand SPA & Konverentsihotell ning üks kolmetärni hotell (Best Western hotell Pärnu).

Hetkel on Pärnus 83 toitlustuskohta, 183 aktiivse tegevuse pakkujat ning 20 konverentsi- ja seminariruumi pakkuvat organisatsiooni, millest 15 on majutusettevõtted. Suurimasse konverentsiruumi (Pärnu Kontserdimajas) mahub kuni 900 osavõtjat. Kõige rohkem konverentsiruumi (seitse) on Strand SPA & Konverentsihotellis, mis mahutab kuni 500 inimest. Pärnus on võimalik konverentsid ühendada lõõgastusega.

Pärnu kättesaadavus on tagatud eelkõige maanteed pidi, seejuures on Pärnu üks olulisemaid suuremate maanteede ristumiskohti. Linna läbiv E-67 ehk Via Baltica ühendab Pärnut Tallinna ja Riiaga. Veel saab siit sõita Tartusse, Viljandisse, Valka, Haapsallu ja Rakveresse. Spaade initsiatiivil käivitus 2008. a. lennuühendus Pärnu ja Stockholmi vahel, mis leidis lisakasutust nn. tavareisijatele, kes enamasti sõitsid tõiseid sõite.

Jalakäijatele mõeldud infrastruktuur on suhteliselt heal tasemel, kasutada on ka toimiv ühistranspordi süsteem. Pärnut läbivad EuroVelo jalgrattamarsruudid, kuid need ei ole hetkel omavahel korralikult ühendatud. Teemaatikaga tegeletakse aktiivselt.

2011. aastaks prognoositakse, et majutusettevõtete arv Pärnus kasvab. Ettevõtjatel on huvi rajada vähemalt kolm suuremat majutusk kohta ja oma tegevust laiendab kaks ettevõtet. Voodikohti peaks juurde tulema 2009. a. 250, 2010. a. 200 ja 2011. a. 150. Kokku peaks 2011. aastaks lisanduma 640 voodikohta. Prognoositud turismisektori tööhõive kasv perioodil 2008-2011 on 558 töötajat.

ii. Muud teenused

Lennujaamaga seondult on oluline, et Pärnu kesklinnaga ühenduse pidamiseks on käigus bussiliin nr 23, mis liigub mööda Uus-Sauga tänavat. Lennujaama parkla mahutab ca 100 autot ja on perspektiivis väike. Lennujaama kinnistul on laienemisruum olemas. Autorendi teenuseid pakutakse vaid Pärnus, ent lennujaama tegevuse aktiveerimisel on võimalik auto-rentijate tulek lennujaama. Kaubandus- ja toitlustusteenuseid samuti puuduliku nõudluse tõttu lennujaamas ei pakuta.

Regulaarlendude käivitamise järel on võimalik linnadevaheliste bussiliinide sõidugraafikut muuta selliselt, et Pärnu õhuvärv muutuks liikumisvõimaluseks ka naabermaakondade jaoks.

c. Infrastruktuuri olukord ja arenguvajadused

Pärnu lennujaam asub linna külje all Saugas. Kesklinnast viivad selleni tänavad: Pikk, Akadeemia/Vee, J.V.Jannseni, Uus-Sauga. Neist vajab renoveerimist Uus-Sauga tänav. Sellest edasi tuleb liikuda mööda hooldamata kruusa- ja betoonplaatteid. Korraliku ligipääsetavuse puudumise tõttu on raskendatud lennujaama kasutamine kauba- ja reisijate vedamiseks; puudu on ka lennujaama leidmiseks vajalikest viitadest.

Peale transpordivahendite purunemisohu häirib ümbritsev keskkond: ajutised aiamajakesed, võsastunud tühermaa, sõjaväe lahkumisest tühjalt seisvad ja lagunevad ehitised – kasarmutest angaarideni. Eeldades, et turist saabub maale lennujaama kaudu, ei ole tekkiv üldmulje kogu Eestile sobiv visiitkaart. Nii on problemaatiliseks osutunud Poola presidendi vastuvõtt (Pärnu on lähim lennujaam meie presidendi kodule Abja vallas) ja ilmselt on raskendatud valitsustevahelistele kohtumistele lennukiga saabumine.

Ühendus lennujaamaga paraneb pärast ringtee rajamist Tallinna maanteelt Haapsalu maantee- ni, misjärel oleks otstarbekas määratleda rajatav tee peamiseks ligipääsuks lennujaamale. See- juures peaksid Pärnu linn ja Sauga vald tagama rajatavalt teelt korraliku pikenduse lennujaamani.

Logistikakeskuse mõõdu annab Pärnu välja siis, kui jätkub võimalus keskkonnasõbralikuks raudteeühenduseks. Esialgu vajab parandamist ühendus Tallinnaga, seejärel *Rail Baltica* kiireima otsetee rajamine Riiani. Positiivsete arengute korral oleks vaja käivitada ekspress bussiliin raudteejaamast läbi kesklinna ja sadama (Kihnuga ühenduse pidamisele võivad lisanduda laevad Ruhnu, Saaremaale ja Riiga) lennujaamani.

Lennujaama vahetus läheduses asub Pärnu üldplaneeringuga määratletud Loode-Pärnu töös- tusküla, mis pole nõudluspõhist tegevuskava saanud. Kaubalendude võimaldamiseks on vaja läbi mõelda võimalike vaheladude ja tollipunkti rajamine osana tööstusalast.

2. Arengusuunad

a. Olemasolevad plaanid ja nende mõjude hinnang lennujaamale

i. Linna planeeringud ja arengukavad

Pärnu linna üldplaneeringu seletuskirjast 2001-2025

Pärnu sadamast 3 km ja kesklinnast 4 km kaugusel asub Pärnu lennuväli. Selle pindala on 240 ha. Maandumisrada vastab rahvusvahelistele nõuetele. Olemas on ka raudteeharu Tallinnani. Seega on Pärnu regioon hästi arenenud transpordikeskus.

Peale rahvusvaheliste koostöödokumentide kajastuvad riiklikud arenguprioriteedid muuhulgas järgmistes dokumentides: „Eesti 2010”, Eesti territoriaal-majandusliku arengu kontseptsioon aastani 2010. Eelnimetatud tööde alusel on võimalik välja tuua järgmised Pärnu linna mõjutavad riiklikud arenguprioriteedid:

- rv maantee Via Baltica (Tallinn-Pärnu-Riia-Kaunas-Varssavi);
- rv kiirraudtee Balt Rail 2000 (Tallinn-Pärnu-Riia-Varssavi);
- Pärnu sadam;
- Pärnu lennuväli.

Eesti territoriaal-majandusliku arengu kontseptsioonis mainitakse Pärnut kui maakonnakeskust, mille mõjuala ulatub eelkõige piki suuremaid maanteid kuni 40 km kaugusele. Samuti nähakse Pärnut kui Läänemerele tähtsusega logistilist jaotuskeskust. Oluline roll on ka rv tähtsusega Pärnu sadamal. Pärnu linn on turismi (eelkõige kuurordi- ja raviturismi) keskus ning mööda Via Balticat saabuvate autoturistide jaoks saab Eesti väravaks Pärnu. Pärnu on Tallinna ja Tartu kõrval ainus olulise rv rolliga maakonnakeskus.

Pärnu linna kui logistikakeskuse väljaarendamine:

- Pärnu ümbersõit – Tallinna mnt ühendamine Lihula mnt-ga;
- Vana-Pärnu sadamate väljaarendamine kaide ja terminaalide ehitamise teel;
- reisilaevaliikluse taasavamine Pärnus;
- transiidiraudtee säilitamine läbi Pärnu;
- Pärnu lennuvälja kaubaterminaali väljaehitamine;
- Pärnu logistikakeskuse projekti käivitamine.

Audru valla üldplaneering (1996) näeb muuhulgas ette Pärnu ringi ehitamist Pärnu lennuvälja takistustevaba ala sisse. Pärnu üldplaneering näeb samuti ette ringtee asukoha nii, et see langeb kokku lennuvälja takistustevaba tsooniga ja võimaldab seetõttu Papsaare küla maksimaalset väljaehitamist.

Sauga valla üldplaneering (1996) näeb ette:

- Sauga aleviku laienemist ja kokku kasvamist Pärnu linna Vingiküla linnaosaga;
- ettevõtlusala Pärnu lennuvälja ja ringtee vahel;

Transpordiskeem peab tagama tööstusrajoonide seosed magistraalteede, sadama, lennuvälja ja raudteega nii, et need ei kulgeks läbi elurajoonide. Transpordiskeem peab tegema sissesõidu külastele mugavaks ja lihtsaks.

Esimese ülesandena nähakse Pärnu tööstuse ja ettevõtluse planeerimist selleks ettenähtud rajooni (lennuvälja ääres), samuti koondada laomajandus, kuna nad vajavad rasket transporti, millega omakorda kaasneb müra, tolm, vibratsioon, heitgaasid, ohtlikud veosed. Selle käigus likvideeritakse ka endine sõjaväe lennuvälja reostus. Tööstuse ja elurajooni vahele planeeritakse kaitsehaljastus. Pärnu lennuväli asub väljaspool linna piire, kuid lennuväljaga on seotud takistusvabad alad õhuruumis, mis hõlmavad ka osa Pärnu linnast.

Planeeritav Pärnu kiirtee algab Riia maanteelt, kulgeb raudteega paralleelselt Papiniidu sillani, jätkub mööda Ehitajate teed ja suundub Tallinna maanteele Lihula maanteele ja sealt Vana-Pärnu sadamatesse. Selle ühe lõiguna on mööda Tallinna maanteed väljasõit Tallinna suunas. See tagab kiire ja ohutu liikluse läbi linna, ühendades linna sisenevad Pärnu-Lihula, Pärnu-Nurme, Pärnu-Tallinna, Pärnu-Rakvere, Pärnu-Tori ja Pärnu-Ikla maanteed omavahel. See

kiirtee ühendab samuti sadama, lennujaama, raudtee kauba- ja reisijaama ning sellega on ühendatud linnasisesed põhitänavad.

Pärnu maakasutuse plaanist juuni 2009

Kahele poole plaanitavat lennuvälja teed on mõeldud luua kõrghaljastusega kaitsevöönd. Selle taga asuvad mõlemal pool äri- ja tootmiskaas planeeritud tsoonid.

Pärnu linna arengukavast aastani 2015

Linnal on raudteeühendus Tallinnaga. Pärnu piiril asub lennuväli. Eesti ühe suurema jõe, Pärnu jõe suudmes asub regionaalse tähtsusega Pärnu sadam. Linna tagamaaks on maakonna teised omavalitsusüksused (kokku on maakonnas 01.01.2003 seisuga 90 127 elanikku).

Linna arengueeliseks on sadama ja lennujaama olemasolu. Linna arenguvõimalusena nähakse logistilise positsiooni tugevnemist Rail Baltica, Via Baltica, sadama ja lennujaama arengu kaudu.

Turismikobara arendamisel on oluline koostöö maakonna teiste piirkondadega turismitoodete valiku ja mahu suurendamiseks ning kvaliteedi parandamiseks. Kuvandi tasandil on oluline Pärnu määratlemine kahe Läänemere rannapiirkonna – Tallinna ja Riia – vahepeal. Pärnut peaks siduma ühisprojektid nende linnadega.

Linna kuurortmiljöös säilitamine kooskõlas turismi ja kuurordimajanduse arendamisega nõuab vana ja uue kuurordiala eristamist ning erinevate arendamismudelite kasutamist nende puhul. Teadmistemahukas ja kõrgtehnoloogiline tootmine nõuab rv koostööd ning seda toetavat mitmekesist transpordi infrastruktuuri (lennujaam, sadamad, raudtee, maantee).

Pärnu ettevõtluse arengukavast 2003-2010

Lähtulevikus on ettevõtluse ja Pärnu linnaarenduslike arenguprojektidena teostada tööstusküla rajamine endise sõjaväelennuvälja maa-alale (nn Loode-Pärnu tööstusala), jõekallaste koristamine ja kasutuselevõtt selleks sobivatel eesmärkidel ning Side tn Raeküla poole jääva ranna-ala väljaarendamine.

Sobivate kaasaegsete transpordikoridoride ja logistiliste lahenduste olemasolu annab regioonile arengule konkurentsivõime teiste piirkondade ees. Via Baltica, Pärnut läbiva raudtee, lennujaama ja sadama väljaarendamine euroopalise mõõtme ja kvaliteediga transpordikanaliks nõuab selgitus- ja lobbytööd Pärnu Maa- ja Linnavalitsuse ning Pärnust valitud Riigikogu liikmete poolt vastavates riigiasutustes, saavutamaks selleks EL toetusfondide ja riigi rahaliste vahendite kaasamine.

Pärnu linna transpordi arengukavast 2008-2015

Kuigi selles arengukavas otseselt lennundust ei käsitleta, leitakse ikkagi, et Pärnu avatust ja atraktiivsust aitab saavutada teiste meetmete hulgas otseühenduste loomine lennuväljade, sadamate, raudteede, maanteede ja telekommunikatsioonide abil. Nii saab muuta Pärnu toimivaks logistiliseks sõlmeks. Avatus maailma läbi maakonda katva andmesidevõrgu tagab ka info parema kättesaadavuse ja „kaugtöö” osatähtsuse kasvu tööhõives.

Logistika arengukavas tehtav ettepanek perspektiivis kaubalendude arvu Pärnu lennuvälja kaudu suurendada, et leevendada pealinna liikluskooormust, võib küll kaasa tuua teatud sektorites majanduskasvu. Samas peab Pärnu kui kuurortlinn arvestama sellega, et transpordima-

hud ja sellega kaasnevad mõjud: müra, õhusaaste ja liiklusohutuse vähenemine, vähendavad linna atraktiivsust turistide silmis. Ka ei ole maakondlikes eesmärkides otseselt väljendatud ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamise vajadust ning modaalsel jaotust ei kasutata ühelgi juhul indikaatorina maakonna arengustrateegia õnnestumise hindamisel.

Kohalikes arengudokumentides on ühelt poolt pööratud tähelepanu Pärnu kui kuurortlinna arendamisele meeldivaks ja kauniks elukeskkonnaks. Samas püütakse majanduskasvu tagada asendieeliste, sh ka mere ja suuremate transpordisõlmede, olemasolu ära kasutamisega. Oluline on erinevate arengute tasakaal, et tõesti saavutada soovitud eesmärk ja keskkonda kasutatakse säästvalt ning selle kvaliteet ei ohusta elanike ning külaliste tervist.

ii. Teadaolevad (era)investeeringud

Lennuväljale mõjuavaldavaid äri sektori investeeringuid on vähe. Maa-ala naabriks on Air Livonia, mis on oma infrastruktuuriga võimeline taas alustama lennuliiklust.

90ndatel rajatud Eesti kaitseväge tugipunkt on oma esialgse funktsiooni kaotanud ja omal hetkel vaid võimalust helikopteri ühenduse pidamiseks.

Endistele militaarlennukite angaaridele pole rakendust leitud, v.a. üks krundist väljapoole jääv, mis on kasutusse võetud laona.

iii. Riiklikud strateegiad ja arengukavad

Pärnu lennujaama olemasolu ja areng ning saartega ühenduse kindlustamine on ette nähtud järgmistes üleriiklikes dokumentides:

- Transpordi arengukava aastateks 2006-2013
- Eesti Tsiviillennunduse Riiklik Julgestusprogramm
- AS Tallinna Lennujaama arengukava

Püüasustusega väikesaarte seaduse ([RT I 2003, 23, 141](#)) § 8 lg 2 „Väikesaartele peab olema tagatud vähemalt üks regulaarne transpordiühendus mandri või lähima suursaarega. Transpordiühenduse loomiseks vajalikku laeva-, väikelaeva- või parvlaevaliini või lennuliini toetatakse riigieelarvest vastavalt ühistranspordiseadusele“ kohustab valitsust Pärnu lennujaama töökorras hoidma juhtudeks, kui meritsi Kihnu ega Ruhnu ei pääse.

b. Kuidas lennuühendus täiendaks/konkureeriks?

Kui lennuühendus oleks ainult samade sihtkohtadega, mis teistegi Eesti lennujaamade marsruutides, võiks rääkida mingistki konkurentsist. Suvine Stockholmi lend ei ole Estonian Airi hinnagul põhjustanud muudatusi resijate arvus Tallinna või Kuressaarde. Arvestades Pärnu turismikobara pingutusi turunduse vallas on Pärnusse lendajad teadlikud turistid, kes tõenäoliselt jääksid Eestisse muidu üldse tulemata. Kui koostöös teiste lennujaamadega suudetaks kokku leppida, et Stockholmi ja Riia kõrval on regionaalsete lennujaamade edasised uued sihtkohad erinevad, oleks Eesti sisene konkureerimine välistatud ja lennujaamad toimiksid kokkuvõttes tervikliku Eestisse ligipääsetavuse suurendajana. Pärnu lennujaama puhul on mõistlik kavandada uusi sihtkohti naaberriikide pealinnadest väljapoole, sest pealinnadel on

juba ühendus Tallinnaga. Järelikult on Pärnusse jõudmise oluliseks kiirendamiseks asukohavalikul oluline just see argument, et lisaks Eestis Tallinnast Pärnusse bussiga sõidule jääks ära ka asukohariigis pealinna lennukile suundumine. Eriti aktuaalne on see Lõuna-Rootsi puhul, sest Stockholmi jõudmiseks tuleks omakorda lennukit kasutada.

Pärnu lennujaama vajadus oleks küsitav juhul, kui Tallinnast Riiani kulgeks tänapäevane mu-gav rongiühendus, mis viiks reisijad kiiresti mõlemas suunas lennukile. Selle puudumine ja valitsuse tähelepanu pööramine üle 100 km pikemale Tartu kaudu kulgevale raudteele tõstatab teravalt Pärnu lennujaama tähtsuse, et vältida Pärnu kui turismisihtkoha hääbumist kättesaa-matuse tõttu.

Mereühenduse taastamine Saaremaa ja Riiaga võimaldaks lennukitega kohale tuua ka turiste, kes oleksid huvitatud mere- ja lennutranspordi ühitamisest.

c. Regionaallennujaamade staatus Põhjamaades

Käesoleva töö raames saadeti järgnevad küsimused vastamiseks kolme riiki sealsetele asja-tundjatele. Vastused annavad arusaama peamistest regionaallennujaamade lahendustest Põh-jamaades.

Küsimus	Soome	Rootsi	Norra
Lennujaamad, alla 100 000 elanikuga piirkon-nas?	18	25	40
Regionaalne lennu-jaam, millel pole riik-likku tuge?	Jah, FinAvia toetab.	Jah, 2-4 toetab kohalik omavalitsus.	Jah, Torp/Sandefjord ja Rygge/Moss, mitu odavlen-nufirmat lendab sinna, nagu Ryanair, Norwegian, Polish Wizzair.
Lennuraja pikkus, lennuk, reisijate arv pardal?	Üle 2000 m, turbo-propellerid (ATR42, ATR72, Saab340),	Erinev, olulisemad rajad samuti, 50 kohta ja vähem.	1000-1200 m, mõned üle 3000 m, väikesed propeller-lennukid DASH 8, 39 reisi-jaga.
Regulaarlennud, rv lennud?	Regulaarlennud: 18 lennujaama. Rv len-nud: 15	Regulaarlennud: ena-mus. Rv lennud: 2 + 2-5.	Regulaarlennud: jah. Rv lennud: mõned neist, nt Ale-sund.
Lennujaama omanik, otsustusprotsess riikli-kul, regionaalsel ja kohalikul tasandil?	Enamasti FinAvia, väikesed lennu-jaamad kuuluvad roh-kem assotsiatsiooni-dele.	Omanik LFV, regioon või KOV, Linköpingi omanik on Saab.	Avinor (omanikuks Norra riik), KOV ja riik otsustavad koos.
Eralennujaamad?	Seinäjoki (hästi), Mikkeli (halvasti).	Linköping.	2 ülalnimetatut
Sobiv lennufirma ja sihtkohad Pärnule?	FinnComm, Blue1, Wingo; Turku, Tam-pere, Vaasa, Jyväskylä, Oulu, Joensuu, Kuopio.	Sihtkohad: Helsingborg/Ängelhol-m, Göteborg.	Lennukompanii: Norwegian (737 lennukid), Widero - ainult suvel. Sihtkohad: Trondheim (Norwegian), Gotland/Visby (Widero).

Soomes Finavia, Rootsis LFV ja Norras Avinor on 100%-lise riigi osalusega ettevõtted, mille peamised ülesanded on kõikide riigi lennujaamade opereerimine ja õhunavigatsiooniteenuste osutamine. Toimitakse isemajandamise põhimõttel ehk riigieelarve toetus puudub. See omakorda tähendab, et nende riiklike operaatorite kaudu toimib ka suuremate lennujaamade teenitud tulude arvelt väiksemate lennujaamade investeeringute toetamine. Nii näiteks ehitati Finavia toel valmis Kittilä uus lennujaamahooned Levi turismikeskuse arengu toetuseks, mis on ruumimahult Vantaa järel teisel kohal Soomes. Finavia koosseisus on ka 5-liikmeline turundusüksus, mille töötajate vahel on Soome regionaalselt jaotatud. Selliselt on regionaalsetel arendusüksustel Finavia koosseisus konkreetne partner, kellega koostöös saab arvestada ka lennujaamade arenguküsimusi. Nii on Põhjamaades regionaalsed lennujaamad riiklike operaatorite abiga kaasatud regionaalse majandusarengu kavandamisse.

Eelneva põhjal võib aru saada, miks Eestis Pärnu lennujaam taandareneb. Tallinna lennujaam kutsuti alul ellu pealinna lennujaama opereerimiseks ning kui sellele aastal 2005 liideti regionaalsed lennujaamad, on Tallinna lennujaama juhtkond neid käsitletud kui majanduslikku koormat. Mingit turundustegevust uute lendude (tulubaasi) leidmiseks ei ole ning selleks pole õigusi antud ka Pärnu lennuväljale.

Käesoleva töö raames toimusid Kittilä ja Helsingborg/Ängelholm lennujaamade külastused. Levi turismikobara eest vastutav Jussi Töyrylä rõhutas: „Lennuühendus on võtmetähtsusega faktor turismi jaoks. Juurdepääs tähendab, millised lennud siin maanduvad ja et lennujaam on vaid 15 min kaugusel. Tulevikus lennuühenduste tähtsus kasvab, kui traditsiooniliste sektorite – põllumajandus ja tööstus – osakaal väheneb ja turismi oma kasvab. Kiire turistide arvu kasv on võimalik ainult juhul, kui need tulevad välisriikidest. Seepärast sõltub areng sellest, kui hästi lennuühendus toimib“. Helsingborgi lennujaama juhataja Rose-Marie Östberg ja lennufirmade esindaja (Kullaflyg) Thomas Nilsson tõid välja sealse lennujaama omapära:

- Kuigi vaid 89,5 km on Malmö lennujaamani ja sealt ülemere on Põhjamaade suurim - Copenhageni lennujaam – toimib lennujaam majanduslikult tasuvalt;
- Väike lennujaam pole alati miinus: tagatud on kiire ja kvaliteetne teenindus, mis pole suurtes lennujaamades võimalik (eriti puudutab see pagasikäitlust);
- Suurepärane koostöö lennujaama ja lennufirmade vahel, ka uute liinide avamisel;
- Multifunktsionaalne personal – tuletõrje brigaadi töötajad teevad ka turvakontrolli- ja majandamistööd;
- Raudtee puudumine on tekitanud nõudluse lennuühenduse järgi;
- Regulaarliinidele lisaks tellimuslendude opereerimine.

Kui Kittilä lennujaamast on Pärnul õppida eeskätt Levi turismiklastri koostöö kaudu nõudluse tekitamisest, siis Helsingborgi näide räägib selgest võimalusest lennujaama opereerimiseks suurlinnade/lennujaamade vahetus läheduses.

3. Lennuvälja hetkeseis

a. Staat

Vabariigi Valitsuse 1. juulil 1997 korralduse nr 487-k alusel moodustati alates 1. jaanuarist 1998 iseseisev äriühing AS Pärnu Lennujaam, mille omanik oli Eesti Vabariigi Teede- ja Sõjeministeerium. Omanik investeeris lennuohutuse tagamisse ja reisijate mugavamasse teenindusse ja viis Pärnu lennuvälja vastavusse rv lennuvälja sertifitseerimise tingimustega.

1999. a. valmis lennujaama kaasaegne reisijate teenindamise terminal, nõuetele vastav lennujuhtimistorn, tehti suures ulatuses maaparandus- ja heakorratõid, rajati uued lennuraja valgustusseadmed. Lennuväljale plaaniti paigaldada õhusõidukite navigeerimist lihtsustav seade VOR/DME. Lennuväli valmistati ette lennukite vastuvõtmiseks ööpäevaringselt ja halbade ilmastikutingimuste korral.

Lennutee terminaalsiks on Pärnu lennujaam, mis asub Sauga valla territooriumil, kuid on otsest seotud Pärnu linnaga. Juurdesõit lennujaamale ja –väljale on ette nähtud Tallinna mnt – Lihula mnt vaheliselt kiirteelt. Lennuväli on oma tehniliste näitajate poolest kasutatav nii riigisiseste kui rv kauba ja reisijateveo lendude teenindamiseks.

Lennuväljal ei ole võimalusi kaupade ladustamiseks ja tolliladude organiseerimiseks. Pärnu lennujaama ei ole võimalik kasutada Tallinna varulennuväljana, sest see ei vasta sama kategooria nõuetele. Sauga valla territooriumil paiknev Pärnu lennuväli on kujundatud tsiviilnormidele vastavaks. Lennuraja kogupikkus on 2500 m, laius 45 m. See võimaldab teenindada kuni 190 t lennukeid. Tänu oma pikale rajale ja korralikule lennujaamahoonele on tekkinud huvi kasutada Pärnu lennujaama riigivisiitide ning tellimus- ja võimalike regulaarlendude sihtpunktina, Tallinna lennuvälja varulennuväljana ja Soome lennukoolitusasutustele koolitusbaasina.

b. Rahastamine

PÄRNU	2005	2006	2007	2008
Tulud				
Lennundustulu	283 766	380 852	521 303	322 500
Mittellennundustulu	288 263	436 624	416 623	359 700
Riigieelarvest	2 350 000	2 600 000	3 000 000	3 249 996
Äritulud kokku	3 989 993	4 386 429	4 829 614	4 468 896
Reisijate arv	4774	3794	2524	2475
Ärikulud	4 382 787	4 456 327	6 004 692	6 662 285
Töötasud	1 327 937	1 373 497	1 532 414	1 884 000
Tööjõukulud kokku	1 848 700	1 881 452	2 207 271	2 672 872
Ärikahjum	-392 794	-69 898	-1 175 078	-2 193 389

Tulude-kulude tabeli kokkuvõtteks:

1. Pärnu puhul võib siseliinidel ennustada lendude/reisijate aeglast aga järjekindlat kasvu. Endiste näitajateni ei jõuta, sest lendavad ja tõenäoliselt jäävadki lendama väikesed 8-kohalised lennukid. Kohalike lennureisijate arvu peamiseks mõjutajateks on õhusõiduki suurus ja talvised ilmastikutingimused. Külma talvega, kui laevasid ei ole võimalik kasutada, võib kohalike lennureisijate arv kasvada kuni 2,5 kordselt. Lennuturismi arenguks on võimalused eeskätt turismiturunduses.

Stockholm- Pärnu lennuühenduse projekti esimese aasta täituvus oli 62% (800 reisijat) ja teisel aastal 57% (1000 reisijat). Valdav enamus lennuga saabujatest olid siin esmakülastajad, teisel aastal oli tekkinud juba arvestatav number korduvkliente. Selliselt jätkates võib suvistel lendudel planeerida kasvueesmärgiks ca 500 reisijat aastas.

2. Lennundustulu kiiret kasvu ei ole oodata. Soome väikelennuväljade eeskujul on aga püsiv reisijate arvu suurendamine võimalik.

3. Ärikahjum kahel viimasel aastal on kasvanud kuni 1 milj. krooni aastas. Oluliseks analüüsikohaks sellise kahjumi põhjustamisel on ühendamine Tallinna Lennujaamaga ja sellest põhjustatud regionaalse arenguiniitsiatiivi sumbumine.

4. Pärnu vajaks lennujaamana jätkamiseks regionaallennujaamadest kõige suuremaid investeeringuid. Rahvusvaheliste regulaarlendude edukas käivitamine annab ühtlasi siseriikliku kindlustunde Kihnu ja Ruhnuga õhusilla olemasoluks.

5. Seniselt jätkates vajaks Pärnu lennuväli dotatsiooni kuni 5 miljonit krooni aastas. Riigitoetuse vähendamiseks tuleb kulusid optimeerida ja uute lendudega suurendada tulubaasi.

b. Investeeringuvajadus

Tehnilised parameetrid 2008.a. pärast 2005 – 2007.a investeeringuid.

<i>Parameeter</i>	Pärnu lennuväli
Maaeraldus	225 ha
Rada	2480x45 m
Kate	Betoon
Rajatuled	Kõrgintensiivsusega 2000.a.
Lähenemistuled	Kõrgintensiivsusega
Sideteenistus	MSRV
Raadiopeilingaator	Puudub

Magnetofon	aastast 1993
Raadiojaam	2007
Raadiolokaator	
Raadiomarker	Aastast 1990
Raadiomajakas	aastast 1990
NDB	aastast 1972
VOR/DME	VOR 1978
Julgestustehnika	X-ray , värav, kaamerad 2007
Piirdeaed	Olemas, 2007
Meteo	"Hagenuk", vaja uut
Päästeteenistus	vajab uut
Reisijate terminal	Korras
Ringnähtavusega torn	Olemas

Hetkel on lennujaama arendamisega seotud otsesed probleemid järgmised:

- puudub maapealse toite seade, trapp, pagasiveokite süsteem, tuletõrjeauto, talvistes oludes jäätõrje masin, tankimise võimalus;
- ebatasane ja remonti vajav rada;
- kitsad ruleerimisteed võimaldavad vaid propeller- või ülamoitoritega lennukeid;
- sõjalennukite angaarid on liiga kitsad tsiviillennukite mahutamiseks;
- juurdepääs lennuväljale on halb, lennujaamale viiv tee vajab remonti;
- võrreldes Tartu ja Kuressaarega pole siseriiklike arenguvõimalusi;
- Tallinna Lennujaamal puuduvad vahendid ja motivatsioon Pärnu lennujaama arendamiseks;
- lennujaama reisijateterminal ehitati eesmärgiga teenindada eelkõige regionaallende Kihnu ja Ruhnu saartele ning selle võime teenindada reisijaid piirdub hetkel maksimaalselt 50 kohaliste lennukitega.

Lennujaama investeeringud on jaotatud kahte etappi. Esimeses etapis teostatakse investeeringud, mis võimaldavad koheselt alustada lennukite teenindamisega suuremas mahus, kui 1 lennuk nädalas (peame silmas õhusõidukeid, mis on suuremad kui 8 reisijakohta). Kui lennud

toimuvad vahemikus aprill-september, lennukite külastuste vahe on vähemalt 1 tund ja lennugraafikud jäävad 8-tunnise tööaja sisse, on võimalik paari lisanduva töötajaga teenindada ka 7 lendu nädalas või näiteks 5 lendu päevas.

Lisatud investeeringute tabelisse 1 on kaasatud ka uuringute, mõõdistuste ja projekteerimiste kulud, mis on vaja teha nii ruttu kui võimalik oma suure ajakulu tõttu. Nende eesmärk on välja selgitada, mis seisus lennurada on ja kas selle ülekate on mõeldav. Seejärel teostada vajalikud toimingud ehituslike investeeringute ettevalmistamiseks. Samal ajal on võimalik soetada vajalikku inventari, et parandada lennuohutust ja õhusõidukite teenindamise kvaliteeti.

Esimese etapi lõpus peaksid juba valmima ühe ruleerimistee laiendus ja tuletõrjedepoo. Ruleerimistee laiendus on vajalik, et vältida alamootoriga õhusõidukite mootorite vigastamisi haljasalal leiduvate võõrkehade (tolm, liiv, kivid, hein). Tuletõrjedepoo võimaldab täita nõuet jõuda õnnetuspaigale 2-minutiga ning üksiti kasutada tööjõudu ratsionaalselt. Töötajad saavad olla multifunktsionaalsed, vahetades mõne minuti jooksul tuletõrjuja kohustused näiteks pagasiteenindaja või hooldustööde vastu.

Teist etappi on võimalik käivitada peale esimeses etapis planeeritud uuringute ja projekteerimiste edukat lõpetamist. Enamus investeeringuid on ehituslikud.

1. etapp, suvelennud

Hakkama saamiseks peavad lennud olema hajutatud vähemalt 1-tunnise vahega.

Tabel kehtib vaid suvelendudele.

1. etapp on sobiv vajalike uuringute ja planeeringute teostamiseks. Etapi tähenduseks on sõnum Pärnu ettevõtjatele, Pärnu maa omavalitsustele lennujaama jätkuvast eksisteerimisest, mis julgustaks neid teha oma panust lennujaama arengusse (lennujaama tee remont, koostöö turunduse ja lennuühenduse käivitamise valdkondades lennukompaniidega ja turismibüroodega jms). 2. etapi investeeringute summade täpsustamiseks ja teostatavuse tagamiseks.

Vajadus	Orienteeruv maksumus	Põhjendus
Teha raja betooni (tugevuse) ja aluse seisukorra uuringud	500 000	Teame, et betoon on paks, aga kust ja kui palju, ei tea. Lisaks võib olla drenaaž katki ja sadevesi raja aluse pinnasest tühjaks viinud.
Määratleda raja, ruleerimisteede ja perrooni ülekatte	1 000 000	Hetkel ei ole kindlat teadmist, kuidas oleks kõige õigem asfalteerimis-

maht ja optimaalne lahendus.		töid teostada.
Detailplaneering 20 ha	200 000	Puudub senini
Mõõdistada kogu maandumisrada	200 000	Rada on muhklik ja vaja on välja selgitada tulevase katendi paksuse kõikumised
Kontrollida ja mõõdistada drenaaz	500 000	Drenaaz on ca 8 kohast katki.
Raja, ruleerimisteede, perrooni, terminali, depoo projekteerimine	8 000 000	
Pagasiveo käru	700 000	Puudub, asendus ATV, mida ei pruugi lennufirmad aktsepteerida ohutuse tõttu
Päästeauto	6 000 000	Praegune päästeauto pärineb aastast 1981 ega vasta nõudmistele
Kergtrapp	350 000	Puudub siiani
GPU (maapealse elektritoite aparaat)	700 000	Olemasolev on Tallinna lennujaamast laenatud ja on statsionaarne. Vajalik oleks käru tüüpi aparaat, mis oleks mobiilne.
Reisiterminalis tehnikapargi täiustamine	300 000	Olemas on 1-kohaline check-in laud. Vaja 2- kohta + kaalud, pingid reisi- jatele, infosüsteem.
Ruleerimistee C laiendamine 3 m võrra ja ruleerimistulede ümber tõstmine	756 000 + 1 426 000 + 500 000 (tuled) = 2 682 000	2200 m ² katet koos aluspadjaga (900.-/m ²). 3240 m ² ülekatet betoonile (440.- kr/m ²). Vajalik, et olla lennukitüüpidest sõltumatu. Võimalus vastu võtta ka alamootoriga lennukeid.
Tuletõrje ja hooldetehnika angaar	5 000 000	Peavad asetsema terminali vahetus läheduses, et oleks võimalik kasutada tööjõudu operatiivselt ja säästlikult.
KOKKU	26 132 000	

Esimese etapi investeeringud.

2. Etapp

Lisaks raja remondile on suureks kuluartikliks instrumentaalmaandumise süsteem (ILS). Pärnu lennujaama täppislähenemissüsteemi otstarbekust tõestab asjaolu, et süsteemi paigaldamisega vähendatakse meteoroloogilisi riske, mis on vajalik regulaarlennuliikluse tagamiseks. 2005. aasta meteoroloogiliste vaatlusandmete analüüs näitab (P. Tiirusson 2005), et aastas oli keskmiselt 28 päeva, kui regulaarliikluse jaoks kõige soodsamatel aegadel ei olnud võimalik maanduda madala pilve alapiiri ja/või halva nähtavuse tõttu. Paigaldades I kategooriale vastavaid navigatsiooniseadmeid, parandavad need lähenemise miinimume nii, et maandumise võimalikkus oleks suurenenud keskmiselt 22 päeva võrra aastas. Kui õnnestub lendusid hoida endiselt aprilli ja septembri vahel, peaks olema võimalik edasi lükata ka ILS-i ja talvise hooldetehnika investeeringuid. Tehnika kiire arengu tõttu võib osutuda võimalikuks ILS-i investeeringu asendumine soodsama GNSS navigatsioonisüsteemiga. Oodatav kokkuhoid investeeringutes on vähemalt kahekordne.

Vajadus	Orienteeruv maksumus	Põhjendus
Pagasikärusid 4 tk	160 000	Olemasolevast 4-st jääb väheks
Instrumentaalne maandumissüsteem	15 000 000	Hetkel puudub, kuid on vajalik lendude graafikus püsimiseks (meteomiinimumi alandamiseks)
Reisiterminali laiendus	18 000 000	Vajalik üle 33-kohaliste lennukite puhul või tiheda graafikuga, kui mitme lennu reisijad on korraga terminalis.
Stardiraja ülekate 2000x45 m=90 000 m ²	81 000 000	Vajalik, sest betoon laguneb ja on ebata-sane (arvestatud Tartu hinnaga)
Perrooni laiendamine ja seisu-paikade ehitamine (900 kr/m ²) 200x20=4000 m ² 300x60=18 000 m ²	19 800 000	Vajalik laguneva betooni tõttu ja selleks et oleks võimalik 2-3 C klassi lennuki (nt. Saab340, Fokker50, ATR42/72) kor-raga viibimine ja manööverdamine per-roonil.
Perrooni ülekatte 1. etapp (vaja-lik koos laiendamisega teha) 70x180 =12 600 m ²	5 544 000	Lagunenud betooni katteks ja et oleks ühtlane tasapind
Perrooni ülekatte 2. etapp (sei-supaikadest kuni ruleerimisteeni C)	7 920 000	Et ei oleks üleminekuid asfalt-betoon-asfalt

300x60=18 000 m ²		
Ruleerimistee D laiendamine 18 meetriseks 1000x14=14 000 m ² ülekate 1000x4=4000 m ² aluspadjaga laiendus	11 000 000	C klassi lennukid saavad ohutult stardi-paika
Haardeteguri mõõtja	800 000	Kaasaegne variant puudub. Kasutatav alles peale raja ülekatet.
Lennuraja, ruleerimisteede ja perrooni märgistuse värvimine	500 000	Ilma ei tohi üldse tegutseda
Sõiduautode parkla koos aparaatuuriga	7 000 000	Vajalik lennujaama tulude tõstmiseks
KOKKU	166 724 000	
TALVISTES TINGIMUSTES:		
Rajahooldusmasin	5 000 000	Ühega ei ole puhastamine piisavalt kiire
Lumepuhur	3 000 000	Olemasolev on amortiseerunud
Jäätõrje masin (lennukilt)	4 000 000	Hetkel puudub
Jäätõrje tehnika (rajalt)	4 000 000	Olemasoleva tehnikaga on võimalik sulatada jääd kuni -5 kraadini
KOKKU	16 000 000	

Teise etapi investeeringud

2. etapi täielik elluviimine võimaldab madalamate tasude juures teenindada suuremaid õhusõidukeid (Boeing 737 kõik versioonid, Airbus A320).

4. Kokkuvõte Pärnu turismi arengupotentsiaalidest ja –võimalustest.

Turismi ja puhkemajanduse valdkonda hinnatakse linnas kõige kõrgemalt. Koos kultuuriga peetakse valdkonna konkurentsivõimet ja väljavaateid Euroopa Liidus heaks. SWOT-analüüs toob linna olulisemate tugevate külgedena esile hea asukoha ja geograafilise asendi

ärakasutatuse, taastusravi võimalused, miljööväärtuse, hea maine, suvepealinnaks olemise, aktiivse kultuurielu, mis kõik on seotud arengumudelil prioriteetseina määratletud valdkondadega. Linna võimaluseks on innovaatilisus uute ideede rakendamiseks ning teadmispõhise ja kõrgtehnoloogilise ettevõtluse arenguks. Linna arenguvõimalusena nähakse logistilise positsiooni tugevdamist Rail Baltica, Via Baltica, sadama ja lennujaama arengu kaudu – **järelikult on määrava tähtsusega eelduseks Edela-Eestis välisturistide arvu suurendamiseks logistika valdkonna areng erinevate transpordiliikide kättesaadavuse tagamiseks.**

Turismikobara arendamisel on oluline koostöö maakonnas turismitoodete valiku ja mahu suurendamiseks ning kvaliteedi parandamiseks. Kuvandi tasandil on oluline Pärnu määratlemine kahe Läänemeremaa pealinna – Tallinna ja Riia – vahepeal: Pärnut võiks siduda ka ühisprojektid nende linnadega.

Pärnu kuurortmiljöö säilitamine kooskõlas turismi ja kuurordimajanduse arendamisega nõuab vana ja uue kuurordiala eristamist ning erinevate arendamismudelite kasutamist nende puhul. Teadmistemahukas ja kõrgtehnoloogiline tootmine nõuab rahvusvahelist koostööd ning seda toetavat mitmekesisist transpordi infrastruktuuri (lennujaam, sadam, raudtee, maantee).

Sobivate kaasaegsete transpordikoridoride ja logistiliste lahenduste olemasolu annaks regiooni arengule konkurentsivõime. Via Baltica, Pärnut läbiva raudtee, lennujaama ja sadama väljaarendamine euroopalise mõõtmega ja kvaliteediga transpordikanaliks nõuab selgitus- ja *lobby*tööd Pärnu Maa- ja Linnavalitsuse ning Pärnumaalt valitud Riigikogu liikmete poolt vastavates riigiasutustes, saavutamaks selleks EL toetusfondide ja riigi rahaliste vahendite kaasamise. Loomulikult **on oluline turismiasjaliste endi valmisolek arenguid toetada, nagu seda kahel suvel lennufirma riski maandamiseks on juba teinud Tervis Medical Spa ja Konverentsihotell Strand.**

Kuigi Pärnu linna transpordi arengukavas 2008-2015 otseselt lennundust ei käsitleta, leitakse ikkagi, et Pärnu avatust ja atraktiivsust aitab saavutada teiste meetmete hulgas otseühenduste loomine lennuväljade, sadamate, raudteede, maanteede ja telekommunikatsioonide abil.

Sauga valla territooriumil paiknev Pärnu lennuväli on endisest militaarsusest kujundatud tsiviilnormidele vastavaks. Lennuraja kogupikkus on 2500 m, laius 45 m. See võimaldab teenindada kuni 190t lennukeid. Tänu oma pikale rajale ja korralikule lennujaamahoonele on tekkinud huvi kasutada Pärnu lennujaama riigivisiitide ning tellimus- ja võimalike regulaarlendude sihtpunktina, Tallinna lennuvälja varulennuväljana (mõeldes just era- ja hobilen- nunduse harrastajatele) ning Soome koolitusettevõtetele koolitusbaasina (Pärnu linna transpordi arengukava 2008-2015). Piirivalve, päästemeeskonnad ja eralendurid kasutavad Pärnu lennuvälja nii õppe-eesmärgil kui ka töökohustusi täites.

ARENDUSEESMÄRGID

5. Pärnu turismi tulevik

a. Visioon

Visioon aastaks 2013:

Pärnu maakond on Läänemere piirkonna tuntud, tunnustatud, köitev, armastatud ning terviklikult välja arendatud jätkusuutliku ning konkurentsivõimelise elu- ja ettevõtluskeskonnaga puhke- ja turismiregioon.

Regiooni südameks ning tõmbeteguriks kogu maakonnale on kujunenud Suur-Pärnu, mis hõlmab Pärnu linna ja selle naaberomavalitsusi ning seda tuntakse mitte ainult Eesti, vaid ka Baltimaade suvepealinnana.

b. Eesmärgid

- Turismi hooajalisuse vähendamine läbi äriturismivaldkonna arendamise ja Pärnule sobilike kultuuriürituste ellukutsumise. Senine 3-5 kuuline turismihooaeg viia kuni 10 kuuliseks;
- Olemasolevate kultuuriliste ja looduslike pärandite säilitamine ning heaperemehelik eksponeerimine turistidele. Viidastamine ja siltidega varustamine;
- Üritus- ja konverentsiturismi aktiveerimine. *Incentiv*toodete paketeerimine ja aktiivne turundamine aitamaks nõnda hooaja pikendamisele kaasa;
- Pärnu turismidentiteedi ja tuntuse suurendamine rahvusvahelistes suhetes eelkõige läbi pehmete väärtuste ja aktiivsete turundusürituste. Ööbivate turistide juurdekasv peaks aasta keskmisena tõusma 8-10%;
- Erinevate turismiasjaliste vahelise koostöö süvendamine ja seda läbi nii vertikaalse kui horisontaalse suuna. Koostöö toimib kui piirkonnas tekitab uued turismitooted, turistid naasevad üha uuesti ja piirkonda jäetakse tooteid tarbides senisest enam finantse;
- Tegeleda koordineeritult ning tõhusalt turunduse ja mainekujundusega;
- Pärnus pakutakse kvaliteetseid turismitooteid ja tegeletakse pidevalt nende arendustega.

c. Teenuste ja tegevuste mõõtmine

Teenuste ja tegevuste mõõdikuteks on :

- külastajate arvu tõus 8% aastas;
- piirkonnas viibimise aja pikendamine 15% aastas;
- turismiteenuse pakkujate koguarvu kasvamine. Oodatud on aktiivse tegevuse teenuse pakkujate arvu tõus 10% aastas;
- Pärnus peab toimuma vähemalt 5 ca. 400 delegaadiga konverentsiüritust aastas;
- Madalhooaja kultuuriüritusi on vaja suunata nooremale generatsioonile;
- Maakonna ja linna turismiasjalistele antakse suurem võimalus osaleda nii sisulistes kui rahalistes panustes kogu sihtkoha turunduses ja turundusmaterjalide loomises;
- Olemasolevad kultuuri- ja looduspärandi eksponeeritavad objektid saavad täielikult sildistatud ja viidastatud aastaks 2013;
- Messide külastamine-osalemine, WWW arendamine, E-uudiskirjade koostamine, müügiedendusreiside korraldamine, ajakirjanikega suhtlemine, sotsiaalsõrkudes turundamine, rahvusvaheline lobbütöö jne.;

- Pärnu rahvusvaheline tuntus süveneb läbi sihikindla turismiturundustegevuse.

6. Reisilennumarsruudi mudel

a. Kontsept

Lennujaama kontseptsioon:

- suurendada Edela-Eesti konkurentsivõimet;
- tuua Eestisse kohale täiendav arv turiste;
- luua tingimused odavamaks opereerimiseks;
- tagada lennujaama isemajandusvõimekus;
- pakkuda aastaringselt piirkonna turismile lisandväärtust.
-

Visioon

Luua Pärnus lennujaam, mis oleks võimeline aastaringselt vastu võtma lühi- ja keskmaa tšarterlendudeks sobivaimad õhusõidukid Boeing 737-800 ja A320, istekohtade arvuga kuni 190 kohta. **Perspektiivis säästulennuoperaatorite lendude teenindamine kogu Eesti tarbeks (RyanAir, Wizz, Norwegian, EasyJet jt).** Lennujaamast saaks oluline infrastruktuuri objekt, mis ühendab Pärnu kaudu Eestit lähiriikidega ning **kaotab senise konkurentsipuuduse võrreldes Jurmala ja Palangaga.**

Pärnu lennuvälja aktiivkasutuse kasutegurid kogu Eestile:

- Edela-Eesti majanduspotentsiaali/tööhõive kasv ja areng;
- Eestit külastavate turistide koguarvu suurenemine;
- Eesti tuntuse ja rahvusvahelistumise täiendav kanal;
- välisvahendite investeringuteks kaasamine;
- Kihnu ja Ruhnu ühenduse pidamiseks on tehniliselt korras lennujaam tänu regulaar-, tellimus- ja eralendudele ning riigitoe määr saab eduka arengu korral väheneda;
- Tallinnale lähim korras varu(tsiivil)lennuväli 2,0 km rajaga;
- Pärnu kui valitsustevaheline kohtumispaik, eriti Läänemeremaadele;
- otsingu-, pääste- ja kiirabilendude teostamise võimalus Pärnus;
- militaarlendude varulennuväli.

Edasi on hinnatud erinevate ja perspektiivis saavutatavate lennumarsruutide ja –sageduste puhul lennujaama tasuvust.

Opereerida 1 lennuk täielikult, min 400 tundi / kuus:

1. 1 lennumeeskond
2. lennud 5 päeva / nädalas
3. bussi mahutavusega sarnane lennuk (30-50 reisijat)
4. turvaline ja lihtne opereerida
5. näiteks Saab-340

Stardifaas (reisija):

1. Atraktiivne ühetunni lennu hind = 85 EUR
2. 1 tunni lennu edasi-tagasi hind 170 EUR

3. 2 tunni lennu edasi-tagasi hind 280 EUR

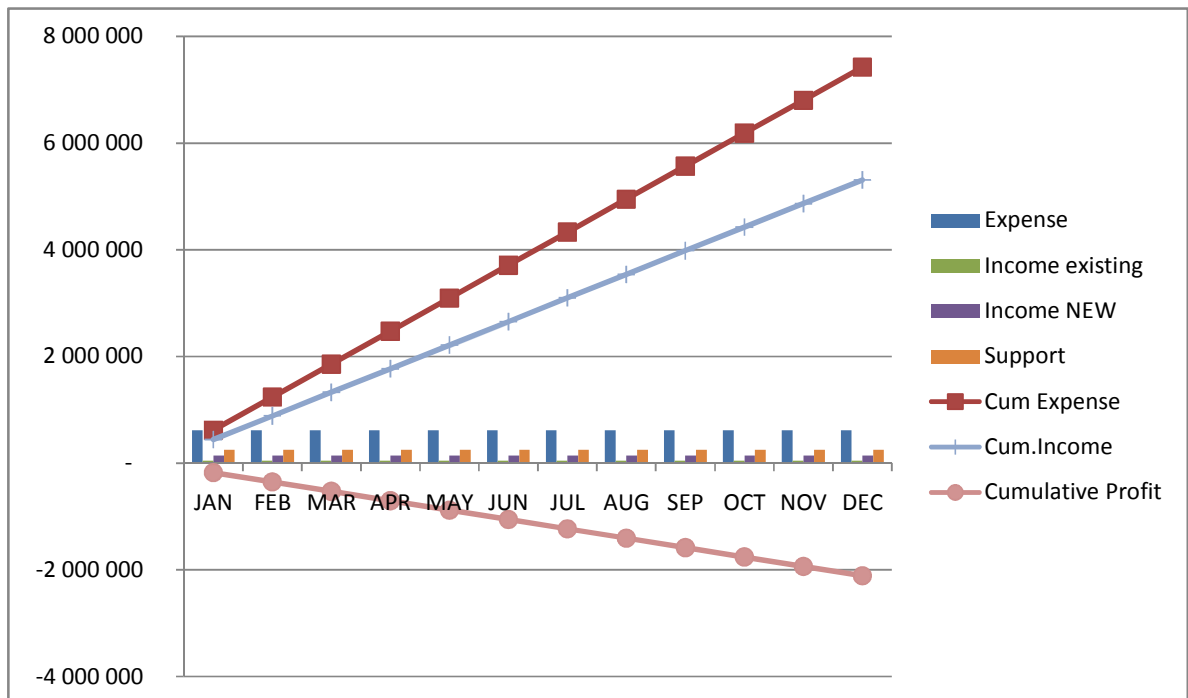
4. Paljudele täiesti uued reisimisvõimalused

Stsenaariumite tingimused:

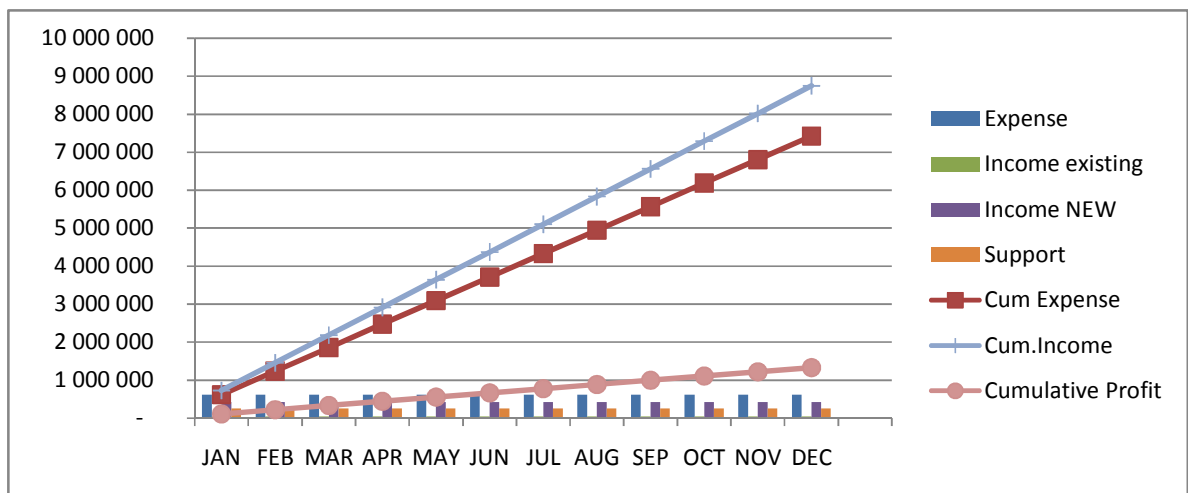
- Kulubaas jääb samaks – 7 420 000 aastas
- Saartele ja Stockholmi lennud jätkuvad
- Arvestatud riigitoetus 2 500 000 kr/aasta
- Renditulu pole arvestatud

Tulu koosseis: maandumistasu, pagasikäitlus, reisijate transport, navigatsioonitasu, lennujäämatasu. Tulus ei sisaldu: jäätumistõrje, elekter, parkimistasu.

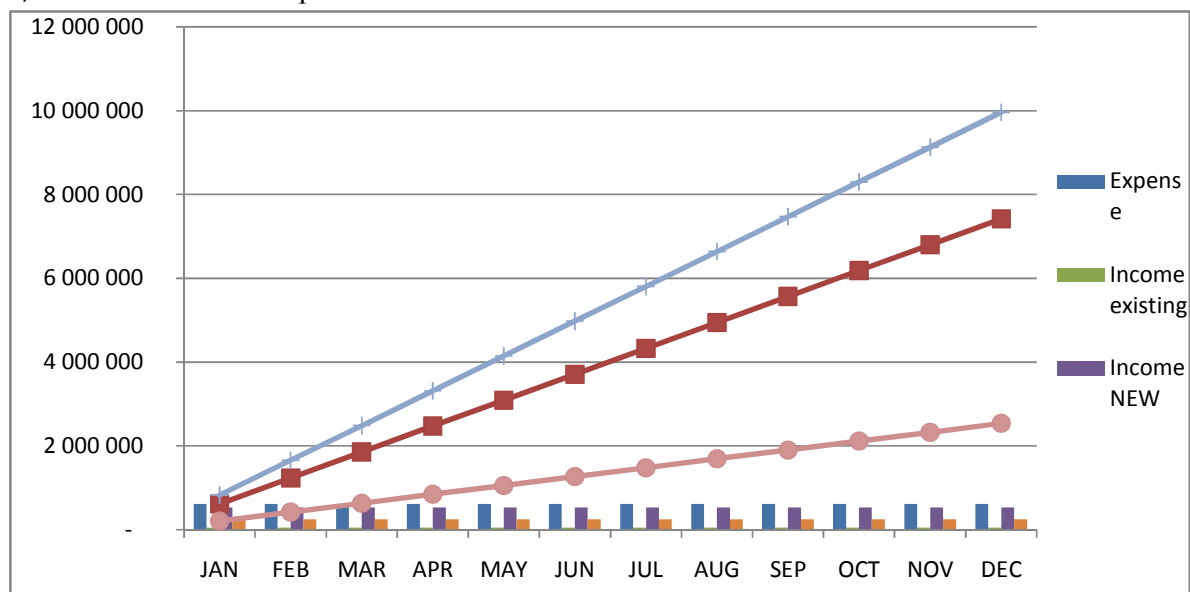
1) Ainult 1 Saab lend päevas 5 korda/nädal



2) 3 Saab lendu päevas 5 korda nädalas



3) 3 Saab lendu päevas 5 korda/nädal + 1 suurem lennuk kord nädalas



Viimase variandi puhul on kasumi kasv märgatav. Uute suuremate lennukitega hästimüüdavate lendude avamine võimaldab seega riigitoetust vähendada, kuigi Soome ja Rootsi lennujaamade arendamise näitel läheb esimesed aastakümned teenitud vahendeid vaja investeeringute tegemiseks.

b. Sihtkohad

SA Pärnumaa Turism'i poolt pannakse paika sihtturud, millest lähtuvalt tehakse kogu lähiaja (kuni 3 aastat) turismiturundusplaani. Seni on kahjuks väga piiratud Pärnu külastatavus Norra, Rootsi, Suurbritannia ja Saksa turult, kuna sealt tulev turist saabub vaid lennureisi abil. Praegune Rootsi riigi esindaja on pigem vananev raviteenuse tarbija, kes sõidab säästlikult ja tal on aega. Norra poolt on suur huvi, aga inimesed tulevad enamasti läbi Tallinna lennujaama ja vaid juhul, kui nad võtavad vaevaks veel kuni 1,75 tundi maanteetransporti kasutada. Seejuures on Põhjamaadest tulijad valdavalt sealsete pealinnade ja nende ümbruse elanikud, sest muidu lisanduks teekonnale veel sõit elukohariigi pealinna. Saksamaa ja Suurbritannia külastaja tuleb meile eelkõige looduse pärast ja välistaks läbi Poola variandi bussitranspordiga või lennukiga läbi Tallinna lennujaama. Riia lennujaama kaudu tuleb Pärnusse hetkel vähesel määral turiste. Loomulikult saab siin turundustööd tugevdada.

Alljärgnevas tabelis on näidatud Pärnu sihtturud ja markeeritud tärniga * turud, millelt külastus sõltub paljuski lennuliini olemasolust:

Aasta	Esmase tähtsusega turud	Arenevad turud	Uued turud
2009	Eesti, Soome, Rootsi, Venemaa*, Läti	Saksamaa*, Leedu, Suurbritannia*, Norra*	Prantsusmaa*, Itaalia*, Holland*, Poola
2010	Eesti, Soome, Rootsi, Venemaa*, Läti	Saksamaa*, Leedu, Suurbritannia*, Norra*	Prantsusmaa*, Itaalia*, Holland*, Poola

2011	Eesti, Soome, Rootsi, Venemaa*, Norra*, Läti, Leedu	Saksamaa*, Suurbritannia*, Prantsusmaa*, Poola, Holland*	Hispaania*, Itaalia*
2012	Eesti, Soome, Rootsi, Venemaa*, Norra*, Läti, Leedu	Saksamaa*, Suurbritannia*, Prantsusmaa*, Poola, Holland*	Hispaania*, Itaalia*
2013	Eesti, Soome, Rootsi, Venemaa*, Norra*, Saksamaa*, Läti, Leedu	Poola, Suurbritannia*, Prantsusmaa*, Hispaania*, Itaalia*, Holland*	Põhja-Ameerika, Aasia

Allikas: SA Pärnumaa Turism

Stardifaasis (investeeringusetapp 1) on turundus- ja opereerimiskulude minimeerimiseks otstarbekas piirduda kuni 2 lennutunni kauguse sihtkohtadega, kasutades selleks lennukit Saab 340, Fokker 50, ATR42/72.

- Soome – Oulu, Turku, Vaasa, Tampere, Lappeenranta, Joensuu
- Rootsi – Stockholm, Göteborg, Ängelholm-Helsingborg, Norköping, Sundswall
- Taani ja Norra – Århus, Trondheim
- Poola, Leedu, Läti – Gdansk, Klaipeda-Palanga, Riga
- Venemaa – Sankt-Peterburg

Võimalikud sihtkohad pärast investeeringute täiemahulist teostamist kuni 3 t lennukaugusel:

- Saksamaa: Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Bremen, Hamburg
- Norra: Bergen
- Suurbritannia: Manchester
- Iirimaa: Dublin
- Venemaa: Moskva.

c. Distributsioonikoostöö

Lennuliinide käivitamisel on lennukompaniid huvitatud toetusest ja/või riskide jagamisest, kuna:

1. Uue lennuliini reklaamiks ja tarbija hoiakute muutmiseks kasutamaks uut teenust kuulub aega ja ressursi.
2. Uuel liinil on määramata nõudluse profiil. Selle selgitamine ja lennuplaani ning ka tariifide struktuuri kokkusobitamine nõudlusega võtab aega.

Seetõttu on lennukompaniid lennuliini käivitamisel sageli sunnitud opereerima kahjumiga. Nõudluse olemasolul võib lennuliin vastavalt oma potentsiaalile tööle hakkata 6 kuu – 2 aasta pärast. Uue turu loomine võib ka rohkem aega võtta. Selleks, et liin siiski toimiks, on kasutusel erinevad koostöömeetmed lennukompanii ja teiste lennuliinist huvitatud osapoolte vahel, sh:

1. Lennujaam annab uue lennuliini käivitamisel lennukompaniile tasude osas soodustusi. Näiteks Tallinna lennujaamas saab lennukompanii uude sihtpunkti lende alustades esimesel aastal maandumistasudelt allahindlust 75, teisel 50 ning kolmandal 25 prot-

- senti. Meede on levinud juba arenenud lennuliiklusega lennujaamades, kus on võimalik uue liini allahindlused katta teiste liinide arvel. Pärnu lennujaama puhul on seetõttu lähiaastatel vajalik kahjumi katmisel jätkuv riigieelarveline tugi.
2. Lennujaam või lennuliinist huvitatud osapooled (Pärnu turismiklaster) eraldab vahendid lennukompaniile sihipäraseks kasutamiseks, eelkõige uue liini reklaamiks. See variant eeldab kontrollmehhanismi ja tihti väljatöötatud reklaamikanaleid, et tagada vahendite sihipärane kasutamine. Üldjuhul on see väheefektiivne, kuna ühelt poolt sunnib lennukompaniid vähe kohandama oma tegevust vastavalt nõudlusele, teiselt poolt aga nõuab kontrolli vahendite kasutamise üle, mis on lennuliini toetaja poolt raskesti teostatav.
 3. Turismiklaster koos lennujaamaga tegeleb ise liini või lendamisvõimaluste reklaamiga. Näiteks 2008 aasta lõpus Eestis laialt reklaamitud Läti lendamisvõimalused olid finantseeritud kahe organisatsiooni poolt: lennukompanii AirBaltic ja Riia lennujaam. Sel juhul AirBaltic on reklaaminud oma teenuseid, kuid Riia lennujaam sisuliselt katis teise Lätis aktiivselt tegutseva lennukompanii RyanAir reklaamikulud.
 4. Reisibüroo või liinist huvitatud ettevõtte/organisatsioon/klaster võtab enda peale riski lennuki täituvusest täielikult (tšarterlend) või teeb seda osaliselt (regulaartšarter). Tšarterlennu puhul toimub müük ainult turismifirma - lendu tellitud organisatsiooni kanalite kaudu ja eeldab suure nõudluse olemasolu. Regulaartšarter on efektiivsem lahendus, kuna on rakendatud mõlemad turustuse kanalid nii, et toimub ka vaba piletide müük. Sellisel juhul töötab lennuliin lisaks turismimajandusele kogu lennujaama ümbritseva regiooni heaks, kaasates ka sihtkohas ümberistumisvõimalusi, mis on aluseks tulevaseks toetusvabaks lennuliini opereerimiseks. Just selliselt on kaks suve toiminud Pärnu-Stockholm liini müük ja kui jätku ei tule, siis muutuvad ka senised pingutused investeringust ühekordseks kuluks.

Pärnu lennujaama lennuliikluse käivitamise parimaks koostöövormide lahenduseks on turismi arendusest huvitatud ettevõtluse- ja organisatsioonide poolne reklaam ning turustamine ja regulaartšarterlennud. Esimesel juhul on võimalik liituda käimasolevate Eesti programmidega välismaal (EAS eestvedamisel) ning juhtida vastavalt vajadusele nõudlust erinevates sihtkohtades. Tasub jätkata koostööd Estonian Air'iga Stockholmi liinil, kuid ka käivitada sarnane lennuliin eespool toodud Soome sihtkohtadesse, kuna Pärnu puhkevõimalused on Soomes hästi tuntud. See peaks olema tõenäoliselt tšarterlend, kuna sellisel juhul puudub õhuveo jaoks arvestatav statsionaarne tarbijaskond (Soome regionaallennujaamades on vähe edasilennuvõimalusi, kuid ka ärireisijate hulk punktist punktini on piiratud). Potentsiaali omab ka Venemaa turg. Reklaam ja Pärnu puhkusevõimaluste turustamine Venemaa turul võib mitte ainult anda aluse hooajaliste lennuliinide käivitamisele (Moskva, St. Peterburg), vaid tuua Pärnusse ka teise, näiteks oma sõiduautodel reisiva turistide segmendi.

d. Operaatorid

Etapp 1 puhul võimalikud partnerid:

- Lennufirmad – Estonian Air, Finncomm, Air Baltic, Gotlandsflyg, Norwegian, Blue1, Skyways, City Airlines, Widerøe, Golden Air, Vyborg Airlines, UTair (lendab Moskva vast Palangasse).

Koostöö mudel: opereerimine riskijagamisega või lihtsalt regulaarlend.

Etapp 2 järel on võimalikud lennuoperaatorid kõik Eesti ja lähiriikide lennukompaniid lennukitega kuni 190 istekohta. Eelistatuks jäävad nn odavlennufirmad.

7. Lennuväljale toetava turismi nõuded Pärnus

a. Hotellid ja spaad

Medical spa Tervis juhatuse liige, kaks aastat Pärnu-Stockholmi liini käivitamise initsiaator ja osaliselt riskivõtja Jaan Ratnik:

„Minu suhtumine lennunduse teemase algab kahest lihtsast tõest:

EDUKAS TURISMISIHTKOHT VAJAB ESMAJOONES KAHE ASJA: ERISTUVAT TEENUST JA LIGIPÄÄSU/ASUKOHTA.

Selleks, et Pärnu turismimajanduse klientuuri kasvatamisel/hoidmisel edasi minna, tuleb meil endile tunnistada, et meie panused on 2009 aastal endiselt vaid kahel kaardil- soomlastel ja kodumaisel kliendil.

Meil tuleb endile tunnistada ka seda, et täna on Pärnu logistiliselt kättesaadav ainult nendele samadele eelpool analüüsitud rahvustele pluss lätlastele/leedulastele ja pluss palju vähesemal määral rootslastele/norrakatele (logistiline ahel on nende puhul juba küllaltki pikk ning sellega nõustuvaid kliente suhteliselt piiratud hulgal). Kättesaadav oleme me neile kliendirühmadele teadupärast vaid laeva- ja autotranspordi kaudu. Ja veelgi konkreetsemaks minnes, arvestades meie linna/maakonna majutustevõtete voodikohtade arvust tulenevat vajadust suure kliendivoo järele, saame kriitilise massi välismaa kliente kohale ainult läbi nn bussigruppide. Loomulikult on Pärnusse tulnud ja tuleb ka edaspidi inimesi paljudest maadest ning paljudel eri viisidel kuid kuna ma räägin suures plaanis peamisest logistilisest kanalist mille abil on võimalik kohale tuua majutajat kriitilisele osale Pärnu 4400 voodikohast, siis on eelpooltoodu üsnagi korrektne üldistus.

Kaudsemad muutused, mille mõjud meile hakkavad jõudma, on kindlasti seotud individuaalreiside osakaalude suurenemisega kogu maailmas millele on suure tõuke andnud lennundus, ning viimastel aastatel veel eriti odavlennundus. Teisisõnu, Pärnu majutusasutusi seni toitnud nn bussigrupid on pikas perspektiivis vähenev turusegment. Iga järgneva põlvkonnaga tuleb peale aina rohkem „trenditeadlikke” ja reisikvaliteedile ning –mugavustele suurt tähtsust osutavat klienti kelle kriteeriumid on grupis ja bussiga reisimiseks liiga kõrged.

Pärnu on lennutranspordi kasutavale kliendile olnud käesoleva aasta suveni kättesaadav vaid läbi Tallinna lennujaama. Lennukiga saabuvate turistide osakaalu kogu Pärnu saabuvatest klientidest ma ei tea, ilmselgelt on see olnud väike. Tulevikus on kindlasti võimalik lennutranspordi kasutavate ja läbi Tallinna Lennujaama saabuvate turistide osakaalu mingil määral suurendada läbi spetsiaalsete reisipakettide. Kuid, Pärnu jääb sellisel juhul alati „mingiks kohaks” kuskil Tallinnast väljas. Ja päris kindlasti paneb sellisel viisil saabuvalle kliendile lõpuks

käpa peale sellesamuse Tallinna ülepakkumise käes vaevlev hotelliturg. Me oleme seda kogenu ju juba täna, paljud nendest, kes varem saabusid läbi Tallinna sadama ja tulid Pärnu, jäävad tänastel korduvreisidel Tallinna pidama.

Selles, et Pärnu lennuväljale maanduksid liinilennukid erinevatest rahvusvahelistest sihtkohtadest, ei ole tegelikult midagi liiga utoopilist. Regionaalne lennundus on väga arenenud Rootsis, kus üksteisest 150-200 km kaugusel paiknevaid sihtkohtasid ühendavad regulaarsed liinilennud. Või toome näite veelgi selgemalt kätte, Pärnu kui kuurordi otsesed konkurendid Kuressaare, Jurmala, Palanga- kõigil neil on endal või vahetus läheduses toimiv lennuväli regulaarsete rahvusvaheliste lennuühendustega.

Stockholm - Pärnu lennuühenduse projekti esimese aasta täituvus oli 62% (800 reisijat) ja teisel aastal 57% (1000 reisijat). Valdav enamus lennuga saabujatest olid siin esmakülastajad, teisel aastal oli tekkinud juba arvestatav number korduvkliente .

Rahalises mõttes oli esimese aasta projekt Tervisele parem, kuna suutsime lausa katta kõik projektiga seotud otsekulud. Sellel aastal nii hästi ei läinud, kuid arvestades asjaolusid: ränk majanduslangus ka Rootsis, Rootsi valuuta odavnemine, mis muutis meie teenused 20% kallimaks ning täiesti arvestatavalt ka seagripi paanika, miks kestab Rootsis tänase päevani, olen tulemusega rahul.

Ma kordan enda mitmeid kordi öeldud arvamust veelkord - seda projekti ei saa vaadata ühe- või kahe aasta perspektiivis, vaid vähemalt 5-10 aasta peale. Minu arvamusel tuleb seda igal juhul jätkata ja ülimalt tore oleks, kui tekiks peale Tervis Grupi/Strandi veel usku- jaid/osalejaid/partnereid.“

b. Transport

Seoses Tallinna ja Haapsalu maantee vahelise ühendustee loomisega oleks vajalik lisaks Uus-Sauga tänavalt otseliikuvale bussile nr 23 lisada mööda uut teed liikuv buss marsruudil kesklinn - Tallinna mnt – lennujaam – Vana-Pärnu – kesklinn. Kui käivitub meresadam reisijatele, oleks sel bussiliinil eraldi sissesõiduga peatus ka jõeäärses sadamas. Lennuühenduse käivitumisel saavad enne lennu väljumist Haapsalu maanteed pidi linna saabuvad Kuressaarest tulevad ja maakonnaliinid Tõstamaa suunalt sõita kesklinna uut teed kaudu, tehes lennujaamas peatuse. Sama võib rakendada ka Tallinnast tulevatele kiirbussidele (peatustega Märjamaal ja Pärnu-Jaagupis), et luua mujalt lendudele suunduvatele inimestele parem ühendus lennujaamaga.

Lennujaama luuakse peatus taksodele.

8. Hindamine

a. Tasuvus

Tasuvuse hindamist tuleb alustada hooajalistest suvelendudest väikeste lennukitega ja liikuda investeringute teostamise järel sagedamate lennugraafikute ja suuremate lennukite kasutamise võimaluse suunas. Muutuvnäitajaks on seejuures nii tööjõu- kui majanduskulu. Riigi toetus (tabelis subsiidium) on võetud aasta 2008 tasemel.

	suvelennud apr-sept (26 nädalat)			aastaringi	
	10,5 töötajat	14 töötajat	14 töötajat	20 töötajat	20 töötajat
Lennud nädalas	2	3	7	12	25
majanduskulu	4 507 000	4 560 000	4 560 000	4 700 000	4 700 000

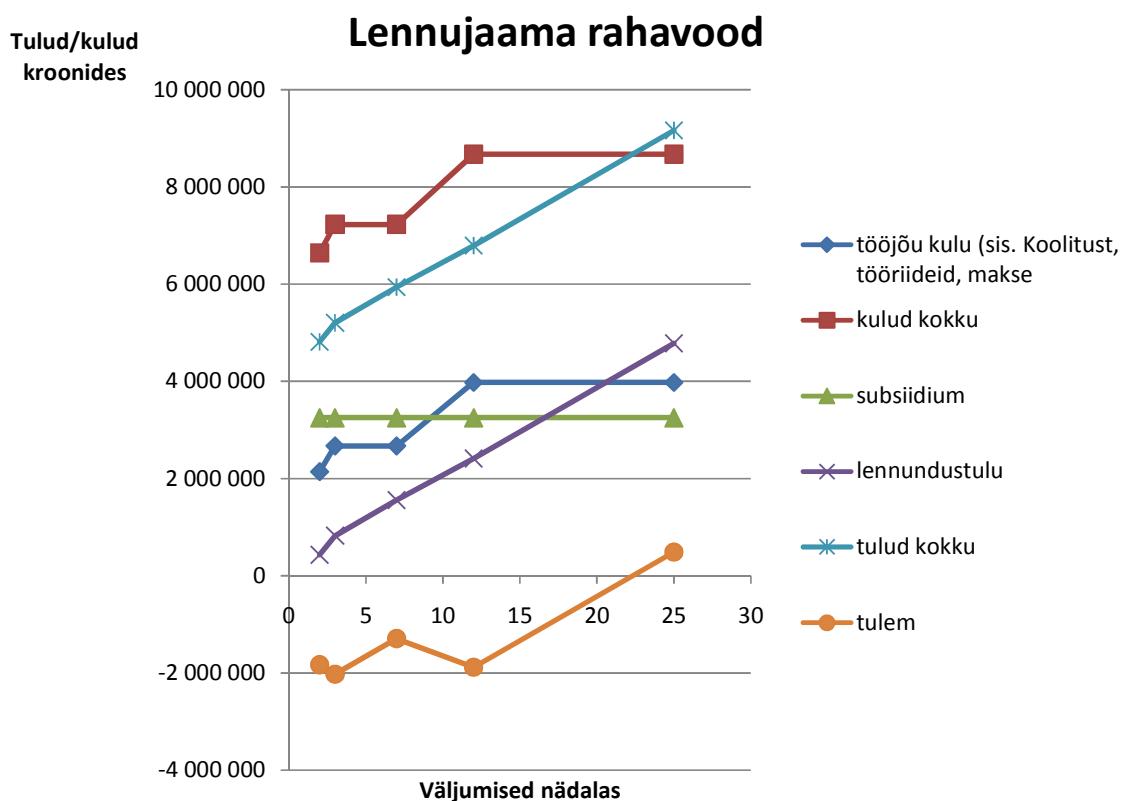
tööjõu kulu	2 137 292	2 668 800	2 668 800	3 974 747	3 974 747
kulud kokku	6 644 292	7 228 800	7 228 800	8 674 747	8 674 747
muud tulud kokku	1 131 022	1 131 022	1 131 022	1 131 022	1 131 022
subsiidium	3 250 000	3 250 000	3 250 000	3 250 000	3 250 000
lennundustulu	430 000	821 168	1 554 336	2 409 336	4 779 840
tulud kokku	4 811 022	5 202 190	5 935 358	6 790 358	9 160 862
tulem	-1 833 270	-2 026 610	-1 293 442	-1 884 389	486 115

26 lendu Saab 340 lennundustulu (20 reisijat)

171000 kr

26 lendu Fokker 50 lennundustulu (30 reisijat)

220168 kr



Lennujaama võimaliku rahavood peale investeeringute esimese etapi realiseerimist.

Esialgsed arvutused näitavad, et lennujaama kulud lendude teenindamiseks püsivad stabiilsetena juhul, kui lennud toimuvad hajutatult. Kui on vajadus teenindada mitut lendu korraga, siis tekib vajadus palgata personali juurde. Raskusi on ka terminali läbilaskevõimega. Töötajate arvu suurendamisel aga kulud oluliselt kasvavad. Lennujaama rentabluse parandamiseks oleks vaja kindlustada regulaarlendude arvukus väikeste lennukitega (Saab 340, Fokker 50, ATR 42/72) üle 25 väljumise nädalas, mis on Pärnu tingimustes problemaatiline. Järelikult riigieelarveline toetus on sellise lennumarsruudimudeli põhjal jätkuvalt vajalik.

Kui soetada instrumentaalne maandumissüsteem (ILS), siis lisaks suurele investeeringule kaasnevad suuremad hoolduskulud:

	suvelennud apr-sept					aastaringi
	10,5 töötajat	14 töötajat	14 töötajat	16 töötajat	16 töötajat 12 lendu näd	20 töötajat 12 lendu näd
2009 seis	3 lendu näd.	7 lendu näd	7 lendu näd	7 lendu näd	7 lendu näd	7 lendu näd
majanduskulu	4 507 000	4 960 000	4 960 000	5 010 000	5 010 000	5 200 000
tööjõu kulu	2 137 292	2 668 800	2 668 800	2 862 000	2 862 000	3 974 747
kulud kokku	6 644 292	7 628 800	7 628 800	7 872 000	7 872 000	9 174 747
muud tulud kokku	1 131 022	1 131 022	1 131 022	1 131 022	1 131 022	1 131 022
subsiidium	3 250 000	3 250 000	3 250 000	3 250 000	3 250 000	3 250 000
lennundustulu	430 000	821 168	1 554 336	1 554 336	2 409 336	2 409 336
tulud kokku	4 811 022	5 202 190	5 935 358	5 935 358	6 790 358	6 790 358
tulem	-1 833 270	-2 426 610	-1 693 442	-1 936 642	-1 081 642	-2 384 389

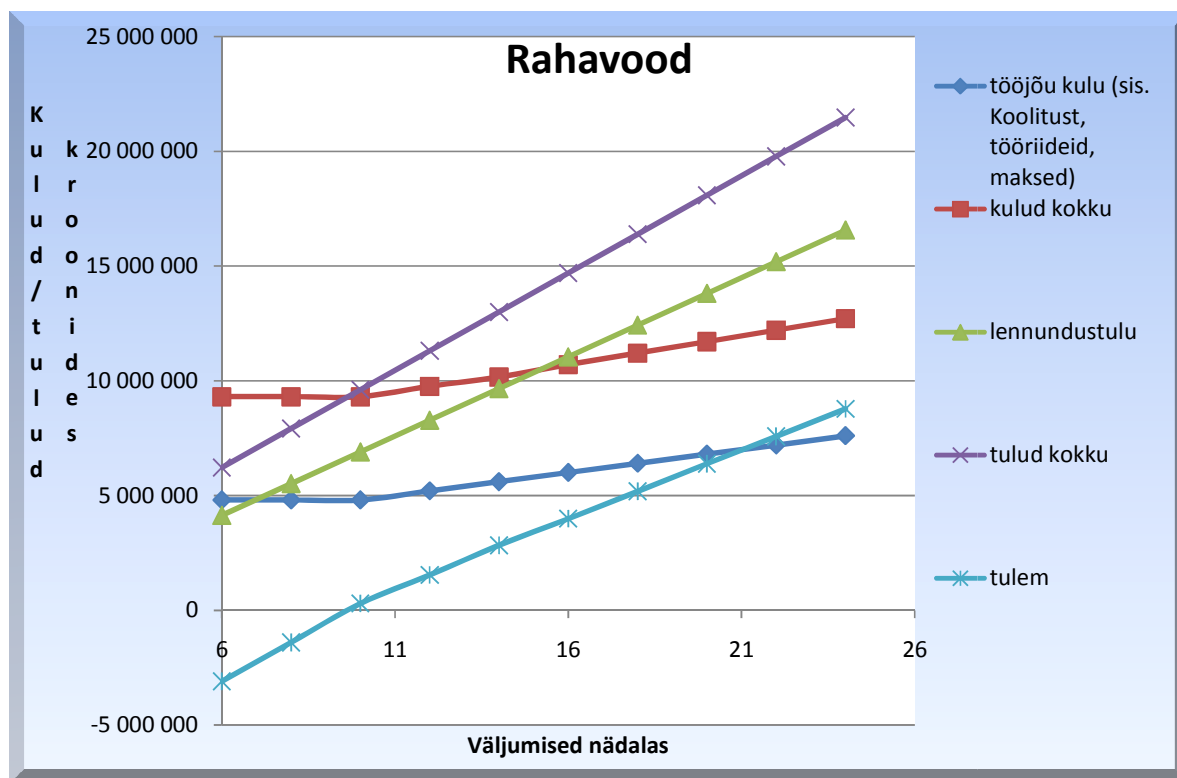
Teise investeerimisetapi realiseerimise järel püstitame järgmised tingimused:

- Lendab B737-800 (189 kohta)
- Täituvus 80%
- MTOW 70t
- Ühe töötaja aastane kulu: 200 000 krooni
- 10 reisijat toovad sisse parkimise näol 100 krooni
- Maandumistasu 60 krooni õhusõiduki massi kohta
- Arvestatud ainult Boeingu lennud ja maandumismaks + reisijatasu väljudes 60 krooni reisija kohta

Lendude arv							
nädalas	10	12	14	16	18	20	22
Reisijate arv							
aastas	157248	188698	220147	251597	283046	314496	345946
Töötajate arv	24	26	28	30	32	34	36
majanduskulu	4 507 000	4 560 000	4 560 000	4 700 000	4 800 000	4 900 000	5 000 000
tööjõu kulu	4 800 000	5 200 000	5 600 000	6 000 000	6 400 000	6 800 000	7 200 000
kulud kokku	9 307 000	9 760 000	10 160 000	10 700 000	11 200 000	11 700 000	12 200 000

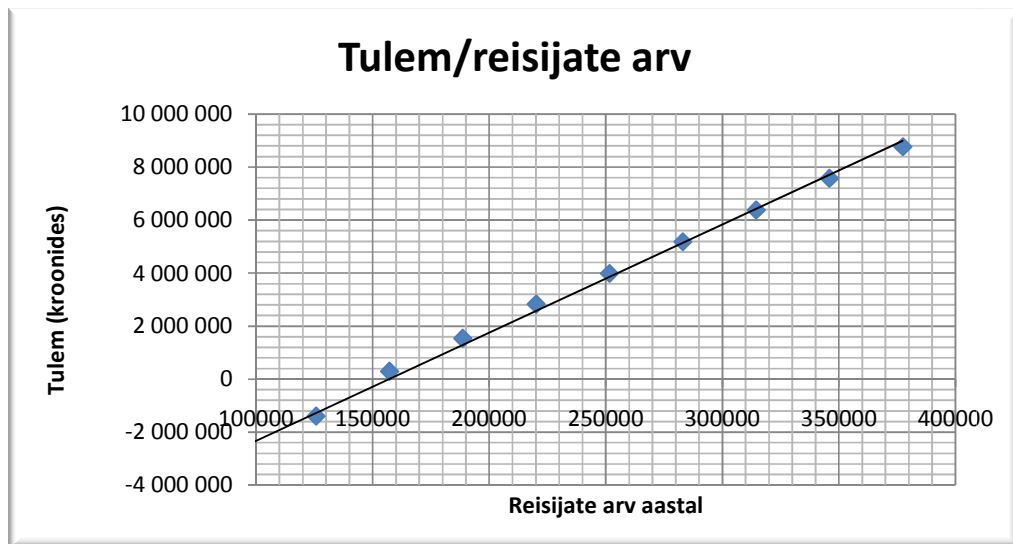
muud tulud kokku	1 131 022	1 131 022	1 131 022	1 131 022	1 131 022	1 135 000	1 135 000
parkimine	1 572 480	1 886 976	2 201 472	2 515 968	2 830 464	3 144 960	3 459 456
lennundustulu	4 738 440	5 686 128	6 633 816	7 581 504	8 529 192	9 476 880	10 424 568
tulud kokku	7 441 942	8 704 126	9 966 310	11 228 494	12 490 678	13 756 840	15 019 024
tulem	-1 865 058	-1 055 874	-193 690	528 494	1 290 678	2 056 840	2 819 024

Tulem näitab, et sellise opereerimiseni jõudmine võimaldab esialgu riigitoetust vähendada hakata ning seejärel sellest ka loobuda, kui suure lennukiga lendude arv ületab 15 nädalas.



Võimalikud rahavood peale 2 etapi realiseerimist.

Investeeringute teise etapi tulemusena on võimalik alandada istekoha maksumust ning muuta Pärnu lennujaam atraktiivseks ka säästulennuoperaatoritele aastaringseks opereerimiseks. Mastaabiefekti kasutades (jätkuvalt väikelennukeid kasutades ja tellimuslende võimaldades) on võimalus vabaneda dotatsioonist ja olla isemajandav majandusüksus (tulemi graafik joonisel).



Mastaabiefekt peale 2 etapi realiseerimist.

b. Sotsiaalmajanduslik mõju

Statistikaameti väliskülastajate uuring näitab keskmisi kulutusi ühe väliskülastaja kohta. 2008.a. ööbimisega külastaja kulutas keskmiselt 4085 kr ja ühepäevakülastaja 1026 kr. Kui külastaja vastab küsitlustes oma kulutuste kohta, siis põhimõtteliselt sisaldab see summa juba kõiki makse, mis hinnas sisalduvad. Arvesse ei võeta siin rahvusvahelise transpordi kulu Eestisse sõitmiseks ning kellegi teise poolt kinnimakstud kulutusi (tööandja, vastuvõtja vms.). Need arvud on loomulikult üsna ebatäpsed, sest inimesed vastavad hinnanguliselt ja kindlasti läheb neil vastates midagi meelest või ei ole nad kulutades eriti raha lugenud ega oskagi öelda, kui palju nad võisid kulutada. Üldiselt näitab rahvusvaheline praktika, et pigem küsitlusele vastates inimesele tundub, et ta kulutas vähem, kui ta tegelikult kulutas.

Maksutulu täpsemalt eraldada on suhteliselt keeruline, kuna erinevatel toodetel on erinevad maksumäärad. Satelliitkonto arvutustes näidatakse eraldi neto-tootemakse, aga satelliitkonto näitab turismi valdkonda tervikuna – s.t. sissetulev + väljaminev + siseturism. 2004 – mis on paraku kõige värskemad andmed – oli Statistikaameti arvutuste järgi turismi SKP 12037,2 milj. kr (otsene ja kaudne mõju), millest turismi lisandväärtus moodustas 9993,5 milj.kr ja neto-tootemaksud 2043,7 milj.kr.

Eelnevast tulenevalt on investeeringud ja lennujaama arendamisel lennuliinide arvu suurenmisel kaasnev riigitugi oluliselt väiksem tulust, mis Pärnu õhuvärava kaudu imporditava turismiga laekub. Tänase tööpuuduse juures on oluline kavandada pikaajalisi samme tööhõive suurendamiseks teenuste ekspordi kaudu. Kui ligikaudu 160 000 reisijat aastas viivad lennujaama kulud tuludega võrdseks (riigitoe ärajätmisspunkt) ja ca 150 000 on Pärnu kaudu Eestisse saabuval ja majutuvatel turistid, siis jätavad nad meie majandusse vähemalt 612 750 000 krooni. Seega – mida kiiremini ja tõhusamalt käivitub Pärnu turismiklastri tegevuste teostamine ja uute liinide käivitamine ning tehakse kapitaalinvesteeringud, seda lühem on kulutuste tasuvusaeg.

c. Riskianalüüs

Lennujaama arendamisega kaasneda võivad riskid on järgnevalt kirjeldatud ja analüüsitud. Esiteks riskid, mille realiseerumine võib otseselt takistada eesmärkide saavutamist. Teiseks mõju saavutamise riskid, mille realiseerumine otseselt ei takista lennujaama opereerimist, kuid mis võivad vähendada selle käivitamisega loodetud mõju.

EESMÄRGI SAAVUTAMISE RISKID

Risk	Realiseerumise tõenäosus	Mõju	Kuidas riski realiseerumist vältida?	Korrektiivsed tegevused riski realiseerumisel
Pärnu turismi-asjalistel kaob huvi	Väga väike	Väga tugev	Osapoolte huvide arvestamine ning linna ja SAPT poolne eestvedamine	Alternatiivina tegutseda edasi eraldi, klastrisse koondumata
Kapitaalinvesteeringuteks ei saada rahalist toetust	Keskmine	Väga tugev	Taotluse hea ettevalmistus, erasektori kaasamine investeeringusse, valitsusele majandusliku mõju selgitamine	Alternatiivsete rahastusvõimaluste leidmine, mis toob uue riskina kaasa õigusliku staatuse muutmisvajaduse
Ajakava venimine	Keskmine	Tugev	Tegevuste põhjalik planeerimine, turismiklastri tegevuse käivitus	Täiendavate ressursside ja osapoolte kaasamine
Ehitusmaksumus ületab eelarve	Väike	Väga tugev	Tegevuste maksumus hinnatakse põhjendatult ja tervikut taotledes	Investeeringute ajatamine

MÕJU SAAVUTAMISE RISKID

Risk	Realiseerumise tõenäosus	Mõju	Kuidas riski realiseerumist vältida?	Korrektiivsed tegevused riski realiseerumisel
Loodavatele lennujaama töökohtadele ei leita töötajaid	Väike	Keskmine	Töötajate otsimisega tegeletakse ennetavalt	Seni tegutsetakse koostöös Tallinna ja Tartu inimressursiga
Sihtkohtade elanike vähene huvi Pärnu	Keskmine	Väga tugev	Nõudlusel põhinev teenuste pakkumise	Tõhusam turundustegevus ja pare-

ja Eesti vastu			ne, aktiivne turundus	mad teenused
Kavandatud turundustoetusi ei saada	Väike	Tugev	Toetusvõimaluste aktiivne otsing ja tõhus taotlemise ettevalmistus	Väiksemate eelarvetega eesmärkide saavutamine, teiste allikate otsimine
Lennuliinide käivitust ei too korduvkülastusi	Keskmine	Keskmine	Kvaliteetne teenindus ja esmakülastajate rahuloluuuring	Kvaliteediaudit, sihtkoha nõudluse uuring
Külastajate enamus jääb eakaks	Keskmine	Keskmine	Teenuste mitmekesistamine ja sellekohane turundus	Suurem rõhk spordija kultuuri-üritustele
Ei jätku teenindavat personali	Keskmine	Tugev	Kaasaegse elukeskkonna järjekindel loomine	Motiveerida lahkunute tagasipöördumist
Pole teiste ühendustega kombineeritud marsruute	Väike	Väike	Raudtee- ja meretranspordi arendus	Keskendumine uutele lennusihtkohtadele
Sessoonsuse jätkuv piirang	Väga tugev	Tugev	Aastaringsete teenuste osakaalu suurendamine	Konverentsiturismi ja raviteenuste pakumine
Lennuoperaatorite huvipuudus	Keskmine	Väga tugev	Uute liinide avamise toetus klatri ja lennujaama poolt	Alternatiivsete operaatorite leidmine

TEGEVUSKAVA

9. Turunduse arendamine ja korraldamine.

a. Turundus- ja müügikoostöö

Üldiseks eesmärgiks on Pärnumaa kui kuurordi turismisihtkoha ja Pärnumaa turismitoodete tuntuse suurendamine eelkõige Lätis, Leedus, Soomes, Rootsis, Norras, Venemaal ja teistel välisturgudel ning Pärnumaa eripäral põhinevate toodete turundamine ja hooajalisuse vähendamine uuendades Pärnumaa turundusvahendeid ja laiendades nende valikut. Peamine ülesanne on ellu viia pikaajalist ja läbimõeldud turundustegevust, mis toetub Eesti Riiklikule Turismiarenduskavale ja Eesti kui reisisihi tuntuse suurendamise strateegiale.

Lennujaama turundustegevusele ja uute lennuliinide käivitamisele rahalise toe andmiseks asutatakse Pärnumaa Omavalitsusliidu, Sihtasutuse Pärnumaa Turism, TÜ Pärnu kolledži, Pärnumaa kutsehariduskeskuse, kultuuriasutuste ning turistide teenindamisega seotud ettevõtete poolt Pärnu turismiklaster. Klaster (EAS meetme mõttes) on sobiv organiseerumisvorm ühiste seisukohtade kujundamiseks, ühise turundusjuhi palkamiseks, ühiskassa moodustamiseks ja klastritoetuse taotlemiseks. Käesoleva töö lisas 1 kinnitavad turismiklastriiga liitujad oma valmisolekut osalemiseks.

b. Lennutoote kontseptsioon

Käesoleva töö teise peatüki arenduseesmärkide alusel hakatakse lennutooteid arendama valitud operaatorite ja sihtkohtade põhjal – naaberriikides tegutsevate odavlennufirmade abil sihtkohtadesse, millele sisenemise turunduskulud on Pärnu tuntuse tõttu esialgu väikesed. Seejärel liigutakse edasi lennumarsruudi kontseptis näidatud sihtriikide suunal uute liinide avamiseks. Lennuliini avamise eeltöö tehakse turismiklastri poolt, taotledes selleks ekspordi- ja ühisturundustoetusi, kasutades EAS poolt läbiviidavaid Eesti tutvustuskampaaniaid ja EAS esindusi, samuti Põhjamaade Ministrite Nõukogu mobiilsustoetusi. Seejuures võetakse koos lennujaamaga kohustus uue liini avamiskulude osaliseks katmiseks. Lendude sagedus sõltub läbirääkimistest lennukompaniidega, aga ka klastri võimekusest atraktiivsete pakkumiste tegemisel. Täna sel lennuturul valitsevate riskide maandamiseks on taotluslik erinevate lennufirmade kaasatus. Skandinaaviasse lendamiseks on sihiks vahemaandumine Gotlandil, mis võtab maha kaugema otselennu käivitamise suurrisi ja võimaldab sihtkohti, mis muidu jääksid kahe lennutunni kaugusest napilt välja (Trondheim, Bergen, Århus). Prioriteetid lennumarsruutide ja operaatorite osas (lennuliinide avamise eelisjärjekord):

EELISTUS	SIHTKOHT	OPERAATOR
1	Stockholm	Estonian Air (kinnitanud valmisolekut lennata 2010)
2	Riga-Klaipeda/Palanga	Air Baltic
3	Tampere	Finncom Airlines

4	Vaasa	Finncom Airlines või Blue1
5	Lappeenranta (St Peterburgi mõ-juulatus)	Fly Lappeenranta
6	Gotland-Helsingborg/Ängelholm	Avitrans (müük Gotlandsflyg)
7	Gotland - Trondheim	Norwegian
8	Göteborg - Bergen	Norwegian
9	St Petersburg	Estonian Air
10	Gdansk - Hamburg	LOT Polish Airlines

Lennukontseptsioon:

- tuua kohale uus kliendisegment
- opereerimine võimalikult odavalt
- igapäevane tegevus lennujaama majandusvõimekuse tagamiseks
- aastaringsus piirkonna turismi lisandväärtuseks

(Kui paljudes Euroopa riikides turistide arv kogu läinud aasta teisel poolel vähenes, siis Eesti turismitulud hoopis kasvasid. 2008. aastal oli Eesti tulu väliturismist 17,6 miljardit krooni. Seda on 9,3% ehk 1,5 miljardit krooni rohkem kui 2007. aastal.)

10. Turismialase tõmbe arendamine

a. Tootearendus

- Asjaosaliste ümarlaudade korraldamine;
- Uuringute tellimine;
- Uute teematurgude (nt. konverentsi, puhkuse, raviteenuste, linnu-, loodusvaatlusreiside) leidmine;
- Uute sihtgruppidele (pere, harrastus jne. turistid) mõeldud toodete süstemaatiline arendamine ja parendamine ning nende materjalidega varustamine;
- Madalhooaja paketindusega eraldi tegelemine ja põhjalik ettevalmistamine (alati) ülejärenevak hooajaks;
- Tutvumisreiside ajatamine EAS-i poolsete ja teiste koostööpartneritega.

b. Investeeringud

i. Erateenustesse

Lähiajal on teadaolevad järgmised uued erainvesteeringud, mis tõstavad Pärnu kui sihtkoha atraktiivsust:

- 1) Lottemaa rajamine 5 km Pärnust lõunasse;

- 2) OÜ Golfer poolt algusega Pärnu lõunapoolsest linnapiirist esindusliku golfikompleksi rajamine;
- 3) endise Mudaravila baasil kaasaegse spa-hotelli rajamine personaalsema teenuseniši täitmiseks;
- 4) Medical Spa Tervis poolt raviteenuste kvaliteetsem ja mitmekesisem pakkumine;
- 5) Pärnu kesklinna väljaarendamine euroopalikuks kaubandus- ja kultuurikeskuseks.

ii. Avalikku sektorisse

Olulisim lennujaama mõjutav investeering on Riia-Tallinna maantee ühendamine Lihula maanteega, nn Pärnu ringtee pikenduse rajamine.

Kuigi valitsuse eelarvekärped võtavad Eesti teedelt tänavu umbes 600 miljonit krooni, algab sügisel 2009 547 miljonit krooni nõudva Pärnu ümbersõidutee ehitus. 547 miljonist ehituseks vaja minevast kroonist katab Euroopa Liit koguni 82 protsenti. Sügisel alustatakse Ehitajate tee kapitaalset ümberehitust Tallinna maantee ristmikust kuni haledas seisus Papiniidu sillani, mis samuti uuenduskuuri läbi teeb. Valmima peab ka Tallinna ja Lihula maantee ühendustee koos uue Sauga sillaga. «Kui kuskilt lõigatakse, siis igal juhul mitte Pärnu ümbersõidu pealt praegu, sest see on oma liiklussageduselt täna mõnegi teise objekti suhtes suurema liiklussagedusega ja see tuleb ära teha,» selgitas maanteeameti peadirektori asetäitja Koit Tsefels. Pärnu linn peab seejärel tagama uuel teel lennujaama hooneni kulgeva tee kordategemise.

Pärnu kolledži juurdeehitusena plaanitakse muuhulgas ruumiprogrammi akadeemiliste konverentside läbiviimise tarvis. Koos konverentsihotell Strandiga suudetakse investeeringu teostamise järel tagada kõrgel tasemel rahvusvaheliste konverentside läbiviimine, sest linnas on muu vajalik infrastruktuur olemas.

Pärnu muuseumi asumiseks kesklinna on EAS teinud positiivse otsuse vana aidahoone renoveerimiseks. Investeeringu teostamise järel on linnakülalise jaoks kõrvuti uus muuseumiekspositsioon ja kontsertmaja.

Sihtasutuse Pärnumaa Turism külastuskeskus kolib Raekoja hoonesse ja omab avarates uutes tingimustes häid võimalusi turistide teenindamiseks.

iii. Lennujaama

Esimeses etapis nimetatud vajaminevate investeeringute loetelus on prioriteetsemad uue päästeauto soetus, ruleerimisraja C laiendus, raja ja drenaaži uuringud ning detailplaneeringu koostamine. Viimasena nimetatud (uuringud ja planeering) on kavas siduda ettevalmistatava Interreg projektiga Läänemeremaade programmis, kus üks töopakett keskendub regionaallennujaamade mõju käsitlemisele majandusarengule, sh turismile.

Päästeauto soetuseks ja ruleerimisraja laienduseks oleks hea kasutada piirkondliku konkrentsivõime tugevdamise meetet, ent käesolevaks hetkeks pole selge, kas AS Tallinna Lennujaama struktuuriüksus on abikõlblik (see on probleemiks ka Interreg vahendite kaasamisel).

Majandusminister Juhan Parts on teinud Rahandusministeeriumile ettepaneku, millega soovib oma valitsemisalas korralikku lisa eurotoetusteks. „Oleme seisukohal, et praegune riigi euraorahade jagamise tempo pole piisavalt kiire. Kuna mitmed majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi struktuurivahendid on nüüdseks juba jaotatud, siis soovime suunata mitmele projektile rohkem toetusraha,» selgitas ettepanekut ministeeriumi talituse juhataja Külli

Kraner. Tema hinnangul on kõige tähtsam eurorahade toomine valdkondadesse, mis tõstavad Eesti majanduskeskkonna atraktiivsust ja konkurentsivõimet. „Lisaks on oluline tõsta tootmisefektiivsust ja kasvatada eksporti. Ära tuleks jätta nn toredusinvesteeringud, mis olid plaanis headel aegadel.”

Nii loodabki ministeerium, et saab teiste, eurorahade jagamisel aeglasemate ministeeriumide arvel suunata tööstusettevõtete tehnoloogiainvesteeringute programmi vähemalt 500 miljonit lisakrooni, teadus- ja arendustegevuse projektidele 500 miljonit krooni, korterelamute energiasäästu 800 miljonit krooni, noortele innovaatilistele ettevõtetele 500 miljonit krooni, eksporditurunduseks 300 miljonit krooni ja suure mõjuga välisinvestorite toetusskeemile 400 miljonit krooni. Lisaks soovib ministeerium **transpordi investeeringutesse** suunata osa ühtekuuluvusfondi vahenditest. Kokku on projekte, mis võivad nüüd teoks saada, 5 miljardi krooni jagu. Eesti ekspordivõime kasvuks ja Pärnu regionaallennujaama võrdse kohtlemise printsiipi järgides on põhiliselt märgitud investeeringute vajadus – ca 200 miljonit krooni – vajalik katta samadest täiendavalt taotletavatest eurorahade vahenditest.

Tehnilised parameetrid investeeringute tulemusena 2013. aasta lõpuks:

Kinnistu	190 ha
Rada	2000 x 45
Kate	Asfalt betoonil
Rajatuled	Kõrgintensiivsed
Lähenemistuled	kõrgintensiivsed
Sideteenistus	X
Raadiopeilingaator	X
Magnetofon	1993
Raadiojaam	2007
Raadiolokaator	
Raadiomarker	1990
Raadiomajakas NDB	1990
VOR/DME	2012
ILS Icat	2012
PAPI tuled	2000
Julgestustehnika	2007

Piirdeaed	Olemas
Reisijate terminal	Remont 2012
Ringnähavusega torn	1998
Päästeauto	2010
Ruleerimisteed	2010 + 2011

c. Õiguslik staatus

Põhjamaade mudelid on toimivad ja väärivad eeskuj. Kui Eestis aastal 2005 regionaallennujaamad liideti AS Tallinna Lennujaamaga, valitses suhtumine, et Eestile piisab ühest rahvusvahelisest lennujaamast. Tänapäevaks on see ümber lükatud kapitaalsete investeeringute teostamisega Tartusse ja Kuressaarde. Seetõttu on otstarbekas revideerida omaaegne otsus ning mitte sundida Tallinna lennujaama juhtkonda tegelema kuluka kõrvaltegevusena regionaallennujaamadega. Põhjamaade eeskujul ühtset lennundus- ja regionaalpoliitikat silmas pidades võiks AS Tallinna Lennujaama ümber kujundada AS Estavia'ks, mille koosseisus on 5 lennujaama ja mis vastutab õhunavigatsiooniteenuste eest terve Eesti kohal. Estavia koosseisus oleks Finavia eeskujul 2 turundustöötajat, kellest 1 tegeleks Tallinna lendamise võimaluste suurendamisega, teine ülejäänutega.

d. Ajakava, vastutus, rahastus

NR	TEGEVUS	MAKSUMUS		TÄHTAEG	VASTUTAJA
		TOETUS	ISE		
1	Turismiklastri eeltaotlus	150 000	50 000	15.10.2009	SAPT
2	PMN mobiilsustoetus	70 000	30 000	15.10.2009	PEAK
3	Uuringud ja planeering Interregist	1 425 000	475 000	15.04.2010	Klaster
4	I etapi investeeringutaotlus	24 232 000		15.10.2010	POL
5	Turismiklastri põhitoetus	200 000	200 000	15.10.2010	Klaster
6	Turismiturunduse toetus	100 000	100 000	15.10.2010	Klaster
7	Lennujaama tee renoveerimine		5 000 000	15.05.2011	Pärnu LV
8	II etapi investeeringutaotlus	166 724 000		15.07.2011	POL
9	Turismiturunduse toetus	100 000	100 000	15.10.2011	Klaster
10	Turismiturunduse toetus	100 000	100 000	15.10.2012	Klaster
11	Talvine investeeringutaotlus	16 000 000		15.07.2013	POL
	KOKKU:	209 101 000	6 055 000		

Toodud tabelis on kajastatud vaid need tegevused, mis on otseselt suunatud lennujaamale ja lennuliinide käivitamisele. Siia lisanduvad Suur-Pärnu kui turismisihtkoha väljaarendamiseks tehtavad kulutused ning era- ja avalikud investeeringud, mis on käesolevas töös eespool loetletud. Näidatud on taotluste esitamise tähtajad, mille täitmise järel tegevus realiseeritakse vas-

tavalt taotluse käekäigule. Investeeringute teostamisel on kava analoogiline Tartu ja Kuressaare lennujaamadesse tehtud investeeringutega, s.t. kasutada tuleks eurovahendeid koos riigi (ja loodava Estavia?) toega. Kui vastutajaks on märgitud klaster, siis see ei tähenda sinna koon-
dunute võrdset rahalist panust, vaid vastavalt klastris saavutatavale kokkuleppele; oluline on seejuures kõikide osaliste mingigi osalus. Tegevustes, mille initsiatiiv peaks tulema omavalit-
suste liidu poolt, on oluline roll POLi suurimal liikmel – Pärnu linnal. Turismiturunduse ja klastroetuse saamise järel käivitub eespool kirjeldatud distributsioonikoostöö lendude arvu suurendamiseks, mis lõppeesmärgina peab viima järgnevana näidatud tasuvuse parandamiseks järk-järgulise riigitoetuse vähendamise huvides.

11. Jätkutegevuste ettepanekud

a. Asjalised, rollid ja ülesanded

SA Pärnumaa Turism panustab eeskätt turundustegevuste ja koordineerimise läbi, samuti aitab käivitada Pärnu turismiasjalisi koondava turismiklastri tegevuse.

Pärnumaa Ettevõtlus- ja Arenduskeskus aitab ette valmistada Põhjamaade mobiilsustoetusi, mille abil saab turundustegevusi ellu viia ja potentsiaalsete lennuoperaatoritega kohtuda Põhja- ja Baltimaades.

Pärnu lennujaam tagab arengu realiseerimise kvaliteetse lennujaamateenuse pakkumisega ning koostöös Lennuakadeemiaga kvalifitseeritud personali olemasolu. Lennujaam teeb tihedat koostööd loodava turismiklastri ja lennuoperaatoritega.

Pärnumaa Omavalitsusliit koondab avaliku sektori huvi ja vajaliku omarahastuse sihtkoha arendamisel ja (turundus)toetuste taotlemisel.

Pärnu linn hoolitseb eelkõige lennujaama ümbruse arendamise eest, sh remondib lennujaama viiva tee, tagab omavalitsuste liidu raames maakonnakeskuse väärrika rahastuse ning initsieerib kapitaalinvesteeringute taotlemise Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt. Pärnu linn seisab ka selle eest, et Pärnu lennujaam oleks Tartu ja Kuressaare lennujaama kõrval riigisiselt samaväärses staatuses ning riikliku regionaalpoliitika osaks jääks regionaallennujaamade arengu soosimine.

Pärnu turismiklaster koordineerib sihtkoha arendamist, kombineerib pakutavad teenused atraktiivseteks pakettideks, kaasrahastab turundustegevusi ning palkab sihtkoha turundusjuhi, kelle põhiülesannete hulgas on uute lennuliinide käivitamine.

Kinnitame valmisolekut kirjeldatud tööjaotuseks:

NR	ASJALINE	ESINDAJA	KUUPÄEV	ALLKIRI
1	SA Pärnumaa Turism	Juhataja Annely Kesküll		
2	PEAK	Juhataja Imre Toodu		
3	Pärnu lennujaam	Juhataja Erki Teemägi		
4	Pärnumaa Omavalitsusliit	Juhatus esimees Andres Metsoja		

5	Pärnu linn	Linnapea Mart Viisitamm		
---	------------	-------------------------	--	--

b. Jätku-uuringud

Lennujaama infrastruktuuri korrastamise huvides on tegevuskavas ja vajalike investeeringute nimistus toodud lennuraja katte seisukorra ja drenaaži uuringud, et nende tulemusi arvesse võtta rajakatte uuendamise projekteerimisel. Okupatsiooniarmee ajal rajatud betoonplaatide vahekohad on lagunemas ja rada pole nõuetekohaselt tasane, mistõttu on kriitilise tähtsusega hinnata selle olukorda renoveerimisel optimaalse tulemuse saavutamiseks.

Tehnilise valmisoleku tagamiseks aastaringselt toimiva lennujaama jaoks on vaja uurida võimalusi traditsioonilise instrumentaalnavigatsioonisüsteemi (ILS) asemel uuemale tehnoloogiale tugineva GPS-süsteemi soetamiseks ja rakendamiseks.

Turismi sihtkoha arendamise huvides on oluline pidev võimalike sihtkohtade monitooring, Pärnuga analoogiliste paikkondade arengu jälgimine ja analüüs, konkurentsieeliste väljaselgitamine Pärnu kolledži poolt tehtavate (mõju)uuringute põhjal ja külaliste hulgas läbiviidavad võrreldavad rahulolu-uuringud.

c. Valitsuselt taotleme:

1. RIIKLIKES DOKUMENTIDES PÄRNU LENNUJAAMA KÄSITLEMIST PERSPEKTIIVSE ÜKSUSENA, mis oluliselt suurendab Eesti turismipotentsiaali;
2. REGIONAALSELT TASAKAALUSTATUD JA TERVIKLIKU LENNUNDUSPOLIITIKA ELLUVIIMISEKS **ESTAVIA MOODUSTAMIST** LENNUJAAMADE VALITSEMISEKS JA ÕHUNAVIGATSIOONITEENUSTE OSUTAMISEKS EESTI KOHAL – pärast Tartu ja Kuressaare investeeringute teostamist ning Põhjamaade kogemuse arvesse võtmist lugeda ebaotstarbekaks pealinna lennujaamale regionaal-lennujaamade majandamise lisamist ning arvata AS Tallinna Lennujaama ümberkujundamisel AS Estaviaks selle koosseisu lennujaamade müügiga tegelevad töötajad;
3. TOETUSE KAVANDAMIST EESTI EKSPORTVÕIME KASVATAMISEKS PLAANITAVATEST EUROVAHENDIDEST, mis annaks Edela-Eestile samasuguse arengupotentsiaali nagu lähimineviku otsuste põhjal antud Tartumaale, kusjuures Pärnu turismiklaster võtab enda peale uute lennuliinide käivitamise peavastutuse;
4. PÄRNU LENNUJAAMALE LÄÄNEMEREMAADE INTERREG PROGRAMMIST UURINGUTEKS VAHENDITE TAOTLEMISEL TOETUSKIRJA, mis aitaks välisvahendite kaasamisel kinnitada, et taotlus on ka Eesti valitsuse huvides.
5. INVESTEERINGU TASUVUSE HINDAMISEL LÄHTUMIST MAKROÖKONOOMILISEST KÄSITLUSEST, MITTE KITSALT LENNUJAAMA käsitledes – liisanduvad turistid toovad maksutuludena avalikule sektorile investeeringu tagasi.