

Jani Luumi

Kotkan sataman ja satamakustannusten kilpailukyky Itämeren risteilijäliikenteessä

Opinnäytetyö

Kansainvälinen kauppa, liiketalous

Huhtikuu 2016



KYAMK
University of Applied Sciences

Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Jani Luumi	Tradenomi	Huhtikuu 2016
Opinnäytetyön nimi		46 sivua
Kotkan sataman ja satamakustannusten kilpailukyky Itämeren risteilijäliikenteessä		
Toimeksiantaja		
Cursor Oy		
Ohjaaja		
Satu Peltola, Yliopettaja		
Tiivistelmä		
<p>Tämän opinnäytetyön tavoitteena on antaa toimeksiantajalle päivitettyä tietoa satamien kustannuksista ja tuoda uusia näkökulmia Cruise Port Kotkan kilpailukyvästä. Työn aiheena on Kotkan satamakustannusten kilpailukyky verrattuna Helsingin ja Tallinnan kustannuksiin, sekä löytää Cruise Port Kotkan vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat risteilysatamana. Työn Toimeksiantajana toimii Cursor Oy ja tutkimus toteutettiin alkuvuodesta 2016.</p> <p>Teoreettinen viitekehys perustuu risteilymatkailuun, sen vaikutuksiin ja trendeihin globaalisti sekä Itämerellä, Kotkan risteily-alueita koskeviin satamakustannuksiin verrattuna Helsinkiin ja Tallinnaan sekä kilpailukykyyn. Tutkimusmenetelmänä on laadullinen eli kvalitatiivinen menetelmä ja työssä käytetään jo olemassa olevaa tietoa, joten työ on toteutettu kirjoituspöytätyönä. Työn luotettavuusongelma esiintyy kustannuksia laskettaessa, koska risteilijöille sovelletaan sopimushinnoittelua.</p> <p>Opinnäytetyön tuloksista selviää Cruise Port Kotkan olevan kilpailukykyinen satamien kustannuksissa ja Kotka pystyy myös vastaamaan satamana risteilyalan haasteisiin. Cruise Port Kotkan vahvuus on sijainti, joka tulee olemaan entistä tärkeämpi tekijä varustamoiden valitessa kohdesatamaa.</p>		
Asiasanat		
Risteilymatkailu, Itämeri, Kotka, satamakustannukset, kilpailukyky		

Author (authors)	Degree	Time
Jani Luumi	Bachelor of Business Administration	April 2016
Thesis Title		46 pages
Competitiveness of port of Kotka and port costs in terms of passenger traffic of the Baltic Sea		
Commissioned by		
Cursor Oy		
Supervisor		
Satu Peltola, Principal Lecturer		
Abstract		
<p>Cruise industry has a big impact on economy and it is the fastest growing field in leisure travelling. The industry is growing fast in the Baltic Sea region, and shipping companies are looking for new destinations. The thesis was made for Cursor Oy, the Kotka – Hamina region development company.</p> <p>This thesis focuses on gathering information about harbors and harbor fees and comparing Kotka to Helsinki and Tallinn. The objective of the thesis was to give updated information about harbor fees and the competitiveness of the Cruise Port Kotka as a cruising destination. The goal was to figure out, how competitive Kotka harbor fees are and how Kotka can meet the challenges and trends of the cruise industry.</p> <p>The theoretical framework is based on the cruising travel: what kind of economic impacts and trends it has, the harbor fees and the competitiveness of Kotka. Data was gathered from already existing materials and interviewing the project manager of Cruise Port Kotka. The research method was qualitative.</p> <p>The results show that Kotka is competitive in harbor fees, and that it can respond to the challenges of the industry.</p>		
Keywords		
Cruise tourism, Baltic Sea, Kotka, harbor dues, competitiveness		

SISÄLLYS

ESIPUHE	5
1 JOHDANTO	6
1.1 Tutkimusmenetelmät	7
1.2 Toimeksiantaja Cursor Oy	8
1.3 Port Of Kotka -hanke	9
2 RISTEILYMATKAILU	10
2.1 Maailmalla	10
2.2 Suosituimmat risteilykohteet ja suurimmat varustamot	11
2.3 Ekonominen vaikutus ja trendit	13
2.4 Itämerellä	15
3 SATAMAKUSTANNUKSET	17
3.1 Väylämaksu	19
3.2 Luotsausmaksu	20
3.3 Satamien maksut	20
4 RISTEILYSATAMAT JA HINNASTOT	21
4.1 Esimerkkialus	21
4.2 Kotka	23
4.3 Helsinki	26
4.4 Tallinna	29
5 VERTAILU	31
5.1 Kotkan sopimushinta	34
5.2 Yhteenveto	35
6 SWOT JA JOHTOPÄÄTÖKSET	35
7 LOPUKSI	37
LÄHTEET	40

ESIPUHE

Tämä työ on tehty Cursor Oy:lle ja eritoten Cruise Port Kotka -risteilyhankkeen vetäjälle. Kiitokset hankkeen projektipäällikölle ja työn ohjaajalle Petra Crans-tonille vapaudesta kohdistaa opinnäytetyön lopullinen aihe itseäni kiinnosta-vaan alueeseen. Työssä käsitellään luottamuksellisia tietoja kappaleessa 5.1, jota ei näytetä julkisesti.

Jani Luumi

Kotka, 24.4.2016

1 JOHDANTO

Kansainvälinen risteilymatkailu on vauhdikkaimmin kasvava ala vapaa-ajan matkailussa, ja sillä on suuri vaikutus maailman ekonomiaan, esimerkiksi työllistymiseen ja matkailutuloihin. Risteilymatkailu on kokenut muutoksia, ja ennen vain yläluokille ja vanhuksille suunnattu matkustusmuoto on valjastettu keskituloisten massamarkkinoille, ja yhä nuoremmat ikäluokat ovat kiinnostuneita lomamatkasta merellä. Nykyaikaiset risteilijät kuljettavat mukanaan monia tuhansia matkustajia, laivat vastaavat aktiviteeteiltään kokonaisia loma-kohteita ja loman odotetaan tapahtuvan laivalla eikä kaupungeissa, joissa alus matkallaan vierailee. Varustamot valitsevat kohdesatamat useiden ehdokkaiden joukosta, ja risteily on helppo tapa tutustua moneen eri kaupunkiin ja maahan lyhyessä ajassa nauttien samalla risteilyaluksen palveluista.

Työn toimeksiantaja on Kotka-Hamina-seudun kehittämissyhtiö Cursor Oy, jolla on meneillään Cruise Port Kotka -hanke. Hankkeessa pyritään luomaan uusi elinkeinoala alueelle brandaamalla Kotka yhdeksi Itämeren risteilykohteeksi ja luomaan alueelle yritystoimintaa ja työpaikkoja. Aihe muodostui työharjoittelun yhteydessä, jossa toimin mukana Cruise Port-hankkeessa ja hankkeen vetäjä halusi päivitettyä tietoa sekä uusia näkökulmia satamista ja Kotkasta. Toimeksiantajan pyynnöstä kappale 5.1 on luottamuksellinen, eikä sitä näytetä julkisesti.

Tutkimusongelmana on selvittää, pystyykö Cruise Port Kotka vastaamaan risteilykohteen haasteisiin satamakustannuksiltaan ja satamana yleisesti. Tutkimuskysymyksenä on siis, ovatko Kotkan sataman kustannukset kilpailukykyisiä ja pystyykö Kotka vastaamaan risteilyalan vaatimuksiin.

Johdannon ala-otsikoissa esitellään tutkimusmenetelmät ja työn toimeksiantaja. Teoriaosuus alkaa kansainvälisen risteily-alan, suosituimpien matkakohteiden, varustamoiden ja ekonomisten vaikutusten selventämisellä. Globaalin katsauksen jälkeen selvitetään, mitä Itämeren risteilijäliikenteessä tapahtuu ja mitkä ovat suosituimmat kohteet ja yleisin risteilyreitti. Tämän jälkeisessä osassa eritellään satamakustannukset, mistä ne koostuvat ja mitä ne tarkoittavat, jonka jälkeen hyökätään kaupungeittain satamakustannusten hintoihin. Satamamaksujen selvittämisen jälkeen lasketaan kokonaiskustannukset esimerkkialuksen avulla ja pohditaan Kotkan kilpailukykyä risteilysatamana.

1.1 Tutkimusmenetelmät

Cursor Oy:lle tehdyn opinnäytetyön tavoitteena on antaa toimeksiantajalle päivitettyä tietoa satamien satamamaksuista ja kokonaiskustannuksista koskien risteilijäaluksia ja tuoda uusia näkökulmia Kotkasta risteilysatamana. Työssä pohditaan Cruise Port Kotkan vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia ja verrataan, kuinka Kotkan satamakustannukset eroavat Helsingistä ja Tallinnasta. Aihe on rajattu risteilymatkailuun ja kohdesatamiin ja vertailu suoritetaan risteily-aluksia koskevien satamakustannusten perusteella. Kustannusten ja satamien perusteella pohditaan Kotkan kilpailukykyä.

Tutkimus on kartoittava. Hirsjärven (2010, 138) mukaan kartoittavassa tutkimuksessa tarkoitus on katsoa mitä tapahtuu, etsiä uusia näkökulmia ja ilmiöitä ja selvittää vähän tunnettuja ilmiöitä. Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan risteily-alaa maailmanlaajuisesti sekä kartoitetaan alan trendejä ja suosituimpia kohteita ja reittejä. Tavoitteena on muodostaa uusia näkökulmia, joilla pyritään etsimään ratkaisuja tutkimusongelmaan, eli Kotkan kilpailukykyyn risteilykohteenä.

Tutkimuksen ollessa kartoittava, tutkimusstrategia on tavallisimmin kvalitatiivinen (Hirsjärvi 2010, 138). Kvalitatiivisen tutkimuksen lähtökohtana on kuvata todellista elämää. Todellisuus on moninainen, mutta on otettava huomioon, että todellisuutta ei voi pirstoa mielivaltaisesti osiin. Tapahtumat vaikuttavat toisiinsa ja on mahdollista löytää suhteita tapahtumien välillä. Kohdetta tutkitaan mahdollisimman kokonaisvaltaisesti, ja tämä tarkoittaa sitä, että tutkimuksen strategian tarkoitus on siis löytää ja paljastaa tosiasioita. (Hirsjärvi 2010, 161.) Tässä opinnäytetyössä laadullinen, eli kvalitatiivinen tutkimus pyrkii selvittämään Cruise Port Kotkan vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia ja paljastamaan edellä mainittujen avulla Kotkan kilpailukykyyn vaikuttavia tekijöitä.

Kvalitatiivisen tutkimuksen myötä ovat yleistyneet monet sellaiset tiedonkeruutavat, joissa pyritään ymmärtämään toimijoita heidän itsensä tuottamien kertomusten, tarinoiden ja muistelujen avulla (Hirsjärvi 2010, 217). Työn aineistot

kerättiin pääsääntöisesti risteilyverkostojen virallisista dokumenteista. Dokumentit ovat kattavia vuosiraportteja, joissa vertaillaan risteilymatkailun kasvua ja sen osatekijöitä. Työssä käytettiin myös turismia käsitteleviä teoksia ja avointa haastattelua työn syventämiseksi. Hirsjärven (2010, 205) mukaan haastattelu on joustava tapa kerätä aineistoa ja aineiston keruuta voi säädellä tilanteen edellyttämällä tavalla.

Aineistoa on analysoitu pyrkien ymmärtämään risteilykohdetta ja samalla on pyritty tekemään johtopäätöksiä Cruise Port Kotkan näkökulmasta. Analyysi etenee vaiheittain: ensin kerätään aineisto, aihe kuvataan, luokitellaan, kerättyä dataa yhdistellään ja lopuksi luodaan selitys, eli johtopäätökset (Hirsjärvi 2010, 223). Tässä työssä risteily-alan ja satamien perustietoja yhdistellään ja lopuksi luodaan pohdintaa eli selitys, miksi Kotka olisi kilpailukykyinen.

1.2 Toimeksiantaja Cursor Oy

Cursor Oy on Kotka-Hamina-seudun kehittämissyhtiö, jonka tarkoituksena on vahvistaa alueen vetovoimaisuutta, kilpailukykyä ja osaamista tehostamalla seudun yritystoimintaa. Yhtiö perustettiin 2006, kun vuoden 2005 loppupuolella Kotka-Hamina-seudun portti ja Kotka-Hamina-seudun Yrityspalvelu Oy fuusioituivat. Cursor Oy palvelee Etelä-Kymenlaaksossa Kotkan, Haminan, Virolahden, Pyhtään ja Miehikkälän kunnissa toimivia yrityksiä ja vastaa yritysneuvonnasta, yritysten palveluista, seudun kehittämishankkeista ja elinkeinopainotteisesta markkinoinnista. Omistajina toimivat seudun viisi kuntaa sekä useat alueen yritykset, ja liikevaihto on 12,8 miljoonaa euroa. (Cursor 2016.)

Cursor Oy:ssä on 70 asiantuntijaa joiden työ on tuonut seudulle 958 uutta työpaikkaa, asiakkaita yhtiöllä on 1787 ja asiakaskontakteja 4810 kappaletta. Asiantuntijoita on matkailun, logistiikan, Venäjä-liiketoiminnan, pelialan, ICT:n ja teollisuuden alalta, ja meneillään on 50 hanketta, joilla parannetaan yritysten tehokkuutta. (Cursor 2016)

1.3 Port Of Kotka -hanke

Kotka-Haminan-seutu on kärsinyt työttömyysprosentin kasvusta. Tulevaisuuden kannalta on oleellista saada korvattua menetetyt työpaikat ja on oletettavaa, että perinteisille teollisuuden aloille ei tule syntymään uusia työpaikkoja. Matkailun ja tapahtumatuotannon strategiassa on määritelty, että näillä kahdella edellä mainitulla voitaisiin korvata osa menetetyistä työpaikoista, mutta sen mahdollistamiseksi seudun täytyy hyödyntää matkailusektorin uusia mahdollisuuksia. Kotka-Hamina-seudun sijainti on herättänyt kiinnostusta sidosryhmien, esimerkiksi matkanjärjestäjien ja laivavarustamoiden keskuudessa. (Cursor 2014.)

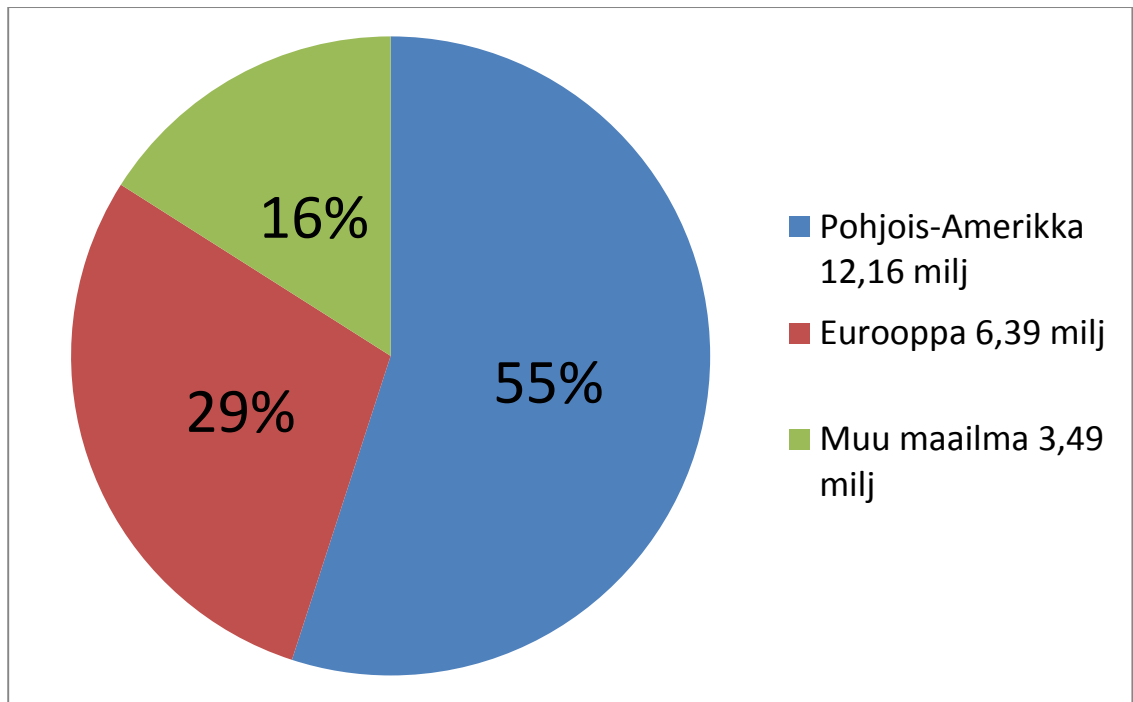
Cruise Port Kotka on Cursor Oy:n kehittämä hanke, jonka tarkoituksena on käynnistää kansainvälinen risteilyliikenne Kotka-Hamina-seudulle vuonna 2016. Hankkeen varsinaisia kohderyhmiä ovat kansainväliset varustamot, alan verkostot, varustamot ja matkanjärjestäjät, maapalvelutoimijat, yhteistyösatamat ja paikalliset yritykset. Hankkeen toimintalinja on pk-yritystoiminnan kilpailukyky ja erityistavoitteena on uuden liiketoiminnan luominen seudulle. Strategian mukaisesti alueelle luodaan uusi elinkeinoala, joka merkittävästi lisää alueen palveluyritysten liikevaihtoa, luo työllistämismahdollisuuksia ja tehostaa uusien yritysten syntymistä. Hankkeen tavoitteena on erityisesti synnyttää risteilytoimintaa seudulle, lisätä alueen ja Kotkan risteilysataman tunnettuutta niin kansainvälisesti kuin kansallisestikin kustannustehokkaana sekä vetovoimaisena kohteena ja luoda edellytykset kansainvälisen tason maapalvelutoimintaan. Risteilytoiminnan seurauksena alueella olisi vuoteen 2020 mennessä vakiinnutettu risteilijöiden- ja matkustajien määrä 70 alukseen ja 100 000 asiakkaaseen. Tavoitteena on myös saada Kotka mieluisaksi määränpääksi vieristen suursatamien sijaan, synnyttää ohjelmapalveluklusteriin 15 kappaletta liikevaihdoltaan kehittyviä yrityksiä ja 5 kappaletta seudulle etabloituneita yrityksiä. Tavoite on myös se, että toiminta on kokonaisuudessaan kannattavaa. (Cursor 2014.)

2 RISTEILYMATKAILU

Risteily on Cruise Balticin (2008a) mukaan vähintään 60 tunnin matka merellä, ja aluksen täytyy poiketa matkallaan kahdessa muussa satamassa lähtösataman lisäksi. Risteilyn tarkoitus ei ole kuljettaa tavaroita ja matkustajia paikasta A paikkaan B, kuten linjaliikenne esimerkiksi Helsingin ja Tallinnan välillä. Risteily pitää sisällään useita komponentteja, josta kokonaisuus muodostuu. Komponentteja ovat esimerkiksi kuljetus laiturille, majoitus laivalla, viihde ja aktiviteetit aluksella, kohdesatamat ja kohdesatamien maapalvelut. (Cruise Baltic 2008a, 8., Talley 2009.)

2.1 Maailmalla

Modernin risteilyalan katsotaan alkaneen 1960- ja 1970-luvun vaihteessa, ja ajatuksena oli tuoda massamarkkinoille tuote, joka oli ennen kuulunut vain yläluokille. Risteilytoiminnan aloittivat nykyään suurimmat risteilyjä järjestävät yhtiöt Carnival Cruise, Royal Caribbean ja Norwegian Cruise Line, jotka rakensivat matkustajakapasiteetiltaan suurempia aluksia massamarkkinoille. Ensimmäiset risteilyalukset ilmestyivät 1970-luvulla 1000 matkustajan kapasiteetilla, ja risteilymatkailun huomattiin olevan kilpailukykyinen verrattuna tunnetuihin maalla sijaitseviin matkakohteisiin, kuten Las Vegasiin. (Grace 2008; Comtois 2013, 249.)



Kuva 1. Risteilymatkustajat alkuperänsä mukaan sijoitettuna ympyrädiagrammiin (Clia 2014, 8)

Kuvassa 1 selvennetään, mistä risteilymatkustajat olivat peräisin vuonna 2014, kuinka paljon heitä oli ja kuinka suuri osuus matkustajista oli kotoisin mistäkin maanosasta. Kuten kuvasta 1 nähdään, vuonna 2014 risteilymatkustajista 55 prosenttia, eli 12,15 miljoonaa matkustajaa, oli peräisin Pohjois-Amerikasta, 6,39 miljoonaa Euroopasta, ja 3,49 miljoonaa oli muualta maailmasta. Risteilymatkailu on jatkuvasti kasvava vapaa-ajan matkailun ala, jonka kysyntä on lähtenyt liikkeelle Pohjois-Amerikasta, josta kysyntä on laajentunut Eurooppaan ja viimeisimpänä Australiaan ja Aasiaan. Risteilytoiminta on nopeimmin kasvava matkailun sektorilla, vuosittainen kasvu vuodesta 1980 lähtien on ollut noin 7,2 %, vuodesta 2004 vuoteen 2014 risteilymatkailun matkustajamäärä kasvoi 13,14 miljoonasta matkustajasta 22,04 miljoonaan. (Clia 2014, 8.)

2.2 Suosituimmat risteilykohteet ja suurimmat varustamot

Suosituimmat risteilyalueet, johon risteilyt tulevat suuntaamaan vuonna 2016, ovat Karibia, Välimeri ja muu Eurooppa, Aasia, Australia, Alaska ja Etelä-Amerikka.



Kuva 2. Suosituimmat risteilykohteet (Clia 2016)

Kuva 2 havainnollistaa suosituimmat risteilykohteet prosentiosuuksineen. Kuvan 2 mukaan Karibialle suuntaa 33,7 % risteilyistä ja Karibia pitää paikkansa suosituimpana risteilykohteena vuosi toisensa jälkeen. Toisena on Välimeri 18,7 %:n osuudella ja muu Eurooppa 11,7 %:n osuudella, Aasian osuus 2016 risteilyistä on 9,2 % ja Australian, Uuden-Seelannin ja Tyynenmeren alueen osuus on 6,1 %. Alaskan osuutena on 4,1 % , Etelä-Amerikan 2,7 %. Vuoden 2016 suosituimmat kohteet voidaan päätellä jo edellisenä vuonna, koska varustamot suunnittelevat laivareitit vuosia etukäteen. (Clia 2016.)

Risteilymatkailu keskittyy lähinnä neljän suurimman yhtiön ympärille, jotka ovat Carnival Corporation, Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line ja MSC Cruises. Edellä mainitut neljä suurinta varustamoja hallitsevat noin 96 prosenttia alan markkinaosuudesta ja omistavat monta eri risteilybrandia. Taulukosta 1 huomataan, että Carnival Corporation omistaa esimerkiksi Costa Cruisesin, Princessin ja Holland American, jotka ovat jo itsessään suuria varustamoja. Brandit on suunniteltu vastaamaan erilaisten asiakassegmenttien vaatimuksia, risteilijät suurella matkustajakapasiteetilla mahdollistavat matkojen hintojen tiptuttamisen massamarkkinoille, kun taas 10 - 200 matkustajan risteilyt keskittyvät enemmän luksukseen, henkilökohtaisiin palveluihin ja uniikkeihin matkakohteisiin. (Garret 2014.)

Taulukko 1. Yhtiöiden markkinaosuudet ja brandit (Cruise Market watch 2015)

Yhtiö	Brandi	% Matkustajat
CCL	Carnival	21,3%
	Costa Cruises	7,4%
	Princess	7,9%
	AIDA	3,7%
	Holland America	3,0%
	P&O Cruises	1,7%
	P&O Cruises Australia	1,2%
	Ibero Cruises	0,8%
	Cunard	0,9%
	Seabourn **	0,2%
		48,1%
RCL	Royal Caribbean	16,7%
	Pullmantur	1,6%
	Azamara	0,2%
	Celebrity **	4,2%
	Croisières de France (CDF)	0,5%
		23,1%
NCL	Norwegian	9,5%
	Oceania Cruises	0,6%
	Regent Seven Seas	0,3%
		10,4%
	MSC Cruises	5,2%
	Disney	2,8%
	Thomson Cruises	1,3%

Taulukossa 1 on suurimpien risteily-yhtiöiden prosenttiosuudet alan markkinaosuuksista 2015. Taulukon 1 vasemmasta laidasta löytää lyhenteet CCL, RCL ja NCL. CCL on Carnival Cruise Line, RCL on Royal Caribbean Cruise Line ja NCL on Norwegian Cruise Line. Taulukon 1 mukaan Carnival Corporation hallitsee matkustajamääriä 48,1 % osuudella, joka on lähes puolet maailmanlaajuisesta markkinaosuudesta. Royal Caribbean on toisena 23,1 %:n osuudella ja Norwegian Cruise Lines kolmantena 10,4 %:n osuudella. (Cruise Market Watch 2015.)

2.3 Ekonominen vaikutus ja trendit

Kansainvälisen risteilyliiketoiminnan ollessa kehittyvää ja kansainvälistyvää toimintaa, ala vaikuttaa laajasti myös maailman ekonomiaan synnyttäen uusia työpaikkoja ja matkailu- ja verotuloja kohdemaille. 22,04 miljoonaa risteilymatkustajaa matkoineen mahdollisesti maailmanlaajuisesti 939 232 työpaikkaa vuonna 2014 ja tuotti 119,9 miljardin dollarin eli 110,9 miljardin euron taloudellisen vaikutuksen. (CLIA 2015a.)



Kuva 3. Työpaikkojen ja tulojen muodostuminen risteilykohteessa (Cruise Baltic 2008b, 119)

Kuva 3 havainnollistaa, kuinka risteilyn saapuminen synnyttää uusia työpaikkoja ja tuo välittömiä ja välillisiä tuloja. Kuvassa 3 alus saapuu satamaan ja tarvitsee satamapalveluita, jolloin satamaan syntyy välitön työllistävä vaikutus. Satamapalveluista peritään myös maksu, joka on välitön tulo. Palvelusta ja tehdystä työstä maksetaan työntekijälle aikanaan palkkaa, ja kuten kuvasta 3 nähdään, palkan kuluttaminen esimerkiksi paikallisiin palveluihin tuo välillisiä tuloja ja luo työpaikkoja. Taloudellinen vaikutus koostuu kokonaisuudessaan risteilyistä saaduista välittömistä ja välillisistä vaikutuksista. (Cruise Baltic 2008b, 119.)

Cliau (2016) tiedotteessa on lueteltu tämänhetkisiä risteilymatkailun trendejä jotka, pyrkivät vastaamaan asiakkaiden asettamiin haasteisiin. Matkustajat vaativat yhä enemmän luksusta matkoiltaan, ja risteilyaluksen täytyy mahdollistaa asiakkaiden vaatimukset, esimerkiksi verkkoyhteyden saamisessa ja kattavassa aktiviteettivalikoimassa. Aktiviteetit tarkoittavat palveluita, joita risteilijät pitävät sisällään, esimerkiksi urheilumahdollisuuksia, ja ne ovat suorassa yhteydessä trendiin, joka pitää itse aluksia lomakohteina. Eräs kasvava trendi on viettää kohdesatamassa pitempiä aikoja ja tämän trendin yleistyessä varustamoille on yhä tärkeämpää valita kohdesatama hyvällä sijainnilla ja liikenneyhteyksillä. (Cliau 2016.) WWF muistuttaa myös kasvavasta paineesta

huolehtia ympäristöstä ja eritoten herkästä Itämerestä ratkaisulla, jotka mahdollistavat ympäristöystävällisen toiminnan ja esimerkiksi toimivan jätteidenkäsittelyn (WWF 2010).

2.4 Itämerellä

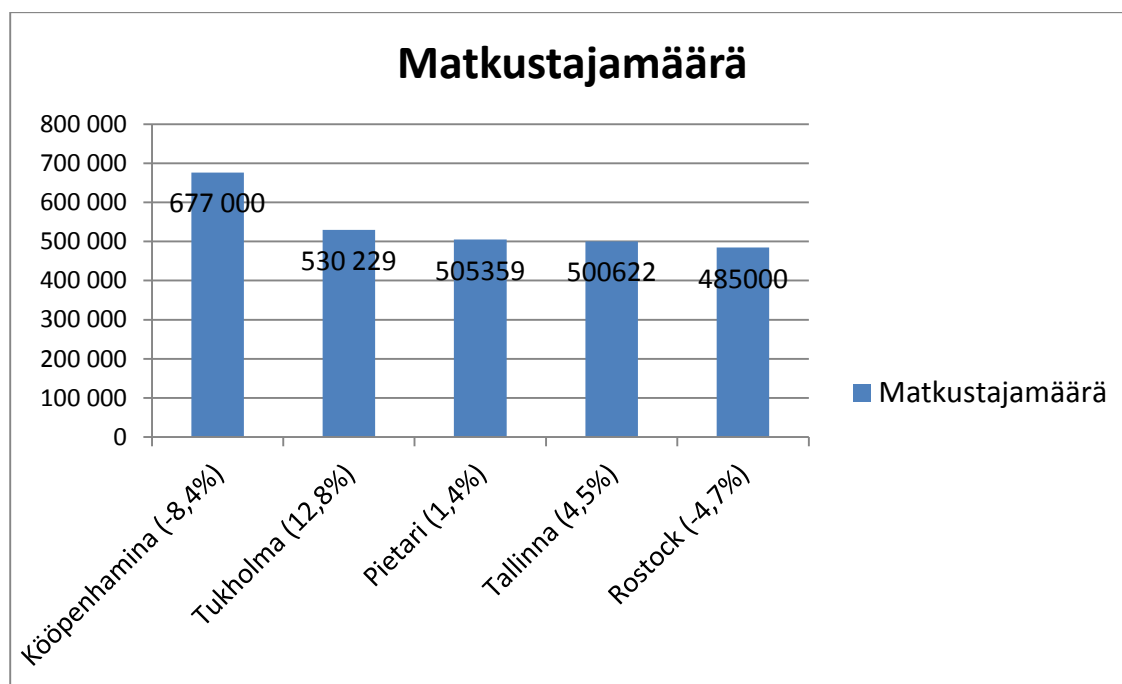
Itämeri on pieni ja matala meri Pohjois-Euroopassa. Pinta-alaltaan Itämeri on noin 392 000 neliökilometriä ja keskisyyvyys on 54 metriä, mikä tekee siitä todella matalan verrattuna esimerkiksi Välimereen, jonka keskisyyvyys on 1 500 metriä. Pohjoinen sijainti luo talvisin haasteita merenkululle vaikeiden jääolosuhteiden takia, ja siksi esimerkiksi risteilymatkailu on sesonkiluontoista, keuhkaisin tapahtuvaa toimintaa. Sesongilla tarkoitetaan tiettyä ajankohtaa, jolloin alue on potentiaalinen liiketoiminnalle. Itämeren matalasta syvyydestä huolimatta se on yksi maailman vilkkaimmin liikennöidyistä meristä, jossa kulkee rahti- ja matkustaja-aluksia. (Itämeri 2014.)

Itämerellä on pitkät perinteet risteilyturismin, ja ennen ensimmäistä maailmansotaa risteilymatkailu oli merkittävää itäisen ja läntisen Itämeren satamien välillä. Toinen maailmansota rautaesirippuineen teki matkustamisen itärannikolle mahdottomaksi, mutta Neuvostoliiton hajottua itärannikko on noussut takaisin suosituksi matkakohteeksi. (Arnaud 2016.) Itämeren matkustajamäärän kasvu on ollut jatkuvaa: vuodesta 2000 vuoteen 2015 vuosittainen kasvu on ollut keskimäärin 9,7 % ja matkustajamäärä on kasvanut 1,1 miljoonasta matkustajasta 4,3 miljoonaan. Kokonaisuutena 9,7 %:n kasvu on huomattavan suurta, mutta tarkasteltaessa vuositasolla se on kuitenkin hitaampaa, 2014 - 2015 matkustajamäärän kasvu oli vain 0,5 %. Cruise Baltic-verkosto ennustaa vuoden 2016 matkustajamäärän kasvavan 2 % verrattuna edellisvuoteen. (Cruise Baltic 2016a, 4.)

Maailmanlaajuisesti risteilytoiminta toi 119,9 miljardin tulot, ja Pohjois-Eurooppa sai tuloja 16,6 miljardia vuonna 2015. Suomen osuus 16,6 miljardista oli 582 miljoonaa euroa välittömiä tuloja (Clia 2015b, 8). Kuten maailmanlaajuisessa mittakaavassa, myös Itämeren kaupungeissa risteilytoiminnalla on työllistävä vaikutus. Itämeren kaupungeille on määritelty omat kertoimensa,

kuinka monta työpaikkaa minimissään ja maksimissaan risteilyliiketoiminnan välittömät ja välilliset tulot synnyttävät. Kertoimet osoittavat, kuinka monta työpaikkaa syntyy yhtä risteilytoiminnan tuomaa miljoonaa kohti. Suomelle yksi miljoona tuloja luo vähimmillään 9,9 työpaikkaa ja korkeimmillaan 16,4 työpaikkaa, Ruotsilla luvut ovat 9,1 ja 15,1. Virolla ja Venäjällä kertoimet ovat selkeästi suuremmat, Viroon tuotu miljoona luo vähintään 20,1 ja korkeintaan 33,5 työpaikkaa, Venäjällä työpaikkoja syntyy minimissään 28,3 ja maksimissaan 47,1. (Cruise Baltic 2008c, 121.)

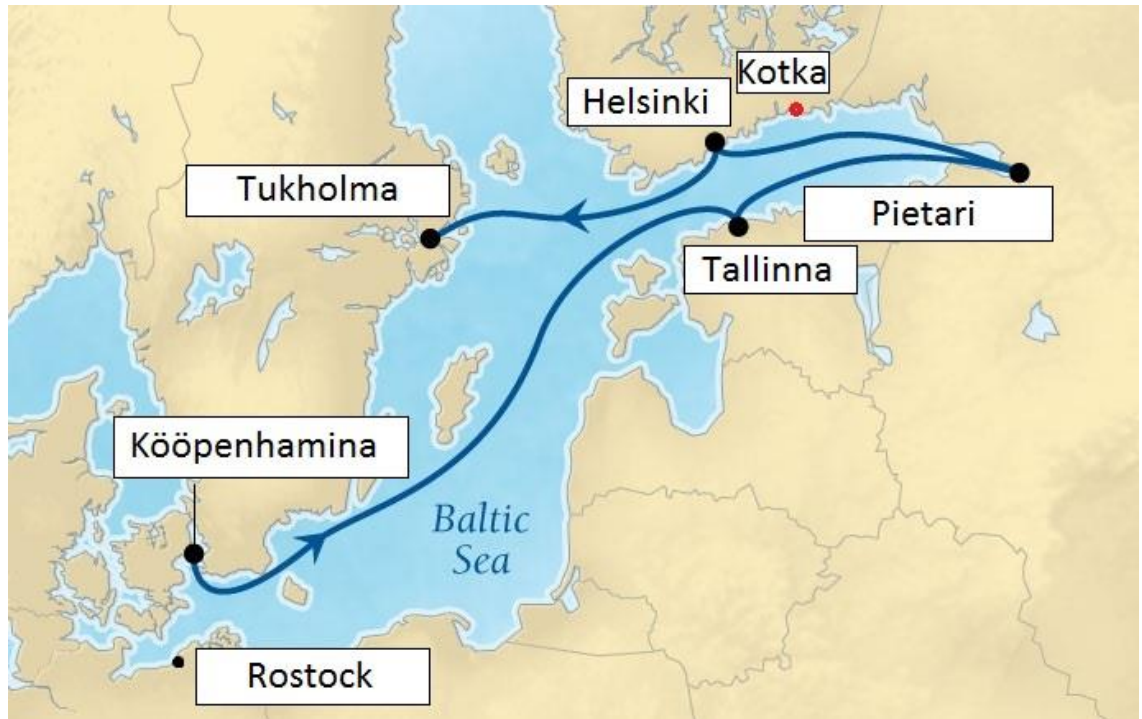
Itämeri on risteilykohteena kiinnostava, koska alue tarjoaa laajan alan kulttuuria ja historiaa. Esimerkiksi sen Itämerta ympäröivien valtioiden pääkaupungeista 6 sijaitsee rannikolla. Kaupungit ovat myös kokonaisuudessaan turvallisia, ja kielitaito kattaa englannin, joten matkustaminen kohteissa on helppoa ja turvallista. Turvallisuus ja kielitaito ovat arvostettuja faktoja, joita amerikkalaiset matkustajat arvostavat matkailukohteessa. (Arnaud S. 2016.)



Kuva 4. Itämeren suosituimmat kohteet. (Cruise Baltic 2016b, 8)

Kuvassa 4 on Itämeren suosituimmat risteilykohteet matkustajamäärineen 2015 ja kohteiden prosentuaaliset muutokset matkustajamäärissä edellisvuoteen 2014 verrattuna. Kuvan 4 mukaan Itämeren suosituin risteilykaupunki on selkeästi Kööpenhamina, jossa vieraili 677 000 matkustajaa vuonna 2015. Toisena kuvassa 4 on Tukholma 530 229 matkustajalla ja kolmantena Pietari 505 359 matkustajalla. Neljänneksi suurin oli Tallinna 500 622 matkustajalla,

ja viidenneksi eniten matkustajia vieraili Rostockissa, jossa kansainvälisiä risteilyturisteja kävi 485 000. Vuodesta 2014 vuoteen 2015 suurimmat prosentuaaliset muutokset kävijämäärissä tapahtuivat Tukholmassa ja Kööpenhaminassa: Tukholman matkustajamäärä kasvoi 12,8 % ja Kööpenhaminan laski 8,4 %. (Cruise Baltic 2016b, 8.)



Kuva 5. Tyypillinen Itämeren risteilyreitti (Seabourn 2016)

Kuvassa 5 on Itämeren tyypillinen risteilyreitti. Kuten kuvassa 5 tulee esille, reitti kulkee Tanskan Kööpenhaminan ja Venäjän Pietarin välillä ja muut suosituimmat kohteet, Tukholma ruotsissa, Tallinna Virossa ja Rostock Saksassa sijoittuvat reitin varrelle. Kotka sijaitsee reitin varrella, melko lähellä Helsinkiä. (Blue water holidays 2016.)

3 SATAMAKUSTANNUKSET

Satamakustannukset tarkoittavat maksuja, jotka alus joutuu maksamaan vieraillessaan satamassa. Aluksille on koon ja alustyyppin mukaan luokiteltu omat maksuluokkansa ja esimerkiksi rahtialukselta ja risteilijältä peritään erilaiset maksut. Säännöllistä liikennettä harjoittaville aluksille, rahtialuksille ja pienemmille veneille laaditaan pidempiaikaiset sopimukset, jotka määräytyvät sata-

mapalveluiden käytön ja laiturimaksujen mukaan. Sen sijaan sellaiset risteilijät, jotka harjoittavat epäsäännöllistä liikennettä tiettyinä sesonkiaikana, maksavat aluksesta sopimushinnoittelun mukaisen summan. Sopimushinnoittelulla tarkoitetaan esimerkiksi sitä, kun sataman yhteyshenkilö lähettää varustamolle tarjouksen sataman kokonaiskustannuksista. Tällä kilpailutetaan satamia, ja sataman hinnoittelu vaikuttaa siihen, tekeekö risteilijä voittoa vai tappiota vieraillessaan satamassa. Keskimääräisesti halvimmat satamakustannukset 2006 oli Etelä- ja Pohjois-Euroopassa, kun taas suurimmat maksut olivat Britanniassa ja Norjassa. (Lück 2008, 372.) Kustannukset jakautuvat satamamaksuihin, jotka lasketaan käyttämällä aluksen netto- tai bruttovetoisuutta osoittavaa lukua. Nettovetoisuus (NT) on aluksen hyötytilan kokoa osoittava luku, ja bruttovetoisuus (GT) kuvaa koko laivan tilavuutta (Tekniikka & talous 2003).

Siinä missä varustamoiden täytyy houkutella turisteja, eli matkustajia, valitsemaan juuri heidän järjestämänsä risteily, satamien täytyy houkutella varustamot suuntaamaan risteilynsä tiettyyn satamaan. Varustamon täytyy saada satamassa satamakustannuksille vastinetta, joka tarjoaa arvoa tuovia tekijöitä asiakkaille, eli risteilymatkustajille. (Ferrel & Pride 2014, 23.) Tuotemarkkinoinnissa kilpaillaan samassa tuotekategoriassa tuotteilla, joilla on erilaisia ominaisuuksia muihin verrattuna. Tässä tapauksessa satamilla voi olla erilaisia ominaisuuksia, jotka tuovat hyötyjä varustamoille ja sitä kautta matkustajille. Ominaisuuksia voivat olla esimerkiksi sijainti, hinta, liikenneyhteydet tai saavutettavuus. (Ferrel & Pride 2014, 23.)

Risteilyn kohdesatamaa ja matkareittiä suunniteltaessa kohteita ei ole valitsemassa vain yksi henkilö. Varustamoilla on omat markkinointihenkilöstönsä ja osto-agenttinsa, jotka kartoittavat mahdollisia uusia kohteita, ja siten ostoagentit ovat siis pääasiassa ne henkilöt, joille satamaa myydään. He tiedottavat uudesta mahdollisesta tuotteesta eteenpäin hallintoon ja päättäjille, jotka lopullisesti valitsevat, onko satama tarpeellinen ja kustannustehokas, eli onko satamalla arvoa. (Ferrel & Pride 2014, 258.)

3.1 Väylämaksu

Väylämaksu on niin vientiä, tuontia kuin kauttakulkuliikennettä rasittava maksu, joka heikentää kilpailukykyämme (Penttilä 2014). Suomi on riippuvainen merikuljetuksista, ja satamien kilpailuetua laskevat suuret väylä- ja luotausmaksut, joita alukset saavat esimerkiksi siirtyessä suomalaisesta satamasta toiseen suomalaiseen satamaan. Suomella olisi Penttilän (2014) mukaan mahdollisuus parantaa logistista kilpailukykyään, mutta väylämaksu on vaikuttanut merenkulun liikenteeseen ohjaamalla aluksia esimerkiksi Viroon, jossa väylämaksu on huomattavasti pienempi tai sitä ei peritä laisinkaan. (Penttilä 2014.)

Suomessa väylämaksun toimittamisesta vastaa tulli ja väylämaksua sovelletaan Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittaviin aluksiin. Alukset on määritelty neljään alustyyppiin, mikä vaikuttaa aluksen väylämaksun muodostumiseen. Alukset eli laivat on jaoteltu matkustaja-aluksiin, risteilyaluksiin, suurnopeusaluksiin ja lastialuksiin. Matkustaja-alus voi kuljettaa vähintään 120 matkustajaa, kuitenkin poisluettuna risteily- ja suurnopeusalukset. Risteilijällä tarkoitetaan alusta, joka voi kuljettaa yli 12 matkustajaa ja käy Suomessa ottamatta tai jättämättä lastia, ja lastialuksia ovat kaikki muut alukset kuin matkustaja-, suurnopeus- ja risteilyalukset. (Finlex 2014.) Hallituksen esityksen perusteella väylämaksu on puolitettu aikavälille 2015 - 2017 rikkidirektiivin lisäkustannusten kompensoimiseksi (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014).

Jääluokka	Lastialus Yksikköhinta (euroa)	Matkustaja-alus Yksikköhinta (euroa)
1A Super	0,470	0,625
1A	1,098	1,294
1B, 1C	2,578	2,358
II, III	4,381	4,169

Kuva 6. Jääluokkien yksikköhinnat (Tulli 2015)

Kuvassa 6 on jääluokat ja jääluokkien yksikköhinnat lasti- tai matkustaja-aluksille, joiden kautta väylämaksu lasketaan kertomalla yksikköhinta aluksen nettovetoisuutta (NT) osoittavalla luvulla. Kuten kuvassa 6 on esitetty, lastialuksen yksikköhinnat ovat 0,47 eurosta 4,381 euroon jääluokituksen mukaan ja matkustaja-aluksen hinnat ovat 0,625 eurosta 4,169 euroon. Suurnopeus-

aluksen yksikköhinta on 5,381 euroa ja risteilijän yksikköhinta on 0,911 euroa. (Tulli 2015.)

Risteily-aluksille on säädetty oma yksikköhinta, joka on 0,911 €. Väylämaksun suuruus lasketaan kertomalla yksikköhinta aluksen nettovetoisuutta osoittavalla luvulla, mutta maksu on kuitenkin maksimissaan 22 250 euroa. Esimerkiksi aluksen nettovetoisuuden ollessa 9 000 NT väylämaksu tulee olemaan $9\,000\text{ NT} \times 0,911\text{ €} = 8\,199\text{ €}$. (Tulli 2015.)

3.2 Luotsausmaksu

Luotsausmaksu on luotsin käytöstä kertyvä kustannus, jonka hinta määräytyy luotsattavien merimailien ja aluksen nettovetoisuuden perusteella. Luotsi on ammattinimike henkilölle, jonka työnkuva on ohjata laivat avomereltä satamaan ja ulos satamasta. Luotsi ei myöskään ohjaa alusta vaan neuvoo kapteenia ja tiedottaa esimerkiksi säätilasta ja muusta merenkulun liikenteestä (Ammattinetti, 2016). Suomen luotsausmaksuista päättää Finnpilot Pilotage Oy, ja Suomen luotsaushinnaston näkee vuosittain Finnpilotin internetsivustolle ilmestyvästä taulukosta, josta maksun voi määritellä nettovetoisuuden ja luotsattavien merimailien perusteella. Luotsausmaksu maksetaan kahdesti, aluksen saapuessa ja lähtiessä satamasta, ja hintataulukon hintoihin lisätään arvonlisävero. Esimerkki luotsausmaksun suuruudesta alukselle, jonka nettovetoisuus on 9 000 NT ja luotsattava matka 10 merimailia (NM), luotsausmaksu on 1281 euroa. Tämä kerrotaan kahdella ja luotsausmaksuksi saadaan 2562 euroa + alv. (Finnpilot 2016a.; Finnpilot 2016b.)

3.3 Satamien maksut

Satamat määrittelevät satamapalveluilleen omat hintansa. Risteilyaluksia koskevat maksut ovat alusmaksu, matkustajamaksu, aluksen kiinnitys- ja irrotusmaksu sekä vesi- ja jätemaksu. Alusmaksu, jätemaksu, kiinnitys ja irrotus lasketaan nettovetoisuutta osoittavaa lukua käyttäen. Jättemaksu syntyy jätteistä,

joita laiva jättää satamaan tai esimerkiksi jätevedestä, joka lasketaan satama-kaupungin viemäriverkostoon. Jättemaksuissa on myös eroja kiinteän ja öljyisen jätteen välillä, kiinteällä tarkoitetaan esimerkiksi roskapusseja, kun taas öljyinen jäte joudutaan esimerkiksi pumppaamaan aluksesta. Satamilla on myös mahdollisuus antaa alennuksia, jos jätteet on esimerkiksi lajiteltuja. Kiinnitys ja irrotus tarkoittaa aluksen kiinnittämisestä ja laiturista irrottamisesta koituvia kustannuksia. Matkustajamaksu lasketaan kertomalla matkustajamäärä sataman matkustajamaksua osoittavalla luvulla. Kustannuksia laskettaessa matkustajamaksut kerrotaan kahdella, koska maksu suoritetaan saapuvasta ja lähtevästä matkustajasta. Vesimaksu määräytyy laivan ottamien vesikuutioiden ja kuutiohinnan mukaan. (Haminakotka 2016d.)

4 RISTEILYSATAMAT JA HINNASTOT

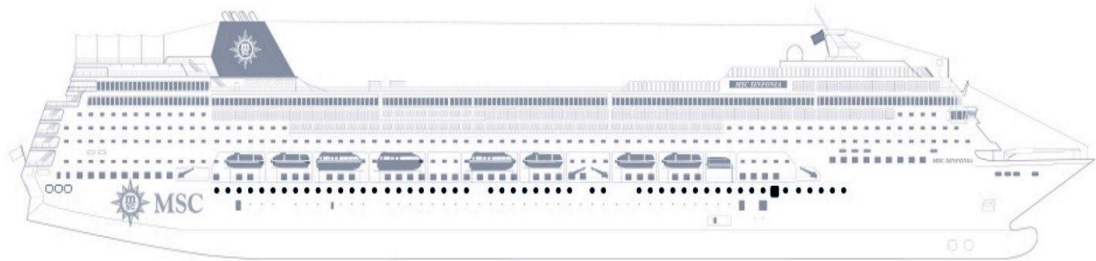
Vertailuun otettavat kaupungit on valittu Itämeren suosituimman risteilyreitit mukaan, joka kulkee Tanskan Kööpenhaminan ja Venäjän Pietarin välillä. Kaupunkien valintaan on vaikuttanut myös hankkeen vetäjän tarve. Vertailussa käydään satamakustannukset kaupungeittain läpi, minkä jälkeen muodostetaan vertailutaulukko ja pohditaan kustannuksia ja Kotkan kilpailuetua.

Vertailuun valittavat kaupungit ovat Suomesta Kotka ja Helsinki, Virosta Tallinna ja Venäjältä Pietari. Kaupungit sijaitsevat yleisimmän risteilyreitit varrella Suomenlahden rannikolla ja ovat siis Kotkaan verrattuna kilpailijoita. Satamakustannuksissa otetaan huomioon maksut, joita risteilijä joutuu maksamaan tullessaan kohdesatamaan, mutta laskuista jätetään pois esimerkiksi tavaramaksu, jonka rahtia kuljettavat alus joutuisi maksamaan. Satamamaksut laskettaessa oletetaan risteilijän saapuvan satamaan arkipäivänä ja kellonaikaan, jolloin esimerkiksi ylitöistä tai yötoista ei kerry lisäkustannuksia.

4.1 Esimerkkialus

Satamien kustannukset lasketaan esimerkkialuksen mukaan. Esimerkkialuksena toimii Välimeren risteilymarkkinoita hallitsevan MSC Cruises -yhtiön alus

MSC Sinfonia. Vuonna 2014 MSC Cruisesilla oli 12 alusta, jotka risteilivät myös Pohjois-Euroopassa, joten risteilijä on potentiaalinen vierailija Itämeren satamille (MSC 2014).



Kuva 7. MSC Sinfonia (MSC Cruises 2016)

Kuvassa 7 on esimerkkialus MSC Sinfonia, jota on käytetty tässä tutkimuksessa satamakustannusten vertailukohteenä.

Taulukko 2. MSC Sinfonia tekniset tiedot (MSC Cruises 2016).

Bruttovetoisuus (GT)	65 642
Nettovetoisuus (NT)	41 682
Matkustajamäärä	2 679
Pituus (m)	274,9
Leveys (m)	32
Korkeus (m)	54
Syväys (m)	6,8

Taulukosta 2 nähdään MSC Sinfonia-aluksen tekniset tiedot, joiden avulla satamakustannukset lasketaan. Varustamot lähettävät Taulukon 2 kaltaiset tiedot kohdesatamalle tiedustellessaan, pystyykö heidän risteilynsä ja aluksensa tulemaan satamaan ja minkälaiset satamakustannukset aluksen ominaisuudet

muodostavat. Risteilijöitä koskevat satamakustannukset lasketaan pääsääntöisesti käyttäen taulukosta 2 löydettävää nettovetoisuuslukua, joka on esimerkkialuksella 41 682 NT.

4.2 Kotka

Kotkassa sijaitsee HaminaKotkan-satama, joka on Suomen suurin yleis-, vienti-, kontti- ja transitosatama. Satama on merkittävä kauttakulkureitti sijaintinsa ansioista, ja hyvät liikenneyhteydet mahdollistavat yhteydet muihin kaupunkeihin ja eurooppalaisiin satamiin. Esimerkkinä sijainnin keskeisyydestä Suomen pääkaupunki Helsinki sijaitsee 120 kilometrin ja Pietari 260 kilometrin päässä. (HaminaKotka 2016a.)



Kuva 8. Kotkan Kantasatama (Häkkinen & Vehkaluoto 2015)

Kuvassa 8 on Kotkan ensisijainen risteilysatama, Kotkan Kantasatama, joka sijaitsee kaupungin keskustassa. Kuvan 8 satama on Kotkan vanhin satama-alue. Vaikka kyseessä on vanha satama-alue, se tarjoaa kuitenkin hyvän mahdollisuuden laivaliikenteelle laitureiden ja syvän väylän takia. (HaminaKotka 2016a.) Kantasatamaan pystyy tulemaan risteilijällä, joka on syväykseltään maksimissaan 9 - 10 metriä, enimmillään 200 - 270 metrin pituinen ja

enimmillään 50 metriä leveä. Tämän lisäksi satama on antanut mahdollisuuden käyttää muita laiturialueita Mussalon satama-alueella, joka on osa HaminaKotkan satamaa ja joissa syväys on 10 - 12 metriä sekä aluksen pituus ja leveys rajoittamattomia. (Southeast135 2016.; HaminaKotka 2016b.) Kotkassa on käynyt edellisen kerran risteilijä vuonna 2012: aluksen matkustajakapasiteetti oli 542 matkustajaa (Cruise Baltic 2016c).

Satama haluaa toimia edelläkävijänä ympäristötyössä, ja keskeisiä keinoja on satamatoimintojen kehittäminen kestävästä kehityksestä mukaisesti yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Satama kantaa vastuuta Itämeren suojelemisesta ennakoinnilla ja ehkäisemällä ympäristöonnettomuuksia, kehittämällä satamaa energiatehokkaammaksi ja toimittamalla jätevedet puhdistuslaitoksiin. (HaminaKotka 2016c.)

Taulukko 3. Kotkan satamakustannukset (Haminakotka 2016d).

Maksu	Hinta
Väylämaksu. Kustannukset tulevat nettotonniin mukaan, ja Sinfonian kokoinen alus joutuu maksamaan täyden väylämaksun saapuessa ja lähtiessä (Tulli 2015).	22 250 €
Luotsausmaksu. Kustannus tulee aluksen luotsaamisesta Orregrundin luotsiasemalta Kantasatamaan ja kantasatamasta pois. Matka on 24 merimailia (Finnpilot 2016c).	7 406 €
Kiinnitys ja irrotusmaksu.	824 €

<p>Fantasian kokoinen alus joutuu nettotonniin mukaan maksamaan täyden maksun 412,00 €, joka kerrotaan kahdella. (HaminaKotka, 2016d.)</p>	
<p>Alusmaksu.</p> <p>Lasketaan kertomalla HaminaKotkan yksikköhinta 0,55 € aluksen nettovetoisuudella, risteilyalukselle käytetään sopimushinnoittelua (HaminaKotka 2016d.)</p>	<p>22 925 €</p>
<p>Matkustajamaksu.</p> <p>Lasketaan kertomalla Sataman matkustajahinta 1,00 € matkustajamäärällä. Kustannus kerrotaan kahdella, saapuvat ja lähtevät matkustajat. (HaminaKotka 2016d.)</p>	<p>5 158 €</p>
<p>Jättemaksu</p> <p>Öljyisen ja kiinteän jätteen maksu kerrotaan aluksen nettovetoisuudella. Fantasia maksaa nettovetoisuudeltaan täyden maksun, joka on maksimissaan 1 624 €. (HaminaKotka 2016d.)</p>	<p>1 624 €</p>
<p>Satamakustannukset yhteensä</p>	<p>60 187 €</p>

Taulukko 3 erittelee tiedot maksuista, joita risteilijä joutuu maksamaan vieraillessaan Kotkan satamassa. Taulukon 3 vasen sarake osoittaa maksun ja oikea sarake maksun suuruuden, eli hinnan. Taulukon 3 loppuun on laskettu myös kokonaiskustannukset esimerkkialus MSC Sinfoniale, Kotkassa kustannukset ovat 60 187 €.

4.3 Helsinki

Helsinki mainostaa itseään yhtenä johtavana matkustajasatamana Itämerellä, ja vuonna 2015 kansainvälisiä risteilijöitä vieraili siellä 254 ja risteilymatkustajia 436 500. Kasvavien aluskokojen trendi näkyy Helsingin tilastoissa: 2014 aluksia vieraili 261, joka on 7 alusta enemmän kuin vuonna 2015, mutta matkustajamäärä kasvoi 16 500 henkilöä. (Cruise Baltic 2016d.)



Kuva 9. Helsinki, Eteläsatama (Port of Helsinki 2016a)

Helsingin satama toimii Suomen kansainvälisen matkustajaliikenteen pääsatamana. Sataman osat ovat kuvassa 9 näkyvä Eteläsatama, Katajanokka, Länsisatama, Vuosaari sekä Kantvik. Sataman vahvuutena on tiheä linjaliikenne, tuonti ja vienti sekä erikoistuminen suuryksikköliikenteeseen. (Port of Helsinki 2016b.)

Helsinki sijaitsee päivän risteilymatkan päässä Tukholmasta ja Pietarista eli noin puolessa välissä matkaa, mikä tekee siitä hyvän kohdesataman. Kaupungista on kattavat liikenneyhteydet, lentoasema on 25 kilometrin etäisyydellä satamasta ja maantie sekä junayhteydet haarautuvat Helsingistä muualle Suomeen. Risteilyt ohjataan kaupungin keskustassa sijaitseviin satamiin, ja satamaan pystyy tulemaan aluksella, joka on maksimissaan syväykseltä 8 - 12 metriä, ja tarvittaessa risteilijän saa ankkuroitua satamalaituriin, jossa ei ole pituus tai leveysrajoituksia. (Port of Helsinki 2016c.; Cruise Baltic 2016f.)

Taulukko 4. Helsingin sataman kustannukset (Port of Helsinki 2016d)

Maksu	Hinta
Väylämaksu. Kustannukset tulevat nettotonniin mukaan, ja Sinfonian kokoinen alus joutuu maksamaan täyden väylämaksun (Tulli 2015.)	22 250,00 €
Luotsausmaksu. Kustannus tulee aluksen luotsaamisesta Harmajasta Helsinkiin ja pois. Matka on 7 merimailia (Finnpilot 2016c).	3 802,00 €
Kiinnitys ja irrotusmaksu. Fantasian kokoinen alus joutuu nettotonniin mukaan maksamaan täyden maksun 357,75 €, joka kerrotaan kahdella. (Port of Helsinki 2016d.)	715,50 €
Alusmaksu.	10 387,00 €

Risteilijää veloitetaan sadan nettovetoisuuden yksiköltä, eli nettovetoisuus jaetaan arvolla 100 ja kerrotaan yksikköhinnalla, joka on 30,55 €. Maksu lasketaan maksimissaan arvolla 34 000 NT. (Port of Helsinki 2016d.)	
Matkustajamaksu. Lasketaan kertomalla Sataman matkustajahinta 1,95 € matkustajamäärällä. Kustannus kerrotaan kahdella, saapuvat ja lähtevät matkustajat. (Port of Helsinki 2016d.)	10 058,10 €
Jättemaksu Veloitetaan nettovetoisuuden yksiköltä 16,10 €, maksimissaan 3800 €. Aluksen tyhjentäessä jätevetensä kaupungin viemäriverkkoon voidaan myöntää 20 % alennus maksusta. (Port of Helsinki 2016d.)	3 800 €
Satamakustannukset yhteensä	51 012,60 €

Taulukko 4 erittelee tiedot maksuista, joita risteilijät joutuvat maksamaan vieraillessaan Helsingin sataman alueella. Taulukon 4 vasen sarake osoittaa maksun ja oikea sarake maksun suuruuden, eli hinnan. Taulukon 4 loppuun on laskettu myös kokonaiskustannukset esimerkialus MSC Sinfoniale, Helsingissä kokonaiskustannukset ovat 51 012,60 €.

4.4 Tallinna

Tallinna sijaitsee Suomenlahden eteläisellä rannalla, Helsingistä 50 mailia etelään. Viron suurin kaupunki on pääväylä Viroon tulevalle meriliikenteelle, mutta kaupunki on myös johtava teollisuuskaupunki. Liikenneyhteyksiltä Tallinna vastaa Helsinkiä: Tallinnasta löytyy lentokenttä sekä juna- ja maantieyhteydet muihin maan kaupunkeihin. (Cruise critic 2016.) Vuonna 2014 Tallinnan vanhaan satamaan saapui 297 risteilijää ja 479 000 kansainvälistä risteilymatkustajaa. Tallinnan matkustajamäärä kasvoi alan kasvaessa, ja vuonna 2015 matkustajamäärä kohosi 500 622 matkustajaan. (Cruise Baltic 2016e.)



Kuva 10. Tallinna Old Port (Port of Tallinn 2016a)

Kuvassa 10 oleva Tallinnan vanha satama on kaupungin keskellä, ja se on syväykseltään 11 metriä ja pystyy ottamaan vastaan aluksen, joka on maksimissaan 340 metriä pitkä ja 42 metriä leveä. Edellisiä tietoja suurempia aluksia Tallinna pystyy ottamaan vastaan esimerkiksi paikallisessa öljysatamassa, Muugassa, jossa maksimisyvyys on 18 metriä, mutta maksimipituus 300 metriä. Tallinna on varautunut kasvavaan risteilyliikenteeseen ja risteilymatkustajiin ja Port of Tallinn suunnittelee rakentavansa risteilijöille oman laiturin; tulevaisuuden suunnitelmissa on myös omistaa vanhan kaupungin satama pelkälle matkustajaliikenteelle. (Port of Tallinn 2016b.)

Taulukko 5. Tallinnan satamamaksut (Port of Tallinn 2016c)

Maksu	Hinta
<p>Väylämaksu.</p> <p>Risteilijän väylämaksu lasketaan kertomalla bruttovetoisuus yksikköhinnalla, joka on 0,12 € (Maritime safety act 2013).</p>	<p>7 865,04 €</p>
<p>Luotsausmaksu.</p> <p>Luotsausmaksu saadaan Estonian luotsien taulukosta, jossa hinnat on eritelty matkan ja bruttovetoisuuden mukaan. (Estonian pilot 2015.)</p>	<p>3 708,00 €</p>
<p>Kiinnitys ja irrotusmaksu.</p> <p>Maksu muodostuu bruttovetoisuuden mukaan, 134,00 € kerrottuna kahdella. (Port of Tallinn 2016c.)</p>	<p>268,00 €</p>
<p>Alusmaksu.</p> <p>Maksu lasketaan kertomalla yksikköhinta 0,48 € aluksen bruttovetoisuudella 65 542. (Port of Tallinn 2016c.)</p>	<p>31 460,16 €</p>
<p>Matkustajamaksu.</p> <p>Tallinna perii matkustajasta 1,46 €. Matkustajamaksu saadaan kertomalla se matkustajien määrällä. (Port of Tallinn 2016c.)</p>	<p>7 530,68 €</p>

Jättemaksu	
Maksu lasketaan bruttovetoisuuden mukaan kertomalla se yksikköhinnalla, joka on 0,32 €. (Port of Tallinn 2016c.)	2 097,34 €
Satamakustannukset yhteensä	52 929,22 €

Taulukko 5 erittelee tiedot maksuista, joita risteilijä joutuu maksamaan vieraillessaan Tallinnan sataman alueella. Taulukon 5 vasen sarake osoittaa maksun ja oikea sarake maksun suuruuden, eli hinnan. Taulukon 5 loppuun on laskettu myös kokonaiskustannukset esimerkialus MSC Sinfoniale, Tallinnan kokonaiskustannukset ovat 52 929,22 €.

5 VERTAILU

Tässä kappaleessa verrataan Kotkan kustannuksia Helsinkiin ja Tallinnaan ja muodostetaan yhteenveto satamista yleisesti ja satamien kustannuksista ja Kotkan alennetuista kustannuksista. Alla olevissa taulukoissa on eritelty satamakohtaiset hinnat kaupungeittain ja edullisin satama on värjätty vihreällä värillä.

Taulukko 6. Väylämaksut

	Kotka	Helsinki	Tallinna
Väylämaksu	22 250,00 €	22 250,00 €	7 865,04 €

Taulukko 6 erittelee aluksen luotsausmaksun eri satamissa. Kuten taulukosta 6 nähdään, 22 250 € väylämaksu tuo suuria lisäkustannuksia, kun kansainvä-

linen risteilijä saapuu Suomen aluevesille. Tallinna on väylämaksultaan edullisin ja taulukko 6 mukaan väylämaksun hinta on 7 865,04 €. Suomen väylämaksut on alennettu puoleen vuosiksi 2015- 2017, mutta Tallinna on selkeästi kilpailukykyisempi väylämaksullaan.

Taulukko 7. Luotsausmaksu

	Kotka	Helsinki	Tallinna
Luotsausmaksu	7 406,00 €	3 802,00 €	3 708,00 €

Taulukko 7 erittelee aluksen luotsausmaksun suuruuden vertailusatamissa. Taulukon 7 mukaan Tallinna on 3 708 € luotsausmaksultaan halvin satama. Kotkan luotsausmaksun kilpailukyky on heikompi kuin Helsingin tai Tallinnan 24 merimailin luotsauksen takia ja kuten taulukosta 7 nähdään, Kotkan 7 406 € luotsausmaksu on huomattavasti suurempi, kuin taulukon 7 mukaan toiseksi kalleimman, eli Helsingin, jonka luotsausmaksu on 3 802 €.

Taulukko 8. Kiinnitys & irrotus

	Kotka	Helsinki	Tallinna
Kiinnitys & Irrotus	824,00 €	715,50 €	268,00 €

Taulukko 8 näyttää satamien kiinnityksestä ja irrotuksesta kertyvät kustannukset. Taulukon 8 mukaan Tallinnalla on selkeästi edullisin kiinnitys ja irrotusmaksu. Tallinnan maksu on taulukon 8 mukaan 268 €, Helsingin 715,50 € ja Kotkan 824 €. Suomen kaupungit Kotka ja Helsinki perivät kyseisestä satamapalvelusta yli kaksinkertaisen määrän Tallinnaan verrattuna.

Taulukko 9. Alusmaksu

	Kotka	Helsinki	Tallinna
Alusmaksu	22 925,00 €	10 387,00 €	31 460,26 €

Taulukko 9 esittää satamien alusmaksujen kustannukset. Taulukon 9 mukaan Helsinki on alusmaksuissa mitattuna edullisin satamista, Tähän vaikuttaa MSC Fantasian kokoisessa aluksessa se, että Helsinki veloittaa maksimissaan 34 000 NT:n edestä alusmaksua. Tallinnassa ja Kotkassa alusmaksu määräytyy aluksen koko netto- tai bruttovetoisuuden kautta, eli yksikköhinnat kerrotaan Tallinnassa 65 642 GT:n ja Kotkassa 41 682 NT:n mukaan. Taulukon 9 mukaan Tallinna osoittautuu olevan 31 460 € alusmaksullaan kallein ja Kotkan hinta toiseksi edullisin.

Taulukko 10. Matkustajamaksu

	Kotka	Helsinki	Tallinna
Matkustajamaksu	5 158,00 €	10 058,10 €	7 530,68 €

Taulukko 10 tarkastelee satamien matkustajamaksuja MSC matkustajamäärän mukaan. Kotka osoittautuu taulukossa 10 edullisimmaksi 5 158 € maksulleen. Kotkaan verrattuna Tallinnalla ja Helsingillä on useita tuhansia euroja korkeammat matkustajamaksut. Helsinki on matkustajamaksultaan kallein taulukon 10 mukaan, ja Tallinna toiseksi edullisin.

Taulukko 11. Jättemaksu

	Kotka	Helsinki	Tallinna
Jättemaksu	1 624,00 €	3 800,00 €	2 097,34 €

Taulukko 11 vertailee satamien jätemaksujen kustannuksia. Jättemaksuissa Kotkan hinta eli 1 624 € on edullisempi kuin kilpailijoilla Helsingillä ja Tallinnalla. Taulukon 11 mukaan Helsingillä on korkeimmat jätemaksut. Jättemaksun ylittäessä maksimihinnan maksua veloitetaan kokonaiskustannusten mukaan.

Taulukko 12. Kokonaiskustannukset

	Kotka	Helsinki	Tallinna
Kustannukset yhteensä	60 187,00 €	51 012,60 €	52 929,22 €

Taulukko 12 näyttää Kotkan, Helsingin ja Tallinnan satamien kokonaiskustannukset esimerkialus MSC Sinfoniale. Taulukon 12 mukaan Helsinki on edullisin, Tallinna toiseksi edullisin ja Kotka kustannuksiltaan kallein. Taulukossa 12 vihreä väri osoittaa edullisinta, keltainen toiseksi edullisinta ja punainen korkeinta hintaa. Kokonaisuutena Kotkan kustannukset ovat kaikkein korkeimmat. Helsinkiin verrattuna kilpailukykyä laskee korkea alusmaksu ja pitkä luotsausmatka ja korkea alusmaksu. Tallinnaan verrattuna Kotka on alusmaksultaan halpa, mutta luotsausmaksun ja väylämaksun kustannukset tekevät Tallinnasta kuitenkin edullisemmän. Taulukon 12 mukaan Helsinki on satamista edullisin, mutta kokonaiskustannuksissa jotakuinkin identtinen Tallinnan kanssa. Helsingin sataman alusmaksu laskee sataman kustannuksia MSC Fantasian kokoluokan aluksille.

5.1 Kotkan sopimushinta

5.2 Yhteenveto

Helsinki ja Tallinna ovat pääkaupunkeja, asukasluvulta suurempia ja kokonaisuudessaan tunnetumpia kuin Kotka. Helsingissä ja Tallinnassa vieraillee kesäisin satoja risteilyaluksia, kun taas Kotkassa on viimeksi käynyt yksi risteilijä vuonna 2012. Satamina ne pitävät kuitenkin sisällään samanlaisia ominaisuuksia, satamat sijaitsevat keskellä kaupunkia ja laitureihin pääsee isoillakin aluksilla. Liikenneyhteydet ovat jokaisesta kaupungista hyvät, Tallinnasta ja Helsingistä löytyvät lentokentät ja Kotkasta on Helsinki-Vantaan lentoasemalle vain 1,5 tunnin ajomatka. Kotka eroaa kahdesta muusta Itämeren kaupungista: Tallinna ja Helsinki ovat tunnettuja metropoleja liikenneyhteyksineen, kun taas Kotka on pieni, tuntematon kaupunki hyvällä sijainnilla.

Internetin satamahinnastojen mukaiset maksut osoittautuivat edullisimmiksi Helsingissä. Toiseksi edullisinta oli Tallinnassa ja korkeimmat kustannukset löytyivät Kotkasta. Suomen satamahintoja nostavat väylämaksut, jotka ovat moninkertaiset verrattuna Viroon. Kotkan luotsausmatka on myös pitempi kuin kilpailijoilla, joka tuo lisäkustannuksia. Kotkalla on myös korkea alusmaksu verrattuna Helsinkiin, mutta kuitenkin matalampi kuin Tallinnalla. Risteilijän saapuessa satamaan käytetään kuitenkin sopimushinnoittelua ja laskettaessa Kotkan alennetut kokonaiskustannukset satamasta saadaan todella kilpailukykyinen verrattuna Tallinnaan ja Helsinkiin.

6 SWOT JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Kotkan satamasta muodostettu SWOT-nelilaatikkoanalyysi, joka selvittää vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat koskien Kotkan risteilytoimintaa. SWOT:n avulla pohditaan Kotkan kilpailukykyä ja tuodaan esiin syntyneitä ajatuksia. (Opetushallitus 2016.)

Taulukko 14. SWOT Kotka

Vahvuudet Kustannukset Sijainti	Heikkoudet Tunnettuus
----------------------------------------------	---------------------------------

Satama Luonto ja rauha	Väylä ja luotsausmaksu
Mahdollisuudet Helsinki ja Pietari Risteilyalan trendit Laituritila Onnistunut markkinointi	Uhat Helsinki Tallinnan panostaminen risteilytoimintaan Tallinnan sopimushinta

Taulukko 14 pitää sisällään Kotkan vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia SWOT:n muodossa. Taulukon 14 listattujen johtopäätösten myötä Suomi ja Kotka joutuvat kilpailemaan satamahintojen alennuksilla, koska korkea väylämaksu tuo haasteita Suomen merenkulun kilpailukyvyille. Väylä- ja luotsausmaksuun satama ei pysty vaikuttamaan, joten kiinteät kustannukset Kotkaan saapuessa ovat korkeat. Tallinnan satamassa korkea alusmaksu luo joustamisen varaa ja siksi uhkana on Tallinnan sopimushinnan kilpailukyky. Suomessa väylämaksun puolittaminen on tehnyt mahdolliseksi kilpailukyvyn Viron kanssa ja Kotkan alennettu sopimushinta luo hyvät edellytykset varustamoiden houkuttelemiseen satamakustannuksilla.

Risteilyalalla on tiettyjä trendejä, jotka vaikuttavat varustamon valitseman kohdesataman valintaan. Edullinen hinta ei siis yksinään ratkaise, valitaanko satama kohteeksi. Aiemmin risteilyt ja risteilijät ovat kiirehtineet satamasta toiseen, mutta uutena trendinä on viettää yhdessä kohdesatamassa pidempiä, päivän tai kahden pysähdyksiä. Tämän trendin yleistyessä kohdesataman sijainti on yhä suuremmassa osassa: sataman on oltava sijainniltaan paikassa, josta on mahdollista tehdä retkiä monipuolisesti lähialueille. Taulukkoon 14 on merkitty, että Kotkan vahvuutena on sijainti, joka mahdollistaa luonnon rauhan pienessä kaupungissa, mutta maantietä pitkin on mahdollista saavuttaa Helsinki yhdessä ja Pietari 3 - 4 tunnissa.

Mahdollisuutena Kotkalla on Helsingin ja Pietarin vetovoima Kotkan sijainnin ansiosta. Samalla Helsinki luo uhan tunnettuna risteilykohteena ja Helsingin kanssa on vaikea lähteä kilpailemaan vielä tässä vaiheessa, kun Kotka ei ole

tunnettu. Onnistuneen markkinoinnin avulla Kotka pystyy parantamaan asemiaan ja kilpailemaan saapuvista risteilijöistä. Kotkan etuna on myös laituritila, jossa risteilyaluksia ei ole tungokseksi asti, joten Kotkalla on mahdollisuus ottaa vastaan milloin tahansa saapuvia aluksia. Helsingissä ja Tallinnassa risteilytoiminnan ollessa aktiivista ja satamien ottaessa sesongilla vastaan satoja aluksia satamat joutuvat järjestämään tilaa saapuville aluksille. Uhkana on Tallinnan sataman panostaminen risteilytoimintaan: suunnitteilla on omistaa satama kokonaan matkustaja-aluksille ja rakennuttaa uusia laitureita, jolloin Tallinnan aluksien vastaanottokyky voi tulevaisuudessa kasvaa huomattavasti.

Taulukkoon 14 merkattujen vahvuuksien, heikkouksien, mahdollisuuksien ja uhkien mukaan, ja tietenkin kohteen markkinoinnin onnistuessa, Kotkan voidaan olettaa olevan kilpailukykyinen risteilysatamana edullisena ja hyvänä risteilykohteena, joka pystyy vastaamaan alan haasteisiin ja trendeihin. Cruise Port Kotka pystyy vastaamaan alan kasvaviin trendeihin sataman ja sijaintinsa ansiosta, ja asettamaan kilpailukykyiset maksut saapuvalla risteilyalukselle. Haastajina Helsinki ja Tallinna ovat tunnetumpia, ja näin ollen jatkossakin suurin osa risteilijöistä tulee näihin satamiin, mutta Kotkalla on mahdollisuus toimia sijaissatamana esimerkiksi Helsingin laituritilan puutteen vuoksi. Risteilymatkustajat voivat tehdä Kotkasta retkiä lähialueille sekä kaupunkiin, ja päivän lopuksi saapua rauhalliseen Cruise Port Kotkan kotisatamaan.

Kehittämisehdotus tulee trendistä, jossa varustamot pyrkivät tarjoamaan toimivan verkkoyhteyden risteilyillään. Olisiko Kotkan satamalla mahdollisuutta tarjota laituriiin kiinnittyneelle risteilijälle huippunopea verkko, jota matkustajat kaipaavat? Nykyaikana hyvä internetyhteys ja yhteydet muihin ihmisiin ovat todella tärkeitä asioita, joten löytyisikö verkkoyhteyden mahdollistamisesta uusi kilpailukeino Cruise Port Kotkalle?

7 LOPUKSI

Aloittaessa opinnäytetyötä minulla ei ollut minkäänlaista tietoa ja kokemusta alasta, mistä risteily koostuu tai kuinka yllättävän suuria vaikutuksia alalla on

esimerkiksi ekonomisesti, ja työn mielenkiinto kasvoi, mitä enemmän pääsi aiheeseen sisälle. Aineiston etsiminen oli eräs ongelmakohta: aiheesta ei suoraan ole kirjoitettu teoksia, vaan tietoa joutui etsimään kansainvälistä turismia ja matkailua käsittelevistä lähteistä sekä risteilyverkostojen ja satamien raporteista. Turismia käsittelevissä teoksissa risteilysatamia käsiteltiin ohimennen eikä suurena kokonaisuutena. Mielestäni näistä palasista koostui kuitenkin hyvä kokonaisuus.

Aiheessa oli laajuusongelma, koska risteilytuote koostuu monesta eri komponentista ja kohdesataman valintaan vaikuttaa monta eri tekijää, joten oli tärkeää rajata työ heti aloittaessa. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää Kotkan sataman kustannusten kilpailukykyä ja mahdollisuuksia vastata alan haasteisiin, ja tuoda päivitettyä tietoa ja uusia näkökulmia toimeksiantajalle. Työ vastaa esitettyihin ongelmiin ja tavoitteisiin: Cursor Oy saa päivitettyä tietoa alan trendeistä ja satamien kustannuksista. Tässä opinnäytetyössä syntyneitä johtopäätöksiä voi käyttää esimerkiksi Cruise Port Kotkaa markkinoidessa, tai hintavertailua tehdessä.

Reliaabelius tarkoittaa tutkimuksessa mittaustulosten toistettavuutta ja validiuskykyä mitata juuri sitä, mitä on tarkoitus mitata (Hirsjärvi 2010, 231). Tässä työssä oli tarkoitus mitata kilpailukykyä, johon saatiin vastaus, joten työ on validi. Työn toistettavuus saattaa muuttua matkailu-alan muutoksien myötä, mutta matkailu-alan osoittaessa jatkuvaa kasvua, työ on reliaabeli. Työn luotettavuuden ongelma on se, että risteilyaluksen saapuessa sovelletaan sopimushinnoittelua, joten satamien tarkkoja kustannuksia ei voi laskea. Kotkassa ei myöskään ole risteilytoimintaa, joten johtopäätökset ovat olettamuksia.

Tätä työtä tehdessä syntyi kysymys, kuinka pitkän ajanjakson Kotka pystyy tarjoamaan risteilijöille alennettuja hintoja, jos kaupunki vakiinnuttaa paikansa risteilykohteena? Cruise Port Kotka on kuitenkin hanke, joka pyrkii kehittämään alueen elinkeinoelämää, ja alennetut hinnat pienentävät risteilyliikenteestä syntyvien työpaikkojen ja tulojen määrää. Vastaako hanke onnistuessaan perimmäistä tarkoitustaan?

LÄHTEET

- Ammattinetti. 2016. Luotsi. Saatavissa: http://www.ammattinetti.fi/ammait/detail/416_ammatti?link=true [viitattu 5.4.2016].
- Arnaud S. 2016. Organization and development of cruise shipping in the Baltic sea. Saatavissa: <http://www.projet-devport.fr/PDF/56.pdf> [viitattu 4.4.2016].
- Blue water holidays. 2016. Baltic cruises – Europe’s northern capitals. Saatavissa: <http://www.cruisingholidays.co.uk/baltic/> [viitattu 6.4.2016].
- CLIA. 2014. The global economic contribution of cruise tourism 2014. Saatavissa: http://www.cruising.org/docs/default-source/market-research/clia_2014eis_global.pdf?sfvrsn=0 [viitattu 29.3.2016].
- CLIA. 2015a. The cruise industry. Global reach, global impact. Saatavissa: http://cruising.org/docs/default-source/research/2015_clia_economic-impact-infographic.pdf [viitattu 31.3.2016].
- CLIA. 2015b. Cruise industry. Saatavissa: <http://www.cruising.org/docs/default-source/market-research/2015-europe-economic-impact-study.pdf?sfvrsn=0> [viitattu 6.4.2016].
- CLIA. 2016. Cruise industry outlook. Saatavissa: http://www.cruising.org/docs/default-source/research/2016_clia_sotci.pdf?sfvrsn=0 [viitattu 8.4.2016].
- Cranston, P. Haastattelu 4.4.2016. Kotka: Cursor Oy.
- Cruise Baltic. 2008a. Market review. Saatavissa: [http://cruisebaltic.customers.composite.net/media\(911,1033\)/Cruise_Baltic_Market_Review_2008.pdf](http://cruisebaltic.customers.composite.net/media(911,1033)/Cruise_Baltic_Market_Review_2008.pdf) [viitattu 31.3.2016].
- Cruise Baltic. 2008b. Saatavissa: [http://cruisebaltic.customers.composite.net/media\(911,1033\)/Cruise_Baltic_Market_Review_2008.pdf](http://cruisebaltic.customers.composite.net/media(911,1033)/Cruise_Baltic_Market_Review_2008.pdf) [viitattu 31.3.2016].

Cruise Baltic. 2008c. Market review. Saatavissa: [http://cruisebaltic.com/composite.net/media\(911,1033\)/Cruise Baltic Market Review 2008.pdf](http://cruisebaltic.com/composite.net/media(911,1033)/Cruise%20Baltic%20Market%20Review%202008.pdf) [viitattu 6.4.2016].

Cruise Baltic. 2016a. Market review. Saatavissa: <https://www.cruisebaltic.com/media/94490/cruise-baltic-market-review-2000-2016.pdf> [viitattu 25.3.2016.]

Cruise Baltic. 2016b. Market review. Saatavissa: <https://www.cruisebaltic.com/media/94490/cruise-baltic-market-review-2000-2016.pdf> [viitattu 4.4.2016].

Cruise Baltic. 2016c-e. Passengers, calls and turn-arounds per destination 2000-2016. Saatavissa: <https://www.cruisebaltic.com/reports.aspx> [viitattu 30.3.2016].

Cruise baltic. 2016f. Helsinki. Saatavissa: <https://www.cruisebaltic.com/destinations/finland/helsinki.aspx> [viitattu 6.4.2016].

Cruise critic. 2016. Tallinn cruise port. Saatavissa: <http://www.cruisecritic.com/ports/newport.cfm?ID=87> [viitattu 6.4.2016].

Cruise Market Watch. 2015. Market Share, 2015 World wide market share. Saatavissa: <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/> [viitattu 4.4.2016].

Cursor Oy. 2016. Perehdyttämistilaisuus 24.2.2016. Kotka: Cursor Oy.

Cursor Oy. 2014. Kotka-Haminan-seutu kiinnostaa kansainvälisen risteilijäliikenteen kohteena. Saatavissa: <http://www.cursor.fi/fi/cursor/tiedotteet/kotkan-haminan-seutu-kiinnostaa-kansainvalisen-risteilijaliikenteen-kohteena> [viitattu 15.2.2016].

Estonian pilot. 2015. Price list. Saatavissa: http://www.loots.ee/pricelist_eng.html [viitattu 7.4.2016].

Ferrel, O. & Pride, W. 2014. Marketing. Saatavissa: <https://books.google.fi/books?id=l65Y5uMPYVkc&pg=PA694&dq=marketing+price+2014&hl=fi&sa=X&ved=0ahUKEwifu5HYqurLA-hUjz3IKHTh2AggQ6AEILDAA%20-%20v=onepage&q=marketing%20mix&f=false#v=onepage&q&f=false> [viitattu 6.4.2016].

Finlex. 2014. Väylämaksulaki. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20051122?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=v%C3%A4yl%C3%A4maksulaki#L2P5> [viitattu 5.4.2016].

Finnpilot. 2016a. Luotsausmaksut. Saatavissa: <http://www.finnpilot.fi/tilaa-luotsaus/luotsausmaksut> [viitattu 5.4.2016].

Finnpilot. 2016b. Luotsausmaksut 2016. Saatavissa: http://www.finnpilot.fi/filebank/373-Luotsausmaksut_2016.pdf [viitattu 5.4.2016].

Finnpilot. 2016c. Laske luotsausmaksu. Saatavissa: <http://www.finnpilot.fi/tilaa-luotsaus/laske-luotsausmaksu> [viitattu 5.4.2016].

Garrett, M. 2014. Encyclopedia of transportation. Social science and policy. Los Angeles: University of Florida

Grace, M. 2008. A brief history of the cruise ship industry. Saatavissa: <http://cruiselinehistory.com/a-brief-history-of-the-cruise-ship-industry/> [viitattu 29.3.2016].

HaminaKotka. 2016a. HaminaKotka satama Oy. Saatavissa: <http://www.hamina-kotka.fi/fi/haminakotka-satama-oy> [viitattu 5.4.2016].

HaminaKotka. 2016b. Kantasatama. Saatavissa: <http://www.hamina-kotka.fi/fi/kantasatama> [viitattu 5.4.2016].

HaminaKotka. 2016c. Ympäristöpolitiikka. Saatavissa: <http://www.hamina-kotka.fi/fi/ymp%C3%A4rist%C3%B6politiikka> [viitattu 5.4.2016].

HaminaKotka. 2016d. HaminaKotka satama Oy:n palveluhinnasto. Saatavissa: http://www.haminakotka.fi/sites/default/files/public/hinnasto_2016/HKS_Hinnasto_2016_FI.pdf [viitattu 5.4.2016].

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2010. Tutki ja kirjoita. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino.

Häkkinen, S. & Vehkaluoto, J. 2015. Tiesitkö tämän Kotkan Kantasataman historiasta? Saatavissa: <http://www.kymensanomat.fi/Online/2015/07/01/Tiesitko-C3%B6%20t-C3%A4m-C3%A4n%20Kotkan%20Kantasataman%20historiasta/2015319247838/4> [viitattu 5.4.2016].

Itämeri. 2014. Saatavissa: <http://www.jarviwiki.fi/wiki/It-C3%A4meri> [Viitattu 4.4.2016].

Jyväskylän yliopisto. 2015. Laadullinen tutkimus. Saatavissa: <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus> [viitattu 10.4.2016].

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014. Väylämaksut puolitetaan ja ratavero poistetaan vuosiksi 2015-2017. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/-/vaylamaksut-puolitetaan-ja-ratavero-poistetaan-vuosiksi-2015-2017-793060> [viitattu 7.4.2016].

Lück, M. 2008. The encyclopedia of tourism and recreation in marine environments. Saatavissa: <https://books.google.fi/books?id=Yuc2Aro6ukkC&pg=PA372&dq=shipping+charges+tourism+cruise&hl=fi&sa=X&ved=0ahUKEwigps2ShdTLAhUpAZoKHTqkCmsQ6AEIRzAD%20-%20v=onepage&q=shipping%20charges%20tourism%20cruise&f=false#v=onepage&q&f=false> [viitattu 5.4.2016].

Maritime safety act. 2013. Waterway dues. Saatavissa: <http://www.vta.ee/waterway-dues/> [viitattu 7.4.2016].

MSC. 2014. Company profile. Saatavissa: http://msc.media.msccnet-work.com/Press-Area/201409/ENGCOMPANYPROFILECORP7-July-2014_ID2095_5246968134.pdf [viitattu 15.3.2016].

MSC Cruises. 2016. MSC Sinfonia. Saatavissa: <https://www.msccruises.com/en-gl/Cruise-Ships/MS-C-Sinfonia.aspx> [viitattu 15.3.2016].

Opetushallitus. 2016. SWOT-analyysi. Saatavissa: http://www.oph.fi/saadokset_ ja_ohjeet/laadunhallinnan_tuki/wbl-toi/menetelmia_ ja_tyovalineita/swot-analyysi [viitattu 12.4.2016].

Peda. 2016. Euroopan kartta. Saatavissa: https://peda.net/oppimateriaalit/e-oppi/alakoulu/y15n/eurooppa7/euroopan_kartta/euroopan-kartta/eurooppa_suuri-jpg [viitattu 8.4.2016].

Penttilä, R. 2014. Kannanotto: väylämaksut poistettava pysyvästi. Saatavissa: <http://kauppakamari.fi/2014/05/05/kannanotto-vaylamaksut-poistettava-pysyvaasti/> [viitattu 8.4.2016].

Port of Helsinki. 2016a. Satama uudistuu. Saatavissa: <http://satamaudistuu.fi/satama-ja-kaupunki/9/kaupunkisatamat> [viitattu 6.4.2016].

Port of Helsinki. 2016b. Esittely. Saatavissa: http://www.portofhelsinki.fi/helsingin_satama [viitattu 6.4.2016].

Port of Helsinki. 2016c. International cruise ships. Saatavissa: http://www.portofhelsinki.fi/passengers/international_cruise [viitattu 6.4.2016].

Port of Helsinki. 2016d. Price List 2016. Saatavissa: http://www.portofhelsinki.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/helsinginsatama/embeds/helsinginsatamawwwstructure/37387_Price_List2016GB.pdf [viitattu 20.3.2016].

Port of Tallinn. 2016a. Old city marina. Saatavilla: <http://www.portoftallinn.com/old-city-marina> [viitattu 5.4.2016].

Port of Tallinn. 2016b. Old city harbor/Vanasadam. Saatavissa: <http://www.portoftallinn.com/old-city-harbour> [viitattu 25.3.2016].

Port of Tallinn. 2016c. Port charges and fees 01.01.2016. Saatavissa: <http://www.portoftallinn.com/rules-rates> [viitattu 30.3.2016].

Comtois, C., Rodrigue, J. & Slack, B. 2013. The geography of transport systems. Third edition. Saatavissa:

https://books.google.fi/books?id=WeocAAAAQ-BAJ&pg=PA249&dq=cruising+industry+morden+1970&hl=fi&sa=X&ved=0ahU-KEwisyLHD38fLAhXGk3IKHd_dCJsQ6AEIJzAC%20-%20v=onepage&q=cruising%20industry%20morden%201970&f=false#v=onepage&q&f=false [viitattu 29.3.2016].

Seabourn. 2016. 7-day the Baltic and St Petersburg. Saatavissa:

<http://www.seabourn.com/find-luxury-cruise-vacation/CruiseDetails.action?voyageCode=6624> [viitattu 6.4.2016].

Southeast 135. 2016. About the port. Saatavissa: <http://www.southeast135.fi/finland-cruise-port-kotka-about>

[viitattu 5.4.2016].

Talley, W. 2009. Port economics. Oxon: Routledge.

Tekniikka & talous. 2003. Mitä tarkoittaa brutto- ja nettovetoisuus. Saatavissa:

<http://www.tekniikkatalous.fi/arkisto/2003-06-04/Mit%C3%A4-tarkoittaa-brutto-ja-nettovetoisuus-3270266.html> [viitattu 5.4.2016].

Tulli. 2015. Väylämaksu. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/verotus/merenkulkumaksut/vaylamaksu/index.jsp>

[viitattu 5.4.2016].

WWF. 2010. Future trends in the Baltic sea. Saatavissa:

http://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/wwf_future_trends_in_the_baltic_sea_2010_1.pdf [viitattu 15.3.2016].