



Mikkelin lentokenttä

SELVITYS LIIKETOIMINTAMAHDOLLISUUKSISTA (2019).

Sisällysluettelo

1. Johdanto
2. Potentiaaliset lentokentän käyttäjät
3. Lentokentän muu merkitys seudulle
4. Lentokentän rahallinen arvo
5. Yhteenveto ja ehdotuksia jatkotoimenpiteistä

1. Johdanto

Mikkelin lentokentän liiketoimintamahdollisuuksien selvittämiseksi Mikkelin kaupunki tilasi MikseiMikkeliä selvitystyön, jossa lentokentän liiketoimintamahdollisuuksia kartoitetaan laaja-alaisesti, todellisilta kentän potentiaalisilta käyttäjäryhmiltä kysyen. Toisin sanottuna tässä selvityksessä pyrittiin tekemään erityisiä suoria kysymyksiä todellisilta potentiaalisilta käyttäjäkohderyhmiltä ja saamaan heidän näkemyksiään Mikkelin lentoaseman hyödyntämisestä.

Lentokentän aluetaloudellisia vaikutuksia tai Mikkelin lentokentän asemaa lentoliikenteessä ei ollut tarkoitus selvittää. Viimeksi mainituista asioista on olemassa kaupungin WSP Finland Oy:llä teetättämä selvitys vuodelta 2016, joka kattaa asian riittävän ajantasaisesti ja sisältää koko lentokentän kehittämissuunnitelman.

Selvityksen kohderyhmät valikoituvat syksyn ja talven 2018-2019 aikana MikseiMikkelin järjestämistä innosessioista. Osaa teemoista eri ryhmät ovat työstäneet ja kehitelleet jo aiemminkin mutta kyselyihin valitut kohteet päätettiin innosessioiden pohjalta.

Valikoituneet teemat:

- A. Lentokoulut
- B. Matkailu
 - Erityisesti luksus- ja vip-matkailu eli korkean lisäarvon tuotteet
- C. Matkailun erityistapauksena Kymiring-tapahtumat
- D. Drone-koulutus
- E. Kentän kaupallisten oikeuksien vuokraaminen kokonaisuudessaan
 - Jopa kentän myyminen on noussut keskusteluissa puheeksi
- F. Reittiliikenne Helsinkiin

Parhaat vertailukohdat Mikkelin lentokentän liiketoimintamahdollisuuksille voi löytää Lappeenrannasta ja Pyhtään lentokentän suunnitelmista.

Lappeenrannassa on onnistuttu rakentamaan kovalla työllä pysyvä ulkomaan reittiliikenne, joka tuo jatkuvan turistivirran seudulle. Työ on vaatinut pitkäjänteistä markkinointia, neuvottelua ja rahallisia panostuksia.

Pyhtään laajenteilla olevalla lentokentällä tulevaisuuteen uskotaan seuraavien käyttäjäryhmien kautta: dronetoimijat, matkustajalennot, ilma-alusten huoltoyhtiöt, erilaiset työlentoyritykset, ilmailukoulutusorganisaatiot ja taksilento-yhtiöt. Pyhtää tähtää edelleen myös Malmin ja Hernesaaren kenttien korvaajaksi. Mikkelin lentokentällä on periaatteessa samat mahdollisuudet valmiina ja potentiaaliset käyttäjät ovat hyvin samanlaisia. Pyhtää vasta suunnittelee jatkavansa kiitorataa (1800 metriseksi) eli Mikkelin kiitoradan mittoihin. Toki on huomioitava, että Pyhtää sijaitsee puolta lähempänä Helsinkiä mutta oleellinen kysymys on myös se, mihin kentälle laskeutuja on menossa.

Kaikissa valikoiduissa teemoissa asioiden toteutuminen vaatii pitkäjänteistä neuvottelua ja merkittäviä päätöksiä ja riskinottoa toimintaa käynnistävältä tai siirtävältä yrityksiltä. Tästä syystä myös lentokentän omistajan, Mikkelin kaupungin, on kyettävä esittämään uskottava tulevaisuusnäkyminen lentokentän toiminnalle ja tässä ei tällä hetkellä olla hyvällä linjalla. Näistä tosiasioita huolimatta esimerkiksi Lentokoulu Pirkanmaa Oy on valmis aloittamaan lentäjäkoulutuksen Mikkeliissä nopeasti, mikäli lentoaseman toiminta säilyy.

Tämän selvityksen aikataulussa on ollut mahdollista kartoittaa vasta kiinnostusta ja alustavaa potentiaalia, varsinaisia neuvotteluja ja toteutusta varten on varattava huomattavasti pidempi aika sekä sovittava neuvottelujen reunaehdot, valtuudet ja tavoitteet.

2. Lentokentän potentiaaliset käyttäjät

A. Lentokoulut

Mikkelin lentokenttä tarjoaa lentokoulutoimintaan monia kilpailuetuja, joista yksinä tärkeimmistä ovat vapaan ilmatilan määrä ja kustannustaso. Kenttä on varustukseltaan hyvä ja soveltuu lentokoulutuskäyttöön erinomaisesti.

Lentokoulutoiminnan sijoittuminen on murroksessa niin Suomessa kuin etenkin Isossa-Britanniassa, jos ja kun Brexit tapahtuu. Suomessa lentokoulut ovat julkaisseet esimerkiksi ulkoistuksia Espanjaan ja julkisesti ilmaisseet halunsa siirtyä Finavian uuden hinnoittelun ajamana edullisimmille, Finavian ulkopuolisille, kentille. Britanniassa mahdollinen Brexit pakottaa kaikki EU-lentolupia tarjoavat lentokoulut hakemaan sijaintipaikan (myös) EU-alueelta ja tämä tarkoittaa merkittävää uudelleensijoittumista. Vähintään tytäryhtiötä EU-alueelle on perustettava, jos haluaa myöntää EU:n sisäisiin lentoihin oikeuttavia EU-lentolupakirjoja.

Lentokoulujen sijoittumisessa Mikkelillä olisi selkeästi olemassa mahdollisuuksia ja kilpailuetuja, vaikka nopeasti ajateltuna kenttä on kaukana ihmismassoista.

Talousvaikutuksia tarkasteltaessa lentokentän kassavirta ei ole lentokoulujen yhteydessä oleellisin euromääräinen osa, vaan tarkastelua täytyy tehdä paikkakunnalla aikaa viettävien lentokouluttajien ja opiskelijoiden vaikutuksista sekä imagohyödyistä. Tässä selvityksessä ei ole pyritty laskemaan mitään euromääräisiä aluetalousvaikutuksia, koska ei ole olemassa riittävää materiaalia lentokoulutusvolymien laskemiseksi.

Lentokoulujen ja XAMK:n välinen yhteistyö voisi olla hyvinkin hedelmällinen yhteistyö, koska maailmalla on alettu suosia ns. dual-koulutuksia, jossa lentäjillä on myös muu ammatillinen tutkinto, kuten automaatioinsinöörin tutkinto. Lentokoulutustoiminnan tuomisessa Mikkeliiin on tunnistettu win-win tilanne XAMK:n ja lentokoulun välillä.

Tämän selvityksen kyselyosiota varten tuotettiin tukimateriaaliksi lentokentälle englanninkieliset nettisivut www.mikkeliairport.fi ja esite sekä tarkkaan harkittu listaus myyntiargumenteista, jota välitettiin sähköpostitse sekä uutiskirjeessä. Tämä materiaali on käytettävissä mahdollisia jatkoponnisteluja varten.

Suomalaiset lentokoulut

Suomalaisilla lentokouluilla on johdannossa mainittua haastetta lentokenttämaksuihin liittyvän kustannustason kanssa. Lentokenttien lentokouluilta perimät kustannukset siirtyvät suoraan lentokoulutettavien lentolupakirjamaksuihin korkeampina lupakirjahintoina, lupakirjahinnat ovat merkittävä kilpailutekijä. Edullisempi kustannustaso kiinnostaa lentokouluja ja tähän Mikkelin lentokentällä on kilpailuetu olemassa sekä säilytettävissä, kun hinnoittelu on Mikkelin kaupungin käsittä. Toisaalta ehdottomina vaatimuksina on tasokas ympäristö ja lentokenttätöiminnan jatkuvuus, jossa Mikkelin lentokentän osalta on viestinnällinen haaste, kun ”lakkautuspohdintoja” on julkaistu.

Suomalaisista lentokouluista kontaktoitiin kuusi (6) kappaletta. Lentokouluilta saatu informaatio alla, pääosin ilman yritysnimiä:

Lentokoulu	Kommentit
1.	Lentokoulu Pirkanmaa Oy on ilmaissut halunsa ja valmiutensa aloittaa liikennelentäjäkoulutuksen Mikkelissä. Hakee synergiaa XAMK:in kanssa siten, että opiskelijat saisivat mahdollisimman suuren synergiaedun. Neuvotteluja käyty, XAMK ehtii

	tuottamana infomateriaalin korkeintaan syksyn täydennyshakuun. Lentäjäkoulutuksesta voisi saada noin 45 op hyväksiluvun insinööriopiskeluihin, soveltuvilla aloilla.
2.	Nykyiseltä kentältä siirtyminen harkinnassa. Finavian hinnat nousseet kestävämmälle tasolle. Lentokoulutusta useammallakin kentällä ja Mikkelin kenttääkin voisi hyödyntää leireillä mutta nyt akuuttina pääkentän pohdinta. Toista kertaa eivät halua siirtyä kentällä, jossa tapahtuu toiminnan merkittävä muutos. Nykyisellä kentällä muu toiminta hiipunut ja säteilee Finavian kustannustason nousuna heille ja jopa kentän lakkautusuhkana eli jatkuvuus tärkeää. Heidän tilanne riippuu nykyisellä kentällä tehtävistä ratkaisuista ja asiaan voi palata, kunhan nykyisen kentän kustannustaso selviää. Nykyisin sijaintipaikan kaupunki tuli kustannuksissa vastaan ja maksaa osan Finavian kustannuksista, mikä on auttanut säilyttämään lentokoulutoiminnan toistaiseksi ko. paikkakunnalla. Käyttävät koulutuslennoissaan myös muita lentokenttiä muutaman sadan kilometrin säteellä.
3.	Lentokoulu sitoutunut nykyiselle paikkakunnalle ja toiseen kohteeseen mutta näki Mikkelin lentokenttäkokonaisuuden sellaisena, että se varmasti kiinnostaa jotakin lentokoulua. Pitää jo nyt joitakin leirejä Mikkeliissä. Mahdollisesti jatkossa voi harkita lisääkin, jos kentällä jatkuvuutta.
4.	Malmin kentällä edelleen toimiva lentokoulu. Tulee tarvitsemaan uuden kodin. Lentokentän jatkuvuus tärkeä.
5.	Pohtivat kokonaisuuttaan. Finavian uusi hinnoittelu rasite. Pyysivät kontaktoimaan uudelleenkin.
6.	Kiittivät yhteydenotosta. Heilläkin mietittävä kokonaisuutta.

Isobritannialaiset lentokoulut

Isobritannialaisilla lentokouluilla on mahdollisen Brexitin myötä edessä haastavat ratkaisut. EU-lentolupakirjoja myöntävällä lentokoululla on oltava toimintaa harjoittava toimipaikka EU alueella ja näin isobritannialaiset lentokoulut joutuvat järjestämään vähintään tytäryhtiön EU alueelle.

Uudelleensijoittuvien lentokoulujen määrä voi olla iso, koska Iso-Britanniassa toimii noin 800-1000 lentokoulua. Useat niistä ovat sellaisia, että lentokoulutus on globaalia mutta EU-tytäryhtiö on Iso-Britanniassa. Teoriakoulutus voidaan suurimmalta osin antaa digitaalisesti mistä päin maailmaa tahansa.

Kysely isobritannialaisille lentokouluille toteutettiin lähettämällä uutiskirje valikoidulle 25 lentokoulun porukalle, yhteensä 34 sähköpostiosoitteeseen. Uutiskirjeestä voitiin seurata kirjeen kiinnostavuutta. Kirje avattiin 10 paikassa, joissain organisaatioissa useampaan kertaan ja joissain organisaatioissa välitettiin eteenpäin. Niihin lentokouluihin, jotka reagoivat uutiskirjeeseen positiivisesti, pyrittiin saamaan puhelimitse yhteys. Yhteensä neljä kappaletta saatiin soittolistalle. Työtä hankaloitti merkittävästi se, että lentokoulut piilottavat huolellisesti yhteystietonsa muulta kuin infoyhteystietojen osalta.

Lopputuloksena pidempää keskustelua käytiin yhden lentokoulun kanssa (Ravenair). Heidän viestinsä oli, että lentokoulun laajentaminen kiinnostaa joka tapauksessa. Keskustelua jatkettiin jonkin aikaa mutta hekin jäivät odottamaan Brexit päätöksiä. Muissa lentokouluissa puhelut jäivät sihteereille tai vastaajaa ei saatu kiinni – työ vaatii pitkäjänteistä luottamuksen rakentamista.

Toiselta lentokoululta LinkedIn-viestinä saatu indikaatio oli myös se, että ensin täytyy katsoa Brexit ja toimia sitten.

Näiden kyselyjen yhteydessä tuli esille myös se, että maailmalla moni lentoyhtiö omistaa kokonaisen kentän.

Keskieurooppalainen lentokoulu- ja liikelentoyhtiö

Yhden keskieurooppalaisen yhtiön kanssa on käyty yhteistyökeskusteluja vuodesta 2018.

Heidän indikaationsa on, että voivat hyvin järjestää koulutusta myös Mikkeliissä. Lentoleireille pääsee koneella mistä tahansa! On syytä huomata, että jostain katsottuna Mikkeli on syrjässä mutta jos koulutetaan venäläisiä, islantilaisia, norjalaisia ja keskieurooppalaisia lentäjiä, niin mikä on syrjässä?

Kyseinen yhtiö näkee kentässä potentiaalia myös kaupallisissa lennoissa. Yhtiö hoitaa liikelentoja ja myös rahtilentoja.

Kyseinen lentoyhtiö olisi kiinnostunut neuvottelemaan koko lentokentän ostamisestakin. Nyt tarvittaisiin kaupungilta reunaehdot ja valtuutetut neuvottelijat pöytään. Myöhemmin esitettävästä syystä (kappale 5.) kentän myyminen ei ole pakosta hyvä vaihtoehto mutta täysien kaupallisten mahdollisuuksien ”vuokraus” voisi olla mahdollisuus.

Dual-koulutus (AMK/lentäjäkoulutus)

Selvityksen aikana on käyty keskusteluja Lenkoulu Pirkanmaa Oy:n ja XAMK:n välillä mahdollisesta synergiasta lentokoulutuksen ja insinöörikoulutuksen välillä.

Tiivistetysti:

- XAMK näkee lentokoulutuksella imagoetua. Jos markkinoinnissa voisi käyttää viestiä ”Opiskele insinööriopintojen ohella liikennelentäjäksi”, niin markkinointiviesti olisi erottuva.
- Lentokoulu näkee imagohyötyä siitä, että insinööriopinnot olisivat synergiset lentäjäkoulutuksen kanssa ja näin opiskelijat näkisivät lentokoulun houkuttelevampana.
- Uudessa koulutuskonseptissa XAMK myöntäisi AMK-tutkinnon ja lentokoulu puolestaan ammattilentäjätutkinnon. Koulutus mahdollistaa opiskelijan valmistumisen kahteen ammattiin samanaikaisesti. Koulutuskonsepti ei ole perinteinen dual-koulutus siinä merkityksessä, että yksi taho myöntäisi kaksi tutkintoa. Synergiaetua opiskelijalle syntyy siitä, AMK-tutkintoon voi hyväksi lukea lentäjäkoulutuksesta muutamia kymmeniä opintopisteitä (arviolta 45 op.). Myös opetustiloissa löytyisi varmasti synergiaa. Lentokoulu hyötyy siitä, että lentäjät saavat esimerkiksi matemaattisluonnontieteellisiin perustaitoihin ja kieliopintoihin AMK-tason koulutusta.
- Syngiat ovat siis olemassa ja tahtoa lentokoulutustoiminnan aloittamiselle lentokouluttajan puolesta on. XAMK:in puolesta lukuvuodelle 2019-2020 ko. koulutusta voi markkinoida näillä näkymin syksyn täydennyskoulutukseen. Lentokoulullakin markkinointi vie aikansa, jotta riittävä ryhmä koko saadaan aikaan. Kaikki ottaa aikansa ja lentokentän jatkuvuudesta pitäisi saada päätöksiä.
- Mikkelin kaupungille imagoetu olisi merkittävä, jos paikkakunnalla voitaisiin markkinoida myös liikennelentäjän koulutusta.
- Taloudelliset vaikutukset tulee opiskelijoiden ja lentokouluttajien tuomista vaikutuksista.

B. Matkailu

Lentokentän matkailualalle tuovista lisäarvoista suurimpana nähdään Saimaan kohteiden saavutettavuuden paraneminen, koska esimerkiksi luksusmatkojen järjestäjät käyttävät paljon tilauslentoja ja kohteen läheisyys verrattuna lentokenttään on tärkeää. Saimaa on aidosti nousemassa myös luksusmatkakohteeksi.

Myös isojen matkailijamäärien tapauksessa kiinnostaviin kohteisiin lennetään paljon myös suoraan. Lapin suoralennot ovat tästä hyvä esimerkki ja Turun matkailujohtajan Talouselämässä julkaistu juttu juuri alkaneiden suorien lentojen merkityksestä Turun matkailulle tuo hyvin esiin oman lentokentän mahdollisuudet.

Kun katsotaan muiden kaupunkien ja seutujen toimia, niin useat alueet panostavat lentokenttiin etenkin matkailualan vuoksi, toki myös liike-elämän vuoksi. Lappeenrannan lentokentästä on nopeasti kehittymässä Ryanair-yhteistyön ja kaupungin panostuksen myötä merkittävä kymmenien tuhansien matkustajien lentokenttä. Yksi itäsuomalainen kaupunki on tekemässä matkailutoimessa merkittäviä toimia ja panostuksia olemassa olevan lentokentän matkailullisen hyödynnettävyyden eteen, toinen itäsuomalainen kenttä pohtii sertifiointin palauttamista kentälle – matkailulliset aspektit lienevät tärkeitä.

Pienetkin lentokentät ovat siis aktiivisen kehitystyön kohteena ja tulevaisuuden matkailupotentiaalia uskotaan olevan olemassa.

Lappeenrannan lentokenttä on erityisen mielenkiintoinen benchmark Mikkelin kannalta. Mikkelin lentokentällä on olemassa samoja mahdollisuuksia kuin Lappeenrannan kentällä, ainoastaan etäisyys Pietarista on hieman suurempi, jota on käytetty merkittävänä selittävänä tekijänä näiden kahden kentän välillä. Tosiasiassa ajallisesti ero ei ole merkittävä, koska Mikkeli-Pietari juna kestää nopeimmillaan 3 h 38 minuuttia ja Lappeenranta-Pietari juna vie nopeimmillaan tasan 3 h (www.vr.fi). Lisäksi kenttien välillä on se merkittävä ero, että Lappeenrannan lentokentän kiitotie on pidempi ja mahdollistaa suurempien lentokoneiden käytön. Lappeenrannan kiitotie on noin 2,5 km ja Mikkelin 1,7 km. Toisaalta Mikkelin kiitoradan pituus riittää kuitenkin koneille, joiden kantama on riittävä läntistä Kiinaa myöden.

Lappeenrantaan lentoreitit avaavat jo nyt väylän italialaisille, saksalaisille ja sveitsiläisille turisteille suoraan Järvi-Suomeen. Näin myös Mikkelin seudun matkailu hyötyy Lappeenrannan lentoliikenteestä ja Mikkelin lentokentän lisäarvoa voi kyseenalaistaa. Kuitenkin lentokentän lähikohteet ovat luonnollisesti etulyöntiasemassa ja Mikkelin seudun matkailu saisi hyötyä lennoista Mikkelin lentokentälle. Ja hyvä näkökulma on se, että kahden kilpailevan vaihtoehdon markkinointiponnistukset sataisivat molempien laariin. Tilanne on hieman sama kuin silloin, jos K-marketin viereen tulee Lidl, molemmat hyötyvät, kun alueen veto- ja valovoima lisääntyy.

Lappeenrannan reitti lisää Saimaan tunnettua siis jo nyt, muiden markkinointi lisäisi kokonaistunnettuutta. Mikkelin lentokentän mahdollisuudet eivät ole kadonneet Lappeenrannan lisääntyneen liikenteen vuoksi, vaan parantuneet.

Mikkelin ja Lappeenrannan lentokenttien välillä on käyty myös neuvotteluja varajärjestelmistä ja muusta vastaavasta yhteistyöstä.

Lappeenrannan lentokentän menestystarina on, olemassa olevan tiedon mukaan, ensisijaisesti pitkän työn tulos, jossa on nähty takavuosina laskusuhdannettakin Venäjän muuttuneen tilanteen myötä. Kehittäjät ovat olleet sitkeitä ja päässeet uuteen nousuun matkustajamäärissä. Lappeenrannan kaupunki on panostanut lentoreittien markkinointiin sekä etenkin kentän kautta saavutettavien matkailutuotteidensa markkinoinnilla. Lappeenrannan panokset lentoliikenteen markkinointiyhteistyöhön ovat Ylen uutisen mukaan 1,5 miljoonan euron kokonaispanostuksesta.

Saimaa vetovoima matkailutuotteena kasvaa koko ajan. Maailman toiseksi suurin matkatoimisto, kiinalainen Ctrip, on alkanut markkinoimaan Saimaata siten, että matka sisältää lennot Helsinki-Vantaalle ja vuokra-auton Saimaalle siirtymiseen – suorat tilauslennot (charter) voisivat olla vaihtoehto Helsinki-Vantaalta siirtymisessä. Suorat lennot Kiinasta täytyisi selvittää konekohtaisesti, koska olemassa olevassa WSP Finland Oy selvityksessä Mikkelin lentokentälle

soveltuvan noin 100 paikkaisen Embraer 190 koneen kantama ei riitä kuin ihan Kiinan läntisimpiin osiin saakka. Uusien koneiden myötä kantamat voivat muuttua.

Luxury Action niminen yritys on ottanut juuri Saimaan kohteet luksuskohteiseen Lapin matkojen rinnalle. Lontoolainen Long Travel on ottanut myyntiinsä kohteita Järvi-Suomesta.

Kaikki nämä viestivät siitä, että Saimaan alue ja Järvi-Suomi on lyömässä läpi Lappia vastaavana tuotteena, jossa yhtenä erikoistapauksena on luksusmatkailu omilla tilauslennoilla.

Kysely

Tässä selvityksessä tehdyn kyselyn kohderyhmäksi valittiin seitsemän (7) MikseiMikkelin matkailutiimin hyvin tuntemaa matkanjärjestäjää, joille seudun matkailutuotteet olivat valmiiksi tuttuja. Tämän lisäksi kyselyn suorittanut XAMK:in lopputyötä tekevä opiskelija valitsi internetin perusteella kahdeksan (8) muuta matkanjärjestäjää kyselyn kohderyhmäksi. Kysely lähetettiin yhteensä 15 matkanjärjestäjälle. Kyselyssä kysyttiin mielenkiintoa tilauslentojen hyödyntämisessä heidän matkailijoille. Nykyisin ko. matkailijat tulevat Mikkelin seudulle käytännössä Helsinki-Vantaalta junalla.

Kyselyn apumateriaalina oli käytössä selvityksen yhteydessä tehty lentokenttäesite ja valikoidut matkailutuote-esitteet. Matkailutuotteella alleviivattiin Mikkeliin tuleminen syy ja lentokenttäesitteellä tuotiin esiin lentokentän edut alueelle saapumisessa.

Kyselyyn vastasi yhteensä kolme (3) matkatoimistoa. Yksikään ei ollut heti kiinnostunut tilauslentojen järjestämisestä mutta tämä johtunee siitä, että vastanneet toimistot eivät kyselyn mukaan yleensä käyttäneet omia tilauslentoja. Suorien lentojen tuomat hyödyt nähtiin kuitenkin oleellisina ja tämä rohkaisee tekemään jatkoselvityksiä sellaisten yhtiöiden kanssa, jotka ovat valmiita käyttämään omia tilauslentoja (charter).

Kokonaisuudessaan matkailun osalta tehdyn kyselyn saanto jäi aika vähäiseksi. Selittävänä tekijänä nähtiin se, että näissäkin luottamuksen ja kiinnostuksen rakentaminen vie aikaa – maailma on täynnä matkakohteita, yhteys matkanjärjestäjiin on rakennettava jopa henkilökohtaisella myyntityöllä, vaikka matkailijat lopulta ostavatkin matkoja nettisivuilta. Rohkaisua antaa myös se, että MikseiMikkelin asiakasyritykset ovat saaneet eurooppalaisia matkatoimistoja kiinnostumaan palveluistaan ja ottamaan kohteita heidän katalogeihin. Suorat lennot toisivat kyselyn mukaan lisäarvoa.

Kuten aiemmin todettu, on Saimaa nousemassa luksusmatkailukohteeksi ja Mikkelin lentokentän yhdeksi kilpailueduksi tunnistettiin mahdollisuus hoitaa matkustajien siirtyminen suoraan autosta lentokoneeseen -vaikka punaista mattoa pitkin.

Koska kyselyn aikana ei vielä saatu keskustelukontaktia luksusmatkojen järjestäjiin, kysyttiin Visit Finlandin luksusmatkailusta vastaavalta asiantuntijalta mielipiteitä Mikkelin vahvuuksista ja kuinka luksusmatkoja järjestäviä tahoja kannattaisi lähestyä. Visit Finlandin näkemykset ovat sikäli rohkaisevia, että hekin näkevät potentiaalin olevan olemassa. Kyselyn jälkeen on saatu kontakti auki Luxury Action yrityksen kanssa ja keskustelut jatkuvat.

Kokonaisuudessaan lentomatkailussa on olemassa potentiaalia mutta matkailijavirran ylös ajaminen vaatii aikaa ja panoksia. Tämä on todistettu Lappeenrannassa. Tämän selvityksen yhteydessä ei ollut käytettävissä riittävästi resursseja todella laajan potentiaalisen matkajärjestäjäjoukon kontaktointiin, puhumattakaan heidän kanssaan tarvittavista neuvotteluista. Jos lentokenttää pidetään yllä, on matkanjärjestäjien kontakti resursoitava ensitilassa.

C. Matkailun erityistapauksena Kymiring-tapahtumat

Kymiring-moottoriradan toimintaan liittyvät tapahtumat tulevat olemaan suuria joukkotapahtumia, joihin ihmisiä saapuu myös tilauslentoilla. Alueella tullaan järjestämään monenlaista tapahtumaa, merkittävimpinä MotoGP-kisat on sovittu jo järjestettäväksi ja F1-osakilpailu on selvityksen alla.

MotoGP kilpailut Kymiringillä on sovittu järjestettäväksi 2020-2024. Ylen tietojen mukaan tapahtumaan odotetaan jopa 100 000 kävijää, toisessa lähteessä tapahtumalle odotetaan 100 000 – 150 000 katsojaa. Ihmiset saapuvat kaikkia mahdollisia reittejä ja kulkuneuvoja käyttäen, viimeiset kilometrit kaikissa yhdistelmissä bussilla tai henkilöautolla. Kouvolaan saavutaan junalla ympäri Suomen mutta myös suoraan Venäjältä. Suomeen saavutaan myös laivalla Virosta, Ruotsista ja Norjasta sekä suuri osa Helsinki-Vantaan lentokentän kautta ennen siirtymistä aiemmin mainittuihin muihin kulkuneuvoihin. Muista säännöllistä reittiliikenteen lentokentistä, järkevän matkan päässä, on ainoastaan Lappeenrannan lentokenttä. Mikkelin lentokenttä on Lappeenrantaan verrattuna vain parikymmentä kilometriä kauempana tapahtumapaikasta eli käytännössä kentät ovat yhtä lähellä. Mikkelin lentokenttä on Kymiring-tapahtumien kannalta yhtä potentiaalinen tilauslentojen laskeutumispaikka.

Merkittävää on, että Mikkeliin lentävistä osa majoittuisi varmasti Mikkelin seudulla ja heistä osa lomailisi/viettäisi aikaa Mikkelin seudulla myös tapahtuma-ajan ulkopuolella. Näin siksi, että majoituskapasiteetti ei tule joka tapauksessa riittämään Kouvolaan seudulla, vaan tapahtumia varten majoituskapasiteettia joudutaan hakemaan muilta seutukunnilta ja tapahtumaan osallistujat valitsevat parhaan valittavissa olevan yhdistelmän.

Selvityksen aikana keskusteluja käytiin Kouvola Innovation Oy kanssa mutta he eivät tule olemaan lopullisten järjestelyjen keskiössä, vaan tapahtumajärjestäjän kumppani, kuten MikseiMikkelikin haluaa olla. Selvityksen aikana selvisi, että tapahtumaan liittyvää majoituskoordinoointia vetää Lahti Regions Oy ja selvityksen aikana Kymiring teki sopimuksen Lahti Events Oy:n kanssa tapahtumajärjestäjävastuusta. Viimeksi mainittujen kanssa tullaan järjestämään jatkoneuvotteluja. Lahti Region on MikseiMikkelin matkailutiimin kanssa säännöllisesti kontaktissa mutta Lahti Eventsin kanssa yhteys täytyy rakentaa.

D. Drone- ja UAV-koulutus

Dronekoulutus ja dronejen käyttö eri tarkoituksiin on kovassa kasvussa. Dronekoulutus ei varsinaisesti tarvitse lentokenttää mutta lentokenttäympäristöstä on joissain koulutustilanteissa selkeää hyötyä, kuten dronejen käytön koulutus lentokenttäympäristössä toimittaessa. Lentokentillä ja niiden läheisyydessä dronejen käyttö on erityisen sensitiivistä ja niihin käyttötarpeisiin koulutus on parasta tehdä lentokenttäympäristössä. Myös ”lentokenttien dronehäiriköinnin torjuntakoulutus” olisi hyvä toteuttaa lentokenttäympäristössä missä pääsee harjoittelemaan yhteistyötä lennonjohdon/-varmistuksen kanssa.

UAV-koulutus (unmanned aerial vehicle) sen sijaan vaatii jonkinlaisen lentokentän. UAV:t ovat niin sanottuja kovasiipisiä miehittämättömiä ilma-aluksia käytetään nykyisellään suurempi nopeuksissa ja laaja-alaisemmissa ilmailutehtävissä kuin droneja käytetään. Esimerkiksi ilmakuvaus, laserkeilaukset ja metsäpalon torjuntatehtävät, jopa satojen kilojen hyötykuormalla (jauhe/vesi), tapahtuvat pääasiassa kovasiipisillä aluksilla.

Drone- ja UAV-kouluttajien käyttötarpeita on kyselty jo aiemmin. Mitään merkittävää alkua sieltä ei ole löytynyt mutta pieniä käyttötarpeita on olemassa ja nekin voisivat olla yksi osa ratkaisua siinä mielessä, että aluetalousvaikutukset kattaisivat lentokentän aiheuttamat kustannukset. Pienistä aluista toiminta voi laajentua oleellisesti, koska kyseessä on kasvava toimiala. Kouluttajat tulevat Mikkeliin kouluttamaan, jos kysyntää on tilausta. Kysyntää voi syntyä Pelastusviranomaisista, XAMK-koulutuksista, Poliisista, Puolustusvoimista, harrastajista ja niin edelleen.

Mikkelin Kansalaisopisto on organisoinut yksityisen dronekouluttajan kanssa yhden dronekoulutuksen ja koulutuksen yhteydessä on tehty yhteistyötä Mikkelin lentokentän kanssa (paikallisen lennonvarmistajan). Kansalaisopisto voi jatkossakin tehdä maksullisen koulutuksen toimintoja dronekoulutuksia yhteistyössä ulkopuolisten kouluttajien kanssa, kansalaisopisto toimisi paikallisena koordinoijana koulutuksen järjestämisessä. Näkemykset perustuu keskusteluihin Matti Laitsaari ja Mikke Hernetkoski kanssa.

E. Kentän kaupallisten oikeuksien vuokraaminen kokonaisuudessaan

Lentokentän kaupallisten oikeuksien kokonaisvuokrauksella tarkoitetaan tilannetta, jossa kentän hyödyntäminen luovutettaisiin yksityisen yhtiön käsiin, esimerkiksi vuosivuokraa ja/tai tulovirtaan sidottua osuutta vastaan. Mikkelin kaupunki omistaisi edelleen lentokentän ja vastaisi sen ylläpidosta mutta yksityinen toimija hankkisi kentälle riittävän tulovirran kattaakseen omistajalle maksettavan vuokran, omat kulunsa ja tavoitellakseen vielä tuottoa omalle toiminnalleen sekä sijoituksilleen.

Toisin sanottuna tässä mallissa kentän mahdollisuuksien hyödyntäminen ja kuluriski ulkoistettaisiin yksityiselle yhtiölle eli voidaan puhua jonkinlaisesta kokonaisulkoistuksesta, vaikka työntekijät ja omistus säilyisi Mikkelin kaupungilla. Sopimuksessa täytyisi olla klausuulit, jossa kentän omistajalle tärkeiden sidosryhmien, kuten Puolustusvoimien, lentoliikenne hoidettaisiin edelleen edullisesti ja laadukkaasti. Mahdollisesti esimerkiksi nykyisin ehdoin, kustannusindeksiin sidottuna.

Aiemmin, kappaleessa 1., mainittu lentoyhtiö oli kiinnostunut jopa koko kentän ostamisesta. Kentän omistajuuden vaihtumisessa on kuitenkin se ongelma, että uusi omistaja joutuisi hankkimaan sertifiointin (AFIS) uudelleen ja tämä tulisi maksamaan huomattavia summia (miljoonaluokkaa?), eikä vaihtoehto ole näin kovin järkevä. Maaomaisuuden myymiseen ei muutenkaan tässä selvityksessä oteta kantaa, se on omistajan harkinnan alaista asiaa.

Jos Mikkelin kaupunki haluaa ulkoistaa kentän potentiaalin hyödyntämisen mutta säilyttää omistuksen, voisi EU-tason julkinen kilpailutus olla hyvä vaihtoehto. Kilpailutuksen kautta Mikkeli saisi positiivista huomiota ja voisi löytää myös muita potentiaalisia kentästä kiinnostuneita, jolloin vuosivuokra asettuisi parhaalle markkinaehtoiselle tasolle. Kilpailutuksen valmisteluun on varattava noin kuusi kuukautta ja neuvotteluihin puoli vuotta-vuosi. Kilpailutuksen hoitamiseen täytyisi varata erillinen resurssi.

F. Reittiliikenne Helsinkiin

Mikkelin lentokentältä on lennetty säännöllistä reittiliikennettä Helsinkiin, liikennöinti on päättynyt 2005. Reittiliikenteen kysynnästä ja tarpeellisuudesta MikseiMikkeli on tehnyt vuonna 2017 sähköpostikyselyn Mikkelin seudun yrityksille.

Kyselyn perusteella reittiliikenteen kysyntää rajoittaa se, että jatkolennoille menijät haluavat mennä eri aikataulussa Helsinki-Vantaalle kuin Helsinkiin liikematoille suuntaavat. Junaan verrattuna saavutettu aikatauluhyöty helposti menetetään, jos lento ei saavu juuri oikeassa ajassa suhteessa jatko-ohjelmaan ja kaikkien jatko-ohjelma ei mene samassa aikataulussa. Junalla pääsee myös suoraan Helsingin keskustaan, joka myös syö lentämisen aikatauluetua, kun lentokentältä keskustaan siirtymiseen kuluva aika huomioidaan. Mikkeli-Helsinki reittiliikenteen varaan kentän tulevaisuutta ei tämän tiedon valossa kannattane rakentaa, tätä osaa voidaan pitää aika vähäisenä potentiaalina verrattuna muihin käyttötilanteisiin.

Sen sijaan liikelentäminen tilauslennoilla on kasvussa maailmalla. Jos ja kun Mikkelin seudulle syntyy joku merkittävä uusi teollisuusyksikkö, on liikelentomahdollisuus selkeä lisäarvo. Liikelentäminen voisi tulla kyseeseen jatkolentona Helsinki-Vantaalta tai suoraan vaikkapa muualta Euroopasta Mikkeliin.

3. Lentokentän muu merkitys

Jos Mikkelin seudulle saataisiin uusi teollisuusinvestointi, kuten saha ja iso biohiililaitos, voisivat ne tuottaa aluetalouteen jopa yli 100 miljoonaa euroa per vuosi ja tuoda 400-800 htv edestä lisää työtä. Edellä mainitun laiset investoinnit, joissa todellisia hankeaihoita onkin liikkeellä, hyötyisivät siitä, jos alue olisi saavutettavissa myös tilauslennoin (liikelentäminen). Hankeaihioiden yhteydessä ei ole mitään selkeitä tarpeita esitetty lentokentän olemassa ololle, ns. investointikriteerinä. Sen sijaan seuduilta ns. "sijoittumistarjouksia" pyydettyäessä investorien kriteeristöissä on kuitenkin usein listoilla myös lentokenttä. Lentokentän läheisyyttä ja laatua arvioidaan sijoittumispäätökseen vaikuttavana asiana, samalla tavoin kuin arvioivat vaikka tietyn alan oppi- tai tutkimuslaitoksen läheisyyttä. Merkitystä ei siis sinällään voi sivuuttaakaan, vaan se on potentiaalinen lisäarvo isojen teollisten investointien yhteydessä ja esimerkiksi Kokkola markkinoi vahvasti saavutettavuuttaan myös lentokentän avulla. Kokkolan seutu onkin menestynyt teollisten investointien houkuttelussa mutta lentokentän merkityksestä tähän menestykseen ei ole tutkimustietoa käytettävissä tässä yhteydessä.

Puolustusvoimien Maavoimien esikunnan tarve lennoille on ollut säännöllistä. Maavoimien esikunnan lausuntoa ei ole tässä selvityksessä pyydetty.

Ylen uutisoinnin mukaan lennonjohdon uudistus tulee tarjoamaan merkittäviä mahdollisuuksia maakuntakentille, kun etälennonjohto mahdollistaisi kenttien aukiolon ympärivuorokautisesti. Samassa uutisoinnissa Lappeenrannan kenttä ilmoittaa aikovansa hyötyä uudistuksesta ja saada kasvavan osan venäläisten liikelentämisestä, lentokouluista ja muusta lentotoiminnasta, kuten välilaskuista. Tämänkin uudistus tarjoaa mahdollisuuksia, joiden vaikutus ei ole tässä vaiheessa kokonaisuudessaan tiedossa.

Isommassa kontekstissa Mikkeli voi sijoittua jatkossa sellaisen rautatien varteen, joka on osa "kiinalaisten silkkitietä". Mahdollinen jäämerelle kulkeva rata ja Suomenlahden alittava rautatietunneli tuovat aivan uuden ulottuvuuden sijaintiimme. Minkälainen asetti lentokenttä on silloin? Kuinka monenlaista aktiviteettia silloin tapahtuu Silkkitien varrella ja liitännäisenä? Paljonko tällaisesta reaaliopitista kannattaa maksaa vielä muutaman vuoden ajan, kun hankkeet menevät eteenpäin?

Suomen Ilmailumuseo hakee uutta sijaintipaikkaa. Ilmailumuseo voisi olla yksi hieno matkailutuote Mikkeliin? Lentokentän tilojen ja Ilmailumuseon välillä löytyisi mahdollisesti synergiaa, jos Ilmailumuseo sijoittuisi Mikkeliin ja lentokentän alueelle?

Ilmailumuseon sijoittuminen Mikkeliin vaatisi varmasti myös kaupungin osallistumista mutta jo pelkkään kisaan osallistuminen toisi positiivista huomiota Mikkeliin. Onnistuessaan rahoitusta voisi löytyä erilaisilta harrastajilta ja säätiöiltä, jolloin parhaimmillaan uusi matkailutuote syntyisi hyvin vähäisellä kaupungin panoksella ja tuote sopisi Mikkelin muiden museoiden kokonaisuuteen.

Mikke Hernetkosken mukaan myös keskussairaalan helikopterilennot hyötyvät lennonvarmistuksesta. Etenkin huonossa säässä merkitys on oleellinen(?).

Keskussairaalaan liittyen lentoliikennettä on ollut myös elinsiirtojen osalta. Vähäisissä määrin mutta näitä on tapahtunut.

Ilmailuharrastajat (pienlentokoneet, laskuvarjohyppy, jne.) ovat yksi käyttäjäryhmä, joka voisi tuoda seudulle rahaa ja toimeliaisuutta.

Kokonaisuudessaan vaikutukset ovat moninaiset. Ratkaisu tulee koostumaan monista paloista. Koko potentiaalinen hyödyntäminen vaatii paljon myyntityötä.

4. Lentokentän rahallinen arvo

Tässä selvityksessä kentän rahallisen arvon käsittely nähtiin tärkeänä mainintana, koska selvityksessä on noussut esiin koko kentän myyminenkin. Liiketoimintamahdollisuuksia pohdittaessa on hyvä miettiä myös kentän arvo.

Lentokenttään on panostettu vuosien mittaan, kaupungin arvion mukaan, noin 30 miljoonaa euroa. Jos uusi vastaava kenttä rakennettaisiin, olisivat kokonaiskustannukset, Hämeenliiton selvityksestä arvioituna, luokkaa 40-60 miljoonaa euroa. Samoihin arvioihin päädytään Helsinki-Vantaalta julkaistujen kiitoradan rakentamiskustannusten osalta. Uusi kenttä on siis kymmenien miljoonien investointi.

Yhden itäsuomalaisen kaupungin muutama vuosi sitten ”alas ajetun” lentokentän uudelleen ”sertifiointia” ja poistettujen/uusittavien laitteistojen hankkimista varten tarvittavat investoinnit olisivat saamiemme tietojen mukaan useita miljoonia euroja. Sen sijaan, Mikke Hernetkoskelta saadun tiedon mukaan, Mikkelin lentokentän hyvätaisoilla laitteistoilla on käyttöikä paljon jäljellä ja jatkuvat huolto-/korjausinvestoinnit kestäväällä tasolla eli käyttöarvoa on olemassa. Kenttä on arvokas omaisuus, jos se on käyttökuntoinen.

Maailmalla lentokenttiä ostetaan yksityiseen omistukseen lentokouluille ja liikelentoihin eli lentokenttien kokonaishallintaan/omistamiseen on olemassa periaatteellista kiinnostusta. Jos Mikkelin lentokenttä soveltuu jonkun yksittäisen toimijan kaupallisiin suunnitelmiin ja tarpeisiin, olisi vaihtoehtokustannus edellä kerrotuilla perusteilla miljoonia tai kymmeniä miljoonia, mistä seuraa se, että Mikkelin lentokentän arvo on merkittävä, jos kaupallinen käyttö on rakennettavissa. Käyvän arvon lentokentän kapasiteetin vuokraamisesta/myymisestä yksityiselle toimijalle saa mitattua kilpailuttamalla, kuten kohdassa 2.E on ehdotettu.

5. Yhteenveto ja jatkotoimenpide-ehdotuksia

Selvityksen yhteydessä on havaittu, että lentokentän toimintaan liittyy monia mahdollisuuksia, joista mikään ei vaikuttaisi ratkaisevan kassavirtaa nopeasti tai yksinään. Taloudellisesti kestävä kokonaisuus tulisi koostumaan useista pienistä kassavirroista ja välilliset aluetalousvaikutukset ovat merkittävässä roolissa kokonaisvaikutuksia arvioitaessa.

Merkittävä viesti kaikilta toimijoilta oli, että asioiden toteuttamiseen tarvitaan aikaa ja määrätietoista sekä sitkeää myyntityötä. Luottamus toimijoiden, kaupunki ja kentän käyttäjät, välillä on rakennettava pala kerrallaan. Erityisesti on saatava luottamus lentokenttätöiminnan jatkuvuuteen.

Kyselyihin perustuva selvitys ei kokonaisuudessaan ole tuonut ns. ”kauppoja” tai varmoja, eikä etenkin helppoja, käyttäjiä kentälle mutta ei myöskään selkeää tyrmäystä sille, etteikö kovalla myyntityöllä käyttäjiä löytyisi eri käyttäjäryhmiin. Erikseen on todettava, että yksi lentoyhtiö olisi kiinnostunut isosta kokonaisuudesta, kun neuvottelupöytänsä olisi tuotavissa omistajan tahto neuvoteltavista asioista. Kokonaisuudessaan lentokenttä on Mikkelin hyödyntämätön mahdollisuus, jonka eteen ei ole tehty tarpeeksi töitä.

Myös WSP Finland Oy tekemä selvitys vuodelta 2016 kertoo siitä, että Suomen seudulliset kentät ovat huonosti hyödynnetty potentiaali, kun verrataan Ruotsin ja Norjan vastaaviin. WSP selvityksen ja muiden kenttien panostusten valossa potentiaalia on olemassa nyt ja tulevaisuudessa.

Kuten aiemmin tekstissä on todettu, niin kaikki aiheet ovat sellaisia, että toteutuminen tulisi viemään aikaa ja vaivaa. Sitten, jos joku hanke lähtee etenemään, on omistajan kanta oltava nopeasti selvillä, koska sopimusikkuna voi mennä nopeasti myös kiinni.

Selvityksen aikana on löytynyt kontakteja ja kontaktoitavia tahoja on tunnistettu lisää. Nämä alut olisivat hyödynnettävissä jatkossa.

Kontaktointia varten valmisteltiin materiaalia kuten myyntiargumentit lentokoulutoimintaan, lentokenttäesite, englanninkieliset nettisivut ja uutiskirje. Näistä olisi hyötyä seuraavaan vaiheeseen, eli myyntityöhön ja neuvotteluihin, valmista pohjaa.

Jakotoimenpide-ehdotuksen, edellä lueteltujen seikkojen vuoksi, Mikkelin kaupungin tulisi määrittää selkeät raamit kokonaisuudelle ja lähteä tekemään myyntityötä:

- a) Mistä vaihtoehdoista omistaja on halukas neuvottelemaan?
 - Myynti, vuokraus, käyttö tai muu.
- b) Mitkä ovat määrälliset tavoitteet, kaikki aluetalousvaikutukset huomioiden?
 - Lentokentän osalta tavoitteena voi olla esimerkiksi kentän kokonaisvuokraus, myynti, tulovirran saaminen tietylle euromääräiselle tasolle, tietty matkailijamäärä saavuttaminen tiettyyn vuoteen mennessä, jne.
- c) Mihin hinnoittelu perustuu eri vaihtoehdoissa?
 - Käyttömaksuperusteet kuten laskeutumismaksut pitkässä juoksussa, kokonaisvuokraus, myynti tai muut hinnoittelut, kuten tilojen vuokraus.
- d) Missä ajassa mitkään tulokset on saatava?
- e) Mitkä ovat myyntityöhön käytettävissä olevat resurssit?

Kokonaisuudessaan Mikkelin kaupungilla on käsissään reaaliopio, jolla on arvoa, kun vaan oikeat käyttäjät löydetään ja saadaan sitoutettua. Käyttäjien löytäminen vie aikaa ja omistajan on punnittava tarkasti milloin sekä millä ehdoin omistaja on valmis luopumaan tästä reaaliopioista (osittain/merkittävältä osin/kokonaan) eli kuinka pitkään on valmis etsimään ratkaisua nykyisellä kustannusrakenteella tai vaihtoehtoisesti ajamaan toiminnan alas, jolloin kenttä ei ole enää ollenkaan saman arvoinen. Jatkuvuudesta viestintä on oleellista, jos joitakin vaihtoehtoja aikoo saada maaliin saakka.

On vielä korostettava, että julkisuudessa käsitelty lentokentän lakkauttamisvaihtoehto on kiirinyt toimijoiden korviin jo nyt ja tulee nousemaan esiin viimeistään vakavien neuvottelun vaiheessa. Tämä on ollut kentän mahdollisuuksien hyödyntämisen kannalta vahingollista. Asia nousi selkeästi esiin lentokouluja kontaktoitaessa. Jos, esimerkiksi lentokoulujen kanssa, aikoo päästää toteuttamisvaiheeseen saakka, on tämän mainehaitan poistamisessa työtä. Omistaja joutuu vakuuttamaan toimijat siitä, että kentällä on jatkuvuutta.

Lopuksi on syytä vielä todeta, että lentokentän mahdollisuuksien myyntiin tarvitaan kokoaikainen myyjä. Myyjän tehtävänä on oltava vain myynti ja isompien liidien hankkiminen. Kyselyjen myötä kävi selväksi, että käyttäjäryhmien kontaktointia ja kentän mahdollisuuksien myyntiä ei ole tehty riittävässä määrin tai ollenkaan. Myyntityöstä puuttuu sopivat resurssit.

Kun kuuma liidi tai ostaja on hankittu, niin neuvotteluihin Mikkelistä löydetään kyllä henkilöt.

Linkkejä asiaan liittyvistä lisätiedoista:

<https://yle.fi/uutiset/3-10788456> Pyhtään lentokentän laajentamissuunnitelmat
<https://mikkeliairport.fi/> Mikkelin lentokentän kansainväliset sivut
<https://www.moottori.fi/ajoneuvot/jutut/kymiring-valmistuu-motogp-ajetaan-2020-ja-f1-kisaa-selvitetaan/> MotoGP Kymiring
<https://yle.fi/uutiset/3-9949813> MotoGP
<https://www.bike.fi/kymiringin-motogp-kisaan-odotetaan-100-000-150-000-katsojaa/> MotoGP
<https://www.moottoriurheilu.tv/kymiringin-rata-on-80-prosenttisesti-valmis-motogp-ajetaan-2020-ja-f1-selvitystyö-on-virallisesti-aloitettu/> MotoGP
<https://messukeskus.com/press-release/motogp-suomessa/> MotoGP
<https://www.esavoennakoi.fi/resources/public//Materiaalipankki/Raportteja172.pdf> Sahan ja biohiililaitoksen aluetalousvaikutukset.
<https://yle.fi/uutiset/3-10757930> Silkkitie
<https://yle.fi/uutiset/3-10757930> Helsinki-Tallinna tunneli osa Silkkitietä
<https://yle.fi/uutiset/3-10757930> Varkauden kentän sulkeminen
https://www.lentoposti.fi/uutiset/finavia_myi_varkauden_lentoasemarakennukset_joroisten_kunnalle_ja_lopettaa_lentopajan_yll_pidon Varkauden kentän myynti
https://navitas.fi/ajankohtaista/28_Varkauden_kentän_jatkotoimintaselvitys_2018
<http://ilmailumuseo.fi/kumppanihakua-avattu/> Suomen Ilmailumuseolle uusi sijaintipaikka
<https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2018/uudet-suorat-reitit-turusta-lontooseen-krakovaan-ja-kaunasiin-wizz-air-laajentaa> Wizz Airin reitit Turusta kolmeen maahan.
https://www.meetturku.fi/uutinen/2017-05-08_turun-lentokentta-suomen-toiseksi-vilkkain-lentokentta Turun lentokentän merkitys tapahtumille, liike-elämälle, matkailull
<https://www.talouselama.fi/uutiset/tebatti-maakunnat-tarvitsevat-lentokenttia-ilman-suoria-yhteyksia-on-vaikea-houkutella-matkailijoita-ja-yrityksia/250f4554-d78a-4400-b158-b8b578678cc9> Turun lentokentän merkitys seudun taloudelle
<https://yle.fi/uutiset/3-10203916> Kiinalainen Ctrip alkaa myymään matkoja Saimaalle
<https://yle.fi/uutiset/3-10278660> Saimaa viedään kiinalaiseen jätinettipalveluun
<https://www.luxuryaction.com/> Luxury Action ottanut Saimaan luksusmatkailukohtuus.
https://www.lentoposti.fi/uutiset/ryanair_panostaa_lappeenrantaan_uusi_reitti_budapestiin_ja_ymp_ri_vuoden_milanoo_n_sek_berliiniin Lappeenrannan reittilennoista 2019
<https://yle.fi/uutiset/3-10131377> Lappeenrannan kentälle miljoona-avustus
<https://yle.fi/uutiset/3-10715945> Lappeenranta 2019
<https://yle.fi/uutiset/3-10581881> Lappeenranta 2019
<https://yle.fi/uutiset/3-10727483> Lappeenranta lentokoulutus, liikelento yms. 2019
<https://yle.fi/uutiset/3-10618659> Lappeenrannan kaupungin panostus lentoliikenteenmarkkinointiyhteistyöhön
https://www.hameenliitto.fi/sites/default/files/dokumentit/Vaihemaakuntakaava/etela_suomen_lentokentta_forssan_seudulle_sito.pdf Hämeenliiton selvitys lentokentän rakentamiskustannuksista.