



# Kotka–Sillamäe-reitin yhteyspotentiaali

Arto Ahlberg & Ville Henttu



Arto Ahlberg & Ville Henttu

# Kotka-Sillamäe- reitin yhteyspotentiaali

Hankkeen rahoittaja ja päärahoituslähde:  
Kymenlaakson liitto – Alueiden kestävä kasvun ja elinvoiman tukeminen

KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO



Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu

**XAMK KEHITTÄÄ 234**

KAAKKOIS-SUOMEN AMMATTIKORKEAKOULU  
KOTKA 2024



---

© Tekijät ja Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu  
Kannen kuva: Vesa Tuomala  
Taitto: Grano Oy  
ISBN 978-952-344-584-0 (PDF)  
ISSN 2489-3102 (verkko)

[julkaisut@xamk.fi](mailto:julkaisut@xamk.fi)

# TIIVISTELMÄ

Työssä selvitettiin mahdollisuuksia kaupallisen laivareitin muodostamiseksi Kotkan ja Itä-Viron välille. Selvitys aloitettiin laajalla kirjallisuustutkimuksella, koska samasta aiheesta on olemassa aiempia tutkimuksia. Edelliset tutkimukset eivät ole osoittaneet taloudellista kannattavuutta reitille. Työtä jatkettiin haastattelututkimuksena, ja kohteena olivat alueen kaupungit, toimijat, matkatoimistot, satamat, laivayhtiöt sekä soveltuvat yritykset. Myös Viron puolella tehtiin laaja haastattelukierros, jossa oli mukana Itä-Viron alueen toimijoita, kaupunkien sekä satamien johtoa, Puolustusvoimat sekä matkatoimistojen edustajat.

Tuloksena on, että tilanne on muuttunut epäedullisempaan suuntaan. Ympäristölainsäädäntö ja tulevat polttoaineen sekoitevelvollisuudet myös laivoilla asettavat käytetylle

polttoaineelle ja alukselle rajoituksia, jotka vaikuttavat suoraan reitin kannattavuuteen. Itämeren alueen turvallisuuspoliittinen tilanne on muuttunut riskialttiimmaksi Venäjän hybrdivaikuttamisen ja Ukrainan drone-iskujen vuoksi. Tosin selvitystä tehtäessä tätä ei nähty varsinaisena esteenä liikenteen aloittamiselle. Matkustajapotentiaali Itä-Suomen alueella on vähentynyt taantumien ja Venäjän rajalle asetetun sulun vuoksi. Myöskään ei löydetty RoPax-alukselle sopivaa rahtia riittävässä määrin kummaltakaan puolelta Suomenlahtea. Laivareitin tukirahoitusta selvittäessä ei löydetty Suomen puolelta mahdollista rahoittajaa, vaikkakin sellaisia voi myöhemmin löytyä.

**Asiasanat:** Kotka, Sillamäe, Kunda, Itä-Viro, Itä-Virumaa, Itä-Suomi, laivareitti, matkustaja, rahti, potentiaali

# ABSTRACT

The study investigates the possibility of establishing a commercial shipping route between Kotka and Eastern Estonia. It begins with an extensive literature review, as there are existing studies on the same topic. However, previous studies have not investigated the economic viability of the route. The work continues with an interview study that targets local cities, operators, travel agencies, ports, shipping companies, and relevant businesses. A comprehensive round of interviews is conducted on the Estonian side, involving stakeholders from Eastern Estonia, city and port authorities, the Defense Force and representatives from travel agencies.

The results indicate that the situation has changed for the worse. Environmental legislation and upcoming fuel-blending obligations for ships will impose restrictions on the type of fuel and vessel that can be used,

which will directly affect the route's profitability. The security-political situation in the Baltic Sea has become riskier due to Russia's hybrid influence and Ukraine's drone attacks. However, this is not seen as a direct obstacle to starting traffic in the study. The passenger potential in Eastern Finland has decreased due to the recession and the closure of the Russian border. Furthermore, no suitable cargo has been found in sufficient quantities to justify a RoPax vessel from either side of the Gulf of Finland. No potential financiers have been identified on the Finnish side to offer funding support for the shipping route, although such might be found later.

**Keywords:** Kotka, Sillamäe, Kunda, Eastern Estonia, Ida-Viru county, Eastern Finland, ship route, passenger, freight, potential

# SISÄLTÖ

<b>TIIVISTELMÄ</b> .....	<b>5</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>6</b>
<b>1 JOHDANTO</b> .....	<b>8</b>
1.1 Toteutus ja menetelmät .....	8
1.2 Aiemmat selvitykset ja tutkimukset .....	9
<b>2 METSÄTEOLLISUUDEN TOIMIJOIDEN TARPEIDEN KARTOITUS</b> .....	<b>11</b>
2.1 Yritysten ja toimijoiden haastattelut .....	12
2.2 Yhteenveto metsäteollisuuden tarpeista uudelle reitille .....	15
<b>3 MATKUSTAJAPOTENTIALI UUELLE REITILLE KOTKA-ITÄ-VIRO</b> .....	<b>16</b>
3.1 Historia ja nykytilanne Kotka-Sillamäe-reitillä .....	16
3.2 Kotka-Sillamäe-reitin vetovoimatekijät .....	17
<b>4 LINJA-AUTOMATKAJÄRJESTÄJIEN HAASTATTELUT</b> .....	<b>18</b>
<b>5 ESIMERKKEJÄ ITÄMEREN LIIKENTEESTÄ</b> .....	<b>22</b>
5.1 Wasalinen M/S Aurora Botnia .....	23
5.2 Finnlinesin M/S Finnsirius ja M/S Finncanopus .....	24
5.3 Kristina Cruises .....	24
5.4 Yhteenveto laivareittien vertailusta ja johtopäätökset .....	25
<b>6 HAMINAKOTKAN SATAMAN JA SATAMAOPERAATTORIN VALMIUS UUELLE REITILLE</b> .....	<b>27</b>
<b>7 SELVITYKSET VIRON HAASTATTELUISTA</b> .....	<b>29</b>
<b>8 TUKIRAOITUKSEN MAHDOLLISUUDET KOTKA-SILLAMÄE-REITILLE</b> .....	<b>31</b>
<b>9 ITÄMEREN ALUEEN LIIKENTEEN YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET</b> .....	<b>32</b>
9.1 Merenkulun ympäristösääntely .....	32
9.2 Ympäristövaikutusten tulevaisuuden näkymät .....	33
<b>10 ITÄMEREN ALUEEN TURVALLISUUSPOLIITTINEN TILANNE TULEVAISUUDESSA</b> .....	<b>35</b>
<b>11 TULEVAISUUDEN VISIOT JA YHTEENVETO</b> .....	<b>36</b>
Yhteenveto .....	37
<b>LÄHTEET</b> .....	<b>40</b>
<b>LIITE 1 HAASTATTELURUNKO</b> .....	<b>42</b>

# 1 JOHDANTO

Toimivat ja turvalliset logistiikkapalvelut ovat elintärkeitä ulkomaankaupalle ja teollisuudelle. Helsingin ja Tallinnan välinen yhteys on tärkein yksikköliikenteen (kuten merikonttien) reitti Suomenlahden yli, mutta Itämeren alueen turvallisuusympäristön muuttumisen myötä turvallisten merikuljettusten varmistaminen ja huoltovarmuuden ylläpitäminen ovat nousseet Suomen logistisen aseman takia entistäkin tärkeämpään rooliin.

Tämän julkaisun tarkoituksena oli selvittää itäisen Suomenlahden ylittävän rahti- ja matkustajapotentiaalin tilannekuvaa vastamaan tämän päivän turvallisuuspoliittista ympäristöä sekä markkinatilannetta. Julkaisussa kerrotaan, miten tarpeellinen laivayhteys olisi ja mitkä voisivat olla potentiaalisia asiakkaita laivayhteydelle. Julkaisussa selvitetään yhteyden kannattavuutta, turvallisuutta ja merkitystä huoltovarmuuden kannalta. Tässä huomioidaan myös kiristyvän ympäristösääntelyn vaikutukset sekä satamien tulevaisuuden energiaratkaisujen tarjoama mahdollinen kilpailuetu reitin kannattavuudelle. Koska Itämeren turvallisuustaso näytti heikenevän jo hankkeen aloitusaikana, haluttiin keskittyä painotetummin Itämeren alueen turvallisuuteen hakemalla turvallisuusselvityksiä myös Puolustusvoimilta sekä Huoltovarmuuskeskukselta. Julkaisu on tar-

koitettu ensisijaisesti poliittisille päättäjille sekä alan toimijoille, joille julkaisu tarjoaa taustatietoa päätöksentekoon.

## 1.1 Toteutus ja menetelmät

Taustaselvityksen jälkeen haettiin yrityksiä, joiden voisi olettaa hyötyvän uudesta laivareitistä. Alkuun selvitimme muutokset, jotka ovat tapahtuneet Venäjän liikenteen ja Saimaan kanavan käytön loputtua muun muassa suurissa metsäyhtiöissä. Miten ne ovat sopeutuneet uuteen tilanteeseen? Miten raaka-ainepuun kuljetukset järjestetään tällä hetkellä? Tämän jälkeen tarkastelimme rahtipotentiaalia selvittämällä satamissa kulkevaa rahtia Viron ja Suomen välillä sekä erikseen Itä-Viron suunnalla. Matkustajapotentiaalia tutkittiin haastattelemalla Suomessa toimivia Itä-Suomen matkatoimistoja, jotka järjestävät matkoja Viron suuntaan. Omana osa-alueenaan haettiin myös turvallisuusselvityksiä Puolustusvoimilta sekä huoltovarmuusnäkökohtia Huoltovarmuuskeskukselta. Yritystukien mahdollisuutta sekä linjan kannattavuutta selvitettiin laivayhtiöiden vertailuanalyyseilla. Yritystuki-mahdollisuuksia selvitettiin myös Virossa. Yhtenä linjan kannattavuuden kannalta merkittävänä seikkana selvitettiin päästökaupan

alkamista meriliikenteessä sekä sen vaikutuksia tulevaisuudessa.

Suomessa päivitettiin paikallisten yritysten, varustamoiden, yliopistojen ja matkatoimistojen sekä sataman toimijoiden tilanne. Mikä on kenties muuttunut, ja olisiko muutoksessa nähtävissä myös taloudellinen intressi? Selvityksessä keskeisenä elementtinä olivat henkilökohtaiset haastattelut ja Teams-kokoukset. Haastattelut tehtiin rajatulle kohderyhmäjoukolla yritysten, julkisten organisaatioiden sekä oppi- ja tutkimuslaitosten edustajille. Yhteydenotot potentiaalsiin haastateltaviin tehtiin suoraan puhelimitse ja sähköpostitse. Viron yhteistoimintapäivillä haastateltiin noin 20:tä henkilöä, jotka edustivat Itä-Viron kaupunkeja, maakuntaa, yrityksiä, satamia sekä matkatoimistoja. Hanke oli lyhyestä hankeajasta (yhdeksän kuukautta) huolimatta hyvin kattava otos hankkeeseen liittyvistä toimijoista. Hankkeeseen suhtauduttiin hyvin myönteisesti, ja haastateltavien saaminen mukaan oli helppoa. Mukana haastatteluissa oli yli kolmekymmentä alueen toimijaa ja asiantuntijaa Suomesta.

## 1.2 Aiemmat selvitykset ja tutkimukset

Hankkeen alussa tehtiin taustaselvitystä nykytilanteesta eri kanavien avulla. Hyvän alustana hankkeelle olivat useat aiemmat hankkeet, jotka olivat kohdistuneet Itämeren alueen laivaliikenteeseen, muun muassa H-T Trans Plan (2011), Trik (2013), RAMAPOT (2008), REFEC (2020), Logistiikan muutokset Saimaan alueella (2022), virolaisten kolmen konsulttiyrityksen sekä Viron puo-

len yhteisselvitys: Feasibility-cost-benefit analysis and socio-economic impact analysis of the restoration of Sillamäe-Kotka shipping line (2023) [2]. Näiden lisäksi käytettiin muita lähteitä (mm. uutistiedotteita sekä paikallislehtiä).

Aiemmista tutkimuksista on syytä nostaa lähempään tarkasteluun REFEC-hanke (Reinforcing Eastern Finland-Estonia Transport Corridor), joka on hyvä referenssi ajatukselle uudesta reitistä ja sen kannattavuudesta. REFEC-selvitys valmistui vuonna 2020. Siinä tutkittiin Itä-Suomen ja Itä-Viron välistä laivalinjaa Loviisan ja Kundan satamien välille. Yhteys kulkisi lähes suoraan satamien välillä ja olisi pituudeltaan 54 meripe-ninkulmaa. Venäjän aluevesiä ei tarvitsisi kiertää. Tutkimuksen teki Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus kumppaneinaan Loviisan kaupunki, Port of Kunda ja Posintra Oy. Yli 700 000 euron suuruinen hanke Itä-Suomen ja Viron välisen kuljetuskäytävän kehittämiseksi jaksottui vuosille 2017–2020. Hankkeessa selvitettiin Via Balticalle suoraa reittiä ja edellytyksiä avata kuljetuskäytävä Itä-Suomen ja Itä-Viron välille. Keskeisin tavoite oli edistää Loviisa–Kunda-yhteyden toteutumista käytännön toimin. Toimiin kuuluivat liiketoimintamallien laatiminen mahdollisten varustamojen kanssa, satamien toiminta- ja investointisuunnitelmat, suunnitelma lupa- ja säädösvaatimusten täyttämiseksi, yhteysaikataulu- ja reittivaihtoehtosuunnitelmat sekä markkinointisuunnitelmat ja -tapahtumat. [3.]

Tarkoitus oli myös selvittää kuljetuskäytävän rahtipotentialia ja todentaa kuljetuskäytävän vaikuttavuus eli lyhentynyt matka-aika

sekä käytävän ja Loviisa–Kunda-yhteyden käyttömäärät. Kuljetuskäytävä nopeuttaisi ja sujuvoittaisi tavaraliikennettä itäisen Suomen ja Viron välillä, mutta uusi käytävä toisi muitakin hyötyjä. Suuremmista yhteyksistä hyötyisi myös Via Balticaa käyttävä liikenne, joka suuntautuu Itä-Suomeen tai sieltä pois. Käytävä myös hillitsisi raskaan liikenteen kasvua ja sen haittoja, kuten ruuhkia, päästöjä, melua ja pölyä Tallinnan ja Helsingin keskustoissa. Kuljetuskilometriä väheneminen puolestaan pienentäisi hiilidioksidipäästöjä. Tämä hyvin kattava tutkimus siis selvitti käytännössä samaa asiaa kuin tässä tutkimuksessa tehdään. Myös Kundan satamaa on mietitty toisena Viron satamana mahdollisella uudella reitillä. Tämän ja Turun yliopiston tutkimuksen erona on tarkasteltavina olevien kaupunkien sijainti. Loviisan ja Kotkan välimatka on maanteitse vain 45 kilometriä. Toki satamatoiminnot ovat erilaiset, mutta meritse kuljettu matka Loviisasta on huomattavasti lyhyempi kaikkiin Viron satamiin. REFEC-hankkeessa todettiin muun muassa, että laivareitin pituudella on varsin suuri merkitys kannattavuudelle ja että Vuosaari–Muuga-reitti vähentää ruuhkia välillä Helsinki–Tallinna. Tallinnassa on liikennettä helpotettu satamasta lähtevällä uudella Reiditiellä. Helsingin Länsisatamaan on tulossa tunneli liikenteen sujuvoittamiseksi sekä suuret rahti- ja matkustajatermiinien laajennukset. Niiden valmistuttua ruuhkat tulevat vähenemään tuntuvasti. Helsingin ja Tallinnan välillä kulkevien alusten frekvenssi on hyvä, mikä nopeuttaa rahtin liikkuvuutta sekä helpottaa rahtivirtojen suunnittelua. [3.]

Myös virolaisten tutkimukset ovat vertailukelpoisia, sillä kohdekaupungit ovat täsmäl-

leen samat. Virolaisten tutkimuksessa on tarkasti luettavissa Viron tilanne. Aiemmat tutkimukset antoivat paljon tarkkaa tietoa Itämeren laivareiteistä aina vuodesta 2011 tähän päivään asti. Myös koronavuosien 2020–2022 liikenne- ja rahtimäärät oli huomioitu. Lisäksi oli kattavasti tutkittu myös eri laivareittejä, jotka olivat kulkeneet näinä vuosina Suomen ja Viron välillä. Näissä hankkeissa selvitettiin myös kokonaisvaltaisesti reittien kannattavuutta sekä markkinatutkimuksen avulla matkustajapotentiaalia. Tukirahoituksenkin tarvetta oli selvitetty useammalla eri vaihtoehdolla. Virolaisten tutkimukset keskittyivät yhteen laivareittiin Kotkasta joko Kundan tai Sillamäen satamiin. Nämäkin selvitykset olivat hyvin kattavat, ja niissä oli mietitty myös Suomen olosuhteita. Tällainen RoPax-alus oli kulkenut välillä Kotka–Sillamäe vuosina 2006–2007, joten reitistä on jo olemassa selvitys kustannuksista, rahdista ja matkustajamääristä, tosin monen vuoden takaa. [2.]

Aiempiä selvityksiä, jotka koskettavat suurelta osaltaan juuri ajateltua reittiä, matkustaja- sekä rahtipotentialia, on tehty jo kuusi, joten tämä on seitsemäs selvitys. Aiemmat tutkimukset ovat sisällöltään hyvin samansuuntaisia ja yhteneväisiä pääosiltaan muutamia pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta. Tässä selvityksessä ei ole tarpeen toistaa edellisten tutkimusten tuloksia. Aikaisempia tutkimuksia käsitellään vain niiltä osin kuin muutosta on nähtävissä tai kun niissä on tämän tutkimuksen kannalta vertailukelpoinen oleellinen tieto. Vertailukelpoisin Suomessa tehdyistä tutkimuksista on REFEC-hankkeen selvitys, jossa lähtösatamana on Loviisan kaupunki. Se sijaitsee vain 45 kilometrin päässä Kotkasta.

## 2 METSÄTEOLLISUUDEN TOIMIJOIDEN TARPEIDEN KARTOITUS

Taustaselvityksen perusteella todettiin, että metsäteollisuus saattaisi olla potentiaalinen rahdin kuljettaja Saimaan kanavan käytön loputtua ja Venäjältä tuodun raaka-ainepuukuljetusten päätyttyä. Metsäteollisuusyritykset käyttävät jo HaminaKotkan satamaa kuljetuksiinsa, ja sataman raakapuurahdi onkin tuplaantunut vuoden 2022 jälkeen. Yrityksillä on omaa kalustoa, mutta ne joutuvat myös kilpailuttamaan kuljetuksia etenkin korkeassa markkinasuhteessa, mikä näkyi muun muassa vuoden 2022 kuljetuksissa.

Olisiko metsäteollisuudella käyttöä laivareitille Kotkan ja Itä-Viron välillä? Reitti Itä-Virosta Kotkaan ja siitä Kaakkois-Suomen sekä Pohjois-Karjalan metsäteollisuuskeskittymiin on suhteellisen lyhyt, joten kuljetetun raakapuun kannattavuuspotentiaalia voisi löytyä Itä-Virosta. Selvitimme myös Viitoksikäytävän yritysten tilannetta: olisiko niillä sekä Savon radan varrella olevilla yrityksillä mielenkiintoa toimittaa tuotteitaan Kotkan kautta Viroon ja takaisin?

Venäjän hyökkäyssodan alkaminen aiheutti huomattavia muutoksia yritysten raaka-ainehankintaan. Näitä muutoksia on toistaiseksi tutkittu vähemmän, joten suurten yritysten puuraaka-aineen logistiikka ja sen muutokset olivat yksi tutkimuksen kohteista.

Selvityksessä haastateltiin Kaakkois-Suomen suuryritysten edustajia, jotka olivat vastuussa puuraaka-aineen hankinnasta tehdaslaitoksille. Heiltä kysyttiin tämänhetkisestä tilanteesta ja siitä, kuinka Venäjän sekä Saimaan kanavan sulkua olivat vaikuttaneet materiaallivirtoihin heidän tuotantolaitoksillaan. Kysyttiin myös logistiikan kustannusrakenteen muutoksista sekä logistiikan kehitystarpeista. Hankkeen kannalta tärkeät kysymykset liittyivät raaka-aineiden hankintaan Itämeren yli Viron suunnalta:

- Oliko heillä jo kuljetuksia sekä hankintaa Virosta? Millainen oli logistinen ketju, jos hankintaa oli? Näkivätkö he siinä edelleen kehitystarpeita?
- Mitä mieltä he olivat mahdollisesta laivareitistä Itä-Viron ja Kotkan välillä? Entä olisiko joku muu mahdollinen laivareitti heidän mielestään kannatettavampi tai turvallisempi Viron suunnalta?
- Miten he näkivät Itämeren alueen raitteittien tulevaisuuden? Pitivätkö he Itämerta edelleen turvallisena reittinä raaka-ainekuljetuksille?

## 2.1 Yritysten ja toimijoiden haastattelut

Kun potentiaaliset kohderyhmät oli löydetty, yrityksiä lähestyttiin sähköpostein sekä puhelimitse. Jokaiselle yritykselle laadittiin kysymykset erikseen kunkin yrityksen oletetun tarpeen mukaisesti. Haastatteluissa käytettiin pääsääntöisesti henkilökohtaista tapaamista sekä nauhoitusta, jos yrityksen edustaja antoi siihen luvan. Myös Teams-yhteys oli käytössä, jos henkilökohtainen tapaaminen ei onnistunut. Tietosuojakäytänteiden mukaisesti haastateltujen yksilöintitietoja ei mainita.

### Kotkamills Oy

Kotkamillsillä on ollut vaikeuksia puunhankinnassa jo pitkään kaikilla yksiköillä. Raaka-ainepuun voimakas hinnannousu verrattuna tuotteiden hintaan on aiheuttanut kustannusten leikkaamispaineita. Kotkamills joutui lopettamaan sahaustoiminnan Kotkansaarella vuoden 2023 lopussa. Pääsääntöisesti on käytetty kotimaisen puun varantoja. Venäjältä tuli ennen sulkua haketta ja purua. Tätä on korvattu Saksasta ja Ruotsista tuodulla hakkeella sekä purulla. Baltian maista ei ole ollut kuin joitain aivan satunnaisia erinä koivuviiluhaketta. Yritys järjestää logistiikan itse eikä näe tarvetta säännölliselle laivareitille Virosta.

### Kotkan Energia

Kotkan Energian energiapuunhankinta on nykyhetkellä ollut pääasiassa kotimaista, mutta erilaisia kertaeriä on hankittu myös Baltiasta sekä Ruotsista. Venäjän puun tuonnin rajoitukset eivät ole vaikuttaneet kovin

paljoa, sillä Kotkan Energia varautui jo etukäteen muutoksiin. Venäjältä tuodun energiapuun osuus oli aiemmin noin 8 prosenttia kokonaismäärästä, ja puun tuonti lopetettiin miltei vuosi ennen Venäjän hyökkäyssodan alkamista. Tuonnin lopettamiseen vaikutti ennen kaikkea EU:n uusiutuvan energian direktiivin (RED II) täytäntöönpanon voimaantulo ja sen vaatimukset metsätaloudesta hankittavan, kestävästi tuotetun ja käytettävän puun alkuperän todentamisesta. Venäläisiltä toimijoilta ei saatu riittävää ja luotettavaa dokumentointia RED II -direktiivin vaatimusten täyttymisestä.

Virossa on toimivat puumarkkinat sekä lukuisia toimijoita energiapuun toimittamiseksi. Näihin toimijoihin pidetään säännöllisesti yhteyttä. Viron puumarkkinoiden hintataso elää voimakkaasti kysynnän ja tarjonnan mukaan. Viimeisen kahden vuoden ajan hintataso on miltei koko ajan ylittänyt kotimaan hintatason. Kuljetusten turvallisuustasoon Itämerellä suhtaudutaan varauksellisesti, mutta se ei ole nykytilanteessa ratkaisevaa vaan koko toimitusketjun kokonaiskustannus. Kotkan Energialla ei tällä hetkellä nähdä käyttöä mahdolliselle säännölliselle laivareitille Viron suuntaan, sillä suunnitellun laivareitin kustannustehokkuudesta ei ole vielä tarkempaa tietoa. Lämmöntuotantoon käytettävän energiapuun hankintahinta on sodan alettua merkittävästi kohonnut. Tämä tekee voimaja lämpölaitosten polttoaineiden ja puunhankinnan erittäin kriittiseksi toiminnaksi, sillä kustannusten nousua ei nykyisessä yleisessä taloudellisessa tilanteessa pystyttyä täysimääräisesti siirtämään suoraan kuluttajille.

Toimialaan ja erityisesti metsäbiomassan käyttöön vaikuttavia muutoksia, kuten di-

rektiivi-, laki- ja asetusmuutoksia, seurataan aktiivisesti. Näiden muutosten ohjaamana oma toiminta mukautetaan vastaamaan muuttuneita vaatimuksia. Näistä on hyvänä esimerkkinä vaikkapa RED II -direktiivin ja sen myötä kansallisen kestävyyslain (laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista) vaatimusten mukainen toiminnanharjoittajan kestävyysjärjestelmä ja sen noudattaminen. Yhtenä uutena jatkossa vaikuttavana direktiivinä mainittakoon vaikkapa CSRD (direktiivi yritysten kestävyysraportoinnista), joka antaa kokonaiskuvan yhtiön yritysvastuusta sekä sosiaalisesta ja taloudellisesta vastuusta.

## Metsäteollisuus ry

Kokonaisvaltaisen kuvan saamiseksi metsäteollisuudesta haastateltiin myös Metsäteollisuus ry:n edustajaa. Tällä hetkellä (2024) metsäteollisuuden tuotteilla on kysyntä laskenut lähes viidenneksellä toimialasta riippumatta verrattuna viime vuoteen. Kun katsellaan historiaa taaksepäin pidemmällä aikavälillä, huomataan, että korona-ajan aiheuttama kysyntäpiikki nosti kysynnän korkealle tasolle. Vaikka nyt näyttää, että kysyntä on laskenut rajusti, niin itse asiassa ollaan kysynnän suhteen tilanteessa, joka vallitsi ennen korona-aikaa. Metsäteollisuus on hyvin suhdanneherkkä ala, ja tulevaisuuden odotukset ovat positiiviset. Ainoastaan graafisissa painotuotteissa nähdään tasais-ta laskua. Tiedossa on, että Baltian maista on kuljetuksia useammalla metsäyhtiöllä ja useilla laivoilla kuljetetaan raaka-ainepuuta. Odotukset metsäteollisuudella ovat, että suhdanteet kääntyisivät viimeistään ensi syksynä positiiviseksi.

## UPM

UPM kuljettaa raaka-ainepuuta kotimaisen puukaupan ja omien metsien lisäksi myös Baltian maista, pääosin Virossa. Virossa alukset lähtevät pääosin Muugan satamasta ja saapuvat HaminaKotkan satamiin Hallaan, Haminaan ja Mussaloon. Saimaan kanava ei ollut UPM:lle merkittävä kuljetusväylä, mutta Venäjän puun jäätyä pois se aiheutti muutoksen puunhankintaan, joka suuntautui Vieroon ja Baltian maihin sekä Ruotsiin. Venäjän raakapuun osuus oli kokonaisuutena Suomessa noin 9 miljoonaa kuutiometriä, joka jakaantui pääosin kolmen suurimman yhtiön (Stora Enso, Metsä Group ja UPM) välillä. Raakapuu kuljetettiin rautateitse. UPM:llä on käytössään omia aluksia sekä useita laivausyrityksiä, jotka kilpailutetaan. Muilla laivausyhtiöillä katetaan oman kuljetuskapasiteetin riittämättömyyttä korkeasuhdanteessa. Kuljetukset valitaan kokonaisvaltaisesti arvioiden, johon vaikuttavat koko ketjun toimivuus, kokonaiskapasiteetti, kuljetusten frekvenssi, kustannusrakenne kokonaisuudessaan sekä toimitusvarmuus. Tällä tavoin pystytään löytämään toimiva yhtälö. Laivoilla on jopa seitsemän lähtöpäivässä ja reitit ovat voimakkaasti kilpaillut, joten niille on vaikea tulla uutena toimijana. Jos Kotkasta olisi esimerkiksi vain yksi lähtöpäivässä RoPax-aluksella, olisi kuljetusmäärä marginaalinen.

Reittejä kuitenkin myös haetaan koko ajan, ja ehtojen täyttyessä uusia reittejä voidaan myös toteuttaa. Puun hinta on noussut merkittävästi Venäjän puun jäätyä pois, ja suuret metsäteollisuusyritykset kilpailevat keskenään toimituksista. UPM:n omien alusten koko on noin 5000 DWT:tä, ja ne ovat kon-

ventionaalaisia aluksia. Reittien ja laivojen valinnat ovat kokonaisvaltaisia päätöksiä, joihin vaikuttaa koko kuljetusketjun toimivuus, ei ainoastaan laivareitti. Lisäksi tärkeää on riittävän usein kulkevat alukset, sillä kuljetusvolyymi on suurta Venäjän-kaupan lopputtua. Tämä tulee jatkumaan pitkään, sillä ei ole näköpiirissä, että palattaisiin moniin vuosiin käyttämään Venäjän puuta. Lisäksi Suomessa puun kulutus jatkaa kasvuaan. Esimerkiksi Metsä Groupin uusi sellutehdas Kemissä tulee käynnistytyään käyttämään 6–7 miljoonaa kuutiometriä puuta vuodessa. Venäjän raaka-ainepuun jäätyä pois on puun tarve ulkomailta muutamassa vuodessa noin 15 miljoonaa kuutiometriä.

## Viitoskäytävän mahdolliset synergiat

Hankkeessa haastateltiin myös päättymässä olleen Viitoskäytävä-hankkeen edustajia. Hankkeen kesto-aika oli syyskuusta 2021 vuoden 2023 loppuun. Hanke koostui alueellisesti Viitostien ja Savon radan varrella olevien maakuntien sekä niissä sijaitsevien yritysten yhteistoiminnasta alueen markkinoinniseksi sekä hyödyntämiseksi myös valtakunnallisesti. Viitoskäytävä-hankkeen tavoitteet:

”Kumppanuudella kehittyvä Suomen itäinen kasvuvyöhyke yhdistää eri aluekehitystoimijat ylittäen hallinnolliset ja maakunnalliset rajat ja muodostaen laajan ja sitoutuneen kumppanuusverkoston. Viitoskäytävän tärkein arvo on ylimatekunnallinen yhteinen strateginen visio ja toimintamalli. Viitoskäytävä on mielenmaisema ja tahtotila, missä laadulliset tekijät korostuvat. Viitoskäytävän tavoitteena on tuoda esille kasvuvyöhykkeen

kansallinen merkitys ja nostaa se yhdeksi Suomen pääkehittämisen ja kasvuvyöhykkeeksi.” [1.]

Tässä hankkeessa haettiin synergiaa Viitoskäytävän varrella olevien suurempien yritysten mielenkiinnosta ja tahtotilasta löytää uusia reittejä raaka-aineiden sekä tuotteiden kuljettamiseksi tuotantolaitoksilta. Selvitettiin myös mahdollista matkustajapotentiaalia Viitoskäytävän alueelta.

## Itä-Suomen yliopisto

Itä-Suomen yliopistosta haasteltiin puutalouden asiantuntijaa puutaloudesta ja sen logistiikkavirroista Kaakkois-Suomessa. Saimaan kanavan käytön loppuminen aiheutti suuria muutoksia kokonaisuutena Itä-Suomen puunhankinnalle noin 10 miljoonan puukuution jäätyä pois. Viron ja Latvian suunnalta tulee HaminaKotkan sataman kautta puuta Kaakkois-Suomeen. Virossa hakattavan ainespuun kokonaismäärä on noin 7 miljoonaa kuutiometriä vuodessa. Latviasa on noin 10 miljoonaa mottia hakattavaa ainespuuta, mutta ne kuljetetaan eri reittejä. Vaihtoehtoisia kanavaratkaisuja on etsitty (esim. Mäntyharjun kanava), mutta ne eivät ole vaikuttaneet kannattavilta. Liikenteellisesti puukuljetukset, jotka tulivat Saimaan kanavalta suhteellisten pienten alusten ja proomujen kuljettamina, ovat vaihtuneet rautateitse ja kumipyörillä kuljettaviksi.

Ajatusta siitä, että matkustajaliikennettä ja metsäteollisuuden rahtiliikennettä tehtäisiin samalla aluksella, pidetään hyvin epätodennäköisenä. Syyinä tähän on muun muassa rahdin lastaus ja purku yhtä aikaa matkustajien kanssa. Jos tarve kuljetuksille

kokonaisvolyymien mahdollisesti kasvaessa tulevaisuudessa lisääntyä, tulisi löytää riittävä määrä konttiliikennettä ja mieluummin molempiin suuntiin.

## 2.2 Yhteenveto metsäteollisuuden tarpeista uudelle reitille

Haastattelut olivat riittävän kattavat metsäteollisuuden tarpeiden osalta – niihin osallistui metsäteollisuusyrityksiä, Itä-Suomen yliopisto, Viitoskäytävä-hankkeen edustajat sekä Metsäteollisuus ry. Haastattelujen perusteella nykytilanne, koronaviruspandemian ja sodan alkamisen jälkeinen aika, on vakiintunut raaka-ainepuuhankinnassa. Aiemmat vuodet ovat olleet turbulenttisia, ja yritykset ovat joutuneet käyttämään paljon aikaa puunhankinnan uudelleen järjestämiseen. Siinä on kuitenkin onnistuttu, vaikkakin kustannusnousu raaka-ainepuulle on ollut suurta. Huolimatta viime vuoden korkeasuhdanteesta raaka-ainepuuta on ollut riittävästi uusien reittien kautta hankittuna. Tämänhetkisessä matalasuhdanteessa aiemmin hankittua logistista volyymiä on vielä käyttämättäkin.

Yrityksillä on omia aluksia sekä korkeasuhdanteessa käytettäviä hintakilpailuja ja toimittajia. Tärkeitä laatuksiteerejä ovat toimitusten varmuus aikataulullisesti sekä toimitusmäärien riittävyys volyymiltaan. Uusien toimittajien tulo hintakilpailulle tarjonnalle tarkoittaa kokonaisvaltaista toimitusketjun suunnittelua sekä hallintaa – ei vain tiettyä laivareittiä. Huolintaliikkeet hoitavat koko ketjun ja hakevat edullisimmat reitit. Yritysten kannalta on ratkaisevaa volyymien hallinta ja toimitusten nopeus.

Yksittäisen aluksen käyttö liikennöintiin Kotkan ja Viron välillä ei ole poissuljettua, sillä edullisia reittejä haetaan koko ajan. Tällöin ongelmaksi voivat muodostua aikataulut sekä satamien kyky käsitellä rahtia ja matkustajaliikennettä yhtä aikaa. Puunkuljettusta kumipyörärahtina ei nähdä kannattavana ainakaan nykytilanteessa. Tämä sulkee pääosin pois RoPax-alusten käytön kannattavuuden. Korkeassa markkinasuhdanteessa käytetään tietysti kaikki olemassa oleva potentiaali.

## 3 MATKUSTAJAPOTENTIALIAALI UUDELLE REITILLE KOTKA-ITÄ-VIRO

Itämeren liikenne on tällä hetkellä hyvin kilpailtu, ja kuljetusyksikköhinnat ovat alhaiset. Useat suuret laivayhtiöt ovat muutaman viime vuoden aikana investoineet uusiin laivoihin sekä uudistaneet vanhempaa kalustoa sadoilla miljoonilla euroilla. Liikenne on pääsääntöisesti suuntautunut länteen eli Helsinki–Tukholma-, Turku–Tukholma-, Naantali–Kapellskär- ja Hanko–Uumaja-reiteille. Uudet laivat ovat tasokkaita – esimerkiksi Finnlinesin kahdella uudella aluksella on jopa kylpylä. Nämä alukset ovat myös rahtikapasiteetiltaan erittäin suuria (yli 5000 kaistametriä rahtitilaa). Finnlinesin alukset saavatkin tuloksensa rahtia kuljettamalla, joka on liikevaihdosta noin 90 prosenttia. Vaasa–Uumaja-välillä on uusi Wasalainen alus, sekin RoPax, jonka matkustaja-rahtisuhde on 65–35.

Suomen ja Viron välillä liikennöidään tällä hetkellä reiteillä Helsinki–Tallinna ja Vuosaari–Muuga. Vuosaari–Muuga-reitti ottaa myös henkilömatkustajia, jos heillä on käytössään oma auto. Reittiä Muugasta HaminaKotkan satamaan on käyttänyt rahtiliikenteeseen muun muassa UPM ja Stora Enso. Aiempia reittejä ovat olleet Hanko–Paldiski-reitti, joka loppui 2020.

Korona-ajan jälkeen Itämeren liikenteessä on ollut kasvua. Monet isot matkustajalaut-

tayritykset ovat reagoineet kasvuun tuomalla uutta kalustoa alueelle lähinnä Ruotsiin ja Ahvenanmaalle suuntautuvaan liikenteeseen. Myös Tallinnan liikenteeseen on tullut uusi alus, Tallink Siljan Myster, vuoden 2022 lopussa. Liikennevirrat eivät kuitenkaan ole vielä korona-aikaa edeltävällä tasolla.

### 3.1 Historia ja nykytilanne Kotka–Sillamäe-reitillä

Kotkasta Sillamäen satamaan ajateltu laivareitti on ollut käytössä vuosina 2006–2007 RoPax-aluksella. Siitä on olemassa useampia selvityksiä, muun muassa virolaisten vuonna 2023 toteuttama Analysis of the restoration of Sillamäe – Kotka shipping line. Tässä analyysissä käytettiin vertailukohtana Vironia-alusta, joka ajoi tuona aikana Kotkan ja Sillamäen väliä. Reitillä havaittiin useita ongelmia, jotka vähensivät mielenkiintoa kyseisen reitin käyttämiseen (mm. aluksen ja sataman fasilitetit olivat riittämättömät matkustajien tarpeisiin ja odotuksiin). Suursaaren kierto pidensi matka-aikaa sekä lisäsi polttoainekuluja merkittävästi. Muun muassa riittämätön markkinointi molemmissa maissa ja sopimattomat aikataulut vaikuttivat siihen, että liikenne lopetettiin vuonna 2007 kannattamattomana. Tämä kokeilu

tehtiin yksityisellä rahoituksella. Ilmeisesti oli kuitenkin näköpiirissä, että reitti pidempään jatkuessaan olisi voinut olla kannattava.

Virolaisten tutkimukset keskittyivät reitin mahdolliseen uudelleen avaamiseen. He pohivat erilaisia laivamalleja ja niihin liittyviä hankinta- sekä toimintakustannuksia. Myös satamaan ja tiestöön pitäisi investoida. Virolaisten laskelmien mukaan tukea toiminnalle tulisi saada 7 miljoonaa euroa vuodessa sekä laivatyyppistä ja iästä riippuen 10–100 miljoonaa euroa, jotta reitille löytyisi yritys. Tarkemmat yksityiskohdat löytyvät virolaisten selvityksestä. [2.]

Vironia-aluksen jälkeen oli suunnitelmissa jatkaa samaa reittiä Stella Linesin Julia-aluksella. Venäjän viisumivapautus Pietarin suuntaan samanaikaisesti muutti suunnitelmia, ja Julia ajoikin Kotkasta Pietariin muutamien kuukausien ajan. Tämäkin reitti osoittautui kannattamattomaksi.

## 3.2 Kotka–Sillamäe-reitin vetovoimatekijät

Jotta uusi kuljetusreitti toteutuisi, sillä pitäisi olla luonnollinen maantieteeseen ja markkinoihin perustuva tavaravirta molempiin suuntiin. Uuden yhteyden kuljetuskysynnän ja kannattavuuden perusedellytyksenä ovat riittävän hyvä palvelutaso ja hintakilpailukyky. Uuden reitin pitäisi tuottaa jotakin lisäarvoa verrattuna jo olemassa oleviin kuljetusreitteihin.

Reitti voisi olla halvempi, nopeampi, sujuvampi käyttää sekä ympäristöystävällisempi. Lisäarvoa toisi myös uusi matkakohde

– tämä siis yksilömatkustajan näkökulmasta. Rahdin kuljetus asettaa taasen hyvin erilaiset omat ehtonsa. Maantiede on hyvin merkittävässä asemassa: Mikä on lähtösataman sekä määränpään asema geopoliittisesti? Onko molemmin päin vietävissä riittävällä volyyminillä tavaraa, jotta reitti olisi kannattava? Tai onko vain toiseen suuntaan tapahtuva vienti niin arvokasta, että reitti olisi kannattava? Rahdin kuljettamisessa on tärkeää myös alusten frekvenssi, koska nopea toimitus on merkittävä laatuarvo. Helsingistä Tallinnaan kulkee noin 16 lähtöä vuorokaudessa.

Jos ajatellaan yksilömatkustajia, niin Itä-Vi-ro itsessään, sen rannikko ja kaupungit, ovat kyllä näkemisen arvoisia. Uutuudenviehätys on aina vetänyt matkustajia. Uutuudenviehätyksen voi saada aikaan myös uudella tasokkaalla aluksella, niin kuin esimerkiksi Finnlines on uusilla aluksillaan osoittanut.

Jos ajatellaan turismimatkustamista, niin mitä on Itä-Virossa? Sillamäen satama-alueelta puuttuu vielä matkustajalaivalle sopiva terminaali, ja itse kaupungissa on yksi hotelli ja ravintola. Lähellä sijaitseva Narva on jo paljon mielenkiintoisempi kohde, ja sieltä löytyy enemmän palveluja. Tämä tarkoittaisi autolauttamatkustamista, jotta matkustajat voisivat käydä Narvassa tai yöpyä siellä. Narva on Venäjän rajalla, mikä saattaa olla matkustajien mielenkiintoa ajatellen riski – tosin myös mahdollisuus, jos raja-asiat Venäjän kanssa eivät tästä huonone.

## 4 LINJA-AUTOMATKAJÄRJESTÄJIEN HAASTATTELUT

Kotimaan matkailu on kokonaisuutena vähentynyt korona-ajan jälkeen. Venäläisten jäätyä pois vaikutukset ovat kohdistuneet Itä-Suomeen, Itä-Viroon ja Baltiaan. Matkailun painopiste on siirtynyt ulkomaille ja lentomatkailuun. Helsinki ja Lappi vetävät talvikautena edelleen, mutta kesämatkailun osuutta Lappiin pitäisi kasvattaa. Puutteita Itä-Suomen matkailussa on verkostoissa, markkinoinnissa, myynnissä ja saavutettavuudessa sekä heikossa tunnettuudessa, siis kaikissa matkailuun liittyvissä avaintekijöissä. Suomi on edelleen vähiten tunnettu matkailumaa Pohjoismaista, joten näkyvyyttä pitäisi saada lisää. [4.]

Viron puolella pääosa turistien yöpymisistä (noin 3,3 milj. yöpymistä vuonna 2023) tapahtuu Harjun maakunnassa, jossa sijaitsee Viron pääkaupunki Tallinna. Itä-Virumaan maakunta on yöpymistilastossa neljäntenä maakuntana (vajaa 500 000 yöpymistä vuonna 2023). Suomalaiset tekivät Viroon vuonna 2023 vajaa 500 000 päivämatakaa tai risteilyä, jotka pääosin suuntautuivat Tallinaan. [10.]

Tutkimuksessa selvitettiin Itä-Suomen alueelta tehtäviä tilausbussimatkoja matkojen järjestäjiltä puhelinhaastatteluin, henkilökohtaisin haastatteluin ja Teams-pa-

laverein. Kohteena olivat suurimmat alueen toimijat: Pohjolan Matka, Matkapojat Oy, Imatran Kyytibussit Oy sekä Heino Tours.

### Imatran Kyytibussit Oy

Imatran Kyytibussit Oy järjestää matkoja Viroon Itä-Suomen suunnasta pääsääntöisesti Simpeleeltä Imatran ja Lappeenrannan kautta Helsinkiin ja sieltä Tallinnaan ja muualle Baltiaan, muun muassa Pärnuun, Riikaan ja Tarttoon. Esimerkiksi Narvaan ei ole ollut matkoja. Asiakkaat ovat pääasiassa ryhmämatkalaisia, eläkeläisiä ja seurojen sekä yhdistysten jäseniä. Matkustajia ei ole etelämmästä, esimerkiksi Kouvolan tai Kotkan suunnasta. Eteläisen Suomen alueella ovat toiset matkanjärjestäjät. Matkat ovat räätälöityjä ryhmämatkoja. Alkuvuosi 2024 on ollut todella hiljaista, mutta yrityksessä uskotaan, että tilauksien määrä lisääntyy kevättä kohden. Bussiin tulisi saada 30–40 henkilöä, mutta nyt se on ollut todella haastavaa.

Imatran Kyytibussien edustajat näkivät Kotka–Sillamäe-yhteyden eduksi maakilometrien lyhenemisen, mutta tämä etu menetetään 6,5 tunnin laivamatkalla. He näkivät, että 4–4,5 tuntia merellä olisi vielä riittävän lyhyt aika, mutta 6,5 tuntia on liian pitkä. Aikataulujen tulisi olla heille sopivat, sillä

matkustajat esimerkiksi Simpleeltä eivät halua lähteä kolmelta yöllä matkaan, jos laivan lähtö on aikainen. Laivalla tulisi lisäksi olla riittävät ravintola- ja muut ostopalvelut, sillä matkat on hinnoiteltu niin alhaisiksi, että kate tulisi saada muusta myynnistä.

Riskinä ja kannattavuutta syövinä asioina nähtiin myös polttoainelisät ja päästömaksut, jotka ovat osittain olleet voimassa 1.1.2024 alkaen ja tulevat kasvamaan tulevaisuudessa. Niiden vaikutus laivaliikenteseen tulee olemaan suuri.

## Heino Tours Kotka

Kotkassa toimiva Heino Tours on ainoa bussimatkojen järjestäjä, joka on tehnyt matkoja Narvaan jo vuoden 2006–2007 aikana kulkeneella RoPax-aluksella. Silloin matkoja myytiin parhaimmillaan niin hyvin, että kaikki hyttipaikat olivat varattuja. Myös rahattia kulki laivalla paljon. Liikenne osoittautui kuitenkin kannattamattomaksi yksityisin voimin ilman tukia, ja se loppui 1,5 vuoden jälkeen. Heino Tours tekee edelleen matkoja Narvaan satunnaisesti Tallinnan kautta. Narvan eteläpuolella sijaitsevasta Koidulasta pääsee edelleen myös autoliikenne Venäjän puolelle.

Heino Toursilla nähdään uusi mahdollinen laivareitti Kotkasta Sillamäkeen erittäin positiivisena asiana. Esimerkiksi Narvan kaupunki on kehittynyt viime vuosina turismin kannalta hyvään suuntaan. Sinne on rakennettu kylpylöitä ja hotelleja. Alue on maise- mallisesti Viron parasta ja monelle turistille ennennäkemätöntä. Autolla liikkua maise- mista pääsee nauttimaan esimerkiksi Peipsijärven ympäristöstä. Alue on myös

historiallisesti merkittävä, ja historiamatkailu onkin alueella oma erinomainen lisänsä. Myös turvallisuus on hyvällä tasolla, eikä jär- jestyshäiriöitä ole esiintynyt.

Heino Toursilla laivayhteys Kotkan ja Itä-Viron välillä nähdään myös tulevaisuuden kannalta merkittävänä. Jo nyt on nähtävissä lisääntynyt matkailu muualta Euroopasta Suomeen ja pohjoiseen. Ilmastomuutos saattaa vaikuttaa piristävästi Keski-Euroopasta Suomeen suuntautuvaan matkailuun tulevaisuudessa. Tällä hetkellä turismi muualta Euroopasta suuntautuu Tallinnan ja Helsingin kautta suoraan pohjoisen suuntaan. Lapin matkailu Keski- ja Etelä-Euroopasta on lisääntynyt ja tulee lisääntymään edelleen. Puhutaan lumimatkailusta, sillä Keski-Euroopan rinteet ovat olleet ”mustia”. Matkailu on paljolti vielä lentomat kustusta, mutta lentolippujen hinnat tulevat nousemaan. Osa matkustajista myös välttää lentomat kustamista hiilidioksidipäästöjen takia. Tämä muutos saattaa luoda markkinan automat kailulle Keski-Euroopasta pohjoiseen Suomeen. Nykyisellä mallilla Itä-Suomi jää sivuun. Tarjonnan laajentaminen myös itäisen Suomen suuntaan mahdollistaisi osan turistivirrasta laajemmalle alueelle Suomessa. Jos kuljettaisiin muualta Euroopasta Sillamäen ja Kotkan kautta itäiseen Suomeen, saataisiin matkustajavirta Itä-Suomen kaupunkien kautta. Italiasta Pohjois-Norjan Skibotniin on matkaa noin 4000 kilometriä Sillamäen ja esimerkiksi Viitostien tai Joensuun kautta kulkien. Tämän reitin varrella asuu 250 miljoonaa ihmistä, joten matkustajapotentiaali olisi valtava. Tämä vaatisi pitkäällisen markkinoinnin ja agenttien hankkimisen Euroopasta, jotta matkoja saataisiin myytyä. Suurilla matkatoimistoilla ja varus-

tamoilla on omat organisaatiot ja osaaminen tämänkaltaista myyntiä varten. Pienillä toimijoilla ei ole tähän mahdollisuuksia.

## Matkaporjat Oy / Elämys Group

Matkaporjat ovat yhdistyneet Elämys Groupin kanssa, mutta toimivat täysin erikseen omina yrityksinään. Matkaporjat järjestää matkoja lukuisiin Euroopan kohteisiin, mutta Baltian suunta on yrityksen päämarkkina-alue, ja Viroon järjestetään yli 300 000 matkaa. Matkaporjat on Suomen suurin busimatkojen järjestäjä Baltian suuntaan. Suurin osa matkoista suuntautuu Tallinnaan ja Pärnuun. Jonkin verran tehdään matkoja myös Itä-Viroon Narvaan ja Tarttoon. Yritys käyttää kaikkia suuria varustamoja, jotka liikköivät Viroon.

Matkaporjien asiakkaista 70 prosenttia on Kehä III:n ulkopuolelta. Suuret laivayhtiöt markkinoivat matkoja pääsääntöisesti Kehä III:n sisäpuolella. Matkalaiset ovat noin 60-prosenttisesti erilaisia ryhmiä, pikkujoulu- ja seuroja ja yhdistyksiä. Alueellisesti he asuvat Itä-Suomen alueella Joensuu–Savonlinna-akselilta etelään ja jonkin verran Pirkanmaan sekä Satakunnan alueella. Kotka voisi olla sijainniltaan hyvä merenylityspaikka. Yrityksen asiakkaat ovat pääosin pariskuntia ja iältään yli 50-vuotiaita.

Itä-Virossa Matkaporjat järjestää matkoja noin sadan kilometrin säteellä Sillamäestä (mm. Narvaan, Narva-Jõesuussa sijaitseviin kylpylöihin, Kohtlaan ja Toilaan). Sillamäen satama on yritykselle tuttu ja satamatoiminnot ovat riittäviä. Bussilla pääsisi suoraan laivaan ja laivasta pois matkustajat kyydis-

sä. Narvassa turvallisuustilanne on hyvä, ja alueella on paljon nähtävää, mikä olisi markkinoinnin kannalta positiivinen asia. Myös alueen hintataso on jonkin verran alhaisempi kuin Tallinnassa.

Laivamatkasta Kotkasta Matkaporjien edustajat totesivat, että lähtöpaikka toisi säästöä sekä matkalaisille lyhennystä matka-aikaan. Tällaisen matkan tarkoitus on mennä jonkin kohteeseen, ja sinne pääseminen on vain pakollista siirtymäaika. Jos laivamatka kestääkin 6,5 tuntia, menetetään säästetty aika. Tallinna–Helsinki-väli kestää noin 2 tuntia 15 minuuttia, joten matka-aika pitenisi parilla tunnilla, ja se on markkinoinninkin kannalta liikaa.

Myös käytetty alus on tärkeä, sillä matkustajilla on nykyisin erilaisia suurten varustamojen tarjoamia klubikortteja alennuksineen. Tunnettu merkki saa tästä etua yksilömatkustajan suunnitelmassa matkaa. Koska kyseessä on siirtymämatka, ei laivalta vaadita palveluja niin paljoa kuin yön yli matkoilla. Laivan yleinen siisteys, buffetröökailu, kahvila sekä riittävät istumatilat ovat riittävät palvelut. Esimerkiksi Viking Lineltä vapautuneet alukset Mariella ja Rosella olisivat täysin riittävät (Mariella myytiin ulkomaille vuonna 2021 ja Rosella vuonna 2023). Laivan aikataulu on myös erittäin tärkeä kerätessä ihmisiä pitkältä matkalta. Lähdöt eivät saa olla liian aikaisin. Uuden aluksen ja reitin tulo tarkoittaisi pitkän ajan markkinointia ja markkinointisopimusten tekoa varustamon kanssa. Se, onko päätoimija vai vain osana myyntiä, vaikuttaa matkojen hintaan.

## Pohjolan Matka

Pohjolan Matka järjestää ryhmämatkoja, tilausajoja ja suunnittelee matkapaketteja. Yrityksellä on myös linjaliikennettä – linja-autoja yrityksellä on noin 200 kappaletta. Pohjolan Matka järjestää laivayhteysmatkoja Helsinkiin ja sieltä kohdemaihin Suomes- ta valtateiden 4, 5 ja 6 kautta. Matkustajista tulee tällä hetkellä vain noin 1–2 prosenttia valtatie 6:n kautta Itä-Suomesta. Yritys on järjestänyt ryhmämatkoja myös Narvaan. Virossa etäisyydet ovat lyhyet, joten matkoja voidaan tehdä Tallinnan kauttakkin mihin tahansa Viron kaupunkiin.

Laivojen kulkuajoista meren yli yrityksen edustajat totesivat, että siirtymäliikenteessä 2–3 tuntia on sopiva, koska se vertautuu Helsinki–Tallinna-välin matka-aikaan. Jos

matka-aika laivalla on pidempi, tulisi laivan itsessään olla matkan kohde ja palvelutason pitäisi olla korkeampi kuin vain siirtymäliikenteessä. Myös aikataulut ovat ratkaisevia: bussimatkustajien lähtöjä ei voi olla ennen klo 14.00:ää, koska muuten lähtökaupungista tulo on liian aikaista. Bussinkuljettajan maksimiaika ajossa sekä valmiudessa on 16 tuntia vuorokaudessa. Jos esimerkiksi Suomessa ajetaan 6 tuntia ja laivan ylitysaika on 6 tuntia, niin siirtymään kohteeseen jää enää 3–4 tuntia. Lisäksi tämä on kustannuksia lisäävä tekijä. Tosin voidaan myös järjestää kuljettajalle lepoaika laivalla hyttipaikalla. Helsinkiä ja Tallinnaa Pohjolan Matkan edustajat eivät kokeneet ruuhkaisina matkan sujuvuuden kannalta. Päinvastaista liikennettä Keski-Euroopasta Suomeen yritys ei nähnyt tulevaisuudessakaan potentiaalisena kuin korkeintaan kausiluonteisesti.

## 5 ESIMERKKEJÄ ITÄMEREN LIIKENTEESTÄ

Suomeen on hankittu useita uusia aluksia sekä investoitu jo käytössä oleviin aluksiin aivan viime vuosina 2021–2024. Nämä alukset ovat yhdistelmäaluksia, joilla voidaan kuljettaa sekä rahtia että matkustajia. Finnlines, Wasaline, Tallink Silja, Viking Line ja Eckerö Line ovat kaikki investoineet uusiin aluksiin: yhteensä kahdeksan uutta alusta, joista viisi on LNG-alusta ja kolme vähäpäästöistä biopolttoainevalmiudella. Vanhempia aluksia on myös uudistettu tehostamalla ja vähentämällä polttoaineen kulusta. Nämä antavat vertailupohjaa mahdollisille aluksille, jotka voisivat kulkea Kotkasta Viron satamiin. Viking Line toi uusimman laivansa Viking Gloryn Turun ja Tukholman välille maaliskuussa 2022. Tallink Silja on uudistanut kalustoaan – Silja Serenadea ja Silja Symphonyä on viime vuosina uudistettu kymmenillä miljoonilla euroilla. Helsinki–Tallinna-reitillä on aloittanut kaksi uutta laivaa, Megastar vuonna 2017 ja MyStar vuonna 2022. [5.]

Jo nyt reiteillä olevat alukset luovat kovan kilpailutilanteen, jossa hinnoittelu on tiukkaa eikä suuriin katteisiin päästä. Uuden reitin avaaminen vaatisi pitkän markkinointityön, sillä matkustajat sekä huolintaliikkeet ovat tottuneet käyttämään perinteisiä yrityksiä. Jos alus on suhteellisen uusi, niin kuin sen tällaisessa kilpailutilanteessa pitäisi olla, in-

vestoinnin takaisinmaksuaika on joka tapauksessa pitkä. Rahtiliikenteelle aluksen markkinointi on nopeampaa, sillä yritykset sekä huolintaliikkeet ovat nopeita tekemään muutoksia, kunhan vain kustannusrakenne on kilpailukykyinen. Aikaisemmissa projekteissa on selvitetty, että matkustajaliikenteen markkinointi tulisi aloittaa jo hyvissä ajoin ennen liikenteen alkua. Lisäksi matkustajaliikenteen markkinoinnissa tulee ottaa huomioon uutuudenviehätys.

Lisäksi myyntivalttina on laivaan ja satamiin pääsyn helppous. Helsingin, Tallinnan ja Tukholman satamat ovat hyvin ruuhkaisia. Autolla liikkuvat arvostaisivat satamatoimintojen väljyyttä ja helppoutta sekä lähtö- että päätesatamassa. Odotettavissa olevan matkustaja- sekä rahtipotentiaalin pitää olla riittävää, jotta voidaan alkaa suunnitella uutta reittiä ja kuljetuskanavaa. Uusilla aluksilla on huomioitu myös ympäristöystävällisyys: esimerkiksi Wasalinen Aurora Botniaa markkinoidaan maailman ympäristöystävällisimpänä aluksena. Ympäristöystävälliset uudet alukset ovat kalliita, mutta reittien markkinoinnin kannalta tärkeitä ominaisuuksia luksustarjonnan lisäksi. Vertailuanalyysiin ja tarkempaan tarkasteluun on valittu kaksi uutta alustyyppiä, joiden odotukset toiminnan kannattavuudesta ovat positiiviset.

## 5.1 Wasalinen M/S Aurora Botnia

Aurora Botnia aloitti liikenteen Vaasan ja Uumajan välillä vuonna 2021. Alus on suunniteltu nimenomaisesti juuri tälle välille. Wasalinen omistavat yritysten kautta Vaasan ja Uumajan kaupungit. NLC Ferry Ab Oy on Suomessa rekisteröity varustamo-yritys, joka vastaa varustamon liiketoiminnasta. Aiemmat alukset samalla reitillä ovat olleet vanhoja ja muuhun käyttöön alun perin suunniteltuja. Aurora Botnia on siis räätälöity juuri kyseiselle reitille markkinatutkimuksen ja jo olemassa olleen kysynnän perusteella.

Alus kulkee jokainen viikonpäivä 1–2 lähtöä molempiin suuntiin. M/S Aurora Botnia on moderni matkustaja-autolautta, jossa on kaksi rahtikantta. Aluksen kuljetuskapasiteetti on 935 matkustajaa ja 1500 rahtimetriä. Alus on suunniteltu ympäristöystävälliseksi – satamissa voidaan käyttää maasähköä sekä akkuenergiaa. Moottoreita voidaan käyttää usealla eri polttoaineella sekä akkuenergialla. Tärkein polttoaine on nesteytetty maakaasu (LNG). Aluksessa on valmius käyttää myös biokaasua polttoaineena. Aluksessa on neljä moottoria, joita käytetään erikseen, ja niitä on mahdollista käyttää erilaisilla polttoaineilla. Yksi moottori voidaan tulevaisuudessa muuttaa käyttämään e-metanolia. Tätä vielä tutkitaan yhteistyössä Wärtsilän ja Liquid Windin kanssa. E-metanoli on kuitenkin selkeästi kalliimpaa kuin nykyiset polttoaineet. [6.]

Reitillä kulki aiemmin M/S Wasa Express, joka on myyty ulkomaille. Kyseessä on siis vanha reitti, jonka matkustajapotentiali oli

jo tiedossa. Wasa Express oli käyttökustannuksiltaan huomattavan paljon suurempi verrattuna nykyiseen. Päästöt ovat uudella aluksella LNG:tä käytettäessä noin 70 prosenttia pienemmät kuin Wasa Expressillä.

Vaasan ja Uumajan kaupungit päättivät vuonna 2013, että kaupunkien välinen laivaliikenne on säilytettävä ja sitä on kehitettävä. Molemmilla kaupungeilla oli siis strategisesti merkittävä rooli yhteyden kehittämisessä. Vuonna 2013 näytti siltä, että reitillä ei ollut riittäviä edellytyksiä, jotta yksityinen sektori olisi pitänyt sen elossa. Reitille pyrittiin saamaan EU-rahoitusta, mutta se ei onnistunut. Euroopan keskuspankilta saatiin sen sijaan lainoitus. [6.]

Laivan matkustajamäärät vaihtelevat. Vuoden 2022 talvella oli yhdeksän edestakaista matkaa viikossa, kun taas kesällä 2023 oli yksitoista edestakaista matkaa. Rahtimäärä sen sijaan on samankaltainen ympäri vuoden. Liikevaihdosta noin 35 prosenttia tulee rahdista ja 65 prosenttia matkustajista. Matka-aika on noin neljä tuntia, kun taas osa matkoista kestää 3,5 tuntia. Satamassa laiva on noin tunnin tai hieman alle ennen kuin se jatkaa matkaa. [6.]

M/S Aurora Botnia maksoi noin 120 miljoonaa euroa, ja omistajat uskovat, että hanke on taloudellisesti kannattava. Takaisinmaksuajaksi on valittu 22 vuotta, ja hankinnan tavoitteena on tuoda kaupunkeihin ja niiden välille monia yhteiskunnallisia etuja koskien muun muassa taloutta. Kapasiteettia olisi useampaankin lähtöön (jopa 28 yksittäiseen matkaan viikossa), eli liiketoiminta voi kasvaa nykyisilläkin resursseilla. [6.]

## 5.2 Finnlinesin M/S Finnsirius ja M/S Finncanopus

Finnlinesiltä on tullut kaksi uutta alusta välille Naantali–Kapellskär. Vuoden 2023 syksyllä reitillä aloitti M/S Finnsirius ja keväällä 2024 M/S Finncanopus. Finnsirius korvasi reitillä pienemmän M/S Europalink RoPax-aluksen, joka siirtyi liikennöimään Ruotsin ja Saksan välille. Molemmat uudet alukset käyttävät aiempaa tehokkaampia ja vähäpäästöisempiä dieselmoottoireita. Molempien alusten pääpainona on rahdinkuljetus, mutta molemmille pääsee myös risteilymatkustajia.

Yrityksellä on suuri markkinaosuus Suomen ja Ruotsin, Suomen ja Saksan sekä Suomen ja Viron välisestä meren ylittävästä kumipyöräliikenteestä. Finnlines kuljettaa aluksillaan yli kolmanneksen noin miljoonasta kumipyöräkuljetuksesta. Turun ja Tukholman välisellä reitillä Finnlinesin markkinaosuus oli noin 70 prosenttia vuonna 2023. Rahti-liikenne onkin yrityksen tärkein tulonlähde (noin 90 % liikevaihdosta), mutta Finnlines on onnistunut kasvattamaan myös matkustajamääriä. Ne kasvoivat Suomen ja Ruotsin välisillä reiteillä noin 50 prosenttia vuonna 2023, jos verrataan vuoteen 2022. [7.]

## 5.3 Kristina Cruises

Kristina Cruises otettiin vertailukohteeksi sen järjestämien RoPax-alusmatkojen vuoksi sekä yrityksen pitkän Kotkasta Itämerelle suuntautuneen alusliikennekokemuksensa vuoksi. Yrityksellä on 35 vuoden kokemus

Itämeren liikenteestä useilla reitti- ja risteilyaluksilla. Nykyään Kristina Cruisesilla ei ole omaa laivakalustoa, joten se tekee yhteistyötä muun muassa Finnlines-konsernin kanssa välittämällä matkoja Finnlinesin kalustolla lähiristeilyinä Itämeren alueella. Lähiristeilyalukset ovat RoPax-aluksia, ja niissä kulkee sekä rahtia että matkustajia, joita on kerrallaan noin 300. Alukset lähtevät Vuosaaren satamasta Saksaan, Ruotsiin ja Tanskaan. Kristina Cruises välittää aluksille vain matkustajia, ei rahtia. Matkat markkinoidaan tietyille päivämäärille ja ovat siten kertaluonteisia sekä ajoittuvat esimerkiksi juhlapyyhiin ja kausilomiin. Oletuksena on, että silloin saadaan myytyä enemmän matkoja. Aikataulutetuille reiteille ei riitä tasaista matkustajavirtaa. Kristina Cruisesin välittämä matkustajamäärä on vuositasolla muutamien tuhannen luokkaa, joista suurin osa tulee Uudenmaan maakunnasta ja noin 10 prosenttia Kotkasta ja Kotkan lähiseudulta.

Viron suunnan liikenteelle on vaikea nähdä kannattavuusperusteita muualta kuin Helsingistä Tallinnaan. Sitä on vuosien mittaan kokeiltu, mutta matkustajamäärät eivät ole olleet riittäviä. Viron suuntaan on useita laivayhtiöitä, jotka ovat kilpailuttaneet hinnat alas, ja lyhin reitti Viroon on välillä Helsinki–Tallinna. Tällöin kilpaileva linja johonkin toiseen satamaan on kalliimpi eikä täten pysty kilpailemaan hinnoilla. Jos suunnitellaan reittialusta Kotkan ja Viron välille, tulee rahdilla olla niin suuri volyyymi, että se tekee reitin kannattavaksi. Risteilymatkustus on sitten ”kirsikkana kakun päällä”. Hyvin merkittävä asia on myös risteilymatkustuksen aikataulu sekä laivan laatu sisältäen laivan palvelut.

Tuetut matkat ovat tietysti eri asia, mutta tuelle pitäisi olla hyvä peruste joko huoltovarmuusmielessä tai matkustajamääriin pohjautuen. Esimerkiksi korona-aikana Ruotsiin suuntautuva liikenne oli volyymiltaan kaikesta huolimatta aika suurta, ja Huoltovarmuuskeskus tuki tätä liikennettä. Itäisen Itämeren alueen matkustukselle on vaikea löytää tällaista perustetta.

## 5.4 Yhteenveto laiva-reittien vertailusta ja johtopäätökset

Liiketoimintapotentiaaliin ja kannattavuuteen vaikuttivat etenkin rahtiliikenteen osuus liikevaihdosta niin Finnlinesilla (90 %) kuin Wasalinella (35 %) sekä uusien laivojen korkealaatuiset palvelut. Naantali-Kapellskär-välillä on paljon valmiina olevaa asiakaspotentiaalia niin rahdin kuin matkustajienkin suhteen (esim. työmatkaliikenne). Korona-aika vaikutti paljon matkustajamääriin, ja yhtiöt saivatkin tukea korona-ajan liikenteeseen Huoltovarmuuskeskukselta tappioiden kattamiseksi.

Läntisen Suomen lähinnä Ruotsiin suuntautuvan liikenteen infrastruktuuri on ollut jo pitkään olemassa, joten laivayhtiöiden on ollut vähemmän riskialtista investoida uusiin aluksiin. Lisänä ovat olleet kaupunkien tahoilta sekä myös kaupungeilta saatu riittävä tutki toiminnan jatkamiseksi. Kuitenkin kaikesta tuesta huolimatta Vaasa–Uumaja-reittiä ei vielä ole saatu kannattavaksi, vaikka matkustaja- sekä rahtimäärät ovat kasvaneet kaiken aikaa koronan jälkeen. Vaasa–Uumaja-reittialus on kaupunkien omistama

yhtiöiden kautta, eikä se saanut EU-tukea hakemisesta huolimatta. Lainarahaa yhtiöt saivat Euroopan keskuspankilta.

Koronaviruspandemian jälkeen sekä matkustaja- että rahtiliikenteessä on ollut selkeää kasvua. Tämä antaa tietysti mahdollisuutta uusille toimijoille, mutta miten kasvu on suuntautunut ja voiko suuntaa muuttaa? Ruotsiin suuntautuvan matkustajaliikenteen, työmatkaliikenteen sekä rahtiliikenteen potentiaali on merkittävä. Tallinna on pääväylä Viron suuntaan, eikä siihen ole näköpiirissä muutosta. Onko tähän liikenneinfrastruktuuriin mahdollista tehdä volyymiltaan tarpeeksi suuria muutoksia, jolloin matkustajaliikenne ja rahtiliikenne ohjautuisivat vaihtoehtoisille reiteille?

Markkinoinnissa on selkeästi tullut esiin uusien tasokkaiden alusten viehätys ja korona-ajan jälkeinen patoutunut paine päästä taas risteilemään. Uusilla aluksilla myös rahdin osuus on merkittävä. Matkustajapotentiaali, vaikka sitä olisi paljonkin, ei yksin riitä. Rahtipotentiaalia ohjautuu samoille reiteille kuin matkustajapotentiaalia, sillä kova kilpailu suuremmista matkustajamääristä auttaa laskemaan rahdinkuljetusten hintaa, joka matkustajalautoilla on hyvin edullinen. Jos matkustajapotentiaalia on liian vähän, nostaa se rahdin hintaa. Itämeren matkustajapotentiaaliin kokonaisuutena on vaikuttanut niin kiinalaisten, venäläisten kuin amerikkalaistenkin turistien poisjäänti, ja kasvu onkin ollut kotimaan lähimatkailun varassa [8].

Aiemmin tässä luvussa mainitut asiat huomioon ottaen Kotka–Itä-Viro-reitillä liikennöivän laivan tulisi olla uusi ja tasokas – parhaimmillaan esimerkiksi Finnline-

sin M/S Finnsiriuksen luokkaa. Uusi reitti vaatisi pitkäjänteisen ja laaja-alaisen markkinoinnin sekä ehdottomasti fasiliteettien kohentamisen kohdekaupungeissa. Lisäksi kun ajatellaan, että nämä Finnlinesin alukset tekevät 90 prosenttia tuloksestaan rahdista, laivalle pitäisi olla kannattava määrä rahtia molempiin suuntiin.

Reitin kannattavuudelle olisi eduksi, jos alus voitaisiin räätälöidä juuri tälle reitille sopivaksi, rahdin ja matkustajamäärän mukaiseksi, kuten Wasaline on tehnyt uudella M/S Aurora Botnia -aluksellaan. Tämä tarkoittaisi tietysti uutta alusta, jos markkinatutkimus osoittaisi, että alukselle on riittävä kysyntä.

2006–2007 kulkeneella RoPax-aluksella kulki rahtia keskimäärin kolmannes aluksen koko rahtitilasta, joka oli 1200 kaistametriä, siis noin 400 metrin verran. Vertailuna edelleen M/S Finnsirius, jossa rahtitilaa on noin 5000 kaistametriä. Tämän tutkimuksen perusteella RoPax-aluksella kuljetettavaa rahtia Itä-Virosta Suomeen tai Suomesta Itä-Viroon ei löytynyt.

Huomioon tulee ottaa myös nousevat ja jonne nousseet kustannukset. Päästökauppa alkoi vuoden 2024 alusta, ja päästöjen hinta tulee todennäköisesti nousemaan joka vuosi vuoteen 2030 asti. Mietittäessä vanhemman kaluston käyttöä dieselin hintaan tulee lisätä päästökaupan hinnannousu sekä tietysti vanhemman kaluston korkeampi kulutus ja huoltotarve ylipäättään.

## 6 HAMINAKOTKAN SATAMAN JA SATAMAOPERAATTORIN VALMIUS UUELLE REITILLE

HaminaKotkan satamassa tehtiin haastattelutkimus sataman asiantuntijoiden kanssa. Satamalla on hyvä valmius ottaa vastaan uusi alus mahdolliselle reitille. Kantasatamassa on uusi lähes käyttämätön matkustajaterminaalili, joka voidaan käyttöön otettaessa varustaa kaikin matkustajasatamapalveluin. Matkustajaterminaalili on rakennettu tukirahoituksella Pietariin suuntautuvaa matkailua ajatellen, ja sulkujen vuoksi se on nyt käyttämätön. Ajateltaessa jatkuvaa reittiliikennettä satamaan tulee laituripaikalle lähitulevaisuuden energiaratkaisuna investoida maasähkön käyttömahdollisuus aluksille. EU-direktiivi edellyttää maasähkön käyttöä vuoteen 2030 mennessä sellaisille aluksille, joilla on vuosittain yli 40 käyntikertaa satamassa.

HaminaKotkan sataman liikenne on ollut muutoksessa ensin koronaviruspandemian ja sitten rajasulkujen sekä pakotteiden vuoksi. Korona-aika ei vaikuttanut paljoakaan rahtimääriin, jopa jossakin vaiheessa nostavasti. Nyt Venäjän transitoliikenteen jäätyä lähes kokonaan pois rahtimäärät ovat supistuneet. Tähän on vaikuttanut myös metsäteollisuuden heikko markkinakehitys. Virosta tulee satamaan lähinnä raakapuuta, haketta ja sahanpurua – suurimmaksi osaksi Kundan satamasta. Rahtiliikennettä Itä-Viron suunnasta

HaminaKotkan satamaan ei tällä hetkellä ole.

Kustannusriskinä varustamon kannalta uudelle reitille nähtiin edelleen Suursaaren kiertäminen, joka ei lähivuosina muutu, sekä mahdollisen aluksen fasiliteetit. Helsinki-Tallinna ja Vuosaari-Muuga ovat varteen otettavia kilpailijoita uudelle reitille. Etenkin Vuosaari-Muuga-reitti on Itä-Suomen suunnasta tuleville automatkailijoille houkutteleva vaihtoehto. Laivojen palvelut ovat hyvät lyhyelle ylitykselle, ja reitti on vähemmän ruuhkainen kuin Helsingin ja Tallinnan väli. Lisäksi vanhojen RoPax-alusten päästömaksut tulevat nostamaan kustannuksia. Satamissa vaadittu laituripaikan maasähkön käyttö vuoteen 2030 mennessä koskee myös Viron satamia.

Sataman näkökulmasta on vaikea nähdä reitin kannattavuutta nykyisen infrastruktuurin vallitessa. Jos reitille saataisiin ulkopuolista tukea ainakin alkuvuosille, silloin se voisi toimia. Tukirahituksen myöntäjille tulisi olla hyvät perustelut, miksi reittiä pitäisi tukea. Puolustusvoimien roolista satamassa mainittiin ainoastaan, että yhteistyösuunnitelmia on olemassa ja valmiustaso on hyvä. Mahdollisella reitillä tunnistettiin seuraavia haasteita:

- Kova kilpailu Helsinki-Viro-reittien kanssa.

- Rahtihinta kumipyörälle on todella halpa edellä mainitulla välillä. Jotta Kotka–Sillamäe-reitti olisi kiinnostava, sen pitäisi olla rekalle edullisempi kuin Helsingin reitin.
- Helsingistä on useita lähtöjä päivässä, mikä lisää kilpailukykyä, koska satamassa odotusaikoja ei juurikaan tule.
- Etäisyys Kotkan linjalla on pitempi, mikä lisää merimatkan ajallista pituutta ja polttoainekulutusta. Päästömaksujen myötä fossiilisten polttoaineiden hinta nousee entisestään. Myös niiden käytämisestä joutuu tulevaisuudessa mak samaan entistä enemmän jo alkaneen päästökaupan takia sekä sekoitevelvoitteiden vuoksi jo vuoden 2024 alusta.
- Maapuolella rahtikuljetuksille ei synny merkittävää säästöä kuljetuskustannuksissa verrattuna Helsingin reittiin. Puoliperärekan vetäminen maksaa noin 1 € / km. Itä-Suomesta lähtevässä vientikuljetuksessa säästetään Suomen päässä noin 100 km / 100 €, mutta toisessa päässä tuo säästö jo häviää, jos ajatellaan esimerkiksi kuljetuksia Puolaan, joka on iso markkina rahtipuolella.

## Satamaoperaattori Steveco

Tutkimuksessa haastateltiin myös satamaoperaattoria, joka toimii kaikissa HaminaKotkan satamissa. Stevecolla on laaja ahtaus- ja huolintapalvelu, tullaus, tavarankäsittely ja varastointi satama-alueilla. Stevecolla on myös hyvin kattava näkemys sataman toiminnoista.

Venäjän viennin ja tuonnin loppumisella ei ollut suurta vaikutusta Stevecon toimiin, mutta maailmanmarkkinatilanne ja siihen liittyvät moninaiset negatiiviset ta-

pahtumat, muun muassa Ukrainan sota, Punaisen meren kriisi, paperiteollisuuden lakot ja metsäteollisuuden tuotteiden markkina-vaikkeudet ovat vähentäneet toimituksia kolmen viimeisen vuoden aikana keskimäärin jopa 30–40 prosentilla. Viroon suuntautuva rahtia tai muuta liikennettä Stevecolla ei tiedetä tällä hetkellä olevan. Stevecon edustajat arvioivat, että Kotkan ja Itä-Viron reitille saattaisi löytyä jonkin verran rahtia, mutta volyymit olisivat kuitenkin liian pieniä, jotta reitti olisi taloudellisesti kannattava.

Pääväylä Helsinki–Tallinna toimii hyvin muun muassa yhteyksien sekä frekvenssin vuoksi. Stevecolla on paljon traileriliikennettä Kotkasta Helsinkiin ja sitten Tallinnan kautta Puolaan. Jos ajateltaisiin näiden kuljetusten viemistä Kotkasta esimerkiksi Sillamäkeen, joudutaan ne kuitenkin jatko-yhteyden vuoksi kuljettamaan Tallinnaan, mikä on maareittinä aivan saman pituinen. Tie Kotkasta Helsinkiin on erittäin hyvässä kunnossa, etäisyys on suhteellisen lyhyt, ja Tallinnankin jatko-yhteyksiin on rakennettu uusia moottoriteitä. Myös alusten kulutiheys päivittäin on tärkeä. Yksi tai kaksi kertaa päivässä kulkeva alus ei pysty kilpailemaan jatkuvan liikenteen kanssa. Sillamäen kautta kulkeva liikenne ei olisi kilpailukyinen näille kuljetuksille. Akkuteollisuuden tulo Kotkaan voi muuttaa tilannetta, mutta se on vielä useiden vuosien päässä.

Varustamojen kanssa on keskusteltu, ja jotkut varustamot ovat käyneet kokeilemassa aluksellaan matkustajaterminaalia sekä pohjineet eri reittivaihtoehtoja myös Kotkan sataman kautta. Nämä pohdinnat eivät ole vielä realisoituneet. Satamaoperaattorin näkemyksen mukaan Suomesta ei löydy varustamoja, joka toisi aluksen reitille.

## 7 SELVITYKSET VIRON HAASTATTELUISTA

Teimme yhteistoiminta- ja tutkimusmatkan Viroon, jossa tutustuimme Kundan ja Sillamäen satamiin sekä Sillamäen ja Narvan kaupunkeihin. Tapasimme Sillamäen ja Narvan kaupunkien johtoa sekä kaupunkien hallituksen jäseniä, piirihohtoa, ministeriön edustajaa, koulun edustajia, yritysten edustajia ja armeijan johtoa. Yhtenä tavoitteena oli löytää jo olemassa olevaa tai odottamassa olevaa rahti- sekä matkustajapotentiaalia itäiselle reitille.

Tapaamisissa esitimme kaupunkien johdolle, satamille sekä yrittäjille kysymyksiä, joihin toivoimme vastauksia. Liitteessä 1 on esitelty haastattelurunko, jonka lähetimme etukäteen haastateltaville. Kysymyksiin vastattiin niiltä osin kuin ne koskivat tapaamisemme yhteyshenkilöitä. Sillamäen kaupungin edustajat kertoivat, että he ovat hakemassa 1,2 miljoonalla eurolla CEF Transport -rahoitusta, jolla Kotkan ja Sillamäen välistä liikennettä voisi pilotoida. Matkailuklusterin edustajia tapasimme seminaarissa Toila Spasassa. Matkailupuolella Virossa suomalaisiin matkailijoihin kohdistuvat suuret odotukset venäläisten jäätyä pois. He tulevat markkinoimaan Itä-Viron aluetta Suomeen houkutteellakseen suomalaisia matkailijoita alueelle.

Kysymyksiimme saamamme vastaukset osoittivat, että tällä hetkellä eikä lähitulevaisuudes-

sakaan ole näkyvässä rahtiliikenteen kasvua Suomen ja Viron välillä. Matkustajapotentiaalia voitaisiin saada käytössä olevilla reiteillä voimakkaan markkinoinnin avulla, jonka jälkeen voisi ajatella myös laivareittii. Tosin on jo useammassakin tutkimuksessa todettu, että ainoastaan matkustajapotentiaali ei riitä, vaan pitää olla myös riittävästi rahtia.

### Kundan satama

Raaka-ainepuuta kulkee sekä Kundasta että Sillamäestä Suomeen. Graniittia viedään Suomesta Kundan satamaan. Nämä rahdit eivät ole sopivia RoPax-aluksella kuljetettaviksi. Uusi VKG:n sellutehdas, joka on suunnitelmien mukaan valmistumassa 2027–2028, tulee olemaan volyymiltaan suuri, mutta se ei tarvitse eikä ole rahdiltaan sopiva Suomen ja Viron välistä linjaliikennettä ajatellen.

Kundan satama on suhteellisen pieni, eikä sillä ole tällä hetkellä valmiuksia matkustajaliikenteeseen. Satamasta lähtee pääasiassa raaka-ainepuuta ja sementtiä. Satamaan tuodaan graniittia. Ilman investointeja satamaa ei voi käyttää matkustajaliikenteeseen. Laivoja satamassa käy vuosittain noin 500.

Kundan satamassa käsitellään pääasiassa metsäteollisuuden tuotteita, tukkipuuta,

sementtiklinkkeriä, puulastua, viljaa, kivimursketta, puupellettiä ja sellua. Kundan satamassa on kolme laituripaikkaa. Satamassa ei ole matkustajaterminaalia, ja matkustajaliikenne vaatisi suuria investointeja. Tavaramäärät ovat olleet 1,5 miljoonaa tonnia vuodessa. Puuraaka-aineita viedään Suomeen HaminaKotkan satamaan, ja Suomesta tuodaan kivimursketta.

## Sillamäen satama

Sillamäen satama on varsin suuri, ja siellä on hyväkuntoinen maaterminaali. Varsinaista laituripaikkaa ei vielä ole matkustaja-aluksille eikä jalankulkusiltaa, joten matkustajat tulee kyyditä busseilla tai omilla autoilla terminaalin ja laivan väli. Sataman ja kaupungin suunnitelmissa on rakentaa uusi terminaali ja laivapaikka. Sillamäen satamasta on rautatieyhteys Tallinnan suuntaan sekä etelään. Satamassa on neljä laivaterminaalia. Sataman kautta on kulkenut rahtia lähes 5 miljoonaa tonnia eli noin kolmannes verrattuna Kotkan satamaan. Tällä hetkellä rahdin määrä on pudonnut merkittävästi kuten muissakin satamissa maailmanpolitiikan muutosten vuoksi. Matkustajaterminaalin kustannus olisi noin 20 miljoonaa euroa. Konttiliikenteeseen on mahdollisuus, mutta sitä ei ole ollut. Konttiliikenne on keskittynyt lähinnä Tallinnan ja Muugan satamiin. Satamassa on käytössä maasähkö aluksille. Satamasta on rautatieyhteys muualle Viroon [9].

Sillamäen satama on EU:n itäisin merisatama, joka sijaitsee 25 kilometrin päässä Venäjän rajasta. Yksityisomisteisessa satamassa on 750 hehtaarin suuruinen vapaakauppa-alue transitoliikenteelle. Satamassa käsitellään öljytuotteita, kuivalasteja sekä kontteja. Sataman syväys on 16,5 metriä, joten suuretkin alukset pääsevät satamaan. Sataman rahtimäärät ovat olleet noin 4,9 miljoonaa tonnia vuodessa, mutta nykytilanteessa määrä on pudonnut noin 20 prosenttiin. Konttiliikenteelle on neljä laituripaikkaa.

Tallinnan sataman kautta kulkee noin 60 prosenttia Viron meriliikenteestä ja käytännössä lähes kaikki konttiliikenne. Sillamäen kautta on kulkenut noin 25 prosenttia Viron meriliikenteestä neste- ja kuivabulkkituotteina. RoPax-alusta reitille ajateltaessa tulisi kontti- ja rekkaliikennettä olla riittävästi, jotta reitti saataisiin kannattavaksi.

## 8 TUKIRAOITUKSEN MAHDOLLISUUDET KOTKA-SILLAMÄE-REITILLE

Selvitystä tehtäessä on tullut ilmi, että laivareitille tarvittaisiin todennäköisesti usean vuoden tukirahoitus. Tämä on todettu myös virolaisten tutkimuksessa [2]. Jos ajatellaan laivayhteyttä Puolustusvoimien näkökulmasta, HaminaKotkan ja Sillamäen yhteyttä voisi perustella sillä, että se avaisi vaihtoehtoisen väylän Euroopasta Suomeen. Näin se voisi lisätä myös sotilaallista liikkuvuutta, lisättyä Kouvolaan RRT- ja KCY-terminaaleilla ja niin sanotulla kuivasatamakonseptilla. Tällöin Kymenlaaksosta tulisi merkittävä osa Suomen ja Viron sotilaallisen liikkuvuuden palettiin. Se ei siis olisi ainoa väylä Suomeen, mutta voisi olla tarvittava lisä. Puolustus- ja Merivoimat eivät antaneet hankkeelle tietoja suunnitelmistaan, mikä on ymmärrettävää. Tulevaisuus näyttää, onko tälle ajatukselle kannatusta, mutta mihinkään konkreettisiin toimiin se ei tällä hetkellä johda.

Huoltovarmuuskeskuksen mukaan Logistiikka2030-ohjelmasta on periaatteessa mahdollista rahoittaa myös infrahankkeita, mutta niissä huoltovarmuusperusteen on täyttyvä, ja kynnys kyseiselle rahoitukselle on korkea. Tämän perusteen selvittäminen vaatisi ensin huolellisen hakemuksen ja sen jälkeisen pohdinnan, löytyykö huoltovarmuusperustetta. Myös Nato-jäsenyys tuo lisäelementin huoltovarmuuteen ja täydentää Huoltovarmuuskeskuksen toimintoja yhteistyön kautta. Naton tuki on mahdollinen valikoituun kohteeseen, jos kyseessä on sotilaallisen huoltovarmuuden kannalta tär-

keä kohde tai siviilipuolen kohde. Tämäkin vaatii tarkan selvityksen ja selkeän perusteen.

Virolaisten selvityksen [2] mukaan Sillamäen kaupunki ja Viron maakuntaliitto ovat hake-massa mahdollisille jatkohankkeille noin 1,2 miljoonan euron rahoitusta. Viron talousministeriö pitää hanketta tärkeänä, ja myös Itä-Viron parlamentin jäsenet ovat kiinnostuneita hankkeesta. He tulevat ehdottamaan parlamenttitason keskusteluja suomalaisten kanssa, kun raportin tulokset ovat selvinneet.

Elinkeinoelämän keskusliitto (EK) Suomessa pitää tärkeänä Itä-Suomen talousalueen kehittämistä ja haluaa itäisestä Suomesta erityis-talousalueen. He näkevät, että Itä-Suomen tilanne on vakava ja poikkeuksellinen niin talouden kuin turvallisuudenkin suhteen. On koko maan ja myös EU:n etu, että Itä-Suomi säilyy elinvoimaisena ja asuttuna. Tämä edellyttää myös julkisen vallan vetoapua, ja Suomen hallituksen rooli on aivan keskeinen. EK näkee tärkeänä yhteistyön Baltian maiden ja Puolan kanssa, jotta EU:hun saataisiin uusi rahoitusväline vahvistamaan Venäjän naapurimaiden strategista asemaa.

EK esittää erityslähettilään nimittämistä tämän laajan toimenpidekokonaisuuden johtamiseksi. Kun lähettiläs on tiedossa, tämäkin laivareittiasia olisi hyvä saattaa hänen tietoonsa Viron ja EU-tason kanssa tehtävää yhteistyötä ajatellen. [11.]

## 9 ITÄMEREN ALUEEN LIIKENTEEN YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Hankkeessa haluttiin syvemmin selvittää myös Itämeren liikenteen ympäristövaikutuksia ja liikenteeseen vaikuttavia kustannustekijöitä tulevaisuudessa. Meriliikenne on tällä hetkellä suuressa murroksessa päästökaupan ja erilaisten ympäristöä vähemmän kuormittavien polttoaineiden tulevaisuuden sääntelyn ja käytön vuoksi. Meriliikenteeseen kaavaillaan ainakin kuutta erilaista polttoainetta: ammoniakki, metanoli, vety, e-metanoli, synteettinen LNG ja synteettinen diesel. Näiden käytössä tulevat saatavuus, jakelu ja hintataso olemaan ratkaisevia valinnalle. Kaiken kaikkiaan käytettiin pämitä ympäristöystävällisempää polttoainetta tahansa, joko sekoitteena tai yksinomaan, tulee niillä olemaan voimakas hintaa korottava vaikutus.

Hankkeen yhteydessä tehtiin opinnäytetyö [13], joka selvitti yksityiskohtaisemmin vaihtoehtoisten polttoaineiden, saatavuuden, jakelun ja hintatason vaikutuksia. Tässä koottuna opinnäytetyön olennaisia osia ympäristövaikutusten osalta.

### 9.1 Merenkulun ympäristösääntely

Merenkulkua ohjaa kansainvälinen merenkulkujärjestö International Maritime Organization (IMO). Suomi valittiin merenkulkujärjestö IMO:n 40 jäsenmaan neuvostoon vuosille 2024–2025. Näin ollen Suomi on kansainvälisesti vahvasti mukana kehittämässä merenkulkua. IMO:n tehtävä on luoda tasapuoliset ja oikeudenmukaiset toimintaedellytykset, jotka ovat tehokkaat, yleisesti hyväksytyt ja eri osapuolten toteuttamat. IMO vastaa merenkulun turvallisuudesta, kehittää sitä ja ehkäisee merenkulusta aiheutuvaa ympäristön saastumista. IMO kannustaa maiden toimintaa kehittymään, tehostumaan ja kohti innovaatioita.

Vuonna 2018 IMO:n meriympäristön suojelukomitea hyväksyi suunnitelmat alustavista kasvihuonekaasustrategian päästövähennystavoitteista. Tällöin kansainvälisen merenkulun tavoitteeksi asetettiin hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vähintään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2008 tasoon verrattuna. Vuoteen 2050 mennessä hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite asetettiin 70 prosenttiin vuoden 2008 tasoon verrattuna. Kansainvälisestä merenkulusta aiheutuvien kasvihuonekaasu-

päästöjen vähennystavoite kokonaisuudessaan asetettiin 50 prosenttiin vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 2008 tasoon.

Vuonna 2023 IMO päivitti kasvihuonekaasustrategiaa merkittävästi kunnianhimoisemmaksi. Tavoitteeksi asetettiin kansainvälisesti kasvihuonekaasupäästötön merenkulku vuoteen 2050 mennessä. Vuonna 2023 IMO päivitti kokonaisuudessaan kasvihuonekaasustrategiaa seuraavasti:

1. Alusten energiatehokkuutta koskevien suunnitteluvaatimusten parantaminen, jolloin alusten hiili-intensiteetti, hiilidioksidipäästöjen määrä tuotettua energiaa kohti, laskee.
2. Kansainvälisen merenkulun liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vähintään 40 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2008 tasoon verrattuna.
3. Kasvihuonekaasujen osalta nolla- tai lähes nollapäästöisten teknologioiden, polttoaineiden ja/tai energialähteiden käyttöönottoaminen merenkulussa niin että näiden edustus olisi vähintään 5 % käytetystä energiasta merenkulun osalta vuoteen 2030 mennessä. Pyrkimys olisi päästä 10 %:iin.
4. Kasvihuonekaasupäästöt nollaan kansainvälisesti merenkulussa noin vuoteen 2050 mennessä. [12.]

## 9.2 Ympäristövaikutusten tulevaisuuden näkymät

Ajateltaessa uudelle reitille tulevaa alusta on kustannusvaikutuksen osalta otettava huomioon aluksen käyttämä polttoaine. Jo tänä vuonna (2024) tulee päästökattoon leikkauksia.

## Valtioneuvoston ympäristöministeriön tiedote 18.12.2022:

”EU:n nykyisen, meriliikenteellä laajennetun päästökaupan päästöjä vähennetään 62 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 päästötasoon. Tämän saavuttamiseksi päästökaton vuosittaista leikkausta kiristetään ja lisäksi päästökattoon tehdään kaksi kertaleikkausta, ensimmäinen vuonna 2024 ja toinen vuonna 2026.

Nykyisessä päästökaupassa osa päästöoikeuksista jaetaan toimijoille ilmaiseksi ja neuvotteluissa sovittiin muutoksista tähän niin sanottuun ilmaisjakoon. Neuvotteluissa on saavutettu sopu hiilirajamekanismin perustamisesta ja nyt neuvotteluissa sovittiin muun muassa, että ilmaisjako poistuu asteittain 2026–2034 niiltä sektoreilta, joita uusi hiilirajamekanismi vastedes suojaa. Yhdyskuntajätteenpolton sisällyttämisestä päästökauppaan vuodesta 2028 alkaen päätetään komission 2026 antaman selvityksen pohjalta.

Meriliikenteen päästöt sisällytetään nykyiseen päästökauppaan asteittain 2024–2026. Päästökauppaan sisällytetään bruttovetoisuudeltaan 5000:n ja sitä suurempien matkustajia tai kaupallista rahtia kuljettavien alusten päästöt niiden liikennöidessä tai satamassa ollessa EU:n sisällä sekä puolet niistä päästöistä, jotka aiheutuvat reiteillä EU:n ulkopuolelle. Kasvihuonekaasuista huomioidaan hiilidioksidin lisäksi vuodesta 2026 lähtien myös metaani ja dityppioksidi. Talvimerenkulun osalta päästökaupassa huomioidaan alusten jäävahvisteisuus.” [12.]

Vaikka päästökauppa on alkanut jo 1.1.2024 ja sekoitevelvoite astuu voimaan 1.1.2025, ei

vieläkään tiedetä niiden tarkkaa vaikutusta polttoainekustannuksiin. EU-direktiivit ja lait ovat vasta valmisteilla, joten kustannusvaikutuksia voidaan vain karkeasti arvioida. Joka tapauksessa varmaa on, että niillä on kustannuksia korottava vaikutus. Nähtävääsi jää, mikä on euromääräinen tai prosentuaalinen vaikutus.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO määrittelee ympäristösääntelyn, jonka tarkoitus on luoda taloudellinen ohjauskeino meriliikenteelle. Päästökaupan kustannusnousun on arvioitu olevan noin

30 prosenttia nykyisen dieselhinnan päälle. Biopolttoaineen hintaa on mahdoton arvioida, sillä se riippuu käytetystä biopolttoaineen laadusta sekä saatavuudesta satamissa. Tiedossa olevien biopolttoaineiden hinnat ovat huomattavasti korkeampia kuin dieselin. Käytännössä biopolttoaineiden hinnan arvioidaan tulevaisuudessa olevan kaksin- tai kolminkertainen verrattuna nykyiseen dieselin hintaan. Näin suuri kustannusnousu yhdistettynä vanhaan laivaan ja huomattavasti pidempään matkaan verrattuna Helsinki–Tallinna-reittiin tekee kannattavuuden erittäin haasteelliseksi.

## 10 ITÄMEREN ALUEEN TURVALLISUUS- POLIITTINEN TILANNE TULEVAISUUDESSA

Itämeren alueen turvallisuuspoliittinen tilanne on muuttunut viime vuosina ja on edelleen muutoksessa. Osana hanketta haluttiin selvittää myös Puolustus- ja Merivoimien mahdollisia näkemyksiään turvallisuusriskeistä sekä skenaarioita, joita tulisi ottaa huomioon Itämeren siviililiikenteessä. Myös turvallisuuden kokeminen tai sen puuttuminen ovat tärkeitä asioita suunniteltaessa matkustajaliikennettä. Yhteydenottojen jälkeen Merivoimat kehottivat pitäytymään salausyistä julkisissa tiedotteissa. Hanke on julkinen, joten Puolustusvoimat eivät halunneet kertoa muuta kuin mitä on luettavissa julkisuudessa olleista tiedotteista, jotka Puolustusvoimien eri asiantuntijat ovat julkaisseet Itämeren osalta.

Viimeaikaisia tapahtumia Itämerellä voidaan pohtia myös tulevaisuuden skenaarioiden kannalta. Venäläisten muun muassa öljykuljetuksiin käyttämä vanhentunut kalusto on olemassa oleva ympäristöuhka, ja siihen tulee sekä onkin jo varauduttu Suomessa. Tutkimuksen aikana helmi-toukokuussa 2024 Suomen ja Viron lähialueilla oli useita drone-iskuja muun muassa Ust-Lugan, Pietarin, Viipurin ja Bronkan satamiin. Jos iskut jatkuvat, ne muodostavat turvallisuusuhan tai ainakin mielikuvan vaarallisesta alueesta Itämerellä. Ukrainan tuki länsimaissa jatkuu, ja Ukraina on saamassa myös pitkän kantaman ohjuksia, joilla voisi olla mahdollista iskeä

uudestaan Itämerellä oleviin venäläisiin satamiin. Myös Venäjän laivaston suuremmat sotaharjoitukset voisivat sotkea Itämeren liikenteen väliaikaisesti.

Selvityksen loppuvaiheessa keväällä 2024 Itämeren alueella oli niin voimakasta GPS-signaalihäirintää, että Finnair käännösti kaksi lentoa Tarttoon sekä keskeytti lennot Tarttoon kuukaudeksi. Tarton lentoasemalla pitää toteuttaa GPS:stä riippumaton lähestymisratkaisu. Kaliningradin alueella on Venäjän elektronisen sodankäynnin yksiköitä, joista häirintä on todennäköisesti peräisin. Häirintä saattaa liittyä myös oman alueen suojaamiseen, mutta epävarmuuden tuottaminen palvelee Venäjää, ja tällainen häirintä voi liittyä epävarmuuden tuottamiseen. Häirinnällä voidaan vaikuttaa myös laivan ohjaukseen sekä paikkatietoon. Yleisenä johdopäätöksenä voi vetää, että Itämeren turvallisuustilanne on nopeasti heikentynyt. Jopa syksyllä 2023 hankkeen alkuvaiheessa oli tilanne aivan toinen kuin nyt. Venäjän arvaamattomuus lisää epävarmuutta sekä nostaa valmiutta toimiin, jos häirintä jatkuu. Nato-jäsenyyden myötä Suomen sotilaallinen huoltovarmuus sekä yhteiskunnan kriisinkestävyys on kehittynyt ja kehittyy edelleen. Jäsenyyden yhtenä osa-alueena on parantaa kansallista ja kansainvälistä logistiikkaa kaikissa tilanteissa, myös Itämerellä [14].

## 11 TULEVAISUUDEN VISIOT JA YHTEENVETO

Itä-Suomella ja Itä-Virolla on suuri sekä selkeä intressi kehittää erityisesti matkailua molemmilla alueilla. Tahtotila on vahva ja näkyy esimerkiksi lukuisten selvitysten tekemisessä. Venäjän hyökkäyssodan alkaminen vaikutti itärajalta olevien kaupunkien matkustajavirtoihin merkittävästi. Itä-Virossa 60 prosenttia matkailijoista oli venäläisiä ennen sotaa. Suomessa Tilastokeskuksen majoitustietojen mukaan vuonna 2019 Itä-Suomen alueella (Kymenlaakso, Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Pohjois-Savo ja Pohjois-Karjala) Venäjältä tulleita matkailijoita oli hieman yli 150 000. Vuonna 2023 samainen määrä oli vajaa 3000, joka on noin kaksi prosenttia ennen koronaviruspandemiaa ja rajasulkuja olleesta matkailijamäärästä. Tämä on luonut molemmissa maissa suuren tarpeen korvata vaje muilta lähialueilta. Virolle luonnollinen suunta on Suomi. Itä-Suomi Unioni on samalla asialla Suomen puolella.

Jotta puuttuvaa matkailuvirtaa korvaamaan löydettäisiin uusia matkailijoita, täytyy pitkäjärjenteisesti luoda verkostoja ja markkinointia uudelle kohderyhmälle. Näkyvyyden ja saavutettavuuden tulee olla hyvällä tasolla. Jos laivareitti avataan ilman pitkäjärjenteistä esityötä, sille on vaikea löytää riittävää matkustajapotentialiaa. Olisi hyvä, jos matkustajavirtaa olisi olemassa jotain aiemmin

käytettyä reittiä pitkin, esimerkiksi Tallinnan kautta tulevia matkustajia Suomesta. Tällöin olisi helpompi tarjota toistakin reittiä ja aluksen kannattavuus olisi varmemmalla pohjalla. Itä-Viron tulisi panostaa voimakkaasti markkinointiin saadakseen näkyvyyttä Suomessa sekä kehittääkseen verkostoa matkailuagenttien kanssa. Itä-Viron alue on matkailukohteena monille uusi ja mielenkiintoinen sekä hintatasoltaan edullisempi kuin esimerkiksi Suomen kylpylät.

Vanhat alukset ovat tämän selvityksen perusteella kannattavuuden kannalta pois suljettuja. Päästökaupan kalleus dieseliä tai sekoitettakin käytettäessä nostaa merkittävästi polttoaineen hintaa. Matkustajien odotukset laadukkaasta matkustamisesta sulkevat vanhat alukset pois. Haastetta tuovat lisäksi muun muassa Tallink Siljan ja Vikingin Linen pieneksi kilpaillut hinnat. Matkustajavirtaa olisi odotettavissa, jos suurempi laivayhtiö kiinnostuisi reitistä. Kalustosta olisi helpompi löytää juuri tälle reitille sopiva alus koon ja polttoainekulutuksen näkökulmasta myös ympäristöystävällisyyden huomioiden.

Muutammat matkailuyritykset ovat ideoineet Keski-Euroopasta pohjoiseen suuntautuvaa matkailua. Lentomatkustus voi joidenkin

asiakkaiden mielestä olla huonompi ratkaisu päästöjen vuoksi. Tässä ympäristöystävällinen alus olisi eduksi. Italiasta Lappiin Itä-Viron kautta olevan reitin varrella olisi noin 250 miljoonaa ihmistä, joten todellinen matkailuvirta voisi syntyä myös Itä-Suomen kautta pohjoiseen suuntautuvalla reitillä. Isolla laivayhtiöllä olisi myös iso organisaatio käytettäväksi markkinointiin. Se voisi perustaa Keski-Eurooppaan agentuureja ja toimistoja, joiden kautta matkoja voisi tehdä tunnetuksi ja välittää. Maailma on murroksessa – kukaan ei tiedä, mitä tulevaisuudessa tapahtuu, mutta erilaisia positiivisiakin skenaarioita on hyvä luoda. Jos ne ovat valmiina, on ne helpompi ottaa käyttöön sopivan tilaisuuden tullen.

## Yhteenveto

Pääsääntöisesti nähtiin, että idea Kotkan ja Itä-Viron laivaliikenteen toteuttamisesta on kannatettava. Se saattaisi tuoda alueelle pirstävää liiketoimintaa. Venäjän sulku ja Saimaan liikenteen poisjäänti on muuttanut alueen logistista infrastruktuuria pysyvästi, joten nähtiin hyväksi selvittää myös vaihtoehtoisia mahdollisuuksia sekä uusia markkina-alueita.

Aihetta syvemmin lähestyttäessä tulivat esiin kannattavuuteen, rahtipotentiaaliin sekä matkustajapotentiaaliin liittyvät haasteet. Näitä asioita selvitettiin molemmin puolin Itämerta löytämättä kuitenkaan rahtipotentiaalia kuin vähäisessä määrin. Rahtia kuljetetaan molempiin suuntiin, mutta ne eivät ole sopivia RoPax-aluksilla kuljetettavaksi (tällä hetkellä kuljetetaan esim. raaka-ainepuuta ja graniittimursketta). Myös matkus-

tajapotentiaalin väheneminen viime vuosina Itä-Suomessa on ollut selkeää. Haastatelluista vain yksi taho oli sitä mieltä, että reitti olisi kannattava, tosin vain matkustajapotentiaalin kannalta katsottuna.

Riskinä nähtiin myös reitillä mahdollisesti käytettävä kalusto. Vanhempi laivakalusto oli esillä etenkin Viron suunnalta nähtynä vaihtoehtona. Itämeren liikenteen päästökauppa on alkanut tänä vuonna, ja päästömaksut tulevat todennäköisesti kasvamaan vuosittain vuoteen 2030 asti. Vanhalla dieselkalustolla ajaminen tulee kilpailijoihin verrattuna entistäkin kalliimmaksi. Esimerkiksi Viking Line on ilmoittanut, että päästömaksut tulevat yrityksellä olemaan kokonaisuutena tänä vuonna noin 5 miljoonaa euroa ja vuonna 2030 jo 20 miljoonaa euroa, vaikka yritys on uusinut kalustoaan ympäristöystävällisempiä polttoaineita käyttäväksi. Vanhan dieselaluksen polttoainekustannukset tulevat nousemaan noin kaksin- tai kolminkertaisiksi.

Päästömaksun lisäksi tulee jo vuoden 2025 alusta sekoitevelvollisuus fossiilisten polttoaineiden sekaan laitettavasta biopolttoaineesta. Vaihtoehtoja on monia, ja tällöin tulee selvittää biopolttoaineiden saatavuus kyseisellä reitillä ja käytetyn biopolttoaineen kustannusvaikutus verrattuna dieselpolttoaineeseen. Uusi ympäristöystävällinen alus on hinnaltaan noin 200–250 miljoonaa euroa, niin kuin esimerkiksi uudet Tallink Siljan LNG-alukset ovat maksaneet.

Reitin mahdollistamiseksi tarvittaisiin ulkopuolista tukea. Virolaisten laskelmien mukaan varustamo tarvitsisi tukea noin 7 miljoonaa euroa vuodessa, ja silloin puhutaisiin vanhemmasta edullisemmin hanki-

tusta laivakalustosta. Tämän lisäksi tarvitaan infrastruktuurin kehittämiseksi useita miljoonia euroja. Esimerkiksi Sillamäen matkustajaterminaalin hinnaksi on arvioitu 20 miljoonaa euroa. Tuen saamiseksi pitää olla hyvät perusteet riippumatta tuen antajasta. Perusteita voisivat olla suuri rahti- tai matkustajamäärä kuten Vaasa–Uumaja- sekä Naantali–Kapellskär-välillä. Myös huoltovarmuusnäkökulma voisi olla tuen peruste. Virossa oltiin valmiita tukemaan hanketta 1,2 miljoonalla eurolla, mutta mittaluokka huomioiden tukea pitää saada paljon enemmän.

Tämän selvityksen perusteella (jos ajatellaan ideaalitulannetta ilman taloudellisia rajoitteita ja reitillä toimivan aluksen kannattavuutta) aluksen pitäisi olla uusi eli Finnlinesin tai Wasalinesin uusien alusten luokkaa. Tällöin alus lisäisi houkuttelevuutta ja laiva olisi myös matkakohde eikä vain siirtymäväline. Lisäksi polttoaineissa tulisi olla vaihtoehtoja, jotka täyttäisivät tulevaisuudessa vaaditut sekoitevelvollisuudet sekä päästökaupan tarpeet. Nämä velvoitteet ja päästökaupan hinta tulee olla selvitettyinä ennen liikenteen aloittamista, sillä niillä on suuri vaikutus kokonaiskustannuksiin sekä laskettaessa matkustajien ja rahtikuljettajien maksamaa matkan tai kuljetuksen hintaa. Tällä hetkellä kustannusvaikutuksista voidaan tehdä vasta karkeita arvioita, sillä EU-tasolla ei ole vielä päätetty päästökaupan hinnanmuodostustavasta. Sekoitepolttoaineen laatu vaikuttaa myös suoraan reitin kustannuksiin, mutta tätä kustannusta on tällä hetkellä vaikea arvioida.

Itämeren ylitykseen on totuttu reilussa kahdessa tunnissa. Yli kuuden tunnin ylitykselle

pitäisi olla hyvä peruste, esimerkiksi kohteen kiinnostavuus. Laivan korkea palvelutaso mataloittaisi kynnystä. Jos ideaalimaailmassa voitaisiin ajaa Suursaaren itäpuolitse ja matka-aika olisi neljä tuntia tai nopealla aluksella allekin sen, itse matka-aika ei olisi enää niin suuri este. Tällöin matkustajia saataisiin myös idän suuntaan. Itä-Virumaa on monelle suomalaiselle suhteellisen uusi ja houkutteleva kohde. Ideaalimaailmassa laivassa olisi myös rahtia, jolla reitti saataisiin kannattavaksi. Jommassakummassa päässä tai mieluummin molemmissa pitäisi olla jatkuva ja volyymiltaan riittävän suuri tavaravirta. Tämä rahtimäärä tulisi olla olemassa jollakin vaihtoehdoisella laivareitillä, joka olisi hitaampi tai kalliimpi. Tällöin olisi riskitöntä valmistella selvitysten ja sopimustenkin teko etukäteen, mikä varmistaisi rahdin reitille. Talouden perusta olisi jo varmemmalla pohjalla, ja matkustajamäärien satunnaisuus ja kausiluonteisuus sekä markkinointi olisi helpompi hoitaa.

Mahdollista varustamoja Suomesta etsittäessä tulisi kääntyä suurten varustamojen puoleen, joilla olisi riittävä kyky hoitaa tänä päivänä vaaditut velvoitteet sekä riittävä investointikyky tarpeeksi uudelle tai uusitulle alukselle. Tällöin itse liikennöintikustannus jäisi kilpailukykyiseksi. Suuret varustamot voivat myös ohjata liikenneinfraa haluamaansa suuntaan tarjoamalla laajan valikoiman aikatauluineen sekä tietysti kilpailukykyisen hintatason, joka tällä reitillä tuntuu erityisen haastavalta.

Osoituksena voimakkaasta tahtotilasta etenkin Viron puolelta on, että vastaavia tutkimuksia ja selvityksiä on tehty jo lukuisia. Haasteena on kahden erilaisen komponentin

tin yhteensovittaminen. Matkustajaliikenne ja rahtiliikenne ovat erilaisia kuljetusmuotoja, ja suuri osa laivoista, joilla rahtia kuljetetaan, ei sovi myös matkustajaliikenteelle. Konttiliikenne on sopivaa myös yhdistelmäalukselle, mutta tällaista rahtipotentialia ei Itä-Viron alueelta löytynyt. Jos esimerkiksi ajateltaisiin, että metsäteollisuuden raaka-ainepuun kuljettaminen yhdessä matkustajien kanssa olisi mahdollista, tilanne olisi aivan toinen rahtivirran suhteen. Geopolitiikka asettaa myös rajoituksensa – siellä, missä voisi olla matkustajavirtaa, ei ole tarpeeksi rahtia ja päinvastoin. Helsingistä Ruotsin suuntaan tämä ajatus toteutuu. Tältä pohjalta ongelmaa lähestyttäessä pitäisi erotella

rahti- ja matkustajaliikenne kokonaan kohteen ja satamien toimintojen kannalta ja valita kuljetettavan rahdin ja matkustajien kannalta sopivin alus.

Helsinki–Tallinna-pääväylän liikenne on myös iso tekijä, joka vaikuttaa suoraan reitin kannattavuuteen. Hintataso on jo tiukasti kilpailtu, ja frekvenssi on erittäin hyvä – tällä hetkellä 16 lähtöä vuorokaudessa. Lisäksi Tallinna ja Helsinki ovat liian lähellä ajateltuja reittisatamia, jotta vaihtoehtoisesta reitistä saataisiin kuljetuskilometreissä etua. Tällä hetkellä ei ole tunnistettavaa rahti- eikä matkustajapotentialia uudelle laivareitille Kotkasta Itä-Viroon tai päinvastoin.

# LÄHTEET

- [1] Viitoskäytävä-hankkeen www-sivut. 2024. Saatavissa: <https://suomenviitoskaytava.fi/> [viitattu 15.6.2024].
- [2] Feasibility-cost-benefit analysis and socio-economic impact analysis of the restoration of Sillamäe-Kotka shipping line. Sillamäe Linnavalitsus, Civitta Eesti AS, Cumulus Consulting OÜ, Geomedia OÜ & Taltech. Julkaisematon raportti. 2023.
- [3] REFEC - Reinforcing Eastern Finland-Estonia Transport Corridor -hankkeen www-sivut. 2020. Saatavissa: <https://www.refec.fi/> [viitattu 1.5.2024].
- [4] Yle. Miten kotimaanmatkailu porskuttaa? 2024. Saatavissa: <https://areena.yle.fi/1-70149124> [viitattu 15.6.2024].
- [5] Rosvall, M. Kaksi uutta matkustajalaivaa alkaa liikennöidä Suomen ja Ruotsin välillä – Tallink ja Viking Line saavat kilpailijan. Yle. 2023. Saatavissa: <https://yle.fi/a/74-20048819> [viitattu 27.12.2023].
- [6] Mäkinen, E. Uusi laiva auttaa Wasalinen kasvuun. 2022. Saatavissa: <https://navigator-magazine.fi/uutiset/uusi-laiva-auttaa-wasalinen-kasvuun/> Navigator magazine. 2022. [viitattu 3.1.2024].
- [7] Welling, A. Finnlines ei aio kilpailla risteilymatkustajista viihteellä – rahtilaiva tarjoaa rauhallisen reitin Suomen ja Ruotsin välille. Yle. 2023. Saatavissa: <https://yle.fi/a/74-20050056> [viitattu 4.1.2024].
- [8] Tanskanen, J. Risteilymatkustus elpyy koronarajoitusten lievennyttyä – Ukrainan sota ei ole vähentänyt varauksia. Yle. 2022. Saatavissa: <https://yle.fi/a/3-12340000> [viitattu 4.1.2024].
- [9] Silport – Port of Sillamäe. 2024. Sataman www-sivut. Saatavissa: <https://www.silport.ee/eng/index.html> [viitattu 2.4.2024].
- [10] Idaviruturismikonverens. Itä-Viron matkailuklusterin toimintasuunnitelma 2024–2027. Powerpoint-esitys sähköpostin liitteenä Itä-Viron matkailuverkoston johtajalta Kadri Jaloselta 12.4.2024.

[11] Kaupunkilehti PK & Ankkuri. EK haluaa itäisesti Suomesta erityistalousalueen. 2024. Saatavissa: <https://www.lehtiluukku.fi/lehti/kaupunkilehti-pohjois-kymenlaakso/read/27.3.2024/372588.html> [viitattu 28.3.2024].

[12] Ympäristöministeriö. EU:ssa sopu päästökaupan laajentamisesta ja vahvistamisesta. 2022. Saatavissa: <https://ym.fi/-/eu-ssa-sopu-paastokaupan-laajentamisesta-ja-vahvistamisesta> [viitattu 3.5.2024].

[13] Nykänen, C. Ympäristösääntelyn vaikutukset Itämeren merenkulkuun. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö. 2024. Saatavissa: <https://urn.fi/URN:NBN:-fi:amk-2024060521314> [viitattu 15.5.2024].

[14] Tuominen, J. Hyvä viranomaisyhteistyö on myös satamien valtti Nato-aikana. Sattama. Stevecon asiakaslehti 2/2023. Saatavissa: [https://issuu.com/steveco-lehti/docs/sattama\\_2\\_2023?fr=xKAE9\\_zU1NQ](https://issuu.com/steveco-lehti/docs/sattama_2_2023?fr=xKAE9_zU1NQ) [viitatti 15.1.2024].

## LIITE 1 Haastattelurunko

1. Sillamäen kaupungin ja Itä-Viron tulevaisuudennäkymät
  - a. Miten linkittyvät Tallinnaan?
  - b. Venäjän vaikutus
  - c. Onko näköpiirissä matkustaja- ja rahtimäärien muutoksia Itä-Viron alueella?
2. Keitä matkustajia Virosta Suomeen voisi kulkea?
  - a. Minkälaisia määriä per vuosi/kuukausi?
  - b. Olisiko työmatkaliikennettä Kotkaan/ Itä-Suomeen?
3. Mitä rahtia voisi kulkea Virosta Suomeen?
  - a. Minkälaisia määriä per vuosi/kuukausi
  - b. Rahtin laatu, kontti, bulkki, raaka-ainepuu
  - c. Mistä satamasta?
4. Onko liikennettä Keski-Euroopasta Itä-Viroon?
  - a. Mitä liikennettä (turismia tai rahtia)?
  - b. Jos laivareitti olisi olemassa voisiko silloin ohjata Tallinnan suunnan liikennettä Itä-Viroon?
5. Infrastrukturi
  - a. Satamien infrastrukturi (Kunda ja Sillamäe)
  - b. Onko maasähkö laiturissa
  - c. Palvelut, terminaalit
  - d. Tiet alueella
  - e. Tiet etelään ja länteen, kunto
6. Mahdolliset alukset
  - a. RoPax
  - b. Alusten kunto ja ikä
  - c. Alusten palvelut
  - d. Onko otettu huomioon päästökaupan vaikutus 2024 -2030?
7. Mahdolliset laivurit varustamot
  - a. Onko kartoitettu virolaisia toimijoita, jotka voisivat aloittaa liikennöinnin?
8. Turvallisuustilanne Itämerellä ja Itä-virossa
  - a. Merellä olevat riskitekijät
  - b. Rajalla olevat riskitekijät
  - c. Naton ja puolustusvoimien osuus/vaikutus
9. Reitille mahdollisesti saatavat tuet
  - a. Tuen tarve, määrä
  - b. Mahdolliset tukilähteet (kaupungit, EU, valtiot, muu tuki)





**XAMK  
KEHITTÄÄ**