

Toimintaympäristöanalyysi

Uusi risteilytuote Suomenlahdelle ja Saimaalle -hanke

2021–2022



Tiivistelmä

Uusi risteilytuote Suomenlahdelle ja Saimaalle -hankkeen tuottama Toimintaympäristöanalyysi 2021–2022 käsittelee risteilyn ja matkailun toimintaympäristöä Suomessa, Suomenlahden ja Saimaan alueella.

Risteilyliikenne on monitahoinen liiketoiminnan ala, ja tämän vuoksi toimintaympäristöanalyysi ei sisällä kaikkia mahdollisia asioita. Tähän selvitykseen on pyritty kokoamaan suurimmat ja merkittävämät asiat risteilytoiminnan kannalta. Käsiteltäviä asioita peilataan nimenomaan hankkeessa suunnitellun uuden risteilytuotteen kannalta. Toimintaympäristöanalyysin kokoamisesta ja kirjoittamisesta on vastannut hankkeen projektipäällikkö Timo Rissanen. Tietoja on koottu lukuisista eri lähteistä niin kotimaasta kuin kansainvälisesti.

Toimintaympäristöanalyysin perusteella Suomessa on hyvät mahdollisuudet risteilyliikenteen kehittämiseen. Suomalainen liiketoimintaympäristö on vakaa, ja Suomen maine matkailumaana ja yleisestikin on hyvä maailmalla. Markkinoilla ei tällä hetkellä ole vastaavaa risteilytuotetta Suomessa, mikä takaa tilaa markkinoilla. Hankkeessa tehty asiakastutkimus toi tietoa, että suunnitellun kaltaista risteilytuotetta kohtaan löytyy kysyntää maailmalta. Tutkimusta tehtiin Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Aasiassa. Erilaisia oheispalveluita, kuten retkiä luontoon ja paikallisiin nähtävyyksiin, löytyy risteilyreitillä varrelta hyvin.

Toimintaympäristöanalyysin kirjoittamisen aikaan Suomessa ja maailmalla vallitsi koronaviruksen aiheuttama Covid-19 pandemia, joka vaikutti ja vaikuttaa edelleen suuresti erityisesti kansainväliseen matkailuun. Matkailuala ja risteilyliikenne niiden mukana on alkanut toipua pandemiasta, ja matkailuun liittyvät palvelut alkavat palautua taantumasta. Juuri ennen analyysin julkaisua Euroopassa alkoi uusi kriisi Venäjän hyökättyä Ukraina. Sodan ollessa edelleen käynnissä tulevaisuuden näkymiä on vielä ennenaikaista arvioida. Kuitenkin länsimaat ovat asettaneet lukuisia pakotteita Venäjälle. Suomi on mukana muun muassa Euroopan unionin asettamissa pakotteissa.

Toistaiseksi sodan vaikutukset ovat risteilyhankkeen osalta liittyneet esimerkiksi Saimaan kanavan käyttämiseen. Kanava on virallisesti auki, mutta aluksen ja miehistön takavarikointiriskin vuoksi varustamot eivät käytä kanavaa tällä hetkellä. Toinen yleinen risteilyliikenteeseenkin vaikuttava tekijä on asiakkaiden halukkuus matkustaa Venäjän rajan läheisyyteen. Tällä on ollut vaikutuksia jo kesäkauden 2022 risteilyalusten reitteihin Suomenlahdella. Yleisesti on hyvä muistaa, että toimintaympäristö on jatkuvassa muutoksessa monelta eri näkökulmalta ja toimintaympäristön analysointi pitää olla yritysten jatkuvaa toimintaa nykyisessä liiketoimintamaailmassa. Erityisesti matkailussa ulkomaistenkin tapahtumien vaikutukset näkyvät nopeasti myös Suomessa.

Sisällys

1.	Johdanto	5
2.	Suunniteltu risteilytuote.....	7
2.1.	Reitti ja aikataulu	7
2.2.	Alus	11
3.	Matkailu yleisesti	12
3.1.	Matkailu Suomessa.....	12
3.2.	Kansainvälinen risteilymarkkina	15
3.3.	Kotimainen risteilymarkkina.....	15
3.4.	Risteilymarkkinan potentiaali	16
4.	Matkailuun vaikuttavat trendit	18
4.1.	Megatrendit.....	19
4.2.	Matkailun trendit.....	20
4.3.	Pandemian jälkeen nousevat trendit	21
4.4.	Megatrendit ja trendit risteilytuotteen näkökulmasta	22
5.	Saavutettavuus	23
5.1.	Lentoliikenne	23
5.2.	Raideliikenne	25
5.3.	Tieliikenne	26
5.4.	Vesiliikenne.....	27
6.	Risteilyliikenteen vesiväylät.....	29
6.1.	Saimaan kanava	29
6.2.	Euroopan unionin ydinliikenneverkko.....	30
6.3.	Rajanylitykset.....	30
6.4.	Talviliikennöinti	31
7.	Risteilyliikenteen toimijat	33
7.1.	Varustamot	33
7.2.	Satamat.....	34
7.3.	Viranomaiset	35
7.4.	Matkailutoimijat	36
7.4.1.	Matkailupalveluiden järjestäjät	36
7.4.2.	Matkanjärjestäjät ja matkatoimistot	37
7.4.3.	Ohjelmalveluyritykset	38
7.4.4.	Matkailun edistäjät.....	38
8.	Kestävä matkailu risteilyliikenteessä	40

8.1. Taloudelliset vaikutukset	41
8.2. Sosiokulttuuriset vaikutukset	42
8.3. Ympäristölliset vaikutukset	43
9. Johtopäätökset ja yhteenveto	46
Lähteet.....	49

1. Johdanto

Uusi risteilytuote Suomenlahdelle ja Saimaalle -hankkeessa kehitetään uudenlaista risteilyliiketoimintaa Uudeltamaalta Itä-Suomeen ulottuvalla alueella. Hankkeessa tutkitaan uudentyyppistä tuotetta, jossa asiakkaat viettävät useista päivistä jopa viikkoon risteilyaluksella. Risteilyn aikana asiakkaat pääsevät tutustumaan Suomenlahden ja Saimaan nähtävyyksiin niin laivan kyydissä kuin satamissa tapahtuvien pysähdyksien aikana. Tämän lisäksi hankkeessa tutkitaan mahdollisuuksia kehittää nykyistä rannikon ja sisävesien risteilyliiketoimintaa.

Vielä vuoden 2022 alussa Väylävirasto oli toteuttamassa Saimaan kanavan sulkujen pidentämistä noin 11 metrillä. Tämä olisi tuonut mahdollisuuden entistä suuremman aluksen tuomiseen Saimaalle. Suuremmalla aluksella liiketoiminta olisi kannattavampaa kuin aiemmillä pienemmillä aluksilla. Saimaan kanavan sulkujen pidentämisen arvioitiin aiemmin olevan valmiina vuoden 2025 aikana, mutta tällä hetkellä sulkujen pidennysten investointi on peruutettu epävarman geopoliittisen tilanteen vuoksi.

Tällä hetkellä rannikolta ja sisävesiltä puuttuu niin suomalaisille kuin kansainvälisille asiakkaille suunnattu risteilytuote, jossa asiakkaat voivat yöpyä laivalla risteilyn ajan. Vastaavia tuotteita löytyy tällä hetkellä muun muassa Norjan rannikolta ja Keski-Euroopasta ja Portugalista jokiristeilyinä. Suomessa viimeisimpänä vastaavan kaltaista tuotetta on tarjonnut Saimaa Travel m/s Brahe -aluksella 2010-luvun alussa. Tätä ennen samainen alus purjehti rannikon ja Saimaan risteilyjä Kristina Cruises-yhtiön omistuksessa nimellä m/s Kristina Brahe 2000-luvun alussa.

Tässä raportissa on tarkoitus tutkia risteily- ja laivamatkailuun liittyviä tekijöitä, joilla on vaikutuksia uuden risteilytuotteen suunnitteluun ja toteuttamiseen. Raportin tutkintänäkökulmana käytetään Uusi risteilytuote Suomenlahdelle ja Saimaalle -hankkeessa kehitettävää



Kuva 1: Hankkeen vaikutusalue. Kartta: Maanmittauslaitos.

tuotetta. Osittain tehdyt havainnot ovat johdettavissa myös muuhun risteilyliikenteeseen, matkailualaan yleisesti ja toisaalta yleiseen kuluttajakäyttäytymiseen.

Risteilyliiketoimintaan voi olla vaikutuksia yhtä lailla yleismaailmallisella kehityksellä ja kuluttajatottumuksien muutoksilla. Tällaisia voivat olla esimerkiksi kuluttajien halukkuus kokea asioita sen sijaan, että tavaroita ostettaisiin, tai kiinnostus nähdä uudenlaisia, erilaisia ja syrjäisiä luontonähtävyyksiä. Yksi suurimmista matkailuun ja sitä kautta risteilyliikenteeseen vaikuttavista tekijöistä on ollut vuoden 2019 lopulta alkanut Covid-19 pandemia. Pandemian jälkeisen ajan vaikutuksia ja niistä aukeavia mahdollisuuksia tutkitaan tässä toimintaympäristöanalyysissä. Haasteita aiheuttaa helmikuun lopussa 2022 käynnistynyt Ukrainan sota, jossa Venäjä hyökkäsi Ukrainaan. Tämän seurauksena Suomi yhdessä muiden EU-jäsenmaiden kanssa ovat asettaneet erilaisia pakotteita, joiden tarkkoja vaikutuksia risteilyliiketoimintaan Suomenlahdella ja Saimaalla on liian aikaista arvioida. Todennäköistä on, että lähivuosina liikenne on rajoitettua.

Tämä raportti perustuu kuitenkin oletukseen, että Saimaan kanava olisi jatkossa käytössä, joskin myös vaihtoehtoisia liikennöinti muotoja on tutkittu. Saimaan saavutettavuus on lähivuosina risteilyaluksessa haastava, mutta Suomenlahden satamat ovat täysin normaalisti saavutettavissa ja Saimaan saavutettavuutta joudutaankin tutkimaan maakuljetusten avulla esimerkiksi Kotkan tai Haminan satamista.

2. Suunniteltu risteilytuote

Uusi risteilytuote Suomenlahdelle ja Saimaalle -hankkeessa kuusi maakunnan liittoa yhdessä haluaa vauhdittaa kotimaisen sekä Suomenlahdella että Saimaalla tapahtuvan risteilyliikenteen kehittymistä. Hankkeessa tutkitaan ja selvitetään mahdollisuutta tuoda markkinoille risteilytuote, jossa asiakkaat voisivat risteillä esimerkiksi viikon aikana aina Uudeltamaalta itäiseen Suomeen. Tällä hetkellä yöpymisiä sisältäviä kotimaan risteilyjä ei Suomen markkinoilla ole saatavilla. Suomenlahdella ja Saimaalla voisi olla edellytyksiä samantyyppisille risteilyille kuin esimerkiksi Norjan rannikolla tai Keski-Euroopan jokimaisemissa.

Saimaan kanavan sulkujen pidennys oli alunperin suunniteltu tapahtuvaksi vuosien 2023–2025 aikana, jonka jälkeen Saimaan ja Vuoksen vesistöille olisi ollut mahdollisuus liikennöidä entistä suuremmilla aluksilla. Tämä puolestaan olisi mahdollistanut risteilyliikenteessä matkustajamäärien kasvattamisen sekä paremman taloudellisen kannattavuuden. Sulkujen pidennykseen liittyvä investointi on peruutettu toistaiseksi ja näin olleen aluksen maksimi pituus Saimaalle on toistaiseksi reilut 80 metriä. Tämän raportin tutkimukset perustuvat oletukseen, että Saimaan kanava on käytettävissä. Tutkimukset ennätettiin suorittaa syksyllä 2021, ennen Venäjän hyökkäystä Ukrainaan.

2.1. Reitti ja aikataulu

Hankkeessa on määritetty erilaisia reittivaihtoehtoja, jotka ovat asiakkaille houkuttelevia ja toteutettavissa nykyisiä risteilyaluksia suuremmilla aluksilla. Suuremmilla aluksilla liikennöidessä haasteita voi ilmetä esimerkiksi satamien ja väylien syvyyksissä, matalalla kulkevien siltojen ja ilmakaapeleiden alittamisessa ja satamien laituripaikoissa. Näitä haasteita kartoitetaan ja niistä julkaistaan erillinen selvitys hankkeen aikana.

Potentiaalisia vaihtoehtoja reitin ja keston osalta kartoitetaan parhaillaan niin liikennöimisedellytysten kuin asiakkaiden kiinnostuksen näkökulmista. Risteilyjen kestot vaihtelevat muutamista päivistä viikkoon. Pysähdyspaikkoja on reittivaihtoehdossa sekä Suomenlahden rannikolla että Saimaan sisävesillä. Aluksen pysähtymistä Pietarissa tutkitaan, koska pysähtyminen Pietarissa lisäisi risteilyn vetovoimaa huomattavasti. Helmikuun 2022 lopulla alkanut Ukrainan sota ja tämän takia Venäjää kohtaan asetetut pakotteet saattavat aiheuttaa vaikeuksia liikennöintiin Venäjän alueella. Tämän vuoksi reittivaihtoehtoja on kehitetty myös niin, että risteilyalus liikennöisi kokonaan Suomen aluevesillä.

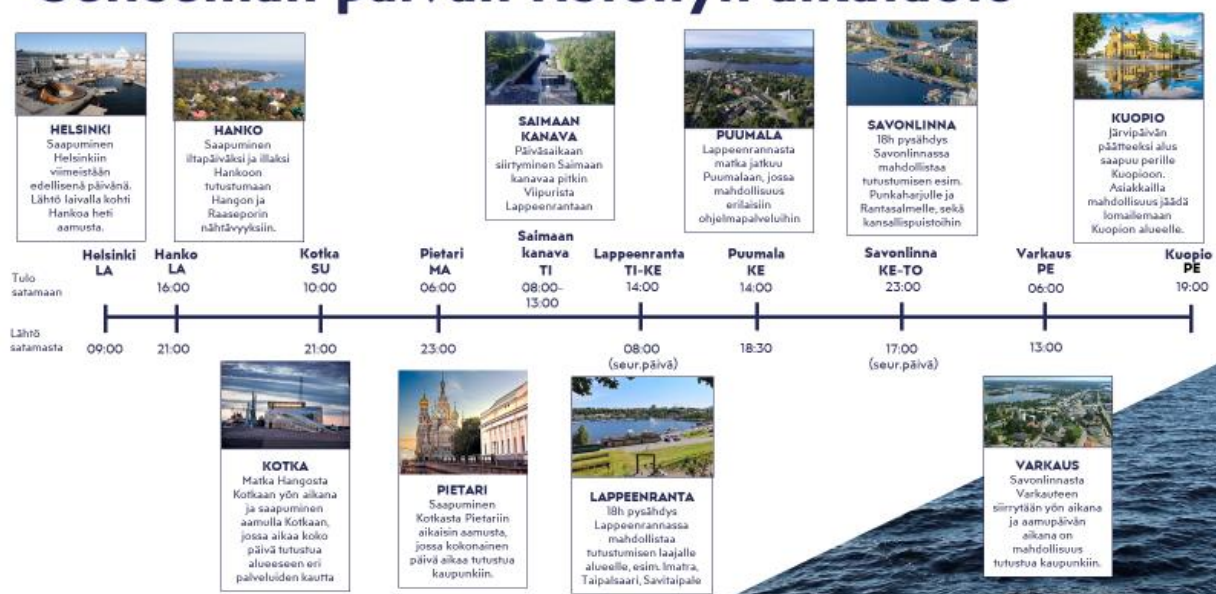
Viikon mittainen esimerkkireitti kulkisi Helsingistä Suomenlahden rannikkoa pitkin Saimaan kanavalle ja sieltä edelleen Kuopioon (Kuva 2). Pysähdyspaikkoina Helsingin ja Kuopion lisäksi olisivat Hanko, Kotka, Pietari, Lappeenranta, Puumala, Savonlinna ja Varkaus.



Kuva 2: Seitsemän päivän esimerkkireitti. Kartta: Open Street Map

Esimerkkireitin aikataulun (kuva 3) suunnittelussa on otettu huomioon kohteiden väliset välimatkat, pysähtymispaikkojen ohjelman palvelutarjonta ja vuorokauden aikojen sopivuus mielenkiintoisiin siirtymiin, esimerkiksi Saimaan kanavan läpimeno päivääikaan. Tämän lisäksi pidempiä pysähdyksiä on mietitty reitin varrella Lappeenrantaan ja Savonlinnaan. Tämän lisäksi asiakkailta jää aikaa tutustua pidempään kohteeseen Helsingissä ja Kuopiossa, jotka ovat aluksen lähtö- ja saapumissatamat. Aikataulun muokkaamisessa on lukuisia eri vaihtoehtoja ja tässä esitetty malli on vain yksi esimerkki.

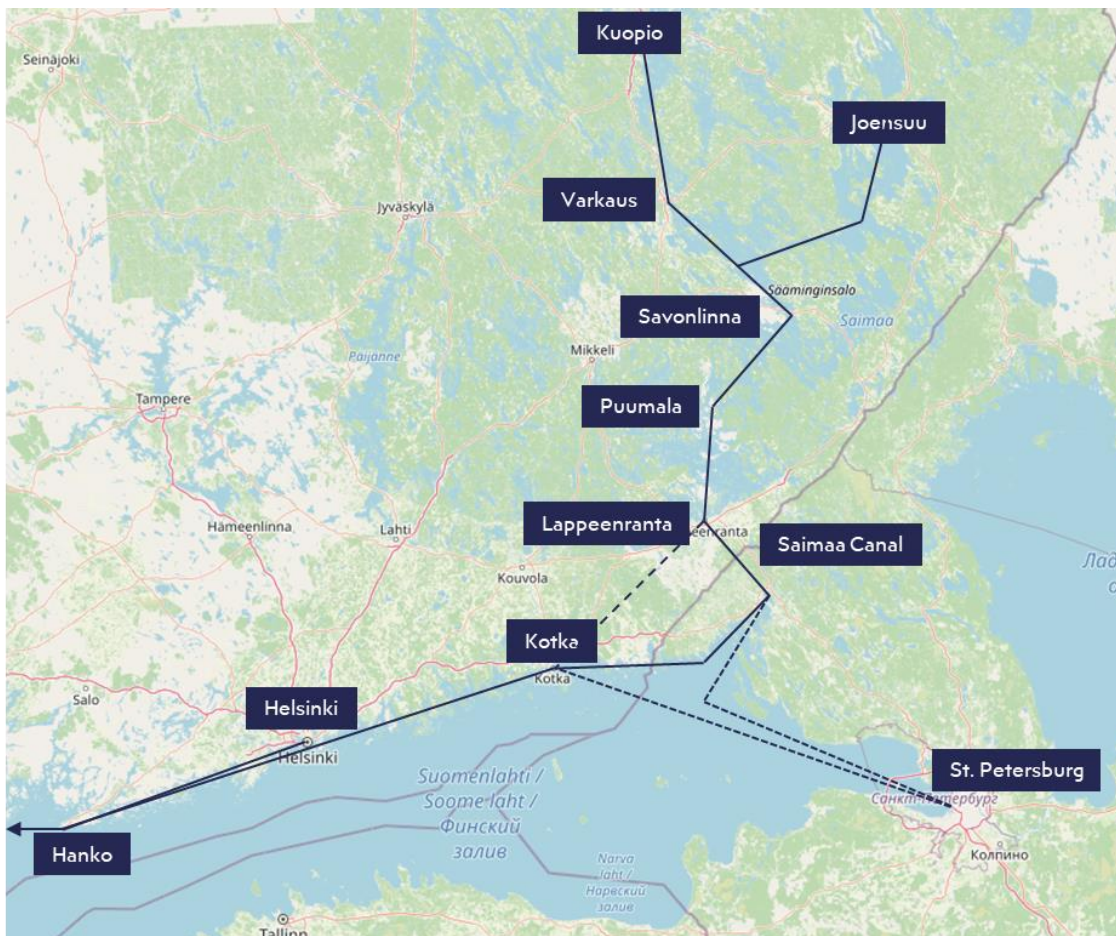
Seitsemän päivän risteilyn aikataulu



Kuva 3: Esimerkki seitsemän päivän reitin aikataulusta.

Hankkeen aikana on julkaistu useampia erilaisia reittivaihtoehtoja ja aikatauluehdotuksia. Näistä muutamia on esitelty lyhyesti kuvassa 4. Risteilyjen reittivaihtoehtoja voitaisiin suunnitella esimerkiksi eri vuodenaikojen mukaan. Keväällä risteilyjä voitaisiin toteuttaa Suomenlahden alueella, jossa kevät alkaa aiemmin, ja myöhemmin syksyllä Saimaan alueella, jossa tuotteen voisi rakentaa esimerkiksi ruskan ympärille. Keskikesän risteilyt kulkisivat niin sanottua pääreittiä molemmilla alueilla.

Reittivaihtoehtojen yhteydessä tutkitaan alueiden ja pysähtymispaikkojen ohjelman palvelutarjontaa, jotka ovat risteilyasiakkaille tärkeitä lisäpalveluita. Ohjelman palvelutarjonnan muokkaaminen onnistuu yleensä kohtalaisen nopeallakin aikataululla risteilyasiakkaille sopivaksi, kunhan alueelta löytyy riittävä määrä toimijoita ja kapasiteettia esimerkiksi 200 asiakkaan palvelemiseksi. Maissa tapahtuvien ohjelman palveluiden lisäksi kartoitetaan aluksella tarvittavat palvelut, kuten esimerkiksi ravintolapalvelut, ohjelmatarjonta ja ostosmahdollisuuksia. Näistä tuotetaan tietoa erillisinä julkaisuina.



Kuva 4: Erilaisia vaihtoehtoja risteilyn reiteistä. Kartat: Open Street Map.

2.2. Alus

Vesiliikenteen aluksia on suunniteltu erilaisiin tarpeisiin niin rahdin kuin matkustajien kuljettamiseen. Liikenteessä on aluksia, joita on optimoitu sekä matkustajien että rahdin yhtäaikaiseen kuljettamiseen. Rahtialuksia ovat esimerkiksi erilaiset kuivalastialukset ja tankkerit. Rahtialuksia ovat myös niin sanotut RoRo-alukset, jotka voidaan lastata viemällä rahti aluksen perästä, keulasta tai sivusta esimerkiksi vetoautoilla tai trukeilla. Tällöin rahtia ei tarvitse nostaa nostureilla laivaan. Tietyt alukset on suunniteltu risteilyasiakkaiden ja rahdin kuljettamiseen. Tällaisia aluksia kutsutaan RoRo-matkustaja-aluksiksi, ja niitä on liikenteessä erityisesti Suomen, Ruotsin ja Viron välillä. (Suomen Varustamot 2022.)

Oikeankokoisen ja toiminnoiltaan sopivan aluksen löytäminen Suomenlahden ja Saimaan risteilyliikenteeseen on haastavaa. Saimaan kanavan sulkujen mitat asettavat rajat mittojen suhteen alukselle, ja toisaalta liikennöinti Suomenlahden rannikolla asettaa alukselle muun muassa vaatimukset merellä liikennöinnin osalta. Saimaan kanavan uusien, tulevaisuudessa pidennettävien sulkujen läpi voi liikennöidä hieman yli 90 metriä pitkillä aluksilla leveyden säilyessä samana, noin 12 metrissä. Tämänkokoisen aluksen on arvioitu liikkuvan noin 3,5–4,2 metriä syvällä. Laivojen pituus ja leveys asettavat haasteita sopivien aluksien löytämiseksi.

Aluksen matkustajakapasiteetiksi on suunniteltu 150–200 matkustajaa, joille kaikille on aluksella hyttimajoitus ja muun muassa ruokailuun ja muihin toimintoihin liittyviä palveluita. Hankkeessa tutkitaan myös tätä pienempiä aluksia, mutta usein näissä tapauksissa aluksien liiketoiminnallinen tehokkuus kärsii matkustajamäärän laskiessa alemmas.

Aluksen osalta vaatimuksia voi myös lisätä mahdollinen talviliikennöinti, jonka mahdollisuuksia tutkitaan. Mikäli alus liikennöisi talvella, täytyisi sen olla jäävahvistettu, vaikka meriväyliä ja Saimaan syväväylää pidettäisiin auki talviaikaan. Tämä lisää aluksen kustannuksia ja vaikeuttaa sopivan aluksen löytymistä.

3. Matkailu yleisesti

Koko maailmassa oli vuonna 2018 n. 1,4 miljardia kansainvälistä matkustajaa. Tämä luku sisältää niin työ- kuin vapaa-ajan matkustajat, ja on hyvä muistaa, että matkailua tapahtuu paljon myös maiden rajojen sisällä kotimaan matkailuna. Suurin kansainvälisen turismin saapumisalue on Eurooppa, joka edustaa noin puolta koko kansainvälisistä saapumisista. Euroopan eri osiin saapuu vuosittain 713 miljoonaa kansainvälistä turistia (2018). Amerikka ja Aasian ja Tyynenmeren alue tulevat toisena ja kolmantena tilastossa, mutta ovat Eurooppaa yli puolet pienempiä matkailualueita. (Our World in Data 2021a.)

Vastaavasti Suomessa rekisteröitiin vuonna 2019 yli seitsemän miljoonaa ulkomaista yöpymistä. Yöpyemisten määrässä on ollut kolmen prosentin kasvu vuoteen 2018 verrattuna. Suurimmat matkailijavirrat Suomeen saapuivat Venäjältä, Saksasta ja Isosta-Britanniasta. Suomessa matkailun kokonaiskysyntä on, sisältäen kotimaisen ja ulkomaisen kysynnän, 16,3 miljardia euroa. Matkailuala työllistää Suomessa suoraan yli 154000 henkilöä. (Visit Finland 2020a ja 2020b.)

Vuonna 2020 alkanut Covid-19 pandemia vaikutti matkailuun kaikkialla maailmassa. Matkailu romahti, ja vielä vuonna 2021 erityisesti kansainväliset matkailumäärät olivat hyvin pieniä. Vuoden 2022 aikana matkailu on lähtenyt elpymään kovaa vauhtia, mutta toistaiseksi kaikkein yleisimmin tilastoissa vertailuvuotena käytetään vuotta 2019. Matkailun ja henkilöliikenteen kaikki sektorit kärsivät pandemiasta, jonka seurauksena suurin osa maailman valtioista on asettanut erilaisia matkustukseen ja liikkumiseen liittyviä rajoituksia. Rajoitukset koskevat useimmiten nimenomaan kansainvälistä matkailua, mutta rajoittavat myös jonkin verran kotimaan matkailua.

3.1. Matkailu Suomessa

Kuten aiemmassa kappaleessa todettiin, matkailu on Suomessa ollut ennen pandemiaa 16,3 miljardin euron liiketoiminta kokonaiskysynnän osalta. Matkailun jalostusarvo on ollut 5,3 miljardia euroa vuonna 2018. Tämä on 2,7 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta, ja matkailu on suurempi teollisuudenala kuin esimerkiksi elintarviketeollisuus ja yhtä suuri kuin metsäteollisuus. (Visit Finland 2020a.)

Visit Finland on jakanut Suomen neljään matkailun suuralueeseen. Näiden alueiden kehittymistä seurataan valtakunnantasoa tarkemmalla tasolla. Suuralueet ovat Helsingin suuralue, rannikko- ja saaristoalue, Järvi-Suomi ja Lappi. Suurin matkailualue Suomessa on Helsingin suuralue, jossa yöpyi vuonna 2019 kolme miljoonaa kansainvälistä matkailijaa. Lapin alueella vastaava luku oli 1,8 miljoonaa kansainvälistä yöpymistä ja rannikko- ja saaristoalueilla sekä Järvi-Suomessa kussakin 1,1 miljoonaa kansainvälistä yöpymistä. Yöpyemisissä otetaan huomioon työ- ja vapaa-ajan yöpymiset.

Pohjoismaisessa vertailussa kansainvälisten matkailijoiden yöpymisten määrässä Suomen osuus on 14 % kaikista yöpymisistä ja Suomi sijoittuu Pohjoismaiden joukossa neljänneksi Ruotsin, Tanskan ja Norjan jälkeen. (Visit Finland 2020b.)

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) julkaisee matkailualaan liittyviä tutkimuksia ja tietoa Visit Finlandin ohella.

Ministeriön mukaan matkailuelinkeinon yrityksiä Suomessa on yli 28 000 kappaletta. Yritysluvut käsittävät yritykset henkilöliikenteestä, majoitusliiketoiminnasta, ravitsemustoiminnasta, ohjelmapalveluista ja vuokraus- ja leasingtoiminnoista. Vuonna 2019 näiden yritysten liikevaihto oli 20,7 miljardia euroa, ja suurin kategoria

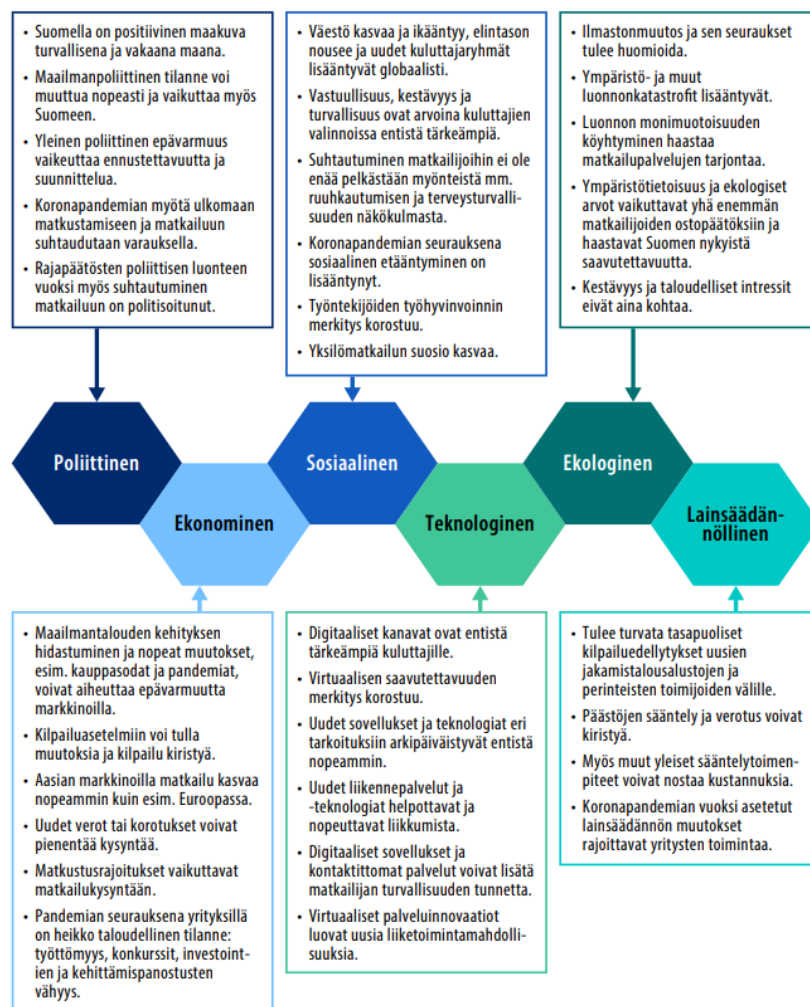


Kuva 5: Matkailun toimialan yritysraakenne ja yritysten toimiympäristö (Lähde: TEM)

liikevaihdon perusteella on henkilöliikenne. Työllisyysvaikutus koko matkailun toimialaan luettavissa yrityksissä on yli 121 000 henkilötyövuotta. (Kuva 5., TEM 2020.)

Suomen matkailun kysynnässä on vahvoja alueellisia kausipiikkejä. Esimerkiksi Lapissa suurin kysyntä on talvikuukausina, kun taas esimerkiksi Järvi-Suomessa ja rannikoilla ja saaristossa kesäkuukausien kysyntäpiikki on talvea suurempi. Suomen matkailualueilla on tavoitteena kausien pidentäminen ja toisaalta ympärivuotisen kysynnän parantaminen tulevaisuudessa. Suomella on yleisesti maailmalla hyvä matkailumaakuva ja turvallisen kohteen maine. Suomesta tunnetaan parhaiten esimerkiksi saunat, revontulet ja joulupukki.

Työ- ja elinkeinoministeriö on koonnut PESTEL-lähestymistavan (kuva 6.) kautta asioita ja ilmiöitä, jotka vaikuttavat Suomen matkailun toimintaympäristöön. Tarkastelussa nostetaan hyvin esiin muun muassa matkailun haittavaikutukset ja niiden näkyminen sosiaalisessa tarkastelussa. Suuret matkailijamäärät voivat aiheuttaa paikallisessa väestössä huolta. Toisaalta taas digitaalisten palveluiden ja saavutettavuuden merkityksen korostuminen viime vuosina myös matkailussa on tärkeä, huomioon otettava asia. Tarkastelun kautta voidaan matkailussa miettiä keinoja kohdata asiat jo tuotesuunnittelussa, mutta toisaalta miettiä olemassa olevaa tarjontaa ja miten sitä voidaan tarvittaessa suojata varautumalla tarkastelussa mainittuihin asioihin. (TEM 2021b.)



Kuva 6: PESTEL-analyysi matkailun toimintaympäristöstä. Lähde: TEM

Samaisessa julkaisussa Työ- ja elinkeinoministeriö on koonnut SWOT-analyysin avulla Suomen matkailuun liittyviä vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia. Suomen vahvuuksia ja vetovoimatekijöitä ovat luonto, puhtaus ja väljyys. Yhtä lailla Suomen hyvä imago mahdollistaa jatkossakin kansainvälisten matkailijoiden virran Suomeen. Pandemian jälkeisessä liikenneyhteyksien jälleenrakentamisessa nähtäväksi jää, millaiset vahvuudeksi mainitut Aasian yhteydet tulevat jatkossa olemaan. Tämä on myös yksi analyysissä mainittu uhkakuva, sillä hyvät yhteydet tarvitaan jatkossakin. Suomen heikkouksia matkailussa ovat sesonkiluonteisuus ja isompien, niin sanottujen veturiyritysten puute. Suomen vahvuuksia matkailussa ovat laatu ja turvallisuus, kestävyden huomioiminen matkailussa ja digitaalisuuden hyödyntäminen. (TEM 2021b.)

3.2. Kansainvälinen risteilymarkkina

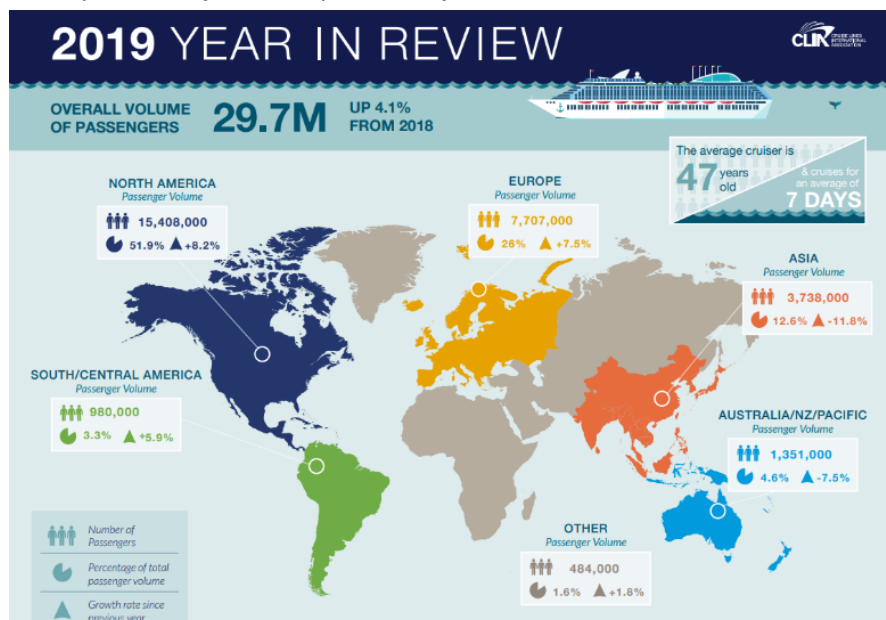
Kansainvälisen risteilymarkkinan suuruus oli vuonna 29,7 miljoonaa matkustajaa (kuva 7.), jossa on kasvua 4,1 % vuoteen 2018 verrattuna. Luvussa ovat mukana puhtaasti risteilyliikennettä harjoittavat varustamot. Niin kutsutut linjaliikennevarustamot (esim. Tallink-Silja tai Viking Line Suomen markkinoilla) eivät ole mukana luvuissa, vaikka nekin kuljettavat risteilymatkustajia. Risteilymatkustajien luvut on koonnut Cruise Lines International Association -järjestö, johon kuuluu yli 95 % maailman risteilyvarustamoista. (CLIA 2021a ja CLIA 2020b.)

Vuonna 2019 risteilyjen keskipituus oli 7,1 päivää, kun se vielä vuonna 2018 oli 7,0 päivää. Vuonna 2019 risteilyille osallistuvien matkustajien keski-ikä oli 46,8 vuotta. Risteilyliikenteen tilastoissa vertailuvuotena käytetään vuoden 2019 lukuja. Vuoden 2020 luvut ovat saatavilla, mutta ne ovat huomattavasti pienemmät pandemian takia. (CLIA 2020a.)

Suurimmat alueet, joista risteilyasiakkaat lähtevät matkalle, ovat Pohjois-Amerikka, Länsi-Eurooppa ja Aasia. Suurimmat risteilykohteet matkustajamäärillä mitattuna vuonna 2019 olivat Karibian alue, Aasia, Keski- ja Länsi-Välimeri ja Pohjois-Eurooppa. Karibian alue on alueista suurin noin 12 miljoonalla risteilymatkustajalla ja seuraavana tulee Aasia, jossa risteilymatkustajia on noin neljä miljoonaa. (CLIA 2020a.)

3.3. Kotimainen risteilymarkkina

Suomessa risteilymarkkina jakautuu pääsääntöisesti kolmeen kategoriaan: reittiliikenteessä tapahtuvat risteilyt, sisävesillä tapahtuvat risteilyt ja Suomessa vierailevat kansainväliset risteilijät. Reittiliikenteessä tapahtuvat risteilyt ovat käytännössä lähestulkoon pelkästään autolautoilla tehtäviä risteilyjä Suomen, Ruotsin, Viron, Venäjän ja Latvian välisessä liikenteessä. Eckerö Line, Tallink-Silja, Viking Line ja St. Peter



Kuva 7: Vuoden 2019 risteilymatkustajamäärät. Lähde: CLIA

Line ovat olleet perinteisesti näiden risteilyiden suurimmat tuottajat Suomessa.

Suomen satamissa vieraillee vuosittain satoja risteilyaluksia. Suurin osa aluksista pysähtyy Helsingissä osana Itämerellä tapahtuvia risteilyjä, mutta esimerkiksi Kotka on nostanut viime vuosina kävijämääriä risteilyalusten osalta. Vuoden 2021 aikana oli alun perin suunniteltu 15 risteilyalusta Kotkaan, ja vastaava luku Helsinkiin on ollut 317 alusta. Valitettavasti pandemian ollessa vielä päällä toteumat jäivät kauas ennakkovarauksista. (Cruise Baltic 2021.) Matkustajamäärällisesti esimerkiksi Helsingissä risteilymatkustajia oli vielä vuonna 2019 yli 600 000, kun vuonna 2020 ei ollut yhtään risteilymatkustajaa (Helsingin Satama 2021a). Kesän 2022 tilanne näyttää toistaiseksi paremmalta, mutta Venäjän muuttuva tilanne voi aiheuttaa näihin ennakkovarauksiin muutoksia.

Sisävesiliikenteessä Suomessa matkusti vuonna 2019 noin 230 000 matkustajaa, kun vastaava luku vuonna 2020 oli noin 186 000 matkustajaa. Suomenlahden liikenteessä matkusti risteilyillä yli 3 197 000 matkustajaa vuonna 2019, ja vuonna 2020 vastaava määrä oli reilut 1 697 000 matkustajaa.

Risteilymatkustajien määrään sekä sisävesillä että Suomenlahdella vaikutti Covid-19 pandemia.

Suomenlahden suuria määriä selittää Helsingin ja Tallinnan välillä risteilevät matkustajat. Tilastokeskus tilastoi risteilymatkustajaksi henkilön silloin, kun sekä lähtö- että määränpää ovat Suomessa. (Tilastokeskus 2021b.)

Sisävesiliikenteen risteilyt ovat pääsääntöisesti tunnista muutamiin tunteihin kestäviä kiertoajeluristeilyjä kaupunkien ympärillä. Tämän lisäksi Suomessa liikennöi jonkin verran risteilyliikennettä eri kaupunkien välillä, kuten esimerkiksi Kuopion ja Savonlinnan välillä. Sisävesialuksia on esimerkiksi Saimaan ja Vuoksen vesistöjen alueella noin 20 alusta, jotka ovat matkustajakapasiteetiltaan muutamista kymmenistä matkustajista muutamiin satoihin matkustajiin.

3.4. Risteilymarkkinan potentiaali

Suomenlahden ja Saimaan sisävesiristeilyjen potentiaalia voidaan tutkia esimerkiksi kansainvälisten risteilytilastojen kautta. Cruise Lines International Association -järjestö tilastoi muun muassa Pohjois-Eurooppaan suuntautuvien risteilymatkustajien määrän olleen vuonna 2019 noin 1,7 miljoonaa matkustajaa, ja luku on kasvanut vuodesta 2016 lähtien noin 20 %. Samoista tilastoista nähdään eriteltyinä Baltiaan suuntautuneiden risteilymatkustajien määrään olleen vuonna 2019 lähes 600 000 matkustajaa, ja siellä kasvua vuodesta 2016 lähtien on 24 %. (CLIA 2020a).

Kansainvälisessä risteilyliikenteessä mielenkiintoinen kasvusegmentti on niin sanottu tutkimusmatkatyyppiset risteilyt, joiden kohteet ovat tällä hetkellä pääsääntöisesti arktisilla tai antarktisisilla alueilla, mutta myös muualla

maailmassa. Segmentti on matkustajamäärältään vielä pieni: Vuonna 2019 noin 187 000 matkustajaa risteili näillä risteilyillä. Kasvua on kuitenkin kertynyt vuodesta 2016 lähtien 128 %. (CLIA 2020a.) Tämä risteilykategoria kuljettaa suhteellisen pieniä, maksimissaan muutaman sadan matkustajan ryhmiä ja tarjoaa maisemien lisäksi paljon paikallista ohjelmaa ja tutustumista paikalliseen kulttuuriin ja luontoon . Suomessa tällaiselle risteilytyypille löytyisi mielenkiintoisia reittejä ja ohjelmia esimerkiksi uniikkia luontoa hyödyntäen.

Tämän tyyppisen risteilypotentiaalin kysyntää selvitettiin vuoden 2021 asiakastutkimuksella tärkeimmissä risteilymatkustajien lähtömaissa. Tuloksina saatiin hyvä kysyntäpotentiaali Suomenlahden ja Saimaan risteilyille. Korkeatasoisesta, viikon kestävästä risteilyistä oli tutkimuksen yli 2 400 vastaajasta kiinnostuneita yli 70 %. Tutkimuksessa kysyttiin tämän lisäksi halukkuutta osallistua risteilylle, mikäli risteilyn hinta olisi 2 900–5 200 euroa henkilöä kohden hyttiluokasta riippuen. Kiinnostuneita löytyi vielä yli kolmannes vastaajista. Potentiaalia ja kysyntää voidaan pitää hyvänä. On kuitenkin hyvä muistaa, että tutkimus on tehty vuoden 2021 elokuussa. Helmikuussa 2022 Venäjä hyökkäsi Ukrainaan ja tällä sodalla on ollut vaikutuksia Itämeren alueen matkailuun. Hankkeessa tehty kysely olisikin hyvä uusia myöhemmin, kun tilanne on alkanut tasaantua. Tämän hetken näkymä on, että kysely kannattaisi uusia aikaisintaan vuonna 2024.

4. Matkailuun vaikuttavat trendit

Erilaiset megatrendit ja trendit vaikuttavat matkailuun muun muassa siinä, miten paljon, minne ja millä tavalla matkustetaan. Kestävään kehitykseen liittyvät trendit ohjaavat matkailun kulutuskäyttäytymistä. Matkailijat tunnistavat yhä enemmän matkailuun liittyviä vahingollisia ilmiöitä, kuten paikasta toiseen siirtymisestä syntyvät päästöt, kohteen luonnon ja ympäristön matkailijavirtojen kestokyvyn ja sosiaaliset haittavaikutukset esimerkiksi paikallisväestön näkökulmasta.

Matkustusmuodoista risteilyt ovat olleet yksi nopeimmin kasvavista matkailun sektoreista ja tämän vuoksi keskustelun aiheena muun muassa ympäristökuorman vuoksi. Suuret risteilyalukset vaikuttavat liikennöinnillä niin ilmastopäästöihin kuin meren ekosysteemiin. Risteilyliikenteen kasvu arktisilla alueilla herättää keskustelua erityisesti ympäristön näkökulmasta. Varustamot tilaavat jatkuvasti uusia aluksia, jotka ovat entistä ympäristöystävällisimpiä, ja monet uudet alukset käyttävät jo puhtaampia käyttövoimia, kuten esimerkiksi nestemäistä maakaasua (LNG). Samalla uusien aluksien suunnittelussa otetaan huomioon muita herkällä alueilla liikkumiseen liittyviä asioita, kuten esimerkiksi aluksen tuottama valosaaste ympäristöön ja se, miten aluksen tuottamaa valon määrää voidaan pienentää.

Kestävä matkailu -termi pitää sisällään ympäristöasioiden lisäksi esimerkiksi sosiaalisia vaikutuksia paikalliseen yhteisöön. Keskustelua herättää suurten turistivirtojen tuominen esimerkiksi pienille saarille, joille usean tuhannen matkailijan rantautuminen samanaikaisesti aiheuttaa ruuhkia ja voi haitata paikallisten asukkaiden arkielämää. Nämä sosiaaliset vaikutukset ja niiden arviointi ja haasteiden ratkaiseminen yhdessä paikallisen väestön kanssa esiintyvät nykyään risteilyvarustamoiden kommentteissa. Vaakakupissa ovat yhtä lailla risteilymatkailijoiden tuomat taloudelliset hyödyt, joiden avulla paikallisia asukkaita työllistyy ja näin osaltaan mahdollistetaan paikallisen yhteiskunnan kehittyminen.

Tätä osa-aluetta ei voida jättää huomioimatta myöskään Suomenlahden ja Saimaan risteilytuotteen suunnittelussa ja kehittämisessä. Risteilyliikenteessä viimeaikaisin suurin esimerkki tästä aiheesta on ollut risteilyalusten vierailu Venetsiassa Italiassa. Huhtikuussa 2021 Italian risteilyliikenteestä vastaavat viranomaiset päättivät kieltää suurten risteilyalusten pääsyn Venetsian historialliseen keskustaan. (BBC 2021.)

Matkailuteollisuus on nykyisin ja tulevaisuudessa suuri vaikuttaja erilaisten trendien syntymiseen ja leviämiseen. Matkailun kautta tietoa vaihtuu maapallon eri osien välillä. Samaan aikaan sosiaalinen media mahdollistaa uusien ja erilaisten toimijoiden mukaan tulon keskusteluun ja tiedon vaihtamiseen, myös väärän tiedon levittämistä sosiaalisessa mediassa nähdään nykyisin. Maailma on avoimempi, ja tieto tavoittaa tarvittaessa suuret lukijamäärät lyhyessä ajassa. Tämän vuoksi toimijoiden on varmistettava oman toiminnan läpinäkyvyys.

4.1. Megatrendit

Moni yleisesti elämiseen tai esimerkiksi kuluttamiseen vaikuttava megatrendi, trendi tai jännite toteutuu matkailussa ja risteilyliikenteessä suoraan tai epäsuoraan, kuten myös monessa muussa yhteiskunnan toiminnan osassa. Suoria vaikutuksia on esimerkiksi ekologisuuteen liittyvillä asioilla, koska matkailu lähtökohtaisesti usein kuluttaa luonnonvaroja. Matkailuala etsii jatkuvasti keinoja, miten matkailu olisi jatkossa kestävä ympäristön kannalta ja miten luonnon monimuotoisuuden säilyminen voidaan varmistaa.

Toisaalta uusi teknologia mahdollistaa matkailutuotteen ajattelun uudella tapaa. Teknologian kehittyminen vaikuttaa matkailutuotteiden suunnitteluun, kuten myös esimerkiksi väestön ikääntyminen. Matkailu on usein kansainvälistä toimintaa, ja tämän vuoksi uudet kehityssuunnat näkyvät matkailussa ensimmäisinä.

Sitra listaa alkuvuodesta 2020 julkaistussa Megatrendit 2020 -selvityksessä erilaiset mega- ja metatrendit.

Megatrendejä Sitra listaa viisi kappaletta (Sitra 2020):

1. Ekologisella jälleenrakennuksella on kiire.
2. Väestö ikääntyy ja monimuotoistuu.
3. Verkostomainen valta voimistuu.
4. Teknologia sulautuu kaikkeen.
5. Talousjärjestelmä etsii suuntaansa.

Megatrendien alle liittyy pienempiä trendejä, jotka yhdessä vaikuttavat isoon kokonaisuuteen. Väestön ikääntymisen alle listataan esimerkiksi trendejä eliniän pitenemisestä, syntyvyyden laskusta ja tyttöjen ja naisten aseman vahvistumisesta. Verkostomaisen vallan voimistumiseen liittyy taas populismin nousua, hämmennyksen käyttäminen valtana ja Yhdysvaltojen vetäytyminen maailman politiikasta. (Sitra 2020a.)

Megatrendeihin ja trendeihin liittyy Sitran mukaan erilaisia jännitteitä ja kytköksiä kehityssuuntiin, joiden tunnistaminen on tarpeellista tulkintoja tehtäessä. Esimerkiksi ekologiseen jälleenrakennukseen liittyy jännitteitä ympäristötietouden ja -tekojen välillä, kuin myös yhtä lailla ympäristövaikutusten vähättelyä ja aktivismia. Teknologian sulautuminen kaikkeen tekemiseen luo taas jännitteitä ihmisten tasa-arvoisuuteen liittyen. Toisaalta teknologian voi nähdä mahdollisuutena tai uhkana, ja yhtä lailla tekoälyn käyttöönottamiseen liittyy paljon vielä avoimia kysymyksiä esimerkiksi eettisen pohdinnan kautta. (Sitra 2020a.)

Tulevaisuudessa nähtäväksi jää, miten vuoden 2020 alusta kaikkialle maailmaan vaikuttanut Covid-19-pandemia vaikuttaa tuleviin kehityssuuntiin. Sitran mukaan esimerkiksi ekologisen jälleenrakentamisen kiire jatkuu yhä, mutta isoja kysymyksiä ovat esimerkiksi, miten suuret määrät julkisia tuki- ja kehitysvaroja ohjautuvat (Sitra 2020b). Euroopan unioni on suuntaamassa

pandemian jälkeistä suurta tukipakettia teemoihin, jotka sopivat vihreämpään, digitaalisempaan ja selviytymiskykyisempään Eurooppaan (Euroopan komissio 2021). Yleisesti ottaen maailmalla elvytysrahoilla on tarkoitus parantaa ja uudistaa liikenteeseen liittyviä kokonaisuuksia.

4.2. Matkailun trendit

Erityisesti kansainvälinen matkailu on ollut käytännössä pysähdyksissä vuoden 2020 alusta lähtien Covid-19-pandemiasta johtuen. Matkailua on ollut edeltäviin vuosiin verrattuna hyvin vähän, johtuen maailmanlaajuisista matkailurajoituksista. Sulkutoimet ovat koskeneet erityisesti vapaa-ajan matkustamista. Matkailu on avautumassa vuoden 2021 aikana hitaasti ympäri maailmaa, kun rokotekeittävyys paranee. Tässä vaiheessa on vielä liian aikaista sanoa, miten matkailu tulee muuttumaan pitkällä aikavälillä vai palataanko pandemiaa edeltäviin matkustustottumuksiin.

Ennen pandemian alkua matkailuun vaikuttavista trendeistä oli nähtävissä kuluttajien käyttäytymisen muutos, jossa priorisoidaan kokemukset tavaroiden ostamisen ja omistamisen sijaan. Vapaa-ajan matkailu täyttää hyvin tämän trendin mukaista tarvetta. Hidas matkailu (slow travel) trendinä oli havaittavissa ennen pandemiaa, joskin hyvin alkuvaiheessa, ja nähtäväksi jää, miten tämän trendin osalta kehitys jatkuu pandemian jälkeisessä maailmassa. Visit Finland on julkaisut kolme kansainvälistä muutostrendiä vuonna 2022. Nämä ovat digitalisaatio & teknologia, kestävä matkailu ja luonto- ja outdoors-matkailu (Visit Finland 2021c). Risteilytuotteen ja -liikenteen näkökulmasta nämä kaikki ovat alan keskusteluissa ja tuotekehittämissä laajasti esillä.

Kestävän kehityksen toteutuminen matkailussa on erittäin tärkeää tällä hetkellä kuluttajille ja tämän takia myös matkailualan yrityksille. Asiakkaat ovat entistä tietoisempia matkailun aiheuttamista haitoista eivätkä halua vapaa-ajan matkoillaan lisätä tätä ongelmaa. Kestävä matkailu voidaan jakaa alateemoihin, ja esimerkiksi Visit Finland on vuonna 2019 jakanut kestävä matkailun kolmeen osioon: ekologinen, sosiokulttuurinen ja taloudellinen kestävyys (Visit Finland 2019). Aihealue ja toimet ovat laajoja. Suomessa yritysten ja matkailualueiden kehitystä kestävä matkailun näkökulmasta seuraa muun muassa Visit Finland. Sillä on myös erillinen ohjelma, jonka kautta yritys tai matkailualue voi anoa ja saada Sustainable Travel Finland -sertifikaatin.

Kestävää matkailua esiteltiin erilaisista näkökulmista kevään 2021 ITB Berlin -virtuaalimatkamessuilla, jossa tuotiin esille muun muassa viestinnän tärkeys ja tietojen saatavuus, jotta asiakkailta on jo varausvaiheessa tietoa kestävä matkailun toimista (ITB Berlin 2021). Ruotsi valittiin vuoden 2020 kestävimmän matkailun maaksi Suomen sijoituessa toiseksi. Vertailun suoritti Euromonitor

International, ja mukana oli 99 maata eri puolilta maailmaa. (Euromonitor International 2021a.)

4.3. Pandemian jälkeinen nousevat trendit

Kaiken kaikkiaan Covid-19 pandemian jälkeisessä maailmassa kestävyys ja vastuullisuus korostuvat matkailussa. Euromonitor ennustaa kuluttajien haluavat jatkossa terveyden, yhteisöllisyyden ja maapallon kantokyvyn huomioon ottamista kaikessa kulutuksessa. Kuluttajat odottavat yritysten auttavan siirtymisessä volyympiperusteisesta kulutuksesta arvoperusteiseen kuluttamiseen. (Euromonitor International 2021b.)

Matkailun osalta ennustetaan usealta taholta yleisesti, että liikematkustuksesta osa tulee jäämään pois tulevaisuudessa, mutta vapaa-ajan matkustus palautunee määriltään pandemiaa edeltävälle tasolle. Liikematkustuksessa on huomattu sekä ajan että kulujen säästö, kun osa palaverista voidaan jatkossakin pitää etäyhteyksien kautta.

Työskentely etäyhteyksien osalta nostaa esille matkailussa uuden trendin, jossa työtä ja vapaa-aikaa yhdistetään samalla matkalla. Englanninkieliset termit ”workcation” ja ”bleisure” -matkailu ovat alkaneet esiintyä entistä enemmän matkailualan ennusteissa. Toisaalta etäyhteyksien avulla työskentely mahdollistaa myös entistä pidemmät matkat, koska matkan ei tarvitse enää tapahtua pelkästään loman aikana. Yhtä lailla hidasmatkustaminen on entistä helpommin mahdollista suuremmalle joukolle ihmisiä, kunhan vain yhteydet liikennevälineessä tai lomakohteessa toimivat. Toki on hyvä muistaa, että uudet mahdollisuudet koskettavat tällä hetkellä vain pääsääntöisesti asiantuntijatehtävissä työskenteleviä henkilöitä.

Vapaa-ajan matkustuksessa uskotaan olevan niin sanottua patoutunutta kysyntää, kun ihmiset eivät ole päässeet rajoituksista johtuen matkustamaan. Yhdysvalloissa puhutaan jopa termillä ”revenge travel” – kostomatkustaminen, jolloin ennustetaan ihmisten matkustavan enemmän kuin ennen pandemiaa vain siksi, että eivät ole päässeet matkustamaan pitkään aikaan (Forbes 2021).

Niin Yhdysvalloissa kuin muuallakin maailmassa uskotaan, että matkustaminen avautuu ensimmäisenä kotimaan matkailuna, joka ei vaadi toisen valtion rajojen ylittämistä. Näin voidaan sanoa käyneen myös Suomessa: Tammi-huhtikuussa 2021 kotimaassa teytyjen vapaa-ajan yöpymisten määrä lisääntyi kolmanneksella (Tilastokeskus 2021a). Kun liikematkustus huomioidaan tilastoissa, on kokonaisyöpymisten määrä edelleen yli kolmanneksen alemmalla tasolla verrattuna vuoteen 2019 (Visit Finland 2021a).

Pandemian jälkeen matkakohteiden uskotaan suurilta osin säilyvän samoina, ainakin maailman suurimpien turisticalueiden osalta. Kuitenkin kuluttajat ovat indikoineet useissa

tutkimuksissa, että jatkossa pienemmät, ruuhkattomat matkakohteet kiinnostavat enemmän. Luontoon pääsyä ja luonnossa matkailua arvostetaan myös entistä enemmän. Pohjoismaiden ja Suomen kuva turvallisen matkailumaana ja hyvä rokotekattavuus mahdollistavat kansainvälisen matkailun palautumisen ja kasvun Pohjoismaissa nopeammin kuin muualla maailmassa. Riskinä nähdään matkustusrajoitukset, joiden vuoksi kansainvälinen matkailu ei pysty palautumaan. Tärkeänä nähdään, että Suomi ei jää tässä takamatkalle muihin maihin verrattuna. (TEM 2021a.)

Pandemian lisäksi trendeihin vaikuttaa Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa, joka alkoi helmikuussa 2022. Sota alkoi pandemian ollessa vielä osittain päällä ja tämän vuoksi on hyvin vaikea arvioida tässä vaiheessa, miten pandemian vaikutukset ja sodan vaikutukset yhdessä tulevat vaikuttamaan tulevaisuuden matkailuun. Alkuvuoden 2022 perusteella voidaan sanoa, että matkailu Länsi- ja Keski-Euroopassa on palautumassa kovaa vauhtia, samoin Pohjoismaista matkustetaan paljon maailmalla. Sen sijaan Itämeren alue on kärsinyt jonkun verran sodan aiheuttamasta pelosta matkailijoiden keskuudessa. Alueella suuntautuvia kansainvälisiä matkoja ennustetaan olevan vähemmän, erityisesti Euroopan ulkopuolelta saavuttaessa.

4.4. Megatrendit ja trendit risteilytuotteen näkökulmasta

Suomenlahdelle ja Saimaalle suunnitellun uudentyyppisen risteilytuotteen näkökulmasta sekä pidempään olemassa olleet että pandemian jälkeiset trendit tukevat tuotteen mielenkiintoa. Asiakkaiden mielenkiinnon kohteena ovat massakohteita pienemmät kohteet, joissa matkailijoilla on paremmin tilaa. Suunniteltu aluskoko on luonnostaan pieni, koska vesiväylät eivät mahdollista suurten, risteilijöiden liikkumista varsinkaan sisävesillä. Toisaalta Suomeen suuntautuva matkailukysyntä on kuitenkin rajattua verrattuna suuriin massakohteisiin, näin ollen isommille aluksille ei olisi tämänkään takia kysyntää.

Luonnon äärellä liikkuminen koetaan jatkossa edelleen mielekkääksi, ja toisaalta myös erilaisten paikkojen näkeminen kiinnostaa asiakkaita. Suomen maine mielenkiintoisena matkailumaana oli nosteessa jo ennen pandemiaa, ja pandemian jälkeisessä maailmassa Suomen hyvät puolet korostuvat kuluttajien silmissä entisestään. Suomessa on jo nyt tarjolla kattavasti luontoon liittyviä ohjelmapalveluita, jotka sellaisenaan tai pienellä kehittämisellä sopivat yhtä lailla risteilymatkailijoille.

Risteilyliikenne kuuluu lähtökohtaisesti hitaan matkustamisen kategoriaan, joka on nouseva trendi matkailussa tulevaisuudessa. Asiakkaat voivat viettää matkalla pidempiä aikoja, mikäli risteilyaluksella on saatavilla riittävän nopeat internetyhteydet, jotka mahdollistavat esimerkiksi satunnaisen työskentelyn tai loman jatkamisen. Kuitenkin samassa yhteydessä on hyvä muistaa, että risteilyistä kiinnostuneita matkailijoita on vain osa kokonaismatkailijamäärästä, jolloin Suomen houkuttelevuuden eteen risteilykohteena on tehtävä töitä.

5. Saavutettavuus

Suunnitellut uudet risteilyreitit kulkevat maantieteellisesti kuuden maakunnan alueella. Maakunnat ovat Uusimaa, Kymenlaakso, Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo. Yleisesti risteilyreitit ovat hyvin saavutettavissa eri liikennemuodoilla, mutta alueellisia eroavaisuuksia ja haasteita ilmenee. Seuraavassa käydään läpi risteilyreitien saavutettavuutta eri liikennemuotojen kautta.

Tulevaisuuden saavutettavuutta on vaikea arvioida, koska Covid-19 pandemia vaikuttaa maailmalla yhä ja liikenneyhteydet ovat sen vuoksi poikkeukselliset, osin puutteelliset ja palautumista on vaikea ennakoida. Toisaalta arvioidaan, että yhteydet palaavat ennalleen seuraavien 3–4 vuoden aikana, toisaalta taas puhutaan tiettyjen yhteyksien lakkaamisesta esimerkiksi liikematkustuksen vähentyessä ja uusien yhteyksien syntyemisestä vapaa-ajan kysyntään perustuen. Uusimpana muutoksena saavutettavuuteen tulee vaikuttamaan Ukrainan sodan seurauksena Venäjälle asetetut pakotteet ja niihin liittyvät liikennerajoitukset, kuten esimerkiksi ilmatilan sulkeminen. Suomen saavutettavuus Aasiasta on jo heikentynyt tämän vuoksi helmi-maaliskuun 2022 vaihteessa.

Matkailun kannalta hyvä saavutettavuus on elinehto ja Suomen syrjäisen sijainnin vuoksi muun muassa lentoyhteyksien merkitys korostuu. Tässä selvityksessä peilataan yhteyksiä ennen pandemian ja Ukrainan sodan alkua, koska tulevaisuuden yhteydet eivät ole vielä muodostuneet ja niiden tilaa esimerkiksi 2–3 vuoden päästä on vielä tässä vaiheessa vaikeaa arvioida.

5.1. Lentoliikenne

Suunnitellun risteilyreitien alueella sijaitsee useita lentoasemia, joilta on sekä kansainvälistä että kotimaan liikennettä. Suurin osa alueella sijaitsevista lentoasemista pystyy ottamaan vastaan matkustajakoneita, jolloin saavutettavuus ulkomailta on hyvä ja mahdollistaa erilaisten risteilyreittien tarjoamisen.

Risteilyreitien alueen suurimmat lentoasemat sijaitsevat Helsingissä ja Pietarissa, joista molemmista on kattavat yhteydet niin Eurooppaan, Aasiaan kuin Yhdysvaltoihin. Lisäksi kansainvälisiä yhteyksiä lennetään Lappeenrannan lentoasemalta, josta Ryanair lentää Saksaan, Itävaltaan, Italiaan ja Unkariin.

Suomen kotimaan lentoyhteyksiä on lisäksi Helsingistä Kuopioon, Joensuuhun ja Savonlinnaan.

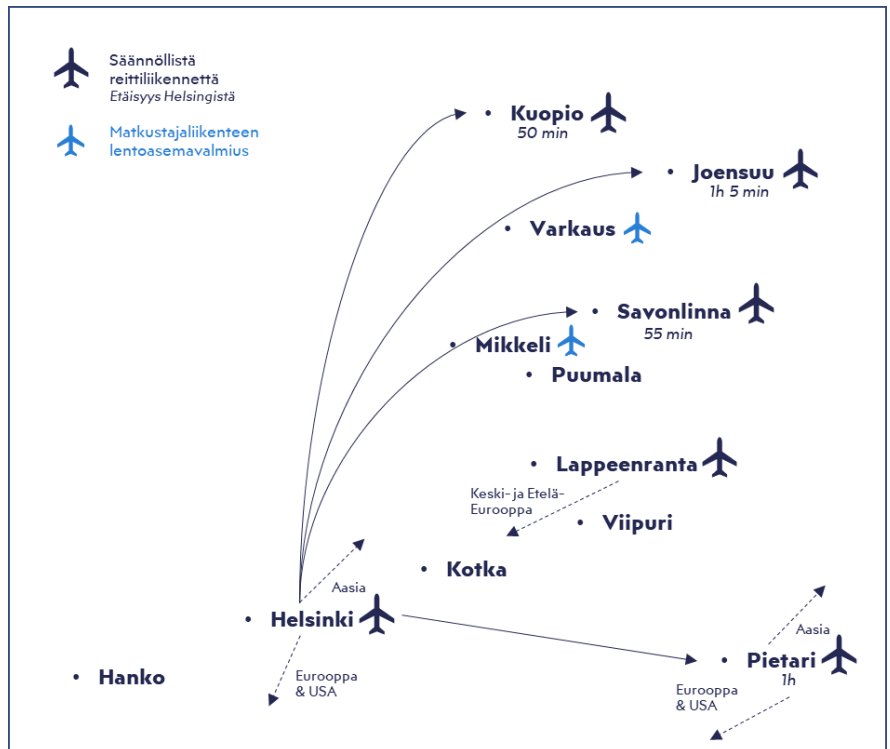
Yhteydet ovat pääsääntöisesti olleet päivittäiset, ja esimerkiksi Kuopiosta on lennetty useita päivittäisiä yhteyksiä. Näiltä lennoilta on hyvät vaihtoyhteydet Helsingistä ympäri maailmaa lähteville lennoille.

Reittiliikenteen yhteyksien lisäksi risteilyalukselle voidaan lennättää asiakkaita tilauslennoilla eri puolilta maailmaa. Tilauslentojen käyttäminen vaatii yleensä

suuremman ryhmän, joka lähtee

risteilylle samasta maasta tai samalta alueelta, jolloin yhden ja saman lennon käyttäminen on mahdollista. Tilauslennon käyttäminen mahdollistaa asiakkaiden lennättämisen suoraan risteilyaluksen sijaintiin nähden lähimmälle lentoasemalle.

Olemassa olevien yhteyksien ja lentoasemien lisäksi matkustajaliikenteeseen soveltuvia lentoasemia suunnitellun risteilyreitien alueella on Mikkelissä ja Varkaudessa. Kummaltakaan lentoasemalta ei tällä hetkellä ole säännöllistä lentoliikennettä, ja Varkauden lentoasema on tällä hetkellä suljettu kaikelta liikenteeltä. Näillä lentoasemilla on kuitenkin olemassa pienet terminaalit ja lyhyet kiitotiet matkustajakoneita varten. Kiitoteiden pituudet rajoittavat lentokoneiden koon pääsääntöisesti alle satapaikkaisiin lentokoneisiin kyseisillä lentoasemilla.



Kuva 8: Lentoyhteydet ja -asemat risteilyjen suunnitelluilla reiteillä.

5.2. Raideliikenne

Suunnitellun risteilyreitien alueella on kattava rataverkosto. Niin sanotut Savon ja Karjalan radat kulkevat Helsingistä Kuopioon ja Joensuuhun. Molemmat kaupungit ovat saavutettavissa pääkaupunkiseudulta alle viidessä tunnissa.

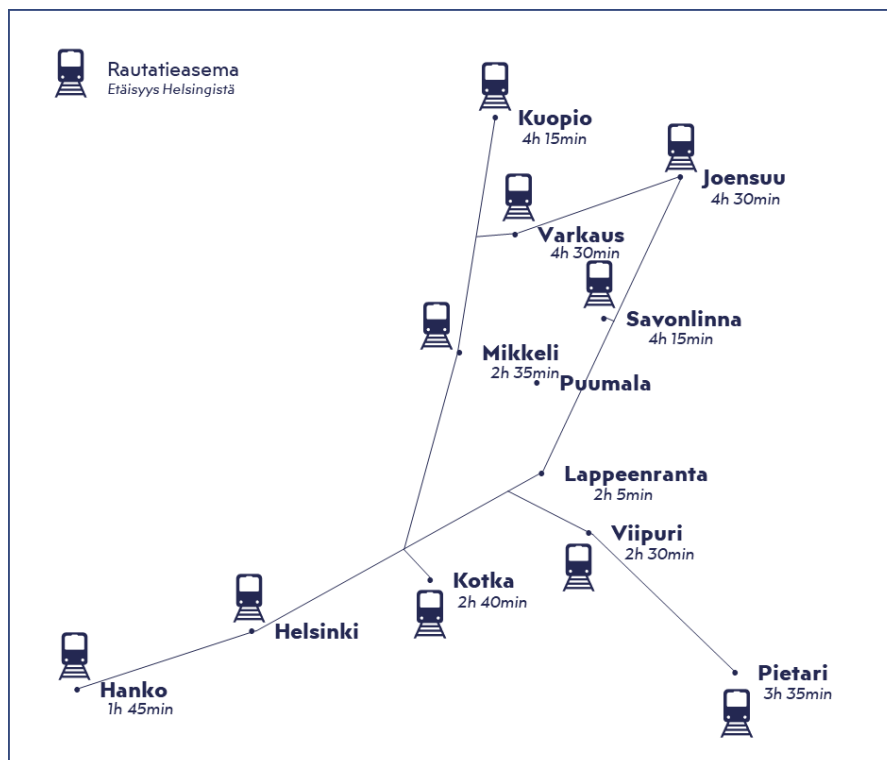
Raideliikennettä parannetaan parhaillaan Helsingin ja Hangon välillä, jossa sähköistetään rataosuus Hanko-Hyvinkää. Samaan aikaan rantaradan liikennöintiä kehitetään tehokkaammaksi. Helsingin ja Turun välisessä liikenteessä on meneillään Turun tunnin juna -hanke, jolla pyritään nopeuttamaan kahden kaupungin välistä liikennettä (Turun Tunnin Juna 2022).

Tällä on vaikutuksia

rantaradan kapasiteettiin, jolta Hangon rata lähtee Karjaalla. Tulevaisuudessa kehittyneet raideyhteydet tekevät Hangon sataman risteilykohteena paremmin saavutettavaksi myös maateitse esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalta. (Uudenmaan liitto 2021.)

Suomessa matkustajajunaliikenteestä vastaa VR-Yhtymä Oy, joka on valtion omistama rautatieyhtiö. VR liikennöi normaalisti Kuopioon ja Joensuuhun 5–6 kertaa päivässä. Matkustajajunissa on kaksi eri matkustusluokkaa, joiden lisäksi tarjolla on kattava määrä erilaisia palveluita, kuten ravintola- ja lasten leikkivaunut.

Matkustajaliikenteen kilpailu raideliikenteessä avautuu Suomessa asteittain. Toistaiseksi varsinainen kilpailutus on tehty ainoastaan pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Kaukoliikenteessä kilpailutusta ei toistaiseksi ole tehty. Tämä rajoittaa osaltaan yhteyksien kehittymistä. Marinin hallituksen ohjelman mukaan jatkokilpailutuksissa edetään niin sanotun Open Access -mallin mukaisesti asteittain (Valtioneuvosto 2021). Toisaalta Suomen ratakapasiteetti on paikka paikoin suosituimpina liikennöintiäaikoina täynnä, eikä lisäjunia ole mahdollista liikennöidä.



Kuva 9: Raideliikenteen verkosto eteläisen ja itäisen Suomen risteilysatamien alueella Hangosta Joensuuhun ja Kuopioon.

Ratakapasiteetin ja matka-aikojen lyhentämiseksi Suomessa on meneillään useita suuria ratahankkeita, joista yksi keskittyy itäisen Suomen yhteyksien parantamiseen. Itärata-hanke on vasta alussa, ja sen selvitysvaihe käynnistyi perustetun hankeyhtiön kautta vuoden 2021 lopulla. Selvityksissä analysoidaan mahdollisuutta rakentaa rata Helsingistä lentoaseman kautta Porvooseen ja sieltä Kouvolaan, jolloin matka-aikoja voitaisiin pienentää ja lisätä ratakapasiteettia. Tällä ratayhteydellä olisi positiivinen vaikutus, ei ainoastaan suunnitellun risteilyreitit, vaan myös kokonaisvaltaisesti matkailulliseen saavutettavuuteen. (Itärata 2021.)

Ennen pandemiaa ja Ukrainan sotaa Suomen ja Venäjän välillä liikennöi kaksi junayhteyttä, jotka menevät Pietarin kautta. Tolstoi-yöjuna liikennöi kerran päivässä Helsingin ja Moskovan välillä pysähtyen Pietarissa. Helsingin ja Pietarin välillä liikennöi suurnopeusjuna Allegro, jonka matka-aika on 3,5 tuntia. Yhteyksiä kaupunkien välillä junaliikenteessä on neljä kappaletta molempiin suuntiin päivittäin. Nopea junayhteys on kilpailukykyinen yhteys lentoliikenteelle Helsingin ja Pietarin välillä, kun otetaan huomioon kokonaismatka-aika kaupunkien keskustoiden välillä.

5.3. Tieliikenne

Lähes kaikki suunnitellun risteilyreitit satamat ovat saavutettavissa valtateitä pitkin. Valtatieyhteydet kulkevat Helsingistä pohjoiseen Kuopioon ja Joensuuhun valtateillä 5 ja 6. Kaupunkien välillä kulkee myös valtatieyhteydet. Valtatieverkosto on Suomessa pääsääntöisesti hyvässä kunnossa, ja autolla matka Helsingin ja itäisen Suomen välillä taittuu 5–6 tunnissa. Kohteista Puumalaan on ainoastaan kantatieyhteys, mutta tämä kantatie on hyväkuntoinen, joskin tie on kohtuullisen kapea. Puumala on suunnitelluista satamista ainoa, joka on saavutettavissa vain tieyhteydellä. On kuitenkin hyvä muistaa, että Puumala ei välttämättä ole risteilyaluksen niin sanottu käänköpaikka, eli risteilyn aloitus- tai päätesatama.

Viipuri ja Pietari ovat hyvin saavutettavissa E18-tien kautta ja matka Helsingistä Pietariin on noin viisi tuntia. Lappeenrannan suunnasta Viipurin ja Pietarin saavutettavuus on huonompi johtuen Lappeenrannan ja Viipurin välisen tien kunnosta. Tällä välillä on toistaiseksi käytössä vain Saimaan kanavan huoltotie, joka on kapea ja hidas nopeuksiltaan. Nykyiset liikennemäärät ovat kohtuullisen suuria tielle, joka on alun perin suunniteltu vain huoltoliikenteelle. Venäjän ja Suomen viranomaiset suunnittelevat uutta tieyhteyttä, mutta tämän rakentamisesta ei ole toistaiseksi tehty päätöstä.

Viipurista Pietariin reitti kulkee E18-tietä pitkin, ja tällä välillä yhteys on hyvä. Matka-aika Lappeenrannan ja Pietarin välillä on noin kolme tuntia. Suomen ja Venäjän välillä on kuitenkin hyvä muistaa, että matkaan sisältyy aina valtioiden rajojen ylitykset, jolloin matka-aika voi kasvaa rajatarkastuksen ruuhkien vuoksi.

Pääsääntöisesti matkustajaliikenne rajanylityksissä kulkee sujuvasti Suomen ja Venäjän välillä.

5.4. Vesiliikenne

Vesiteiden kautta Suomen saavutettavuus rajautuu matkustajaliikenteen merisatamakaupunkeihin. Säännölliset matkustajalaivayhteydet kulkevat Helsingin, Turun, Vaasan, Tallinnan, Tukholman, Uumajan ja Saksan Travemünden välillä. Pandemian takia meriteitse tapahtuva matkustajalauttaliikenne on ollut rajoitettua, ja esimerkiksi Helsingin ja Tukholman välinen liikenne alkoi uudestaan heinäkuun lopulla lähes 1,5 vuoden katkoksen jälkeen.

Helsingistä on ollut säännöllinen reitti-yhteys Pietariin autolautalla, joka on kuljettanut sekä reitti- että risteilymatkustajia. Pandemian alettua tätä yhteyttä ei ole ollut, ja toistaiseksi ei ole tiedossa, milloin tämä yhteys mahdollisesti avautuisi uudelleen. Reittiä on liikennöinyt venäläinen St. Peter Line -varustamo.

Sisävesillä Suomessa ei ole tällä hetkellä säännöllistä reittiliikennettä. Kesäaikaan sisävesillä itäisessä Suomessa on runsaasti erilaista matkailuun liittyvää risteilyliikennettä pienemmillä aluksilla. Nämä risteilyt ovat pääsääntöisesti kaupunkien sisällä tapahtuvia niin sanottuja kiertoajelutyyppejä risteilyjä, jotka ovat kestoltaan tunnista muutamiin tunteihin ja lähtevät ja saapuvat samaan satamaan. Kesäisin toteutetaan eri varustamoiden toimesta tiettyjä erillisiä tai lyhyitä sarjoja kaupunkien välisessä liikenteessä. Nämä eivät kuitenkaan liikennöi välttämättä päivittäin tai esimerkiksi säännöllisesti joka viikko samana päivänä. Talvisin Suomen sisävesillä ei ole liikennettä jäätilanteen vuoksi.

Kesällä 2021 Viking Line ja Eckerö Line tekivät muutamia risteilyitä Helsingistä Hankoon ja Viking Line vielä erikseen yhden risteilyn Helsingistä Kotkaan. Kotimaiset sisävesivarustamot toivat markkinoille uusia reittejä ja erilaisia yhteyksiä oli esimerkiksi Savonlinnan, Lappeenrannan, Puumalan, Joensuun ja Kuopion välillä. Risteilyillä ei ollut niin sanottua säännöllistä viikko-ohjelmaa, vaan lähtöjen ajankohdat vaihtelivat eri reiteillä. Nämä reitit yhdistettynä erilaisiin pyörälauttoihin toivat markkinoille mahdollisuuden erilaisiin kiertomatkoihin, joissa vesiyhteyksiä pääsi ylittämään entistä paremmin. Uusia reittejä tuotiin korvaamaan reittejä, joita ei rajoitusten vuoksi voitu liikennöidä, ja toisaalta vastaamaan kasvaneeseen kotimaanmatkailun kysyntään pandemian pitäessä ulkomaanmatkustuksen hyvin rajoitettuna vaihtoehtona.

Pandemiaa edeltävänä aikana Suomesta oli yksi kansainvälinen sisävesiliikenteeseen rinnastettava säännöllinen yhteys. Carelia-laiva liikennöi Lappeenrannan ja Viipurin välillä. Risteilyjen asiakaskunta oli sekä suomalaista että kansainvälistä. Kansainväliset asiakkaat kävivät osana Suomen matkaa päivä- tai muutaman yön kestäväillä vierailulla Venäjän puolella. Kuten

meriteitse tapahtuva matkustajaliikenne, myös Saimaan kanavaa pitkin kulkeva laivaliikenne on viisumivapaata, mikä houkuttaa turisteja käymään Venäjän puolella.

6. Risteilyliikenteen vesiväylät

Risteilyhankkeessa tehdään satamista ja väylistä erillinen selvitys, jossa on tarkemmin käyty läpi risteilyaluksen liikennöintiin liittyviä asioita. Pääsääntöisesti voidaan todeta, että Suomenlahden alueella tapahtuva liikennöinti onnistuu hankkeessa suunnitellun kokoisella aluksella. Merialueilla ja merialueiden satamissa liikennöi nykyäänkin huomattavasti suurempia aluksia kuin millä on mahdollista liikennöidä Saimaan kanavassa ja sisävesillä.

Vesiväyliin kohdentuu syväyksen, leveyden ja korkeuden lisäksi kansainväliseen liikennöintiin liittyviä määräyksiä. Talviliikennöinnin mahdollisuudet nyt ja tulevaisuudessa liittyvät kiinteästi risteilytuotteen suunnitteluun ja siihen, millaisella aluksella ja missä mahdollisesti talviliikennettä voitaisiin risteilyliikenteessä harjoittaa. Väylien kunnossapito ja tulevaisuuden suunnitelmat ja näkymät ovat tärkeä osa risteilyliikenteen kehittämistä pidemmällä aikajänteellä.

6.1. Saimaan kanava

Saimaan kanavan nykyisten sulut mahdollistavat liikennöinnin aluksilla, joiden maksimipituus on 82,50 metriä, leveys 12,60 metriä ja syväys 4,35 metriä ilman erityislupaa. Yli 35 metriä pitkillä aluksilla on oltava luotsi kyydissä Saimaan kanavassa liikuttaessa. (Väylävirasto 2021a.) Saimaan kanavan sulut oli alustavasti suunniteltu pidennettävän vuosien 2023–2025 aikana, jolloin kanavassa olisi mahdollista liikennöidä yli 93 metriä pitkillä aluksilla. Kanavan sulkujen leveys tulee säilymään samana. Kanavan vedenpintaa nostetaan samassa yhteydessä 10 senttimetrillä 4,45 metriin. (Väylävirasto 2021b.) Sulkujen pidennysten investointi on peruttu toistaiseksi Ukrainan kriisin aiheuttaman tilanteen vuoksi. Toistaiseksi kanava on virallisesti auki ja liikennöinti jatkuu. Käytännössä varustamot eivät uskalla tuoda aluksia kanavalle, koska osa matkasta kulkee Venäjän aluevesillä ja pelkona ovat alusten ja miehistöjen takavarikot. Tilanteiden eskaloituessa ja jatkuessa tämä aiheuttaisi suunnitellulle risteilyliikenteelle suuria haasteita.

Nykyistä suuremmalla risteilyaluksella liikennöinti Vuoksen vesistön sisävesillä asettaa haasteita. Mikäli risteilyalus olisi nykyisten kanavan sulkujen mittainen, olisi alus huomattavasti nykyisiä Saimaalla liikennöiviä matkustaja-aluksia suurempi. Haasteet tulevat vastaan väyläsyväyksissä ja matkustajasatamien syväyksissä ja laitureissa. Matkustajasatamien syväykset esimerkiksi Kuopiossa, Joensuussa, Varkaudessa ja Mikkelin alueella ovat 2,4 metriä, kun taas suurempi matkustaja-alus tarvitsee syvyyttä arviolta vähintään 3,5 metriä. Matkustajasatamien laitureiden kestävyudet ja varustelut viemäriverkoston ja maasähkön mahdollisuuden osalta on yhtä lailla tarkistettava. Näitä aiheita käsitellään tarkemmin erillisessä selvityksessä.

6.2. Euroopan unionin ydinliikenneverkko

Euroopan unioni on rakentamassa Euroopan laajuista kestävää liikennejärjestelmää, TEN-T-verkostoa. TEN-T on kattava eri liikennemuotojen verkosto tavaroiden ja ihmisten liikkuvuuden parantamiseksi. Verkosto koostuu kahdesta eri osuudesta, ydinverkosta ja kattavasta verkosta. Ydinverkon on määrä valmistua 2030.

Suomesta TEN-T-ydinverkossa on mukana Saimaan syväväylä.

(Väylävirasto 2021c.)

Tällä hetkellä Saimaan kanavan Venäjän puoleiset osat eivät ole osa TEN-T-ydinverkkoa, mikä aiheuttaa haasteen Saimaan syväväylälle pääsyyn Itämereltä ja päinvastoin sisävesiltä Itämerelle. Tällä ei välttämättä ole suoraa vaikutusta kanavaa käyttävää risteilyliikennettä kohtaan.

Risteilyliiketoiminnan syntyminen

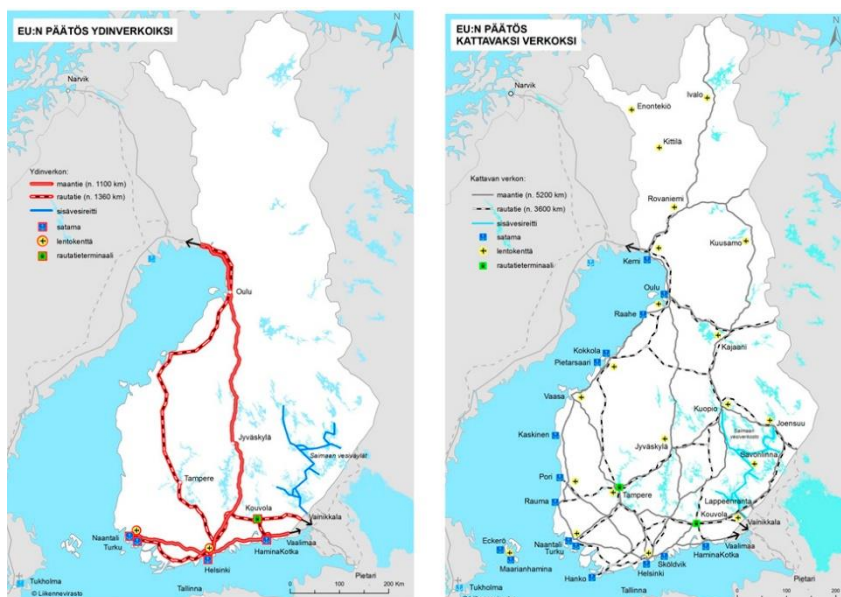
on pitkän aikavälin hanke, ja varustamoiden ja sijoittajien luottamuksen varmistamiseksi Saimaan kanavan Venäjän puolisten osien tulisi olla osa TEN-T-verkosta.

Saimaan kanavan Venäjän alueen puoleiset sulut ja reitti sijaitsee Suomen Venäjältä vuokraamalla alueella. Kanavan alusliikenteen ohjauksesta, ylläpidosta ja jäänmurrosta vastaa Suomi. Venäjä vastaa luotsauksesta ja jäänmurrosta Suomenlahdelta kanavaan johtavilla väylillä. Kanavan vuokrasopimus uusittiin 2010 ja jatkosopimus on voimassa 50 vuotta. Uuden sopimuksen myötä kanavassa voi liikennöidä myös kolmansien maiden matkustaja-alukset. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010.)

6.3. Rajanylitykset

Suunniteltuun risteilyreittiin liittyy mahdollisesti myös rajanylitys, mikäli laivan reitti käy Pietarissa. Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä matkustajat tarvitsevat normaalisti viisumin Venäjälle mennessä.

Laivaliikenteen osalta valtioiden välisessä liikenteessä on kuitenkin poikkeus viisumivaatimuksen osalta, ja näin ollen suurin osa kansalaisuuksista ei tarvitse viisumia Venäjälle,



Kuva 10: Euroopan Unionin suunnitellut TEN-T-liikenneverkot Suomessa. Lähde: Väylävirasto.

kun saapuminen tapahtuu kansainvälisessä vesiliikenteessä. Laivayhtiön tulee kuitenkin ilmoittaa ennakkoon kyydissä tulevien matkustajien henkilö- ja passitietoja.

Viisumivapaus vesiliikenteessä ei kuitenkaan vapauta matkustajia passintarkastuksesta, jolloin laivalla saapuvat matkustajat käyvät läpi normaalin passintarkastuksen Kotkasta lähtiessä, Pietariin saavuttaessa ja lähtiessä ja Lappeenrannassa laivan saapuessa takaisin Suomen puolelle, kun reitti kulkee suunnassa Helsinki – Kuopio tai Helsinki – Joensuu. Vastaavasti reitin kulkiessa Kuopiosta tai Joensuusta Helsinkiin päin passintarkastukset ovat laivan lähtiessä Lappeenrannasta, saapuessa ja lähtiessä Pietarissa ja laivan saapuessa takaisin Suomen puolelle Kotkassa. Passintarkastuksiin on syytä varata aikaa ja miettiä järjestelyt, vaikka ne lähtökohtaisesti ovat sujuvat. Viimeisimmät passi-, viisumi- ja muu dokumentaatiovaatimukset tulee aina tarkistaa kyseisen maan viranomaisilta.

Rajanylityksiin ja pysähtymisiin ulkomaalaisissa satamissa liittyy myös kansainvälisiä turvastandardivaatimuksia, jotka liikennöinnissä tulee ottaa huomioon. Nämä vaatimukset eivät koske liikennöintiä silloin, kun alus liikennöi ainoastaan kotimaisissa satamissa. Lisää näistä vaatimuksista ja määräyksistä erikseen julkaistavassa satamia koskevassa selvityksessä.

6.4. Talviliikennöinti

Mikäli risteilyalus liikennöisi talvella, aluksen pitäisi olla jäävahvistettu, jotta sillä voidaan liikennöidä talviolosuhteissa. Lähes poikkeuksetta jää peittää Suomenlahden rannikon ja Saimaan alueen joka talvi. Talven ja jääpeitteen kesto vaihtelee vuosittain jopa useilla viikoilla eteläisen ja itäisen Suomen alueilla. Aluksen jäävahvistaisuudella on siis vaikutusta risteilykauden keston.

Jäävahvisteisen aluksen lisäksi väylät, joita alus liikennöi, pitäisi olla murrettu jäänmurtaajalla, jotta



Kuva 11: Irtokeula murtamassa jäätä yhdistettynä hinaajaan Saimaalla. Kuva: Väylävirasto.

talviliikennöinti mahdollistuu. Suomenlahden rannikkoväyliä pidetään auki jäänmurtaajien toimesta talviliikennöintikaudella. Saimaan syväväylää, jota alus pääsääntöisesti käyttäisi, ei tällä hetkellä pidetä auki talviaikaan.

Kuitenkin loppuvuodesta 2020 Väylävirasto otti vastaan Turun Korjaustelakalla valmistetun irtokeulan, jolla voidaan suorittaa jäänmurtamiseen liittyviä tehtäviä Saimaalla. Irtokeulaa operoidaan yhdessä hinaajan kanssa, ja sillä on tarkoitus avata

wäyliä Saimaan syväväylän alueella tulevaisuudessa. (Väylävirasto 2020.)

Jäävahvisteiseen alukseen liittyy ylimääräisiä kustannuksia, jotka johtuvat normaalia risteilyalusta vahvemmissa rakenteista esimerkiksi laivan keulassa. Vahvemmat rakenteet johtavat raskaampaan aluksen kokonaispainoon. Kustannusvertailu jäävahvisteisen ja -vahvistamattoman aluksen välillä on arvioitava siinä vaiheessa, kun tarkempi suunnitelma aluksesta on olemassa. Arviot kustannuksien kasvusta rakentamisen osalta vaihtelevat aina kymmeneen prosenttiin saakka verrattuna tavalliseen alukseen. Lisäksi tulee ottaa huomioon korkeammat liikennöintikustannukset aluksen korkeamman painon vuoksi. Se vaikuttaa esimerkiksi polttoaineen kulutukseen.

Talviliikennettä arvioitaessa on hyvä ottaa huomioon asiakaskysyntä, joka on Uusi risteilytuote Suomenlahdelle ja Saimaalle -hankkeessa tehdyn asiakastutkimuksen mukaan pientä talvikuukausien aikana. Suurin asiakaskysyntä keskittyy vahvasti kesäkuukausille, ja talvikuukausina kysyntää on hyvin vähän (Taloustutkimus 2021). Järvi-Suomen ja Suomenlahden alue nähdään vahvasti kesäkohteena, ja toisaalta myös alueen matkailutarjonta talvikuukausina on toistaiseksi huomattavasti pienempää kesään verrattuna. Tulevaisuudessa nähdään, lisääntykö talviajan matkailukysyntä, mikäli talvikauden matkailutuotteiden määrää ohjelmapalveluissa lisätään. Tämän lisäksi talvikauden kysynnän nostaminen vaatii merkittävää panostamista matkailumarkkinointiin.

7. Risteilyliikenteen toimijat

Risteilyliikenteessä on paljon erilaisia toimijoita, joiden toimiminen yhteen on perusedellytys liikenteen toteutumiselle suunnitellusti ja turvallisesti. Usein risteilyliikenteen toimijana nähdään alusta liikennöivä varustamo, mutta varustamo tarvitsee ympärilleen laajan sidosryhmäjoukon. Tämän sidosryhmän tehtävät liittyvät aina risteilyjen myynnistä aluksen siivoukseen, ruoka- ja juomahuoltoon, liikennöintimahdollisuuksiin ja esimerkiksi asiakkaiden kuljettamiseen lähtösatamaan.

Tässä kappaleessa kuvataan risteilyliikenteen päätoimijoita. Mainittujen sidosryhmien lisäksi liikenteen varsinaiseen suorittamiseen liittyy monia muita toimijoita, joita ei tässä ole avattu tarkemmalle tasolle. Samalla kuvataan kyseisiä toimijoita Suomenlahden ja Saimaan risteilytuotteen näkökulmasta.

7.1. Varustamot

Varustamo on yritys, joka liikennöi alusta. Varustamo voi olla myös aluksen omistaja, mutta alus voi olla erillisomistuksessa, jolloin varustamo toimii aluksen operaattorina eli liikennöitsijänä. Erilaisia varustamoita toimii runsaasti Suomenkin markkinoilla. Suomessa toimivista varustamoista osa on ulkomaalaisia ja osalla kotipaikka on Suomessa.

Suomessa matkustajaliikenteen varustamot ovat yleisimmin niin sanottuja linjaliikennevarustamoita, jotka kuljettavat matkustajia ja rahtia paikasta toiseen, esimerkiksi Helsingistä Tukholmaan. Samaisilla aluksilla kuljetetaan usein myös risteilyasiakkaita, jotka palaavat samalla laivalla takaisin. Tällaista liikennettä Manner-Suomessa on pääsääntöisesti Helsingistä, Turusta, Vaasasta ja Naantalista Ahvenanmaalle, Tallinaan, Tukholmaan, Travemüнден, Kapellskäriin ja Uumajaan. Suomessa suurimpia matkustajaliikenteen varustamoita ovat TallinkSilja, Viking Line, Eckerö Line, Finnlines ja Wasaline.

Varsinaisia risteilyliikenteen varustamoita Suomessa on muun muassa sisävesillä toimivat Suomen Hopealinja, Saimaa Travel, VIP Cruises ja Roll Risteilyt. Myös muita toimijoita Suomessa on. Pääsääntöisesti suomalaiset risteilyvarustamot ovat pieniä verrattuna kansainvälisiin risteilytoimijoihin. Risteilytoiminta Suomessa on tällä hetkellä pääsääntöisesti kaupunkien ympärillä tapahtuvaa kiertoajelutoimintaa ja kesäisin jonkun verran kaupunkien välillä tapahtuvaa liikennettä. Yöpymisiä sisävesien risteilyaluksilla tapahtuu vähän, koska niillä ei ole joko ollenkaan tai on vain muutamia hyttimajoituspaikkoja.

Kansainvälisistä risteilyvarustamoista suurimpia toimijoita ovat Carnival- ja Royal Caribbean -konsernit, joilla on omistuksessaan lukuisa määrä pienempiä varustamoita, jotka ovat erikoistuneet erityyppisiin risteilyihin. Erilaisia risteilyvarustamoita maailmalla on runsaasti, ja

osa varustamoista on erikoistunut tiettyyn risteilyliikenteen osa-alueeseen, kuten esimerkiksi jokiristeilyihin. Osa varustamoista taas liikennöi usealla osa-alueella aina avomeriristeilyistä joki- ja järviristeilyihin.

Vuonna 2021 liikevaihdolla ja matkustajamäärällä mitattuna suurin varustamo oli Carnival-konserni, jonka liikevaihto oli 8,8 miljardia Yhdysvaltain dollaria ja matkustajamäärä 5,8 miljoonaa matkustajaa. Kokonaisuudet liikevaihdosta olivat 37,1 % ja matkustajamäärästä 42,0 %. Carnival-konsernin lukuihin sisältyy yhdeksän varustamon tiedot. Toiseksi suurin oli Royal Caribbean -konserni, joka kuljetti noin 3,3 miljoonaa matkustajaa (23,6 %) ja teki liikevaihtoa 5,1 miljardia Yhdysvaltain dollaria (21,2 %). (Cruise Market Watch 2021.)

Kolmanneksi suurin varustamokonserni on Norwegian Cruise Line -konserni, jonka markkinaosuus globaalilla tasolla on noin kymmenen prosentin luokkaa. Näiden konsernien lisäksi on lukuisia pienempiä konserneja ja varustamoita, kuten esimerkiksi Fred Olsen, Hurtigruten, Viking Cruises ja TUI Cruises. Lukuja tulkittaessa on hyvä ottaa huomioon, että vuoden 2021 luvut ovat huomattavasti pienempiä verrattuna vuoden 2019 lukuihin, ja tämä johtuu hitaasta pandemian jälkeisestä palautumisesta.

7.2. Satamat

Satamat palvelevat vesiliikennettä niin rahti- kuin matkustajaliikenteessä. Usein myös satamia on jaettu rahtiliikenteen pääosin käyttämiin satamiin ja matkustajaliikenteen satamiin. Tietyissä tapauksissa sama satama laitureineen palvelee molempia liikennelajeja. Matkustajaliikenteen vaatimat palvelut satamilta eroavat rahtiliikenteen tarpeista, muun muassa terminaalitarpeiden ja matkustajien turvallisuuteen liittyvien toimintojen osalta. Terminaali on rakennus, jossa toteutetaan matkustajien lähtöselvitystoimintoja ja saapuvan liikenteen osalta muun muassa rajatarkastuksia. Terminaalia ei välttämättä aina tarvita risteilyliikenteen aluksille, joskin se helpottaa asiakkaiden palvelemista ja parantaa palvelutasoa yleisesti.

Suomessa satamat ovat pääsääntöisesti kaupunkien ja kuntien omistamia, joko suoraan tai omistamiensa yhtiöiden kautta. Satamien sijainnit vaihtelevat alueittain, mutta pääsääntönä voidaan sanoa, että matkustajasatamat sijaitsevat lähempänä keskusta-alueita ja rahtisatamat hieman kauempana keskustasta. Satamien toimintoihin liittyvät laituripaikkojen lisäksi muun muassa jäte- ja puhtaanvesien tyhjennys- ja täyttömahdollisuudet, bunkraus eli polttoaineen täydennys, jätehuolto ja tulevaisuudessa kasvavassa määrin maasähkön tarjoaminen. Kansainvälisessä matkustajaliikenteessä on otettava huomioon satamien ISPS (International Ship ja Port Facility Security) -vaatimusten täyttäminen.

Suunnitellun risteilytuotteen alueelle sijoittuvista satamista ja väylistä on laadittu erillinen selvitys hankkeessa, josta löytyy tarkemmat tiedot ja analyysit satamien mahdollisuuksista ja sopivuudesta Suomenlahdelle ja Saimaalle suunnitellusta risteilijästä.

7.3. Viranomaiset

Suomessa vesiliikenteen eri osa-alueita valvovat eri viranomaiset. Viranomaiset ovat poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Vesiliikennettä valvovat viranomaiset on määritelty vesiliikennelain 1. luvun 8. pykälässä.

” 8 §

Vesiliikennettä valvovat viranomaiset

Vesiliikennettä valvovat viranomaiset ovat poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli ja Liikenne- ja viestintävirasto.

Saimaan kanavan vuokra-alueella sovelletaan Saimaan kanavaa koskevan sopimuksen 6 artiklan 2 kappaleen ja 15 artiklan 1 kappaleen määräyksiä.” (Finlex 2019.)

Saimaan kanava kulkee sekä Suomen että Venäjän maa-alueilla, ja tämän takia kanavan alueen liikenteessä valvovat viranomaiset eroavat hieman. Saimaan kanavalla toimimista on säädetty Suomen ja Venäjän välille erillinen sopimus, jossa määritellään liikennöintiä, hallinnointia ja muun muassa viranomaistoimintaa (Finlex 2012). Suomenlahdella ja Saimaalle suunniteltu risteilyreitti kulkee Saimaan kanavaa pitkin.

Varustamoiden toimintaa määrittää ja valvoo Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Risteilyliikenteessä vaatimuksia on niin alukseen kuin aluksella toimivaan henkilökuntaan. Risteilyaluksen tulee täyttää erilaiset tekniset vaatimukset, jotka ovat saatavilla Traficomien kautta (Traficom 2022a). Suomenlahdelle ja Saimaalle suunnitellussa risteilytuotteessa tulee ottaa huomioon niin merellä kuin sisävesillä liikennöintiin liittyvät vaatimukset aluksen osalta. Traficom määrittää myös aluksella työskentelevän henkilöstön kelpoisuusvaatimukset niin sanotuissa merenkulun pätevyyskirjoissa (Traficom 2022b).

Matkustajaliikenteessä tärkeitä viranomaistoimijoita ovat rajavartiosto ja tulli, kun liikenne tapahtuu kansainvälisillä reiteillä. Suomenlahden ja Saimaan suunnitelluissa risteilyissä reitit voivat kulkea esimerkiksi Suomesta Pietariin tai päinvastoin. Tällöin on varmistuttava matkustajien ja tavaroiden voimassa olevien sääntöjen mukaisista tarkastuksista yhteistyössä raja- ja

tulliviranomaisten kanssa. Määräykset vaihtelevat tie-, juna-, lento- ja vesiliikenteessä. Suomen rajatarkastuksista liikenteenharjoittajan näkökulmasta on saatavilla lisätietoja Rajavartiolaitoksen sivuilta (Rajavartiolaitos 2022).

Tullitarkastukset tulee järjestää samalla tavalla voimassa olevien määräyksien mukaan kuin rajatarkastuksiin liittyvät prosessit. Suomessa lisätietoja voimassa olevista tullimääräyksistä saa Tullin sivuilta meriliikenteen määräyksien kohdasta ja olemalla yhteydessä Tulliin ennen liikenteen aloittamista. Tullimääräykset koskevat meriliikenteen aluksia, jotka lähtevät Suomesta tai saapuvat Suomeen. (Tulli 2022.) Tullimääräyksien osalta Suomessa kannattaa tarkistaa erityispiirteet ja vaikutukset, mikäli risteilyalus käy Ahvenanmaalla matkan aikana. Ahvenanmaa on osa EU:n erityisiä veroalueita, mikä tarkoittaa erilaisia verotuskäytäntöjä kuin Manner-Suomessa. Kunkin maan ohjeistukset raja- ja tullimääräyksiin ja ilmoitusvelvollisuuksiin vaihtelevat, ja ne tulee tarkistaa aina kyseisen maan viranomaisilta.

Poliisin tehtävänä on valvoa turvallista vesiliikennettä Suomen vesialueilla. Valvonta tapahtuu sisävesillä ja merialueilla satamien tuntumassa. Merialueiden vesiliikennettä valvovat Rajavartiolaitoksen merivartiostot. (Poliisi 2022.) Pääasiassa poliisin suorittama valvonta kohdentuu veneliikenteeseen vesialueilla, mutta tarvittaessa poliisi voi valvoa ja tehdä tarkastuksia myös kaupalliseen liikenteeseen, kuten esimerkiksi risteilyliikenteeseen.

7.4. Matkailutoimijat

Risteilyliikenne on matkailutoimintaa ja vaatii usean eri sidosryhmän yhteistyötä. Alusta liikennöivän varustamon, satamien ja viranomaisten lisäksi matkailupuolen suorita toimijoita ovat esimerkiksi risteilyjä myyvät matkanjärjestäjät ja matkatoimistot. Risteilyasiakkaiden saamiseksi satamiin ja sieltä kotiin tarvitaan kuljetusyhtiöitä, kuten lento- ja linja-autoyhtiöitä. Asiakkaiden ollessa matkalla risteilyasiakkaita palvelevat pysähdyspaikalla paikalliset matkailu- ja ravintolayrittäjät erilaisten ohjelmalveluiden ja ruokailuiden kautta.

7.4.1. Matkailupalveluiden järjestäjät

Risteilykokemuksen saumattomuuden varmistamiseksi varustamot ja matkanjärjestäjät tekevät yleensä sopimuksen paikallisen matkailupalvelujärjestäjän kanssa. Se hoitaa tarvittaessa kaiken mahdollisen asiakkaiden saapumisen ja lähtemisen välissä. Näistä yrityksistä käytetään yleensä englanninkielistä termiä DMC, Destination Management Company. Tämä tarkoittaa

maapalveluita, joissa asiakkaita ollaan vastassa lentoasemalla, hoidetaan kuljetukset satamaan ja lähtöselvitys laivaan.

Erilaiset matkatavaroiden siirtämiseen liittyvät palvelut ovat myös tarjolla asiakkaille. Matkapalveluita hoitava yritys järjestää usein myös asiakkaille tarjottavat retket yhdessä paikallisten palveluntuottajien kanssa. Yritys tekee sopimukset esimerkiksi ohjelmapalveluyritysten kanssa ja hoitaa varustamon puolesta varaukset, tarvittavat järjestelyt ja maksuliikenteen. Näin varustamon tarvitsee parhaassa tapauksessa tehdä sopimus vain yhden yrityksen kanssa, sen sijaan että sopimukset pitäisi tehdä kymmenien pienien yritysten kanssa. Lisäksi matkapalveluyrityksellä on yleensä hyvä paikallistuntemus ja valmiiksi valitut partnerit. Tämä mahdollistaa hyvän laatutason ylläpidon.

7.4.2. Matkanjärjestäjät ja matkatoimistot

Matkanjärjestäjät ja matkatoimistot hoitavat yleisesti risteilyliikenteessä risteilyjen myynnin.

Matkatoimistot toimivat usein monen eri risteilyvarustamon tuotteiden jälleenmyyjinä ja varaavat asiakkaille risteilyjä kysynnän mukaan varustamoiden tai matkanjärjestäjien kapasiteetista.

Matkatoimistoilla on harvoin omaa kiintiötä varattuna risteilyillä. Matkatoimistojen kautta onnistuvat myös muiden matkaan liittyvien järjestelyiden hoitaminen, kuten esimerkiksi lentojen ja hotellien varaukset.

Matkatoimistot voivat tuoda merkittävän osan risteilyvarustamon myynnistä. Koska matkatoimistoilla ei ole omia kiintiöitä laivalla, heillä ei ole myöskään taloudellista vastuuta risteilyiden myynnistä. Myynnistä matkatoimisto saa sopimuksen mukaisen komission tai myyntipalkkion risteilyvarustamolta.

Matkanjärjestäjät voivat toimia myös risteilyliikenteessä. Tällöin heillä on yleisimmin varattuna oma kiintiö tietyiltä risteilylähdöiltä, johon he ovat luoneet kokonaisen matkapaketin lentoineen ja hotellimajoituksineen. Matkanjärjestäjältä voi olla oma opas mukana matkalla auttamassa ja neuvomassa asiakkaita sekä vetämässä erilaisia tutustumisretkiä kohteessa. Matkanjärjestäjän kiintiö voi olla esimerkiksi muutamia kymmeniä paikkoja risteilyltä, tai pienempien aluksien kohdalla matkanjärjestäjä voi varata koko laivan omille asiakkailleen. Tällöin matkanjärjestäjä usein myös kantaa joko kokonaan tai osittain taloudellisen vastuun risteilystä varustamon sijaan. Suurimmat matkanjärjestäjät voivat kuulua suureen matkailukonserniin, jossa konsernin toinen tytäryhtiö toimii matkanjärjestäjänä ja toinen tytäryhtiö risteilyvarustamona, jolla on omia laivoja liikenteessä. Euroopassa esimerkki tällaisesta matkailukonsernista voisi olla saksalainen TUI-konserni (TUI 2022).

Markkinoinnin ja näkyvyyden kannalta suunnitellussa risteilytuotteessa olisi ensiarvoisen tärkeää saada tuote myyntiin esimerkiksi keskieuropalaiselle matkanjärjestäjälle, jolla voisi olla esimerkiksi pieni kiintiö lähdöllä. Pääseminen

ulkomaalaisen matkanjärjestäjän myyntiin ei ole helppoa, mutta onnistuessaan se takaisi erinomaisen näkyvyyden tärkeillä markkinoilla. Yhtä lailla, mikäli matkanjärjestäjälle voitaisiin myydä tietynlainen kiintiö, vähentäisi se merkittävästi paineita varustamon omista myyntitavoitteista.

7.4.3. Ohjelmapalveluyritykset

Ohjelmapalveluyritykset ovat paikallisia kohteessa toimivia yrityksiä, jotka tarjoavat erilaisia retki- ja aktiviteettimahdollisuuksia asiakkaille. Suunnitellussa risteilytuotteessa tällaisten ohjelmapalveluyritysten merkitys on suuri, koska asiakkaat tulevat Suomenlahden ja Saimaan risteilylle pääsääntöisesti kokemaan asioita. Tutkimuksen mukaan asiakkaat haluavat kokeilla pääsääntöisesti paikallisia asioita eri muodoissaan, kuten esimerkiksi ruuan muodossa (Taloustutkimus 2021).

Suunnitellun risteilyreitien pysähdyspaikoissa on tarjolla laaja valikoima erilaisia ohjelmapalveluita aina luontoretkestä paikallisen ruuan valmistuskursseihin. Risteilyasiakkaat jakautuvat usein moneen erilaiseen ohjelmapalveluun aluksen saapuessa satamaan, mutta tästäkin huolimatta satamissa on hyvä varautua riittävään kapasiteettiin ja tarjontaan, jotta esimerkiksi 200 asiakkaalle voidaan tarjota riittävästi retkimahdollisuuksia. Ohjelmapalveluiden tuottajien on hyvä ottaa huomioon asiakkaiden vaatimustaso. Suunniteltu risteilytuote olisi korkeatasoinen, ja asiakas maksaisi keskimäärin 3 000–3 500 euroa viikon risteilystä henkilöä kohden. Tällöin myös odotukset ohjelmapalveluiden tasosta ja laadusta ovat korkeat.

Ohjelmapalveluiden kautta voidaan saada alueilla matkailutuloja, koska usein ohjelmapalveluiden tarjoajat ovat paikallisia yrityksiä, jotka ovat tehneet joko risteilyvarustamon tai matkajärjestäjän kanssa sopimuksen erilaisten retkien toteuttamisesta. Varustamo tai matkajärjestäjä ottaa tietyn osan retken markkinoinnista ja myymisestä omilla kanavissaan. Vaikka tietty komissio meneekin pois ohjelmapalveluyrittäjältä, on hänellä mahdollisuus saada tietty vakioitu myynti omille tuotteilleen. Hinnoittelu on tärkeää ja risteilyasiakkaiden retkien myyntiin, ja hinnoitteluun kannattaakin tutustua etukäteen neuvotteluita varten.

7.4.4. Matkailun edistäjät

Matkailun edistäjät jakaantuvat Suomessa alueellisiin tasoihin ja toimintaan. Suomen matkailua kansainvälisesti kehittää ja markkinoi ulkomailla Visit Finland. Se on Business Finlandin alla toimiva kansallinen matkailun edistämiseen tarkoitettu organisaatio. Visit Finlandin markkinointitoimet keskittyvät kansainvälisille markkinoille. Visit Finland kehittää ja kouluttaa suomalaisia matkailualan toimijoita

erilaisten seminaarien ja koulutusten kautta. Organisaatiolla on myös tärkeä rooli matkailun tilannekuvan ja tilastojen tuottamisessa.

Alueellisesti matkailua Suomessa kehittävät erilaiset, yleensä julkishallintoon kuuluvat tai julkishallinnon omistamat organisaatiot. Tällaisia voivat olla esimerkiksi erilliset kuntien ja maakuntien perustamat matkailun alueelliset markkinointi- ja myyntiorganisaatiot, eli matkailun alueorganisaatiot. Esimerkiksi Pohjois-Karjalassa matkailua kehittää Visit Karelia Oy, joka on Pohjois-Karjalan kuntien omistama voittoa tavoittelematon osakeyhtiö. Sen tehtävänä on kehittää ja markkinoida Pohjois-Karjalaa matkailukohteena (Visit Karelia 2022). Muita esimerkkejä alueellisesta matkailun kehittämisestä ovat SavoGrow Oy Pohjois-Savon alueella, Miksei Oy Mikkelin alueella ja Savonlinnan Seudun Matkailu Oy Savonlinnan alueella (SavoGrow, Miksei ja Savonlinnan Seudun Matkailu 2022).

Kaupunkitasolla matkailun edistäjänä toimivat kaupunkien tai kuntien omistamat matkailutoimistot. Nämä tarjoavat matkailijoille neuvoja ja opastusta omissa kaupungeissaan ja vastaavat myös kaupungin matkailun markkinoinnista. Matkailutoimistot markkinoivat ja kehittävät alueiden matkailua yhteistyössä matkailupalvelutarjoajien, yrittäjien, matkanjärjestäjien kanssa. Ja tarjoavat matkailuneuvontaa matkailijoille. Esimerkkejä tällaisista toimijoista ovat Hangon, Raaseporin ja Helsingin matkailutoimistot (Visit Hanko, Visit Raseborg ja My Helsinki 2022).

8. Kestävä matkailu risteilyliikenteessä

Risteilyliikenteellä on omat haasteensa kestävän matkailun osalta. Ne voivat liittyä esimerkiksi ympäristötekijöihin, kuten risteilyaluksen tuottamiin päästöihin. Tässä luvussa käydään lyhyesti läpi kestävän matkailun teemoja risteilyliikenteen näkökulmasta, eli keskitytään nimenomaan mahdollisiin vaikutuksiin hankkeessa tutkitun Suomenlahden ja Saimaan risteilyn näkökulmasta. Asiaa käsitellään kolmen kestävän matkailun ulottuvuuden näkökulmasta: taloudellisten, sosiokulttuuristen ja ympäristövaikutusten näkökulmista. Muun muassa Visit Finland käyttää näitä ulottuvuuksia vastuullista matkailua käsitellessä. (Visit Finland 2022a.)

Suomessa matkailu ja Suomen vetovoima matkailumaana nojaa vahvasti luontoon ja paikalliseen kulttuuriin niin ympäristön kuin tarjonnan osalta (Valtioneuvosto 2020). Yhtä lailla risteilyhankkeelle tehdyssä asiakastutkimuksessa kävi selkeästi ilmi, miten asiakkaita kiinnostaa niin yleisesti matkaillessa kuin risteilylle tullessa paikallisuuteen liittyvät asiat. Paikallista kulttuuria halutaan kokea niin ruuan, rakennusten kuin paikallisten ihmisten kautta. (Taloustutkimus 2021.) Nämä asiat muiden joukossa tukevat kestävän matkailun periaatteiden ottamista huomioon, kun risteilytuotetta rakennetaan Suomenlahdelle ja Saimaalle.

Kestävän matkailun sektorilla kehitys on ollut nopeaa ja teemasta on tullut hyvin tärkeä matkailun tulevaisuudesta puhuttaessa. Kestävän matkailun edellytysten täyttämistä on tullut matkailun toimijoille arkipäivää, ja voidaankin sanoa, että tulevaisuuden matkailussa näiden edellytysten täyttäminen on pakollista kilpailussa pärjätessä. Erilaisia sertifikaattiohjelmia on tuotu matkailuyrittäjien tueksi. Niiden kautta yrityksen oma toimintaa on helpompi saattaa tulevaisuuden vaatimusten tasolle. Yksi tällainen esimerkki Suomessa on Visit Finlandin Sustainable Travel Finland -ohjelma (Visit Finland 2022b). Maailmalla vastaavia ohjelmia on runsaasti.

Erilaisten asiakkaiden huomioon ottaminen matkailussa liittyy yhtenä osana kestävään matkailuun monien muiden asioiden ohella. Nykyisin puhutaan inklusiivisesta matkailusta, joka mahdollistaa lähtökohtaisesti kaikkien ihmisten pääsyn matkailun piiriin. Eriasteisesti vammautuneet asiakkaat ovat yleisin ja useimmin mainittu ryhmä, kun puhutaan esteettömän matkailun varmistamisesta. Inklusiivinen matkailu pitää näiden asiakasryhmien lisäksi sisällään myös seksuaalisen ja uskonnollisen suuntautuneisuuden huomioon ottamisen matkailussa.

Tärkeää olisi varmistaa kaikkien näiden asiakkaiden pääsy käyttämään matkailupalveluita ilman erillistä apua tai vaikkapa heidän matkustaessaan oman perheen tai ystävien kanssa. Erityistarpeiden huomioon ottaminen luo asiakkaille tunnetta, että he ovat tervetulleita, ja

erityisesti se luo heille turvallisuuden tunteen matkalla ollessa. Risteilyliikenteessä nykyiset alukset on suunniteltu lähtökohtaisesti sopiviksi liikuntaesteisille, mutta suunnittelu on usein ulotettu myös kuulo- tai näkörajoitteisille sopiviksi. (Visit Finland 2021b.)

8.1. Taloudelliset vaikutukset

Risteilyaluksen liikennöintiin liittyy suuria taloudellisia pääoma- ja operatiivisia rahavirtoja. Suurimpia pääomaa vaativia satsauksia ovat risteilyaluksen hankinta ja toisaalta taas satamien infrastruktuuri, jotta risteilyalus voi pysähtyä tehokkaasti ja turvallisesti. Operatiiviset rahavirrat liittyvät erilaisiin kuluihin, kuten henkilöstön palkkoihin, polttoaineeseen ja satama- ja väylämaksuihin. Kulujen vastapainona suurimmat tulovirrat risteilyliikenteessä liittyvät asiakkaiden maksamien matkalippujen kautta saataviin tuloihin. Pienempiä tuloja voivat olla esimerkiksi erilaiset myytävät lisäpalvelut ja tavaramyynti aluksella.

Yllä mainitut rahavirrat kulkevat pääsääntöisesti risteilyvarustamon kautta. Taloudellisesti risteilyvarustamon toiminta vaikuttaa esimerkiksi verojen maksamisen ja henkilöstön palkkojen kautta. Tähän asiaan vaikuttaa aluksen rekisteröintimaa. Varustamo maksaa kullekin toimijalle satamien ja väylien käytöstä, kuten myös esimerkiksi luotsauksesta. Erilaiset hankinnat, kuten polttoaine- ja ruoka- ja juomahankinnat, tuovat lisämyyntiä eri palveluiden toimittajille.

Aluetaloudellisesti katsottuna tuloja eri pysähdyspaikkoihin jää risteilyasiakkaiden käyttämistä palveluista, joita voivat olla esimerkiksi erilaiset retkipalvelut, ostokset ja ruokailut maissa. Kansainvälisesti on tutkittu, että yksi risteilyasiakas jättää lähtösatamaan noin 317 euroa ennen laivaan nousua. Risteilyaluksen pysähtyessä matkan varrella eri satamissa asiakkaan on arvioitu jättävän satamaan noin 82 euroa. (CLIA 2021b.) Paikalliset ohjelmalvelut työllistävät paikallisia yrittäjiä, joiden retkille asiakkaita viedään. Retket myydään usein varustamon tai matkajärjestäjän kautta, jolloin tietynlainen myyntipalkkio jää myyjälle. Paikallisilta yrittäjiltä yllä mainittujen tulojen saaminen edellyttää kuitenkin sitä, että palvelutuotteet ovat sopivia ja houkuttelevia risteilyasiakkaille.

Varustamot voivat saada erilaisia tukia Suomen valtiolta risteilyliikenteeseen riippuen liikenteen luonteesta. Pääsääntöisesti valtion tuilla pyritään varmistamaan valtion huoltovarmuutta, ja ne ovat voimassa Suomeen rekisteröidyille aluksille. Tukimuodot voivat olla esimerkiksi verotukseen liittyviä helpotuksia, työvoimakulujen korvausta tai erilaisia investointitukia vihreämpään liikenteeseen siirryttäessä. Verotukseen liittyviä helpotuksia voi tulla tarjottavan ruuan ja juoman sekä ostoksien osalta, mikäli alus pysähtyy ulkomaisessa satamassa tai Ahvenanmaan alueella. (Valtioneuvosto 2019.)

8.2. Sosiokulttuuriset vaikutukset

Sosiokulttuurisilla vaikutuksilla matkailussa tarkoitetaan yleisesti alueen kulttuurin aitoutta, elävän ja rakennetun kulttuuriperinnön ja perinteisten arvojen säilyttämistä. Käytännössä se on paikallisuuden arvostamista ja kunnioittamista. Positiivisia sosiokulttuurisia vaikutuksia voi olla alueen toiminnan rikastuttaminen ja paikallisuuden ja siihen liittyvien arvojen nostaminen tärkeään rooliin. Matkailijat haluavat kokea paikallisuutta ja nähdä aitoa kulttuuria. Tämä asettaakin haasteeksi määrittää alueen kantokyvyn turismin osalta kullakin alueella. Negatiivisia sosiokulttuurisia vaikutuksia voi liittyä esimerkiksi turistien suureen määrään, joka muuttaa alueen paikallisia oloja. Esimerkkinä voisi olla palvelutuotannon suuntautuminen kokonaan tai suurissa määrin pelkästään matkailijoille tarkoitettuihin palveluihin tai olemassa olevien palveluiden ruuhkautuminen suurten turistimäärien vuoksi.

Suunnitellussa risteilytuotteessa olisi mukana pysähdyksiä erikokoisissa kaupungeissa ja kunnissa reitin varrella. Alus voisi kuljettaa suurimmillaan noin kaksisataa asiakasta. Nämä matkailijamäärät eivät ole kovin suuria matkailun kokonaisuudessa Suomessa, etenkin alueilla, joille kohdistuu jo nyt suuria matkailijamääriä, kuten Suomenlahden satamakaupungeissa. Kuitenkin pienimmissä pysähdyspaikoissa, kuten Puumalassa ja Varkaudessa, tällaiset asiakasmäärät kerralla ovat suuria lisäyksiä kunnan tai kaupungin katukuvaan. Toisaalta asiakkaat tulevat jakautumaan erilaisten ohjelmapalveluiden piiriin, joten kerralla liikkuvat ryhmät ovat pienempiä, ja pienemmilläkin paikkakunnilla Saimaalla on totuttu kesäisin runsaasti matkailija- ja vierailijamääriin. Suurempia haasteita tästä tuskin aiheutuu, mutta tämä asia muiden joukossa on hyvä ottaa huomioon tuotetta ja sen toteutusta suunniteltaessa. Erilaiset yhteiset keskustelu- ja työpajatilaisuudet paikallisten yhteisöjen ja toimijoiden kanssa madaltavat risteilyliikenteeseen liittyviä ennakkoluuloja.

Sosiokulttuurisia vaikutuksia voi tutkia myös toisinpäin. Mitä paikallinen yhteisö voi oppia ja saada matkailun ja tässä tapauksessa risteilyliikenteen näkökulmasta? Risteilyliikenne tuo mukanaan kasvavan määrän kotimaisia ja kansainvälisiä asiakkaita alueille. Tämä tarkoittaa monipuolistuvampaa asiakasvirtaa ja lisää tarvetta palveluiden erilaistamiseen erilaisia asiakasryhmiä varten. Suomessa on lähtökohtaisesti totuttu kansainvälisiin asiakkaisiin kaikkialla Suomessa, joskin toisilla alueilla virrat ovat hieman pienempiä esimerkiksi pääkaupunkiseutuun verrattuna. Covid-19 pandemian myötä kaikkialla on ollut parin vuoden ajan huomattavasti vähemmän kansainvälisiä asiakkaita, mikä tarkoittaa, että tiettyjä asioita erilaisten ryhmien palvelussa joudutaan palauttamaan käytäntöön uudestaan. Voi myös olla, että asiakkaiden palvelutarpeissa on pandemian myötä tapahtunut muutoksia, joiden mukaan palvelutarjontaa joudutaan muuttamaan.

Terveysturvallisuusvaatimukset ja -käytännöt ovat kokeneet suuren muutoksen verrattuna Covid-19 pandemiaa edeltävään aikaan, ja niistä on tullut entistä tärkeämpiä asiakkaille. Pandemia on muuttanut kaikkien ihmisten suhtautumista maailmassa esimerkiksi matkailuun ja sen potentiaaliin tulevien pandemioiden syntymisessä. Tämä aiheuttaa erilaisia pelkotiloja matkailualueilla paikallisessa väestössä, jolla pelot voivat liittyä turistien tuomiin uusiin leviäviin tauteihin. Matkailijat voivat taas pelätä tuovansa mukanaan sellaisia tauteja, joita matkan kohdealueella ei vielä muuten olisi. Tämä voi aiheuttaa arkuutta lähteä matkalle tai jännitteitä paikallisen väestön ja matkailijoiden välille. Hyvillä järjestelyillä ja ohjeistuksilla, jotka noudattavat terveysviranomaisten määräyksiä, voidaan luoda matkailun molemmille osapuolille turvallisempi ja turvallisemman tuntuinen ympäristö kohtaamisiin.

8.3. Ympäristölliset vaikutukset

Risteilyliikenteessä, kuten kaikissa muissakin liikenteen muodoissa ja matkailussa yleensä on menossa murroskausi, jossa etsitään tapoja vähentää matkailun ympäristölle jättämää jälkeä osana kestävän matkailun ohjelmia. Matkailussa suuret turistimäärät voivat jättää jäljet ja kuluttaa erityisesti luontokohteita, joita ei ole tarkoitettu suurille matkailijamäärille. Puhtaan veden riittävyys vaihtelee eri puolilla maailmaa. Matkailijat voivat kuluttaa suuria määriä puhdasta vettä, joka voi olla pois paikalliselta väestöltä. Matkailusta voi syntyä ympäristöön roskia huolimattomien turistien jäljiltä, jolloin paikallisten ihmisten ympäristö likaantuu. Tässä vain muutamia esimerkkejä siitä, miten matkailu voi vaikuttaa ympäristöön. Matkailun vaikutusten kattavaa arviointia on käsitelty erilaisissa tutkimuksissa, joissa painotetaan laaja-alaista arviointia, koska matkailun vaikutukset eivät ole yksiselitteisiä. Samoin seurantamittariston luominen on haasteellista. Kaikki aiheeseen liittyvät mitattavat asiat eivät ole määrällisesti määritettäviä, vaan paljon määritellään laadullisesti tai sanallisesti. (Valtioneuvosto 2020.)

Hankkeessa suunnitellun risteilyreitit varrella on useita kansallispuistoja ja luonnonsuojelun alueita, jotka kiinnostavat varmasti risteilymatkailijoita siinä missä muitakin matkailijoita. Asiakkaiden valmistaminen ja ohjaaminen luonnossa liikkumiseen on äärimmäisen tärkeää erityisesti yllä mainituissa kohteissa, mutta myös yleensä luonnossa liikuttaessa. Tässä varustamalla, matkanjärjestäjillä ja ohjelmalveluyrityksillä on suuri rooli. Yhteistyö paikallisten järjestöjen ja toimijoiden kanssa on osa toiminnan kestävyyden varmistamista. Yksi suurimmista luontoon liittyvistä nähtävyyksistä reitillä on Saimaa Geopark, joka sai keväällä 2021 UNESCO Global Geopark -statuksen. Risteilyreitti kulkee Geoparkin alueen läpi ja kiinnostaa risteilyasiakkaita. Geopark-kohteissa liikkua samat vastuut asiakkaiden ohjaamisesta pätevät yhtä lailla. (Saimaa Geopark 2022.)

Yksi suurimmista matkailun päästöjen aiheuttajista ovat paikasta toiseen siirtymisestä aiheutuvat päästöt. Liikenteen päästöjä ovat niin lento-, maantie- kuin vesiliikenteessä syntyvät päästöt. Tietyissä tilanteissa myös rautatieliikenne aiheuttaa päästöjä, mutta usein rautatieliikennettä hoidetaan jo sähköjunilla. Risteilyliikenteen päästöt ovat olleet viime aikoina esillä muun muassa Suomessa, kun Ilmatieteenlaitoksen ilmakehäryhmä havaitsi mittauksissaan ongelmia uusissa matkustaja-aluksissa käytetystä nesteytetystä maakaasusta (LNG). LNG poistaa rikin laivojen päästöistä, mutta nesteytettyä maakaasua käyttävistä aluksista vapautuu huomattavasti enemmän metaania ilmakehään kuin esimerkiksi dieseliä käyttävästä laivasta. Tämä johtuu siitä, että osa metaanista jää palamatta laivojen moottoreissa. Wärtsilältä on tulossa vuoden 2022 aikana markkinoille uusi teknologia, jolla metaanipäästöt saadaan puolittumaan. (Helsingin Sanomat 2021a ja 2021b.)

Maailmalla vesiliikenne elää tällä hetkellä murrosvaihetta, kun etsitään seuraavaa ympäristölle ystävällisempää käyttövoimaa aluksille. Tällä hetkellä tutkitaan erilaisissa kokeiluissa vetyä, sähköä ja ammoniakkaa, kuin myös erilaisia jo olemassa olevia ja tulevaisuuden biopolttoaineita ja muita synteettisiä polttoaineita. (Navi-Saimaa 2021.) Risteily- ja reittiliikenteessä on tällä hetkellä jo jonkin verran kokonaan tai osittain sähköllä kulkevia aluksia. Sähkö ei kuitenkaan sellaisenaan sovellu pitkiin valtamerikuljetuksiin, koska sähkö vaatii aluksiin akuston, jonka tila ja paino olisivat pitkillä matkoilla liian suuria. Modernien risteilyalusten käyttövoimia on tutkittu Suomessa, esimerkiksi Lappeenrannan teknillisessä yliopistossa ja Aalto yliopistossa. Tutkimusta on tehty niin nykyisten, olemassa olevien alusten kautta kuin suunnittelemalla täysin uusi alus Suomenlahden ja Saimaan risteilyliikenteeseen. (LUT 2019 ja Aalto 2018.)

Risteilyliikenteen päästöjä voidaan vähentää tarjoamalla satamissa maasähköä risteilyaluksille. Risteilyaluksen saapuessa satamaan alus kytketään sähköverkkoon, jolloin voidaan sammuttaa aluksen omat apukoneet, jotka muuten tuottaisivat sähköä alukselle. Risteilyaluksen sähköntarve on huomattavasti suurempi rahtialukseen verrattuna, koska risteilijän hotelli- ja ravintolatoiminnot tarvitsevat paljon enemmän sähköä. Tällä hetkellä Suomessa riittävä risteilyalukselle tarvittava maasähkö on saatavilla vain Helsingin satamasta (Helsingin Satama 2021b). EU-määräyksiä myötä maasähkön tarjonta kuitenkin lisääntyy tulevaisuudessa myös Suomen muissa satamissa.

Tulevaisuuden haasteista ympäristön osalta on tutkittu Saimaan kuivuutta, joka voi alentaa veden pintaa merkittävästi. Vedenpinnan aleneminen voi vaikuttaa Saimaan syväväylän kulkusyvytyteen, joka taas suurten muutosten osalta vaikuttaa laivaliikenteeseen. Ensimmäisenä vaikutukset näkyvät todennäköisesti rahtiliikenteessä. Risteilyalus kulkee todennäköisesti hieman pienemmällä syvyyksellä, mutta toisaalta hankkeessa tutkittu, suurempi risteilyalus kulkee mahdollisesti noin neljän metrin syvyydessä, jolloin syväväylän 4,35 metrin syvyys voi pienentyessään aiheuttaa haasteita. Saimaan veden pinnan korkeutta voidaan säädellä tietyissä rajoissa veden juoksutuksilla Venäjän

puolelle. Näistä muutoksista on kuitenkin aina sovittava Suomen ja Venäjän välillä yhdessä. Saimaan kuivuutta on alettu tutkia Suomen ympäristökeskuksessa.

9. Johtopäätökset ja yhteenveto

Toimintaympäristö risteilyliikenteelle on yleisesti ottaen Suomessa hyvä ja edellytykset risteilyliikenteen toteuttamiselle kunnossa. Suomessa on toimiva yhteiskunnallinen infrastruktuuri ja vakaa liiketoimintaympäristö. Suomen saavutettavuus maailmalta on hyvä. Suomen saavutettavuus kansainvälisesti perustuu pitkälti lentoliikenteeseen. Lentoliikenteen vuorojen ja kohteiden määrät laskivat Covid-19 pandemian vuoksi, ja ne ovat alkaneet palautua viimeisen vajaan vuoden aikana. Uusia saavutettavuushaasteita ovat Ukrainan sodasta johtuvat rajoitteet Venäjän ilmatilan käyttämisessä. Nämä rajoitteet ovat vähentäneet huomattavasti Suomen ja Aasian välisiä lentoyhteyksiä.

Viimeaikaiset tapahtumat Euroopassa voivat kuitenkin asettaa haasteita toimintaympäristöön ja risteilyille, joissa reitti kulkee Venäjän tai Saimaan kanavan kautta. Länsimaat ovat asettaneet Venäjälle pakotteita Ukrainan kriisin johdosta, ja erilaisia rajoituksia voi olla tulossa lisää. Erilaiset reittimahdollisuudet tarjoavat kuitenkin ratkaisuja tähän haasteeseen rajatusti. Esimerkiksi pelkkä rannikolla tapahtuva risteily mahdollistaa risteilyreitit ja -aluksen pysymisen kokonaan Suomen alueella. Myös Saimaalla voidaan risteillä pelkästään käyttämättä Saimaan kanavaa matkalla, mutta tässä vaihtoehdossa haaste muodostuu aluksen tuomisesta Saimaalle, koska valmista alusta ei ole. Toisaalta mahdollisesti aluksen huoltojen suorittaminen Saimaan telakoita suuremmilla telakoilla voisi vaatia aluksen siirtämisen Saimaan kanavaa pitkin Suomenlahdelle. Tässä vaiheessa niiden vaikutusta risteilyliikenteen toimintaympäristöön Suomenlahdella ja Saimaalla on mahdotonta arvioida.

Risteilyvarustamojen hakiessa uusia markkinoita ja kohteita asiakkaille Suomi voi tarjota ainutlaatuisen mahdollisuuden yhdistää meri- ja järviristeily. Suomen markkinoilla ei myöskään ole tällä hetkellä vastaavaa tuotetta tarjolla asiakkaille, jolloin markkinoilla on varmasti uusille tulokkaille tilaa. Satamien ja väylien infrastruktuuri on pääsääntöisesti hyvässä kunnossa, mutta joitakin laiturikapasiteettiin ja väyläsyvyyteen liittyviä haasteita on olemassa itäisen Suomen järviolueille. Saimaan kanava aiheuttaa tiettyjä vaatimuksia aluksen mitoille, ja tämän vuoksi maailmalla ei käytännössä ole olemassa sopivaa kalustoa valmiina. Erityisesti aluksen leveys (noin 12 metriä) on kapea. Tämä tarkoittaa, että risteilyreitit liikennöintiä varten olisi tilattava uusi alus telakalta, mikä taas nostaa investointitarvetta huomattavasti.

Matkailupalveluiden saatavuus esimerkkireitin varrella niin Suomenlahdella kuin Saimaalla on jo tällä hetkellä hyvä. Erilaisia matkailun ohjelmapalveluita tarjoavia yrityksiä löytyy useita, ja uusien, risteilyasiakkaille sopivien tuotteiden tuominen markkinoille ei aiheuta ongelmia. Palvelutason korkealaatuisuuden ja saumattomuuden varmistaminen vaatii vielä palveluiden hiomista tietyissä tapauksissa, jotta korkealaatuisuuteen tottuneet kansainväliset asiakkaat saavat odottamansa palvelutason.

Ulkoiset tekijät tuovat suunnitellulle risteilytuotteelle potentiaalia Suomen hyvän matkailumaineen ja toimivan liiketoimintaympäristön lisäksi meri- ja järviolueen luonnosta, joka mahdollistaa monipuolisten ja erilaisten elämyksien suunnittelun risteilyasiakkaille. Luonto itsessään tarjoaa risteilylle hyvät puitteet maisemineen. Tämä on hyvä ottaa huomioon myös aluksen suunnittelussa, jotta maisemat ja luonto saadaan tuotua myös alukseen sisälle esimerkiksi suurien ikkunapintojen kautta.

Covid-19 pandemian jälkeisessä maailmassa matkailun ennusteiden ja tutkimusten mukaan matkailijoita kiinnostaa pienemmät matkakohteet, joissa

on tilaa ja puhtautta. Niin sanotut massaturismikohteet eivät ole suuren kiinnostuksen kohteena pandemian jälkeisessä maailmassa. Suomella on tarjota hyvät puitteet tähän matkailijoiden tarpeeseen. Suuremmat risteilyalukset voivat myös aiheuttaa tietynlaisia pelkotiloja, ja kysynnän ennustetaan ohjautuvan pienemmille aluksille, joiden matkakohteet ovat usein myös pienempiä suurimpiin aluksiin verrattuna.

Haasteita ulkoisten tekijöiden osalta ovat Saimaan kanavan tuleva tilanne, mikä liittyy meneillään olevaan Venäjän hyökkäyssotaan Ukrainassa. Venäjää vastaan on asetettu paljon erilaisia pakotteita länsimaiden osalta, myös Suomen taholta osana Euroopan unionia. Toistaiseksi kanavan liikenteeseen ei ole ilmoitettu vaikutuksista, mutta niitä ei tulevaisuuden uhkakuviissa kannata myöskään olla ottamatta huomioon. Kanavan sulkua oli tarkoitus pidentää vuoteen 2026 mennessä, mutta tämä on peruutettu epävarman tilanteen vuoksi. Samaan aikaan Euroopan unioni on siirtymässä kohti vihreämpää liikennettä, joka tarkoittaa vähäpäästöisempiä liikennetarkoituksia tulevaisuudessa. Vesiliikenne kuuluu näiden toimien alaisuuteen, mutta epävarmuutta aiheuttaa tällä hetkellä suunnitteilla olevat tulevaisuuden määräykset ja päästöraajat, joita ei ole vielä päätetty. Vihreämpi risteilyliikenne voi toimia myös kilpailuvalttina



Kuva 12: SWOT-analyysi risteilytuotteesta

varustamolle, koska osa matkailijoista tekee nykyisin päätöksiä matkakohteista tai risteilyistä pelkästään kestävän matkailun arvojen pohjalta.

Suomen pitkä talvikausi aiheuttaa liiketaloudellisia haasteita, mikäli risteilyalusta ei liikennöitäisi talvikaudella. Tällöin tärkeäksi muodostuu mahdollisen korvaavan liiketoiminnan löytäminen risteilyalukselle talvikuukausille. Näitä korvaavia toimia voisivat olla liikennöinti eteläisimmillä alueilla talvikuukausien aikana tai hotellilaivana toimiminen. Yleisesti niin risteilyliikenteen kuin koko matkailun haasteena on suuri suhdanneherkkyys. Esimerkiksi taloudellisen taantuman aikaan ihmisten kulutettavan rahan määrä usein laskee, jolloin kulutusta karsitaan ensin niin sanotuista ei-välttämättömistä kulutuksen kohteista. Vapaa-ajan matkailu kuuluu yleisesti tähän kategoriaan. Erilaiset kohdealueille kohdistuvat epävarmuudet, kuten luonnonmullistukset tai sodat, voivat vähentää matkailijoiden määrää nopeasti ja yhtäkkisesti.

Uudenlaiselle risteilytuotteelle Suomenlahdella ja Saimaalla löytyy asiakaskysyntää, toimintaympäristö on kunnossa ja markkinoilta ei vastaavaa tuotetta vielä toistaiseksi löydy. Risteilytarjonnan tuominen markkinoille voi luoda lisäkysyntää, jolloin yhden risteilyaluksen lisäksi kysyntää voisi löytyä myös toiselle alukselle. Kahdella aluksella liikennöinti mahdollistaisi myös erilaisten risteilytuotteiden yhdistelmän luomisen markkinoille, jolloin kysyntäpohjaa voitaisiin edelleen laajentaa. Erilaisia haasteita liikennöintiympäristöstä on hyvä tunnistaa ja miettiä korvaavia ratkaisuja, mutta tällä hetkellä näitä muutoksia ja niiden vaikutuksia on vielä liian aikaista arvioida. Risteilyliikennettä suunnitellaan pitkällä aikajanelalla, ja uuden reitin avaaminen voisi tälläkin hetkellä tapahtua aikaisintaan vuosien 2025–2026 aikana.

Lähteet

Aalto 2018. Tulevaisuuden risteilijä: sama koko, viidennes enemmän matkustajia. Luettavissa:

<https://www.aalto.fi/fi/uutiset/tulevaisuuden-risteilija-sama-koko-viidennes-enemman-matkustajia-0>. Luettu: 25.2.2022.

BBC 2021. Venice bans cruise ships from historic centre. Luettavissa:

<https://www.bbc.com/news/world-europe-56592109>. Luettu: 28.6.2021.

CLIA 2020a. Cruise Lines International Association Global Market Report 2019. Luettavissa:

<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-year-end/updated/2019-global-market-report.ashx>. Luettu: 7.7.2021.

CLIA 2020b. Cruise Lines International Association 2019 Year in Review. Luettavissa:

file:///C:/Users/rissant/OneDrive%20-%20Etel%C3%A4-Karjalan%20liitto/Tilastot/2019%20Global%20Year%20In%20Review_CLIA.pdf. Luettu: 7.7.2021.

CLIA 2021a. Cruise Lines International Association Global Market Report 2020. Luettavissa:

<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-one-resource-passenger-reports/clia-global-passenger-report--2020.ashx>. Luettu: 7.7.2021.

CLIA 2021b. Cruise Lines International Association State of the cruise industry outlook 2021.

Luettavissa: https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx. Luettu: 21.2.2022.

Cruise Baltic 2021. Cruise Baltic Passenger, calls, turnarounds per destination 00-21. Luettavissa:

<https://api.cruisebaltic.com/media/6773/passengers-calls-turnarounds-2021.pdf>. Luettu: 7.7.2021.

Cruise Market Watch 2021. Market Share 2021 Details. Luettavissa:

<https://cruisemarketwatch.com/market-share/>. Luettu: 17.1.2022.

Euromonitor International 2021a. Top Countries for Sustainable Tourism. Luettavissa:

<https://go.euromonitor.com/rs/805-KOK-719/images/wpSustainableTravelIndex-v0.3.pdf>. Luettu: 29.6.2021.

Euromonitor International 2021b. Top 10 Global Consumer Trends 2021. Luettavissa:

<https://go.euromonitor.com/rs/805-KOK-719/images/wpGCT21EN-v0.8.pdf>. Luettu: 29.6.2021.

Euroopan komissio 2021. Recovery plan for Europe. Luettavissa:

https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_fi. Luettu: 28.6.2021.

Finlex 2012. Tasavallan presidentin asetus Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä.

Luettavissa: https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2012/20120008/20120008_1. Luettu: 17.1.2022.

Finlex 2019. Vesiliikennelaki 782/2019. Luettavissa:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2019/20190782#L1P8>. Luettu: 17.1.2022.

Forbes 2021. Revenge travel and where Americans are travelling. Luettavissa:

<https://www.forbes.com/sites/geoffwhitmore/2021/06/22/revenge-travel-and-where-americans-are-traveling/?sh=4d76706b6339>. Luettu: 29.6.2021.

Helsingin Sanomat 2021a. Haihtuva hyöty. Luettavissa: [https://www.hs.fi/talous/art-](https://www.hs.fi/talous/art-2000008314264.html)

[2000008314264.html](https://www.hs.fi/talous/art-2000008314264.html). Luettu: 25.2.2022.

Helsingin Sanomat 2021b. Wärtsilä on tiennyt laivojen Ing-moottoreiden metaani-vuodoista jo 25 vuotta, ensi vuonna yhtiöltä tulee vuotoa vähentävä korjaussarja. Luettavissa:

<https://www.hs.fi/talous/art-2000008435138.html>. Luettu: 25.2.2022.

Helsingin Satama 2021a. Helsingin Sataman Liikennetilasto 2020. Luettavissa:

<https://www.portofhelsinki.fi/sites/default/files/attachments/12%20TILASTO%2C%20joulukuu%202020.pdf>. Luettu: 7.7.2021.

Helsingin Satama 2021b. Helsingin Eteläsataman maasähkö otettu käyttöön. Luettavissa:

<https://www.portofhelsinki.fi/helsingin-satama/ajankohtaista/uutiset/helsingin-etelasataman-maasahko-otettu-kayttoon>. Luettu: 25.2.2022.

ITB Berlin 2021. ITB Berlin 2021 Travel Fair – virtuaali tapahtuma verkossa 9.-12.3.2021.

Itärata 2021. Itärata yhdistää puoli Suomea. Luettavissa: <https://www.xn--itrata-cua.fi/>. Luettu: 11.8.2021.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2010. Saimaan kanavalle uusi vuokrasopimus 50 vuodeksi.

Luettavissa: <https://www.lvm.fi/-/saimaan-kanavalle-uusi-vuokrasopimus-50-vuodeksi-779949>. Luettu: 19.8.2021.

LUT 2019. Modernien risteilyalusten energiajärjestelmät. Luettavissa:

<https://lutpub.lut.fi/handle/10024/159480>. Luettu: 25.2.2022.

Miksei 2022. Miksei Oy. Tietoa meistä. Luettavissa: <https://mikseimikkeli.fi/mikseimikkeli/>. Luettu: 18.2.2022.

My Helsinki 2022. Matkailuneuvonta. Luettavissa:

<https://www.myhelsinki.fi/fi/info/matkailuneuvonta>. Luettu: 21.2.2022.

Navi-Saimaa 2021. Laivaliikenteen vähähiiliset polttoaineet ja niiden tuleva kehitys. Luettavissa:

https://www.pohjois-karjala.fi/web/navisaimaa/materiaalipankki/-/document_library/CKgKOjTG2PwG/view_file/12407647?_com_liferay_document_library_web_portlet_DLPortlet_INSTANCE_CKgKOjTG2PwG_redirect=https%3A%2F%2Fwww.pohjois-karjala.fi%2Fweb%2Fnavisaimaa%2Fmateriaalipankki%3Fp_p_id%3Dcom_liferay_document_library_web_portlet_DLPortlet_INSTANCE_CKgKOjTG2PwG%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview. Luettu: 25.2.2022.

Our World in Data 2021a. International arrivals by world region. Luettavissa:

<https://ourworldindata.org/tourism>. Luettu: 5.7.2021.

Poliisi 2022. Liikenneturvallisuus ja liikennevalvonta. Luettavissa:

<https://poliisi.fi/liikenneturvallisuus-ja-valvonta>. Luettu: 17.1.2022.

Rajavartiolaitos 2022. Ohjeita liikenteenharjoittajille. Luettavissa: <https://raja.fi/ohjeita-liikenteenharjoittajille>. Luettu: 17.1.2022.

Saimaa Geopark 2022. Saimaa Geopark jokaiselle jotakin. Luettavissa:

<https://www.saimaageopark.fi/saimaa-geopark/>. Luettu: 25.2.2022.

SavoGrow 2022. SavoGrow. Tietoa meistä. Luettavissa: <https://mikseimikkeli.fi/mikseimikkeli/>.

Luettu: 18.2.2022.

Savonlinnan Seudun Matkailu 2022. Savonlinnan Seudun Matkailu Oy. Luettavissa:

<https://visitsavonlinna.fi/savonlinnan-seudun-matkailu-oy/>. Luettu: 18.2.2022.

Sitra 2020a. Megatrendit 2020 -selvitys. Luettavissa: <https://www.sitra.fi/julkaisut/megatrendit-2020/>. Luettu: 5.5.2021.

Sitra 2020b. Megatrendit korona valossa. Luettavissa:

<https://media.sitra.fi/2020/10/02085411/megatrendit-koronan-valossa.pdf>. Luettu: 28.6.2021.

Suomen Varustamot 2022. Suomen Varustamot – Varustamotoiminta Suomessa. Luettavissa:

<https://shipowners.fi/suomen-varustamot-ry/>. Luettu: 3.1.2022.

Taloustutkimus 2021. Asiakastutkimus, Uusi Risteilytuote Suomenlahdelle ja Saimaalle -hanke.

Luettavissa: https://liitto.ekarjala.fi/wp-content/uploads/2021/10/Asiakastutkimuksen-raportti_31.8.2021_FIN.pdf. Luettu: 27.12.2021 ja 14.2.2022.

TEM 2020. Matkailualan avainluvut 2019. Luettavissa: <https://tem.fi/toimialapalvelu/matkailuala>.

Luettu: 7.7.2021.

TEM 2021a. Patoutunut kysyntä vauhdittaa matkailun elpymistä, kunhan matkustusrajoituksia puretaan. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu 17.6.2021. Luettavissa:

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163242/Matkailualan_nakymat.pdf.

Luettu: 29.6.2021.

TEM 2021b. TEM Toimialaraportit. Matkailun suuntana kestävä ja turvallinen tulevaisuus.

Luettavissa:

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162841/TEM_2021_01_t.pdf. Luettu:

7.7.2021.

Tilastokeskus 2021a. Toinen koronakevät sai suomalaiset matkailemaan kotimaassa tammi-

huhtikuussa 2021. Luettavissa: https://www.stat.fi/til/smat/2021/13/smat_2021_13_2021-06-22_tie_001_fi.html. Luettu: 29.6.2021.

Tilastokeskus 2021b. Suomen virallinen tilasto (SVT): Kotimaan vesiliikenne -verkkojulkaisu.

Luettavissa: <http://www.stat.fi/til/kvliik/meta.html>. Luettu: 7.7.2021.

Traficom 2022a. Varustamoille ja laivaajille. Luettavissa:

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/varustamoille-ja-laivaajille>. Luettu: 17.1.2022.

Traficom 2022b. Merenkulun pätevyyskirjat. Luettavissa:

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/merenkulun-patevyyskirjat>. Luettu: 17.1.2022.

TUI 2022. About TUI Group. Luettavissa: <https://www.tuigroup.com/en-en/about-us/about-tui-group>

Luettu: 14.2.2022.

Tulli 2022. Meriliikenteen määräykset. Luettavissa: <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/kuljetus-ja-varastointi/meriliikenteen-maaraykset>. Luettu: 17.1.2022.

Turun Tunnin Juna 2022. Raide tulevaisuuteen. Luettavissa: <https://www.tunninjuna.fi/>. Luettu: 13.4.2022.

Uudenmaan liitto 2021. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmä tähtää kestäväan liikkumiseen. Luettavissa: <https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/liikennejarjestelma/lansi-uusimaa>. Luettu: 13.4.2022.

Valtioneuvosto 2019. Matkustaja-aluksiin kohdistuvien tukien vaikuttavuus. Luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161886/VNTEAS_2019_61.pdf. Luettu: 2.12.2021.

Valtioneuvosto 2020. Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristössä. Luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162206/VNTEAS_2020_26.pdf. Luettu: 25.2.2022.

Valtioneuvosto 2021. Suomen infraverkko maalla, merellä, sisävesillä ja lentoliikenteessä tukee tasapainoisesti koko maan kestäväa kehitystä. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/marinin-hallitus/hallitusohjelma/liikenneverkon-kehittaminen>. Luettu: 23.8.2021.

Visit Finland 2019. Kestävän kehityksen kriteerit. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/kestavan-matkailun-periaatteet>. Luettu: 29.6.2021.

Visit Finland 2020a. Matkailun faktat. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/tutkimukset-ja-tilastot/tutkimukset-ja-tilastot-lyhyesti>. Luettu: 7.7.2021.

Visit Finland 2020b. Foreign Overnights in Finland 2019. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/4958c7/globalassets/julkaisut/visit-finland/tutkimukset/2020/2019-review---travel-in-finland.pdf>. Luettu: 7.7.2021.

Visit Finland 2021a. Yöpymiset yhä kaukana vuoden 2019 tasosta huhtikuussa 2021. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2021-visit-finland/yopymiset-yha-kaukana-vuoden-2019-tasosta-huhtikuussa-2021>. Luettu: 29.6.2021.

Visit Finland 2021b. Inklusiivisen matkailun opas. Luettavissa:

https://www.businessfinland.fi/48df8f/globalassets/julkaisut/visit-finland/tutkimukset/2021/inklusiivisen_matkailun_opas-2021.pdf. Luettu: 25.2.2022.

Visit Finland 2021c. Kansainvälisen matkailun tulevaisuuden trendit 2022. Luettavissa:

<https://www.businessfinland.fi/4b0225/globalassets/julkaisut/visit-finland/tutkimukset/2021/kansainvalisen-matkailun-tulevaisuuden-trendit-2022-visit-finland.pdf>.
Luettu: 4.3.2022.

Visit Finland 2022a. Kestävä matkailu lyhyesti. Luettavissa:

<https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/kestava-matkailu-lyhyesti>. Luettu: 21.2.2022.

Visit Finland 2022b. Sustainable Travel Finland. Luettavissa:

<https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/sustainable-travel-finland>. Luettu: 21.2.2022.

Visit Hanko 2022. Matkailutoimiston info. Luettavissa:

<https://visithanko.fi/teemasivu/matkailutoimiston-info/>. Luettu: 21.2.2022.

Visit Karelia 2022. Visit Karelia. Tietoa yhtiöstä. Luettavissa: <https://dmo.visitkarelia.fi/yhtio/>.

Luettavissa: 18.2.2022.

Visit Raseborg 2022. Yhteistyökumppaneille. Luettavissa:

<https://www.visitraseborg.com/fi/yhteistyokumppaneille/>. Luettu: 21.2.2022.

Väylävirasto 2020. Saimaalla otetaan käyttöön maailman ensimmäinen moottoroitu jäätä murtava

irtokeula. Luettavissa: <https://vayla.fi/-/saimaalla-otetaan-kayttoon-maailman-ensimmainen-moottoroitu-jaata-murtava-irtokeula>. Luettu: 27.12.2021.

Väylävirasto 2021a. Liikennöinti Saimaan kanavassa. Luettavissa:

<https://vayla.fi/vaylista/vesivaylat/kanavat/saimaan-kanava/liikennointi-saimaan-kanavassa>. Luettu: 17.8.2021.

Väylävirasto 2021b. Saimaan kanavan kehittäminen. Luettavissa: <https://vayla.fi/saimaan-kanavan-kehittaminen>.

Luettu: 17.8.2021.

Väylävirasto 2021c. Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T. Luettavissa:

<https://vayla.fi/vaylista/liikennejarjestelma/tent>. Luettu: 17.8.2021.