

Riina Rinta-aho

SUJUUKO YHTEINEN TYÖ KUIN SIIVILLÄ?

Suomen lentoliikenne institutionaalisuuden viitekehyksessä

Johtamisen ja talouden tiedekunta
Pro Gradu
Helmikuu 2021

TIIVISTELMÄ

Riina Rinta-aho: Sujuuko yhteinen työ kuin siivillä? Suomen lentoliikenne institutionaalisuuden viitekehityksessä

Pro Gradu, 92 sivua, 1 liite (3 sivua)

Tampereen yliopisto

Hallintotieteiden tutkinto-ohjelma, hallintotiede

Ohjaaja: Jan-Erik Johanson

Helmikuu 2021

Lentoliikenne on monitoimijainen toimiala, joka on tiiviisti verkottunut sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Suomessa lentoliikenteen kokonaisuus toimii yhteiskunnan eri sektoreiden jatkuvassa vuorovaikutuksessa ja sillä on tiiviitä yhteyksiä myös muihin toimialoihin. Lentoliikennettä on hallintotieteellisessä tutkimuksessa tutkittu tähän saakka hyvin vähän, joten sen perusteelliselle tutkimukselle on tarvetta. Tässä pro gradu -tutkimuksessa pyritäänkin vastaamaan tuohon tämänhetkiseen tutkimusaukkoon.

Tämä pro gradu tutkii Suomen lentoliikenteen alaa institutionaalisten paineiden näkökulmasta. Tutkimuksessa pohditaan, millaisia organisaatioita ja niistä edelleen muodostuvia instituutioita Suomen lentoliikenteen alalla on. Tutkimuksessa vastataan siihen, millaisia institutionaalisia paineita Suomen lentoliikenteeseen kohdistuu ja miten ne ilmenevät lentoliikenteen alalla. Tutkimus on jaettu kahteen apututkimuskysymykseen, joihin vastataan tutkimuksen tuloksissa kaksijakoisesti, analysoiden ensimmäinen aineistolähtöisesti ja toinen teorialähtöisesti. Lopulta johtopäätöksissä yhdistetään kahden apututkimuskysymysten vastaukset ja muodostetaan niiden avulla lopulliset päätelmät tutkimuksen päätutkimuskysymykseen.

Tutkimuksessa muodostetaan kokonaiskuva Suomen lentoliikenteen organisaatioista ja instituutioista. Suomen lentoliikenteen instituutioita ovat lentoliikenteen viranomaiset, voittoa tavoittelevat yritykset, hybridiset organisaatiot, järjestöt ja liitot sekä koulutusorganisaatiot. Lisäksi keskitytään Suomen lentoliikenteessä vaikuttaviin DiMaggion ja Powellin (1983) määrittelemiin institutionaalsiin paineisiin. Tuloksissa teorialähtöisesti analysoituja, institutionaalisten paineiden aiheuttamia ilmiöitä lentoliikenteessä ovat pakottavista paineista kansainvälisen sääntelyn pakottavuus, julkiset hallintotehtävät, poliittiset voimat, valtion läsnäolon merkitys lentoliikenteessä, lentoliikennesopimusten pakottava luonne, allianssien pakottavuus ja liiketoiminnallisen voitontavoittelun logiikat. Jäljitteleviä paineita kuvaavia ilmiöitä ovat organisaatioiden valmistautuminen muutostilanteisiin ja toiminnan harmonisointi organisaatioissa. Normatiivisista paineista kertovat lentoliikenteessä sen kansainvälinen yhteistoiminta, ammattijärjestöjen ja koulutusorganisaatioiden merkitys sekä lentoliikenteen hybridiset ilmentymät.

Tämän tutkimuksen perusteella Suomen lentoliikenne näyttäytyy hybridisenä, verkostomaisena, dynaamisena sekä itsenäisenä ja riippuvaisena. Nämä neljä lentoliikenteen institutionaalista ominaisuutta kertovat yhdessä alan pyrkimyksistä samankaltaisuuteen sen ympäristön kanssa. Lentoliikenteen organisaatioiden ja instituutioiden samankaltaistuminen niiden ympäristöjen kanssa kertoo pohjimmiltaan niiden pyrkimyksistä toiminnan legitimeettiin (DiMaggio ja Powell 1983). Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että lentoliikenteessä sen instituutioilla ja niissä tapahtuvilla muutoksilla on vaikutusta instituutioiden toimintaympäristöihin. Myös päinvastaisesti institutionaalisen toimintaympäristön muutokset aiheuttavat vahvoja muutospaineita lentoliikenteen instituutioille. Institutionaalisessa ympäristössä tapahtuvat muutokset ohjaavat toimijoita muutokseen, oli kyse lentoliikenteen yksittäisestä organisaatiosta tai koko toimialasta.

Avainsanat: lentoliikenne, ilmailuala, siviili-ilmailu, institutionaalisuus, instituutio, institutionaaliset paineet, isomorfismi

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

SISÄLLYS

TAULUKOT JA KUVIOT	1
1 JOHDANTO	2
1.1 Tutkimuksen rakentuminen	4
1.2 Aiempaa tutkimusta ja kirjallisuutta.....	5
2 TUTKIMUSASETELMA.....	9
2.1 Tutkimuksen tavoite	9
2.2 Tutkimuskysymykset.....	10
2.3 Tutkimuskysymysten keskeiset rajaukset.....	11
3 METODOLOGISET VALINNAT	12
3.1 Tieteenfilosofiasta	12
3.2 Kvalitatiivinen tutkimus	13
3.3 Aineistonkeruu.....	14
3.4 Tutkimusmenetelmät	18
3.5 Tutkimuksen luotettavuus.....	21
4 INSTITUTIONAALISET TEORIAM	24
4.1 Eri näkemyksiä instituutioista	24
4.2 Institutionaalinen isomorfismi.....	26
4.3 Institutionaaliset paineet	28
5 HYBRIDIHALLINTA	34
5.1 Organisaatioiden hybridisyys	34
5.2 Eri näkökulmia hybridisyteen.....	36
6 LENTOLIIKENNE TUTKIMUKSEN EMPIIRISENÄ KOHTEENA	39
6.1 Lentoliikenteen kansainvälinen kehitys.....	39
6.2 Suomen lentoliikenteen kehitys.....	40
6.3 Lentoliikenne nyt.....	41
6.4 Rajaukset ja määritelmät	43
7 LENTOLIIKENTEEN INSTITUUTIOT	45
7.1 Lentoliikenteen viranomaiset	45
7.2 Voittoa tavoittelevat yritykset	46
7.3 Hybridiset organisaatiot.....	47
7.4 Järjestöt ja liitot	48
7.5 Koulutusorganisaatiot.....	49
7.6 Yhteenvedo instituutioista	51
8 INSTITUTIONAALISET PAINEET LENTOLIIKENTEESSÄ	54
8.1 Pakottavat paineet lentoliikenteessä	54

8.2 Normatiiviset paineet lentoliikenteessä	64
8.3 Jäljittelevät paineet lentoliikenteessä.....	67
8.4 Suomen lentoliikenne institutionaalisten paineiden viitekehyksessä	71
9 PÄÄTELMÄT	79
LÄHTEET.....	84
Elektroniset lähteet	87
Muut lähteet.....	91
LIITE 1 TEEMAAHAASTATTELURUNKO JA HAASTATELLUT HENKILÖT	92

TAULUKOT JA KUVIOT

Kuvio 1. Päättökysymykseen (1) vastaaminen

Kuvio 2. Institutionaaliset paineet DiMaggion ja Powellin (1983) sekä Granlundin ja Lukkan (1998) mukaan

Kuvio 3. Tutkimuksen instituutiot, organisaatiot ja niiden jaottelu

Kuvio 4. Institutionaalisten paineiden ilmentymät Suomen lentoliikenteessä

1 JOHDANTO

Kansainväliset markkinat avautuivat syrjäiselle Suomelle kunnolla viimeistään siinä vaiheessa, kun kaupallinen lentoliikenne yleistyi. Yhtäkkiä epätodennäköisenä ja kaukaisina pidettyjen kauppakumppanien, kuten Brasilian ja Japanin, huomattiin olevan tavoitettavissa suomalaisille toimijoille. Syrjässä pohjoisessa sijaitseva, merien osittain ympäröivä Suomi ei ollutkaan enää niin syrjäinen. Digitalisaation kiihtyessä kansalliset rajat ylittävä kaupankäynti, turismi ja työskentely tulivat osaksi arkipäivää Suomessa. On laskettu, että lentoliikenteen määrä tuplaantuu joka 15 vuoden välein (ICAO 2019, 6). Liikennemuotona se tuo maailman lähelle Suomea, niin hyvässä kuin pahassa.

Keväällä 2020 maailmalla levisi COVID 19 -pandemia, tutummin kutsuttuna koronapandemia, joka laittoi Suomenkin hetkeksi poikkeustilaan (Yle Uutiset 2020). Poikkeustila voidaan ymmärtää tilana, jossa yhteiskunnan normaalit toiminnot ovat uhattuna (Criddle ja Fox-Decent 2010, 4). Koronapandemian levinneisyydelle yksi selkein syy on ollut vilkas matkustus. Tästä kertoo esimerkiksi elokuussa 2020 Liikenne- ja viestintäviraston tekemä päätös keskeyttää matkustajaliikenne Pohjois-Makedonian Skopjesta Turkuun (Yle Uutiset 2020). Skopjesta oli tullut Suomeen loppukesän 2020 aikana yli 60 koronaviruspositiivista matkustajaa. Lentoliikenteen kaupallinen sääntely on teknisestä sääntelystä poiketen kansallista, joten koronapandemiasta aiheutuva ihmisten ja rahdin liikkuvuuden ja liiketoiminnan rajoittaminen eroaa valtioittain. Eri valtioilla on eri laissa määritellyt perusteet sille, miten julkinen sektorin instituutio voi rajoittaa muiden instituutioiden toimintaa juridisesti esimerkiksi poikkeustilan nojalla.

Lentoliikenne on myös hyvin politisoitunut liikennemuoto. Esimerkiksi Suomen lukuisilla eri maakuntakentillä on merkittävä rooli alueiden saavutettavuuden ja niiden elinkeinojen, kuten esimerkiksi matkailun menestymisen kannalta. Mikäli joltain lentoasemalta päätetään lakkauttaa toiminta tai merkittävästi vähentää lentoja, on sillä suuri vaikutus kyseisen alueen elinkeinoon ja turismiin. Poliittisesti merkittävästi latautuneet päätökset ovat monisyisiä, useita yhteiskunnan eri instituutioita ja toimijoita koskettavia ja niitä voidaan pitää myös kompleksisina. Kompleksiset ongelmat, kuten lentoliikenteen volyyymiä rajoittavat päätökset haastavat päätöksenteon rationaalisuuden. (Raisio, Jalonen ja Uusikylä 2018, 6.) Sitran selvityksen (Raisio ym. 2018, 47) mukaan poliittisissa päätöksissä ei oteta tällä hetkellä tarpeeksi huomioon kompleksisia ongelmia, vaikka hallinnonalojen väliseen yhteistyöhön ja rajapintatyöskentelyyn onkin kiinnitetty huomiota.

Suomessa poliittisen keskustelun keskiössä ovat viime aikoina olleet valtion omistajaohjauksessa olevat yhtiöt ja niiden tarkoituksenmukainen hallinta. Keskustelua ovat herättäneet valtion

omistuksen ja roolin merkitys sen ohjauksessa olevien yritysten toiminnassa. Koronapandemia huomioon ottaen Suomen valtion myöntämät tuki- ja lainapaketit ja valtio-omisteisten yhtiöiden omistajaohjaus ovatkin erittäin tärkeässä roolissa lentoyhtiöiden selviämisen kannalta. Yhä kasvavissa määrin keskustelua herättää myös perinteisesti julkisen tahon vastuulle katsottujen tehtävien ulkoistaminen, kuten liikenneväylien ylläpitoon sekä niiden rakentamiseen, liikenteen ohjaukseen ja sen turvallisuuteen liittyvät kysymykset. Mielenkiintoista on nähdä, miten merkittävä rooli Suomen valtiolle muodostuu jatkossa kansallisen lentoliikenteen ja kansainvälisen saavutettavuuden turvaamisen kannalta.

Lentoliikenteen nopeasti kehittyneen historian ja tämänhetkisen tilanteen vuoksi on tarkoituksenmukaista tehdä perinpohjainen katsaus siihen, miten lentoliikenteen eri instituutiot asettuvat alalle. Lentoliikenne on liikennemuotona vahvasti kansallisen ja kansainvälisen sääntelyn solmukohdassa. Vahvasti kansainvälisellä tasolla säännelty ja standardisoitu ala on altis globaaleille markkinatalouden heilahduksille ja valtioiden poliittisten tahtotilojen muutoksille. Vaikka tässä tutkimuksessa keskitytään tarkastelemaan lentoliikennettä erityisesti Suomen valtion kontekstissa, niin täysin erillään aihetta ei voida pitää kansainvälisestä yhteydestä. Onkin otollinen hetki tarkastella Suomen lentoliikennettä ja sen instituutioita senkin kannalta, kuinka kansainväliset toimijat kytkeytyvät Suomen ilmailun hallinnonalaan.

Yhteiskunnallinen keskustelu liikennepolitiikasta sekä sen ohjauksesta ja koordinoinnista on huomioitu nykyisessä hallitusohjelmassa (2019). Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa *Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta* (2019) on huomiota herättäviä kohtia lentoliikenteen toimijoihin liittyen. Muun muassa päästökaupan sekä infraverkon hallintaan ja kasvattamiseen liittyen on hallitusohjelmassa useampi kirjaus, mutta mielenkiintoisempia tämän tutkimuksen kannalta ovat eritoten maininnat liikenteen valtionyhtiöiden asemasta. Hallitusohjelmassa mainitaan selkeästi, että valtion omistajaohjausta vahvistetaan ja huoltovarmuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta merkittävät valtionyhtiöt säilytetään ainakin tällä tiedolla julkisomisteisina. Mainintoja löytyy myös Finavia Oyj:stä ja sen vastuusta hankkia julkisesti tuettua liikennettä lentokentille, jonne kolmen tunnin saavutettavuustavoite ei yllä. (2019, 117).

Suomen lentoliikenteen vetovastuun on perinteisesti nähty kuuluvan Suomen valtiolle. Viimeisten parin vuosikymmenen aikana lentoliikenne on kuitenkin alana muuttunut voimakkaasti. Uusien toimijoiden tulo markkinoille on lisännyt kilpailua ja horjuttanut perinteikkäinä koettujen valtionyhtiöiden asemaa lentoliikennemarkkinoilla. Ilmastonmuutos ja sen mukanaan tuomat

muutostarpeet kohti kestäviä liikennesratkaisuja tuovat osaltaan painetta sekä valtionhallinnon että yksityisen sektorin toimijoiden suuntaan. Lisäksi ajan saatossa moninaistuneet organisaatorakenteet ja erilaiset julkis-yksityiset yhteistyömuodot ovat haastaneet sääntelyä. Näistä ilmiöistä huolimatta lentoliikenteen tutkimus hallinnon näkökulmasta on Suomessa jäänyt hyvin vähäiseksi. Tässä pro gradu -tutkimuksessa halutaan vastata tähän ajankohtaiseen tutkimusaukkoon ja näin ollen tuoda lisäarvoa hallintotieteen monipuoliselle ja laaja-alaiselle tutkimuskentälle.

1.1 Tutkimuksen rakentuminen

Kiinnostukseni lentoliikennettä kohtaan syntyi kesällä 2019 työskennellessäni liikenne- ja viestintäministeriön markkinayksikössä korkeakouluharjoittelijana. Harjoitteluni aikana pääsin muun muassa kirjoittamaan hallituksen esityksiä lentoliikennesopimuksista, jolloin syvennyin tarkemmin lentoliikenteeseen ja sen ohjaukseen. Lisäksi olen opinnoissani, erityisesti kandidaatintutkielmassani, perehtynyt julkisen ja yksityisen sektorin rajapinnan organisaatorakenteisiin ja näiden hybridiseen luonteeseen. Tässä tutkimuksessa haluankin edelleen vahvistaa ymmärrystä hybridihallinnan ilmiöistä. Esimerkiksi edellä mainittujen syiden takia onkin luontevaa, että syvennyin pro gradu -tutkimuksessani tarkemmin näihin aihealueisiin.

Sujuuko yhteinen työ kuin siivillä? Suomen lentoliikenne institutionaalisuuden viitekehyydessä tutkii Suomen lentoliikenteen alaa ja siinä ilmeneviä institutionaalisia paineita. Pro gradu -tutkimus pyrkii vastaamaan tutkimusongelmaan kahden apututkimuskysymyksen ja yhden päätutkimuskysymyksen avulla. Tutkimuksessa on tehty kuusi eliittihaastattelua lentoliikenteen kannalta tärkeisiin viranomaisiin. Lisäksi suuri osa tutkimuksen aineistoa on hankittu itsenäisellä tiedonhaulla eri lentoliikenteen toimijoiden lähteistä. Tämä pro gradu -tutkimus pyrkii luomaan tutkimuspohjaa hallintotieteelliselle liikennepolitiikan ja erityisesti lentoliikenteen alan tutkimukselle yhdistämällä tutkimuksen empirian aiempaan instituutiotutkimukseen.

Tämä pro gradu -tutkimus etenee seuraavalla tavalla: **johdannon** yhteydessä esitellään tämän tutkimuksen kannalta keskeistä aiempaa tutkimusta ja kirjallisuutta sekä tutkimuksen rakentumista. Tutkimuksen **toisessa luvussa** käydään läpi tutkimusasetelma, eli tutkimuksen tavoite, tutkimuskysymykset ja tutkimuskysymysten keskeiset rajaukset. **Kolmannessa luvussa esitetään** tutkimuksen metodologiset valinnat, eli käsitellään tieteenfilosofiaa, kvalitatiivisen tutkimuksen erityispiirteitä, tutkimuksen aineistonkeruuta, tutkimusmenetelmiä ja tutkimuksen luotettavuutta. **Neljäs luku** käsittelee tutkimuksen teoreettista viitekehystä eli institutionaalisia teorioita ja

institutionaalista isomorfiisuutta. **Viides luku** muodostaa teoreettisen viitekehyksen toisen osan, joka käsittää organisaatioiden hybridihallinnan.

Kuudennessa luvussa perehdytään tutkimuksen empiiriseen osuuteen. Luvussa käsitellään lentoliikenteen historiaa ja nykytilaa Suomessa sekä muualla maailmassa. **Lopuksi** tehdään tutkimuksen aineiston analyysi ja esitetään tutkimuksen keskeiset tulokset. Tutkimuksen **viimeinen luku** nivoo yhteen tutkimuksen keskeiset päätelmät, jolloin vastataan tutkimuksen päättötutkimuskysymykseen. Samalla esitetään tästä tutkimuksesta nousevat jatkotutkimusehdotukset.

1.2 Aiempaa tutkimusta ja kirjallisuutta

Tässä osiossa käydään läpi tutkimukseen keskeisesti liittyvää tutkimusta. Ensimmäiseksi tarkastellaan lentoliikenteeseen kohdistuvaa tieteellistä tutkimusta. Lentoliikenteen tutkimuksen jälkeen keskitytään institutionaalisuuteen liittyvään tieteelliseen tutkimukseen. Tutkimuksessa käsiteltävästä aihepiiristä eli lentoliikenteen institutionaalisuudesta on löydettävissä hyvin vähän aiempaa tieteellistä tutkimusta. Koen, että pro gradun tutkimusprosessin kannalta tämä on viime kädessä hyvä asia. Toki kyseistä näkökulmaa käsittelevän aiemman tieteellisen keskustelun vähäisyys voi tuoda lisähaastetta tutkimuksen tekoon. On kuitenkin huomionarvoista, että erityisesti suomalaisen tutkimuksen niukkuus aiheen ympärillä korostaa entisestään juuri tämän pro gradu - tutkimuksen tarpeellisuutta ja ajankohtaisuutta hallintotieteellisellä tutkimuskentällä.

Lentoliikenteen tutkimus

Yleisellä tasolla lentoliikenteen ilmiöitä on tutkittu kansainvälisellä tasolla melko paljon ja lentoliikenteen tutkimus on yleistynyt parin viime vuosikymmenen aikana runsaasti. Etenkin aiempaa kehittyneemmän teknologian mahdollistamat päästömittaukset ovat yleistyneet ja siten lentoliikenteen ja ilmastonmuutoksen välinen yhteys on noussut entistä vahvemmin esiin (kts. esim. Euroopan lentoturvallisuusvirasto 2019). Seuraavissa kappaleissa esitellään tämän tutkimuksen kannalta mielenkiintoista, alan aiempaa tutkimusta eri aihepiireisiin jaoteltuna.

Kuten mainittua, kansainvälistä tutkimusta aiheen ympäriltä löytyy viimeisen parin vuosikymmenen ajalta melko paljon. Tutkimusta on runsaasti muun muassa lentoliikenteen historiasta ja sen kehityksestä sekä lentoliikenteen verkostoista. Guimerà, Mossa, Turtschi, Amaral ja Wachter ovat artikkelissaan *The worldwide air transportation network: Anomalous centrality, community structure, and cities' global roles* (2003–2005) tutkineet lentoliikenneverkoston syntyä ja sen

vaikutuksia paikallisiin, kansallisiin ja kansainvälisiin talouksiin. Kirjassaan he analysoivat lentoliikenteen keskeisiä yhteisöjä. He toteavat, että lentoliikenteen yhteisörakennetta ei voida selittää pelkästään maantieteellisten rajoitteiden mukaan, vaan että myös geopoliittiset näkökulmat on otettava huomioon. He myös kertovat, että lentoliikenneverkoston epäonnistumisilla on suuri taloudellinen hinta ja vaikutus eri talouksiin ja niiden eri osa-alueisiin.

Moni lentoliikenteeseen kohdistuva tutkimus keskittyy tutkimaan kansainvälistä lentoliikennettä erityisesti sen markkinoiden synnyn ja kehittymisen näkökulmista. Muun muassa Pat Hanlon (2006–2007) on kirjoittanut kansainvälisen lentoliikenteen kehitystä kuvaavan artikkelin *Global airlines: Competition in a transnational industry*. Artikkelissaan hän kuvaa tarkkaan lentoliikenteen syntyä, kehittymistä ja sen nykytilaa eri kansainvälisillä tasoilla eri näkökulmista.

Eräs paljon tutkittu lentoliikenteen ilmiö on kansalliset rajat ylittävät lentoliikenneallianssit. Lentoliikennealliansseja on tutkittu erityisesti liiketaloudellisista näkökulmista. Muun muassa Tugores-Garcia (2013) on kirjoittanut kattavan artikkelin lentoliikennealliansseista ja niiden toimintamalleista. Lentoliikennealliansseja on analysoinut myös J. Brueckner artikkelissaan *The economics of international code sharing: An analysis of airline alliances*. Hän tutkii lentoliikenteen allianssimallin vaikutuksia alan matkahintoihin, liikenteen volyyymiin ja huoltoasteeseen.

Tieteellistä keskustelua lentoliikenteestä löytyy myös valtion roolin näkökulmasta. John Richards on tutkinut artikkelissaan *Institutions for flying: How states built a market in international aviation services* (2001) lentoliikenteen kansainvälisten markkinoiden kehittymistä ja valtioiden roolia sen kehittäjänä, sääntelijänä ja mahdollistajana. Myös Wensveen ja John ovat vuonna 2018 julkaisseet lentoliikennettä ja sen eri näkökulmia läpileikkaavan artikkelin. Artikkelissaan Wensveen ja John käsittelevät lentoliikennettä erityisesti Yhdysvaltain näkökulmasta ja siitä, kuinka lentoliikennettä on Yhdysvalloissa ajan myötä säännelty ja kehitetty. He ottavat artikkelissaan kantaa myös kansainväliseen lentoliikenteeseen ja sen markkinoihin sekä siihen, kuinka eri kansainväliset sopimukset ja konferenssit ovat vaikuttaneet lentoliikenteeseen.

Suomen kontekstissa lentoliikennettä on kuitenkin tutkittu verrattain vähän. Lentoliikenteen tutkimus keskittyy Suomessa pääosin sen liikennetekniseen toteuttamistapaan ja itse lentokoneiden tekniseen suorituskykyyn. Tästä aihepiiristä löytyy jonkin verran myös diplomitöitä viimeisten parin vuosikymmenen ajalta. Myös tietojohtamisen ja liikennesuunnittelun tieteenaloilla on tehty jonkin verran diplomitöitä aihepiiristä. Kaartinen (2013) tutki diplomityössään Suomen lentoliikennettä ja

loi sille neljä erilaista tulevaisuusskenaariota sijoittuen vuodelle 2030. Viri (2015) tutki diplomityössään kansainvälisen lentoliikenteen nykytilaa ja sen kehitysnäkymiä. Kivistö-Haverinen (2015) tutki pro gradu -tutkielmassaan Tampere-Pirkkalan lentoaseman merkitystä sitä ympäröivässä aluekehittämisessä. Kansainvälisestä näkökulmasta tutkielmia löytyy hieman, joista esimerkiksi Aumala (2019) tutki pro gradu -tutkielmassaan kyberriskien vaikutuksia Euroopan kaupallisen siviili-ilmailun kyberturvallisuuteen ja sen sääntelyyn. Honkanen (2020) on pro gradu -tutkielmassaan tutkinut globaalien politiikan mallien leviämistä ja niiden tulemistä osaksi kansallista politiikkaa Euroopan komission Single European Sky -hankkeen näkökulmasta.

Instituutiotutkimus ja organisaatioiden hybridisyyden tutkimus

Institutionaaliset teorit ovat tässä pro gradu -tutkimuksessa keskeisiä. Instituutioita on tutkittu sekä kansainvälisellä että myös kansallisella tasolla Suomessa hyvin eri lähtökohdista ja usean eri ilmiön näkökulmasta. Instituutioiden tutkimus on vaihdellut paljon riippuen ajankohdasta, milloin instituutioita on tutkittu. Instituutioiden tutkimus voidaan ajanjaksollisesti jakaa aiempaan, perinteiseen instituutioiden tutkimukseen sekä uuteen, niin kutsuttuun uusinstitutionaaliseen tutkimukseen. Näitä teoreettisia suuntauksia käsitellään tarkemmin tämän tutkimuksen teoreettisessa viitekehityksessä.

Erik Barnouw (1966–1968) on kuvannut artikkelissaan *A History of Broadcasting in the United States* radioalan kahden vallitsevan suuntauksen kehittymistä. Paul Starr (1980) on käsitellyt artikkelissaan *Medical care and the boundaries of capitalist organization* terveydenhuollon alan kehittymistä ja tapahtunutta sairaalaorganisaatioiden toistensa jäljittelyä. Mitchell Rothman (1980) on tutkinut artikkelissaan *The evolution of forms of legal education* useamman kilpailevan oikeustieteellisen koulutuksen mallin karsiutumista muutamaaan vallitsevaan suuntaukseen. Lisäksi Frumkin ja Galaskiewicz (2004) ovat tutkineet instituutioiden isomorfisuutta julkisen sektorin näkökulmasta artikkelissaan *Institutional Isomorphism and Public Sector Organizations*.

Skelcher ja Smith (2015) ovat tutkineet voittoa tavoittelemattomien organisaatioiden hybridisyyttä artikkelissaan *Theorizing Hybridity: Institutional Logics, Complex Organizations, and Actor Identities: The Case of Nonprofits*. He tutkivat artikkelissaan hybridisyyttä erityisesti voittoa tavoittelemattomien organisaatioiden toiminnassa ilmenevien institutionaalisten logiikkojen ja erilaisten toimijaidentiteettien näkökulmasta sekä ylipäätään erilaisia kompleksia hybridisiä organisaatioita.

Rajapintakeskusteluun oman mausteensa ovat tuoneet myös Alford, Hartley, Yates ja Hughes vuonna 2016 *American Review of Public Administration* -journaalissa julkaistulla artikkelillaan *Into the Purple Zone: Deconstructing the Politics/ Administration Distinction*. He tutkivat sitä, millaisena hallinnon ja politiikan rajapintojen välinen, niin sanottu ”violetti” alue on. Artikkelissaan he analysoivat sitä, miten tuo epälineaarinen ja hankalasti rajattava raja-alue näyttäytyy alueella liikkuvien henkilöiden toiminnassa ja millainen tuo kyseinen alue itsessään on.

Eräs institutionaalisten logiikkojen luonnetta ja tutkimusperinnettä jäsentelevä ja organisaatioiden hybridisyyteen viittaava artikkeli on Patricia Thorntonin ja William Ocasion *Institutional logics* (2008). He tutkivat, mitä institutionaaliset logiikat eri merkityksissä tarkoittavat, miten niitä voitaisiin vielä johdonmukaisemmin tutkia ja sitä, miten institutionaaliset logiikat ovat näyttäytyneet instituutioteorian kehityksessä. Myös Anne-Claire Pache ja Felipe Santos ovat vuonna 2013 julkaistussa artikkelissaan tutkineet hybridisten organisaatioiden institutionaalisten logiikkojen käsittelyä. He käsittelevät kirjassaan sitä, kuinka hybridioorganisaatiot, jotka ovat sisällyttäneet toimintaansa institutionaalisia logiikoita, oikeasti johtavat organisaatioita sisäisesti ja hallitsevat organisaation institutionaalisten logiikoiden erilaisuutta.

2 TUTKIMUSASETELMA

Tässä luvussa käsitellään pro gradu -tutkimuksen keskeisimpiä tavoitteita, tutkimuskysymyksiä ja tutkimuskysymysten oleellisimpia rajoituksia. Luvun alussa esitetään tutkimuksen tavoitteet ja keinot, joilla ne pyritään saavuttamaan. Tavoitteiden jälkeen käydään läpi tutkimuksen tutkimuskysymykset ja tutkimusasetelma. Näiden jälkeen esitetään tutkimuksen keskeiset rajoitukset sekä perustelut näille.

2.1 Tutkimuksen tavoite

Tutkimuksen tavoitteena on muodostaa kattava kokonaiskuva Suomen lentoliikenteen keskeisistä instituutioista ja niiden eri rajapinnoilla toimivista toimijoista. Tutkimuksessa tarkastellaan, mitkä ovat Suomessa lentoliikenteen kannalta merkittävät instituutiot ja miten ne näyttäytyvät suhteessa toisiin instituutioihin. Tutkimuksen tavoite on selkeyttää ja tehdä tunnetuksi Suomen lentoliikenteen toimijakenttää, sillä tällä hetkellä niitä yhteen kokoavaa teosta ei Suomen tieteellisestä keskustelusta löydy.

Tutkimuksessa tavoitteena on tuoda myös liikennepoliittinen keskustelu osaksi hallintotieteellistä tutkimusta sekä hallintotieteellinen keskustelu osaksi liikenteen tutkimusta. Hallintotieteellistä organisaatioiden tutkimusta tunnetaan hyvin heikosti liikenteen alalla. Hallintotieteellisellä tutkimuksella voi olla paljonkin potentiaalista annettavaa eri liikennealan hallintorakenteille, liikennejärjestelmien hallinnalle ja toimiville liikennemarkkinoille. Eri instituutioiden tunnistaminen ja niiden tyypillisten toimintamallien hahmottaminen voisi selkeyttää lentoliikenteen alan kehittämistä kokonaisuudessaan. Myös eri instituutioiden, institutionaalisten ilmiöiden sekä hybridisten organisaatioiden tutkimus voisi saada paljon hedelmällistä lisäarvoa liikennepoliittisesta näkökulmasta tarkasteltuna. Kaiken kaikkiaan koen, että tässä pro gradu -tutkimuksessa käytettävät näkökulmat ja tarkasteltava ilmiö tukevat tasapainoisesti toisiaan.

2.2 Tutkimuskysymykset

Tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen ja haastatteluaineiston vuoropuhelu rakennetaan seuraavan päätutkimuskysymyksen (1) ja sen kahden alatutkimuskysymyksen (1a, 1b) avulla:

1 Millaisena Suomen lentoliikenne näyttäytyy institutionaalisten paineiden viitekehysessä?

1a) Mitkä ovat Suomen lentoliikenteen kannalta merkittävät instituutiot?

1b) Miten institutionaaliset paineet ilmenevät lentoliikenteessä?

Tutkimuksen päätutkimuskysymys (1) on: *Millaisena Suomen lentoliikenne näyttäytyy institutionaalisten paineiden viitekehysessä?* Tutkimuksen päätutkimuskysymyksellä halutaan luoda kokonaisymmärrys Suomen lentoliikenteestä ja sen keskeisistä instituutioista. Pääkysymystä tarkastellaan institutionaalisten paineiden viitekehysessä, eli mielenkiinnon kohteena on Suomen lentoliikenteen institutionaalinen ulottuvuus. Tutkimuksessa halutaan oppia ymmärtämään, miten institutionaaliset paineet aiheuttavat lentoliikenteen organisaatioissa ja instituutioissa isomorfisuutta eli samankaltaistumista. Samankaltaistumista tutkitaan, koska tutkimuksessa halutaan oppia ymmärtämään lentoliikenteen alan institutionaalista muotoutumista ja lainalaisuuksia. Tutkimuksessa halutaankin siis saada vastaus siihen, mitä vaikutuksia institutionaaliset paineet luovat Suomen lentoliikenteelle ja millaisissa olomuodoissa ne ilmenevät.

Päätutkimuskysymykseen vastataan ja paneudutaan sen jälkeen, kun tutkimuksen kahteen alatutkimuskysymykseen on vastattu. Tutkimuksen pääkysymykseen vastataan siis kahden alatutkimuskysymyksen (1a, 1b) avulla. Jotta päätutkimuskysymykseen voidaan saada koherentti vastaus, pyritään ensimmäiseksi luomaan ymmärrystä aihepiiristä vastaamalla tutkimuksen ensimmäiseen alakysymykseen. Tutkimuksen ensimmäinen alakysymys (1a) on: *Mitkä ovat Suomen lentoliikenteen kannalta merkittävät instituutiot?* Tutkimuksen ensimmäisellä apukysymyksellä kartoitetaan Suomen lentoliikenteen kannalta keskeisiä instituutioita. Tutkimuksessa selvitetään itsenäisellä tiedonhaualla, mitä toimijoita Suomesta löytyy lentoliikenteen parista. Tiedonhakua tehdään lentoliikenteen eri viranomaisten ja alan muiden toimijoiden internet-sivuilta. Tarkoituksena on selvittää miten toimijat sijoittuvat kokonaisuudessa instituutioiden kentälle.

Toinen tutkimuksen alatutkimuskysymyksistä (1b) on ”*Miten institutionaaliset paineet ilmenevät lentoliikenteessä?*” Toisella alatutkimuskysymyksellä halutaan selvittää, millaisia institutionaalisia paineita Suomen lentoliikenteessä ilmenee. Alatutkimuskysymys on tärkeä osa tutkimusta siksi, että

sillä havainnollistetaan lentoliikenteen alalla ilmenevien instituutioiden eroavaisuuksia. Toiseen alatutkimuskysymykseen vastataan teorialähtöisesti institutionaalisten paineiden näkökulmasta. Tutkimuksessa kerättyä haastattelumateriaalia käsitellään teorialähtöisesti aiemman tutkimuksen perusteella muodostetussa institutionaalisten paineiden viitekehyksessä.

2.3 Tutkimuskysymysten keskeiset rajaukset

Jotta tutkimuskysymykset esittäytyvät lukijalle tarpeeksi selkeinä, niin on syytä tuoda ilmi myös niiden keskeisimpiä rajoituksia. On tärkeää huomioda, että tämän pro gradu -tutkimuksen tavoitteena ei ole perehtyä yksittäiseen organisaatioon yksityiskohtaisesti. Kyseessä ei ole case-tutkimus, jossa mielenkiintona on tutkia esimerkiksi yksittäistä lentoliikenteen yritystä tai viranomaista tapauskohtaisesti. Tutkimuksessa kuvataan lentoliikenteen eri instituutioita, jotka muodostuvat eri organisaatioiden joukoista. Tutkimuskysymyksillä ei ole siis tarkoitus tutkia erityisellä huomiolla yksittäisiä toimijoita ja niiden toimintamalleja. Tarkoituksenmukaista tässä tutkimuksessa on tutkia keskenään samankaltaisista ja samoja toimintamalleja omaavista organisaatioista koostuvia joukkoja, eli instituutioita.

Tutkimuskysymykset keskittyvät käsittelemään erityisesti Suomen lentoliikennettä. Tutkimuksessa ei ole ensisijaisena tarkoituksena käsitellä lentoliikennettä koko maailman laajuisena ilmiönä. On toki syytä huomata, että lentoliikenne on varsin globaali liikennemuoto ja siten myös täysin riippuvainen globaaleista kytköksistä eri valtioihin. Tästä syystä ylikansalliset toimijat ja eri toimijoiden harjoittama ylikansallinen sääntely ovat mukana tämän tutkimuksen tarkastelussa niiltä osin, mikä vaikutus niillä on Suomen lentoliikenteeseen. Tutkimuskysymyksillä pyritään siis rajaamaan päähuomio Suomen lentoliikenteeseen.

On syytä huomata, että koska lentoliikenteestä ei löydy Suomesta juuri lainkaan hallintotieteellistä tutkimusta, asettaa se tälle tutkimukselle omat haasteensa. Tieteellisen tutkimuksen tekemistä hyödyttää yleensä se, että tutkimusaiheesta on löydettävissä jotain perustavalaatuista aiempaa tutkimusta. Koska lentoliikenteen tutkimus on ollut hyvin vähäistä Suomessa, halutaan tällä tutkimuksella muodostaa kattava kokonaiskuva Suomen lentoliikenteen institutionaalisista paineista. Tarkoituksena on tarkastella lentoliikenteen alan instituutioita ja niiden muodostamaa kokonaisuutta ylhäältä niin sanotusti lintuperspektiivistä käsin. Tutkimuskysymykset on näin ollen päätetty säilyttää tarpeeksi yksinkertaisina ja selkeinä mahdollisia jatkotutkimusmahdollisuuksia varten

3 METODOLOGISET VALINNAT

Tässä osiossa käsitellään tutkimuksen keskeiset metodologiset valinnat. Metodologiset valinnat on tehty siten, että ne tukevat pro gradun tutkimusprosessin toteuttamista mahdollisimman hyvin. Tutkimuksessa käytettyjä tutkimusmetodeja on tarkasteltu säännöllisesti tutkimuksen edetessä ja tarpeen tullen hiottu tukemaan tutkittavaa ilmiötä paremmin.

3.1 Tieteenfilosofiasta

Jotta tieteellisen tutkimuksen löydökset olisivat tarpeeksi syvällisiä, on tutkimuksessa tärkeää ottaa huomioon ja pohtia sen tieteenfilosofisia kytköksiä. Tieteenfilosofisella pohdinnalla voidaan perustella sitä, miksi tutkimuksessa on päätetty tehdä tiettyjä tutkimusta ohjaavia, tutkimusstrategisia valintoja (Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 1997, 137). Alkuun on siis syytä tarkastella sitä, mihin tieteenfilosofisiin suuntauksiin tämä pro gradu -tutkimus kytkeytyy.

Tässä tutkimuksessa tieteenfilosofisena lähtökohtana on metodologinen dualismi. Metodologinen dualismi pohjautuu siihen oletukseen, että organisaatioiden, erilaisten ryhmien, verkostojen ja ihmisten välisen vuorovaikutuksen tutkiminen on perusteltua. Metodologinen dualismi käsittää ihmistieteiden tutkimisen siten, että ihmistieteiden tutkimukselle on löydettävissä omat, luonnontieteistä merkittävästi poikkeavat lähestymistavat. (Raatikainen 2004, 12.) Ontologinen monismi ei käsitä ihmistieteiden tutkimusta, vaan käsittää ainoana todellisuutena luonnontieteiden tutkimisen (Raatikainen 2004, 11). Metodologinen monismi on ontologisen monismista poiketen positiivisempi lähestymistapa ihmistieteiden tutkimiselle, joka käsittää, että ihmistieteiden ja luonnontieteiden lähestymistapojen välillä ei ole jyrkkää eroa, vaan ihmistieteitä tulisi lähestyä pohjimmiltaan samoin keinoin kuin luonnontieteitäkin (Raatikainen 2004, 12).

Metodologinen dualismi on peräisin ontologisesta dualismista, joka käsittää ihmistieteiden tutkimisen relevanttina. Metodologisen dualismin mukaan luonnontieteet ja ihmistieteet poikkeavat yleisiltä metodologisilta periaatteiltaan toisistaan. Karkeasti jaoteltuna luonnontieteissä tavoitteena on pyrkiä selittämään tutkittavaa ilmiötä, kun ihmistieteissä tavoitteena on pyrkiä ymmärtämään puhtaasti tutkimuskohdetta. (Raatikainen 2004, 12.) Tässä tutkimuksessa pyrkimyksenä on tuottaa lisää ymmärrystä Suomen lentoliikenteen instituutioista, jotka taas koostuvat useista eri organisaatioista ja ihmisten tuottamasta toiminnasta.

Ihmistieteiden tutkimuksessa ei siis pyritä luonnontieteiden tavoin selittämään tai ennustamaan ilmiöitä, vaan ymmärtämään tutkittavaa kohdetta mahdollisimman hyvin (Raatikainen 2004, 86–87). Ihmistieteet on joskus ymmärretty eroavan muista tieteenlajeista sen holistisuuden takia. Holistisuudella ihmistieteissä on ymmärretty, että asiat liittyvät aina kokonaisuuksiin ja ne ovat aina tietyin tavoin sidoksissa toisiinsa. (Raatikainen 2004, 87.) Tässä tutkimuksessa on vahva holistinen ote, kun tutkitaan lentoliikenteen instituutioiden muodostumista eri organisaatioiden isomorfismin seurauksena ja lentoliikenteessä esiintyviä institutionaalisia paineita, jotka ovat pohjimmiltaan aina ihmistoiminnan aiheuttamia.

3.2 Kvalitatiivinen tutkimus

Tutkimus toteutetaan kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Kvalitatiivisen tutkimuksen tavoitteena on oppia ymmärtämään tutkittavaa kohdetta mahdollisimman kokonaisvaltaisesti (Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 2009, 161). Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on kvantitatiiviseen tutkimukseen verrattuna tärkeämpää keskittyä melko pieneen määrään aineistoa ja perehtyä siihen mahdollisimman perusteellisesti (Eskola ja Suoranta 1998). Kvalitatiivisessa tutkimuksessa mielenkiintona on oppia ymmärtämään tutkittua ilmiötä syvällisesti, tekemättä kantaaottavia yleistyksiä tutkitusta kohteesta muuten. Tästä syystä tätä tutkimusta ei haluta toteuttaa esimerkiksi kvalitatiivisena kyselylomaketutkimuksena valittua laajemmalle vastaajajoukolle, koska silloin tutkimuksen toteuttamistapa ja tarkoituksenmukaisuus tutkimuskohteeseen verrattuna eivät olisi linjassa.

Kvalitatiiviselle tutkimukselle on ominaista keskittyä hyvin harkinnanvaraiseen otantaan tapauksia. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkittavia tapauksia on useimmiten pieni määrä ja niihin perehdytään yleensä hyvin perusteellisesti ja kattavasti. Tällöin kvalitatiivisen tutkimuksen tieteellisenä mittapuuna ei ole kvantitatiivisen tutkimusperinteen tapaan tutkittavien tapausten määrä, vaan niiden laatu ja edelleen tapausten kattava käsitteellistäminen. (Eskola ja Suoranta 1998.)

Eskolan ja Suorannan (1998) mukaan toinen kvalitatiivisen tutkimuksen ominaispiirre on sen hypoteesittomuus. Kvantitatiiviseen tutkimukseen verrattuna kvalitatiivisessa tutkimuksessa ei aseteta sitovia ennakko-olettamuksia tutkimuksen tuloksista, vaikkakin täysin absoluuttisesti ilman ennakkohavaintoja on kvalitatiivista tutkimusta mahdotonta tehdä. Tämä liittyy osittain myös kvalitatiivisen tutkimuksen prosessimuotoisuuteen: laadullisessa tutkimuksessa on tyypillistä, että tutkimus etenee prosessimaisesti. Tutkimussuunnitelma elää tutkimusprosessin edetessä ja voi

muuttua paljonkin, kun tutkittavaan tapaukseen ja aiheeseen perehdytään aiempaa syvemmin. (Eskola ja Suoranta 1998.) Tässäkin pro gradussa tutkimussuunnitelma on kypsynyt ja muuttunut tutkimusprosessin edetessä ja sisällönanalyysiä on kehitetty teoreettisen viitekehyksen tarkentuessa.

Kvalitatiivisen tutkimuksen merkittävänä haasteena pidetään usein sen luotettavuutta (Eskola ja Suoranta 1998). Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkijalla on mahdollista liikkua hyvinkin vapaasti sisällönanalyysin, teoreettisen viitekehyksen ja johtopäätösten välillä, kun taas kvalitatiivisen tutkimusmetodissa tämä ulottuvuus on paljon rajoitetumpaa. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkijalla on suuri vastuu tutkimusprosessin aikana tekemien ratkaisujen tarkoituksenmukaisuusharkinnasta sekä analyysin kattavuudesta ja luotettavuudesta.

3.3 Aineistonkeruu

Tässä osiossa käsitellään tutkimuksen aineistonkeruuta. Tutkimuksen empiirinen aineisto koostuu ilmailuhallinnon eri organisaatioilta saatavasta lentoliikennettä kuvaavasta statistiikasta sekä muusta aineistosta ja ilmailuhallinnon parissa toimiville virkamiehille tehtävistä haastatteluista. Ensimmäiseksi tässä osiossa kuvataan tutkimuksen ensimmäisen apututkimuskysymyksen liittyvää aineistonkeruuta. Empiirinen aineisto koostuu tässä vaiheessa pääasiassa joukkotiedotuksen tuotteista. Aineistonkeruun toinen osa liittyy tutkimuksen toiseen apututkimuskysymyksen, jolloin aineistonkeruu toteutetaan temahaastatteluin eliittihaastattelumetodina.

Joukkotiedotuksen tuotteista

Kirjalliset aineistonkeruumenetelmät voidaan jakaa yksityisiin dokumentteihin ja joukkotiedotuksen tuotteisiin (Tuomi ja Sarajärvi 2018). Tämän tutkimuksen ensimmäiseen apututkimuskysymyksen **1a) ”Mitkä ovat Suomen lentoliikenteen kannalta merkittävät instituutiot?”** kerätään empiirinen aineisto joukkotiedotuksen tuotteista. Joukkotiedotuksen tuotteet voivat olla esimerkiksi lehtiartikkeleita, uutisia, tiedotteita, mielipidekirjoituksia ja blogitekstejä. Joukkotiedotuksen tuotteisiin voidaan käyttää perinteisiä sisällönanalyysimenetelmiä ja niitä voidaankin tutkia todella monipuolisesti (Tuomi ja Sarajärvi 2018).

Lentoliikennettä kuvaavaa statistiikkaa, kuten lentoliikenteen kapasiteettia, kasvua ja kansainvälisiä eroavaisuuksia käsitteleviä tilastotietoja käytetään erityisesti lentoliikenteen nykytilan ja sen historian ymmärrettävyyden parantamiseksi. Tilastoaineistoa hankitaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n tietokannoista sekä liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Finavia Oyj:n Suomea

koskevista tietokannoista. Tilastoaineistoa ei käytetä osana tutkimuksen tulosten analysointia, vaan sitä käytetään pääasiassa tueksi aihealueen ymmärtämisessä.

Koska tällä hetkellä lentoliikenteen organisaatioista ei löydy yhteen kokoavaa sivustoa tai listausta, on suuri osa organisaatioihin kohdistuneesta tiedonhausta ollut itsenäistä selvitystyötä. Instituutioiden hahmottamiseksi organisaatioita on etsitty eri viranomaisten, kuten liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien verkkosivuilta. Tiedonhakuja on tehty runsaasti eri hakusanoin internetistä, jolloin tiedonhaussa on luotettu eri lentoliikenteen tunnettujen toimijoiden virallisiin tiedotteisiin, verkkosivustoihin ja artikkeleihin. Myös luotettavia uutissivustoja on käytetty hyödyksi selvitetessä lentoliikenteen historiaa, nykytilaa ja tulevaisuutta.

Tiedonhaussa on käytetty muun muassa seuraavia hakusanoja ja niiden muunnelmia:

lentoliikenne, Suomen lentoliikenne, ilmailu, siviili-ilmailu, ilmailun sääntely, lentoliikenteen sääntely, lentoliikenteen yritykset, lentoliikenteen oppilaitokset, lentokonetekniikka, lentokoneasentaja, lentäjäkoulutus, lentoyhtiöt Suomessa, lentoyhtiöallianssit, lentoyhtiöiden konkurssit, lentoasemat Suomessa, ilmailun turvallisuus, lentoliikenteen turvallisuus

Lisäksi tiedonhakuja on tehty internetistä englannin kielellä. Englannin kielellä tehtävissä hauissa on käytetty seuraavia hakusanoja ja niiden muunnelmia:

aviation, civil aviation, aviation history, civil aviation history, airplanes, air transports, airlines, aviation regulation, global aviation, aviation security, aviation markets, aviation industry, airline alliances

Eliittihaastatteluista

Tutkimuksen empiirisen aineiston toinen osuus koostuu ilmailuhallinnon parissa toimiville virkamiehille tehdyistä haastatteluista. Aineistoa kerättiin teemahaastattelumenetelmin tutkimuksen toiseen apututkimuskysymykseen 1b) ”Miten institutionaaliset paineet ilmenevät lentoliikenteessä?”. Haastattelut toimivat tutkimuksen muun empiirisen aineiston tukena ja syvensivät myös tutkijan omaa käsitystä tutkittavasta ilmiöstä.

Haastatteluja on tehty liikenne- ja viestintävirasto Traficomien virkamiehille (3 kappaletta) ja valtioneuvoston kanslian omistajaohjauksen parissa työskenteleville virkamiehille (3 kappaletta). Tutkimuksessa otettiin alun perin yhteyttä liikenne- ja viestintäministeriöön haastateltavien

hankkimiseksi, mutta asiasta keskusteltaessa liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta löydettiin juuri tämän tutkimuksen aihepiirin tuntevat ja hallitsevat virkamiehet. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista haastateltavaksi tulivat ilmailun johtava asiantuntija Matti Tupamäki, lentopaikat ja turva-asiat -yksikön päällikkö Jari Nurmi ja lentokelpoisuus, lupakirjat ja kelpoisuudet -yksikön päällikkö Jukka Sironen. Nämä kaikki kolme tutkimushaastattelua äänitettiin ja virkamiehiltä saatiin luvat käyttää äänitteitä tutkimusprosessissa.

Valtioneuvoston kansliasta etsittiin ilmailualan yhtiöiden omistajaohjauksesta vastuussa olevat virkamiehet, joita pyydettiin tutkimukseen haastateltavaksi. Tutkimukseen haastateltavaksi tulivat finanssineuvos Minna Pajumaa (Finavia, Finnair), johtava asiantuntija Markus Katara (Finavia, Finnair) sekä erityisasiantuntija Mia Rainio (Suomen Ilmailuopisto). Tutkimushaastattelu toteutettiin ryhmähaastatteluna, jolloin keskusteltuun saatiin kaikki kolme virkamiestä yhtäaikaisesti. Ryhmähaastattelua ei äänitetty, virkamiesten toiveiden mukaisesti, joten tutkimushaastattelusta ei ole käytössä äänitemateriaalia. Haastattelun aikana tehtiin virkamiesten kommentteihin perustuen muistiinpanoja, joita käytetään tässä tutkimuksessa sovitusti.

Alun perin haastateltavia oli tarkoitus saada yhteensä noin 8-12 kappaletta. Haastatteluihin oli tarkoitus pyytää mukaan haastateltavia useammasta eri organisaatiosta kuin mihin lopulta päädyttiin. Poikkeuksellisen yhteiskunnallisen tilan vuoksi haastateltavien saaminen vaikeutui huomattavasti, jolloin haastateltavien määrä putosi alkuperäisestä suunnitelmasta kuuteen haastateltavaan. Lisäksi tutkijan oma haasteellinen elämäntilanne aiheutti sen, että tutkimuksenteko hankaloitui huomattavasti. Tutkimushaastatteluiden lopullinen määrä kuitenkin tarjosi tutkijalle tilaisuuden käyttää alun perin haastatteluihin varattua aikaa vapaammin muuhun aineistonhankintaan.

Koska tutkimuksessa tehdyt haastattelut on kohdistettu kokeneisiin ja merkittävässä asemassa oleviin asiantuntijoihin eli tässä tapauksessa valtionhallinnon virkamiehiin ja virkamiesjohtoon, voidaan tutkimushaastatteluiden todeta olevan eliittihaastatteluja. Eliittihaastattelu ovat tutkimushaastattelun muoto, jossa haastattelut kohdistetaan henkilöihin, jotka toimivat haastateltavan asian parissa joko yhteiskunnallisesti, taloudellisesti tai sosiaalisesti merkittävällä tasolla. Eliittihaastattelun haastateltavilla on organisaatiossaan paras tuntemus tutkittavasta aiheesta ja he osaavat tarkastella asiaa syvällisesti yhteiskunnallisesta ja lainsäädännöllisestä näkökulmasta. (Mykkänen 2001, 109–111.)

Eliittihaastatteluiden haasteena pro gradun tutkimushaastattelumetodiksi voi olla se, että haastateltavilla henkilöillä on yleensä käytössään haastattelulle hyvin rajallinen aika. Lisäksi

eliittihaastattelun haastateltavia voi olla hyvin haasteellista tavoittaa mukaan tutkimukseen, jolloin tutkimusprosessi saattaa muuttua alkuperäisestä suunnitelmasta. Eliittihaastattelu vaatii haastattelumuotona tutkijalta paljon, sillä tutkijan täytyy olla hyvin joustava aikataulujen suhteen sekä hänen täytyy suunnitella haastattelut huolella etukäteen. Eliittihaastattelu voi myös sokaista tutkijan haastatteluaineiston kriittiseltä tarkastelulta, jolloin tutkija ottaa haastateltavien vastaukset liian annettuina. (Mykkänen 2001, 109–111.)

Eliittihaastattelut tuottivatkin osin hankaluuksia tutkimusprosessille. Tavoitteen mukaisia haastateltavia ei saatu mukaan tutkimukseen, koska osa potentiaalisista haastateltavista eivät kokeneet olevansa tarpeeksi asiantuntevia tähän tutkimukseen. Haasteeksi osoittautui se, että osa henkilöistä tai kohdeorganisaatioista eivät vastanneet yhteydenottoihin ollenkaan. Lisäksi haasteeksi muodostui koronapandemian vaikutukset työskentelyyn, jolloin kaikkia haastatteluita ei voitu järjestää muuten kuin etäyhteyden varassa. Tutkimukseen osallistuneet haastateltavat olivat tosin hyvin proaktiivisia osallistumaan mukaan tutkimukseen ja tarjoutuivat avustamaan tutkijaa, mikäli jokin asia jäisi jälkikäteen mietityttämään. Lisäksi heidän aikataulunsa eivät haitanneet haastatteluiden järjestämistä, vaan haastattelut saatiin järjestettyä tehokkaasti ja riittävän mittaisina.

Tutkimuksessa toteutetut eliittihaastattelut ovat puolistrukturoituja. Puolistrukturoitu teemahaastattelu on strukturoidun ja vapaan haastattelun välimuoto. Puolistrukturoidussa teemahaastattelussa haastatteluille on luotu teemahaastattelurunko, jota seurataan teemoittain tilanteen mukaan. Tämä antaa tutkijalle vapauden poiketa haastattelun kysymysjärjestyksestä tilanteen vaatimalla tavalla. (Hirsjärvi ym. 2009, 208.) Teemahaastattelun etuna on myös se, että etukäteen asetettuja kysymyksiä voidaan tarvittaessa tarkentaa ja syventää, mikäli haastattelutilanne niin vaatii (Tuomi ja Sarajärvi 2018).

Tässäkin tutkimuksessa haastatteluihin valmistauduttiin hyvin, mutta haastateltavien henkilöiden henkilökohtaiset tavat vastata ja kertoa asioista poikkesivat toisistaan paljon, jolloin tutkijan täytyi poiketa suunnitellusta teemahaastattelurungosta. Lisäksi osalla haastateltavista ei ollut antaa näkemystä kaikkiin laadittuihin haastattelukysymyksiin, minkä seurauksena niitä ei saatettu käyttää haastattelussa ollenkaan. Teemahaastattelut onnistuivat kuitenkin melko sujuvasti teemahaastattelurungosta poikkeamisesta huolimatta. Tutkimushaastatteluilla oli aineistollisen käytön lisäksi arvoa myös tutkijalle opettavaisessa mielessä, sillä ne avasivat uusia näkökulmia esimerkiksi lentoliikenteen eri toimijoihin ja alan sääntelyyn liittyen. Haastatteluiden pohjana käytetty teemahaastattelurunko on löydettävissä tämän tutkimuksen liitteistä (liite 1).

3.4 Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen aineistonanalyysi ja tuloksien käsittely tapahtuu kolmijakoisesti tutkimuksessa ollessa mukana kolme eri tutkimuskysymystä. Tuloksien käsittelyn kolmijakoisuudella tarkoitetaan sitä, että jokaisen tutkimuskysymyksen aineiston analyysille on valittu oma tutkimusmenetelmänsä. Tällä valinnalla on pyritty siihen, että monipuolisilla tutkimusmenetelmillä saataisiin kaikki hyöty irti tutkimusaiheesta, tutkittavan kohteen ollessa hallintotieteen tutkimuskentällä toistaiseksi vain vähän tutkittu. Sisällönanalyysimenetelmillä ylipäättään halutaan tiivistää ja järjestää tutkimuksen aineisto tiiviimpään muotoon, jotta se olisi mahdollisimman informatiivinen (Tuomi & Sarajärvi 2018).

Kun tutkimuksessa on mukana useampi erilainen aineiston analyysimenetelmä, niin tutkijan täytyy perehtyä analyysimenetelmiin syvällisesti. Valittujen analyysimenetelmien tarkoituksenmukaisuus tulee perustella huolellisesti ja niiden erityispiirteet tulee ottaa huomioon. Myös valittujen analyysimenetelmien rajoitukset ja niiden muita haasteita tuovat erityispiirteet täytyy ottaa huomioon tutkimusta tehdessä.

Aineistolähtöinen sisällönanalyysi

Tutkimuksen aineiston sisällönanalyysin ensimmäinen osa toteutetaan aineistolähtöisesti. Tutkimuskysymystä varten tehtävä aineistonkeruu tapahtuu itsenäisellä tiedonhaulla. Tiedonhaun ja siitä koostuvan aineiston sisällönanalyysin avulla muodostetaan kokonaiskuva Suomen lentoliikenteen instituutioista, jolloin vastataan tutkimuksen ensimmäiseen alatutkimuskysymykseen **(1a) ”Mitkä ovat Suomen lentoliikenteen kannalta merkittävät instituutiot?”**. Ensimmäisessä apututkimuskysymystä analysoitaessa ei käytetä valmista analyysirunkoa, vaan aineisto analysoidaan ja jäsennellään puhtaasti aineistosta nousevien ilmiöiden perusteella.

Aineistolähtöistä sisällönanalyysiä voidaan kutsua induktiiviseksi. Induktiivinen sisällönanalyysi tarkoittaa tutkimuksen etenemistä yksittäisistä havainnoista kohti niistä tehtäviä, laajempia ja yleisluontoisempia väitteitä. (Eskola ja Suoranta 1998, 83.) Aineistosta etsitään yhteneväisyyksiä, eroavaisuuksia ja erilaisia esiin nousevia ilmiöitä. Induktiiviselle tutkimukselle tyypillistä on se, että tutkijan on haasteellista tehdä aineiston käsittelyä ilman teoreettista ulottuvuutta. Tutkijan on kuitenkin samaan aikaan mahdotonta pysyä absoluuttisesti ilman ennakko-oletuksia aineiston teoreettisesta ulottuvuudesta. (Tuomi ja Sarajärvi 2002, 98.)

Vaikka aineistolähtöistä sisällönanalyysimenetelmää käytetään monipuolisesti erilaisissa kvalitatiivisissa tutkimuksissa, niin sillä voidaan katsoa olevan yleisesti tietynlaisia erityispiirteitä. Milesin ja Hubermanin (1994) mukaan aineistolähtöisessä sisällönanalyysissä on kolme vaihetta, joita ovat

1. **Aineiston redusointi eli pelkistys;**
2. **Aineiston klusterointi eli ryhmittely; ja**
3. **Abstrahointi eli teoreettisen käsitteiden muodostus.**

Aineiston redusoimisessa pyritään pelkistämään aineisto yksinkertaisempaan, informatiivisempaan tiiviiseen muotoon. Aineiston klusterointivaiheessa aineisto ryhmitellään eri osiin, jolloin aineistosta etsitään yhteneväisyyksiä ja eroavaisuuksia. Lopulta aineiston abstrahoinnissa aiemmin klusteroitu aineisto käsitteellistetään, jolloin aineistosta etsitään tutkimuksen kannalta tärkeät tiedot ja muodostetaan niiden avulla teoreettisia käsitteitä. (Tuomi ja Sarajärvi 2018).

Teorialähtöinen sisällönanalyysi

Tutkimuksen aineistonanalyysin toisessa osuudessa yhdistetään tutkimuksen aineistoon teoreettinen näkökulma, jolloin aineisto analysoidaan teorialähtöisesti. Teorialähtöisellä sisällönanalyysillä vastataan tutkimuksen toiseen alatutkimuskysymykseen **1b) ”Miten institutionaaliset paineet ilmenevät lentoliikenteessä?”**. Toisen alatutkimuskysymyksen vastaamiseen otetaan mukaan aineiston toinen osa eli tutkimushaastattelumateriaalit. Tutkimushaastattelumateriaali on litteroitu eli kirjoitettu auki puhtaaksi tekstiksi.

Teorialähtöisellä sisällönanalyysimenetelmällä aineisto analysoidaan aiemmin luodulla käsitteistöllä, joka voi olla esimerkiksi jokin teoria, teoreettinen malli tai käsitteellinen järjestelmä (Tuomi ja Sarajärvi 2018). Teorialähtöisessä sisällönanalyysimenetelmässä ensimmäiseksi muodostetaan analyysirunko, johon kootaan aineistosta asioita, jotka kuuluvat analyysirunkoon. Analyysirungon ulkopuolelle voidaan koota muita aineistosta esille nousevia, aineistolähtöisen sisällönanalyysimenetelmän periaattein analysoitavia asioita. Teorialähtöisellä sisällönanalyysimenetelmällä halutaan tutkimuksessa varmistaa valitun teoriapohjan ja empiirisen aineiston keskinäinen vuoropuhelu. Aineisto teemoitellaan analyysirunkoon eli jaetaan osioihin valitun teoriapohjan mukaisesti. Teemoittelu tehdään, jotta aineistosta ilmenisi tutkimusongelmaa

avaavia teemoja. Jotta teemoittelu onnistuu, vaatii se kerätyn empirian ja teorian aktiivista keskinäistä vuorovaikutusta (Eskola ja Suoranta 2011).

Analyysirunko muodostetaan DiMaggion ja Powellin (1983) artikkelissa *The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields* määritellyistä kolmesta isomorfisuuden prosessista (pakottava, jäljittelevä ja normatiivinen). Litteroidusta teemahaastatteluaineistosta kerätään näihin neljään osioon kuuluvaa aineistoa, joka ilmentää ja kuvaa kyseistä ilmiötä. Aineiston analyysiä ohjaa tässä kysymyksessä siis aikaisemman aineistolähtöisen sisällönanalyysimenetelmän sijaan etukäteen luotu teoreettinen analyysirunko. Teoreettinen sisällönanalyysimenetelmä on menetelmänä siis deduktiivinen, jolloin analyysissä edetään niin sanotusti yleisestä yksittäiseen (Sarajärvi ja Tuomi 2018).

Päätutkimuskysymykseen vastaaminen

Tutkimuksen päätutkimuskysymykseen **(1)** ”*Millaisena Suomen lentoliikenne näyttäytyy institutionaalisten paineiden viitekehyksessä?*” vastataan aineistonanalyysin kolmannessa eli viimeisessä osuudessa. Tässä vaiheessa tutkimusta otetaan niin sanotusti askel taaksepäin ja katsotaan suuremmassa kuvassa jo aiemmin analysoitua tutkimusaineistoa ja teoreettista viitekehystä. Tässä vaiheessa tutkimusta pohditaan, kuinka alatutkimuskysymysten tulokset vastaavat yhdessä tutkimuksen päätutkimuskysymykseen.

Päätutkimuskysymykseen vastataan kahden alatutkimuskysymyksen (1a ja 1b) avulla. Aiemmin eri tavoin analysoidut alatutkimuskysymykset ovat tutkimuksen tapoja jäsentää aineisto- ja teorialähtöisiä tuloksia ja lopullinen päätutkimuskysymys pyrkii kuvaamaan tutkittavaa ilmiötä kokonaisuutena. Päätutkimuskysymyksen käsittelyn voidaankin ajatella olevan alatutkimuskysymyksiä erilaisten sisällönanalyysimenetelmien vuoksi sekoitus aineisto- ja teorialähtöistä sisällönanalyysimenetelmätapaa. Päätutkimuskysymykseen kuitenkin vastataan varsinaisesti tutkimuksen johtopäätöksissä, jolloin erillistä sisällönanalyysiä ei enää tehdä.



Kuvio 1. Päättökysymykseen (1) vastaaminen

Kuviossa 1 on esitetty ne menetelmät, joiden avulla pyritään vastaamaan tutkimuksen päättökysymykseen. Tutkimuksen alatutkimuskysymyksiin 1a ja 1b vastataan ensimmäiseksi, minkä jälkeen muodostetaan ymmärrys päättökysymyksen vastaukseksi. Alatutkimuskysymykseen (1a) *”Mitkä ovat Suomen lentoliikenteen kannalta merkittävät instituutiot?”* vastataan aineistolähtöisesti. Alatutkimuskysymykseen 1b) *”Miten institutionaaliset paineet ilmenevät lentoliikenteessä?”* vastataan teorialähtöisesti. Tutkimuksen johtopäätökset muodostavat sen lopulliset vastaukset päättökysymykseen.

3.5 Tutkimuksen luotettavuus

Tässä osiossa pohditaan tämän pro gradu -tutkimuksen luotettavuutta. Laadullista tutkimusta tehtäessä tutkija joutuu pohtimaan tutkimuksen luotettavuutta sen joka vaiheessa (Eskola ja Suoranta 1998, 209). Tärkeä tapa lisätä tutkimuksen luotettavuutta on kuvata tutkimusprosessin kulku mahdollisimman tarkasti (Tuomi ja Sarajärvi 2002, 138–139). Tästä syystä tavoitteena on kuvata

tutkimuksen luotettavuutta tutkimuksenteon joka vaiheessa, jotta tutkimuksen kulusta saadaan mahdollisimman tarkka kokonaiskuva.

Tutkimuksessa käytettävän aineiston ensimmäinen osa eli lentoliikenteen tilastot ja muu tutkimusmateriaali on kerätty ilmailuhallinnon parissa työskenteleviltä viranomaisilta. Tutkimuksessa käytettävä aineisto on luotettavaa, sillä ne on kerätty alan viranomaisilta sekä muilta keskeisiltä toimijoilta, kuten eri lentoyhtiöiltä ja tutkimusverkostoilta. Aineiston luotettavuutta lisää sen perustuminen laajalti kerättyyn dataan. Tutkimuksen aineiston luotettavuutta lisää myös sen ajankohtaisuus, sillä tutkimuksessa on käytetty vain mahdollisimman uutta tilastoaineistoa, kaikista uusimpia hankkeita ja tutkimuksia. Aineiston tuoreus varmistaa tutkimusaiheen käsittelyn aiheen mukaisella näkökulmalla ja ajankohtaisella tiedolla. Näiden tekijöiden lisäksi aineiston luotettavuutta parantaa sen läpinäkyvyys ja kaikille julkinen saatavuus eri toimijoiden verkkosivuilta.

Kerätyn haastatteluaineiston luotettavuutta edesauttaa haastatteluiden toteutukset lentoliikenteen hallinnonalalla työskentelevien kokeneiden ja pätevien toimijoiden kanssa. Haastatelluilla virkamiehillä ja toimihenkilöillä on jokaisella asemansa puolesta oma ajankohtaisin tieto tässä tutkimuksessa tutkittavista ilmiöistä, joten he osaavat vastata tutkimushaastattelussa esitettyihin kysymyksiin parhaiten. Tutkimuksessa ei ole ollut tarkoitus haastatella kattavasti eri lentoliikenteen alan toimijoita, vaan vain sellaisia toimijoita, jotka ovat asemansa puolesta parhaita haastateltavia juuri tähän tutkimukseen. Tutkimushaastattelut toimivat muun aineiston tukena, jolloin tutkittavasta ilmiöstä saadaan monipuolista tarkastelua kestävä käsitys

Tutkimuksen haastattelut toteutettiin yksilö- ja ryhmähaastatteluina. Ensimmäinen tutkimushaastatteluista toteutettiin paikan päällä liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa, jossa haastattelu pidettiin suljetussa kokoustilassa. Tämä tutkimushaastattelu äänitettiin ja litterointiin talteen haastateltavan luvalla, jolloin haastattelumateriaali on vapaasti käytössä tähän tutkimukseen. Kaksi muuta Traficomien virkamiehiin kohdistettua yksilöhaastattelua järjestettiin koronapandemian etäyölinjausten ja haastateltavien kiireisten aikataulujen takia etähaastatteluina Skypen välityksellä. Myös nämä kaksi haastattelua äänitettiin ja litteroitiin tutkimuskäyttöön haastateltujen virkamiesten luvalla. Haastatellut virkamiehet toimivat jokainen ilmailun parissa mutta eri yksiköissä, joten ilmailun alasta ja sen viranomaissääntelystä saatiin kattava kuva tätä tutkimusta varten.

Kolme muuta tutkimushaastattelua toteutettiin ryhmähaastattelua paikan päällä valtioneuvoston kansliassa. Tätä haastattelua ei äänitetty, virkamiesten pyynnöstä, mutta haastattelusta kirjoitettiin kattavat muistiinpanot. On syytä huomata, että äänitemateriaalin puuttuminen ryhmähaastattelusta

saattaa jättää tämän tutkimuksen käytössä olevaan aineistoon aukkoja. Tutkimushaastattelun aikana kirjoitetut muistiinpanot ovat paikoittain tutkijan oma sen hetkinen tulkinta haastateltavien vastauksista tutkimuskysymyksiin, joten niiden tulkitseminen haastatteluiden jälkeen on erilaista verrattuna litteroidun aineiston tulkintaan. Vaikka ryhmähaastattelua ei äänitetty, sen tähän tutkimukseen tuomaa lisäarvoa ei voi kiistää. Haastateltavat virkamiehet lupautuivat lisäksi auttamaan haastattelun jälkeen, mikäli haastattelun aiheiden suhteen jäisi jotain epäselvää tai tulkinnanvaraista. Tämä lisää tutkijan itsevarmuutta käyttää haastattelun aikana laadittuja muistiinpanoja hyödyksi osana tutkimuksen aineiston analyysiä.

Pro gradu -tutkimuksen luotettavuutta heikentävä tekijä on tutkimusaiheen aiempi hyvin vähäinen hallintotieteellinen tutkimus. Vaikka aiheen tutkimattomuus tuo tälle pro gradu -tutkimukselle selkeää tieteellistä lisäarvoa, niin sillä on myös vaikutusta tutkimuksen luotettavuuteen. Tutkijan on itse täytynyt käytännössä alusta asti rakentaa lukuisista eri lähteistä tutkimusaiheen ympärille relevantti empirian ja teoreettisen viitekehyksen toisiaan tukeva kokonaisuus. Pro gradun tekijä on itse työskennellyt lentoliikenteen alan parissa aiemmin, mikä toisaalta on kasvattanut asiantuntijuutta tämän tutkimuksen laatimiseen. Työkokemus ei ole ollut kuitenkaan niin pitkäaikaista, että se niin sanotusti ”sokeuttaisi” tutkijan tutkimusaiheen kriittiseltä tarkastelulta.

Tutkimuksen luonteesta ja sen kvalitatiivisesta otteesta johtuen tuloksista ei voida tehdä kaikenkattavia yleistyksiä lentoliikenteestä sekä sen instituutioista ja toimijoista Suomessa tai muualla maailmassa. Kvalitatiivisen tutkimuksen tarkoituksena yleensäkin on luoda lisää ymmärrystä tutkittavasta ilmiöstä, joten ei ole mielekää lähteä yleistämään tutkimuksen lopputuloksia (Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 2009, 161).

Tutkimuksen sisällönanalyysissä käytetyt institutionaaliset paineet (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150) ovat usein keskenään päällekkäisiä ja vaikuttavat organisaatioihin ja instituutioihin yhtäaikaaisesti. On siis hyvä huomata, että valittu jako institutionaalisiin paineisiin on tehty tutkijan omien valintojen ja perusteluiden mukaisesti: käsiteltyjen ilmiöiden jäsentämiseksi voisi muissa yhteyksissä olla muitakin mahdollisia tulkintoja. Tämän tutkimuksen valinnat on tehty teoreettisen viitekehyksen ja käytetyn empiirisen aineiston vuorovaikutuksesta tehtyjen havaintojen perusteella.

4 INSTITUTIONAALISET TEORIAT

Tässä luvussa käsitellään tutkimuksen teoreettista viitekehystä. Ensimmäiseksi tarkastellaan institutionaalisten teorioiden tutkimuksen kehittymistä sekä eri koulukuntien käsityksiä instituutioista. Lopuksi syvennytään tarkemmin tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen päänäkökulmaan, DiMaggion ja Powellin vuonna 1983 julkaisemassa *The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields* ja Granlundin ja Lukkan vuonna 1998 julkaistussa *It's a small world of management accounting practices* käsiteltyihin institutionaalisiin paineisiin.

4.1 Eri näkemyksiä instituutioista

Mikä tarkalleen ottaen on instituutio? Arkikielisesti ajateltuna instituutiosta tulee ensimmäisenä mieleen yhteiskunnassa merkittävää valtaa tai järjestystä tuovat asiat, kuten valtiot, raha, kirkko ja eri kulttuurit. Northin (1990, 3) mukaan instituutiot vähentävät yhteiskunnassa koettua epävarmuutta tuomalla rakenteita jokapäiväiseen elämään. On syytä kuitenkin huomauttaa heti alkuun, että instituutioille ei voida antaa vain yhtä selkeää ja tarkkarajaista määritelmää. Instituutioiden määrittelyyn vaikuttavat aina aika, jolloin instituutioita tarkastellaan sekä myös konteksti, jossa niitä tarkastellaan.

Instituutioiden tutkimuksessa on korostettu niiden riippuvuutta ja sidonnaisuutta niiden ympäristöihin (Selznick 1949). Instituutiot, joihin organisaatiot kuuluvat, ovat muuttuneet yhä suuremmiksi ja merkittävimiksi, aiheuttaen sidonnaisuutta yhä suurempaan ympäristöön. Myös Scottin ja Meyerin (1994, 33) mukaan organisaatiot ovat tulleet ympäristöistään riippuvaisiksi. Heidän määrittelemänsä institutionaalisen mallin voidaan nähdä koostuvan organisaation toimintamalleista, sen rakenteista ja identiteetistä. Heidän mukaansa organisaatioiden institutionaalisesta ympäristöstä peräisin olevat paineet aiheuttavat organisaatioissa tarvetta samankaltaistumiseen ympäristönsä kanssa. Institutionaalisisessa tutkimuksessa merkittävää huomiota onkin saanut instituutioita ympäröivät olosuhteet, byrokraatiaan liittyvät tekijät ja organisaatioiden pyrkimys legitimizeettiin. (Lindblom 1977.)

Instituutioita on ensimmäisen kerran aloitettu tutkimaan 1800-luvun lopulla Itävallassa ja Saksassa (Scott 2008, 2). Instituutioiden tutkimus sai Scottin (2008, 7) mukaan varsinaisesti jalansijaa sekä Euroopassa että Yhdysvalloissa 1800-luvun puolenvälin jälkeen 1920-luvun loppuun saakka. Tällöin niin sanottu rationaalinen organisaatioteoria keskittyi tarkastelemaan organisaatiota yksittäisenä

entiteettinä kiinnittäen huomion sen sisäisiin rakenteisiin, sääntöihin ja toimintoihin (Scott 2008). Tutkimuksen keskiöön nousivat myös valtaa pitävät auktoriteetit sekä yleisesti pätevät säännöt ja ohjeistukset (Parsons 1956).

Myöhempi, 1970-luvulta alkaen suosiota kasvattanut näkökulma instituutioiden tutkimukseen on ollut neoinstitutionaalinen eli uusinstitutionaalinen koulukunta. Organisaatioiden tutkimuksessa aiempi rationaalinen organisaatioteoria väistyi uusinstitutionaalisen organisaationäkökulman yleistyessä (Pedersen ja Dobbin 2006). Uusinstitutionaalisen keskustelun yleistyttyä organisaatiotutkimuksessa organisaatiot on alettu näkemään osana suurempaa sosiaaliskulttuurillista kokonaisuutta (Frumkin ja Galaskiewicz 2004, 283). Uusinstitutionaalisen koulukunnan myötä korostui ajatus tässäkin tutkimuksessa merkittävässä roolissa olevasta isomorfismista eli organisaatioiden samankaltaistumisesta (DiMaggio ja Powell 1983).

Käsitykset instituutioista ovat vaihdelleet myös riippuen tieteenalasta, joka instituutioita on tarkastellut. Ensimmäiset instituutioiden tutkijat ovat tutkineet niitä muun muassa taloustieteen, politiikan tutkimuksen ja sosiologian tutkimustraditioiden näkökulmasta. Niin sanotun neoinstitutionaalisen tutkimusperinteen kannattajia on löytynyt paljon ja eri tieteenaloilta. Instituutioita on tutkittu paljon etenkin yhteiskuntatieteiden alalla. Taloustieteen tutkimusalalla instituutioita on tutkittu muun muassa rahoitusjärjestelmän ja rahateorian näkökulmasta sekä tarkastellen instituutioiden vaikutuksia talousjärjestelmään. Taloustieteessä instituutioiden tutkimusta ovat harjoittaneet muun muassa itävaltalainen Carl Menger sekä yhdysvaltalaiset Thorstein Veblen, John Commons ja Westley Mitchell (Scott 2008, 2–3). Instituutioita on tutkittu taloustieteessä sekä varhaisessa vaiheessa, että myös uusinstitutionaalisen tutkimussuuntauksen aikana, jolloin myös näiden välisiä samanaikaisia näkemyseroja on ollut. Taloustieteessä oli varhaisessa vaiheessa tunnistettavissa valtavirtaa edustavat ns. neoklassisen teorian kannattajat ja varhaisen institutionaalisuuden tutkijat. (Scott 2008, 4–6.)

Instituutioita on tutkittu politiikan tutkimuksen parissa instituutioiden tutkimuksen varhaisessa vaiheessa 1800-luvulta 1900-luvulle saakka sekä niin kutsutun uusinstitutionaalisen virtauksen mukana 1970-luvulta alkaen. Eräs merkittävä politiikan tutkimuksessa institutionaalisia näkemyksiä tutkinut tutkija on ranskalaislähtöinen Alexis de Tocqueville. Tocquevillen tutkimukset voidaan nähdä merkittävänä vaikuttajana varhaiseen instituutioiden tutkimukseen hänen tutkiessaan organisaatioiden toimintaa useissa eri institutionaalisissa konteksteissa. Tocqueville tunnisti instituutioita toisistaan erottavia käytänteitä, tapoja, normeja, asenteita ja mielipiteitä. (Scott 2008, 6–7.) Muita alan merkittäviä tutkijoita ovat olleet esimerkiksi yhdysvaltalaiset J. W. Burgess, Woodrow

Wilson ja W. W. Willoughby, jotka tutkivat instituutioita suoraviivaisemmin. He keskittyivät instituutioiden tutkimuksessa valtiosääntöoikeudelliseen näkökulmaan, jossa kiinnitettiin huomio oikeuskäytänteiden ja hallinnollisten järjestelyiden vaikutuksiin hallinnollisissa rakenteissa. (Scott 2008, 7.)

Instituutioita on tutkittu perinteisesti sosiologian tieteenalalla sekä instituutioiden tutkimuksen varhaisessa vaiheessa että uusinstitutionaalisen tutkimusvaiheen aikana. Sosiologian tieteenalalla on keskitytty tutkimaan erityisesti sosiaalisia instituutioita ja sosiaalisia käyttäytymismalleja ja rooleihin liittyviä odotuksia. Sosiologian tieteenalalla merkittäviä instituutioiden tutkijoita ovat olleet 1900-luvulla etenkin Spencer ja Sumner. Muita merkittäviä tutkijoita ovat olleet Cooley, Thomas ja Blumer sekä Marx, Durkheim, Weber ja Parsons. (Scott 2008, 10–17.) Sosiologiassa käsitykset instituutioista ovatkin olleet erilaisia riippuen henkilöstä, joka niitä on tutkinut. Voidaan kuitenkin sanoa, että eri koulukuntien välillä on myös lineaarista jatkuvuutta ja eri tutkijoiden näkemykset myös osin tukevat toisiaan.

4.2 Institutionaalinen isomorfismi

Jo 1890-luvulta lähtien organisaatiotutkimuksessa alkoivat korostumaan yleispätevinä pidetyt normit, arvot, säännöt ja auktoriteetit (Scott 2008). Tutkimuksen edetessä keskusteluun tuli ajatus isomorfismista. Isomorfismissa on kyse eri organisaatioiden homogenisoitumisesta, jolloin eri organisaatiot alkavat muistuttaa rakenteiltaan, hierarkioiltaan ja arvoiltaan toisiaan. Tämän hiljalleen tapahtuvan muutoksen käsitettiin olevan pitkälti seurausta useista ulkoisista ja yhteiskunnallisista paineista näitä organisaatioita kohtaan. Muutoksessa voidaan käsittää olevan kyse organisaatioiden keskinäisestä institutionalisoitumisesta. (DiMaggio ja Powell 1983, 149.) Tässä tutkimuksessa keskeinen näkökulma onkin DiMaggion ja Powellin vuonna 1983 julkaistun artikkelin *The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields* institutionaalinen isomorfismi.

Aiemmin institutionaalisisessa keskustelussa keskeisinä instituutioiden tunnusmerkkeinä olivat yleispätevät normit, säännöt ja auktoriteetit (Scott 2008). Instituutioiden tutkimuksen kehittyessä nämä tunnusmerkit alkoivat muuttua muotoaan kohti uusinstitutionaalisuutta. Tämä niin kutsuttu uusinstitutionaalinen teoria tarkastelee instituutioita isomorfismin sijaan yhteiskunnallisella tasolla (organizational field). Keskustelu yhteiskunnallisella tasolla korostaa instituutioiden pyrkimystä niiden olemassaolon legitimizeettiin. Legitimiteetin saavuttaminen on ymmärretty edistävän instituutioiden menestyksekkyyttä ja jatkuvuutta. (DiMaggio ja Powell 1983).

DiMaggio ja Powell (1983, 148) tutkivat artikkelissaan sitä, miksi organisaatiot alkavat muistuttaa toisiaan ja sitä myöten muodostavat keskenään homogeenisiä joukkoja. Keskenään homogeenisten organisaatiojoukkojen rakentuminen muodostuu heidän mukaansa neljästä osasta. Ensimmäinen vaihe on samalla alalla olevien organisaatioiden kasvanut vuorovaikutus. Toinen vaihe on selkeästi määriteltyjen organisaatorakenteiden ja yhteenliittymämallien synty. Kolmas vaihe on informaatiokuorman kasvu, jonka jokaisen alalla olevan organisaation on kohdattava. Neljäs vaihe kuvastaa yhteisen tietoisuuden kehittymistä osallisten kesken alan organisaatioiden joukossa, jotka ovat mukana yhteisessä hankkeessa.

DiMaggio ja Powell (1983, 148–150) kuvailevat käsitystä institutionaalisuudesta yhteiskunnalliselta tasolta, mikrotasolta ja organisatorisen alan tasolta. Institutionaalisuuden yhteiskunnallinen taso kattaa allensa suuremman joukon toimijoita ja kokonaisuuksia, jolloin kyse voi olla esimerkiksi koko yhteiskunnasta, hallinnonalasta tai toimialasta. Institutionaalisuuden tarkastelu mikrotasolla keskittyy tutkimaan instituution osaa, eli esimerkiksi yksittäistä organisaatiota. Institutionaalisuus voi mikrotasolla tarkasteltuna olla organisaatioiden yhteenliittymä tai organisatorinen ilmiö. Organisatorinen ala on organisaatioiden joukko, joka muodostaa tunnistettavan institutionaalisen alueen koko institutionaalisesta maailmasta. Tähän organisatoriseen joukkoon voi kuulua mikrotason organisaatioita, jotka toteuttavat sääntelyä, tuottajia, jotka tuottavat resursseja muiden toimijoiden käyttöön, alalla keskeisiä palveluiden ja tuotteiden toimittajia, tuotteen käyttäjiä sekä muita organisaatioita, jotka tuottavat samankaltaisia palveluita ja tuotteita. Organisatorinen ala voi kuvastaa lentoliikenteessä siis yhtä sen tunnistettavaa organisaatiojoukkoa eli instituutiota. Lentoliikenteen organisatoriset alat eli instituutiot muodostavat edelleen kokonaisuutena lentoliikenteen alan, jolloin se tuo esille institutionaalisuudessa yhteiskunnallisen tason.

DiMaggio ja Powell kuvaavat artikkelissaan organisatorisen alan syntymistä siten, että rakenteeltaan alun perin hyvin erilaiset organisaatiot muodostavat yhtenäisen organisatorisen alan, jolloin eri organisaatiot alkavat muistuttaa toisiaan tietyiltä ominaisuuksiltaan. Instituutioiden muovautumiseen vaikuttavia yhteiskunnallisia voimia voivat olla esimerkiksi sääntelyn, markkinatalouden kilpailun tai professioiden synnyn mukanaan tuomat suuntaukset. Muovautumisvaiheessa organisaatiot saattavat omaksua uusia toimintamalleja ja muuttaa tavoitteitaan sekä samanaikaisesti alalle saattaa syntyä uusia organisaatioita. Pidemmällä aikavälillä organisaatioiden tekemät, niille itselleen rationaaliset valinnat ovat muovanneet organisaatioiden ympärille ympäristön, mikä pakottaa organisaatiot tekemään muutoksia pysyäkseen alalla. (1983, 148.) Organisatorinen alaan liittyen

DiMaggio ja Powell korostavat sekä sen toimijoiden yhteenkuuluvuutta että rakenteellista vastaavuutta (1983, 148).

4.3 Institutionaaliset paineet

Sektorijaottelusta huolimatta organisaatioihin kohdistuu jatkuvasti erilaisia institutionaalisia paineita, jotka enemmän ja vähemmän pakottavat organisaatiot muokkaamaan omia, vakiintuneita toimintakäytänteitään. Institutionaalisilla paineilla tarkoitetaan organisaation ulkoisia tai sisäisiä tekijöitä, jotka vaikuttavat organisaation muutoskehitykseen. DiMaggio ja Powell (1983, 147) kuvaavat artikkelissaan kolme eri lähestymistapaa isomorfisuuden prosessiin: pakottava, jäljittelevä ja normatiivinen. Näiden lisäksi tässä osiossa tarkastellaan näkökulmien monipuolistamiseksi Granlundin ja Lukan artikkelissa *It's a small world of management accounting practices* (1998) käsiteltyjä taloudellisia paineita.

Pakottavat paineet

Pakottava isomorfisuus eli pakottavat institutionaaliset paineet ovat organisaatioihin kohdistuvia ja organisaation toimintaan pakottavalla tavalla vaikuttavia voimia. Pakottavat paineet juontavat juurensa poliittisiin voimiin ja legitimaation ongelmiin. Ne ovat seurausta organisaatioiden riippuvuussuhteista toisiin organisaatioihin tai sosiaalisiin kulttuureihin ja yhteisöihin, joissa ne toimivat. Tämä voi näyttäytyä esimerkiksi siten, että organisaation täytyy muuttaa toimintatapojaan noudattaakseen lakia tai saadakseen toimintavaltuuden tiettyyn toimintoon liittyen. Pakottavat institutionaaliset paineet altistavat organisaatiot nimensä mukaisesti pakottaville voimille, jolloin organisaation täytyy tehdä muutoksia toiminnassaan selvitäkseen alalla. (DiMaggio ja Powell 1983, 150–151)

Pakottavat paineet voidaan jakaa suoriin ja epäsuoriin paineisiin (DiMaggio ja Powell 1983, 150–151). Suorat pakottavat paineet vaikuttavat organisaatioihin suoraan ja välittömästi. Suoria pakottavia paineita ovat esimerkiksi lainsäädäntö, poliittiset voimat ja julkisen sektorin toimijoiden toteuttamat valvontakeinot. Epäsuorat pakottavat paineet eivät ole niin selkeästi ja välittömästi organisaatioiden toimintaa ohjaavia voimia kuten suorat pakottavat paineet, joten ne voivat olla hankalampia havaita. Epäsuoria pakottavia paineita ovat suorista pakottavista paineista poiketen esimerkiksi organisaation rakenteet ja arvot, joihin sen henkilöstö joutuu sopeutumaan.

Selkeimpiä pakottavia institutionaalisia paineita tuottavia entiteettejä ovat valtiot ja niiden poliittista, lainsäädäntö- ja valvontavaltaa toteuttavat elimet. Julkisen sektorin lainsäätämisen ja valvontavaltaa asettaa muut organisaatiot, kuten yksityisen, kolmannen ja neljännen sektorin toimijat alisteiseen asemaan. Nämä toimijat ovat velvoitettuja noudattamaan julkisen sektorin sääntöjä eri sanktioiden, kuten rikosoikeudellisten seuraamusten uhalla. Julkisen sektorin poliittinen valta mahdollistaa muita organisaatioita koskevan poliittisen päätöksenteon, jolloin julkisen sektorin poliittista päätöksentekovaltaa käyttävät toimijat, kuten kunnat ja valtion keskushallinto voivat vaikuttaa merkittävästi organisaatioiden toimintaan ja niiden toimintaympäristöihin.

Eri valtiot ja julkinen sektori kokonaisuudessaan eivät ole ainoita pakottavia institutionaalisia paineita tuottavia entiteettejä. Pakottavia institutionaalisia paineita organisaatiolle voivat kohdistaa myös muut organisaatiot. Näitä ovat esimerkiksi yritystoiminnassa muut yritykset ja kuten erilaiset allianssit. Liittyessään allianssiin organisaatio sitoutuu noudattamaan tiettyjä, yhteisesti sovittuja toimintamalleja. Näitä toimintamalleja rikkoessaan yritys saattaa joutua kohtaamaan sanktioita. Myös yritysten väliset yrityssopimukset asettavat yritykset pakottaville institutionaalisille voimille, jolloin yritysten on sopimuksen mukaisesti toimittava tehdyn sopimuksen mukaan. Sopimusta rikkoessaan yritykset voivat jälleen kohdata sanktioita. DiMaggio ja Powell (1983, 150–151) mainitsevat merkittäviksi pakottaviksi isomorfismin muodoiksi organisaatioiden sisäisesti syntyvät riippuvuussuhteet. Esimerkiksi emo- ja tytäryhtiöiden välillä emoyhtiöllä on merkittävää valtaa suhteessa sen tytäryhtiöiden toimintaan.

Jäljittelevät paineet

Toinen institutionaalisen isomorfismin muoto on jäljittelevät institutionaaliset paineet. Jäljittelevät paineet ovat seurausta organisaation kokemasta epävarmuudesta alalla. Organisaatiossa koetut muutostarpeet saavat aikaan imitointia ja jäljittelyä. Tällaisessa tilanteessa organisaation muokkautuminen ei ole olosuhteiden seurauksena pakotettua, vaan organisaatio alkaa vapaaehtoisuuteen perustuen jäljitellä sitä vahvempaa toimijaa. Organisaatio mallintaa toiselta organisaatiolta hyväksi todettuja käytänteitä ja toimintamalleja ja hyödyntää niitä omassa toiminnassaan. (DiMaggio ja Powell 1983, 151–152.)

Imitointi ja jäljittely voivat olla toimenpiteitä silloin, kun organisaatiossa asetetut tavoitteet ovat epäselviä tai organisaation toimintaympäristö on epävarma. Organisaation tavoitteet voivat olla epäsuhdassa käytännön toimintoihin verrattuna tai ne voivat olla haasteellisia ymmärtää ja sisäistää organisaatiossa. Organisaation toimintaympäristö, esimerkiksi alan suuri kilpailu tai haastava

taloudellinen tilanne, kuten uhka lamasta, voi aiheuttaa organisaatiosta vapaaehtoisesti syntyviä muutostarpeita. Imitointia ja jäljittelyä voi tapahtua myös silloin, jos organisaatiossa valitut organisatoriset teknologiset käytänteet ja organisaation rakenteet on heikosti ymmärretty organisaation sisällä. (DiMaggio ja Powell 1983, 151–152.) Valitut teknologiset käytänteet tai organisaation rakenteet eivät tällöin vastaa sitä, mitä käytännön toiminnot vaativat.

Organisaatioille on hyvin yleistä ottaa mallia muista ja jäljitellä muita menestyksekkäämpiä organisaatioita, oli sitten kyseessä julkisen sektorin organisaatio tai liiketaloudellisin periaatein toimiva yritys. Organisaatiomuutoksilla pyritään aina kehittämään organisaation toimintaa ja esimerkiksi julkisen organisaation muutosprosessit voivat olla syntyneet osittain muiden, samankaltaisten organisaatioiden hyödyllisiksi todetuista muutosprosesseista. Liiketaloudellisin periaatein toimivat yritykset taas vertailevat omaa toimintaa muihin alalla toimiviin yrityksiin ja jäljittelevät näiden hyväksi todettuja toimintamalleja. Tämä edelleen aiheuttaa alalla toimivien yritysten samankaltaistumisen keskenään. (DiMaggio ja Powell 1983, 151–152)

Mainio esimerkki jäljitteleviä institutionaalisia paineita tuottavista toimijoista ovat konsultit (Granlund ja Lukka 1998, 167). Konsultit kehittävät eri organisaatioiden toimintaa opettaen ja neuvoen yleisesti hyväksi todettuja toimintamalleja ja -keinoja kehittää organisaatioiden toimintaa. Konsultit perustavat opetuksensa alan tutkimukseen, sen kehitykseen ja alalla tapahtuviin trendeihin ja muutoksiin. Konsultointipalveluiden käytön yleistyessä eri organisaatioissa, organisaatiot ottavat käyttöön näitä hyväksi todettuja ja opetettuja malleja sekä näin ollen omaksuvat muiden organisaatioiden kesken samankaltaisia toimintatapoja.

Normatiiviset paineet

Kolmas malli organisaation isomorfiseen muutokseen on normatiivinen, joka perustuu pohjimmiltaan eri professioiden ammattimaistumiseen (DiMaggio ja Powell, 1983, 152–153). Eri organisaatioissa työskentelee asiantuntijoita keskenään hyvin samankaltaisissa tehtävissä, mikä pitkällä aikavälillä aiheuttaa ammattien samankaltaistumisen eri organisaatioiden välillä. Ammattien kehittymiseen vaikuttaa ammattikuntien ja ammatti-identiteettien synty. Normatiivisten institutionaalisten paineiden taustalla ovat eri asiantuntijoiden verrattain samankaltaiset koulutustaustat, ammattikunnan sisällä jaetut samankaltaiset arvot ja normit sekä ammatissa hyväksi todetut käyttäytymismallit. Yksilöillä on näin ollen velvollisuudentuntoa toimia ammattikuntien yleisten mallien mukaisesti, mikä johtaa edelleen organisaatioiden normatiiviseen isomorfisuuteen organisaatioiden työtehtävien ja professioiden samankaltaistuessa.

Jäsenet ja ammatit kohtaavat normatiivisten paineiden lisäksi myös jäljitteleviä ja pakottavia paineita, kuten organisaatiotkin. Normatiivinen isomorfisuus onkin seurausta eri ammattikuntien jäsenten tarpeesta muotoilla uudelleen ammattinsa ja työolosuhteensa. Yksilöiden tarpeet kehittyä ammateissaan johtaa näin ollen professioiden ammattimaistumiseen. Professioiden ammattimaistumisella pyrkimyksenä on muun muassa saavuttaa legitimizeetti heidän ammatilliseen autonomiaansa. (DiMaggio ja Powell 1983, 152–153.)

Yksilötasoa erityisesti tarkasteltaessa normatiivisten paineiden seuraukset voivat näkyä niin, että professioiden yhdenkaltaistumisen ja ammattimaistumisen seurauksena yksilöt liittyvät eri ammattijärjestöihin ja -liittoihin. Yksilöt kokevat, että yhteiseen ammattiliittoon kuulumalla he pystyvät parantaa ammattikuntien asemaa ja oikeuksia organisaatioissa. Professioiden ammattimaistuminen aiheuttaa myös sen, että samankaltaiset ammatit vaativat yhteneviä pelisääntöjä ja edunvalvontaa eri organisaatioiden välillä, jolloin eri ammattiliitot ja -järjestöt ovat tehokas keino parantaa yksilöiden asemaa. (DiMaggio ja Powell 1983, 152–153.)

Organisaatiotasolla normatiivinen isomorfisuus voi näkyä siten, että eri organisaatiot liittyvät kattojärjestöihin. Liittyessään organisaatiot omaksuvat vapaaehtoisesti näiden kattojärjestöjen yleiset käytänteet. Organisaatiot sitoutuvat tällöin yhteisiin toimintaperiaatteisiin, joita noudattaa esimerkiksi sopimussanktioiden uhalla. Yleisten käytänteiden noudattaminen vaatii organisaatioilta tietystä määrin samankaltaistumista, jotta ne pystyvät sitoutumaan yhteisiin periaatteisiin. (Mänttärin Van Der Kuip, Tammelin ja Anttila 2018, 234.)

Taloudelliset paineet

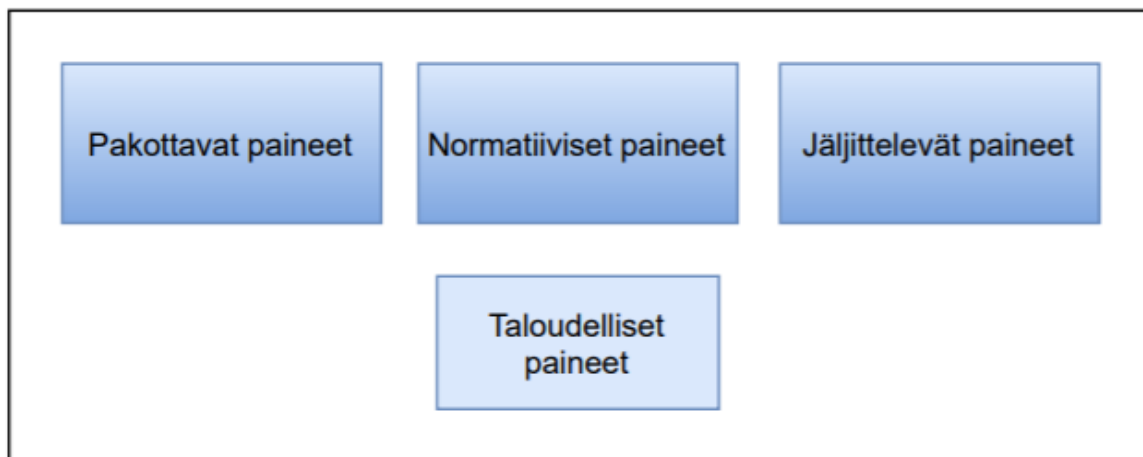
Isomorfismia voidaan tarkastella muista institutionaalisista paineista poiketen myös taloustieteellisestä näkökulmasta. Granlund ja Lukka ovat artikkelissaan *It's a small world of management accounting practices* (1998) käsitelleet taloudellisia paineita. Taloudelliset paineet, kuten organisaation vähentyneet taloudelliset resurssit ja huono ekonominen asema suhteessa muuhun toimintaympäristöön pakottavat organisaation muuttamaan toimintojaan. Taloudelliset paineet saavat organisaatiot omaksumaan yleisesti hyväksi todettuja tapoja vähentää organisaatioiden kuluja ja tehostamaan toimintoja.

Institutionaaliset paineet eivät ole pelkästään tekijöitä, jotka muokkaavat organisaatioita samankaltaisiksi. Organisaatioilla on tapana yrittää saada kilpailuetua muihin toimintaympäristön organisaatioihin, jolloin ne pyrkivät joko samankaltaistamaan tai erilaistamaan toimintojaan. Jens

Beckertin (2010) mukaan organisaatioiden tekemillä muutoksilla pyritään aina – olivat ne sitten samankaltaistamis- tai eriyttämiskeinoja – parantamaan organisaation toimintakykyä. Taloudelliset paineet muokkaavat Beckertin (2010) mukaan organisaatioita yhdenmukaisempiin toimintamalleihin siinä mielessä, että taloudellisten paineiden seurauksena organisaatio pyrkii aina tehostamaan toimintojaan.

Julkisen sektorin organisaatiot ovat kautta aikojen kohdanneet erilaisia toimintojen tehostamispaineita. Se on osaltaan aiheuttanut kehittämisäällön julkiselle sektorille sen organisaatioiden paineesta kehittää toimintojaan vastaten paremmin liiketaloudellisiin periaatteisiin. Uusi julkinen johtaminen eli New Public Management (NPM) ja sen opit ovat viime vuosikymmenten aikana yleistyneet julkisen sektorin organisaatioiden keskuudessa. Lisäksi yksityisellä sektorilla toimintojen tehostamiseen keskittyvä lean-tuotantomalli on yleistynyt myös julkisen sektorin organisaatioissa. Nämä mallit pyrkivät kehittämään organisaatioiden tuloksellisuutta ja toimintojen mittaamista ja ovatkin siten hyviä esimerkkejä taloudellisten paineiden vaikutuksista organisaatioiden kehittämiseen.

Institutionaaliset paineet



Kuvio 2. Institutionaaliset paineet DiMaggion ja Powellin (1983) sekä Granlundin ja Lukkan (1998) mukaan.

Tässä osiossa on käsitelty organisaatioiden kohtaamia institutionaalisia paineita. Oheisessa kuviossa (kuvio 2) on esitelty jako institutionaalsiin paineisiin DiMaggion ja Powellin (1983) ja Granlundin ja Lukkan (1998) jaottelun mukaisesti. Tässä tutkimuksessa käsiteltyjä institutionaalisia paineita ovat pakottavat paineet, normatiiviset paineet ja jäljittelevät paineet. Teoreettisessa viitekehityksessä on

otettu huomioon myös taloudelliset paineet, vaikka ne eivät asetu organisaatiososiologian näkökulmasta tarkasteltuna ilmiönä samaan kategoriaan muiden institutionaalisten paineiden kanssa. Taloudellisista paineista kertovat ilmiöt voidaan nähdä ilmenevän muiden institutionaalisten paineiden aiheuttamina. Tästä syystä tässä kuviossa taloudelliset paineet sijoittuvat muiden institutionaalisten paineiden alle.

Kuten aiemmin on todettu, jokaisella näistä institutionaalisista paineista on omat erityispiirteensä, mutta niitä voidaan kuitenkin käsitellä myös yhtäaikaisesti ja kerrostetusti. Tämän tutkimuksen havaintojen perusteella organisaatiot voivat samanaikaisesti kohdata useita, erilaisia institutionaalisia paineita ja siksi niiden esiintymistä voi olla paikoittain haasteellistakin todentaa.

5 HYBRIDIHALLINTA

Tämän tutkimuksen mielenkiinto kohdistuu lentoliikenteen institutionaalisiin rakenteisiin. Lentoliikenne on toimialana hyvin monimuotoinen ja sisältää perinteisestä julkis-yksityisestä jaottelusta poikkeavia organisaatioita. Tästä syystä on mielekästä tarkastella lentoliikennettä erityisesti sen toimijoiden näkökulmasta. Tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen muodostavat institutionaalisuus ja erityisesti institutionaaliset paineet. Institutionaalinen tarkastelu tuo lentoliikenteen toimijakentässä esiin hybridisiä piirteitä, joiden teoreettista taustaa avataan tässä luvussa.

5.1 Organisaatioiden hybridisyys

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys muodostuu osaltaan organisaatioiden ja yhteiskunnan hybridisyyden ajatuksesta. Tässä osiossa esitellään hybridisyyteen liittyvää yleistä käsitteistöä. Ensimmäiseksi käsitellään yleisesti organisaatioiden hybridisyyttä, jonka jälkeen siirrytään hybridihallinnan erityispiirteisiin.

Johanson ja Vakkuri (2017) kuvaavat organisaatioiden hybridisyyttä jonkinlaisena tilana julkisen ja yksityisen sektorin välillä sekä näiden sektoreiden rajapinnoilla. Hybridiset organisaatiot sijoittuvat perinteisen sektorijaottelun sijaan monimuotoisemmin eri sektoreiden väliin, toiminnoistaan ja toimintamalleistaan riippuen. Hybridisille organisaatioille on tyypillistä pyrkiä samaan aikaan saavuttamaan julkisella sektorilla asetettuja tulostavoitteita ja liiketaloudellista voittoa. Näitä tavoitteita pyritään useasti saavuttamaan yhtäaikaaisesti yksityisen ja julkisen sektorin resurssien voimin. Organisaatioiden jaottelu hybridisiksi tai puhtaasti tietylle sektorille kuuluvaksi ei ole kuitenkaan aina niin yksinkertaista. (Johanson ja Vakkuri 2017, 4.)

Yksi tapa ymmärtää organisaation hybridisyyttä on sen näkeminen asetelmana, joka muodostuu, kun kaksi tai useampi toisistaan erillistä ja erilaista hybridisyyttä kuvaavaa elementtiä yhdistetään (Kastberg ja Lagström 2019). Elementtejä voivat olla organisaation muodolliset rakenteet, sen asiantuntijuudet ja professiot. Toisaalta voidaan ajatella, että tietyllä tavalla kaikki organisaatiot sisältävät joissain määrin hybridisyydeksi laskettavia elementtejä. Hybridisyyden määrittelmä riippuukin hyvin pitkälti siitä, kuinka käsitteet julkinen ja yksityinen ovat ajassa ymmärretty. On myös syytä huomata, että nuo käsitteet ja niiden määrittely muuttuvat jatkuvasti, joten niiden tarkastelu on ajasta riippuvaista (Johanson ja Vakkuri 2017, 17).

Johanson ja Vakkuri (2017, 3–4) ovat jakaneet organisaatioiden hybridisyyden peruselementit neljään eri osa-alueeseen. Näistä osa-alueista ensimmäinen on organisaation jaetut omistajuussuhteet. Organisaation hybridiset omistajuusrakenteet voivat olla hyvin monimuotoisia ja kompleksisia, jolloin organisaation viralliset omistajuusrakenteet voivat olla haasteellista havaita. Omistajana saattaa samanaikaisesti olla jokin julkinen taho, mutta myös välillisesti jokin yksityinen organisaatio. Hybridinen omistajuus voi ilmetä esimerkiksi siten, että organisaation omistaa valtio, joka pyrkii toimimaan poliittisen tahdon ja julkisten velvoitteiden mukaisesti, mutta samaan aikaan itse organisaatio toimii liiketaloudellisten periaatteiden mukaisesti markkinataloudessa ja pyrkii sopeutumaan kilpailtuun ympäristöön liiketaloudellisin keinoin. Tavoitteena tämän kaltaisesti järjestetyissä organisaatoratkaisuissa on voinut olla se, että organisaation hallintorakenteeseen sovelletuista yksityisen ja julkisen sektorin osa-alueista saataisiin parhain hyöty irti.

Toinen hybridisyyden peruselementti, joka on tämänkin tutkimuksen kannalta erittäin merkityksellinen, on tavoitteiden yhteensopimattomuus eli kilpailevat institutionaaliset logiikat. Kun hybridiset organisaatiot ovat useasti hallintorakenteeltaan esimerkiksi omistusmuodoiltaan osittain sekä yksityisiä että julkisia, niin organisaation toiminnassa on samanaikaisesti mukana monenlaisia arvoja, normeja ja tavoitteita. Organisaatiolla saattaa samaan aikaan olla tavoitteena tuottaa mahdollisimman paljon vastinetta sen palveluita käyttävälle yhteisölle, kun taas toisena tavoitteena on tuottaa mahdollisimman paljon taloudellista hyötyä sen osakkaille ja omistajille. Institutionaalisten logiikkojen monipuolisuus ja monitulkintaisuus saattavat aiheuttaa organisaation sisällä konflikteja sekä uudelleen arvottamista sille, mitkä toiminnot ja asiat ovat yhteisesti tärkeämpiä kuin toiset. (Johanson ja Vakkuri 2017, 3–4.)

Pache ja Santos (2013, 974–976) ovat kuvanneet organisaatioiden keinoja sisällyttää useita samanaikaisia institutionaalisia logiikkoja toimintaansa. Näitä ovat irrottautuminen (decoupling), kompromissi (compromising) ja kilpailevien logiikkojen yhdistäminen (combining competing logics). Irrottautuminen kuvastaa organisaatioiden toimintaa kilpailevien logiikoiden vaikutuksen alaisena (Pache ja Santos 2013, 974). Organisaatiot symbolisesti noudattavat tiettyjen logiikoiden mukaisia käytänteitä, mutta tosiasiallisessa toiminnassaan soveltavat toisien, kilpailevien logiikoiden mukaisia käytänteitä. Kompromissi on organisaatioiden strategia säädellä institutionaalisia määräyksiä hieman muunneltuun muotoon (Pache ja Santos 2013, 974–975). Organisaatiot käyttävät kompromissia keinona saavuttaakseen tasapainon ristiriidassa olevien ulkoisten oletuksien kanssa. Organisaatiot voivat myös sovittaa yhteen kilpailevia logiikkoja, ottamalla käyttöön niistä jokaisesta

tietyt toiminnot (Pache ja Santos 2013, 975–976). Kilpailevien logiikkojen yhdistämisellä organisaatiot pyrkivät turvaamaan laajemman kentän toimijoiden hyväksynnän.

Kolmas hybridisyyden esiintymismuoto on rahoituksen monimuotoisuus. Hybridisen organisaation toimintaa voi rahoittaa ja resursseja tukea eri muodoin monenlaiset eri intressien ohjaamat tahot, kuten yksityiset suuryritykset ja veronmaksajat. Eri tahojen antamat rahoituksien määrät voivat vaihdella keskenään hyvinkin paljon, mikä vaikuttaa osaltaan organisaation toiminnan arvottamiseen. Organisaatio voi esimerkiksi joutua pohtimaan sitä, onko toisen osapuolen antama rahoitus toiminnan kannalta merkityksellisempää kuin toisen ja kuinka tämä merkityssuhde vaikuttaa muuten itse organisaation toimintaan. Rahoituksien kohteet voivat myös sekoittua keskenään, jolloin organisaatiolla on riippuen sen olomuodosta tilivelvollisuus osoittaa, mistä se saa resurssinsa. (Johanson ja Vakkuri 2017, 3–4.)

Neljäntenä hybridisyyden elementtinä pidetään julkisen ja yksityisen sektorin taloudellisen ja sosiaalisen kontrollin eri muodot. Kontrolli voi olla esimerkiksi markkinoiden sääntelyä ja vaikutusta yrityksen toimintaan, asiakaslähtöistä markkinasääntelyä ja julkista kontrollia esimerkiksi lainsäädännön muodossa. Julkiset ja yksityiset kontrollin eri muodot sekoittuvat useasti toisiinsa ja monesti on hyvin hankala erottaa toisistaan se mikä on julkista ja mikä on yksityistä kontrollia. Julkisen ja yksityisen sektorin kontrollin ajattelun sijaan olisikin järkevämpi keskustella siitä, onko kontrolli organisaation sisäistä, vai tuleeko sääntely organisaation ulkopuolelta. (Johanson ja Vakkuri 2017, 3–4.)

5.2 Eri näkökulmia hybridisyyteen

Organisaatioiden hybridisyyttä voidaan tarkastella monesta eri näkökulmasta (Johanson ja Vakkuri 2017, 43–45). Tässä osassa käsitellään hybridihallintaa etenkin mikro-, meso- ja makrotasojatteluun sekä puhtaasti hybridisten rakenteiden näkökulmasta.

Mikro-, meso- ja makrotasojen hybridisyys

Eräs tapa ymmärtää organisaatioiden hybridisyyttä on tarkastella sitä mikro-, meso- ja makrotasolla. Mikro-, meso- ja makrotasojen tarkkaan kuvaukseen on monta eri tapaa tieteenalasta ja asiayhteydestä riippuen, mutta tässä tutkimuksessa tavoitteena on muodostaa yleisen tason ymmärrys tähän ilmiöön.

Liljenström ja Svedin (2005, 4–5) ovat kuvanneet, että yhteiskuntaa voidaan tarkastella mikro, meso- ja makrotasojen näkökulmasta hierarkkisena systeeminä. Luonnon ekosysteemissä nähdään, että sen huipulla olevat vahvimmat pedot kontrolloivat ekosysteemin alhaalla olevia heikoimpia yksilöitä. Tätä ajattelua voidaan soveltaa myös mikro-, meso- ja makrotasojen havainnollistamiseen: mikro-meso- ja makrotasoilla ylhäällä olevat tasot kontrolloivat ylhäältä-alas -ajattelun (top-down) mukaisesti alempana olevia. Näkökulma voidaan laittaa myös toisinpäin ja ajatella, että juuri alhaalla hierarkiassa olevat vaikuttavat systeemin ylempään tasoon (bottom-up). Tällöin ajatellaan, että mikrotason tapahtumilla on vaikutus makrotason ilmiöihin. Eri ilmiöiden ja yhteiskunnan rakenteiden kompleksisuus onkin kasvattanut tarvetta tutkia eri tasojen välistä vuorovaikutusta mesotasolla, jossa ylhäältä-alas -ajattelu kohtaa alhaalta ylös -ajattelun. (Freeman, 2000.)

Mielenkiinto on mikrotaloudessa ja sen vaikutuksessa paikallisympäristöön, kun tutkitaan yksittäistä hybridistä ominaisuutta tai toimijaa (Dopfer, Foster ja Potts 2004, 269). Liljenström ja Svedin (2005, 4–5) käyttävät mikrotalouden kuvauksessa esimerkkiä biologian tutkimuksesta. He vertaavat mikrotalouden tarkastelua pienen pieneen mikroskooppiseen tasoon eli molekulaariseen tasoon. Näin ollen muut tasot aivan kuin kerrostuvat toisistaan, kuten solut molekyyleistä ja orgaanit soluista. Ja kun ajatellaan kokonaisuudessaan mikrotaloutta hybridisesti, niin mikrotalouden tai ”mikrotason” hybridisyys voi tarkoittaa yksittäisen organisaation hybridisyyttä tai myös organisaation tietyn toiminnan osa-alueen ja yksikön hybridisyyttä (Johanson ja Vakkuri 2017, 43–45).

Mesotalouden tarkastelu kiinnittää huomion yksittäisten entiteettien väliseen vuorovaikutukseen (Dopfer ym. 2004, 269). Liljenström ja Svedin (2005, 5) ovat verranneet mesotasoja sosiaalisissa rakenteissa yksilöiden (mikrotaso) muodostamaan joukkoon tai väestöön. Mesotason hybridisyys kuvastaakin organisaatioiden muodostaman joukon, kuten eri toimijoista muodostuvan verkoston hybridistä luonnetta (Johanson ja Vakkuri 2017, 44).

Makrotalouden tarkastelu koostuu mikrotalouden toimijoiden kompleksisten rakenteiden ja niiden edelleen toisiinsa yhteen liittyvien prosessien analyysistä (Dopfer ym. 2004, 270). Makrotalouden analyysissä mielenkiinto on siinä, kuinka eri säännönlaisuudet koordinoivat ja ohjaavat toinen toisiaan. Makrotason hybridisyys tarkoittaaakin suuremman kokonaisuuden, esimerkiksi yhteiskunnassa julkisen sektorin, yksityisen sektorin tai kolmannen sektorin hybridistä kokonaisuutta (Johanson ja Vakkuri 2017, 44.). Hybridisyys makrotasolla voi esiintyä esimerkiksi toimialan hybridisyytenä.

Organisaatioiden hybridiset rakenteet

Organisaatioiden hybridisyyttä voidaan tarkastella puhtaasti sen rakenteiden mukaan (Johanson ja Vakkuri 2017, 60). Näitä organisaation hybridisiä rakenteita voivat olla yksisuuntainen (singular), kaksisuuntainen (dyadic) ja monisuuntainen (multilateral) rakenne. Hybridisyyden yksisuuntaisuus tarkoittaa hybridistä toimijaa itsessään. Kun hybridisyys on yksisuuntaista, niin organisaatio on omaksunut omaan toimintaansa tai organisaatorakenteisiinsa jollain tapaa hybridisiä malleja. Organisaatio voi esimerkiksi olla julkista valvontatehtävää toteuttava virasto, mutta yhtäaikaisesti toimia jossain toiminnossaan kilpailuilla markkinoilla liiketaloudellisin periaattein.

Kaksisuuntaista (dyadic) hybridisyyttä on kahden eri toimijan muodostama kokonaisuus tai niiden välinen kanssakäyminen, jonka voidaan nähdä olevan hybridistä. Yhteistoiminnassa olevat organisaatiot eivät tällöin ole siis keskenään samankaltaisia, vaan niiden keskinäinen erilaisuus muodostaa kaksisuuntaisen hybridisyyden. On tärkeää huomata, että mikäli tästä kokonaisuudesta poistaisi toisen toimijan, niin toiminta ei olisi enää kaksisuuntaisesti hybridistä. Toimijat voivat kylläkin olla jo yksisuuntaisesti hybridisiä, mutta kaksisuuntaiseen hybridisyyteen vaaditaan aina kaksi osapuolta. Kaksisuuntaisen hybridisyyden ydin on siis eritoten kahden toimijan muodostamassa suhteessa. (Johanson ja Vakkuri 2017, 60.)

Niin sanottua monisuuntaista (multilateral) hybridisyyttä voidaan ajatella olevan sellainen toiminta, jossa on mukana useampi kuin kolme yksikköä. Nämä yksiköt voivat itsessään jo olla hybridisiä, mutta yhtä lailla niiden keskinäinen toiminta voi olla. Jos ajatellaan, että multilateraalissa suhteessa on mukana kolme toimijaa, niin yksi toimija kolmesta voi olla kahteen muuhun toimijaan jollain tavalla yhteydessä, mutta nämä kaksi muuta eivät ole keskenään vuorovaikutuksessa. Suhteet voivat olla myös paljon monitulkintaisempia, jolloin eri yksiköt ovat toiminnassa kokonaisuuden kaikkien osapuolten kanssa. Vuorovaikutussuhteita voi siis olla tarkasteltavan kohteen mukaan hyvin monenlaisia. (Johanson ja Vakkuri 2017, 60.)

6 LENTOLIIKENNE TUTKIMUKSEN EMPIIRISENÄ KOHTEENA

Tämän luvun tarkoituksena on esitellä tutkimuksen empiirinen kohde eli lentoliikenne alana. Tarkoitus on antaa lukijalle mahdollisimman selkeä kuva siitä, kuinka lentoliikenne on kehittynyt kansainvälisesti sekä Suomessa. Luvun lopussa kerrotaan tutkimuksen oleelliset rajaukset.

6.1 Lentoliikenteen kansainvälinen kehitys

Lentoliikenteen historia ulottuu pitkälle yli vuosisadan päähän, kun ilmalaivoilla lennettävä kaupallinen reittiliikenne avautui kuluttajille 1900-luvun alussa. Ensimmäisiä kaupallisia reittilentoja toteutettiin Ferdinand von Zeppelinin ilmalaivoilla. Ferdinand von Zeppelinin jälkeen markkinoille tuli nopeasti myös muita toimijoita. Ilmalaivat hallitsivat lentoliikenteen markkinoita pitkään aina noin 1930-luvulle asti, kunnes lentokoneet kehittivät ohittaen ilmalaivat paremmilla suorituskyvyillään. Samoihin aikoihin lentoasemat alkoivat kehittyä tukien lentokoneiden tarpeita. (Encyclopædia Britannica, 2019.)

Lentokoneet kehittivät huomattavasti ensimmäisen maailmansodan aikaan vuosina 1914-1918. Lentokoneet ja lentoasemat olivat alun perin pääasiassa sotilaskäytössä, joten lentokoneiden kehittäminen tehtiin armeijoiden tarpeita ajatellen. Tämä kuitenkin sai aikaan alun lentokoneiden käytölle myös kaupallisessa reittiliikenteessä. Lentokoneet yleistyivät varsinaisesti vasta toisen maailmansodan jälkeen, kun valtiot alkoivat saada talouksiaan tasapainoon. (Hanlon 2007, 1.) Yhdysvaltain lentoliikenne säästy toisen maailmansodan menetyksiltä tosin kuin muut maat. Yhdysvallat nousivatkin lentoliikenteessä merkittävään asemaan toisen maailmansodan jälkeen, jolloin noin 70 prosenttia koko kansainvälisestä lentoliikenteestä oli Yhdysvaltain lipun alla. (Hanlon, 2007.)

Kansainvälinen kehitys toisen maailmansodan jälkeen tapahtui pitkälti kahden valtion välisiin lentoliikennesopimuksiin perustuen. Vuonna 1944 voimaan tullut niin kutsuttu Chicagon yleissopimus laadittiin yhtenäistämään lentoliikennesopimusten toimintamalleja. Chicagon yleissopimus toi kansainvälistä sääntelyä lentoliikenteeseen ja se oikeutti lentoyhtiöt hätätilanteessa laskeutumaan myös muualle kuin lähtö- tai kohdemaahan sekä mahdollisti lentoyhtiöt sovitusti lentämään muiden valtioiden rajojen yli. Tämä yleissopimus toimii yhä pohjana valtioiden välisille

lentoliikennesopimuksille, joissa määritellään sallitun lentoliikenteen reittejä, kapasiteetteja ja muita seikkoja (Johanson ja Vakkuri 2018, 61-62).

Lentoliikenne on toimialana kehittynyt ja kasvattanut kapasiteettiaan erittäin voimakkaasti viimeisen sadan vuoden aikana. Aluksi lentomatkailu oli kehittyneiden valtioiden ja käytännössä vain vauraimman väestöjoukon käyttämä liikennemuoto, mutta teknologian kehittyessä ja lentoliikenteen kasvattaessa markkina-arvoaan markkinataloudessa, lentoliikenteestä on tullut arkipäivää. Lentoliikenne ei ole enää vain suurille välimatkoille tarkoitettu liikennemuoto, vaan lentoliikennettä käytetään yhä lyhyemmille välimatkoille, esimerkiksi työmatkaliikenteessä. Tämä on kansainvälisesti tunnustettu ja kasvava ongelma ilmaston lämpenemisen ja lentoliikenteen tuottamien ilmastopäästöjen kannalta.

6.2 Suomen lentoliikenteen kehitys

1900-luvun alussa Suomen lentoliikenne koostui käytännössä pelkästään Venäjän armeijan tekemistä sotilaslennoista. Parikymmentä vuotta myöhemmin 1920-luvulla Suomessa ei ollut vielä ollenkaan kaupallisen reittiliikenteen käytössä olevia maalentoasemia. Ensimmäiset lennot tehtiin talvisin suksilla varustettuina ja kesäisin vesilentoina kellukkeiden avulla. Joulukuun 1936 jälkeen maalentoasemat otettiin käyttöön Suomessa ja vesilennot lopetettiin. Talvisodan ja jatkosodan aikaan normaalit reittilennot siirtyivät poikkeustilaan ja ne siirrettiin sotilasviranomaisten toteutettaviksi. Sotien jälkeen normaalit reittilennot palautettiin. (Finnair Oyj, 2019.)

1920-luvun alussa Suomessa kulkulaitosministeriön – nykyisin liikenne- ja viestintäministeriönä tunnetun – hallinnonalaan liitettiin osaksi lentoliikenne. Ministeriön vastuulle asetettiin Suomen lentoliikenteen ja lentoasemien kehittäminen. Myös ilmailuviranomaisen roolin kehittäminen aloitettiin. Samoihin aikoihin vuonna 1923 Suomen ensimmäinen lentoliikenneyhtiö Aero Oy perustettiin. Sotien jälkeen Aero Oy siirtyi Suomen valtion pääomistukseen ja se nimettiin myöhemmin Finnair Oyj:ksi, jona se tunnetaan nykyäänkin. Nykyään Finnairin ohella Suomeen ja Suomesta lentää lukuisia lentoyhtiöitä, joista osa on halpalentoyhtiöitä. (Finnair Oyj, 2019.)

Vuonna 1972 perustettiin Ilmailuhallitus, kun liikenneministeriön ilmailuosasto ja tie- ja vesirakennuslaitoksen lentokenttäosasto yhdistettiin. Ilmailuhallitus sai tällöin hallintaansa Suomen 20 lentoasemaa. Vuonna 1991 Ilmailuhallitus muutettiin liikelaitokseksi, jolloin se sai vapautta kehittää liiketoimintaansa tehokkaammin. Samaan aikaan Lentoturvallisuushallinto perustettiin, jonka vastuulle asetettiin lentoliikenteen viranomaistehtävät. Myöhemmin Lentoturvallisuushallinto

siirrettiin Ilmailuhallinnon vastuulle, jonka tehtäviä nykypäivänä hoitaa liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Ilmailulaitos muutti nimensä Finaviaksi vuonna 2006 ja vuonna 2010 siitä tehtiin valtiomisteinen yhtiö Finavia Oyj. (Finavia Oyj 2019.)

6.3 Lentoliikenne nyt

Nykyään lentoliikenne perustuu pitkälti eri valtioiden yhteenliittymän, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n (ICAO 2020) ylikansallisiin sopimuksiin ja kansallisiin säännöksiin sekä aiemmin mainittuihin kahden valtion välisiin lentoliikennesopimuksiin. 2000- ja 2010-luvun lentoliikennettä leimaa lentoliikenteen järjestämisvastuun siirtyminen yhä useammassa valtioissa yksityiselle sektorille. Lisäksi uudenlaiset yhteenliittymät, kuten lentoliikenneallianssit, ovat tärkeä osa globaalia lentoliikennettä. (Brueckner, 2001.)

Hanlonin (2007, 9) mukaan lentoliikenne on aina ollut globaali ala, joka on toiminut kansallisten lentoyhtiöiden toimesta. Nykyään kuitenkin osa lentoyhtiöistä haluaisi toimia kansainvälisinä yhtiöinä, joissa omistajuus saattaisi olla muualla kuin maassa, jossa lentoyhtiö liikennöi. Tämä voi jossain määrin aiheuttaa haasteita liittyen valtioiden välisiin lentoliikennesopimuksiin, joissa määritellään ulkomaisen lentoliikenteen kapasiteetista ja alueellisista oikeuksista lentää yhdestä pisteestä toiseen.

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n alaisen hankkeen The Industry High Level Group:n vuoden 2019 Aviation Benefits -raportin (2019, 6) mukaan kansainvälinen lentoliikenne on kasvanut merkittävästi viimeisen parin vuosikymmenen aikana. Vuonna 2018 lentoliikenne kuljetti noin 4,3 biljoonaa matkustajaa ja lentomatrustajien määrä on kokonaisuudessaan tuplaantunut joka 15 vuoden välein. Lentoliikenne oli vielä 1980-lukuun saakka kansainvälisesti tarkasteltuna suurimmilta osin julkisen sektorin vastuulla, mutta on ajan myötä siirtynyt yhä enemmän valtioiden omistuksesta yksityisen sektorin vastuulle (Hanlon 2007;2006, 13–16).

Vuonna 2019 lennettiin yhteensä 38 miljoonaa aikataulutettua kaupallista lentoa 85 miljoonan tunnin verran. Lentoliikenne kuljetti matkustajia ja rahtia yhteensä noin 54 biljoonan kilometrin verran. (ICAO 2019, 6.) Finavia Oyj:n (2019) mukaan lentoliikenne tuotti vuonna 2017 hiilidioksidipäästöjä globaalisti tarkasteltuna 859 miljoonaa tonnia. Tämä määrä muodostaa noin 2 prosenttia ihmistoiminnan kaikista päästöistä yhteensä. Lisäksi muun muassa markkinoiden kansainvälistyminen, yhä enemmän liikkuva työvoima, tuonnin ja viennin vauhdilla kasvavat määrät

ovat vain muutamia esimerkkejä siitä, miksi lentoliikenteen taustalla vaikuttavia organisatorisia rakenteita on syytä tarkastella yhä aiempaa tarkemmin.

Tällä hetkellä Suomessa on 21 lentoasemaa, joita hoitaa yksinoikeudella valtionyhtiö Finavia Oyj (Finavia 2019). Yleensä lentoasemien täytyy olla liiketaloudellisesti yksinään kannattavia, mutta Suomi on saanut Euroopan Unionilta poikkeusluvan yhdessä Espanjan ja Portugalin kanssa hallinnoida lentoasemia verkostoperiaatteella (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2011). Verkostoperiaatteesta säädetään laissa lentoasemaverkosta ja -maksuista (210/2011). Verkostoperiaate tarkoittaa sitä, että lentoasemien kannattavuutta tarkastellaan koko valtiossa kokonaisuutena, ei yksittäin yhden lentoaseman perusteella. Verkostoperiaatteella halutaan turvata Suomen maantieteellinen saavutettavuus myös niillä lentoasemilla, jotka eivät ole läpi vuoden kannattavia, mutta erityisen tärkeitä esimerkiksi turismin kannalta. Verkostoperiaate mahdollistaa myös Finavian lentoasemien yhtenäisen hinnoittelupolitiikan, jolloin jokaiselle asemalle on saman hintaista laskeutua Suomessa. Poikkeuksia ovat ainoastaan niin sanotut halpalentoterminaalit, joiden hinnoittelupolitiikka eroaa muista.

Vuonna 2020 maailman pysäyttänyt COVID-19 -pandemia on aiheuttanut suuria taloudellisia vaikeuksia lentoliikenteelle sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Lentoliikenteen eri toiminnot ovat keskeytyneet tai niiden suorittaminen on vähentynyt hyvin pitkiksi ajanjaksoiksi, mikä on tuottanut lentoliikenteen alalle merkittäviä ongelmia. Erittäin globaalille ja kaikista liikennemuodoista voimakkaimmin kasvavalle lentoliikenteelle voidaan tilanteen katsoa aiheuttavan pitkäaikaisia seuraamuksia.

Ilmailualan analyseja tuottava Centre for Aviation on maaliskuussa 2020 arvioinut, että suurin osa maailman lentoyhtiöistä menee saman vuoden toukokuun loppuun mennessä konkurssiin, mikäli ne eivät saa valtioilta tarvittavia tukitoimia. Arvio ei ole ollut turha, sillä koronapandemian seurauksena useat lentoyhtiöt olivat jo toukokuuhun 2020 mennessä joutuneet hakeutumaan yrityssaneeraukseen tai konkurssiin. Muun muassa Suomessa aktiivisesti liikennöivä Norwegian hakeutui huhtikuussa 2020 yrityssaneeraukseen ja neljä sen tytäryhtiöistä hakeutui konkurssiin (Helsingin Sanomat 2020). Myös Iso-Britanniassa sisäisesti liikennöivä ja hyvin merkittävässä roolissa ollut lentoyhtiö Flybe joutui konkurssiin Iso-Britannian valtion tarjoamista tukipaketeista huolimatta (The Guardian 2020). Lisäksi maailman toiseksi vanhin lentoyhtiö, kolumbialainen Avianca Airlines ajautui konkurssiin toukokuussa 2020 koronaviruspandemian sivuvaikutusten seurauksena (Reuters 2020).

Yle Uutiset uutisoi 17.05.2020 Finnairin päätöksestä lopettaa lentoliikenne COVID19-pandemian aiheuttamien seurausten vuoksi usealle eri maakuntakentälle, kuten Jyväskylään, Kajaaniin, Joensuuhun, Kokkola-Pietarsaareen ja Kemi-Tornioon ainakin vuoden ajaksi. Lisäksi Suomen hallitus esitti syksyllä 2020 eduskunnalle yli 700 miljoonan euron tukipakettia Finnairin elvytystoimia varten (Yle Uutiset 2020). Lentoliikenteen alalla toteutetaan jatkuvasti sekä kansallisesti että kansainvälisesti sopeuttamistoimia, joiden avulla pyritään turvaamaan lentoliikenne myös tulevaisuudessa. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom päivitti joulukuussa 2020 ilmailun kansallisen turvallisuusohjelman, joka sisältää Suomen ilmailun turvallisuuspolitiikan ja sen strategiset turvallisuustavoitteet. Turvallisuusohjelmalla pyritään vahvistamaan Suomen ilmailujärjestelmän sietokykyä sen muuttuvaan toimintaympäristöön. (Traficom 2020.) Normaalin kansainvälisen ja kansallisen lentoliikenteen palautumiseen voi kuitenkin mennä vielä jopa useampi vuosi.

6.4 Rajaukset ja määritelmät

Lentoliikenne ja ilmailu voidaan käsittää monessa eri merkityksessä, mutta useasti näillä käsitteillä kuvataan koko toimialaa. Lentoliikenne ja ilmailu kattavat alleen lukuisia eri toimijoita eri toimenkuvilla, joten on syytä rajata lentoliikenteen käsitettä tutkimuksen heterogeenisyyden hallitsemiseksi. Tässä tutkimuksessa lentoliikenteellä tarkoitetaan kaupallista lentoliikennettä. Kaupallisella lentoliikenteellä tarkoitetaan lentoyhtiöiden reittiliikennettä, jolloin tutkimuksen ulkopuolelle jää yksityislentoliikenne, eli harraste- ja urheiluilmailu sekä yksityiset lennot. Myöskään sotilaslentoja ei tässä tutkimuksessa tarkastella. On syytä huomioida, että usein matkustajia lentokoneella kuljetettaessa kuljetetaan samanaikaisesti myös rahtia ja postia, joten näitä asioita ei ole syytä tarkastella toisistaan erillään.

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan lentoliikenteeseen ja siihen tiiviisti liittyviä palveluja tuottavia toimijoita. Tarkoituksena ei ole tarkastella sellaisia toimijoita, jotka liittyvät vain osittain lentoliikenteeseen. Tässä tutkimuksessa ulkopuolelle on jätetty pois esimerkiksi lentoyhtiöille tai muille lentoliikenteen toimijoille tietojärjestelmäpalveluita tai muita vastaavia palveluita tuottavat yritykset. Lisäksi tutkimuksessa jätetään ulkopuolelle esimerkiksi ilmailulääketieteen parissa toimivat organisaatiot. Tällä rajauksella halutaan tehdä selkeämmäksi lentoliikenteen instituutioiden kuvaus.

Lisäksi Suomessa muun muassa yksityiselle sektorille voidaan nähdä liittyvän myös monia muita organisaatioita, joita ei olla otettu huomioon tässä tutkimuksessa. Osa näistä organisaatioista saattaa

ainoastaan operoida Suomessa, jolloin niiden päätoimipaikka on ulkomailla ja niillä ei ole toimipaikkaa Suomen alueella. Lisäksi osalla organisaatioista lentoliikenteeseen liittyvä toiminta saattaa olla verrattain niin vähäistä, että niitä ei ole ollut järkevää ottaa mukaan tarkasteltavaksi tähän tutkimukseen. Lisäksi tässä tutkimuksessa ei haluta ajankäytöllisistä syistä tarkastella liian suurta organisaatioiden joukkoa.

Tutkimuksessa tarkastellaan Suomen lentoliikenteeseen liittyviä instituutioita, jolloin tarkempi kansainvälisen tason tarkastelu jätettiin pois tutkimuksesta. Kansainvälisen taso otetaan huomioon tutkimuksessa sen Suomea koskettavilta osin. Kansainvälisen tason syvempi tarkastelu olisi myös kirjoittajan itsensä kannalta mielenkiintoinen näkökulma tutkimukseen, mutta tässä pro gradu - tutkimuksessa haluttiin varmistaa tutkimuksen tiivis ja johdonmukainen rakenne. Tästä syystä oli järkevää rajata aihe koskemaan eritoten Suomen lentoliikennettä. Toinen näkökulma tehtyyn rajaukseen on se, että tutkimushaastatteluiden toteuttaminen on tasavertaisempaa, kun haastatteliija kykenee haastattelemaan kaikkia haastateltavia samalla kielellä. On kuitenkin syytä huomata, että selkeää rajanvetoa kansainvälisen ja kansallisen lentoliikenteen instituutiokentän välille ei voida tehdä. Kansallista lentoliikennettä koskevaa lainsäädäntöä ja toimintaa sitovat korkeamman tason kansainväliset velvoitteet ja ylikansalliset sopimukset. Tämän lisäksi useat tässäkin tutkimuksessa käytettävät tilastoaineistot perustuvat kansainvälisesti kerättyyn dataan, joten tarkkaa ja ehdotonta rajausta ei voida eikä haluta tehdä.

7 LENTOLIIKENTEEN INSTITUUTIOT

Seitsemäs luku kattaa tämän pro gradu -tutkimuksen keskeisimmät tulokset eri homogeenisten toimijoiden muodostamista kokonaisuuksista eli instituutioista. Tarkoituksena on ollut etsiä Suomessa lentoliikenteen alalla toimivat keskeiset organisaatiot ja jakaa ne eri instituutioihin. Tässä luvussa tutkimuksen aineisto eli eri organisaatiot on analysoitu aineistolähtöisesti tutkimuksen teoreettinen viitekehys kuitenkin silmällä pitäen. Luvussa vastataan tutkimuskysymykseen **1a) ”Mitkä ovat Suomen lentoliikenteen kannalta merkittävät instituutiot?”** Luvun tulokset perustuvat tutkimusprosessin aikana tehtyyn tiedonhakuun, kuten eri toimijoiden verkkosivuihin, tilastoihin ja alan tutkimuksiin.

Tutkimuksen aineisto on jaoteltu organisatorisesti samankaltaisista toimijoista koostuviin kokonaisuuksiin eli instituutioihin. Instituutiolla tässä tutkimuksessa tarkoitetaan lyhyesti kuvailtuna keskenään homogeenisten organisaatioiden muodostamaa suurempaa kokonaisuutta. Instituutiolla voidaan esimerkiksi tarkoittaa lentoliikenteen alalla julkista sektoria kokonaisuudessaan, jolloin sen toimijat muodostavat lentoliikenteen viranomaisten instituution. Toinen instituutio tässä tutkimuksessa on yksityisen sektorin toimijoiden muodostama kokonaisuus, josta käytetään nimeä voittoa tavoittelevat yritykset. Kolmas toimijoista muodostunut kokonaisuus on hybridisten organisaatioiden joukko, josta käytetään nimeä hybridiset organisaatiot. Neljäs instituutio on järjestöt sekä liitot ja viides on koulutusorganisaatiot. Toimijoilla tässä tutkimuksessa tarkoitetaan yksittäistä organisaatiota.

7.1 Lentoliikenteen viranomaiset

Lentoliikenteen viranomaisista merkittävää valtaa käyttää liikenne- ja viestintäministeriö, jonka vastuulle kuuluu koko hallinnonalansa ohjaus lainsäädännöllisin keinoin. Liikenne- ja viestintäministeriö tekee tiiviisti yhteistyötä 11 muun ministeriön kanssa hallinnonalat ylittävissä lainsäädöshankkeissa. Ministeriö vastaa sen alaisten virastojen ja laitosten, kuten esimerkiksi liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Väyläviraston ja Ilmatieteen laitoksen toiminnan ohjaamisesta ja valvonnasta. Liikenne- ja viestintäministeriössä säädetään virkamiestyönä muun muassa kahden valtion väliset lentoliikennesopimukset. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019.) Lentoliikennesopimuksissa tärkeä osapuoli on myös ulkoministeriö, joka ylläpitää ja kehittää ulkopoliittisia suhteita muihin valtioihin (Ulkoministeriö 2019).

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) mukaan liikenne- ja viestintäalaa valvova ja ohjaava viranomaislainen. Traficom toteuttaa Suomessa koko ilmailualan viranomaisvalvontaa ja lupahallinnointia. Traficom valvoo muun muassa ilmailualan turvallisuusmääräyksien toteutumista, lentopaikkojen pitoa sekä miehittämätöntä ilmailua eli drone-lennokkeja koskevaa toimintaa. Traficom hoitaa ilmailualan lupahallinnointia esimerkiksi henkilöilupien osalta eri ammattilentäjien ja harraste- ja yksityisilmailijoiden osalta. Traficom voi lisäksi antaa tarkentavia säädöksiä ja määräyksiä lentoliikennettä koskien. (Traficom 2019.)

Valtioneuvoston kanslia ja etenkin sen omistajaohjausosasto vastaa Valtioneuvoston kanslian työjärjestyksestä annetun asetuksen (162/2015) toisen luvun 3 § mukaan valtion omistukseen kuuluvien valtionyhtiöiden ohjauksesta, valvonnasta ja strategisista linjauksista. Valtioneuvoston kanslia valmistele ja toimeenpanee Suomen valtion omistajaohjauspolitiikkaa ja pyrkii kehittämään sen omistajaohjauksessa olevien yhtiöiden toimintaa. Valtioneuvoston kanslian omistajaohjaukseen kuuluvat muun muassa lentoliikenteen alalla toimivat yhtiöt Finavia Oyj ja Finnair Oyj.

Ilmatieteen laitos tuottaa organisaationa sää- ja mittauspalveluita moniin eri tarpeisiin. Ilmatieteen laitos on hallinnollisesti liikenne- ja viestintäministeriön alainen laitos. Se tuottaa muun muassa lentosääpalveluita eri ilmailualan toimijoille ja tukee toiminnoillaan muita viranomaisia muuttuvien tarpeiden mukaan. (Ilmatieteen laitos 2019.)

Euroopan lentoturvallisuusvirasto eli EASA on Euroopan unionin alainen virasto, joka säätelee ja valvoo lentoliikennettä ylikansallisella tasolla. Se pyrkii edistämään eurooppalaisten ja maailmanlaajuisen standardien käyttöä sekä tekee yhteistyötä muiden kansainvälisten toimijoiden kanssa parantaakseen ilmailun globaalia turvallisuutta. EASA lisäksi sertifioi ja hyväksyy tuotteita ja organisaatioita, joiden alalla sillä on toimikelpoisuus. EASA perustettiin vuonna 2002, kun Joint Authorities -viraston tehtävät siirrettiin sille hoidettavaksi. EASA:n jäsenmaita on yhteensä 32, joihin lasketaan kuuluvaksi Euroopan unionin 28 jäsenvaltiota sekä Sveitsi, Norja, Liechtenstein ja Islanti. (EASA 2020.)

7.2 Voittoa tavoittelevat yritykset

Oma kokonaisuutensa lentoliikenteen alalla ovat voittoa tavoittelevat yritykset, jotka voidaan käsittää toimivan yhden suuremman instituution, eli markkinatalouden intressien mukaan. Näitä puhtaasti markkinataloudellisten ehtojen mukaan toimivia yrityksiä on hyvin paljon lentoliikenteessä joko

pelkästään lentoliikenteen parissa toimien tai pelkästään osittain. Tässä osiossa on kuvattu muutamia sellaisia toimijoita, jotka näyttävät selkeästi Suomen lentoliikenteen alalla merkityksellisinä. Kaikkia yrityksiä ei ole ollut aiemmin mainituista syistä mielekästä luetella. Sen sijaan tarkoituksena on kuvata tutkimuksen kannalta olennaisimpia toimijoita, jotka osaltaan havainnollistavat tutkittavia ilmiöitä parhaiten.

Patria Oy on suomalainen puolustus-, turvallisuus- ja ilmailualan konserni. Se tuottaa lentokoneiden ja helikoptereiden elinkaarten tukipalveluita Pohjoismaissa ja Itämeren alueella. Patria tarjoaa muun muassa lentokuormitusmittauksia ja rakenneanalyysijä. (Patria Oy 2019.) Lisäksi lentoliikenteeseen ja etenkin lentoasemiin liittyy vahvasti maahuolintayritykset. Maahuolintayritykset tarjoavat lentoliikenteeseen palveluita, jotka liittyvät muun muassa matkatavaroiden kuljetukseen, lastaukseen ja purkamiseen, matkustajaportaiden ja ramppien ajamiseen lentokoneelle sekä jäänpoistoon ja muuhun siivoukseen. Tällaisia palveluita tarjoavia yrityksiä ovat muun muassa jo aiemmin mainittu Airpro Oy (2019), Inter Handling Finland Oy (2019) ja Maavoima Oy (2019).

7.3 Hybridiset organisaatiot

Tässä osiossa käsitellään tietyssä määrin hybridisiksi käsitettyjä organisaatioita. Niin kutsutuksi hybridiseksi organisaatioksi toimijan saattaa tehdä sen moninaiset omistusmuodot, sen julkiselta ja yksityiseltä sektorilta saama rahoitus, talouden ja sosiaalisen kontrollin eri muodot sekä kilpailevat institutionaaliset logiikat (Johanson ja Vakkuri 2017, 3–4). Suomen lentoliikenteessä yksi merkittävimmistä valtionyhtiöistä on kokonaan valtio-omisteinen osakeyhtiö Finavia Oyj, jonka omistajaohjauksesta vastaa valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto. Finavia Oyj tehtävänä on vastata Suomen lentoasemaverkostosta ja sen kehittämisestä. Finavia Oyj vastaa yhteensä 21 lentoaseman toiminnasta ja sen päälentoasema on Helsinki-Vantaa. Finavia Oyj siis ylläpitää ja kehittää lentoliikenteen vaatimaa infrastruktuuria ja matkustajaterminaaleja valtakunnallisesti.

Toinen merkittävä osakeyhtiö on valtion enemmistöomisteinen osakeyhtiö Finnair Oyj, jonka toimialaan kuuluu lentoliikenteen harjoittaminen matkustajia, tavaroita ja postia kuljettamalla sekä muu lentoliikenteeseen liittyvä toiminta. Finnair Oyj:n omistajaohjauksesta vastaa valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto. (Finnair Oyj 2019.) Finnair Oyj on osaomistajana myös toisessa suomalaistanskalais-omisteisessa lentoyhtiössä, Nordic Regional Airlines Oy:ssä (Norra Oy 2019).

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy (Entinen Air Navigation Services Oyj) on Suomen valtion kokonaan omistama erityistehtävayhtiö. Fintraffic Oy:n omistajaohjauksesta vastaa edellisistä

organisaatioista poiketen liikenne- ja viestintäministeriö. Fintraffic Oy:n edeltäjä ANS Finland Oyj eriytettiin omaksi erityistehtävayhtiökseen Finavia Oyj:stä vuonna 2017, joten se on verrattain uusi valtio-omisteinen yhtiö. Yhtiön tehtävänä on ylläpitää ja kehittää valtakunnallista lennonvarmistusjärjestelmää. Fintraffic Oy:n alainen tytäryhtiö Fintraffic lennonvarmistusyhtiö Oy tuottaa lennonvarmistuspalveluita Finavia Oyj:n 22 lentoasemalla. Yhtiö ylläpitää aluelennonjohdon, lähestymislennonjohdon (APP), lähilennonjohdon (TWR) ja Helsingin lennonjohdon palveluita. (Fintraffic Oy 2021.)

7.4 Järjestöt ja liitot

Eräs merkittävä kansainvälinen Suomessakin vaikuttava toimija on Yhdistyneiden Kansakuntien alaisuudessa toimiva Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO. ICAO toimii yhdessä sen yhteensä 193 jäsenvaltion ja toimialan sidosryhmien kanssa. ICAO koordinoi kansainvälistä lentoliikennettä ja luo standardeja ja suositeltuja käytänteitä (Standards and Recommended Practices, SARPs) eri lentoliikenteen toimijoille. (ICAO 2019.) ICAO:n toiminta ja kansainvälinen lentoliikenne perustuu pohjimmiltaan Chicagon yleissopimukseen (1944).

Toinen, etenkin lentoyhtiöille merkittävä kansainvälinen vaikuttaja on IATA eli Kansainvälinen ilmailuliitto. IATA on kansainvälinen lentoyhtiöiden etujärjestö, joka pyrkii yhtenäistämään kansainvälisesti lentoyhtiöiden toimintaa ja edistämään niiden asioita kasvavilla markkinoilla. IATA perustettiin toisen maailmansodan jälkeen vuonna 1945 ja nykyään siihen kuuluu 290 lentoyhtiötä. (IATA 2019.)

Ilmailualan unioni ry (IAU ry) on lentoliikenteen ja ilmailun alalla työskentelevien palkansaajien sekä aloille opiskelevien ammattiliitto. IAU ry:llä on lähes 3000 työelämässä eri organisaatioiden palveluksessa olevaa jäsentä. Jäsenet työskentelevät muun muassa maapalveluissa (matkustajapalvelut, ramp- ja aulatoiminnot, jäänpoisto, catering ja rahti), lentokoneiden korjaus- ja huoltotehtävissä, turvatarkastuksessa (matkustajat, henkilökunta, matkatavarat ja rahti), lennonvarmistuksessa (tekniikka ja operatiiviset tehtävät) ja asematasovalvonnassa, maakaluston korjaus- ja huoltotehtävissä sekä lentoasemien kunnossapidossa. (IAU ry 2019.)

Suomen Ilmailuliitto ry (SIL ry) on Suomen valtakunnallinen keskusjärjestö urheilu- ja harrasteilmailun saralla. Suomen Ilmailuliitto ry on perustettu vuonna 1919 ja sillä on tällä hetkellä yli 200 jäsenseuraa sekä noin 8000 jäsentä. Suomen Ilmailuliitto ry on Kansainvälisen Ilmailuliiton

(Fédération Aéronautique Internationale) suomalainen jäsenjärjestö. Suomen Ilmailuliiton toimintaa rahoitetaan opetus- ja kulttuuriministeriön avustuksella. (Suomen Ilmailuliitto 2020.)

Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto (AKT ry) on auto-, ahtaus-, kuljetus- ja näihin liittyvillä ammattialoilla työskentelevien työntekijöiden ammattiliitto. Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliittoon kuuluu noin 45 000 jäsentä. Liitto toteuttaa edustamallaan aloilla edunvalvontaa ja neuvottelee sekä sopii työehtosopimukset jopa 18 alalle. Liitto tekee tiivistä yhteistyötä Suomen Ilmailuliiton kanssa. (AKT ry 2021.)

Muita, Suomessaakin vaikuttavia, lentoliikenteen kansainvälisiä järjestöjä ovat esimerkiksi ATCEUC (Air Traffic Controllers European Unions' Coordination 2021), IFISA (International Flight Information Service Association 2021), IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers' Associations 2021), IFAIMA (International Federation of Aeronautical Information Management Associations 2021), EURECCA (European Cabin Crew Association 2021), ECA (The European Cockpit Association 2021) sekä IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations 2021).

7.5 Koulutusorganisaatiot

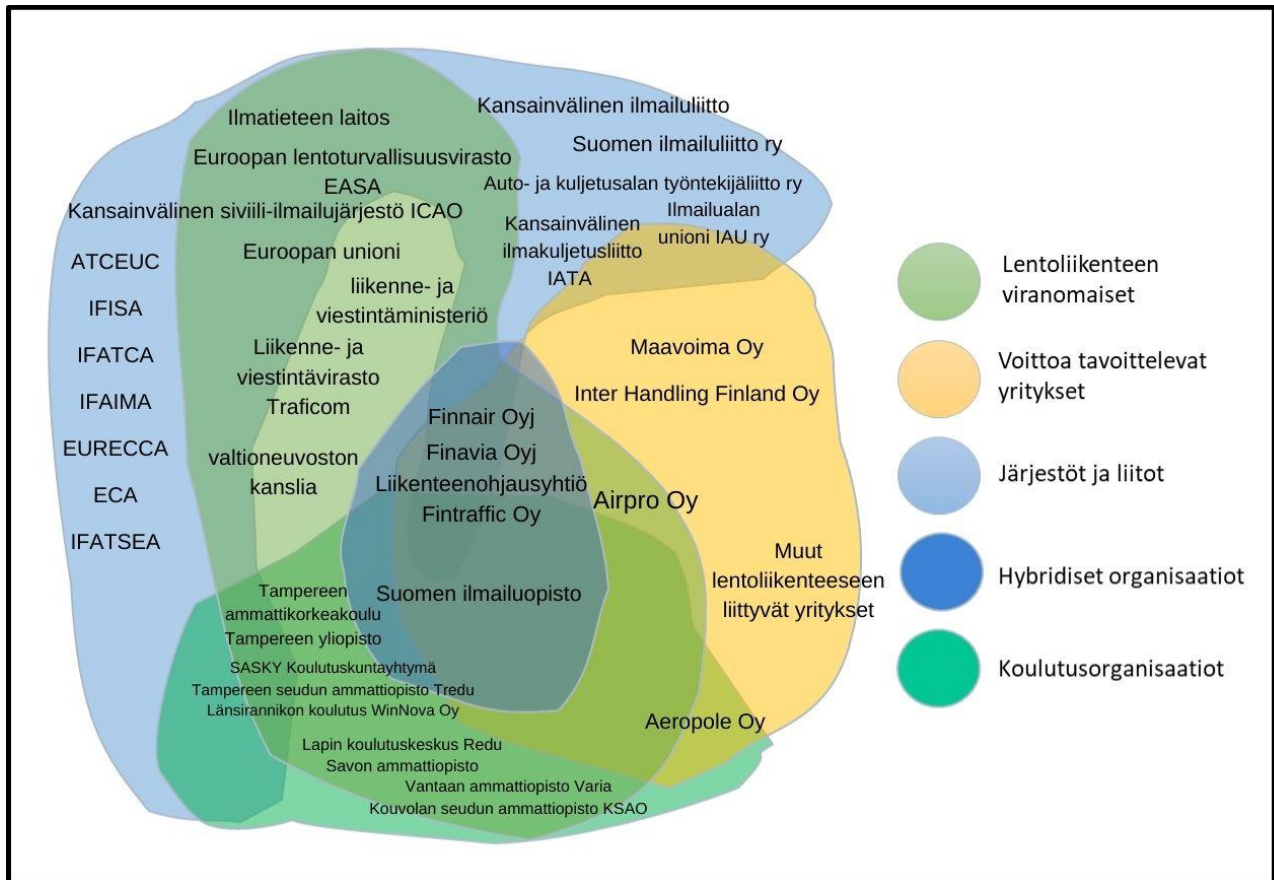
Tässä tutkimuksessa on noussut esille, että lentoliikenteen toimialan kehityksen ja tulevaisuuden kannalta tärkeitä organisaatioita ovat sen koulutusorganisaatiot. Tähän tutkimukseen mukaan valikoituneet koulutuspalveluita tarjoavat organisaatiot ovat keskenään hyvin moninainen joukko. Mukana on puhtaasti markkinaehdoin toimivia yrityksiä, ammatillisia oppilaitoksia, osana suurempaa valtio-omisteista konsernia olevia yhtiöitä sekä säätiöyliopisto, jonka omistuksessa on ammattikorkeakoulu.

Siviili-ilmailun parissa ammattilentäjäksi voi tällä hetkellä opiskella Suomessa Suomen Ilmailuopistolla ja Aeropole-yrityksen kautta. Porin lentoaseman yhteydessä sijaitseva Suomen Ilmailuopisto kouluttaa ammattilentäjiä yhteistyössä Finnair Oyj:n kanssa. Suomen Ilmailuopisto on ammatillinen erikoisoppilaitos, joka kouluttaa ammattilentäjiä Suomessa toimivien lentoyhtiöiden palvelukseen, niiden muuttuvien tarpeiden mukaan. Tämän lisäksi Suomen Ilmailuopisto järjestää muita lentoalan koulutuksia ja lentosimulaattoreiden vuokrausta. (Suomen Ilmailuopisto 2019.) Aeropole on vuonna 2010 perustettu yritys, joka tarjoaa ammattilentäjän ja yksityislentäjän koulutuksia (Aeropole 2019). Nämä molemmat koulutusorganisaatiot tarjoavat maksullisia koulutuksia (Suomen ilmailuopisto ja Aeropole 2019).

Toinen merkittävä koulutussuuntaus lentoliikenteessä on lentokonetekniikka. Toisen asteen ammatillista koulutusta, eli lentokoneasentajan koulutusta, tarjoavat tällä hetkellä Suomessa SASKY Koulutuskuntayhtymä, Tampereen seudun ammattiopisto Tredu, Länsirannikon koulutus WinNova Oy, Lapin koulutuskeskus Redu, Savon ammattiopisto ja Vantaan ammattiopisto Varia. Näiden lisäksi helikoptereihin kohdistuvaa lentokoneasentajan koulutusta tarjoaa Kouvolan seudun ammattiopisto KSAO ja lentoasemahuoltajan koulutusta Vantaan ammattiopisto Varia. Alemman korkeakoulututkinnon lentokonetekniikasta voi tällä hetkellä suorittaa Tampereen Ammattikorkeakoulussa, jolloin tutkinto-ohjelmasta valmistuttua tutkintonimike on konetekniikan insinööri. Tampereen Ammattikorkeakoulun omistaa säätiöyliopisto Tampereen yliopisto. Ylemmän korkeakoulututkinnon tasolla, eli diplomi-insinöörin tutkinnon tasolla voi opiskella tällä hetkellä lentokonejärjestelmätekniikkaa. Lentokonejärjestelmätekniikkaa voi opiskella tällä hetkellä Tampereen yliopistossa. Lisäksi tietojohdantamisen opinnoissa voi keskittyä liikenteen, logistiikan ja informaation tutkimukseen. (Tampereen yliopisto 2019.)

Lentoasemien ja lentokoneiden henkilökuntaa koulutetaan suurimmissa määrin lentoyhtiöiden toimesta. Lentokoneen miehistöön voi kouluttautua esimerkiksi purserin, stuerin ja lentoemännän työtehtäviin. Airpro Oy on yritys, joka tuottaa lentoliikenteen eri maa- ja matkustajapalveluita Suomessa lentoasemille ja lentokoneisiin. Airpro Oy on perustettu vuonna 1994 ja se on osa Finavia-konsernia. Airpro Oy:n työntekijät työskentelevät lentoasemilla turvatarkastuksessa, lentomatkustajien ja lentohenkilökunnan maakuljetuksessa, maapalveluissa lentokoneiden vastaanotto-, kuormaus- ja lähetystehtävissä sekä lentokoneiden matkustamohenkilökunnassa purserin, stuerin tai lentoemännän työtehtävissä. (Airpro 2019.) Avia College on ANS Finland Oyj:n omistama erityisoppilaitos, joka tarjoaa Suomessa lennonvarmistuksen koulutuspalveluita. Se on ainoa oppilaitos Suomessa, joka tarjoaa lennonjohdon ammattiin tähtäävää koulutusta. Lennonjohdon peruskoulutuksen lisäksi se tarjoaa muita kertaus- ja lisäkoulutuspalveluita. (ANS Finland 2019.)

7.6 Yhteenvedo instituutioista



Kuvio 3. Tutkimuksen instituutiot, organisaatiot ja niiden jaottelu

Lentoliikenteen instituutioiden kuvaus on esitetty tiivistettynä oheisessa kuviossa (kuvio 3). Lentoliikenteen toimijat on jaettu niiden organisatoristen luonteiden mukaan lentoliikenteen viranomaisiin, voittoa tavoitteleviin yrityksiin, järjestöihin ja liittoihin, koulutusorganisaatioihin sekä hybridisiin organisaatioihin. Kuviossa on eri instituutioille varattu omat alueet, jotka sijoittuvat osittain toisten instituutioiden päälle. Tällä havainnollistetaan instituutioiden ja niiden organisaatioiden päällekkäisyyttä ja erillisyyttä, sillä eri näkökulmista tarkasteltuna organisaatiot voidaan laskea kuuluviksi useampaan eri instituutioon.

Lentoliikenteen viranomaiset (oliivinvihreä alue) muodostaa kuviosta keskeisen ja läpileikkaavan alueen. Tämä on pitkälti seurauksena lentoliikenteen viranomaisten toteuttamasta sääntelystä ja valvonnasta, mikä sitoo ja ohjaa muita toimijoita merkittävästi. Myös julkisen sektorin tarjoama rahoitus ja omistajuus alan muissa organisaatioissa tekevät lentoliikenteen viranomaisten instituutioista suuren ja keskeisen. Lentoliikenteen viranomaisiin kuuluvia organisaatioita ovat liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, valtionneuvoston kanslia, Euroopan unioni, Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA ja Ilmatieteen laitos.

Voittoa tavoittelevat yritykset (keltainen alue) sijoittautuvat lentoliikenteen viranomaisista katsottuna sen oikealle puolelle ja on osittain päällekkäin muiden instituutioiden kanssa. Voittoa tavoittelevien yritysten instituutio on päällekkäin siksi, koska yksityiseltä sektorilta tuleva omistajuus ja rahoitus koskettaa myös osaa julkisessa omistuksessa olevia organisaatioita. Voittoa tavoitteleviin yrityksiin sijoittautuvia organisaatioita ovat Patria Oy, Maavoima sekä Airpro Oy. Tutkimuksessa käsittelemättömiä, muita lentoliikenteen alalla etenkin osittain operoivia yrityksiä on varmasti paljon, mutta niitä ei käsitellä tutkimuksessa niiden suuren määrän vuoksi.

Järjestöt ja liitot (vaaleansininen alue) muodostaa kuvioista selkeästi monimutkaisimman alueen niiden moninaisen luonteen vuoksi. Lentoliikenteessä kansainvälisten järjestöjen ja liittojen laatimat standardit ja sopimukset ovat poikkeuksellisesti hyvin sitovia alan muille toimijoille. Siksi esimerkiksi Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO on sijoitettu osittain julkisen sektorin päälle, koska se koostuu jäsenvaltioista ja sillä on merkittävä rooli alan kansallisessa sääntelyssä. Lisäksi osa järjestöistä ja liitoista laatii alan työehtosopimukset ja ovat tästä syystä sidoksissa alan muihin instituutioihin, kuten lentoliikenteen viranomaisiin, voittoa tavoitteleviin yrityksiin, hybridisiin organisaatioihin ja koulutusorganisaatioihin. Järjestöt ja liitot ovat kuitenkin alisteisia lentoliikenteen viranomaisten instituution tuottamalle sääntelylle ja valvonnalle, joten suhde on monimutkainen. Järjestöihin ja liittoihin kuuluvat Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO, Kansainvälinen ilmajetuliitto IATA, Kansainvälinen ilmailuliitto, Suomen Ilmailuliitto ry, Ilmailualan unioni IAU ry, ATCEUC (Air Traffic Controllers European Unions Coordination), IFISA (International Flight Information Service Association), IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers' Associations), IFAIMA (International Federation of Aeronautical Information Management Associations), EURECCA (European Cabin Crew Association), ECA (The European Cockpit Association) sekä IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations).

Hybridiset organisaatiot (tummansininen alue) kattaa kuvion keskipisteen eri instituutioiden solmukohdassa. Instituutio on sijoitettu kuvan keskelle, sillä se kuvastaa hybridisten organisaatioiden monimuotoisuutta hybridisyyden ilmentyessä monin eri tavoin. Hybridisyyttä esiintyy muuallakin kuin hybridiseksi nimettyjen organisaatioiden rakenteissa, joten instituution alueen tarkkoja rajoja ei pidä tulkita mustavalkoisesti. Hybridisiä ilmentymiä esiintyy yhtä lailla myös muualla kuviossa kuin sen keskiosassa, mutta näiden rakenteiden esittäminen ei ole tämän tutkimuksen päätarkoitus ja tästä syystä niitä ei tuoda esille niin tarkkaan, kuin olisi teoreettisesti mahdollista. Tässä tutkimuksessa

selkeästi hybridisiä organisaatioita rakenteidensa puolesta ovat Finnair Oyj, Finavia Oyj ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy.

Koulutusorganisaatiot (vihreä alue) sijoittuu osittain lentoliikenteen viranomaisten ja osittain voittoa tavoittelevien yritysten alle. Lentoliikenteen koulutusorganisaatiot ovat joko julkisia oppilaitoksia, kuten kuntien oppilaitokset, muita julkisoikeudellisia entiteettejä kuten säätiömuotoisia korkeakouluja tai yksityisiä, liiketaloudellista voittoa tavoittelevia oppilaitoksia. Koulutusorganisaatioiksi nähdään kuuluvan Suomen Ilmailuopisto, Aeropole Oy, SASKY Koulutuskuntayhtymä, Tampereen seudun ammattiopisto Tredu, Länsirannikon koulutus WinNova Oy, Lapin koulutuskeskus Redu, Savon ammattiopisto, Vantaan ammattiopisto Varia, Kouvolan seudun ammattiopisto KSAO, Tampereen Ammattikorkeakoulu ja Tampereen yliopisto. Airpro Oy kouluttaa työntekijöitään sisäisesti tarjoamiinsa työtehtäviin. Airpro Oy on osa Finavia Oyj:n hybridistä konsernia, jolloin sen voidaan nähdä sijoittautuvan sekä voittoa tavoitteleviin yrityksiin, hybridisiin organisaatioihin että koulutusorganisaatioihin.

Monet tutkimuksen organisaatioista sijoittautuvat niiden päätoimisen sijoittautumisen lisäksi osittain toiseenkin instituutioon. Näitä ovat esimerkiksi koulutusta tarjoavat organisaatiot, joista osa on yksityisiä organisaatioita ja osa julkisia oppilaitoksia. Tästä syystä organisaatioiden sijoittaminen on paikoitellen hyvin haastavaa. Tärkeää onkin yhtä lailla tarkastella instituutioiden alueiden muotoutumista suhteessa toisiinsa, sen sijaan, että tarkasteltaisiin yksittäisten organisaatioiden sijainteja.

8 INSTITUTIONAALISET PAINEET LENTOLIIKENTEESSÄ

Tässä luvussa tarkastellaan tutkimuksen lentoliikenteen toimijoita ja yhdistetään ne tutkimuksen teoreettiseen näkökulmaan, institutionaalsiin paineisiin. Luvussa vastataan tutkimuksen toiseen alatutkimuskysymykseen ”1b) *Miten institutionaaliset paineet ilmenevät lentoliikenteessä?* Luku on jäsennetty teorialähtöisesti institutionaalsiin paineisiin eli pakottaviin paineisiin, normatiivisiin paineisiin ja jäljitteleviin paineisiin (DiMaggio ja Powell 1983).

Tutkimuksessa kerätty haastattelumateriaali on teemoiteltu institutionaalisten paineiden mukaan neljään osaan, eli siitä on pyritty löytämään institutionaalisia paineita ilmentäviä havaintoja ja ilmiöitä. Tutkimuksen litteroidut haastattelulainaukset on kerätty puolistrukturoiduista teemahaastatteluista, joiden äänittämiseksi ja tässä tutkimuksessa hyödynnettäväksi saatiin haastateltavilta lupa. Haastateltavien anonymiteetti on turvattu peittämällä heidän nimensä. Lainaukset haastatteluista on kuitenkin merkitty niiden johdonmukaistamisen vuoksi käyttämällä nimikkeitä ”Haastateltava A”, ”Haastateltava B” ja ”Haastateltava C”. On syytä huomata, että haastattelumateriaalia on analysoitavissa verrattain pieni määrä ja näin ollen yleistyksiä vain näiden vastausten perusteella on mahdotonta tehdä. Käytetty haastattelumateriaali on kuitenkin sisällöltään hyvin rikasta ja sitä käytetään eritoten tutkittavien ilmiöiden ymmärryksen lisäämiseksi.

8.1 Pakottavat paineet lentoliikenteessä

Tässä osassa käsitellään tuloksia, jotka viittaavat lentoliikenteen alalla ilmenevään pakottavaan isomorfismiin eli pakottaviin paineisiin. Pakottavia paineita kuvaavia ilmiöitä tämän tutkimuksen perusteella ovat kansainvälisen sääntelyn pakottavuus, julkiset hallintotehtävät, valtion läsnäolon merkitys lentoliikenteessä, poliittiset voimat, lentoliikennesopimusten pakottava luonne, allianssien pakottavuus ja liiketoiminnallisen voitontavoittelun logiikat.

Kansainvälisen sääntelyn pakottavuus

Pakottavista paineista merkittävin tulos näyttää vastausten perusteella olevan kansainvälisen sääntelyn pakottavuus. Lentoliikenne on liikennemuotona poikkeuksellisen kansainvälinen ja näin ollen se vaatii myös kansainvälistä sääntelyä. Haastateltavat tunnistavat merkittäväksi sääntelyksi Euroopan Unionin tuottaman sääntelyn sekä EU-sääntelyn ulkopuolisten valtioiden kanssa toimiessa

ja ristiriitatilanteissa ICAO:n säännökset. McCormick (2011) on todennut, että EU-sääntely ja etenkin sen yhteiset ympäristörajoitukset ovat selkeä esimerkki virallisesta paineesta, joita toimijat joutuvat noudattamaan rangaistusten uhalla. EU-sääntely sitoo lentoliikenteessä yhtä lailla sekä valtioita että niiden alaisia organisaatioita, jolloin kaikki toimijat ovat alisteisia noudattamaan sääntelyä.

Lentoliikenteen kansainvälinen sääntely voidaan nähdä olevan suoraa pakottavaa painetta, sillä se velvoittaa instituutiot ja organisaatiot toimimaan sääntelyn mukaan joko suoraan tai sääntelyn sallimissa rajoissa (DiMaggio ja Powell 1983, 150–151). Lentoliikenteen sääntely voidaan karkeasti jaotella kaupalliseen ja tekniseen sääntelyyn. Kaupallinen sääntely on edellä mainittua EU:n tuottamaa sääntelyä lukuun ottamatta yleensä valtioiden itse tuottamaa. Tekninen sääntely eli teknilliset standardit eli Sarpsit (Standards and Recommended Practices) koostuvat annexeista, jotka säätelevät lentoliikenteen turvallisuuteen liittyviä asioita. Sarpsit standardisoivat jäsenvaltioiden ja niiden alaisten palveluntuottajien teknisiä toimintoja, luoden johdonmukaisuutta hyvin kompleksiseksi muodostuneelle alalle. (ICAO.)

”Jos oikein inhorealistisesti liioittelee, niin ilmailun tekniikka on globaalia sääntelyä, markkinat ovat kansallista sääntelyä... Se on semmoinen iso lähtökohta ero et teknisesti pyritään hyviin standardeihin. Kukaan ei halua omia teknisiä standardeja: siis saattaa haluta, mut hetken mietittyään toteaa, että ei se kuitenkaan hyvä ajatus ole. Tällöinen tekninen globaali verkosto vaatii yhtenäisen teknisen säännösten. Mutta kaupalliset markkinasäännöt, nää on hyvinkin kansallisia.” (Haastateltava A)

”Meitä ohjaa pääsääntöisesti EU-sääntely ja sen piirissä me toimitaan. Me toki tunnustetaan kaikki ICAO:n sääntelyt ja nää letterit mitä he julkaisee, mutta jos EU-sääntelystä ei löydy meidän toiminnalle tukea, niin sitten turvaututaan tohon ICAO:n sääntelyyn. Myös joskus joudumme pohtimaan niiden mahdollisia ristiriitaisuuksia, kun mekin palvelullaan niin sanotusti kolmannen maan osapuolia, mitkä ei sit kuulu tähän EU-alueelle tai ei ole EU:n jäsenmaita, ja silloin me joudutaan joissain tapauksissa soveltamaan myös ICAO:n säännöksiä.” (Haastateltava B)

”Suomessa noudatetaan niitä easan säädöksiä ja me ollaan sertifioitu nämä lentoasemat näiden EASAn säädösten mukaan. Siinä on määrätty kriteerit, miten nää lentoasemat pitää olla tai miten lentokenttä pitää olla sertifioitu EASA:n säädösten mukaan.” (Haastateltava C)

Kansainvälisestä lentoliikenteen sääntelystä kertoo myös Euroopan Komission kieltolista tiettyjä lentoyhtiöitä kohtaan (Euroopan Komissio 2020). Euroopan Komissio on kieltänyt tiettyjä lentoyhtiöitä toimimasta Euroopan Unionin alueella. Kieltolistalla on lentoyhtiöitä, jotka eivät täytä Euroopan Unionin lainsäädännössä määriteltyjä turvallisuusehtoja, joiden toimintaan liittyy selkeää terrorisminuhkaa tai muuta epävarmuutta ja ovat muun turvallisuusuhkan takia kieltolistalla. Uusimmassa kieltolistassa mainittuja lentoyhtiöitä ovat esimerkiksi Pohjois-Koreassa toimiva Air Koryo ja Nepalissa toimiva Himalaya Airlines.

Julkiset hallintotehtävät

Pakottavaa isomorfismia näyttäisi edistävän julkisen sektorin organisaatioilla laeissa määritellyt julkiset hallintotehtävät. Viranomaisilla on laeissa määritelty velvollisuus valvoa ja edistää alan toimintaa, pitää yllä tiettyjä rekistereitä ja tilastoja sekä myöntää ja evätä toimintavaltuuksia. Suomen perustuslain (731/1999) 124 §:n mukaan julkisen hallintotehtävän voi myöntää hoidettavaksi muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Lentoliikenteen alalla näin on tehty esimerkiksi koulutukseen liittyvissä asioissa, kun virallisen ammattitutkinnon voi suorittaa myös yksityisessä oppilaitoksessa. Julkiset hallintotehtävät voidaan nähdä tuottavan suoria pakottavia paineita, sillä ne vaikuttavat organisaatioihin välittömästi (DiMaggio ja Powell 1983, 150–151).

”Täällä kun joku on saanut valvontatehtävän, niin sehän tehdään. Minä en ainakaan riskeeraa omaa selkänahkaani, että mä tässä nyt lipsuisin, koska sinä hyödyt, mutta minä en.” (Haastateltava A)

Julkisen sektorin instituutio ja sen organisaatiot alistavat muut instituutiot ja organisaatiot niiden normi- ja pakkomekanismeille. Frumkin ja Galaskiewicz (2004, 33) ovat tutkimuksessaan todenneet, että nämä hallinnon mekanismit ovat altistaneet julkisen sektorin organisaatiot muuttumaan samankaltaisemmiksi yksityisen sektorin ja kolmannen sektorin organisaatioiden kanssa. Tuottavuusajattelun kasvusta julkisella sektorilla ja siitä edelleen NPM-ajattelun yleistymisestä on seurannut myös hybridisten organisaatioratkaisujen yleistyminen lentoliikenteessä. Lentoliikenteessä yksittäinen toimija voikin olla organisaatiorakenteeltaan hybridinen (Johanson ja Vakkuri 2008, 61–66). Esimerkiksi lentoyhtiöt – jotka tavoittelevat taloudellista voittoa ja kilpailevat yksityisellä sektorilla muiden yksityisessä omistuksessa olevien lentoyhtiöiden kanssa – voivat olla julkisessa omistuksessa. Tällaisessa tilanteessa lentoyhtiötä sitovat julkista hallintotehtävää toteuttaessaan tietyt

julkiselle sektorille kohdistuvat velvoitteet. Julkinen lentoyhtiö myös voi nauttia erikoisasemasta suhteessa muihin markkinoilla oleviin täysin yksityisiin lentoyhtiöihin, koska vahva, kansallinen ylivertauus tekee yksityisten ulkomaisten toimijoiden tulon markkinoille haasteelliseksi.

Valtion läsnäolon merkitys lentoliikenteessä

Yksi merkittävä lentoliikenteessä pakottavia paineita tuottava ilmiö vaikuttaa aineiston perusteella olevan Suomen valtion läsnäolon merkitys lentoliikenteessä. Suomen valtion läsnäololla lentoliikenteessä tarkoitetaan yksinkertaisesti Suomen valtion omistajuutta tai sen myöntämiä erilaisia tukia, lainoja ja avustuksia lentoliikenteen toimijoille. Läsnäololla tarkoitetaan siis sitä, että Suomen valtio jollain tapaa vaikuttaa lentoliikenteeseen ja sen toimijoihin Suomessa.

Aineiston perusteella valtion läsnäololla on positiivinen merkitys Suomen saavutettavuudelle. Saavutettavuuden osalta todetaan lisäksi, että sillä on merkitystä Suomen kansantaloudelle. Eräs haastateltava esittää, että Suomen hyvä saavutettavuus verrattuna muihin pohjoismaihin on sen ansiota, että Suomessa toimii valtio-omisteinen lentoyhtiö. Valtio-omisteisen lentoyhtiön on kuitenkin toimittava samoin, markkinaehtoisin periaattein kuin muidenkin yhtiöiden kaupallisilla markkinoilla.

”Oman lentoyhtiön läsnäololla on aika kriittinen merkitys valtion valtakunnan saavutettavuudelle, että on ne yhteydet. Konnektiviteetin menettäminen on katastrofi kansantaloudelle, se on oikeasti pahin juttu.” (Haastateltava A)

”Suomen hyvä saavutettavuus perustuu siihen, että meillä on lentoyhtiö, joka pysyy täällä. Meillä on siis käytännössä parempi saavutettavuus kuin muilla pohjoismailla ja se on huolellisesti rakennettu asia. Finnair on valtionyhtiö ja siitä ei ole oikeastaan mitään haittaa tällä hetkellä, tai oikeastaan mitään haittaa. Kun se toimii kaupallisilla perusteilla, niin se pärjää kaupallisilla markkinoilla.” (Haastateltava A)

Toisaalta valtion läsnäololla on omat hyödyt ja haittansa. Edellä mainittujen, pääasiassa valtion läsnäolon positiivista roolia korostavien näkökulmien lisäksi on mainittava valtion läsnäolon haitallisia puolia. Ensinnäkin Suomen kannalta Suomen valtio ja Euroopan Unioni keskeisimpinä julkisen sektorin toimijoina tuottavat suoraa, välittömästi pakottavia paineita organisaatioille sääntelyn keinoin (DiMaggio ja Powell 1983, 150–151). Näitä pakottavia paineita tuottavia sääntelykeinoja on paljon, eikä niitä ole tässä tutkimuksessa järkevää käydä yksityiskohtaisesti läpi.

Pakottavia paineita tuottavaa sääntelyä voi olla esimerkiksi päästörajoituksiin, toiminnan volyyymiin, henkilöstöä ja teknisiin ratkaisuihin koskeviin asioihin liittyen. Suomen valtio ja Euroopan Unioni rajoittavat suomalaisten lentoliikenteen parissa toimivien organisaatioiden taloudellista kehittymistä sääntelykeinoin, verrattuna siihen, mitä ala olisi esimerkiksi ilman päästörajoituksia.

Aineiston perusteella organisaation täysi valtio-omisteisuus ei ole aina lentoliikenteen kilpailuilla markkinoilla pärjäämisen kannalta eduksi. Täysin valtio-omisteiset yhtiöt eivät välttämättä pärjää yrityksille, joiden liiketoimintaa ei rajoita tai hidasta poliittisesti tehtävä päätöksenteko ja julkisen sektorin byrokratia. Hybridiselle organisaatiolle suurin etu on se, että niiden onnistuneesti organisoidussa toiminnassa yhdistyvät julkisen ja yksityisen sektorin organisaatioille parhaita ominaisia ratkaisuja, jonka vuoksi ne saattavat pärjätä muita alan organisaatioita tehokkaammin (Johanson ja Vakkuri 2017, 2–5). Erään haastateltavan mukaan ”kilpailuilla markkinoilla tulee olla kilpailukelpoinen”, minkä vuoksi näiden organisaatioiden tulee olla kilpailuilla markkinoilla pärjätäkseen tehokkaita ja reaktiivisia. Tästä syystä organisaatoratkaisut, joissa organisaatioilla on pelkän valtio-omistuksen lisäksi muita yksityisiä omistajia ja rahoittajia, voivat pärjätä puhtaasti julkisia yhtiöitä paremmin (Johanson ja Vakkuri 2017, 4–5).

”Näiden valtionyhtiöiden yksi ongelma on se, että nehän on siis valtion yhtiöitä. Ja yleensä ne tyrii kaikki kaupalliset asiat ja niiden tuotantokustannukset karkaa ihan käsistä. Ja niillä on kaikki tällaiset julkishallinnolliset toiminnon huonot piirteet. Se että toimija on osakeyhtiön muodossa ja kilpailee vapailla markkinoilla, niin näyttää siis antavan paremman kyvyn reagoida markkinaehtoiisiin hintoihin. Se vaan on niin, että kilpailuilla markkinoilla mukana oleminen edellyttää, että on kilpailukelpoinen. Ja kilpailukelpoisille toimijoille tulee valtavasti matkustajia.” (Haastateltava A)

Valtion läsnäolon puuttumisestakin on toki haittaa. Haastateltava esittää esimerkin tästä lentäjien kouluttautumisen näkökulmasta. Lentäjäkoulutusta ei tueta Suomen valtion toimesta mitenkään, joten se on nykyisessä muodossaan hyvin kallista. Työllisyysmahdollisuudet vaihtelevat, joten mielenkiinto ja mahdollisuudet lentäjäksi kouluttautumiseen voivat vaihdella yksilötasolla ja olla joskus hyvinkin heikolla tasolla. Aineistosta käy ilmi, että etenkin helikopterilentäjäksi kouluttautuminen ja edelleen työllistyminen on hyvin haasteellista muun muassa alan taloudellisen tuen puutteen vuoksi. Valtion läsnäolon puuttuminen voi siis aiheuttaa alalle epäsuoraa pakottavaa painetta, kun taloudellisen tuen puuttumisen vuoksi kouluttautuminen on kallista, eikä kouluttautuminen kiinnosta yksilöitä sen hintatason vuoksi (DiMaggio ja Powell 1983, 150–151).

”Lentäjäkoulutus ei oo saanut sellaista statusta, ja se on erittäin kallista ja valtio ei tue sitä millään. Ja ainakin se konkretisoituu ihan rankempana tuolla helikopteripuolella koska se on erittäin kallista lennellä helikopterilla, että sä pystyt itsesi kouluttaa siihen, siihen ei oo mitään tukee ja sit kuitenkin meillä on tämmöinen pitkä maa ja on monen näköistä palvelutyötä missä tarvitaan helikopteriosaamista. Niin sit jos sitä koulutusta ei tueta niin se tietysti näitä nuoria haastaa sit lähtemään jos työllistymismahdollisuudet ovat vähän kapeammat mitä esimerkiksi näiden kiinteäsiipisten lentäjien puolella.” (Haastateltava B)

Pakottavat paineet aiheuttavat lentoliikenteessä sen, että monet alan organisaatiot joutuvat ottamaan lainaa pärjätäkseen talouden laskuista. Tästä kertoo esimerkiksi halpalentoyhtiö Norwegianin taistelu konkurssia vastaan koronapandemian seurauksena (Aamulehti 2020). Lentoyhtiö oli perustettu aikoinaan lainalla, mutta koronapandemian aiheuttama taantuma lentoliikenteeseen pahensi yhtiön tilannetta entisestään. Tilanteessa on havaittavissa myös toiminnan muuttumista pakottavien paineiden aiheuttamana hybridiseksi. Tässä tapauksessa pakottavien paineiden voidaan ymmärtää aiheuttaneen edelleen toiminnassa kaksisuuntaista hybridisyyttä, kun julkinen omistaja tarjosi yksityiselle yritykselle lainaa (Johanson ja Vakkuri 2017, 60).

Poliittiset voimat

Tässä osassa käsitellään lentoliikenteen alalla isomorfismia tuottavia poliittisia voimia. Poliittiset voimat ja poliittiset tahtotilat ovat erittäin merkittäviä, suoraa pakottavaa isomorfismia tuottavia voimia (DiMaggio ja Powell 1983, 150–151). Poliittiset voimat ovat lentoliikennettä jollain tapaa muokkaavia, tiettyyn poliittiseen tahtotilaan tähtääviä muutosvoimia. Poliittiset voimat voivat vaihdella pienistä aina hyvinkin suuriin, poliittisesti voimakkaasti latautuneisiin tahtotiloihin.

Lentoliikenteeseen kohdistuvat päätökset ovat useimmiten sen suuruusluokan asioita, että ne täytyy ratkaista poliittisella päätöksenteolla. Valtionyhtiöitä ja niiden omistajaohjausta koskevat asiat tulee käsitellä useimmiten eduskunnassa, ellei kyseessä ole yhtiön puhdasta liiketoimintaa koskeva sisäinen asia. Esimerkiksi Yle Uutiset uutisoi 15.12.2020 Finnairille myönnettävästä 500 miljoonan euron lainaerästä (Yle Uutiset, 2020). Mikäli asia koskee lentoasemia, niin niiden asioista päätetään joko Finavian keskuudessa, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa tai eduskunnassa. Lentoasemat eivät ole kuntien vastuulla, joten niitä koskevista asioista ei päätetä paikallis- tai aluehallinnon tasolla.

Lentoliikenteellä on erittäin suuri merkitys Suomen syrjäseutujen saavutettavuudelle, joten esimerkiksi maakuntalentojen lakkautus tai lisäys on suuri, poliittisesti latautunut päätös, joka tulee ratkaista eduskunnassa. Maakuntalennon lakkautus voi merkitä kyseisen alueen saavutettavuuden merkittävää heikkenemistä. Myös kokonaisen lentoaseman lakkauttaminen on haastattelussa noussut esille suurena, poliittisena kysymyksenä. Lentoyhteyden ja lentoaseman lakkautus voi vähentää alueen työllisyyttä ja elinvoimaa, kun yhteydet alueelle heikkenevät. Samaan aikaan ilmailun volyyymiä vähentävät päätökset voivat lisätä muiden liikennemuotojen yhteyksien, kuten maayhteyksien paranemista.

”Suomessa on omat syynsä, miksi meillä on verkko tai verkostoverkko. Ne on vanhastaan Suomessa olleet ja yhteiskunta, Finavia-konsernin ja sen edeltäjät pitää niitä yllä ja lentoaseman lakkauttaminen on iso poliittinen kysymys. Se nimittäin paikka, josta tää lentoyhteys loppuu, niin sieltä kaikki firmat vähitellen alkaa liukenemaan tai ensi se tapahtuu niin että se markkinointiosasto siirtyy jonnekin isompaan kaupunkiin, sitten hetken kuluttua niin se pääkonttorikin on tehdas, joka toimii paikallisella johdolla, mutta sitä ohjataan sieltä markkinoiden markkina-alueelta, niin pääkonttori on sitten Suur-Helsingin alueella hyvin äkkiä. Eli liikennepaikan menetys on kyllä oikeasti katastrofi.” (Haastateltava A)

Lentoliikennesopimusten pakottava luonne

Lentoliikenteessä pakottavaa isomorfismia tuottavia voimia ovat valtioiden laatimat kaksisuuntaiset lentoliikennesopimukset. Kahden valtion tai joissain tapauksissa eri alueiden, kuten Euroopan Union ja muiden valtioiden välille laaditut lentoliikennesopimukset määräävät sopimuksen osapuolten oikeuksista lentää toisen osapuolen rajojen ylitse. Lentoliikennesopimuksilla määritellään kuinka usein, mihin pisteeseen ja millä ehdoin eri osapuolten alueille sijoittautuneet lentoyhtiöt voivat lentää. (Johanson ja Vakkuri 2008, 66.) Lentoliikenteen hybridinen luonne näyttäytyy parhaiten näissä valtioiden laatimissa lentoliikennesopimuksissa. Lentoliikennesopimuksissa on nähtävillä yhteys julkisen toimijan – joka on useasti valtio – ja yksityisen toimijan – joka voi olla hybridinen tai yksityinen – välillä (Johanson ja Vakkuri 2008, 66).

Lentoliikennesopimusten suora ja välitön pakottavuus ilmenee niiden sopimusosapuolia velvoittavassa luonteessa (DiMaggio ja Powell 1983, 150–151). Lentoliikennesopimuksissa määriteltyjä ehtoja on noudatettava sanktioiden uhalla. Sopimusrikkomukset voivat johtaa sopimusosapuolen sakkoihin tai kiristyneisiin sopimusehtoihin. Lentoliikennesopimukset ovat

sidoksissa paljolti politiikkaan sekä maiden väliseen diplomatiaan ja kirjeenvaihtoon, jolloin lentoliikennesopimusten laadinnassa voi kestää jopa useita vuosia. Lentoliikennesopimuksia pyritään pitämään yllä ajantasaisina, mutta maiden konfliktitilanteet voivat pysäyttää tai estää sopimusten laadintaprosessin. Nykyiset, Chicagon vuoden 1944 siviili-ilmailun yleiskokouksessa määriteltyyn yleissopimukseen perustuvat lentoliikennesopimukset on alun perin luotu luomaan standardisoituja käytänteitä alan sääntelyyn. Näin ollen ne voidaan ymmärtää myös osana normatiivista isomorfismia, luoden yleisiä käytänteitä alan organisaatioiden kesken.

Allianssien pakottavuus

Oman puolen pakottavaan isomorfismiin tuovat lentoliikenneallianssit. Lentoliikenneallianssit ovat lentoyhtiöiden muodostamia yhteenliittymiä. Lentoliikenneallianssit perustuvat yleensä sopimus pohjaisiin menettelytapoihin, kuten code sharingiin. Code sharing tarkoittaa lentoliikenteessä sitä, että code share -verkostoon kuuluva lentoyhtiö voi myydä sopimuskumppaninsa operoimalle lennolle paikkoja. (Tugores-Garcia 2013, 15.)

Lentoliikennealliansseista voidaan nimetä kolme selkeästi suurinta allianssia, joita ovat Star Alliance, SkyTeam ja Oneworld (Tugores-Garcia 2013, 3). Finnair Oyj liittyi vuonna 2010 näistä alliansseista vuonna 1998 perustettuun Oneworldiin (Tugores-Garcia 2013, 63). Lentoliikenneallianssit on perinteisesti nähty tuovan muun muassa kustannussäästöjä itse lentoyhtiöille investointien ja lippuvarausten jakamisen kautta sekä halvempia hintoja ja tiheämmin ja laajemmin operoituja lentoliikenneyhteyksiä kuluttajille. Allianssit voivat aiheuttaa kuluttajille myös haittoja hinnoissa ja liikennöintivuoroissa esimerkiksi alueilla, joilla ei ole kilpailua eri allianssien kesken. (Tugores-Garcia 2013, 57–58).

”Niin ne muodostuu tällaisiksi yhteistoiminta-alliansseiksi, joka on aika omituinen konsepti kaikin puolin, koska sehän on kartelli. Se on meidän alan tällainen jännä et jopa komissio kannattaa et kartellisoituu ja samaan aikaan meillä on hyvin suuri kartellivastaisuus. Se on hyvin omituinen kartelli siinä merkityksessä, että siinä allianssin on pakko yhteensovittaa tällaisia asioita, että niiden yhteistoiminta sujuisi ja että matkaketjut saataisiin toimimaan. Koska ne vaatii etukäteen sovitut yhteistyökumppanuudet yhtiöiden välillä, eli se on erilainen välttämättömyys, ennen kuin markkinat olisi täysin vapaat.” (Haastateltava A)

Lentoliikenneallianssit ovat hyvä esimerkki hybridihallinnan kolmisuuntaisesta luonteesta (Johanson ja Vakkuri 2008, 66). Lentoliikenneallianssit ovat valtionrajat ylittäviä ja lentoyhtiöiden muodostamia yhteistoimintaverkkoja. Pakottava luonne tulee esille osaltaan niihin kuulumiseen ja myös niihin kuulumattomuuden osalta. Mikäli lentoyhtiö kuuluu lentoliikenneallianssiin, niin sillä on velvollisuus noudattaa allianssin sopimusehtoja sopimussanktioiden uhalla. Lentoyhtiö voi liittyessään allianssiin joutua muuttamaan toimintatapojaan ja käytänteitään paljonkin, jotta täyttää allianssin määritellyt ehdot ja vähimmäisvaatimukset. Toisaalta lentoyhtiön kuulumattomuus voi aiheuttaa epäsuoraa pakottavaa painetta lentoyhtiölle, sillä suurin osa maailman lentoyhtiöistä kuuluu johonkin allianssiin (DiMaggio ja Powell 1983, 150–151). Allianssiin kuulumattomana lentoyhtiön täytyy käyttää merkittävästi voimavaroja siihen, kuinka se erottuu allianssiyhtiöistä ja kuinka se pärjää kilpailuilla markkinoilla. Allianssien ulkopuolella olevien yhtiöiden vähäinen määrä aiheuttaa siis painetta kyseisille yhtiöille liittyä johonkin allianssiin.

Liiketoiminnallisen voitontavoittelun logiikat

Pakottavista paineista nousevat esille liiketoiminnallisen voitontavoittelun logiikat. Liiketoiminnallisen voitontavoittelun logiikoilla tarkoitetaan markkinaehtoista toimintaa ja kilpailua lentoliikenteessä. Liiketoiminnallisen voitontavoittelun logiikat voivat olla sekä suoria että epäsuoria pakottavia paineita, jotka vaikuttavat joko selkeästi suoraan organisaatioiden toimintaan tai epäsuorasti ja välillisesti (DiMaggio ja Powell 1983, 150–151). Liiketoiminnallisen voitontavoittelun logiikat ovat hyvin moninaisia ja laajamittaisia, eikä niitä siksi ole tämän tutkimuksen tulosten yhteydessä järkevää jakaa ilmiöinä pienempiin osioihin.

Aineistosta voidaan päätellä, että liiketoiminnallisen voitontavoittelun logiikat lentoliikenteessä perustuvat pitkälti kysynnän määrään. Eräs haastateltava toteaa, että kaupalliset lentoyhtiöt lentävät ainoastaan niillä lentoreiteillä, joilla on kysyntää. Suomen syrjäisestä maantieteellisestä sijainnista ja poikkeavuudesta muuhun Eurooppaan verrattuna johtuen matkailijoita lennättävät kaupalliset lentoyhtiöt lentävät hyvin harvoin ja vain kausittain Suomessa. Valtioavusteiset yhtiöt pystyvät valtion tukien turvin lentämään myös niillä reiteillä, joissa ei olisi kannattavaa operoida markkinaehtoisin perustein. Voidaan siis nähdä, että Suomen lentoliikenteessä vaikuttaa vahvasti kysynnän ja tarjonnan laki: missä ei ole kysyntää, niin siellä ei ole myöskään tarjontaa.

”Meillä on kaikki omalla tavallaan hassusti valtiovetoisia asioita. Lentoyhtiö on siis valtion, mutta se ei oo mikään monopoli: täällä saa lentää ristiin rastiin. SAS lentää,

Ryanair lentää, Norwegian lentää. Mutta koska ne onnettomat lentää vain tehdäkseen rahaa, niin missä ei oo kysyntää, niin ne ei lennä sinne.” (Haastateltava A)

Liiketoiminnallisen voitontavoittelun logiikat ovat yksi muista lentoliikenteessä vaikuttavista institutionaalisista logiikoista. Liiketoiminnallisen voitontavoittelun logiikoista voi seurata ristiriitaa etenkin organisaatioissa, joilla on merkityksellinen suhde julkisen sektorin toimintaan. Hybridisiksi ymmärrettyjen organisaatioiden, kuten osittain valtio-omisteisten yhtiöiden toiminnassa voi olla mukana useita toisistaan poikkeavia institutionaalisia logiikoita. Lentoyhtiö Finnair on tällaisesta organisaatiosta hyvä esimerkki: se on osittain valtio-omisteinen yhtiö, jolla on Suomen valtion näkökulmasta merkittävä tehtävä, mutta samanaikaisesti toimii omien, sen markkina-asemaa kasvattavien tavoitteiden mukaisesti. Mikäli Finnair päättäisi lakkauttaa kannattamattomia lentojaan pysyvästi jollekin lentoasemalle Suomessa, olisi sillä merkitykselliset vaikutukset Finnairin liiketoimintaan, mutta samanaikaisesti kyseisen lentoaseman ympäristön talouteen ja elinvoimaan. Konfliktitilanteet kuten maakuntalentojen lakkautus asettaa yhtiön asemaan, jossa sen täytyy arvottaa uudelleen sen toimintoja (Johanson ja Vakkuri 2017, 3–4).

Organisaatiolla onkin hyvä olla vahvat lähtökohdat sen hakeutuessa lentoliikenteen alalle. Lentoliikenteen alalle on verrattain vaikeaa päästä, sillä se vaatii organisaatiolta suuria pääomia. Osan organisaatioiden toimintaa rahoitetaan useasta eri lähteestä, jolloin organisaatioon kohdistuu paineita sen ollessa tilivelvollinen useammalle rahoittajalle (Johanson ja Vakkuri 2017, 3–4). Lentoliikenne on lisäksi hyvin kilpailtu ala, jolloin alalla pärjätessä organisaatiolla täytyy olla vahvat perustat toimia. Alan kilpailu kasvattaa etenkin markkinoilla toimiviin organisaatioihin kohdistuvia institutionaalisia paineita niiden toimiessa jo valmiiksi useiden paineiden ristitulesa.

Lentoliikenteen kuten myös muiden liikennemuotojen turvaamiselle on erittäin tärkeää niiden riittävät matkustajavirrat. Lentoliikenne on suurimmilta osin käyttäjärahoitteinen liikennemuoto, tosin huomioimatta COVID 19 -pandemiasta seuranneita erityisiä valtion tukipaketteja. Mikäli tietyllä lentoreitillä tai lentoasemalla ei ole riittävästi matkustajia, vaikuttaa se suoraan kyseisen lentoreitin tai lentoaseman kannattavuuteen negatiivisesti. Tästä syystä Suomessa lentää vain hyvin harva lentoyhtiö Suomen sisäisesti ja joillain reiteillä vain kausittain.

Matkustajavirrat tuottavat omia pakottavia paineitaan lentoyhtiöille. Pakottavat paineet pakottavat lentoyhtiöt vähentämään kuluja ja matkustamisen hintoja saadakseen reiteille lisää matkustajia. Mahdollisesti lentoyhtiöt joutuvat pakottavien paineiden myötä lakkauttamaan lentoja joiltakin vuoroilta tai asemilta kokonaan. Osittain siksi myös Suomen sisällä operoivia lentoyhtiöitä on hyvin

vähän, sillä reitit eivät ole taloudellisesti kannattavia. Vähäiset matkustajavirrat ovat saaneet lentoyhtiöt vähentämään tai lakkauttamaan lentoja kokonaan.

”Ongelmana on siis se, että nämä liikennepaikat johtuen siitä vuotuisen matkustajavirran vähäisyydestä, niin niitä ei saada kannattamaan millään. Tämänhetkisten tällaisten nyrkkisääntömittareiden mukaan alle 100 000 matkustajaa vuodessa on lentoasemalle ei koskaan tuota muuta kuin tappiota. Sitä ei pysty pyörittämään niillä tuloilla, jos kaikki kustannettaisiin matkustajilla. Matkustajathan maksavat kaiken: Lentoliikennettä ei tueta, joten käyttäjä maksaa. Se on hyvin tärkeä periaate.” (Haastateltava A)

Moninaiset institutionaaliset logiikat kilpailevat, mutta voivat myös toimia rinta rinnan lentoliikenteen konfliktitilanteissa. Yle Uutiset (2020) kirjoitti kotimaan lentomatkuksessa mahdollisesti tapahtuvasta murroksesta, mikäli taloudellista tappiota tuottavat kotimaanlennot eivät muutu koronapandemian jälkeen kannattaviksi. Koska normaalisti Suomessa lentomatkuksessa peruseriaate on se, että käyttäjä maksaa lentomatkan, niin Suomen valtio on luvannut tukea muutamia Finnairin tappiollisia maakuntalentoja vuoden 2021 loppuun saakka. Tämän jälkeen kuntien ja alueiden on itse selvitettävä, miten ne takaavat toimivat liikenneyhteydet alueilta pääkaupunkiseuduille. Ongelmaan ja markkinarakoon ovat tarttuneet yksityiset lentoyhtiöt, jotka tarjoavat yksityisiä taksilentoja matkaketuilta puuttuville väleille. Nämä uudenlaiset, yksityiset pienkoneita käyttävät lentoyhtiöt tarjoavat uudenlaiseen tilanteeseen soveltuvan toimintamallin, joka vähentäisi Suomen valtiolta tulevan julkisen tuen tarvetta. Liiketoiminnalliset voitontavoittelun logiikat voivat siis teoreettisesti hyödyttää myös julkisen sektorin organisaatioita.

8.2 Normatiiviset paineet lentoliikenteessä

Tämä osio käsittelee tuloksia, jotka kertovat lentoliikenteen alalla ilmenevistä normatiivisesta isomorfisuudesta eli normatiivisista paineista. Normatiivisista paineista kertovat lentoliikenteessä sen kansainvälinen yhteistoiminta sekä ammattijärjestöjen ja koulutusorganisaatioiden merkitys.

Kansainvälinen yhteistoiminta

Haastateltavien vastauksissa korostui kansainvälinen ulottuvuus yhteistoiminnassa. Kansainväliset järjestöt ja liitot ovat lentoliikenteen alalle hyvin laajalle levittäytyneitä ja vaikutusvaltaa omaavia

toimijoita. Nämä kolmannen sektorin toimijat ovat muista aloista poiketen hyvin vahvoja toimijoita lentoliikenteen alalla, sillä ne tuottavat yleisiä standardeja ja sääntelyä, jota niiden jäsenvaltiot noudattavat hyvin tarkkaan ja vapaaehtoisesti.

”ICAO on toisen maailmansodan jälkeen perustettu kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö. Se antaa koko maailmanlaajuisesti, kaikkea ilmailun osa-alueita koskevat määräykset ja suositukset, standardit ja recommendations-asiat, puhutaan sarpseista. Meillä on ICAO:n kanssa vuosittain useita palavereita, meillä on siis suomalainen edustaja myös siellä. Meillä on sellainen pohjoismainen solu siellä.”
(Haastateltava C)

”Meillä on todella paljon EASA:n kanssa yhteistyötä ja meillä on siellä suomalaisia useampikin Kölnin pääkonttorilla töissä ja sit me ollaan erilaisissa työryhmissä.”
(Haastateltava C)

Aineistosta nousee esille, että kansalliselta vaikuttavat lentoliikenteen toimijat ovat tosiasiassa hyvin kansainvälisiä. Suomessa kansalliseksi ymmärretyt toimijat tarvitsevat ulkomailla toimiessaan usein paikallisia yhteistyökumppaneita, jotta ne pystyvät toimimaan tehokkaammin. Tämä korostuu etenkin lentoyhtiöillä, esimerkiksi matkustuslippuja myydessään. Ulkomailla toimiessaan näiden toimijoiden täytyy sovittaa välillä hyvinkin erilaisia toimintoja keskenään. Kansainvälinen yhteistoiminta aiheuttaa suomalaisten ja ulkomaisten toimijoiden kesken normatiivista isomorfisuutta, jolloin ne yhteensovittavat toimintojaan ja luovat yhteisiä käytänteitä. Normatiivista isomorfisuutta ja samankaltaistumista tapahtuu, jotta organisaatiot voivat sitoutua yhteisiin periaatteisiin ja tavoitteisiin. (Mänttari-Van Der Kuip, Tammelin ja Anttila 2018, 234.)

”Mutta oikeastaan asian ydin tässäkin on, liikenne on todella kansainvälistä ja siitä on seurannut, että kaikki lentoyhtiöt ja melkein monet liikenteen toimijat on hyvin sidoksissa toisten maiden toimijoihin, vaikka silloinkin, kun ne näyttää kansalliselta. Esimerkiksi lentoyhtiöistä Finnair: sillä on valtavasti ulkomaisia yhteistyökumppaneita yksittäin sen takia, että lentäessään toiseen maahan niitä lentolippuja pitää myydä sielläkin päässä, minne mennään. Ja jotta se onnistuu, niin niiden pitää olla ikään kuin siellä markkinoilla oleva toimija.” (Haastateltava A)

Ammattijärjestöjen ja koulutusorganisaatioiden merkitys

Normatiivisia paineita kuvastaa ehkä parhaiten organisaatioissa olevien ammattien professioituminen ja organisaatioiden välinen samankaltaistuminen (Mänttari-Van Der Kuip, Tammelin ja Anttila 2018, 234). Normatiivisista paineista voidaan löytää yhteys lentoliikenteen ammattijärjestöihin ja sen koulutusorganisaatioihin. Ammattijärjestöjä on perustettu alun perin professioiden syntymisen ja niiden legitimoinnin tarpeen myötä. (DiMaggio ja Powell 1983).

Kansallisilla ja kansainvälisillä ammattijärjestöillä on merkittävä rooli alan kehityksessä lentoliikenteessä. Lentoliikenne työllistää useita eri ammattiryhmiä, joista jokaisen panos alan toimintaan on erittäin tärkeä. Ammattiryhmien moninaisuuden vuoksi alalla on myös monenlaisia työehtosopimuksia, joiden ehdot ovat useasti kiistelyn aiheena alan valtaa pitävien ja työtä tekevien välillä. Yle Uutiset uutisoi vuonna 2019 huhti-toukokuussa Scandinavian Airlinesin (SAS) lentäjien noin viikon kestäneestä lakosta. Laskelmien mukaan lakko maksoi lentoyhtiölle yli 9 miljoonaa euroa päivässä (Yle Uutiset 2019). Lakon aikana peruttiin yli 4000 lentoa ja peruutuksilla oli vaikutusta yhteensä noin 380 000 lentomatkustajan suunnitelmiin. Lakon myötä SAS laati kolmivuotisen suunnitelman, jonka myötä lentäjien palkkoja nostettaisiin, työskentelyolosuhteita parannettaisiin ja työvuorolistat toimitettaisiin aiempaa nopeammin työntekijöille. (Yle Uutiset 2019.)

Lentoliikenteen alan ammattijärjestöjen ja eri ammattiryhmien lakkotoimenpiteet kuvaavat hyvin todellisessa maailmassa tapahtuvaa normatiivista isomorfisuutta. Normatiivisia paineita syntyy, kun ammattikuntien jäsenet tuovat julki tarpeitaan muuttaa ammatteihin liittyviä piirteitä, kuten työskentelyolosuhteita. Lakot ja työnseisaukset ovat ei-päättävässä asemassa olevien työntekijöiden keino tuottaa normatiivisia paineita eri instituutioihin. Institutionaalisten paineiden ollessa riittävän vaikuttavia ja suuria, ovat ne alan työntekijöiden välineitä muuttaa asioita. (DiMaggio ja Powell 1983, 150–152.) Lentoliikenteen ammattijärjestöjen ja -liittojen tuottamien normatiivisten paineiden voidaan ajatella kohdistuvan valtaapitäviin tahoihin, kuten eri yritysten johtoon ja valtioiden hallitukseen.

Lentoliikenteessä koulutusorganisaatioiden voidaan nähdä olevan seurausta normatiivisista paineista. Ammattiryhmien synty ja niiden ominaispiirteet, kuten tietynlaiset osaamis- ja kokemusvaatimukset eri ammattikunnissa ovat saaneet aikaan tarpeen turvata näiden tahojen legitimitetin (DiMaggio ja Powell 1983). Ajan saatossa eri ammateille, kuten lentäjille, lentokoneasentajille, lentoemännille ja stuerteille on huomattu tarvittavan määrämuotoiset koulutukset ammattien laadun turvaamiseksi ja legitimoinniksi. Normatiivinen isomorfismi on saanut aikaan lentoliikenteessä tunnistettavan,

koulutusalan organisaatioiden instituution. Koulutusorganisaatiot on perustettu turvaamaan alan henkilöstön riittävä pätevyys sekä alan kehitys, turvallisuus ja tutkimus. Lentoliikenteen alan kasvaessa myös koulutusorganisaatiot ovat kasvattaneet volyyymiään. Ajan saatossa myös lentoliikenteen koulutusorganisaatioihin ja itse koulutuksiin kohdistunut kansallinen ja kansainvälinen sääntely on kasvanut ja tarkentunut.

8.3 Jäljittelevät paineet lentoliikenteessä

Osiassa käsitellään lentoliikenteessä ilmenevää jäljittelevää isomorfisuutta eli jäljitteleviä paineita. Jäljitteleviä paineita kuvaavia ilmiöitä lentoliikenteessä ovat tämän tutkimuksen mukaan organisaatioiden valmistautuminen muutostilanteisiin, toiminnan harmonisointi organisaatioissa ja lentoliikenteen hybridiset ilmentymät.

Organisaatioiden valmistautuminen muutostilanteisiin

Haastatteluaineistosta nousi esille se, että lentoliikenteen alalla toimivien organisaatioiden keskuudessa on havaittavissa jonkinlaista valmistautumista erilaisiin muutostilanteisiin. Organisaatiot, kuten eri lentoyhtiöt ovat valmistautuneet mahdollisiin lentäjäpuliin aiemmasta kasvaneena rekrytointina. Tämä on osaltaan kuormittanut myös julkisen sektorin valvonta- ja lupaviranomaisia alan eri lupakirjojen ja toimivaltuuksien myöntämisessä.

”Lupakirjoissa jos ajatellaan tätä ammatillista lentoliikennettä, niin siellä meidän isoimmat organisaatiot valmistautui muun muassa toissa vuonna tähän tulevaan lentäjäpulaan ja niillä oli kova rekry, ja se näkyi meillä kuormapiikkinä sekä tuolla liikennelääketieteen puolella toki, kun oli osa uusia ja osa alalla olleita ja takaisin palaavia, niin lupakirjojen voimaansaattamisina ja edelleen henkiin hengittämisenä. Se menee semmoisina syklein.” (Haastateltava B)

Aineistosta nousi esille, että suomalaiset yhtiöt ovat alkaneet siirtää tiettyjä toimintojaan kuten huoltotoimintojaan ulkomaille. Tällöin huolto-organisaatioita ja lentoyhtiöiden, kuten Finnairin, huoltotoimintoja on siirretty pois Suomesta ulkomaille. Samansuuntainen ilmiö on ollut havaittavissa muuallakin Euroopassa. Lisäksi aineistosta ilmeni, että organisaatiot kasvattavat omia huoltotoimintojaan. Jäljittelevän isomorfismin mukaan joissain organisaatioissa todetut tuottavat toiminnot on saatettu ottaa esimerkiksi käyttöön muissakin organisaatioissa (DiMaggio ja Powell

1983). Toimintojen vienti ulkomaille tai organisaation omien toimintojen kasvattaminen on saattanut yleistyä lentoliikenteen organisaatioissa, kun on huomattu, että muut sitä tehneet organisaatiot ovat hyötäneet siitä.

”5–10 vuotta sitten täältä Suomen maalta alkoi katoamaan näitä huolto-organisaatiota. Finnair isona toimijana pienensi ihan minimiin toimintonsa ja vei huoltoja ulkomaille. Ja samansuuntainen trendi on ollut täällä Euroopan pohjoismaissa monella muullakin. Ja tota nyt sitten taas kun lentoliikenteellä on tällaista tiettyä kasvua varsinkin tuolla kaupallisella puolella, niin semmoisia pieniä näykejä on että on syntymässä mahdollisesti pieniä uusia yrityksiä tai toimijoita. Mutta meillä ei ole ollut vielä näkyvissä sellaista selkeää takaisinpaluuta niihin aikaisempiin tilanteisiin mitä meillä oli. Mutta jotain sellaisia pilkahduksia on, että kaikkia huoltotoimia ei kannata viedä kauas täältä itse operointimaasta osin kyllä. Ehkä mä senkin sanon, että se on kohtuu stabiili tällä hetkellä, mutta pieniä näykejä on ehkä siihen, että valmiuksia harkitaan ja niitä huoltotoiminnallisia asioitakin kasvatetaan.” (Haastateltava B)

Organisaatioiden valmistautuminen muutostilanteisiin kuvastaa jäljitteleviä paineita niiden niin sanotun dominoefektin vuoksi. Tässä yksi suuri toimija (kuten esimerkiksi Finnair) päättää siirtää toimintojaan ulkomaille, jolloin muut toimijat seuraavat tämän suuremman toimijan esimerkkiä ja siirtävät myös omia toimintojaan ulkomaille. Samankaltaisesti suomalainen toimija saattaa ottaa mallia ulkomaalaisesta toimijasta ja mallintaa organisaatiomuutoksia omaan toimintaansa.

Toiminnan harmonisointi organisaatioissa

Aineistosta ilmenee, että toinen jäljittelevää isomorfisuutta lisäävistä painetekijöistä on toiminnan harmonisointi organisaatioissa. Tämä tarkoittaa tässä yhteydessä sitä, että organisaatiot pyrkivät harmonisoimaan toimintojaan muiden organisaatioiden kanssa samankaltaisiksi tai ainakin keskenään vähemmän ristiriitaisiksi, tavoitteena tuottaa jotain etua tai hyötyä organisaatioille itselleen. Toimintojen harmonisointi on riippuvainen sen ajasta ja paikasta, joten tehtyjä toimenpiteitä tulee tarkastella kontekstisidonnaisesti ja ympäristöolosuhteet huomioiden. Kontekstisidonnaisuus on myös tärkeää huomioida, jotta voidaan luoda todellisia merkityksiä jäljittelevälle isomorfisuudelle organisaatioissa.

Lentoliikenteen organisaatiot, kuten lentoyhtiöt, noudattavat pitkälti yhteisiä teknillisiä standardeja eli Sarpseja (*Standards and Recommended Practises*). Nämä teknilliset standardit sitovat ICAO:n

jäsenvaltioita ja niitä noudattavat vapaaehtoisesti myös muut, Euroopan Unionin ulkopuoliset, niin sanotut kolmansien maiden jäsenvaltiot. Näitä standardeja noudattavat jossain määrin myös Euroopan Unionin ja ICAO:n ulkopuoliset valtiot. Teknillisiä standardeja noudatetaan yleisesti melko laajasti, sillä ne luovat yhtenäisyyden alalle helpottaen esimerkiksi alan välineistön ja koneiston tuotantoa. Lentoreittien lisääminen lentoasemille on huomattavasti helpompaa, kun lentoasema noudattaa samoja standardeja liittyen esimerkiksi terminaalikäytäntöihin ja turvatarkastuksiin.

”Se on semmoinen iso lähtökohtaero et teknisesti pyritään hyvin standardeihin. Kukaan ei halua omia teknisiä standardeja. Siis jos saattaa haluta, mut hetken mietittyään toteaa, että ei se kuitenkaan hyvä ajatus ole.” (Haastateltava A)

Koska yhä useammat valtiot noudattavat ICAO:n teknillisiä standardeja, niin alan valvonta ja auditointi ovat sujuvampia toteuttaa. Aineistosta nousi esille, että Suomessa käy välillä vierailemassa kolmansien maiden jäsenvaltioiden (ICAO:n) edustajia harmonisoimassa alan toimintaa. Kyse ei ole varsinaisesta auditoinnista, vaan se on erään haastateltavan mukaan enemmänkin maiden välistä yhteistoimintaa. Vapaaehtoisuuteen perustuva yhteistyö ja vertaisarviointi ovat ilmentymiä jäljittelevistä prosesseista organisaatioissa. Jäsenmaiden väliset valvonnat ja vertaisarvioinnit ovat vapaaehtoisia, ja niiden myötä organisaatiot saavat suosituksia muuttaa tai kehittää toimintojaan. Pyrkimykset yhteisiin hyviin teknisiin standardeihin on muiden toimijoiden – eli esimerkiksi muiden jäsenmaiden toimijoiden edustajien – jäljittelemistä.

”Meillä saattaa käydä – ne ehkä ei käy niinkään auditoidussa – mutta enemmänkin käy tällöisiä eri kolmansien maiden tota jäsenvaltioiden edustajia toiminnan harmonisoimisesta, mut ne ei oo niinku auditointeja vaan enemmänkin tällöisiä yhteistointa.” (Haastateltava B)

Suomessa koulutusorganisaatiot ovat pyrkineet varautumaan mahdollisiin muutostilanteisiin, kuten alan heikkenemiseen ja kasvuun harmonisoimalla toimintojaan. Toimintojen harmonisointi on voinut olla esimerkiksi opiskelijapaikkojen, henkilökunnan tai resurssien lisäämistä tai vähentämistä. Aineiston mukaan harmonisointitoimet ovat mahdollisesti olleet yksi syy siihen, miksi koulutusorganisaatiot ovat selvinneet alalla nykyisissä muodoissaan.

”Koulutuspuolella se on näkyny sillä lailla, että nää nyt on kuitenkin jotenkin pysynyt hengissä nää nykyiset koulut ja toimijat, ja ne ovat toimintaansa pyrkineet

harmonisoimaan ja yhdenmukaistamaan, ja sillä lailla mahdollisesti valmistautumaan mahdollisiin piikkeihin mitä voi tulla. Mutta vielä ei ole mitään sellaista, että missään lähtisi valtavasti mitään kytämään.” (Haastateltava B)

Mallintaessaan toisiaan ja harmonisoidessaan toimintojaan organisaatiot alkavat samalla tuottaa yhä enemmän jäljitteleviä paineita alalla. Jäljittelevien paineiden kasvu saattaa luoda organisaatioiden ympäristöön symbolista epävarmuutta ja aiheuttaa organisaatioissa yhä enemmän muista mallintamista. (DiMaggio ja Powell 1983, 151–152.) Tämä saattaa kohdistua etenkin alan pienimpiin toimijoihin hyvinkin vahvasti, kun niiden ainoa vaihtoehto selviytyäkseen alalla on harmonisoida toimintojaan kuten muutkin tekevät. Jäljittelevät paineet voivatkin tässä vaiheessa alkaa muistuttaa pakottavia paineita. Jäljittelevien paineiden olemuksessa on keskeistä se, että niiden vaikutukset toimijoiden toimissa perustuvat vapaaehtoisuuteen. Mikäli organisaation on selviytymisen kannalta pakko tehdä joitain toimia, niin tätä ei voida suoranaisesti luokitella jäljitteleviin paineisiin, vaan pakottaviin paineisiin. Pakottavien paineiden pehmeät olomuodot voivatkin ilmentyä myös muina, kuin esimerkiksi viranomaisten tuottamina sääntelyinä. (DiMaggio ja Powell 1983, 150–151.)

Lentoliikenteen hybridiset ilmentymät

Käytetyn teorian ja aineiston perusteella voidaan päätellä, että organisaatioiden hybridisyys voi olla seurausta jäljittelevillä paineista. Yksinkertaistetusti muotoiltuna, jäljittelevät paineet vaikuttavat organisaatioihin siten, että ne vapaaehtoisesti ottavat käyttöön niille taloudellisesti suotuisia ja tehokkuutta lisääviä ratkaisuja. Jäljittelevät paineet saavat organisaatiot mallintamaan ratkaisuja, joita muut organisaatiot ovat todenneet toiminnoissaan suotuisiksi. (DiMaggio ja Powell 1983, 151–152.)

Julkisen sektorin organisaatioiden jatkuva resurssipula on saanut ne suosimaan yksityiseltä sektorilta mallinnettuja ratkaisuja, jotka parantavat niiden tuloksellisuutta. Hybridihallinnan näkökulmasta näitä ratkaisuja ovat julkisella sektorilla toimintojen yksityistäminen ja erilaiset yhteistyömallit yksityisen sektorin toimijoiden kanssa, kuten erilaiset palvelusetelit ja ostopalvelut. Lentoliikenteessä näitä voivat olla esimerkiksi julkisella sektorilla valtionyhtiön totaalisen julkisen omistuksen ja sen toiminnan rahoituksen siirtyminen osittain yksityiselle toimijalle. Lisäksi toimintojen yksityistämistä voidaan ottaa käyttöön esimerkiksi lentoliikenteen julkisissa oppilaitoksissa, joissa yksityistetään tiettyjä alan huoltotoimenpiteitä tai muita palveluita.

Lentoliikenteen alan organisaation on hyödyllistä kuulua relevantteihin verkostoihin ja haalia yhteistyökumppaneita. Lentoliikenteessä näitä voivat olla esimerkiksi kunnat, joihin Suomen sisäisesti lennetään ja halutaan lisätä alueen matkailua tai joissa sijaitsevissa oppilaitoksissa

järjestetään alan koulutusta. Nämä voivat olla myös voittoa tavoittelemattomia toimijoita tai voittoa tavoittelevia yksityisiä yrityksiä, jotka esimerkiksi parantavat organisaation palvelutarjontaa. Tällaisessa keskenään erilaisten toimijoiden yhteistoiminnassa esiintyy hybridisyyttä jo toimijoiden suhteessa, mutta myös niiden yhteistoiminnan luonteessa. Yhteistoiminnassa hybridisyyttä esiintyy, kun organisaatiot yhteensovittavat keskenään ristiriitaisia arvoja ja tavoitteita (Johanson ja Vakkuri 2017, 3–4). Esimerkiksi lentoyhtiössä voidaan joutua pohtimaan sitä, miten ammattiliittojen vaatimuksiin henkilöstön työskentelyoloista voidaan vastata, tuottaen samanaikaisesti toiminnan rahoittajille tulosta ja vastaten julkisen yhteistyökumppanin vaatimuksiin alueen liikenneyhteyksien parantamisesta. Organisaatiot voivat tällaisissa tilanteissa vapaaehtoisuuteen perustuen parantaa omia toimintamahdollisuuksia, jotta pystyvät vastaamaan yhä useamman sidosryhmänsä tarpeisiin.

Jäljittelevien paineiden lisäksi on hieman epäselvää, millainen yhteys pakottavilla ja normatiivisilla paineilla on organisaatioiden hybridisyyteen. On toki selvää, että pakottavat paineet, kuten esimerkiksi sääntely ja poliittiset tahtotilat asettavat organisaatiot tekemään toiminnoissaan muutoksia, mutta varsinaisesti niitä ei voida yhdistää syy-seuraus-suhteen tavoin julkisten organisaatioiden muuntumiseen hybridisiksi. Normatiivisista paineista muodostuvat ammattien synty ja ammattiliittojen aseman vakiintuminen eivät aineiston perusteella niin ikään vaikuttaisi suoraan altistavan organisaatioita hybridisille muutosaloille.

8.4 Suomen lentoliikenne institutionaalisten paineiden viitekehyksessä

Tämän luvun tarkoituksena on vetää yhteen tutkimuksen tulokset ja kuvailla, millaisena Suomen lentoliikenne näyttäytyy institutionaalisten paineiden viitekehyksessä. Tarkoituksena on luetella edellisissä luvuissa kuvatut institutionaalisten paineiden luomat ilmiöt ja sen jälkeen pohtia, mitä ominaisuuksia Suomen lentoliikenteeseen on muodostunut näiden ilmiöiden vaikutuksesta.

Pakottavista paineista aiheutuvia ilmiöitä ovat lentoliikenteessä tutkimuksen mukaan kansainvälisen sääntelyn pakottavuus, julkiset hallintotehtävät, valtion läsnäolon merkitys lentoliikenteessä, poliittiset voimat, lentoliikennesopimusten pakottava luonne, allianssien pakottavuus ja liiketoiminnallisen voitontavoittelun logiikat. Normatiivisia paineita kuvastavat alan kansainvälinen yhteistoiminta ja ammattijärjestöjen ja koulutusorganisaatioiden merkitys. Jäljittelevistä paineista kertovia ilmiöitä lentoliikenteessä ovat organisaatioiden valmistautuminen muutostilanteisiin, toiminnan harmonisointi organisaatioissa ja lentoliikenteen hybridiset ilmentymät.

Seuraavissa kappaleissa kuvaillaan, mitä ominaisuuksia Suomen lentoliikenteelle voidaan päätellä muodostuneen edellisessä kappaleessa lueteltujen ilmiöiden seurauksena. Apuna käytetään DiMaggion ja Powellin (1983, 148–150) kuvausta institutionaalisuuden eri tasoista, joita ovat mikrotaso, organisatorinen ala ja yhteiskunnallinen taso. Tulosten perusteella esiin nousevia, Suomen lentoliikennettä yleisellä tasolla kuvaavia ominaisuuksia ovat hybridisyys, verkostomaisuus, dynaamisuus sekä itsenäisyys ja riippuvuus.

Lentoliikenteen hybridisyys

Suomen lentoliikenne näyttäytyy institutionaalisuuden viitekehyksessä hybridisenä alana. Hybridisyys voidaan nähdä institutionaalisten paineiden luoman isomorfisuuden ilmentymänä lentoliikenteessä. Lentoliikenne on hybridinen ala monella eri tasolla: jo yksittäisiä organisaatioita tarkasteltaessa tai koko lentoliikenteen alaa tarkasteltaessa.

Kuten on todettu jo tutkimuksessa aiemmin, niin alan hybridisyys on pohjimmiltaan seurausta institutionaalisista paineista. Lentoliikenne tarvitsee hybridisyyttä, sillä jokaisella toimijalla on yhtä tärkeä rooli kokonaisuuden toiminnassa. Kuvitellaan lentoliikennettä palapelinä: palapelin palat ovat keskenään hyvin erilaisia. Toiset ovat selkeämmin tummia ja vaaleita paloja, kun taas toiset palat pyöreitä tai kulmikkaita. Yhdessä nämä hyvin erilaiset palaset koostavat suuren, toisiaan täydentävän kokonaisuuden. Ilmiö näkyy kirkkaasti lentoliikenteessä: ala tarvitsee monimuotoisuutta, sillä se on hyvin globaali ja kilpailtu ala. On selvää, että kilpailuilla markkinoilla tarvitaan kilpailukykyä ja organisatorista tehokkuutta. Koronapandemia on kuitenkin opettanut, että julkisen sektorin rooli lentoliikenteessä korostuu etenkin silloin, kun yhteiskunnan normaalitila on uhattuna. Julkisen sektorin osa varmistaa alan sääntelyn, turvallisuuden, jatkuvuuden ja yhteiset pelisäännöt. Kolmannen sektorin organisaatiot, kuten eri järjestöt ja liitot taas tekevät näkyväksi, mikäli alan sääntelyssä ja toiminnassa on epäkohtia ja muutostarpeita.

On syytä tarkastella vielä syvemmin sitä, miten institutionaaliset paineet ilmenevät lentoliikenteen eri tasoilla. DiMaggio ja Powell (1983, 148–150) kuvaavat institutionaalisuutta mikrotasolla, jolloin tarkastelun kohteena on yksittäinen organisaatio tai ilmiö kuten toimijoiden yhteenliittymä. Lentoliikenteen mikrotasolla institutionaalisten paineiden tuotoksena on yksittäisten organisaatioiden ja yhteenliittymien hybridisyys. Mikrotason hybridisyys lentoliikenteessä tarkoittaa esimerkiksi siinä olevia hybridisiä organisaatioita kuten valtionyhtiöitä, hybridisiä toimintoja kuten palvelujen ostamista yksityiseltä palveluntuottajalta tai yksityisiä oppilaitoksia, joiden kautta voi hankkia alan virallisen koulutuksen, kuten lentäjän koulutuksen. Mikrotason hybridisyydestä kertoo myös Suomen

ja toisten valtioiden väliset lentoliikennesopimukset, jotka sitovat valtioiden eri toimijoita lentoliikenteessä.

Lentoliikenteessä on havaittavissa institutionaalisia paineita sen organisatorisella alalla tarkasteltuna. Organisatorinen alalla (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150) tarkoitetaan tunnistettavaa joukkoa institutionaalisessa maailmassa. Tämän tutkimuksen näkökulmasta lentoliikenteessä organisatorinen ala on sen eri instituutiot. Lentoliikenteessä on tämän tutkimuksen mukaan puhtaasti hybridinen instituutio, hybridiset organisaatiot. Hybridisten organisaatioiden instituutio koostuu hybridisiksi mielletyistä organisaatioista, jotka liikkuvat eri sektoreiden rajapinnoilla ja niiden välissä.

Vaikka instituutiot muodostuvat pohjimmiltaan organisaatioiden samankaltaistuessa, niin on syytä tehdä selväksi, ettei mikään instituutio Suomen lentoliikenteessä ole puhtaasti homogeeninen. Esimerkiksi julkisen sektorin instituutiossa yksittäisissä organisaatioissa on havaittavissa hybridisiä elementtejä, kuten rahoituksen monimuotoisuutta ja kilpailevia institutionaalisia logiikoita (Johanson ja Vakkuri 2017, 4). Lentoliikenteen koulutusorganisaatiotkin koostuvat koulutusta tarjoavista organisaatioista, vaikka ne organisaatorakenteiltaan voivatkin sijoittua myös muihin instituutioihin ja niiden rajapinnoille. Myös yksityisellä sektorilla saatetaan lentoliikenteessä nauttia julkisen sektorin rahoituksesta ja tuesta. Tämä kuvastaa sitä, että instituutioiden julkilausuminen lentoliikenteessä hybridiseksi tai ei-hybridiseksi ei ole selkeää ja yksijakoista, vaan kaikissa instituutioissa on lopulta myös jonkin asteista hybridisyyttä.

Myös lentoliikenteen yhteiskunnallisella tasolla on tämän tutkimuksen perusteella havaittavissa institutionaalisten paineiden tuottamia ilmiöitä. Institutionaalisesti yhteiskunnallisella tasolla tarkoitetaan lentoliikenteen alaa kokonaisuudessaan (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150). Tämän tutkimuksen kannalta mielenkiintoisinta on se, että lentoliikenne on sen institutionaalisesti yhteiskunnallisella tasolla tarkasteltuna hybridinen ala. Lentoliikenteen ala näyttäytyy hybridisenä, sillä se koostuu jo valmiiksi hybridisistä organisaatioista, ilmentymistä ja instituutioista. Yhteiskunnallisen tason hybridisyyden lentoliikenteessä tekee myös samaan aikaan sen koostuminen selkeästi eri yksityisen, julkisen ja kolmannen sektorin organisaatioista ja instituutioista.

Verkostomaisuus lentoliikenteessä

Suomen lentoliikenne on toimijoiden ja instituutioiden muodostama verkko. Verkostomaisuudella tarkoitetaan sitä, että lentoliikenteen organisaatiot muodostavat keskenään erilaisia verkostoja ja yhteenliittymiä. Lentoliikenteen verkostot – kuten myöhemmin todetaan – ovat hyvin moninaisia.

Niitä kuitenkin yhdistää se, että toimijoiden yhteenliittymät on solmittu yhteisymmärryksessä eivätkä toimijat ole vahvasti yhteisen komennon alla tai hierarkkisessa suhteessa keskenään (Johanson ja Vakkuri 2017, 66–67). Tällaisia toimijoita ovat Johansonin ja Vakkurin (2017, 66–67) mukaan kolmisuuntaisesta hybridihallinnastakin esimerkkinä toimivat lentoliikenneallianssit. Verkostomaisuus esiintyy hybridisyyden mukaisesti institutionaalisesti mikrotasolla, organisatorisen alan tasolla ja yhteiskunnallisella tasolla (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150).

Suomen lentoliikenteen mikrotasolla (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150) on havaittavissa myös normatiivisten paineiden vaikutuksia. Normatiiviset paineet tulevat esille lentoliikenteen verkostomaisuutena. Lentoliikenteessä organisaatiot tekevät paljon yhteistyötä, sillä lentoliikenteen ydin eli matkustusketju matkan alusta loppuun saakka vaatii saumatonta yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Matkustusketjun toteutuminen vaatii monia toimintoja, kuten turvatarkastusta, lennonvalvontaa, handling-palveluita, lentoasemien ylläpitoa, lentohenkilökuntaa, teknikoita ja monia muita. Organisaatioiden toiminnalle on elintärkeää verkostoitua ja tehdä eri sopimuksia saadakseen osansa näistä matkaketjuista. Tästä kertoo myös lentoyhtiöiden muodostamat lentoliikenneallianssit, joissa allianssien osapuolet voivat operoida toistensa lentoja sovitusti.

Institutionaalisen organisatorisen alan (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150) verkostomaisuus näyttäytyy lentoliikenteen instituutioita tarkasteltaessa. Lentoliikenteen instituutioiden voidaan nähdä verkostoituneen sekä sisäisesti että ulkoisesti. Instituutioiden sisällä organisaatiot ja niiden työntekijät kuuluvat samoihin liittoihin, alliansseihin, saman sääntelyn alle sekä tekevät laajalti yhteistyötä keskenään. Instituutioiden välillä on taas nähtävissä verkostomaisuutta siten, että eri instituutiot ovat yhteyksissä laajalti toisiin instituutioihin. Esimerkiksi yksityisen sektorin organisaatiot kanssakäyvät laajalti järjestöjen ja liittojen kanssa sekä julkisen sektorin organisaatiot koulutusorganisaatioiden kanssa. Tällainen verkostoituminen on instituutorajat ylittävää, mikä tekee lentoliikenteestä varsin verkostoituneen alan.

Institutionaaliset paineet aiheuttavat Suomen lentoliikenteeseen myös kokonaisuutena verkostomaisuutta. Suomen lentoliikenne on verkostomainen ala muun muassa sen kansainvälisyyden takia. Lentoliikenne on kansainvälinen ala ja monet Suomessa toimivat lentoliikenteen organisaatiot ja instituutiot kokonaisuudessaan ovat laajalti verkottuneita ulkomaille. Verkostomaisuuden syntyyn voidaan katsoa vaikuttavan normatiiviset paineet valtiollisten toimijoiden liittyessä jäsenvaltioiksi eri järjestöihin. Liittymisen jälkeen sopimukset ja sääntely sitovat kuitenkin nyt Suomea jäsenvaltiona, jolloin verkostomaisuuden voidaan ajatella aiheuttavan pakottavia paineita. Näistä selkein esimerkki on lentoliikennesopimukset, jotka laaditaan valtioiden

kesken ja jotka sitovat lentoliikenteen toimijoita näiden valtioiden välillä. Lisäksi Euroopan Unionin ja Kansainvälinen siviili-ilmailuliitto ICAO:n jäsenvaltioita koskeva sääntely koskee ja standardisoi kaikkia sen alaisia toimijoita ja mahdollistaa kansainvälisen yhteistoiminnan.

Lentoliikenteen dynaamisuus

Suomen lentoliikenne näyttäytyy tämän tutkimuksen perusteella dynaamisena. Dynaamisuudella tarkoitetaan tässä toimijoiden kykyä reagoida ympäristössä tapahtuviin muutoksiin toimijoille suotuisilla tavoilla. Dynaamisuudella voidaan tarkoittaa myös sitä, kuinka nopeasti ja aktiivisesti organisaatiot muuttuvat ja uudistuvat ajassa. (Stenvall ja Virtanen 2015, 307.) Stenvall ja Virtanen (2015, 306–307) ovat luokitelleet dynaamisuuden yhdeksi älykkään julkisorganisaation piirteeksi.

Koronapandemian tuoma tilanne lentoliikenteeseen on näyttänyt, että ympäristöön herkästi reagoivat ja sen muutoksiin dynaamisesti sopeutuvat organisaatiot selviävät muita paremmin. Merkittävää dynaamisuutta alalle on tuonut lentoliikenteen nopea kasvu historiassa. Lentoyhtiöt ovat kasvaneet ja kansainvälistyneet sekä ne ovat muodostaneet erilaisia yhteistoimintaliittymiä allianssien muodossa. Yksityisen sektorin kilpailun ollessa kovaa, taustaturvaa ja organisaatioille reaktiivisuutta tuovat allianssit ovat tärkeitä lentoyhtiöiden olemassaolon kannalta. Ajan saatossa myös lentoliikenteeseen kohdistuneet poliittiset voimat ovat kytkeytyneet hyvin eri asioihin. Ennen pohdittiin sitä, kuinka voidaan ja organisaatioiden annetaan lentää valtamerten yli yhtäjaksoisesti, kun taas nykyään organisaatioille ja poliittisille päättäjille paineita tuottavat muun muassa ilmastonmuutokseen liittyvät ilmiöt. Ala kehittyy ja kasvaa jatkuvasti, joten se vaatii julkiselta sektorilta jatkuvaa uudelleentarkastelua alan sääntelyn ja sopimusten kannalta.

Tarkasteltaessa tämän tutkimuksen aineistoa sen jäljittelevistä paineista huomataan, että Suomen lentoliikenteessä esiintyy dynaamisuutta sen institutionaalisella mikrotasolla (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150). Jäljittelevistä paineista kertovat korostuneesti ilmiöt, kuten organisaatioiden reagointikyky ja valmistautuminen muutostilanteisiin. Organisaatioiden toimintamallien harmonisointi niiden ympäristöistä tuleviin ärsykkeisiin valmistaa organisaatioita tulevaisuudessa mahdollisesti tapahtuviin muutostilanteisiin. Erityisesti korona-aikana tämä on esiintynyt organisaatioiden suurina lomautuksina ja irtisanomisina, organisaatioiden pyrkiessä vähentämään kulujaan.

Organisatorisen alan tasolla (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150) tarkasteltuna on havaittavissa institutionaalisia paineita, jotka ovat vaikuttaneet instituutioiden muodostumiseen ja ovat ohjanneet

niitä edelleen kohti dynaamisuutta. Lentoliikenteen instituutiot ovat toimialallaan jatkuvassa vuorovaikutuksessa keskenään ja reagoivat ympäristöistä tuleviin paineisiin. Julkisen sektorin instituution tulee toimia asemassaan toisaalta tehokkaasti sen resurssien puitteissa, mutta sillä on merkittävä valta lentoliikenteessä muihin instituutioihin. Julkisen sektorin instituution asema on muihin instituutioihin verrattuna melko vakaa. Se on toki altis ympäristöstä tuleviin paineisiin, mutta sen olemassaolo ei jatkuvasti ole uhattuna niin vahvasti, kuten vaikkapa yksityisen sektorin instituution tai järjestöjen ja liittojen instituutioiden organisaatiot ovat.

Institutionaaliset paineet aiheuttavat dynaamisuutta myös lentoliikenteen yhteiskunnallisella tasolla (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150). Suomen lentoliikenteeseen kohdistuu kokonaisuutena pakottavia paineita, kun siihen kohdistuu kansainvälistä sääntelyä ja sen ollessa alana hyvin altis taloudellisille nousuille ja laskuille. Suomen lentoliikenne on hyvin riippuvainen kansainvälisestä lentoliikenteestä. Suomi toimii solmukohtana Kauko-Aasian ja länsimaiden välillä ja esimerkiksi Lapin talvimatkailu koostuu pitkälti ulkomaalaisista, kuten brittiläisistä turistiryhmistä (House of Lapland 2019). Erilaiset ulkomailla ja kansainvälisesti poliittisesti merkittävät tapahtumat, kuten Brexit, koronapandemia sekä terrorismin kasvu aiheuttavat Suomen lentoliikenteessä tarvetta varautua ja reagoida tarpeen mukaan tehokkaasti ympäristössä tapahtuviin muutoksiin. Vaikka yrityksillä on omat keinonsa varautua tilanteisiin, niin merkittävää valtaa suhteessa muihin alalla käyttävät viranomaistoimijat ja lainsäädäntövaltaa hallussaan pitävät elimet.

Lentoliikenteen itsenäisyys ja riippuvaisuus

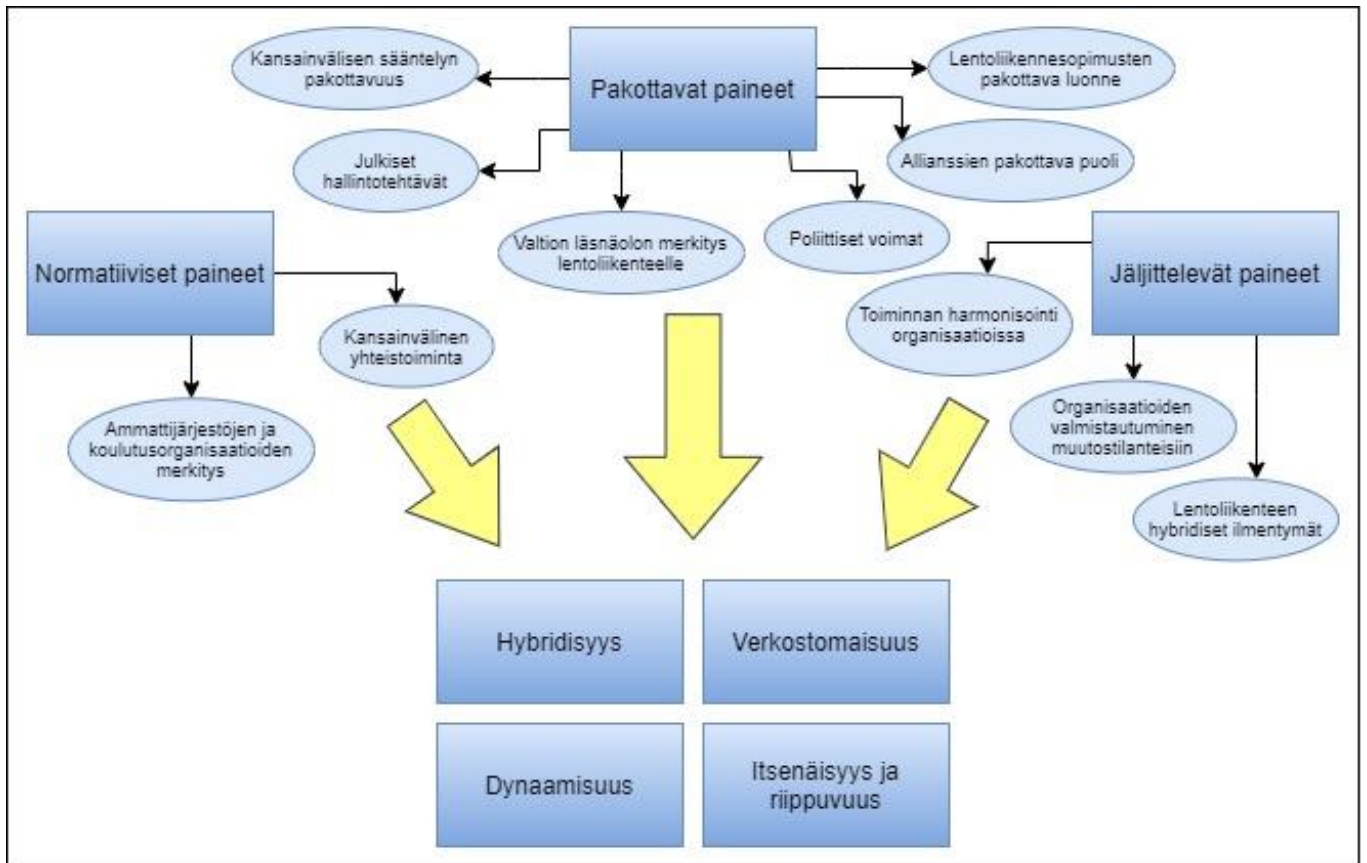
Suomen lentoliikenteessä on havaittavissa myös itsenäisyyttä ja sen vastakohtana riippuvuutta. Itsenäisyydellä tarkoitetaan organisaation, jonkin muun vastaavan toimijan tai koko instituution riippumattomuutta muista toimijoista, instituutioista tai ulkoisista tulolähteistä. Riippuvuudella tarkoitetaan taas vastakohtana organisaation, jonkin toimijan tai instituution riippuvuussuhdetta muihin toimijoihin ja ympäristöön.

Lentoliikenteessä on havaittavissa näitä molempia ääripään ilmiöitä. Lentoliikenteessä organisaatioiden ja instituutioiden itsenäisyys tai riippuvuus näkyikin ympäristössä tapahtuvissa kriisitilanteissa. Kriisitilanteet kuten koronapandemia vaikuttavat yhtä lailla kaikkiin lentoliikenteen organisaatioihin ja saavat niissä aikaan samankaltaisia toimintaratkaisuja, kuten henkilöstön lomauttamista, toimintojen lakkauttamista ja lainanottoa. Tämä aiheuttaa edelleen lentoliikenteessä organisaatioissa isomorfisuutta ja voi vahvistaa tai muuttaa instituutioiden rakenteita, kun osa organisaatioista muuttaa organisaatorakenteitaan tai lopettaa toimintansa.

Lentoliikenteen mikrotasolla (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150) on nähtävissä toisaalta toimijoiden itsenäisyyttä, mutta myös niiden riippuvaisuutta muista toimijoista ja instituutioista. Mikrotasolla organisaatioiden itsenäisyyttä kasvattaa niiden pyrkimys legitimizeeriksi (DiMaggio ja Powell 1983). Legitimiteetin saavuttaminen lisää organisaatioiden niiden riippumattomuutta ympäristöstään. Toisaalta organisaation saavutettu legitimiys on joidenkin näkemysten mukaan yhdenmukaisuutta niiden toimintaympäristöjen kanssa (Lindblom 1977). Organisaatioista julkisen sektorin viranomaiset on nähty olevan alalla suhteellisen vakaita ja itsenäisiä toimijoita, jotka eivät ole niin alttiita ulkoisille ärsykeille, kuten esimerkiksi yritykset taloussuhdanteiden nousuille ja laskuille. Riippuvaisuutta lentoliikenteessä ilmenee etenkin silloin, kun pakottavien paineiden myötä organisaatio on riippuvainen matkustajavirroista ja valtion tuesta. Tällaisia organisaatioita lentoliikenteessä ovat esimerkiksi erilaiset yksityisen sektorin organisaatiot ja koulutusorganisaatiot. Koska lentoliikenne on matkustajarahoitteista, niin korona-aikana valtion tuet lentoyhtiöille, kuten Suomessa Finnairille ovat olleet ensisijaisen tärkeää niiden toiminnan jatkuvuuden kannalta.

Organisatorisen alan näkökulmasta (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150) osalla instituutioista on vahva, itsenäinen asema Suomen lentoliikenteessä. Suomessa tällainen instituutio lentoliikenteessä on julkinen sektori. Julkisen sektorin viranomaisilla on poliittisella päätöksenteolla määritelty ja laeilla säädelty valta toimia, mikä tekee niistä verrattain itsenäisiä toimijoita lentoliikenteessä. On selvää, että kaikki instituutiot ovat alisteisia julkisen sektorin instituution tuottamalle sääntelylle ja valvonnalle, myös julkisen sektorin instituutio itse. Eräät instituutiot ovat kuitenkin riippuvaisempia valtion rahoituksesta kuin toiset. Näitä ovat esimerkiksi koulutusorganisaatioiden instituutio ja järjestöt ja liitot, joiden toimintaa voidaan rahoittaa valtion budjetista.

Kuten on todettu, lentoliikenteellä on omat selkeät erikoispiirteensä, mutta se on riippuvainen yhtä lailla muistakin toimialoista. Yhteiskunnallisella tasolla (DiMaggio ja Powell 1983, 148–150) tarkasteltuna institutionaaliset paineet aiheuttavatkin sen riippuvaisuutta muista toimialoista. Kansainvälisessä liikkuvuudessa korostuu etenkin turismin merkitys. Ilmailussa etenkin Suomen sisäinen, mutta yhtä lailla myös ulkomailta saapuva työmatkaliikenne on riippuvainen muista liikenneyhteyksistä.



Kuvio 4. Institutionaalisten paineiden ilmentymät Suomen lentoliikenteessä

Oheisessa kuviossa (kuvio 4) tuodaan esille institutionaalisten paineiden ilmentymistä Suomen lentoliikenteessä. Kuvion yläosassa laatikoissa esitetään institutionaaliset paineet (pakottavat, jäljittelevät ja normatiiviset paineet) ja niiden vaikutuksesta Suomen lentoliikenteessä esiintyvät ilmiöt. Kuvion alaosassa olevat laatikot – hybridisyys, verkostomaisuus, dynaamisuus sekä itsenäisyys ja riippuvuus – ovat Suomen lentoliikenteen ominaisuuksia, jotka heijastuvat näistä institutionaalisista paineista aiheutuvista ilmiöistä.

9 PÄÄTELMÄT

Lentoliikenteen alan tutkimus on tähän mennessä keskittynyt pitkälti tutkimaan alan teknistä puolta sekä markkinoiden kehittymistä taloustieteellisestä näkökulmasta. Alan tutkimusta on tehty melko paljon kansainvälisellä tasolla, mutta Suomen näkökulmasta tutkimusta on vain vähän. Hallintotieteellinen tutkimus on lentoliikenteen alalta jäänyt hyvin vähäiseksi. Tässä pro gradu -tutkimuksessa on pyritty vastaamaan tuohon tutkimusaukkoon tutkimalla sitä, millaisena Suomen lentoliikenne näyttääyty institutionaalisuuden näkökulmasta.

Tutkimus on jaettu tulososioissa kahteen alatutkimuskysymykseen, joiden avulla on rakennettu perusteluja tutkimuksen päätelmiin eli tutkimuksen päätutkimuskysymyksen vastauksiin. Tutkimuksessa on ensimmäisenä muodostettu aineistolähtöisesti ymmärrys Suomen lentoliikenteen instituutioista ja niiden organisaatioista. Tämän jälkeen on pohdittu teorialähtöisesti ja haastattelumateriaalin avulla, kuinka institutionaaliset paineet ilmenevät lentoliikenteessä. Tarkasteltuja institutionaalisia paineita ovat olleet pakottavat paineet, normatiiviset paineet ja jäljittelevät paineet. Näiden sisälle on koostettu kutakin painetta kuvaavia, Suomen lentoliikenteessä esiintyviä ilmiöitä ja edelleen ilmiöiden seurauksena muodostuneita lentoliikenteen ominaisuuksia. Lopulta kysymysten pohjalta on rakennettu näkemys siitä, millaisena Suomen lentoliikenne näyttääyty institutionaalisten paineiden viitekehyksessä. Tässä luvussa esitetään tutkimuksen johtopäätökset päätutkimuskysymykseen **1 ”Millaisena Suomen lentoliikenne näyttääyty institutionaalisten paineiden viitekehyksessä?”**

Tutkimuksessa on todettu siinä käytetyn teorian ja aineiston valossa, että Suomen lentoliikenne näyttääyty ominaisuuksiltaan hybridisenä, verkostomaisena, dynaamisena sekä itsenäisenä ja riippuvaisena. Suomen lentoliikennettä voidaan tämän tutkimuksen perusteella hybridisenä alana, koska se sisältää jo itsessään institutionaalisten paineiden aiheuttamana hybridisiä organisaatioita, yhteenliittymiä, ilmiöitä ja instituutioita. Yhteiskunnallisesti tarkasteltuna se näyttääyty kokonaisuudessaan hybridisenä alana sen monimuotoisten instituutioiden ja organisaatioiden vuoksi. Verkostomaisuus puolestaan tarkoittaa lentoliikenteessä sitä, että institutionaaliset paineet saavat lentoliikenteessä aikaan verkostomaisia yhteistyömalleja ja yhteenliittymiä eri organisaatioiden ja instituutioiden välillä. Lentoliikenteen alan verkostomaisuus esiintyy sen yhteiskunnallisella tasolla kansainvälisinä, valtioiden rajat ylittävinä yhteenliittyminä.

Dynaamisuus lentoliikenteessä näyttäytyy siten, että alan nopea kehittyminen vaatii organisaatioilta aiempaa aktiivisempaa reaktiivisuutta niiden ympäristöihin ja muihin toimijoihin. Dynaamisuus on seurausta lentoliikenteessä esiintyvistä institutionaalisista paineista siten, että organisaatiot mukautuvat toimintaympäristöihinsä ja harmonisoivat toimintojaan, esimerkiksi vähentämällä, kasvattamalla, ulkoistamalla tai myymällä toimintojaan. Samaan aikaan instituutioiden näkökulmasta alan kehittyminen muuttaa instituutioiden rakenteita ja keskinäistä dynamiikkaa. Itsenäisyys ja riippuvuus toistensa vastakohtaisina ilmiöinä kertovat Suomen lentoliikenteestä sen, että osa alan toimijoista on selkeästi institutionaalisesti riippuvaisempia tietyistä asioista kuin toiset. Toiset organisaatiot ovat esimerkiksi riippuvaisempia toisten organisaatioiden ja instituutioiden tuesta. Suuri osa organisaatioista ja instituutioista on vähintään välillisesti riippuvaisia alalle ominaisista ilmiöistä, kuten matkustajavirroista.

Lentoliikenteessä organisaatioiden hybridiset organisaatio- ja toimintamalliratkaisut eivät ole välttämättä suunnitellusti hybridisiä, mutta niillä tavoitellaan organisaatioiden toiminnan tuloksellisuuden ja tehokkuuden sujuvoittamista muuttuvissa ympäristöissä. Verkostomaisuus lentoliikenteessä edesauttaa sopeutumaan ympäristöihin suuremmilla verkostoilla ja toimintoja yhdistämällä. Dynaamisuus lentoliikenteessä on puhtaasti reaktiivisuuden ja näin ollen organisaatioiden mukautumisen lisäämistä suhteessa ympäristöihin. Itsenäisyydellä ja riippuvuudella lentoliikenteessä on juuret toimintojen legitimizeettiin ja organisaatioiden ja instituutioiden riippuvuuteen ympäristössä oleviin muihin toimijoihin.

Kun pohditaan, mitä nämä kaikki neljä ominaisuutta kertovat Suomen lentoliikenteestä, niin kyse on tämän tutkimuksen tulosten valossa eri toimijoiden ja instituutioiden pyrkimyksistä institutionaaliseen samankaltaisuuteen niiden institutionaalisten ympäristöjen kanssa. Eri organisatoriset ratkaisut ja edelleen niiden seurauksena kokonaisten instituutioiden muokkautuminen on aina sidonnaista ympäristöön. Instituutioiden toiminta ja niiden muutokset vaikuttavat aina toimintaympäristöön, mutta vaikutusta on tutkimuksen tulosten perusteella vahvasti myös toiseen suuntaan: toimintaympäristön muutokset muodostavat voimakkaita muutospaineita instituutioille ja ohjaavat toimijoita muutokseen, oli kyse sitten yksittäisestä organisaatiosta tai koko lentoliikenteen toimialasta.

Tämän tutkimuksen perusteella lentoliikenteen ympäristön muutos vaikuttaa myös sen instituutioiden muutostarpeisiin. Ympäristöstä tulevat institutionaaliset paineet muokkaavat lentoliikenteen organisaatioita ja yhä edelleen instituutioita kasvattaen ja vahvistaen sekä pienentäen ja heikentäen niitä. Miksi siis jotkut lentoliikenteen instituutiot, kuten julkinen sektori, pysyvät muihin

instituutioihin verrattuna suhteellisen samassa olomuodossa vuosikymmenestä toiseen? Tämän institutionaalisen ongelman ymmärtämiseen voidaan käyttää polkuriippuvuusteoriaa, jota on käytetty kuvaamaan instituutioiden syntyä, kehittymistä ja päättymistä (Ross 2007). Polkuriippuvuusteorian mukaan yhteiskuntaan syntyy instituutioiden kehittymistä kuvaavia institutionaalisia polkuja, jotka joutuvat välillä institutionaaliseen hystereesiin. Institutionaalisisessa hystereesissä polku on niin sanotussa kognitiivisessa lukossa, jolloin instituutio ei merkittävästi kehity tai muutu vaan jäykistyy olomuotoonsa. Institutionaalisen polun lukko on mahdollista rikkoa vain merkittäväillä ulkoisilla pakotteilla, kuten pakottavilla paineilla. (Simmie 2012.) Mitä pidempään instituutio on ollut yhteiskunnassa, sitä hankalampi sen on muuttua reformin myötä (Awortwi 2011).

Yleensä instituutioihin tai sen organisaatioihin, kuten valtion virastoihin kohdistuvat reformit käynnistyvät institutionaalista ympäristöstä tulevien riittävän vahvojen paineiden myötä. Tällaista painetta voi tuottaa poliittinen tahtotila, jolloin tahdotun muutoksen kohteena voi olla esimerkiksi valtionyhtiön yksityistäminen tai lentoasemaverkoston parantaminen. Lentoliikenteen valtiolliseen turvaamiseen on ollut pitkään Suomessa kohtuullisen yhteneväinen tahtotila. Tällaista niin ikään riittävän vaikuttavaa yksittäistä pakottavaa painetta ei ole viimeisten parin vuosikymmenen aikana kohdistunut viranomaisiin, jotta lentoliikenteen alalla olisi tapahtunut merkittävää poikkihallinnollista reformia. Kuitenkin on huomioitava, että koronapandemia ja sen aiheuttamat institutionaaliset paineet voivat tulevaisuudessa vaikuttaa alan kehitykseen merkittävälläkin tavalla. Lisäksi hyvinvointialueiden ja maakuntien kehittyminen voisi edesauttaa myös lentoliikenteen hallintaan liittyvää alueellista muutosta.

Suomen lentoliikenteessä korostuu eri toimijoiden ja instituutioiden samankaltaisuus niiden institutionaalisten ympäristöjen kanssa. Lentoliikenteessä menestymisen perustana on toimijoiden oikeanlainen reagointi niille tuleviin odotuksiin ja vaatimuksiin. Organisaatiot toimivat lentoliikenteessä yhteisissä institutionaalisisissa toimintaympäristöissä, joista nämä odotukset ja vaatimukset tulevat. (Granlund ja Lukka 1998, 159.) Toimijoiden on tarkkailta toimintaympäristöjään ja pärjätäkseen muutettava omia toimintojaan ympäristöistä tulevien vaatimuksien mukaisiksi. Samankaltaisuuden havainnossa palataankin ikään kuin institutionaalisten paineiden juurille: lentoliikenteessä instituutorajat ylittävä, yhteinen toimintaympäristö ja siitä syntyvät institutionaaliset paineet voivat aiheuttaa organisaatioiden päättymisen samankaltaisiin ratkaisuihin ja lopulta niiden institutionaaliseen samankaltaistumiseen.

Organisaatioiden päätökset muuttaa toimintojaan on ollut DiMaggion ja Powellin (1983) mukaan pohjimmiltaan niiden reagoimista hallituksen toimenpiteisiin. Alan toimijat kohtaavat

institutionaalisia paineita, joista merkittävä osa tulee erityyppisistä kovista ja pehmeistä sääntely- ja valvontakeinoista. Toimijat pyrkivät mukautumaan näiden institutionaalisten paineiden aiheuttamiin tilanteisiin ja pohjimmiltaan legitimoimaan omaa toimintaansa suhteessa muuhun ympäristöön. Koronapandemian seuraukset lentoliikenteen alalle ovatkin kertoneet esimerkillisesti tästä organisaatioiden tavasta mukautua ympäristöihin, joissa ne toimivat. Järjestöt ja liitot ovat tehneet yhteisiä vetoamuksia ja julkilausumia valtiollisille ja kansainvälisille julkisen sektorin päättäjille alan pelastamiseksi.

Lentoliikenteen institutionaalinen samankaltaisuus nousee keskiöön myös silloin, kun puhutaan alueiden saavutettavuudesta ja muiden alojen elinvoimaisuudesta. Lentoliikenteen yhteys muihin liikennemuotoihin on merkittävä ja tällä on suuri merkitys myös alueelliselle saavutettavuudelle. Suomi on muihin Euroopan valtioihin verrattuna maantieteellisiltä muodoiltaan ja sen sijainniltaan poikkeuksellinen valtio. Suomen alueellisen yhtenäisyyden kannalta on tärkeää turvata sen harvaan asuttujen alueiden saavutettavuus ja lentoliikenteen toimintaedellytykset myös siellä, missä se ei olisi taloudellisesti sellaisenaan kannattavaa. Edelleen turismin ja toimivien matkaketjujen kannalta on lisäksi tärkeää, että eri liikennealojen valvonta, koulutus, edunvalvonta ja markkinat toimivat saumattomasti yhteen. Lentoliikenteessä institutionaalista samankaltaisuutta suhteessa muihin aloihin kiteyttää julkisen sektorin valvonta- ja lupamekanismit, kun niitä toteuttavat samat virastot eri liikennemuotojen kesken.

Toimivat matkaketjut lisäävät alueiden vetovoimaisuutta kasvattaen turismia ja elinkeinomahdollisuuksia alueilla, jonne muuten olisi kohtuuttoman hankalaa liikkua. Näiden liikennemuotojen ja toimialojen toimijoiden keskinäinen vuorovaikutus edellyttää jonkin asteista samankaltaisuutta niiden institutionaalisissa ympäristöissä. Juuri institutionaaliset paineet eri muodoissaan ovat niitä alojen toimintaa ohjaavia voimia, jotka synnyttävät toimialojen kehitystä. Jotta kansainvälinen ja kansallinen lentoliikenne ovat turvattuina myös tulevaisuudessa, niin alalla tarvitaan myös jatkossa institutionaalista samankaltaisuutta.

Tässä pro graduussa on tutkittu lentoliikennettä alana sen instituutioiden ja institutionaalisten paineiden näkökulmasta. Pro gradu -tutkimus oli erityinen siinä mielessä, että lentoliikennettä on hallintotieteellisessä keskustelussa tutkittu hyvin vähän. Tästä syystä tämä pro gradu pidettiin melko laajana, jotta lentoliikenteen tieteelliselle tutkimukselle saadaan pohjaa, jota jatkossa voidaan syventää. Lentoliikenne on alana muuttunut ja muuttuu yhä voimakkaasti, joten tutkimusaiheita alasta löytyy takuulla. Lentoliikenteessä on havaittavissa paljon erilaisia organisaatorakenteita ja organisatorisia ratkaisuja, joten olisi harmillista, mikäli niihin ei perehdyttäisi vielä syvemmin.

Aiheen ainutlaatuisen vuoksi olisikin toivottavaa, että tutkimusta tästä aihepiiristä jatkettaisiin myös tulevaisuudessa.

Lentoliikenteen tutkimukselle löytyykin jatkossa paljon tutkimusaiheita hallintotieteen kentällä. Mahdollisissa jatkotutkimuksissa olisi keskittyä esimerkiksi tarkemmin tiettyyn toimijaan tai instituutioon, kuten esimerkiksi lentoliikenteen valtionyhtiöihin tai lentoliikenteen julkisen sektorin toimijoihin. Tarkempi tutkimusaihe antaisi mahdollisuuden keskittyä vielä syvemmin tutkittavaan ilmiöön. Mielenkiintoista olisi myös tutkia sitä, miten lentoliikenteen koulutusorganisaatiot koetaan hakijoiden keskuudessa, kun tarjolla on julkista ja yksityistä koulutustarjoajaa monesta eri hintaluokasta lähtien. Lisäksi lentoliikenteen tutkimusta Suomessa voitaisiin laajentaa yhä enemmän kansainväliselle kentälle, tutkien esimerkiksi lentoliikennealliansseja tai lentoliikenteen kansainvälisiä järjestöjä ja liittoja Suomen näkökulmasta.

Institutionaalisia paineita lentoliikenteessä voidaan tulevaisuudessa tutkia tätä tutkimusta tarkemmasta näkökulmasta ja ilmiöstä tarkasteltuna. Institutionaalisten paineiden tutkimus olisi näin ollen mahdollista keskittää yhteen toimijaan tai toimijajoukkoon ja tutkia sitä, miten institutionaaliset paineet ilmenevät ja vaikuttavat näiden toimijoiden toiminnassa. Institutionaalisia paineita olisi mahdollista tutkia myös keskittymällä tiettyyn painetyyppiin. Näin ollen voitaisiin eritellä tiettyjen institutionaalisten paineiden ilmenemismuotoja yhä yksityiskohtaisemmin.

Tämä tutkimus on pro graduksi melko kattava, sillä tutkimuksessa on käsitelty hyvin laajaa asiakokonaisuutta. Samankaltainen institutionaalisia paineita käsittelevä tutkimus voitaisiin tehdä myös toiselle alalle, esimerkiksi toiselle liikennesektorille tai aivan täysin erityyppiselle alalle, kuten metsätalouteen tai lääkkeiden tuotannon alalle. Toimialoja ja hallinnonaloja läpileikkaavat tutkimukset antavat hyviä, kokonaisvaltaisia katsauksia niiden toimintaan ja tuottavat hyvää pohjatietoa muulle alojen tutkimukselle. Laajempi tutkimus olisi mahdollista toteuttaa esimerkiksi osana väitöskirjatyötä tai muuta tieteellistä tutkimusta, mikä kiinnostaisi kovasti myös minua itseäni.

Kaiken kaikkiaan koen, että hallintotieteellisessä tutkimuksessa olisi syytä keskittyä aiempaa enemmän myös liikenteen tutkimukseen. Hallintotieteellinen tutkimus on yhteiskunnallisesti merkittävää ja arvostettua, joten tutkimuksen lisäämisestä eri liikennesektoreista voisi olla todella hyödyllistä niiden kehittämisen kannalta. Tämä tutkimus on tuonut esille, että Suomen lentoliikenne näyttää poikkihallinnollisena alana, joka on vahvassa yhteydessä institutionaaliseen ympäristöönsä. Historiassa dynaamiseksi kehittynyt ja verkottunut ala vie matkustajan illaksi kotiin, mutta se vaatii monen toimijan työtä yhdessä ja erikseen.

LÄHTEET

Alford, J., Hartley, J., Yates, S., & Hughes, O. (2017). Into the purple zone: Deconstructing the Politics/Administration distinction. *The American Review of Public Administration*, 47(7). 752–763.

Aumala, E. (2019). *Kyberriskien vaikutus Euroopan kaupallisen siviili-ilmailun kyberturvallisuuteen ja sääntelyyn*. Tampereen yliopisto.

Awortwi, N. (2011). An unbreakable path? A comparative study of decentralization and local government development trajectories in Ghana and Uganda. *International Review of Administrative Sciences*, 77(2), 347–377.

Barnouw, Erik. (1966). *A History of Broadcasting in the United 68 States*. 3 volumes. New York: Oxford University Press.

Beckert, J. (2010). *Institutional Isomorphism Revisited: Convergence and Divergence in Institutional Change*. *Sociological Theory* 28, 2. 150–166.

Brueckner, J. K. (2001). *The economics of international code sharing: An analysis of airline alliances*. *International Journal of Industrial Organization*, 19(10). 1475–1498.

Criddle, E. J. & Fox-Decent, E. (2012). *Human Rights, Emergencies, and the Rule of Law*. *Human Rights Quarterly*, 34. 39–87.

DiMaggio, P. J., & Powell, W. W. (1983). The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields. *American Sociological Review*, 48 (2). 147–160.

Dopfer, K., Foster, J. and Potts, J. (2004). *Micro-meso-macro*. *Journal of Evolutionary Economics*, 14(3), 263–279.

Eskola, J. & Suoranta, J. (1998). *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Tampere: Vastapaino.

Euroopan lentoturvallisuusvirasto. (2019). *Euroopan ilmailualan ympäristöraportti 2019*.

Freeman, W. (2000). *Neurodynamics – An Exploration in Mesoscopic Brain Dynamics*. Lontoo: Springer-Verlag.

Frumkin, P. & Galaskiewicz, J. (2004). Institutional Isomorphism and Public Sector Organizations. *Journal of Public Administration Research and Theory* 14, 3. 283–307.

Granlund, M., & Lukka, K. (1998). It's a small world of management accounting practices. *Journal of Management Accounting Research*, 10, 153.

Guimerà, R., Mossa, S., Turtschi, A., L. A. N. Amaral, & Wachter, K. W. (2003;2005). *The worldwide air transportation network: Anomalous centrality, community structure, and cities' global roles*. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 102. (22). 7794–7799.

- Hanlon, P. (2007, 2006). *Global airlines: Competition in a transnational industry (3rd edition)*. Jordan Hill: Routledge.
- Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P., & Sinivuori, E. (2009). *Tutki ja kirjoita* (15. uud. p. ed.). Helsinki: Tammi.
- Honkanen, T. (2020). *Kamppailu yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta: EU:n Single European Sky-hanke*. Tampereen yliopisto.
- Johanson, J., & Vakkuri, J. (2018, 2017). *Governing hybrid organisations: Exploring diversity of institutional life*. Abingdon, Oxon; New York, NY: Routledge.
- Kaartinen, K. P. (2013). *Suomen lentoliikenne vuonna 2030: Neljä skenaariota: Diplomityö*. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto.
- Kastberg, G., & Lagström, C. (2019). Processes of hybridization and de-hybridization: Organizing and the task at hand. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 32(3), 710–726.
- Kivistö-Haverinen, K. (2015). *Lentoaseman merkitys aluekehittämisessä – tulevaisuus syntyy tekemällä*. Tampereen yliopisto.
- Lindblom, C. E. (1977). *Politics and Markets: The World's Political Economic Systems*. New York: Basic Books. 161–169.
- McCormick, J. (2001). *Environmental Policy in the European Union*. New York: Palgrave.
- Miles, M. B. & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative data analysis. (2. ed.)* California: Sage Publications.
- Mykkänen, Juri. (2001). *Eliittihaastattelu*. Valtiotieteellinen yhdistys. Helsinki.
- Mänttari-van der Kuip, M., Tammelin, M. & Anttila, T. (2018). *Organisaatioiden isomorfismi. Julkiset organisaatiot ja yhdenmukaisuuden paine*. Yhteiskuntapolitiikka-lehti.
- North, D. (1990). *Institutions, institutional change, and economic performance*. Cambridge University Press.
- Pache, A. C. & Santos, F. (2013). Inside the hybrid organization: Selective Coupling as a Response to Competing Institutional Logics. *Academy of Management Journal*, 56(4), 972–1001
- Raatikainen, P. (2004). *Ihmistieteet ja filosofia*. Helsinki: Gaudeamus.
- Richards, J. E. (2001). *Institutions for flying: How states built a market in international aviation services*. *International Organization*. 55(4), 993–1017.
- Ross, F. (2007). Questioning path dependence theory: the case of the British NHS. *Policy and Politics*, 35(4), 591–610.
- Rothman, M. (1980). *The evolution of forms of legal education*. Department of Sociology, Yale University, New Haven, CT.

- Simmie, J. (2012). Path Dependence and New Technological Path Creation in the Danish Wind Power Industry. *European Planning Studies*, 20(5), 753–772.
- Skelcher, C. & Smith, S. (2015). *Theorizing Hybridity: Institutional Logics, Complex Organizations and Actor Identities: The Case of Nonprofits*. *Public Administration*, 93(2), 433–448.
- Scott, W. R. (2008). *Institutions and organizations: Ideas and interests* (3. ed.). Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Scott, W. R. & Meyer, J. W. (1994). *Institutional Environments and Organizations. Structural Complexity and Individualism*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Selznick, P. (1949). *TVA and the Grass Roots: A Study of Politics and Organization*. Berkeley: University of California Press.
- Starr, P. (1980). *Medical care and the boundaries of capitalist organization*. Program on Non-Profit Organizations, Yale University, New Haven, CT.
- Thornton, P., & Ocasio, W. (1999). Institutional Logics and the Historical Contingency of Power in Organizations: Executive Succession in the Higher Education Publishing Industry, 1958–1990. *American Journal of Sociology*, 105(3), 801–843.
- Tugores-García, A. (2013). *Analysis of Global Airline Alliances as a Strategy for International Network Development*, Massachusetts Institute of Technology.
- Tuomi, J., & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi (Uudistettu laitos)*. Tammi.
- Viri, R. (2015). *Maailman lentoliikenteen nykytila ja kehitysnäkymät*. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto.
- Virtanen, P., & Stenvall, J. (2015). *Älykkäiden julkisorganisaatioiden aika*. Tampere University Press.
- Valtioneuvosto (2019). *Pääministeri Antti Rinteen hallituksen ohjelma 6.6.2019 Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta*. Valtioneuvoston julkaisuja.
- Wensveen & John. (2018). *Air transportation: A management perspective* (7th ed.). Routledge Ltd.

Elektroniset lähteet

Aamulehti. (2020). *Näillä keinoilla Norwegian yrittää välttää konkurssin: supistaa laivastoaan ja kääntää velkoja osakkeiksi*. Haettu <https://www.aamulehti.fi/talous/art-2000007659919.html> Viitattu 12.01.2020.

Aeropole Oy. *Aeropole yrityksenä*. (2019). Haettu <https://www.aeropole.fi/fi/yritys/> Viitattu 11.10.2020.

Airpro Oy. (2020). *Palvelut*. Haettu <https://airpro.fi/fi/palvelut/> Viitattu 11.01.2020.

Ammattikoulut.fi. (2019). *Suomen Ilmailuopisto*. Haettu <https://www.ammattikoulut.fi/koulutukset/suomen-ilmailuopisto/> Viitattu 11.01.2020.

Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto. (2020). *Liitto*. Haettu <https://www.akt.fi/liitto/> Viitattu 20.01.2021.

Centre for Aviation. (2020). *COVID-19. By the end of May, most world airlines will be bankrupt*. Haettu <https://centreforaviation.com/analysis/reports/covid-19-by-the-end-of-may-most-world-airlines-will-be-bankrupt-517512%20> Viitattu 15.05.2020.

Fintraffic Oy. (2021). *Fintraffic ANS lyhyesti*. Haettu <https://www.fintraffic.fi/fi/ans/fintraffic-ans-lyhyesti> Viitattu 28.01.2021.

Encyclopædia Britannica. *Airship*. (2019). Haettu <https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/airship/5225> Viitattu 09.12.2019.

European Commission. (2020). *List of airlines banned within the EU*. Haettu https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/search_en Viitattu 29.12.2020.

European Union Aviation Safety Agency. (2020). *The Agency*. Haettu <https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency> Viitattu 22.03.2020.

Finavia Oyj. *Finavian historia*. Haettu <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/finavia-yrityksena/finavian-historia> Viitattu 15.05.2020.

Finavia Oyj. *Suomen lentoasemat*. Haettu <https://www.finavia.fi/fi/lentoasemat> Viitattu 09.12.2020.

Finnair Oyj. (2019). *Finnairin historia*. Haettu <https://company.finnair.com/fi/finnair-yrityksena/historia> Viitattu 09.12.2019.

Helsingin Sanomat. (2020). *Norwegian keskeyttää lähes kaikki lentonsa ainakin ensi kevääseen – konkurssi yritetään välttää rajulla velkajärjestelyllä*. Haettu <https://www.hs.fi/talous/art-2000006488851.html> Viitattu 15.05.2020.

House of Lapland. (2019). *Infograafi 10 faktaa Lapin talvimatkailusta*. Haettu <https://www.lapland.fi/fi/faktat-ja-tilastot/infograafi-10-faktaa-lapin-talvimatkailusta/> Viitattu 11.01.2021.

IAU ry. *Jäsenet, työt ja työnantajat*. Haettu <https://www.iau.fi/iau/jäsenet-tyot-ja-työnantajat/> Viitattu 05.12.2019.

ICAO. *Sarps – Standards and Recommended Practises*. Haettu <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx> Viitattu 15.01.2021.

ICAO. (1944). *Convention on International Civil Aviation*. International Civil Aviation Conference. Haettu https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf Viitattu 08.11.2019.

ICAO. *Uniting Aviation – A United Nations Specialized Agency. About ICAO*. Haettu <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>. Viitattu 10.11.2019.

IFATSEA. *About us*. Haettu <http://www.ifatsea.org/about-us/> Viitattu 07.12.2020.

Ilmatieteen laitos. *Ilmatieteen laitos*. Haettu <https://ilmatieteenlaitos.fi/ilmatieteen-laitos> Viitattu 11.10.2020.

Inter Handling Finland Oy. *About*. Haettu <https://www.interhandling.com/> Viitattu 11.01.2020.

International Air Transport Association. *The Founding of IATA*. Haettu <https://www.iata.org/about/Pages/history.aspx> Viitattu 09.12.2019.

KSAO Kouvolan seudun ammattiopisto. (2019). *Lentokoneasentajan perustutkinto*. Haettu <https://www.ksao.fi/hakijalle/perustutkinnot/ajoneuvot-liikenne-ja-varasto/lentokoneasentaja/> Viitattu 11.01.2020.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2011). *Finavialle velvollisuus ylläpitää lentosemaverkkoa*. Haettu <https://www.lvm.fi/-/finavialle-velvollisuus-yllapitaa-lentoasemaverkkoa-784299> Viitattu 09.12.2019

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. (2020). *Ilmailu*. Haettu <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu> Viitattu 11.02.2020.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. *Suomen ilmailun vahva turvallisuudenhallinta luotsaa alaa läpi korona-ajan ja auttaa palautumisessa*. Haettu <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/suomen-ilmailun-vahva-turvallisuudenhallinta-luotsaa-alaa-lapi-korona-ajan-ja-auttaa> Viitattu 26.01.2021.

Maavoima Oy. *Maahuolinta*. Haettu <http://maavoima.fi/maahuolinta.html> Viitattu 11.01.2020.

Nordic Regional Airlines Oy. *Tietoa meistä*. Haettu <https://flynorra.com/tietoa-meista/> Viitattu 11.01.2020.

Tampereen Ammattikorkeakoulu. (2016). *Korkeakoulut ja teollisuus kouluttavat lentokonetekniikan ammattilaisia Pirkanmaalla*. Haettu <https://www.tamk.fi/-/korkeakoulut-ja-teollisuus-kouluttavat-lentokonetekniikan-ammattilaisia-pirkanmaalla> Viitattu 11.01.2020.

Patria Oy. *Lentokoneiden elinkaarituki*. Haettu <https://www.patria.fi/fi/tuotteet-ja-palvelut/lentokoneiden-elinkaarituki> Viitattu 11.01.2020.

Raisio, H., Jalonen, H. & Uusikylä, P. (2018). *Kesy, sotkuinen vai pirullinen ongelma? Tiedon käyttö yhteiskunnallisessa päätöksenteossa*. Sitra. Helsinki. Haettu: <https://www.sitra.fi/julkaisut/kesy-sotkuinen-vai-pirullinen-ongelma/> Viitattu 30.12.2020.

REDU Lapin koulutuskeskus. (2019). *Lentokoneasennuksen perustutkinto*. Haettu <https://www.redu.fi/fi/Hakijalle/Perustutkinnot/Tekniikan-alat/Lentokoneasennuksen-perustutkinto> Viitattu 11.01.2020.

Reuters. (2020). *World's second-oldest airline, Avianca, driven to bankruptcy by coronavirus*. Haettu <https://www.reuters.com/article/us-avianca-holding-bankruptcy/worlds-second-oldest-airline-avianca-driven-to-bankruptcy-by-coronavirus-idUSKBN22M0N1> Viitattu 15.05.2020.

Sasky Koulutuskuntayhtymä. (2019). *Lentokoneasentaja*. Haettu https://www.sasky.fi/koulutukset/show.tmp?kr=2&siivu_id=7826&id=27 Viitattu 11.01.2020.

Savon Ammattiopisto. (2019). *Lentokoneasentaja*. Haettu <https://www.sakky.fi/yhteishaku/lentokoneasentaja-myos-yo> Viitattu 11.01.2020.

Suomen Ilmailuliitto ry. (2020). *Organisaatio*. Haettu <https://www.ilmailuliitto.fi/ilmailuliitto/sil/> Viitattu 15.05.2020.

Tampereen yliopisto. (2019). *Tutustu meihin*. Haettu <https://www.tuni.fi/fi/tutustu-meihin/tamk/organisaatio> Viitattu 11.01.2020.

The European Cockpit Association. *About us*. Haettu <https://www.eurocockpit.be/about-us> Viitattu 15.01.2021.

The Guardian. (2020). *Flybe: airline collapses two months after government announces rescue*. Haettu <https://www.theguardian.com/business/2020/mar/05/flybe-collapses-two-months-after-government-announces-rescue> Viitattu 15.05.2020.

Tredu Tampereen seudun ammattiopisto. (2019). *Lentokoneasennuksen perustutkinto*. Haettu <https://www.tredu.fi/etsi-koulutusta/lentokoneasennuksen-perustutkinto.html> Viitattu 11.01.2020.

Ulkoministeriö. *Ministeriö*. Haettu <https://um.fi/ministerio> Viitattu 11.01.2020.

Yle Uutiset. (2019). *Lentoyhtiö SAS:n lentäjien lakko päättyy*. Haettu <https://yle.fi/uutiset/3-10764840> Viitattu 29.12.2020.

Yle Uutiset. (2020). *Finnairille koronalisäbudjetti perjantaina – elvytyspaketti ja kuntien tuki jäävät odottamaan poliittisia päätöksiä kesän alkuun*. Haettu <https://yle.fi/uutiset/3-11335535> Viitattu 17.05.2020.

Yle Uutiset. (2020). *Finnair saattaa lopettaa lennot monille maakuntakentille ainakin vuodeksi – Kulmuni muistuttaa: "Eduskunta käsittelee 700 miljoonan tukea"*. Haettu <https://yle.fi/uutiset/3-11355689> Viitattu 17.05.2020.

Yle Uutiset. (2019). *SAS peruu lisää lentoja – lakko maksaa lentoyhtiölle yli 9 miljoonaa euroa päivässä*. Haettu <https://yle.fi/uutiset/3-10762747> Viitattu 29.12.2020.

Yle Uutiset. (2020). *Skopjen-lennot keskeytetään kahdeksi viikoksi – THL: Lennoilla ollut poikkeuksellisen paljon henkilöitä, jotka voivat levittää koronaa.* Haettu <https://yle.fi/uutiset/3-11514693> Viitattu 30.12.2020.

Yle Uutiset. (2020). *Taksilentoja, junaan ja bussiin lentolipulla? Kotimaan lentomatkustukseen tulossa suuri murros, jos lennot eivät palaa koronan jälkeen kannattaviksi.* Haettu <https://yle.fi/uutiset/3-11668667> Viitattu 29.12.2020.

Valtioneuvoston kanslia. *Finavia Oyj.* Haettu <https://vnk.fi/omo/valtioenemmistoiset/finavia-oyj>. Viitattu 10.11.2019.

Valtioneuvoston kanslia. *Finnair Oyj.* Haettu <https://vnk.fi/omistajaohjaus/valtioenemmistoiset/finnair-oyj> Viitattu 10.11.2019.

Varia Vantaan ammattiopisto. (2019). *Lentoasemahuoltaja.* Haettu <https://sivistysvantaa.fi/varia/artikkelit/varia/amatillisetutkinnot/lentoasemahuoltaja.html> Viitattu 11.01.2020.

WinNova Länsirannikon Koulutus Oy. (2019). *Lentokoneasennuksen perustutkinto.* Haettu <https://www.studentum.fi/koulutukset/winnova/lentokoneasennuksen-perustutkinto-lentokoneasentaja-1053114> Viitattu 11.01.2020.

Muut lähteet

Suomen säädöskokoelma

210/2011 Laki lentoasemaverkosta ja -maksuista

935/2018 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta

162/2015 Valtioneuvoston kanslian asetus valtioneuvoston kanslian työjärjestyksestä

731/1999 Suomen perustuslaki

LIITE 1 TEEMAHAASTATELURUNKO JA HAASTATELLUT HENKILÖT

Tutkimuksen eliittihaastatteluissa käytettiin liitteenä olevaa teemahaastattelurunkoa. Teemahaastattelurungon tummennetut kohdat kertovat keskusteluiden pääpainopisteet ja niiden alla olevat kysymykset avaavat otsikoiden aiheita. Teemahaastatteluissa poikettiin paikoittain teemahaastattelurungosta haastateltavan toimenkuvan ja roolin mukaan, jolloin osan haastateltavien kanssa keskityttiin syvemmin toiseen osa-alueeseen kuin toiseen. Teemahaastattelurungon alta olevasta taulukosta löytyvät tutkimukseen osallistuneiden henkilöiden organisaatiot, nimet ja tehtäväkuvat, haastatteluiden ajankohdat sekä haastatteluiden kestot.

Taulukko 1: Tutkimuksen aineistonkeruussa käytetty teemahaastattelurunko.

Perustiedot: organisaatio, haastateltava ja hänen asemansa ilmailun parissa
Haastateltavan käsitys Suomen lentoliikenteestä tällä hetkellä
Mitä ovat mielestäsi keskeiset organisaatiot Suomessa ja ylikansallisesti?
Miten koet Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n merkityksen Suomen lentoliikenteen kannalta? Millaista yhteistyö on?
Onko tällä hetkellä käynnissä joitain keskeisiä hankkeita lentoliikenteen parissa?
Onko lentoliikenteen hallinnonalalla ilmennyt sisäisiä ristiriitoja? Entä ulkoisia?
Lentoliikenne ja sen tulevaisuus
Millaisia kehityssuuntia lentoliikenteessä on nähtävillä tällä hetkellä?
Millaisia haasteita lentoliikenne tulee kohtaamaan Suomessa? Entä ylikansallisesti?
(Onko huomattavissa joitain poliittisia tahtotiloja, jotka vaikuttaisivat lentoliikenteeseen tulevaisuudessa? Kuinka näet Brexitin vaikutuksen Suomen lentoliikenteeseen?)
Lentoliikenne julkisena hallintotehtävänä
Mitä ovat lentoliikenteen keskeiset viranomaiset ja niiden tehtävät?

Mitä mieltä olet lentoliikennesopimuksien laadinnasta ja niiden laadintaprosesseista? Tulisiko prosesseja kehittää jotenkin?
Millaisena näet lentoliikennettä koskevan keskeisen lainsäädännön tällä hetkellä? Tuleeko mieleesi joitain konkreettisia kehitystarpeita?
Miten lentoliikenteen rahoitus on toteutettu? Miten lentoasemia, lentokoneita, lentoliikenteen hallinnollisia kuluja rahoitetaan valtiontaloudesta?
Lentoliikenne liiketaloudellisena toimintana
Millaista Suomen lentoliikenteen elinkeinoelämä on?
Vaikuttavatko lentoyhtiöiden liiketaloudelliset intressit lentoasemien kehittämiseen?
Mikä on ulkomaille sijoittautuneiden lentoliikenteen yhtiöiden vaikutus Suomen lentoliikenteeseen?
Vaikuttavatko lentoyhtiöiden intressit lentokohteiden lisäämiseksi lentoliikennesopimuksien laadintaan?
Kuinka paljon muut osa-alueet, kuten viennin, tuonnin ja matkailun lisääminen vaikuttaa lentoliikennesopimuksien laadintaan?
Lentoliikenne ja koulutus
Millaista lentoliikenteen koulutus on Suomessa?
Onko lentoliikenteeseen tähtäävää koulutusta Suomessa tarpeeksi?
Arvioidaanko ja valvotaanko lentoliikenteen alan koulutuksen laatua ja valmistuneiden työllistymistä?
Mitkä ovat lentoliikenteen keskeiset ammattiryhmät? Mikä näiden ammattiryhmien merkitys on Suomen lentoliikenteen kannalta kokonaisuudessaan?
Lentoliikenteen hybridisyys ja monitoimijuus
Kuinka valtio-omisteisten yhtiöiden (Finnair, Finavia, Suomen Ilmailuopisto) omistajaohjaus on toteutettu?

Kuinka valtion ja valtio-omisteisten yhtiöiden edut kohtaavat? Onko niissä ilmennyt ristiriitoja?
Millaisena koet lentoliikenneallianssit Suomen lentoliikenteen kannalta? Ovatko ne hyödyllisiä?
Miten osallistuminen lentoliikennealliansseihin on muuttunut ja kuinka osapuolet on valittu?
Vapaa keskustelu

Taulukko 2: Eliittihaastatteluiden haastatellut henkilöt, organisaatiot, joissa he työskentelevät sekä toteutettujen haastatteluiden ajankohta ja kesto.

Organisaatio	Henkilön nimi ja tehtävänimike	Haastattelun ajankohta	Haastattelun kesto
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom	Matti Tupamäki, ilmailun johtava asiantuntija	24.02.2020	02:00 h
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom	Jari Nurmi, yksikön päällikkö	1.10.2019	00:30 h
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom	Jukka Sironen, yksikön päällikkö	8.10.2019	00:41 h
Valtioneuvoston kanslia	Minna Pajumaa, finanssineuvos	08.03.2020	0:30 h
Valtioneuvoston kanslia	Markus Katara, johtava asiantuntija	08.03.2020	0:30 h
Valtioneuvoston kanslia	Mia Rainio, erityisasiantuntija	08.03.2020	0:30 h