



Venäläisten ostosmatkailun merkitys ja tulevaisuuden näkymät

Marraskuu 2022

Etelä-Karjalan liitto

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ	1
JOHDANTO	3
VENÄJÄN TALOUDEN KEHITYSNÄKYMİÄ	4
BRUTTOKANSANTUOTTEEN KEHITYS VENÄJÄLLÄ	5
ÖLJYN HINNAN, VENÄJÄN BKT:N, INFLAATION JA RUPLAN EUROKURSSIN KEHITYS.....	6
ÖLJYN KYSYNTÄENNUSTEET (OPEC)	7
SUOMEEN MATKUSTAVIEN VENÄLÄISTEN PROFILOINTIA	8
VENÄLÄISTEN MATKUSTAJIEN MÄÄRÄT	9
MATKUSTAJIEN ASUINPAIKKAJAKAUMA.....	11
KUINKA USEIN SUOMESSA	12
MATKAN TARKOITUS SUOMEEN TEHTYJEN MATKOJEN MÄÄRÄT	13
MATKUSTAMINEN KAAKKOIS-SUOMEN SEUTUKUNNILLE	14
MATKUSTAJAMÄÄRÄT KAAKKOIS-SUOMEN JA TORNION RAJA-ASEMILLA - SUOMEEN SAAPUNEET MATKUSTAJAT	15
MATKUSTAJAPOTENTIAALIN ARVIOINTIA	16
MATKUSTAMISEEN VAIKUTTAVISTA TEKIJÖISTÄ	17
ARVIO MATKUSTAJAPOTENTIAALISTA ERI ALUEILTA	18
ASiantuntijoiden arviot Venäjän talouden ja matkailun kehityksestä	19
ASiantuntijahaastatteluihin osallistuneet	20
UKRAINAN SODAN VAIKUTUKSET	20
VENÄJÄN TALOUS	21
MATKAILU.....	21
VENÄLÄISTEN SUOMEN-MATKOJEN KEHITYSENNUSTEET	23
AINEISTOANALYYSIA	24
VENÄLÄISTEN MATKOJEN MÄÄRÄ (K-S RAJA-ASEMAT) SELITTÄVÄT TEKIJÄT	25
MATKUSTUSTIHEYS JA MATKOJEN MÄÄRÄN KASVU	26
ENNUSTEET MATKAILIJAMÄÄRIEN KASVULLE VUOTEEN 2040	27

SKENAARIO 1 – ITÄRAJA AVAUTUU VENÄLÄISTEN OSTOSMATKAILIJOIDEN OSALTA VUONNA 2023.....	28
SKENAARIO 2 – ITÄRAJA AVAUTUU VENÄLÄISTEN OSTOSMATKAILIJOIDEN OSALTA VUONNA 2030.....	29
SKENAARIO 3 – ITÄRAJA PYSYY KOKONAAN KIINNI VENÄLÄISTEN OSTOSMATKAILIJOIDEN OSALTA VUOTEEN 2040 ASTI	30
ALUEELLISET MATKUSTAJAMÄÄRÄENNUSTEET	31
KIINNOSTUKSEN KOHTEET ETELÄ-KARJALASSA VIERAILLEILLA	32
MATKUSTAMINEN ETELÄ-KARJALAN SEUTUKUNNILLE.....	33
MATKUSTAMINEN ETELÄ-KARJALAN SEUTUKUNTIIN	34
VENÄLÄISTEN RAHANKÄYTTÖ SUOMESSA VUOSINA 2012 – 2019	35
RAHAN KÄYTTÖ MATKUSTAJAA KOHDEN SUOMESSA	36
RAHAN KÄYTTÖ JA PALVELUIDEN OSUUS SIITÄ ETELÄ-KARJALASSA JA SEUTUKUNNISSA	37
MIHIN KÄYTTÄNYT RAHAA SUOMESSA VUONNA 2019 – VERTAILU SUOMESSA JA ETELÄ-KARJALASSA KÄYNEIDEN KESKEN.....	38
MITÄ TUOTTEITA OSTETTU – VERTAILU SUOMESSA JA ETELÄ-KARJALASSA KÄYNEIDEN KESKEN	39
MATKAILIJOIDEN KULUTUS OSTOKSIIN TUOTERYHMITÄIN ETELÄ-KARJALASSA	40
VENÄLÄISTEN RAHANKÄYTTÖ VUONNA 2040	41
RAHAN KÄYTTÖ SUOMESSA V. 2040	42
TUOTEOSTOIHIN JA PALVELUIHIN KÄYTETTY RAHAMÄÄRÄ SKENAARIO 1 (MILJ. €)	43
TUOTEOSTOIHIN JA PALVELUIHIN KÄYTETTY RAHAMÄÄRÄ SKENAARIO 2 (MILJ. €)	44

TIIVISTELMÄ

Ukrainan sota on käytännössä tukahduttanut venäläisten matkailuun Suomeen. Sota tulee myös muuttamaan Venäjän taloudellista tilannetta ja sen vaikutukset ovat merkittävät Etelä-Karjalaan kohdistuvaan venäläisten ostosmatkailuun. Tätä kirjoittaessa sodan lopputulos ja sen kesto ei ole tiedossa, mikä vaikeuttaa arvion tekemistä. Venäjän talous on kuitenkin ollut jo vuosikymmeniä riippuvainen raaka-aineiden viennistä ja erityisesti fossiilisista polttoaineista. Tämän takia tulevaa ostosmatkailunkehitystä on arvioitu suhteessa ennustettuun öljyn hintaan ja toisaalta sanktioiden keston.

Krimin valtauksen seurauksena Venäjälle asetettiin talouspakotteita, mikä näkyi Venäjän nimellishintaisen bruttokansantuotteen laskuna. Tämän seurauksena matkailijamäärät vähenivät merkittävästi. Vuosikymmenen loppua kohti uutta kasvua oli näkyvissä, joskaan ei läheskään niin voimakasta kuin vuosikymmenen alkupuolella. Maailmanlaajuinen koronapandemia kuitenkin sulki rajat vuonna 2020 sallien matkustamisen vain rajoitustusti.

Vuosien 2010–2014 Suomeen kohdistuvan ostosmatkailun kasvua selitti pitkälti Venäjän talouden voimakas kasvu, joka oli seurausta öljyn hinnan ja kysynnän noususta. Ilmastokriisin seurauksena on kuitenkin painetta vihreään siirtymään pois fossiilisista polttoaineista, mitä Ukrainan sota nopeuttaa, ja öljyn kysynnän kasvuennusteet vuodelle 2040 ovatkin varsin maltillisia. Tämä näkyy myös öljyn hintaennusteissa.

Muutokset venäläisten matkailijoiden lähtöpaikoissa, matkan tarkoituksissa ja matkustustiheydessä ovat olleet maltillisia. Arviointia kuitenkin vaikeuttaa viimeisen kymmenen vuoden aikana monesti muuttuneet ulkoiset olosuhteet. Lähtöalueiden osuukien pysyvyys kuitenkin antaa olettaa, että niissä ei tule olemaan suuria muutoksia. Pietari tulee säilymään tärkeimpänä lähtöalueena.

Asiantuntijalausunnoissa korostui tilanteen poikkeuksellisuus. Äärimmäisenä mahdollisuutena on Venäjän ja sen talouden täydellinen romahtaminen, mutta todennäköisenä pidetään hiljaista näivettymistä. Tällöinkin raaka-aineilla on kysyntää maailmanmarkkinoilla, mikä estää talouden täydellisen romahtamisen, vaikka köyhien osuus nousee merkittävästi ja matkustava keskiluokkain kärsii. Matkailukysynnän ei uskota näissä olosuhteissa katoavan, vaan tarvetta ostosmatkailulle on jatkossakin, mikäli olosuhteet sen sallivat.

Tässä tutkimuksessa venäläisten ostosmatkailua tarkasteltiin kolmen skenaarion avulla:

1. Itäraja avautuu venäläisten ostosmatkailijoiden osalta vuonna 2023 ja ostosmatkailu kehittyi ennen korona-aikaa olleen kehityksen mukaisesti.
2. Itäraja avautuu venäläisten ostosmatkailijoiden osalta vuonna 2030 ja ostosmatkailu on tämän jälkeen maltillista ja rajoitettua.

3. Itäraja pysyy kokonaan kiinni venäläisten ostosmatkailijoiden osalta vuoteen 2040 asti.

Skenaarion 1 mukaan matkojen määrä tulee nousemaan niin, että Suomeen venäläiset tekisivät vuonna 2040 hieman enemmän matkoja kuin aiempina huippuvuonna 2013. Tämä edellyttäisi kuitenkin sodan ja sanktioiden nopeaa loppumista. Skenaarion 2 mukaisessa tilanteessa Venäjän talous kärsisi merkittävästi ja raja avautuisi vasta vuonna 2030, jolloin myös sanktiot poistuisivat tai olisivat huomattavasti nykyistä lievempiä. Tällöin matkojen määrä olisi vuonna 2040 hieman pienempi kuin vuonna 2019. Kummankin skenaarion ja niiden mukaisen matkojen määrän perusteella laskettiin myös tuoteostoihin ja palveluihin Lappeenrannan ja Imatran seutukunnissa vuonna 2040 käytettävä rahamäärä.

JOHDANTO

Selvityksen tarkoitus ja toteutus

Selvityksen tarkoituksena on päivittää vuonna 2012 tehtyä tutkimusta venäläisten ostosmatkailun merkityksestä ja tulevaisuuden näkymistä. Raportti on osa Etelä-Karjalassa toteutettavaa kaupan selvityksen päivitystä, jossa tarkastellaan kaupan mitoitusta ja palveluverkon rakennetta.

Selvityksessä tarkastellaan venäläisten ostosmatkailun kehitystä suhteessa valuuttakursseihin, kansantalouteen, Venäjän Ukrainassa käymään sotaan, Venäjään kohdistuviin kansainvälisiin pakotteisiin sekä muutoksiin ostokäyttäytymisessä ja matkailija-profiileissa. Selvityksen tuloksena saadaan arvio venäläisten rahankäytöstä Etelä-Karjalassa vuonna 2040 huomioiden Lappeenrannan ja Imatran seudut erikseen.

Selvityksessä hyödynnetään kolmea erilaista skenaariota. Nämä ovat seuraavat:

1. Itäraja avautuu venäläisten ostosmatkailijoiden osalta vuoden 2023 ja ostosmatkailu kehittyy ennen korona-aikaa olleen kehityksen mukaisesti.
 - Itäraja avautuu vuoden 2023 aikana ja matkustuskäytännöt normalisoituvat vuonna 2024.
 - Länsimaiden asettamien sanktioiden oletetaan päättyvän kokonaan vuonna 2025. Mikäli sanktiot päättyvät edellisen vuoden aikana tai muutama vuosi myöhemmin kuitenkin mahdollistaen matkailun vuodesta 2024 alkaen, vaikutus vuosien 2030 ja 2040 matkustajamääriin on

vähäinen, eikä tämä vaikuta skenaarion todennäköisyyteen.

- Matkailijamäärien laskennassa on huomioitu myös tilanne, jossa sanktiot jatkuvat samantasoisina kuin vuosina 2014–2021. Tällöin matkailutulot jäisivät noin 15 % skenaarion 1 laskelmia pienemmäksi.
 - Skenaarion oletuksena on, että matkustushalukkuus Venäjällä ja toisaalta suomalaisten valmius ottaa vastaan venäläisiä matkailijoita eivät ole heikentyneet merkittävästi, tai ne normalisoituvat nopeasti.
 - Skenaariota voidaan pitää eräänlaisena maksimina tilanteessa, jossa sota päättyy nopeasti eikä vahingoita Venäjän taloutta merkittävästi, mutta riippuvuus raaka-aineiden viennistä säilyy.
2. Itäraja avautuu venäläisten ostosmatkailijoiden osalta vuonna 2030 ja ostosmatkailu on tämän jälkeen maltillista ja rajoitettua.
 - Venäjän talous on kärsinyt merkittävästi Ukrainan sodasta ja Venäjälle asetetuista talouspakotteista.
 - Elintaso on laskenut vuosituhanen vaihdetta vastaavalle tasolle.
 - Raja on avattu niin, että matkustaminen ja tavaroiden vienti on mahdollista.
 - Länsimaisten tavaroiden puute lisää kiinnostusta ostosmatkailuun, joskaan Venäjän talouden heikon tilanteen

vuoksi matkustaminen on mahdollista vain rajoitetulle ryhmälle venäläisiä.

3. Itäraja pysyy kokonaan kiinni venäläisten ostosmatkailijoiden osalta vuoteen 2040 asti.
 - Matkustaminen on mahdollista vain rajoitetusti nykyisin käytössä olevien matkustusrajotteiden mukaisesti.
 - Matkailijamäärät jäävät huomattavan pieneksi.
 - Venäjän talous on heikentynyt voimakkaasti, joskin talouden merkitys matkailijamääriin on vähäinen matkustusrajotteiden takia.

Venäläisten ostokäyttäytymistä ja matkailijaprofiilia tarkasteltiin TAK Rajatutkimus –aineistojen pohjalta. Kulutuskäyttäytymistä Suomessa pyrittiin ennustamaan tarkastelemalla, miten kulutuskäyttäytyminen on kehittynyt vuosien 2012–2019 välisenä aikana. Vuoden 2020 keväästä alkaen matkustaminen Venäjältä Suomeen oli koronaepidemian alkaen estetty, joskin venäläisiä matkailijoita ylitti rajan esimerkiksi perhesyiden tai kiinteistö-

omistuksen perusteella. Raja avautui lyhyeksi aikaa vuoden 2022 aikana kunnes sitä alettiin rajoittaa uudelleen

Tulosten luotettavuudesta

Selvityksessä on tarkasteltu venäläisten matkailun kehitysnäkymiä monesta eri näkökulmasta. Tarkastelussa on hyödynnetty laajaa venäläisten matkailijoiden haastatteluaineistoa sekä asiantuntijoiden näkemyksiä Ukrainan sodan ja Venäjän sisäisen tilanteen vaikutuksista venäläisten Suomen-matkailun kehitysnäkymistä.

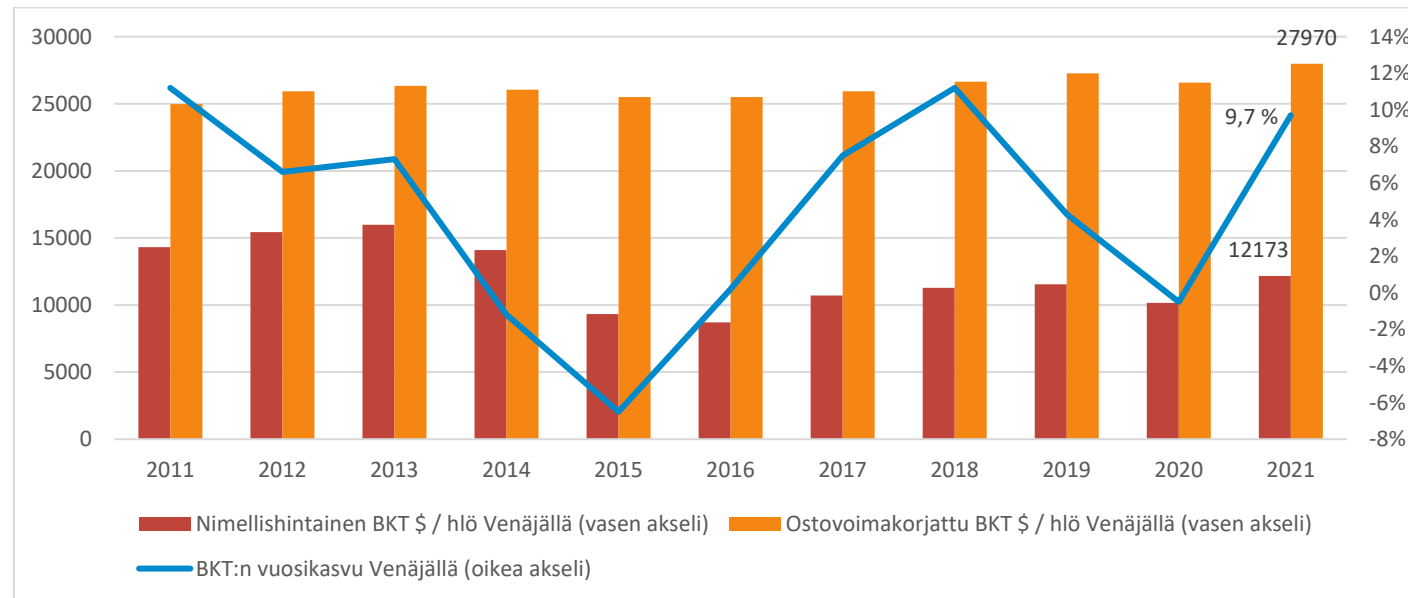
Selvitystä tehdessä ei ollut tiedossa, miten ja milloin Ukrainan sota loppuu. Sota vaikuttaa voimakkaasti Suomen ja Venäjän suhteisiin sekä tätä kautta myös matkailun kehittymiseen. Keskeistä matkailun osalta on myös se, miten sota päättyy. On mahdollista, että Venäjää koskevat sanktiot jatkuvat pitkään ja vaikuttavat matkailijavirtoihin matkustusrajotteiden, talouden tai esimerkiksi tavarapulan kautta.

VENÄJÄN TALOUDEN KEHITYSNÄKYMÄ

Tässä osiossa tarkastellaan Venäjän talouskehitystä sekä sen tulevaisuudennäkymiä.

BRUTTOKANSANTUOTTEEN KEHITYS VENÄJÄLLÄ

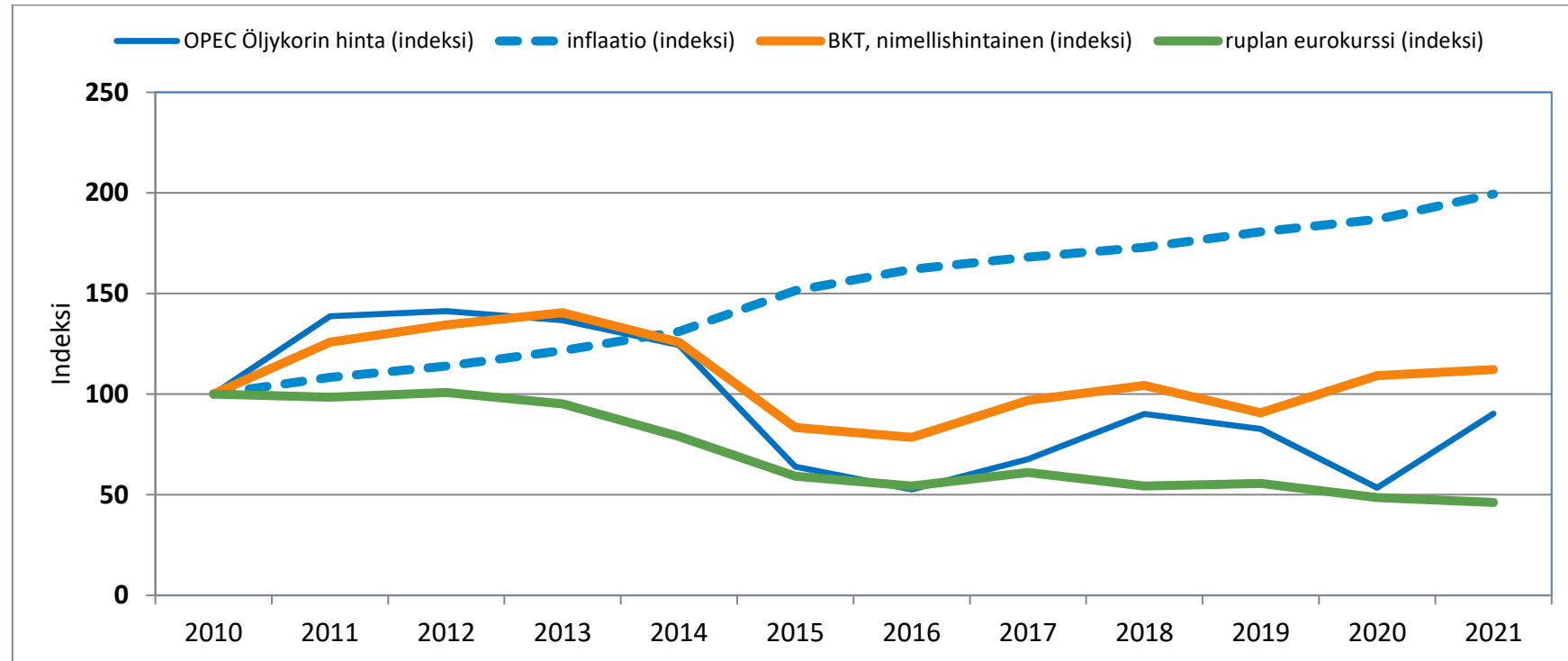
Alla olevassa kuvassa on tarkasteltu ostovoimakorjatun ja reaalisen bruttokansantuotteen kasvua henkilöä kohden Venäjällä sekä bruttokansantuotteen prosentuaalista kasvua. Ostovoimakorjattu bruttokansantuote ottaa huomioon hintatasoerot eri maissa ja on sen vuoksi vertailukelpoimpi kuin bruttokansantuote silloin kun verrataan kulutusta kotimaassa tai arvioidaan maan elintasoa. Toisaalta tarkasteltaessa matkailua ulkomaille, on hyvä ottaa tarkasteluun myös reaalin bruttokansantuote, sillä matkustamiseen hintaan ei vaikuta pelkästään kotimaan hintataso.



Venäjän ostovoimakorjattu bruttokansantuote asukasta kohden kasvoi voimakkaasti vuosina 2011–2013. Vuonna 2014 öljyn hinta kääntyi laskuun ja Krimin valtauksen seurauksena asetetut pakotteet alkoivat vaikuttamaan valuuttakurssin, mikä käänsi matkojen määrän laskuun. Vuosina 2017, 2018 ja 2021 koettiin kasvupyrähdykset. Ostovoimakorjattu bruttokansantuote henkilöä kohden kasvoi vuosien 2011 ja 2021 välillä noin 3 000 \$ huolimatta Euroopan unionin ja Yhdysvaltojen asettamista pakotteista, joskin niillä on ollut talouskasvua rajoittavaa vaikutusta, mikä huomataan tarkastellessa nimellishintaista bruttokansantuotetta. Tämä on laskenut yli 2000 USD vuodesta 2011. Vuonna 2022 bruttokansantuotteen oletetaan pienevän ja tämä kehitys oletettavasti jatkuu, mikä Ukrainan sota ei lopu.

Lähde: Maailmanpankki

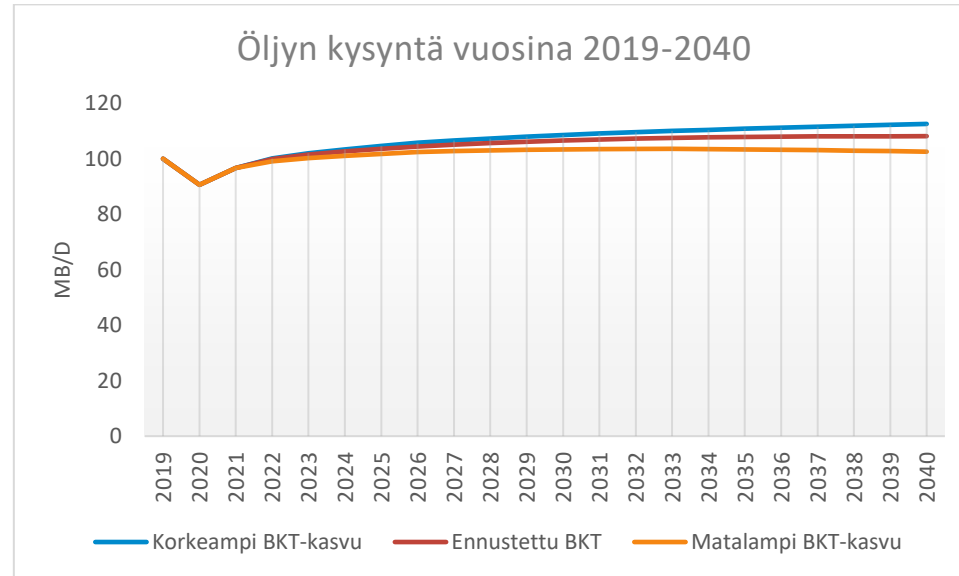
ÖLJYN HINNAN, VENÄJÄN BKT:N, INFLAATION JA RUPLAN EUROKURSSIN KEHITYS



Venäjän kansantalouden kehitys on yhä edelleen riippuvainen energian viennistä, minkä seurauksena öljyn hintakehitys korreloi Venäjän bruttokansantuotteen kanssa. Inflaatio on ollut keskimäärin 6,5 % vuodessa, mutta esimerkiksi vuonna 2015 peräti 15,5 %. Inflaatiouauhti hidastui vuosikymmenen loppua kohti ollen noin 4 %. Ruplan arvo suhteessa euroon heikentyi voimakkaasti (noin 7 %) Krimin valtauksen jälkeen.

Lähteet: OPEC, IMF, Suomen pankki

ÖLJYN KYSYNTÄENNUSTEET (OPEC)



Opecin ennusteissa öljyn kysyntää arvioidaan suhteessa oletettuun maailman bruttokansantuotteen kasvuun. Korkeimman bruttokansantuotteen kasvun mallissa öljyn kulutuksen oletetaan nousevan noin 13 % kun matalamman bruttokansantuotteen oloissa öljyn kulutuksen kasvu jää noin 3 %:iin.

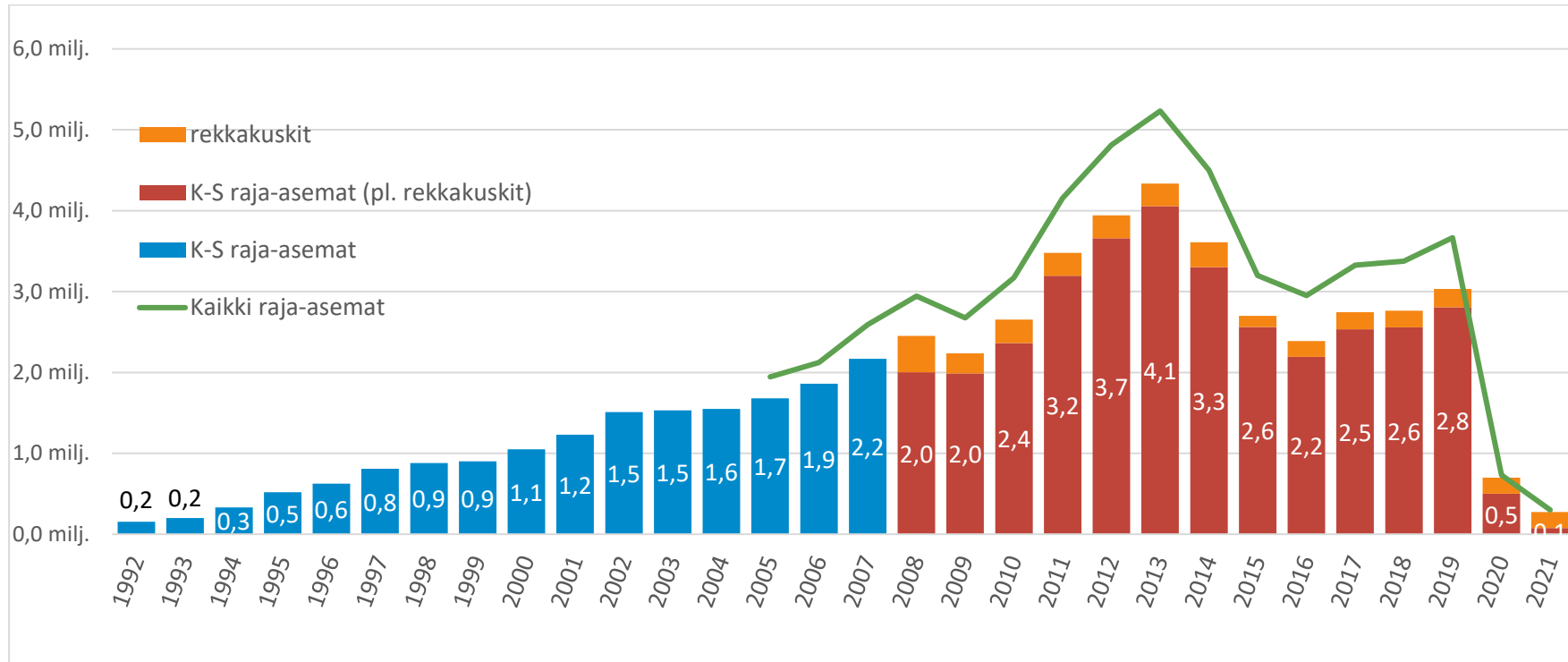
Kaikissa Opecin pitkän tähtäimen ennusteissa öljyn kysyntä kasvaa vain maltillisesti. Tämän takia Venäjän vientitulot eivät tule kasvamaan merkittävästi vuoteen 2040 mennessä, mikäli maa ei panosta muiden elinkeinojen kehittämiseen. OPEC:n ennusteissa ei myöskään huomioida Ukrainan sodan seurauksena vauhdittuvaa vihreää siirtymää, jossa pyritään hiilineutraaleihin yhteiskuntiin.

Lähde: OPEC World Oil Outlook (2022)

SUOMEEN MATKUSTAVIEN VENÄLÄISTEN PROFILOINTIA

Tässä osiossa tarkastellaan venäläisten Suomen-
matkailua: matkustajien asuinpaikkaa,
matkustustiheyttä, matkan syitä sekä kohteita
Suomessa.

VENÄLÄISTEN MATKUSTAJIEN MÄÄRÄT



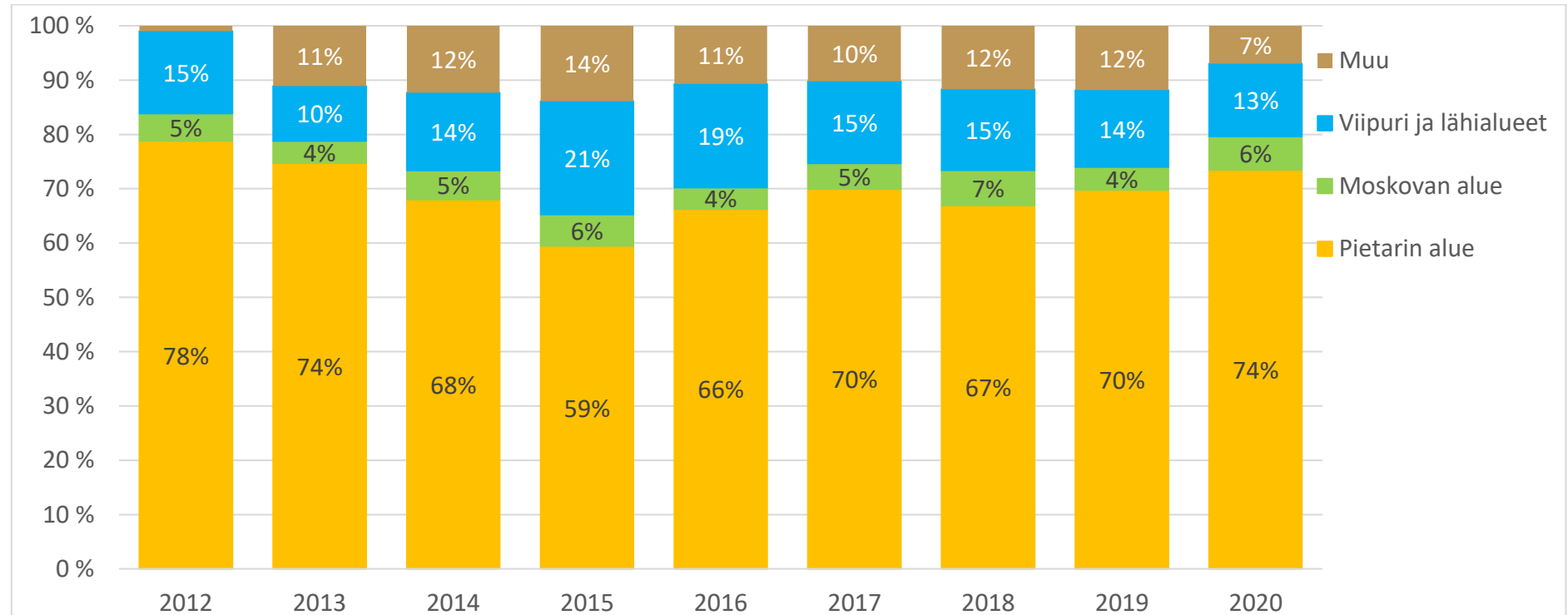
Lähde: Rajavartiosto

Venäläisten matkailijoiden määrää Kaakkois-Suomen raja-asemilla mitattiin vuoteen 2007 asti niin, että rekkakuskeja ei eroteltu kokonaismäärästä. Vuosien 2008 ja 2011 välisenä aikana rekkakuskit laskettiin erikseen. Selvityksessä on hyödynnetty pylväisiin merkittyä Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta tulleiden venäläisten matkailijoiden määrää, joka vuoteen 2007 asti sisälsi myös rekkakuskit.

Venäläisten tekemien matkojen määrä oli suurimmillaan vuonna 2013, joskin määrällisesti suurin kasvu tapahtui vuosien 2011 ja 2012 välillä. Vuonna 2014 öljyn hinta, sekä ruplan kurssi kääntyivät laskuun, joiden aiheuttamaa matkojen määrän vähenemistä Krimin valtauksen aiheuttamat pakotteet voimistivat. Heikoin vuosi oli 2016. Tästä eteenpäin matkailijamäärät nousivat vuosittain, kunnes koronapandemia rajoitti matkustamis-

ta sallien matkat ainoastaan perustelluista syistä. Koronarajoitukset loppuivat vuoden 2022 kesällä, mutta syksystä alkaen matkustamista on jälleen rajoitettu esimerkiksi vaikeuttamalla viisumien saamista. Matkustusmäärät tulevat tämän seurauksena olemaan vähäisiä niin kauan kuin sota jatkuu.

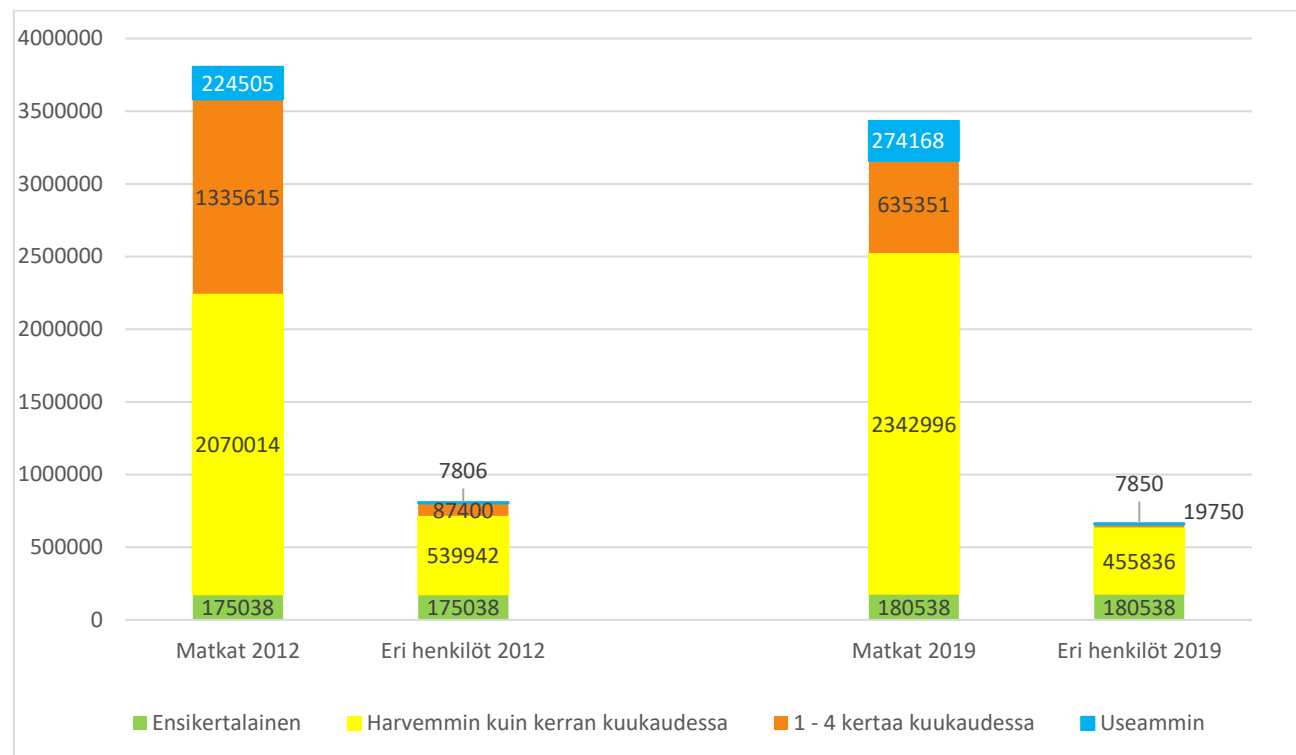
MATKUSTAJIEN ASUINPAIKKAJAKAUMA



Valtaosa Suomessa käyvistä venäläisistä asuu yhä edelleen Pietarissa. Viipurilaisten osuus Suomeen matkustavista kasvoi merkittävästi vuosien 2015 ja 2016 aikana kuitenkin niin, että vuodesta 2017 alkaen heidän osuutensa on ollut noin 15 %. Moskovalaisten osuus ei ole kasvanut merkittävästi, joskin vuonna 2018 se oli muita vuosia korkeampi eli 7 %.

Lähde: TAK Rajatutkimus 2012–2020

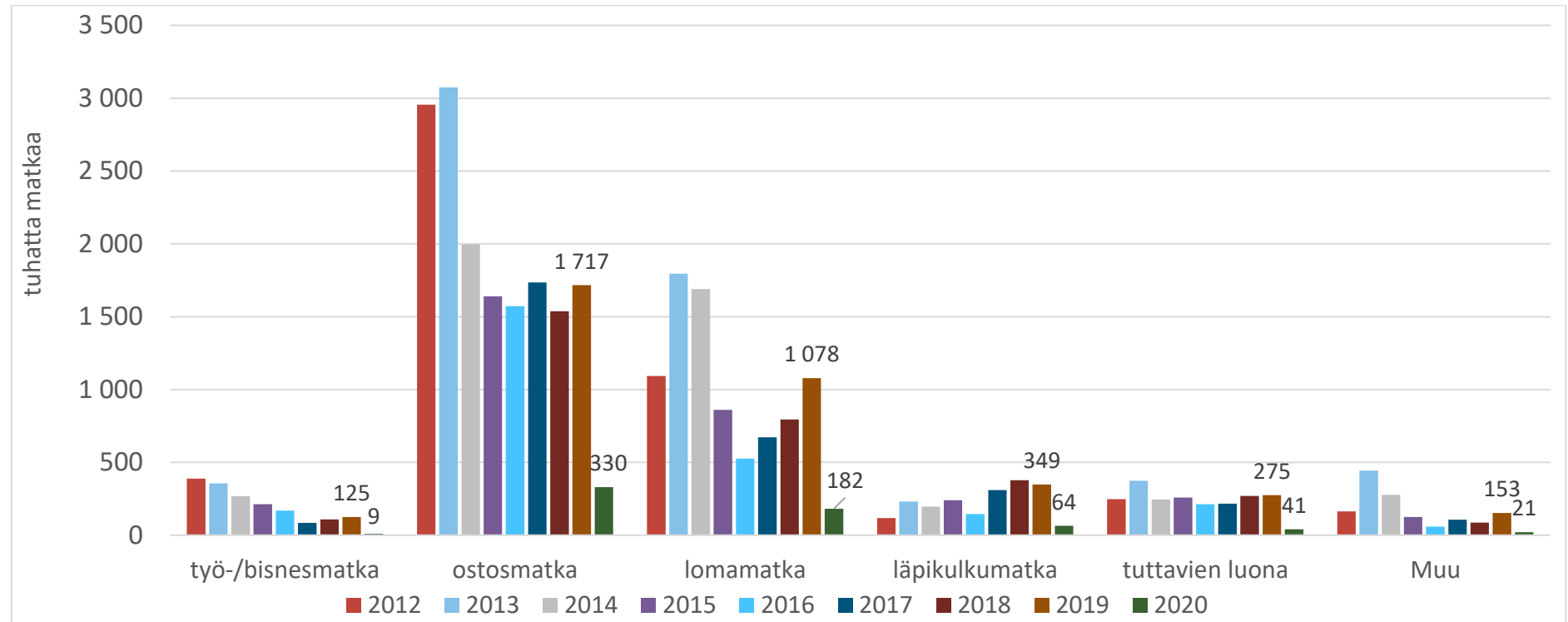
KUINKA USEIN SUOMESSA



Suomessa käyneet venäläiset tekivät vuoden 2019 aikana keskimäärin 5,2 matkaa Suomeen, kun vuonna 2012 tehtiin 4,7 matkaa. Suomessa kävi noin 700 000 eri henkilöä. 1–4 kertaa kuukaudessa käyneiden määrä on pienentynyt muita enemmän ja vastaavasti harvemmin kuin kerran kuukaudessa käyvien osuus nousut.

Lähde: TAK Rajatutkimus 2012 ja TAK Rajatutkimus 2019

MATKAN TARKOITUS SUOMEEN TEHTYJEN MATKOJEN MÄÄRÄT

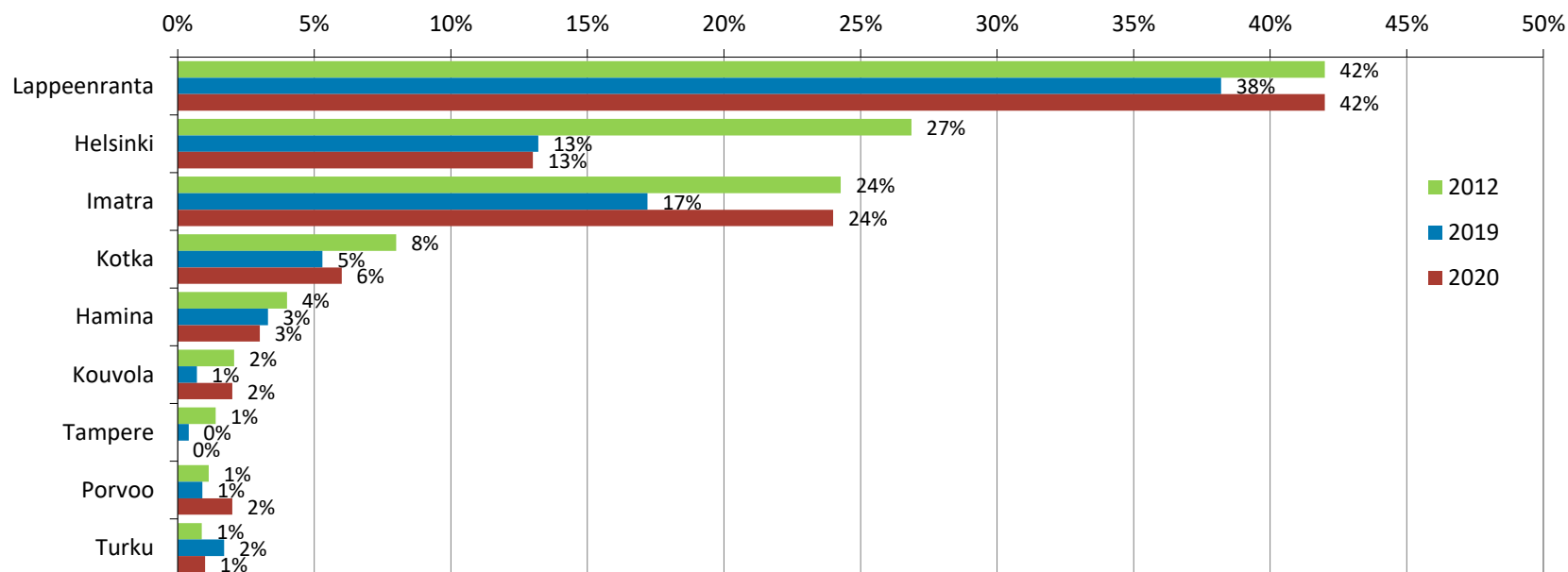


Läpikulkumatkojen määrä on noussut jonkin verran ja tuttavien luona vierailut säilyneet pääosin ennallaan. Ostosmatkojen osuus kaikista matkoista on hieman laskenut, mutta ylipäätään muutokset ovat olleet vähäisiä. Vuoden 2020 aineistosta valtaosan muodostavat ennen koronapandemiaa alkuvuodesta tehdyt rajahaastattelut, jolloin siitä ei voida vetää johtopäätöksiä korona-ajasta.

Lähde: TAK Rajatutkimus 2012–2020

MATKUSTAMINEN KAAKKOIS-SUOMEN SEUTUKUNNILLE

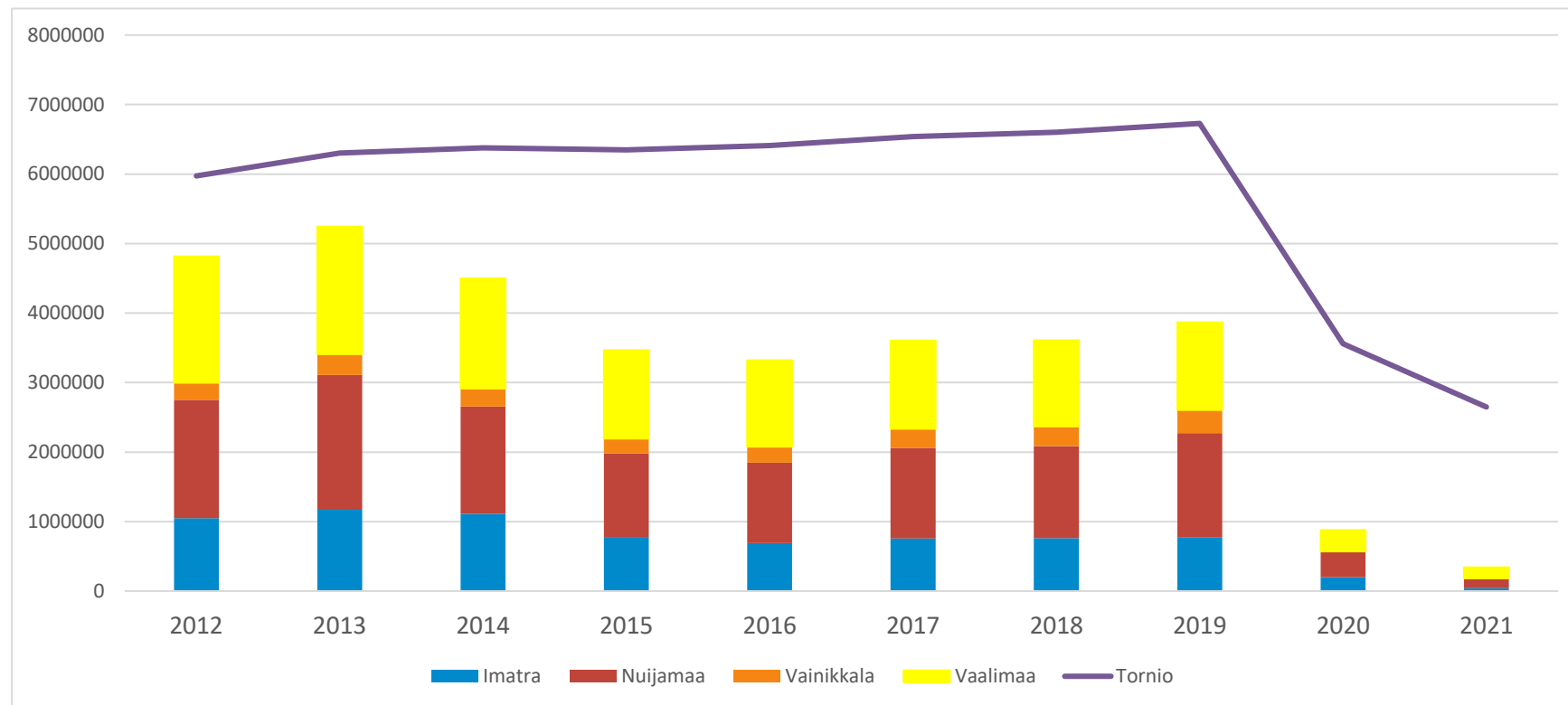
Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta Suomeen saapuneiden venäläisten matkustaminen Etelä-Karjalan seutukunnille ja muutamaa vertailukuntaan on jakautunut seuraavasti:



Lappeenrannan osuus venäläismatkailijoista on pysynyt varsin vakaana. Sen sijaan Imatran osalta on vaihtelua, joskin vuosien 2012 ja 2020 osuudet ovat yhtä suuret. Vuoden 2020 aineistosta valtaosan muodostavat ennen koronapandemiaa alkuvuodesta tehdyt raja-haastattelut. Imatran suurta osuutta selittänee tämän takia vuoden tammikuussa tehdyt ”joulumatkat”.

Lähde: TAK Rajatutkimus 2012 ja 2019–2020

MATKUSTAJAMÄÄRÄT KAAKKOIS-SUOMEN JA TORNION RAJA-ASEMILLA - SUOMEEN SAAPUNEET MATKUSTAJAT



Liikenne Tornion raja-aseamalla on vilkkaampaa kuin Suomen ja Venäjän välisillä raja-aseilla, joskin vuosina 2012–2013 yhteenlasketut Kaakkois-Suomen raja-asemien matkailijamäärät olivat lähellä Torniota. Vuodesta 2014 alkaen ero kasvoi merkittäväksi. Koronapandemia vaikutti voimakkaasti kaikkien raja-asemien liikenteeseen.

Lähteet: Pohjoinen Tullipiiri ja Kaakkois-Suomen rajavartiosto

MATKUSTAJAPOTENTIAALIN ARVIOINTIA

Tässä osiossa arvioidaan, onko venäläisten Suomen-
matkailussa vielä kasvupotentiaalia.

MATKUSTAMISEEN VAIKUTTAVISTA TEKIJÖISTÄ

- **Venäjän talouskasvu**

- Venäjän talouskasvu on kääntynyt negatiiviseksi Ukrainan sodan seurauksena, joskin Krimin valtauksen aiheuttamilla pakotteilla oli aiemmin kasvua jonkin verran hidastava vaikutus. Venäjälle asetettujen uusien sanktioiden ja muiden sodan aiheuttamien vaikutusten merkitystä talouden rakenteisiin on hyvin vaikea arvioida tilanteessa, jossa sodan kesto ja lopputulos ei ole tiedossa. Yleinen käsitys kuitenkin on, että mitä kauemmin sota kestää, sitä syvemmas Venäjän talous vajoaa ja toisaalta teknologian vientikielto maahan vaikeuttaa tuotannon modernisointia.
- Edellä mainitun takia luotettavia arvioita Venäjän pitkän ajanjakson talouskasvusta ei ole olemassa.
- Sanktioiden seurauksena monia länsimaisia tuotteita ei saa enää Venäjältä. Tämä saattaa jopa nostaa kiinnostusta matkustaa ostoksille Suomeen, mutta käytössä olevat rajoitukset koskien Schengen-viisumeilla matkustamista turismitarkoituksessa estävät matkailun lukuun ottamatta erityisryhmiä, kuten Euroopan unionin alueella asuvien perheenjäseniä, opiskelijoita, asunnon tai kiinteistön Suomessa omistavia ja työmatkalaisia.

- **Ruplan kurssi**

- Ruplan kurssi romahti Ukrainan sodan seurauksena, mutta Venäjän pankin toimet saivat sen vakautumaan kevään 2022 aikana. Kuitenkaan tällä hetkellä Euroopan keskuspankki (EKP) ei ilmoita euron ja ruplan välistä valuuttakurssia johtuen vallitsevista markkinaolosuhteista. Tämä yhdessä muiden Ukrainan sodasta johtuvien seurausten kanssa tekee ruplan ja euron välisen tulevaisuuden valuuttakurssin arvioimisen mahdottomaksi.

- **Rajaliikennettä rajoittavat tekijät**

- Suomi rajoittaa venäläisten maahanpääsyä turismitarkoituksessa
- Mahdolliset uudet kutsunnat Venäjän armeijaan saattavat sulkea rajan myös Venäjältä ulkomaille
- Pakotteet koskevat myös matkailijoiden ostoksia ja Suomen tulli suorittaa säännöllisiä tarkastuksia.
- Myös Venäjä rajoittaa tavaroiden maahantuontia tullisäädöksin

ARVIO MATKUSTAJAPOTENTIALISTA ERI ALUEILTA

Alue	väkiluku	Arvio matkustajapotentiaalista
Pietari	n 5 milj.	Pietari säilyttäneenä asemansa potentiaalisimpana lähtöalueena, mikäli Suomen ja Venäjän välinen raja avataan matkailijoille. Pietarilaisten osuus matkailijoista on ollut noin 60–80 % viimeisen kymmenen vuoden aikana. Pietarilaisten asenteet Suomea kohtaan ovat todennäköisesti pakotteista ja Venäjän propagandasta huolimatta positiivisempia kuin muualla Venäjällä, osittain koska monella siellä asuvalla on omakohtaista kokemusta Suomen matkoista.
Viipuri	n. 80 000	Matka Viipurista Lappeenrantaan on vain 50 km ja Imatralle sekä Virolahdelle runsaat 70 km. Viipurilaisten osuus matkoista Suomeen oli Krimin valtauksen jälkeen peräti noin 20 %, mutta laski jonkin verran vuosikymmenen loppua kohti.
Svetogorsk	n. 16 000	Imatran etäisyys Svetogorskista on vain 7 km, mikä helpottaa svetogorskilaisten pendelöintiä Suomen puolella. Kaupungin väestömäärä on kuitenkin pieni ja tulotaso yhä edelleen alhainen.
Muu Viipurin piiri	n. 100 000	Etäisyys Suomeen lyhyt, kulkuyhteydet paikoin heikohkot. Väestön tulotaso yhä edelleen alhainen.
muu alue Leningradin	1,5 milj.	Laatokan Itäpuoliset ja Suomenlahden eteläpuoliset alueet ovat jo suhteellisen kaukana Suomen rajasta ja varsinkin useita kertoja vuodessa tapahtuva ostosmatkailu näiltä alueilta on epätodennäköistä.
Moskova	11,51 milj.	Moskova on ostosmatkailun näkökulmasta kaukana Suomesta, mutta markkinana suuri. Automatkailun osalta tietyt yhteydet Pietariin ja sitä kautta Suomeen ovat parantuneet viimeisen kymmenen vuoden aikana. Lentoyhtiöiden osalta kilpailu rajojen ollessa auki olisi kovempaa muiden kohteiden kanssa. Mikäli matkustaminen alkaa uudelleen, markkinointia tullaan tekemään Moskovaan jo pelkästään sen takia, että kaupungissa tulotaso on muuta maata korkeampi. Moskovalaisten osuus Suomen matkoista on kuitenkin pysynyt 4–7 % tasolla viimeiset kymmenen vuotta niin, että vuosittaista vaihtelua on ollut runsaasti.

ASiantuntijoiden arviot Venäjän talouden ja matkailun kehityksestä

Tässä osiossa tarkastellaan asiantuntijoiden näkemyksiä siitä, miten Venäjän talous ja venäläisten matkailu Suomeen tulee kehittymään.

ASiantuntijahaastatteluihin osallistuneet

- Tutkijatohtori Olga Hannonen (Itä-Suomen yliopisto)
- Professori Kari Liuhto (Turun yliopisto)
- Avainasiakaspäällikkö Alexandra Shakhnovich (Business Finland)
- Markkinointipäällikkö Sergei Shkurov (Business Finland)
- Professori Veli-Pekka Tynkkynen (Helsingin yliopisto)

UKRAINAN SODAN VAIKUTUKSET

- Asiantuntijahaastatteluissa nousi esille kolme mahdollista seurausta Ukrainan sodan seurauksena. Ensinnäkin sota saattaa johtaa Venäjän sisäiseen kehityksen osalta kaaokseen. Toisaalta vaikka Venäjä sisäisesti säilyisi yhtenäisenä, se saatetaan eristää muusta (läntisestä) maailmasta vuosikausiksi. Kolmas vaihtoehto on johdon vaihtuminen, mikä voi olla jopa ainoa mahdollisuus tilanteen nopeaan palautumiseen ennalleen. Tässä raportissa myöhemmin esiteltävistä skenaarioista ensimmäinen edellyttäisi sodan nopeaa loppumista, jotta se toteutuisi esitetyssä aikataulussa. Skenaariot 2 ja 3 pohjautuvat ajatukseen, että Venäjä eristetään joko vuoteen 2030 tai 2040 asti. Kaaos Venäjällä voi johtaa arvaamattomiin seurauksiin ja Venäjän talouden täydelliseen romahtamiseen, eikä mikään tässä hyödynnetyistä skenaarioista vastaa tätä tilannetta. Oletettavasti matkailua ei tässä tilanteessa ole ollenkaan tai se on hyvin vähäistä.
- Vallan vaihtuminen Venäjällä saattaisi lopettaa Ukrainan sodan, mutta näköpiirissä ei ole demokraattista hallintoa. Sodan päättäminen voisi kuitenkin johtaa siihen, että pakotteita höllennettäisiin ja matkustaminen Suomeen olisi jälleen mahdollista samoilla ehdoilla kuin ennen vuotta 2020. Skenaariossa 1 on oletettu pakotteiden loppuvan vuonna 2025, mutta matkailijamäärä laskettiin myös tilanteelle, jossa pakotteet jatkuvat, mutta ne ovat samankaltaisia kuin vuosina 2014–2021.
- Sodan jatkuessa myös pakotteiden ja matkailun rajoitusten uskotaan pysyvän yllä, mutta sodan päättymisen jälkeen matkustusrajoituksia saatetaan höllentää nopeastikin, vaikka pakotteet jatkuisivat. Länsivaltojen pyrkimys on ollut kohdistaa pakotteet Ukrainan sotaan vaikuttaneisiin henkilöihin, kun taas ”tavalliselle venäläiselle” saatetaan haluta tarjota mahdollisuus nähdä omin silmin tilanne muissa maissa.

VENÄJÄN TALOUS

- Ukrainan sota on vahingoittanut Venäjän taloutta merkittävästi, mutta romahduksesta ei voida puhua. Raaka-aineiden ja erityisesti fossiilisten polttoaineiden vienti on jatkunut, joskin lännen pakotteet rajoittavat vientiä koko ajan enemmän. Raaka-aineille on muita markkinoita, mutta niille maksettava hinta saattaa jäädä alhaisemmaksi. Taloudellisen tilanteen heikentyminen johtaa köyhyyden merkittävään lisääntymiseen ja keskiluokan suhteellisen aseman heikentymiseen. Pakotteiden vaikutusta vähentää raaka-aineiden kysyntä maailmanmarkkinoilla, mikäli niiden vientiä ei estetä kokonaan, mikä on epätodennäköistä. Toisaalta Venäjän talous on ollut merkittävästi sidottu Eurooppaan, minkä takia viennin painopisteen siirtäminen muualle ei ole helppoa. Myös Venäjän sisäiseen tilanteeseen liittyvä mahdollinen talouden romahtaminen muuttaisi tilannetta radikaalisti.
- Mikäli Ukrainan sota päättyisi nopeasti, taloudellinen tilanne ei olisi muuttunut merkittävästi ja oletettavasti keskiluokkaiset venäläiset olisivat yhä kiinnostuneita matkailusta.
- Ukrainan sota on nopeuttanut Euroopan vihreää siirtymää pois fossiilisesta energiasta, mikä osaltaan vaikuttaa Venäjän talouteen myös jatkossa sodan päättymisen ajankohdasta riippumatta. Tätä ei ole pystytty täysimääräisesti huomioimaan skenaarioissa.
- Venäjän talouden vaikeudet ja osittain sanktiot saattavat lisätä joidenkin Suomesta saatavien tarvikkeiden kysyntää, mikäli hintataso on Suomessa halvempi tai saatavuus on parempi. Tämän kysynnän ennakoiminen on kuitenkin vaikeaa.

MATKAILU

- Venäjän talouden vaikeudet eivät välttämättä johda kiinnostuksen laskuun matkustaa Suomeen. Voi käydä niin, että esimerkiksi ylempi keskiluokka kiinnostuu uudelleen Suomeen matkustamisesta taloudellisen aseman heikentymisen myötä, eivätkä kauemmas suuntautuvat matkat vedä enää niin hyvin.
- Matkustaminen ulkomaille on Venäjällä yleistä vain keskiluokan ja ylemmän keskiluokan parissa. Suurin osa venäläisistä ei ole matkustanut ulkomaille. Ukrainan sodan taloudelliset seuraukset, mikäli Venäjä ei romahda, heikentävät mutta eivät romahduta keskiluokan asemaa, minkä takia matkustushalujen voidaan olettaa säilyvän.
- Ukrainan sota vaikuttaa venäläisten asenteisiin Suomea kohtaan. Jos Ukrainan sota loppuu pian, venäläisten asenteet suomalaisia kohtaan tuskin muuttuvat merkittävästi. Jos taas sota jatkuu, asenteet saattavat kääntyä negatiivisiksi yleisellä tasolla. Matkaileva keskiluokka saa kuitenkin

tietoa monipuolisemmin kuin muu väestö, mikä saattaa pitää asenteita positiivisempina. Kärjistäen voidaan sanoa, että asenteiden muuttuminen koskee pääasiassa niitä, jotka eivät muutenkaan matkustaisi Suomeen. Monella Pietarin seudulla asuvalla on myös omakohtaista kokemusta Suomesta, eikä asenteet matkustamiseen riipu pelkästään venäläisten tiedotusvälineiden antamasta kuvasta.

- Suomalaisten asenteet venäläisiä kohtaan muuttuvat sodan myötä negatiivisemmaksi. Mitä kauemmin sota kestää, sitä suurempi vaikutus sillä on asenteisiin. Myös tällä voi olla vaikutusta venäläisten matkustushalukkuuteen, jos he kokevat olevansa ei-toivottuja vieraita Suomessa käydessään. Tilanteen mahdollisesti normalisoituessa matkailun kasvun kannalta olisi tärkeää, että venäläisiin ei kohdistuisi häirintää heidän vieraillessaan Suomessa.
- Matkailun palautumista voi hidastaa myös se, että diplomaattisia yhteyksiä ja konsulitoimintaa Venäjällä on vähennetty. Tämän takia esimerkiksi viisuminen hankkiminen saattaa olla vaikeaa rajan avautuessa, mikä osaltaan hidastaa matkailun kasvua.
- Ostosmatkailuun vaikuttavat myös pakotteiden taso. Vaikka matkustaminen sallittaisiin, esimerkiksi nyt voimassa oleva luksustavaroiden vientikielto EU-maista Venäjälle saattaa vähentää hieman kiinnostusta ostosmatkailuun verrattuna tilanteeseen, jossa niiden vieminen olisi sallittua.

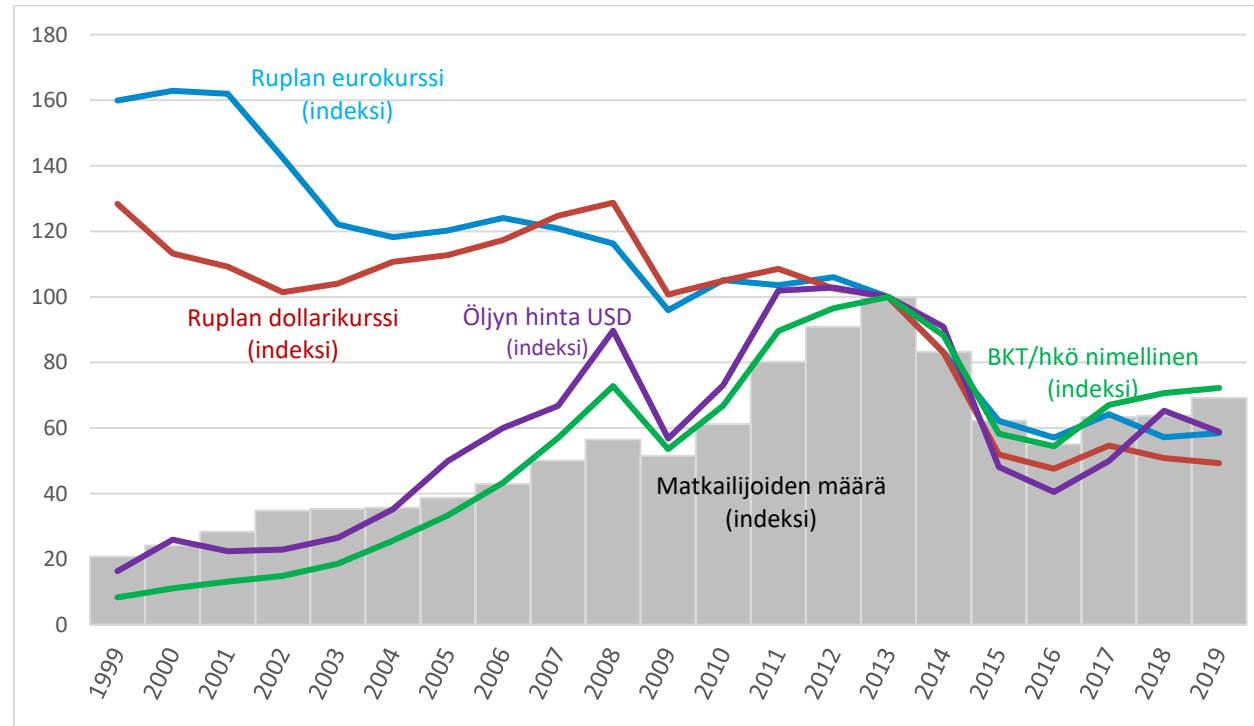
VENÄLÄISTEN SUOMEN-MATKOJEN KEHITYSENNUSTEET

Tässä osiossa muodostetaan matkustajamäärien
kasvuennustemalleja.

AINEISTOANALYYSIA

- Venäläisten matkojen määrän kehitystä mallinnettiin regressionanalyysillä vuositason aineistoja käyttäen. Malleja luotiin useita niin, että matkojen määrää selitettiin bruttokansantuotteella henkilöä kohti, ruplan euro- ja dollarikursseilla, öljyn hinnalla ja öljyn kysynnällä. Öljyn hinnasta käytettiin Brent-laadun hintoja, josta oli saatavissa ennuste, vaikka Venäjän tuottama öljy hinnoitellaan hieman eri tavalla. Öljylaatujen hinnat ovat kuitenkin voimakkaasti sidoksissa toisiinsa ja kehitys on yhtenevä. Riittävän pitkän aineiston saatavuuden takia matkojen määrät laskettiin Kaakkois-Suomen rajan yli tulleiden venäläismatkailijoiden mukaan.
- Koska ainoastaan öljyn hinnasta ja kysynnästä oli saatavissa ennusteita, lopulta päädyttiin yksinkertaiseen malliin, jossa matkojen määrää selitetään ennustetulla öljyn hinnalla sekä Venäjälle asetetuilla sanktioilla. Öljyn kysynnän merkitys matkojen määrän oli vähäinen johtuen ennustetusta kysynnän stabiilisuudesta sekä siitä, että kysyntä vaikuttaa myös hintaan. Öljyn hinta ja sanktiot selittävät 87 prosenttia matkojen määrän vaihtelusta.
- Aiemmasta tutkimuksesta poiketen laskelmat on tehty hyödyntäen Kaakkois-Suomen raja-asemien tilastoja. Tämä sen takia, että näin saatiin riittävän pitkiä yhtenäisiä aikasarjoja, jotta muuttujien välisiä yhteyksiä voitiin arvioida vuosiaineistoista.

VENÄLÄISTEN MATKOJEN MÄÄRÄ (K-S RAJA-ASEMAT) SELITTÄVÄT TEKIJÄT

**Lähteet**

BKT: World Bank

Matkojen määrä: TAK Rajatutkimus
Ruplan euro- ja dollarikurssi: Suomen pankki

Öljyn hintaennuste: U.S. Energy Information Administration (EIA)

Öljyn kysyntä ja hinta: World Bank Commodity Price Data

Öljyn kysyntäennuste OPEC World Oil Outlook 2045

Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta Suomeen tulleiden venäläisten määrä korreloi voimakkaimmin henkilöä kohti lasketun bruttokansantuotteen (nimellinen USD) kanssa. Hieman pienempi korrelaatio on öljyn hinnalla (USD). Myös valuuttakurssit korreloivat vuodesta 2013 eteenpäin merkittävästi. Paras selitysaste saataisiin regressiomallilla, jossa matkailijoiden määrää selitettäisiin BKT/henkilö yhdistettynä valuuttakursseihin. Nämä selittävät yhdessä 92 % matkailijamäärän vaihtelusta. Näistä ei kuitenkaan ole saatavilla luotettavia ennusteita vuoteen 2040, minkä takia matkailijamäärää selitetään ennustetulla öljyn hinnalla (USD). Malleja testattaessa kokeiltiin myös öljyn kysynnän vaikutusta, mutta sen merkitys oli vähäinen, koska kysynnän on ennustettu olevan varsin vakaa jatkossa. Öljyn hinta selittää 81 % matkailijamäärän vaihtelusta ja kun siihen yhdistää sanktiot, selitysaste on 87 %.

Kaaviossa indeksi on laskettu niin, että vuosi 2013=100. Venäläistren matkojen määrä Suomeen on ollut kaikkein korkein kyseisenä vuonna.

MATKUSTUSTIHEYS JA MATKOJEN MÄÄRÄN KASVU

- Alla olevassa taulukossa on tarkasteltu, kuinka suuri osa Suomessa käyneistä eri henkilöistä on ollut ensikertalaisia, harvemmin kuin kerran kuukaudessa matkustaneita, 1–4 kertaa kuukaudessa käyneitä ja vähintään kerran viikossa matkustavia sekä kuinka monta kertaa he keskimäärin vierailivat Suomessa vuoden aikana.

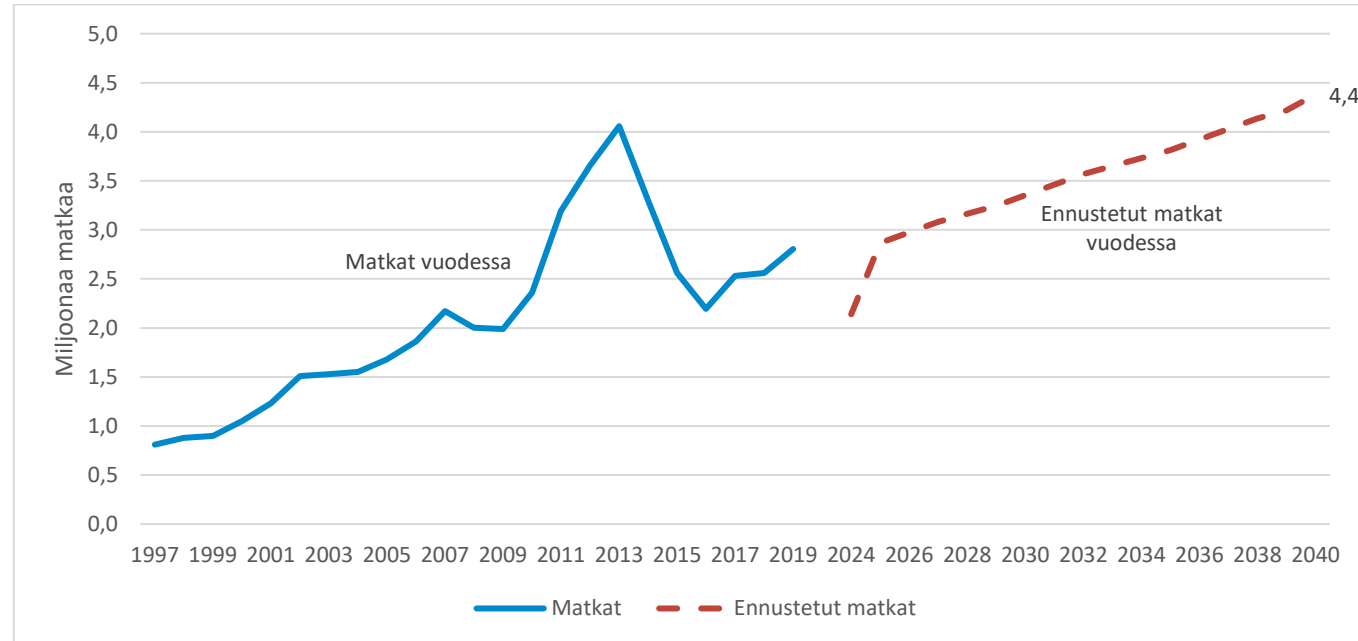
	2011		2018		2019	
	% eri henkilöistä	Keskiarvo (matkaa/v.)	% eri henkilöistä	Keskiarvo (matkaa/v.)	% eri henkilöistä	Keskiarvo (matkaa/v.)
ei ole käynyt aiemmin	21,9 %	1	25,2 %	1	26,0 %	1
harvemmin	68,2 %	5	70,0 %	4	70,7 %	5
1–4 krt / kk	9,5 %	22	4,2 %	28	3,0 %	31
vähint. kerran viikossa	0,3 %	122	0,5 %	96	0,3 %	115

- Ensikertalaisten osuus on kasvanut jonkin verran vuodesta 2011. Vastaavasti 1–4 krt / kk matkustavien ja vähintään kerran viikossa tulevien osuudet ovat pienentyneet. Sen sijaan harvemmin kuin kerran kuukaudessa tulevien osuus on säilynyt lähes muuttumattomana.
- Myös matkojen määrien keskiarvot ovat säilyneet kohtuullisen vakaina. Kovin selkeitä trendejä ei ole nähtävillä lukuun ottamatta 1–4 krt / kk käyvien osuuden vähenemistä.

ENNUSTEET MATKAILIJAMÄÄRIEN KASVULLE VUOTEEN 2040

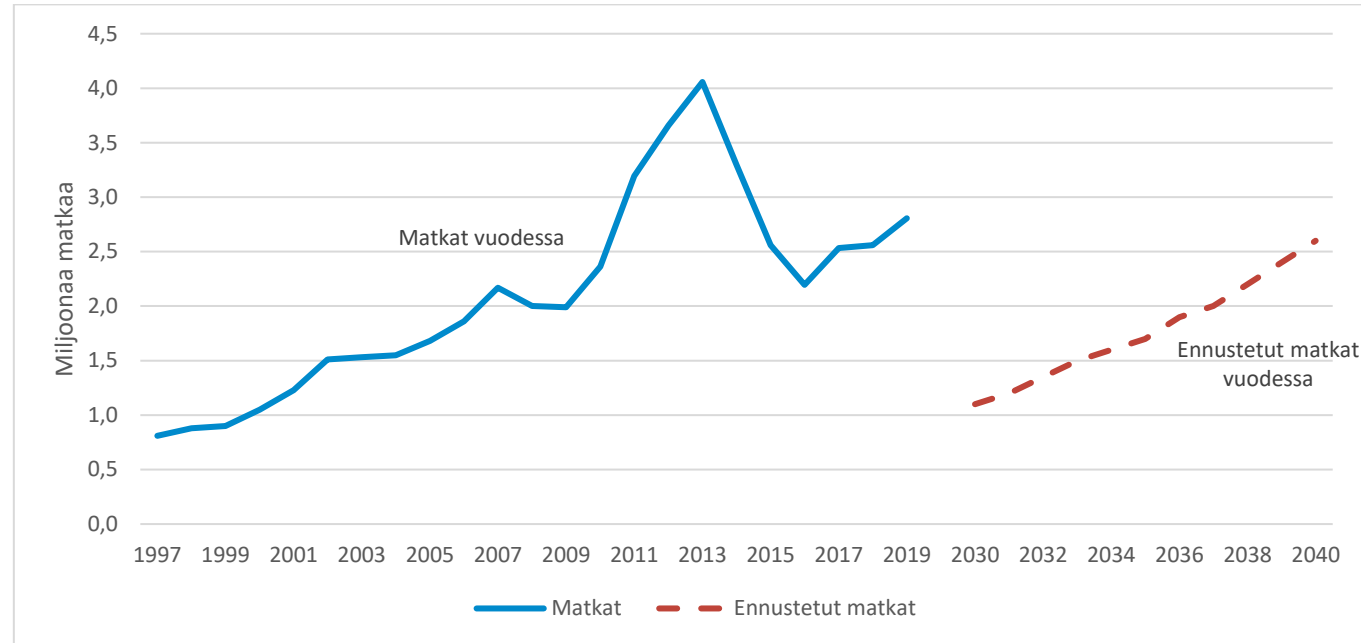
- Ennusteet venäläisten Suomen-matkojen määrän kasvulle perustuvat seuraaviin havaintoihin:
 1. Venäjän talouden riippuvuus fossiilisista polttoaineista on säilynyt
 - Venäjän talouden kehitys on voimakkaasti sidoksissa raaka-aineiden vientiin sekä fossiilisten polttoaineiden ja erityisesti öljyn tuotantoon. Muu teollisuus tai palvelualat eivät ole yhtä kehittyneitä.
 - Öljyn kysyntä ei kasva vuoteen 2040 mennessä enää yhtä nopeasti kuin aikaisemmin, mikä vaikuttaa myös öljyn hintatasoon, joka kasvaa vain maltillisesti.
 - Käynnissä oleva Ukrainan sota nopeuttaa ns. vihreää siirtymää, mutta sitä ei ole huomioitu laskelmissa. Toisaalta siinä ei ole myöskään huomioitu, että mikäli Ukrainan sota päättyisi nopeasti, Venäjä voi lähteä kehittämään teollisuuttaan ja palvelusektoria, mistä ei tällä hetkellä juurikaan ole merkkejä.
 - Ukrainan sodan loppuminen lähiaikoina vaikuttaa epätodennäköiseltä raporttia kirjoitettaessa, mutta esimerkiksi vallan vaihtuminen Venäjällä voi muuttaa tilannetta nopeasti.
 - Monet aiemmassa tutkimuksessa huomioidut asiat, kuten valuuttakurssit, tulotason vaihtelut eri Venäjän alueilla ja matkojen sisällölliset muutokset on jouduttu jättämään mallinnuksesta pois, koska niistä ei ole saatavilla ennusteita Ukrainan sodan takia ja/tai viimeisen vuosikymmenen kehityksestä ei ole johdettavissa selkeitä trendejä
 2. Venäläisten ja erityisten Pietarissa asuvien halukkuuden matkustaa Suomeen ei oleteta muuttuvan ratkaisevasti, mikäli sota päättyy nopeasti.
 - Tilanne voi kuitenkin olla erilainen, mikäli vihollisuudet tai Venäjän eristäytyminen länsimaista jatkuu pitkään.
 3. Tilanne on poikkeuksellinen Ukrainan sodan takia.
 - Asiantuntijoiden mielestä selvityksen tuloksia kannattaisi arvioida uudelleen Ukrainan sodan päättymisen jälkeen ja katsoa kuinka realistisia ennusteet ovat.
 - Skenaario 1 tulee nähdä eräänlaisena maksimina, mikäli sota päättyy nopeasti, eikä Venäjän talous vahingoitu pahasti, mutta riippuvuus öljyteollisuudesta säilyy.
 - Skenaario 2:ssa oletuksena on, että Venäjän talous on vahingoittunut merkittävästi sodan ja sanktioiden seurauksena ja elintaso on laskenut vuosituhannen vaihteen tasolle.

SKENAARIO 1 – ITÄRAJA AVAUTUU VENÄLÄISTEN OSTOSMATKAILIJOIDEN OSALTA VUONNA 2023



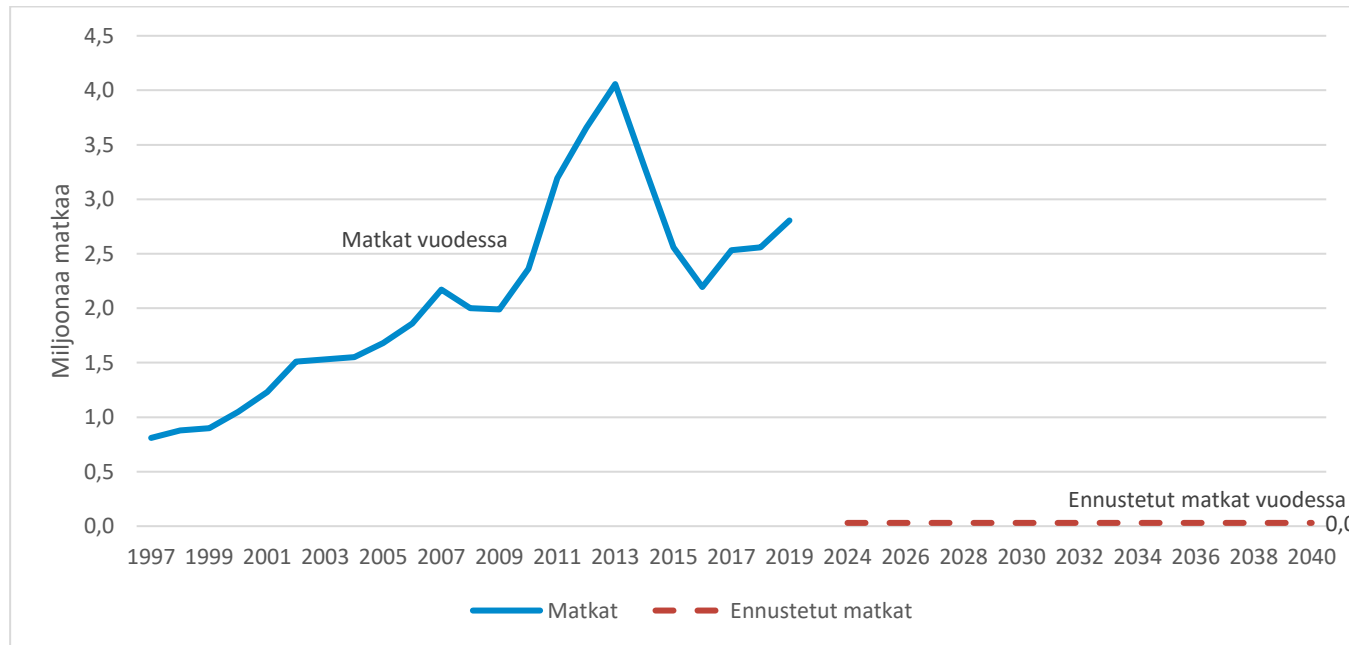
- Ennustuksessa on hyödynnetty tilastoja Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta maahan tulevista venäläisistä.
- Tässä skenaariossa oletetaan, että
 - Venäjän raja avautuu vuonna 2023 ja matkailukäytännöt ovat palautuneet normaaliksi vuonna 2024.
 - Venäjän talouden riippuvuus öljynviennistä säilyy.
 - Muiden matkailuun vaikuttavien tekijöiden oletetaan säilyvän ennallaan eikä esimerkiksi matkustushalukkuudessa ole muutoksia.
- Käyrän funktio on $Y_n = 0,896 + 0,027 \cdot X_1 + -0,647 \cdot X_2$ missä on X_1 on öljyn hinta ja X_2 dikotominen muuttuja Venäjälle asetetuista sanktioista. Ennen vuotta 2014 X_2 saa arvon 0 ja vuodesta 2014 eteenpäin arvon 1. Laskelmassa sanktioiden on oletettu päättyvän vuonna 2025. Malli selittää matkojen vaihtelusta 87 %.
- Ennusteen mukaan vuonna 2040 venäläiset tekisivät noin 4,4 miljoonaa matkaa vuodessa Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta. Mikäli sanktiot jatkuvat, mutta ne eivät kohdistu öljyyn, matkoja tehdään 3,7 miljoonaa.

SKENAARIO 2 – ITÄRAJA AVAUTUU VENÄLÄISTEN OSTOSMATKAILIJOIDEN OSALTA VUONNA 2030



- Tässä skenaariossa oletetaan, että
 - Venäjän raja avautuu vuonna 2030
 - Venäjän talous on kärsinyt Ukrainan sodasta ja sille asetetuista pakotteista merkittävästi
 - Raja on avattu niin, että matkustaminen ja ostosten vieminen Venäjälle on mahdollista
 - Venäjän kansantalous on heikentynyt voimakkaasti talouspakotteiden ja eristämisen/eristämispolitiikan seurauksena.
 - Länsimaisten yritysten vetäytymisen ja talouspakotteiden seurauksena venäläisten tarve ostoksille länsimaassa on merkittävä, vaikka läheskään kaikille matkustaminen ei ole mahdollista taloudellisen tilanteen vuoksi. Kuitenkin kysyntä ostosmatkailulle Suomen puolelle on merkittävä, mikä näkyy kohtuullisen suurina kasvuprosentteina, mutta matkojen kokonaismäärä vuonna 2040 jää alhaisemmaksi kuin huippuvuosina.
- Käyrä on laskettu vuosien 2000–2010 välisen kehityksen pohjalta kuitenkin niin, että vuoden 2008 taluskriisin merkitys on poistettu.
- Vuonna 2040 venäläiset tekevät 2,6 miljoonaa matkaa, mikä on hieman vähemmän kuin vuonna 2018

SKENAARIO 3 – ITÄRAJA PYSYY KOKONAAN KIINNI VENÄLÄISTEN OSTOSMATKAILIJOIDEN OSALTA VUOTEEN 2040 ASTI

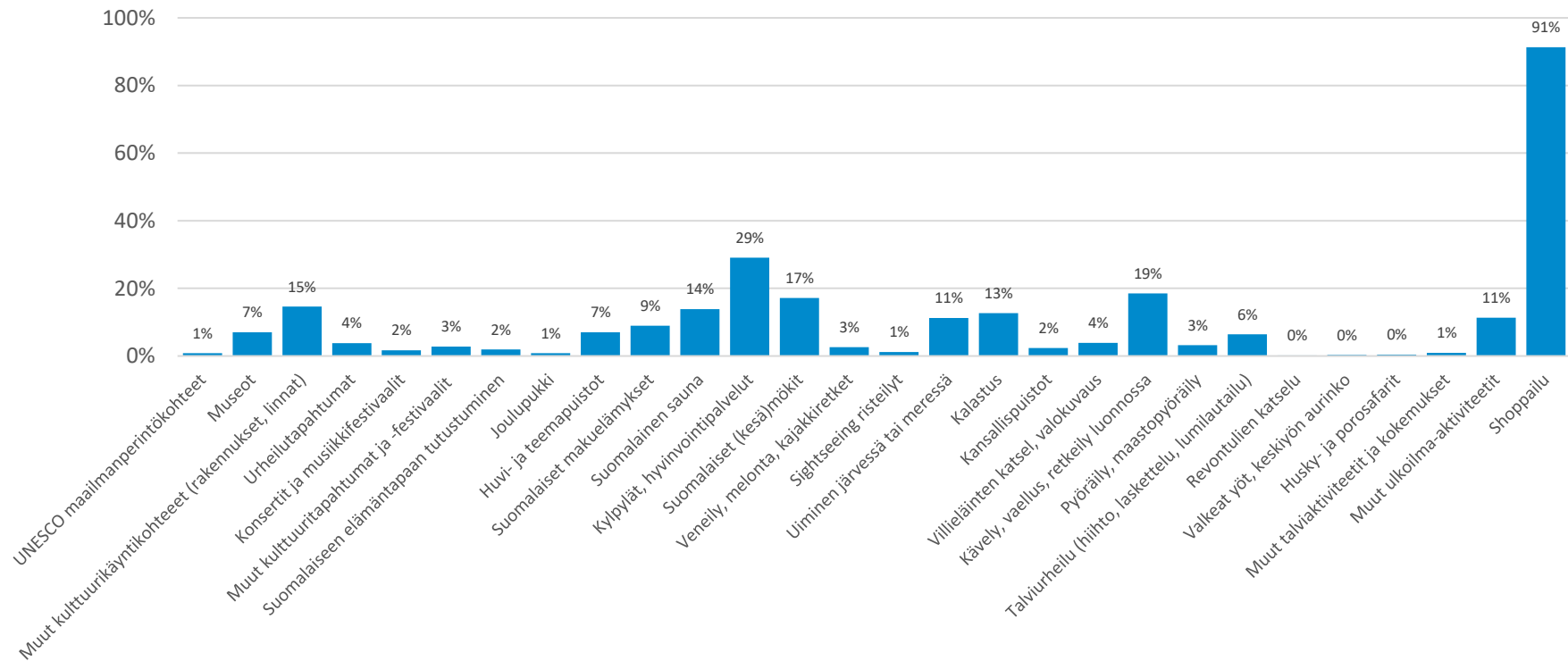


- Tässä, skenaariossa oletetaan, että:
 - Itäraja pysyy kiinni vuoteen 2040 asti ja Suomeen pääsee vain erityisistä nykyisen käytännön mukaisesti määritellyistä syistä.
 - Matkustajaliikenne ei lakkaa kokonaan, mutta matkojen määrä on huomattavan pieni verrattuna aiempiin vuosiin.
 - Esimerkiksi koronapandemian aikana rajan ylityksen ollessa mahdollista vain perustelluista syistä vuonna 2021 Suomeen tehtiin Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta noin 100 000 matkaa kun rekkoja ja niiden kuskeja sekä Suomessa asuvia venäläisiä ei huomioida. Näistä oletettavasti noin puolet kävi matkan aikana Etelä-Karjalassa.
- Etelä-Karjalaan tehdään yli kymmenen tuhatta matkaa. Tullisäädökset ja pakotteisiin liittyvät rajoitukset estävät osaltaan ostosmatkailua, mutta Lappeenrannassa ja Imatralla käy tuhansia venäläisiä ostoksilla joka vuosi.

ALUEELLISET MATKUSTAJAMÄÄRÄENNUSTEET

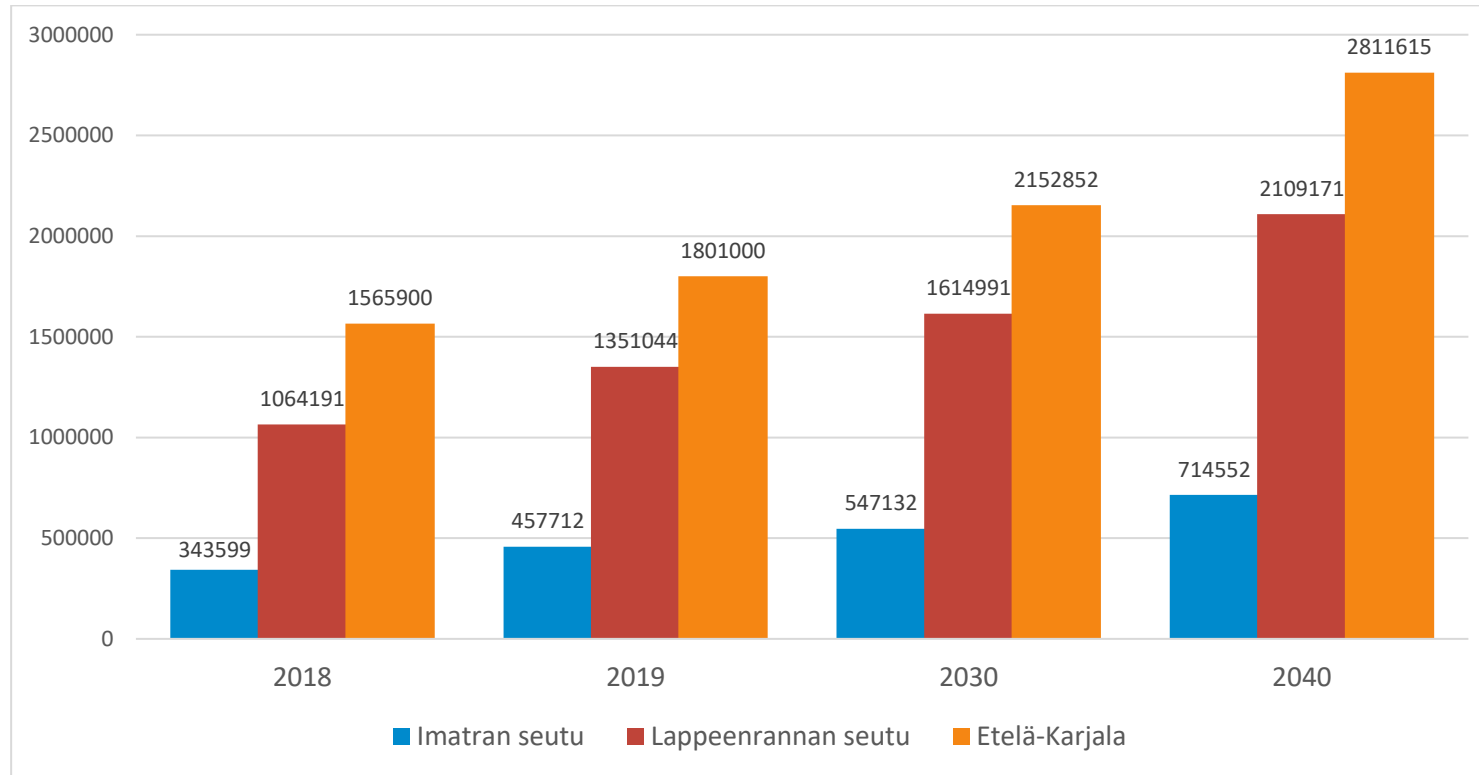
Tässä osiossa arvioidaan matkustajamäärien kehitysnäkymiä Kaakkois-Suomen seutukunnilla.

KIINNOSTUKSEN KOHTEET ETELÄ-KARJALASSA VIERAILLEILLA



Vuonna 2018 venäläismatkailijoilta kysyttiin, mitkä kohteet tai harrastukset kiinnostavat heitä. Peräti 90 % vastaajista piti shoppailua kiinnostavana. Seuraavaksi suosituin oli kylpylät ja muut hyvinvointipalvelut. Oletettavasti pakotteiden aiheuttama länsimaisten tuotteiden saatavuusongelma ja niitä tuottavien yritysten vetäytyminen Venäjältä voi lisätä tarvetta ostosmatkailuun edellyttäen, että raja avautuu. Shoppailu tulee todennäköisesti olemaan matkailun avauduttua yhä edelleen suurin motivaatiotekijä matkustaa Suomeen.

MATKUSTAMINEN ETELÄ-KARJALAN SEUTUKUNNILLE



Skenaarion 1 pohjalta lasketun ennusteen pohjalta estimoitiin matkojen määriä Etelä-Karjalan seutukunnille. Oletuksena on, että kasvuprosentti on sama kuin Kaakkois-Suomen maarajoilla ja matkailijaosuudet alueiden välillä eivät muutu. Laskelman mukaan vuonna 2040 matkoja tehtäisiin Imatralla noin 1,6 miljoonaa, Lappeenrantaan 1,8 miljoonaa ja Etelä-Karjalaan 2,7 miljoonaa. Tuloksia tulkittaessa on huomioitava, että sama matkustaja voi käydä sekä Imatralla että Lappeenrannassa.

MATKUSTAMINEN ETELÄ-KARJALAN SEUTUKUNTIIN

Alla olevassa taulukossa on estimoitu matkojen määrä seutukunnittain skenaarioiden 1 ja 2 mukaisesti:

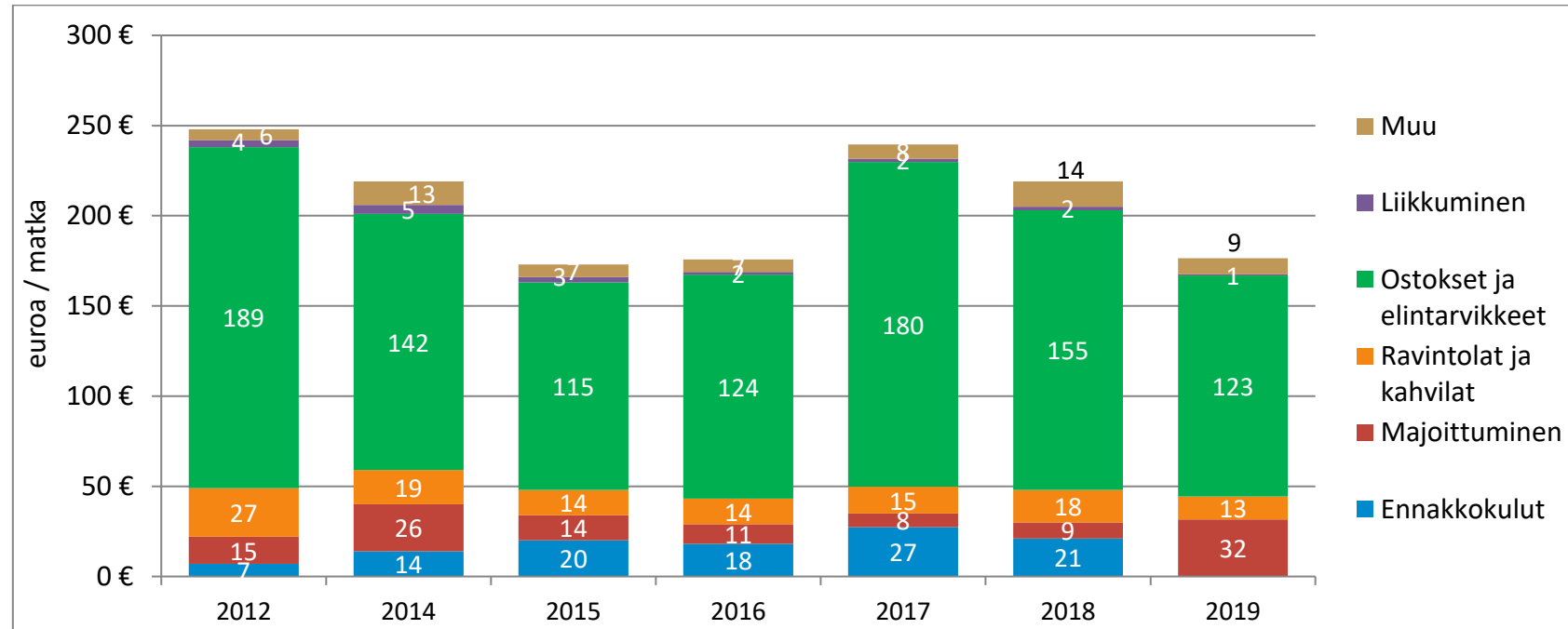
	osuus venäläisten Suomen-matkoista	Matkoja v. 2040 (Skenaario 1)	Matkoja v. 2040 (Skenaario 2)
<i>Imatran seutu</i>	25 %	714 552	425 000
<i>Lappeenrannan seutu</i>	40 %	2 109 171	1 255 000
<i>Etelä-Karjala</i>	70 %	2 811 615	1 672 000

Seutukuntien osuudet Suomen matkoista ovat pysyneet lähes yhtä suurina noin kymmenen vuotta, eikä niiden laskelmassa oleteta muuttuvan oleellisesti vuoteen 2040 mennessä.

VENÄLÄISTEN RAHANKÄYTTÖ SUOMESSA VUOSINA 2012 – 2019

Tässä osiossa tarkastellaan, miten venäläisten rahankäyttö Suomessa on kehittynyt.

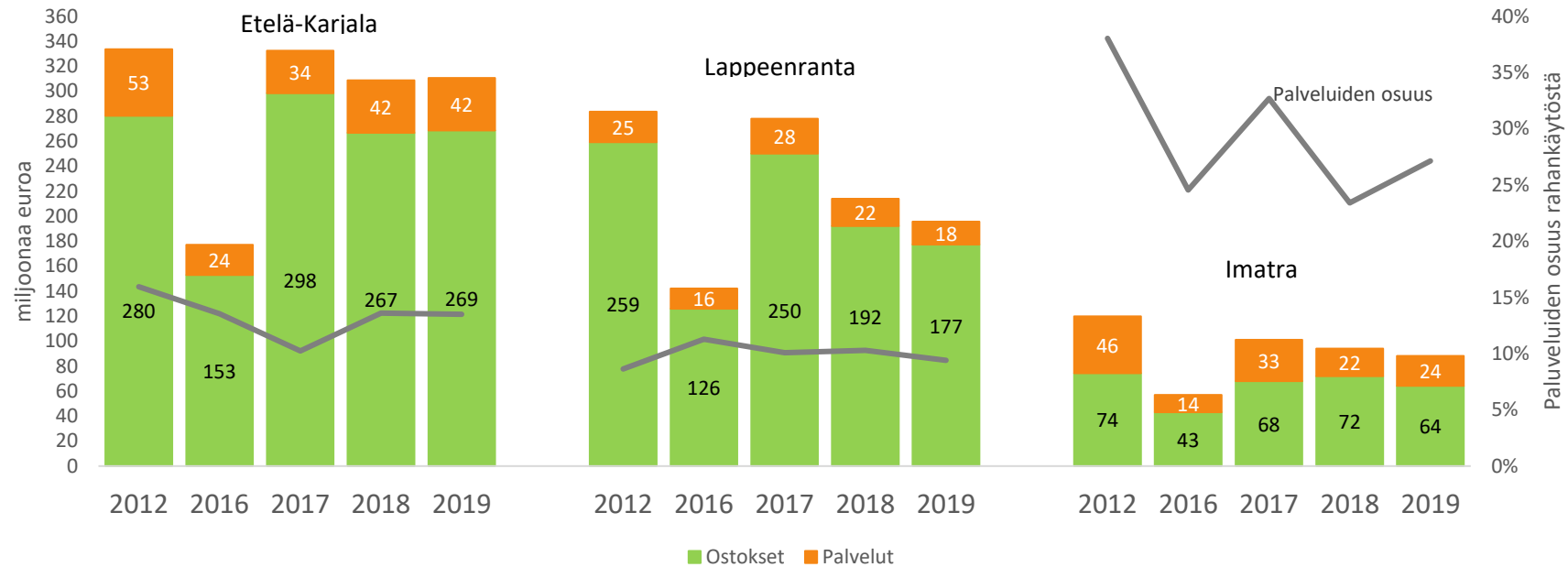
RAHAN KÄYTTÖ MATKUSTAJAA KOHDEN SUOMESSA



- Rahankäytössä ostosten merkitys on säilynyt suunnilleen samassa suhteessa käytettyyn rahamäärään nähden. Rahan käyttö on riippuvaista valuuttakursseista. Kun vaihtokurssi on epäedullinen, rahaa käytetään vähemmän matkustajaa kohti. Vuoden 2019 laskelmissa ennakkokuluja ei ole eritelty erikseen, vaan ne ovat osa palveluihin käytettyä summaa.
- Vuonna 2015 matkailijat käyttivät vain 173 € henkilöä kohti, kun vuonna 2012 summa oli 247 €. Tarkasteltavien vuosien keskiarvo oli 207 €.

Lähde: TAK Rajatutkimus 2012–2019

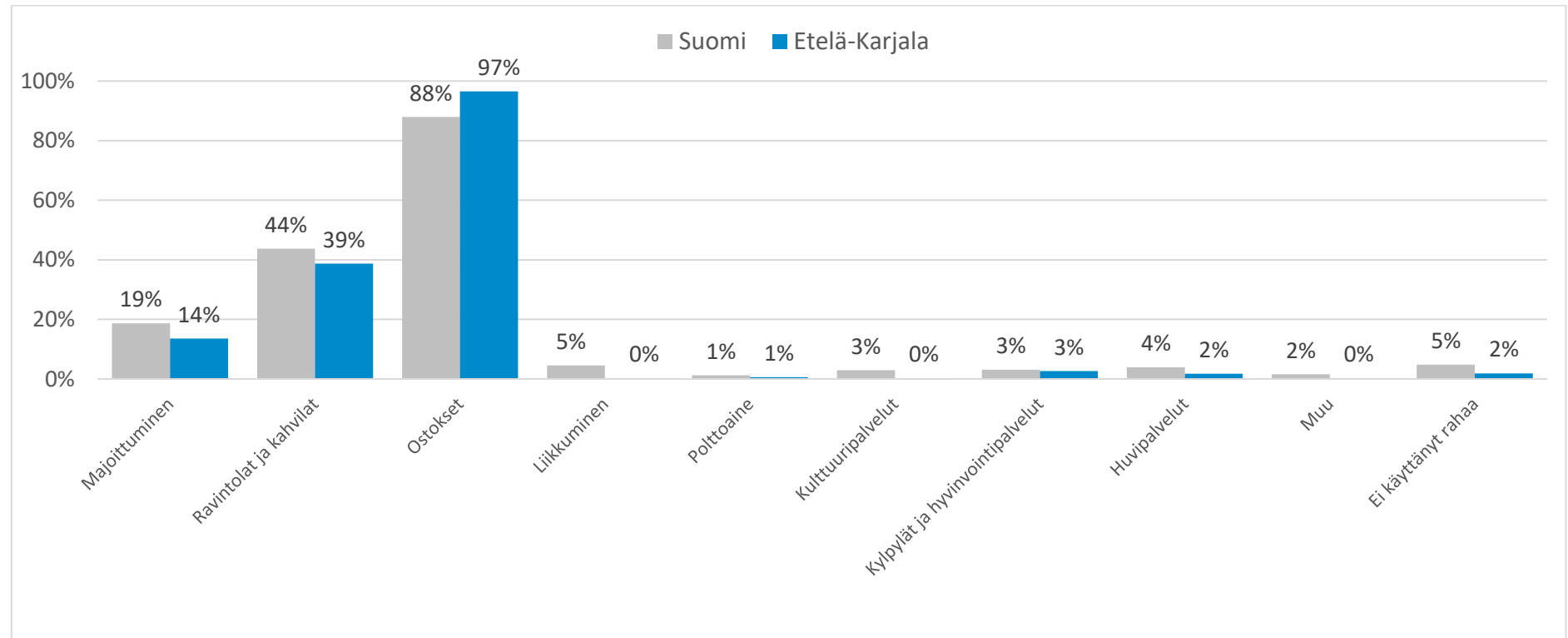
RAHAN KÄYTTÖ JA PALVELUIDEN OSUUS SIITÄ ETELÄ-KARJALASSA JA SEUTUKUNNISSA



Ostosten merkitys rahankäytöstä on merkittävä suhteessa palveluihin Etelä-Karjalassa ja erityisesti Lappeenrannassa. Imatralla palveluihin käytetään rahaa suhteellisesti enemmän, mutta palveluiden osuus on vähentynyt huippuvuodesta 2012. Palveluiden suuri osuus Imatralla selittyy pääosin siellä sijaitsevalla kylpylällä. Imatran läheisyydessä sijaitsee myös Rauhan kylpylä, joka on Lappeenrannan puolella, mutta osa matkailijoista todennäköisesti sijoittaa sen Imatralle rahankäyttöä kysyttäessä.

Lähde: TAK Rajatutkimus 2012–2019

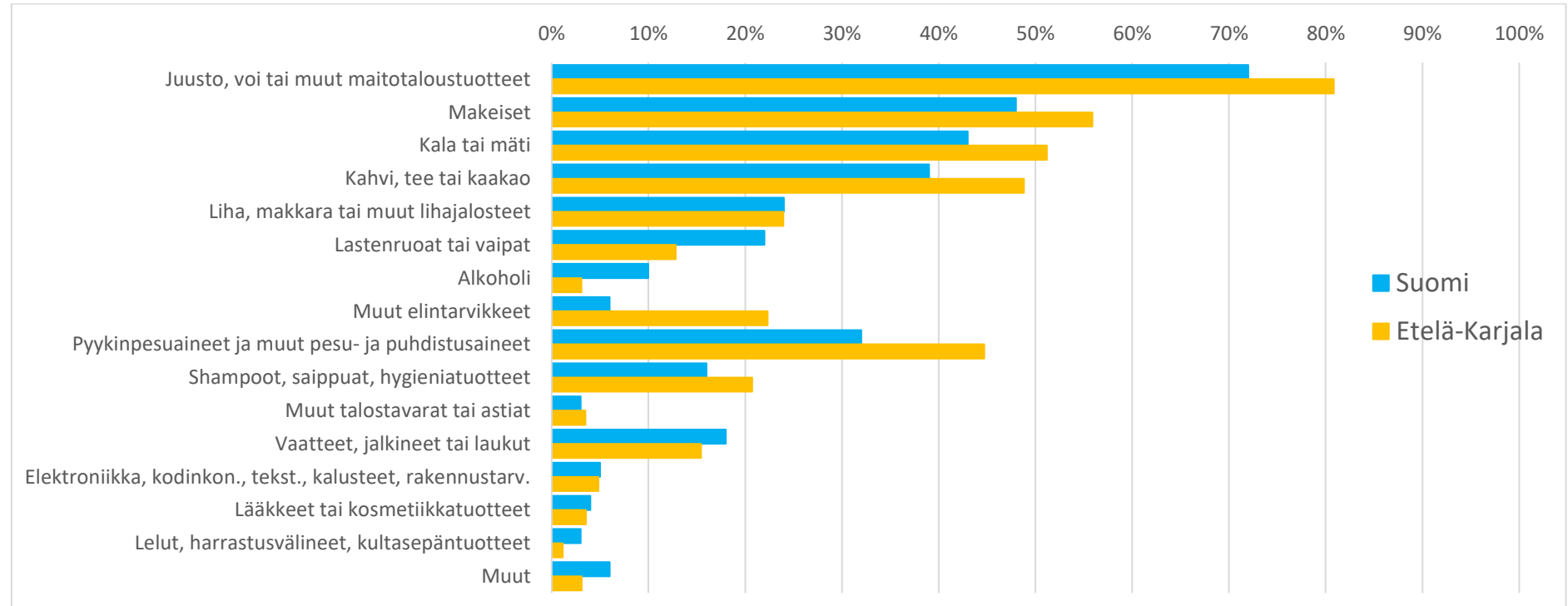
MIHIN KÄYTTÄNYT RAHAA SUOMESSA VUONNA 2019 – VERTAILU SUOMESSA JA ETELÄ-KARJALASSA KÄYNEIDEN KESKEN



Etelä-Karjala on leimallisesti alue, johon venäläiset tulevat ostoksille. Palveluita hyödynnetään vähemmän kuin muualla Suomessa.

Lähde: TAK Rajatutkimus 2019

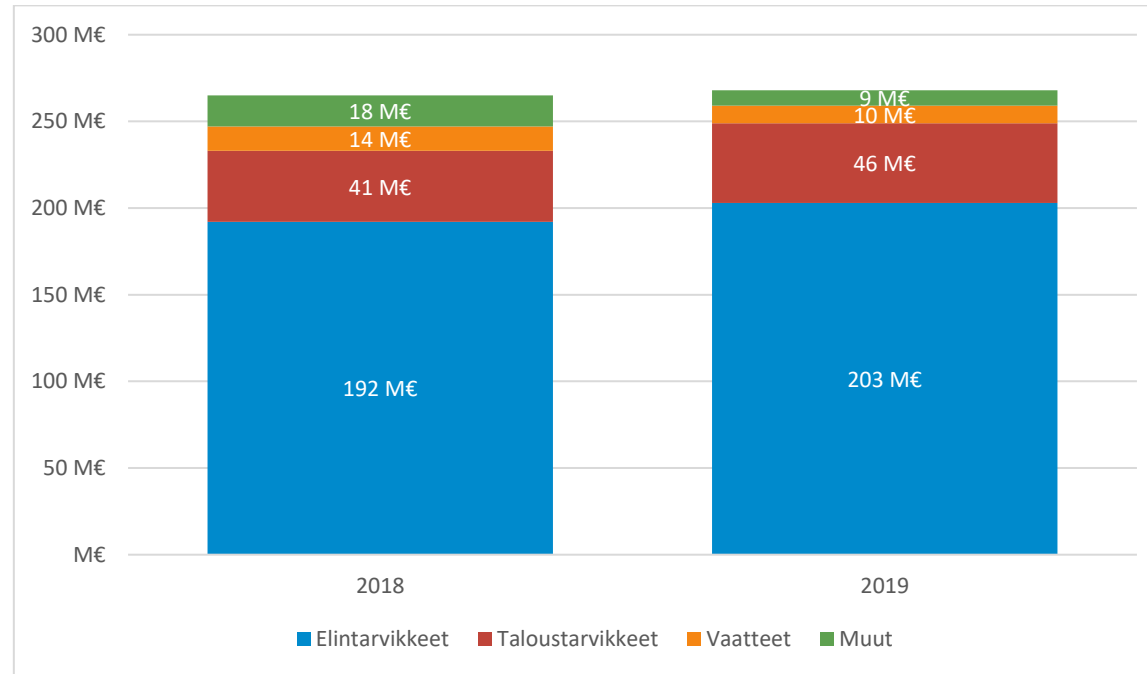
MITÄ TUOTTEITA OSTETTU – VERTAILU SUOMESSA JA ETELÄ-KARJALASSA KÄYNEIDEN KESKEN



Etelä-Karjalassa ostoksia tekevien venäläisten osuus on koko Suomea suurempi erityisesti maitotaloustuotteissa, makeisissa, kahvissa ja teessä, lihoissa ja lihajalosteissa sekä pyykinpesuaineissa ja muissa pesu- ja puhdistusaineissa.

Lähde: TAK Rajatutkimus 2019

MATKAILIJOIDEN KULUTUS OSTOKSIIN TUOTERYHMITÄIN ETELÄ-KARJALASSA



Elintarvikkeiden osuus ostoksista on merkittävä. Niihin kulutetaan noin neljä kertaa enemmän rahaa kuin taloustarvikkeisiin ja kaksikymmentä kertaa enemmän kuin vaatteisiin.

Lähde: TAK Rajatutkimus 2018–2019

VENÄLÄISTEN RAHANKÄYTTÖ VUONNA 2040

Tässä osiossa tarkastellaan venäläisten rahankäyttöä tuoteostoihin ja palveluihin Kaakkois-Suomessa vuonna 2040.

RAHAN KÄYTTÖ SUOMESSA V. 2040

- Rahankäytön arviointiin vaikuttaa matkustajamäärien kehityksen ohella yksittäisen matkustajan rahankäytössä tapahtuvat muutokset. Muutosten arviointi on kuitenkin hyvin vaikeaa, koska rahankäyttöön vaikuttavat valuuttakurssit sekä yleinen taloudellinen tilanne Venäjällä. Valuuttakursseja on nykyisessä epävakaassa tilanteessa mahdotonta ennustaa. Vastaavasti Venäjän talouden kehittyminen on vaikeasti ennustettavissa niin kauan kuin sota jatkuu. Laskelmissa on tukeuduttu öljyn hintakehitykseen, joka on määrittänyt tähän asti merkittävästi Venäjän talouden kehitystä. Venäjän talous onkin hyvin riippuvainen raaka-aineiden myynnistä ja erityisesti fossiilisista polttoaineista.
- Rahankäyttökohteet ovat pysyneet kohtuullisen vakaina viimeiset kymmenen vuotta. Ostosten osuus rahankäytöstä on pysynyt korkeana ja lähes yhtä suurena koko tarkastelujakson aikana.
- Lähtökohtana alueelliselle rahankäytölle on vuoden 2018 rajahaastatteluaineisto. Tämä sen takia, että vuodesta 2019 eteenpäin aluejakona on käytetty Lappeenrannan ja Imatran kaupunkeja eikä seutukuntia. Lappeenrannan ja Imatran seutukuntien osuus Etelä-Karjalassa vierailleiden venäläisten rahankäytöstä oli lähes 99 % vuonna 2018 kun Lappeenrannan ja Imatran kaupunkien yhteenlaskettu osuus oli 91 % vuonna 2019.
- Laskelmassa ei ole huomioitu rahankäytön muutosta matkustajaa kohti. Laskelma perustuu vuoden 2018 tietoihin, jolloin venäläiset matkailijat käyttivät Suomessa keskimäärin 219 € matkustajaa kohti. Kymmenen viimeisen vuoden keskiarvo oli 207 €, mutta esimerkiksi vuosien 2005–2011 välisenä aikana summa on vaihdellut 248–288 € välillä. Selkeän trendin puuttuessa arvo on jouduttu pitämään vakiona.

TUOTEOSTOIHIN JA PALVELUIHIN KÄYTETTY RAHAMÄÄRÄ SKENAARIO 1 (MILJ. €)

	Lappeenrannan seutukunta			Imatra seutukunta		
	2018	2030	2040	2018	2030	2040
Elintarvikkeet	137	180	214	52	68	81
Taloustarvikkeet	30	39	47	11	14	18
Vaatteet	10	13	15	4	5	6
Muut	13	17	21	5	7	8
Ostokset yhteensä	190	249	297	72	94	113
Majoitus	4	5	7	8	10	12
Ateriointi	14	18	23	11	14	17
Muut palvelut	3	4	5	3	4	5
Palvelut yhteensä	21	28	34	22	29	35
Rahankäyttö yhteensä	212	278	328	94	123	147

- Taulukossa esitetyt estimoidun rahamäärät vuodelle 2040 perustuvat olettamukseen, että matkustajamäärät kasvavat skenaarion 1 mukaisesti ja että rahan käyttö matkustajaa kohden tulee säilymään nykyisellä tasolla sekä tuoteryhmien osuudet ostoksista pysyvät nykyisellä tasolla.
- Ratkaisuun on päädytty, koska selkeitä trendejä ei ole ollut havaittavissa viimeisten kymmenen vuoden aikana ja tuoteryhmien väliset osuudet ovat pysyneet kohtuullisen vakaana.

TUOTEOSTOIHIIN JA PALVELUIHIIN KÄYTETTY RAHAMÄÄRÄ SKENAARIO 2 (MILJ. €)

	Lappeenrannan seutukunta			Imatra seutukunta		
	2018	2030	2040	2018	2030	2040
Elintarvikkeet	137	59	127	52	22	48
Taloustarvikkeet	30	13	28	11	5	10
Vaatteet	10	4	9	4	2	4
Muut	13	6	12	5	2	5
Ostokset yhteensä	190	82	176	72	31	67
Majoitus	4	2	4	8	3	7
Ateriointi	14	6	13	11	5	10
Muut palvelut	3	1	3	3	1	3
Palvelut yhteensä	21	9	20	22	9	20
Rahankäyttö yhteensä	212	91	176	94	40	87

- Taulukossa esitetyt estimoidun rahamäärät vuodelle 2040 perustuvat olettamukseen, että matkustajamäärät kasvavat skenaarion 2 mukaisesti ja että rahan käyttö matkustajaa kohden tulee säilymään nykyisellä tasolla sekä tuoteryhmien osuudet ostoksista pysyvät nykyisellä tasolla.
- Ratkaisuun on päädytty, koska selkeitä trendejä ei ole ollut havaittavissa viimeisten kymmenen vuoden aikana ja tuoteryhmien väliset osuudet ovat pysyneet kohtuullisen vakaana.