

## **Helsingin kilpailuasema muihin Itämeren risteilykaupunkeihin nähdén**

Tea Haatainen, Anette Männistö

Opinnäytetyö  
Matkailun liikkeenjohdon  
koulutusohjelma  
2013



Matkailun liikkeenjohdon koulutusohjelma

<p><b>Tekijä tai tekijät</b> Tea Haatainen Anette Männistö</p>	<p><b>Ryhmätunnus tai aloitusvuosi</b> 2009</p>
<p><b>Raportin nimi</b> Helsingin kilpailuasema muihin Itämeren risteilykaupunkeihin nähden</p>	<p><b>Sivu- ja liitesivumäärä</b> 85 + 6</p>
<p><b>Opettajat tai ohjaajat</b> Salla Juustila</p>	
<p>Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää Helsingin kilpailuasema muihin Itämeren risteilykaupunkeihin nähden. Selvitys tehdään vertaamalla Helsinkiä Tukholmaan, Tallinnaan ja Pietariin. Tutkimuksessa on tarkoitus selvittää Helsingin vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat risteilykaupunkina. Tutkimuksen toimeksiantajana toimii Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressitoimisto ja tutkimus toteutettiin vuoden 2013 alussa.</p> <p>Tutkimuksen teoreettinen viitekehys perustuu risteilymatkailuun, risteilytuotteeseen, risteilymatkustajien demograafisiin tekijöihin, Itämeren risteilyalueeseen sekä risteilykohteen vetovoimatekijöihin. Työn tutkimusmenetelmänä käytetään kvalitatiivista, eli laadullista tutkimusmenetelmää. Tutkimus on kirjoituspöytä tutkimus, jossa käytetään hyväksi jo olemassa olevaa tietoa. Tutkimuksessa on haastateltu myös risteilyalan ammattilaisia.</p> <p>Kilpailuasemaa selvitetään vertaamalla Helsinkiä muihin tutkimuksen kaupunkeihin tiettyjen kriteerien avulla. Kriteereiksi määritetään risteilykaupungin risteilyalus- ja matkustajamäärät, sijainti ja saavutettavuus, satamien infrastruktuuri ja sen kehittäminen, merenkulun ja satamapalveluiden maksut sekä palvelut ja aktiviteetit kohdesatamissa. Kriteerit on määritetty toimeksiantajan kommenttien perusteella, sekä viitekehyksestä nousevien kilpailukykytekijöiden avulla.</p> <p>Tutkimuksen tuloksista selviää, että Helsingin kilpailukyky on vaihteleva kriteeristä riippuen. Helsingin vahvuuksia risteilykaupunkina ovat lyhyet etäisyydet satamien ja keskustan välillä, hyvät jätteidenkäsittelykapasiteetit satamissa, neuvontapalveluiden hyvä saatavuus satamissa ja satamien mahdollisuudet vastaanottaa isoja aluksia. Helsingin heikkouksia risteilykaupunkina ovat kalliit merenkulun maksut, ankkuripaikkojen vähyys, vetovoimaisten nähtävyyksien ja järjestettyjen retkien vähyys sekä infrastruktuurin kehittämissuunnitelmien niukkuus. Vertailukriteerien antaman kokonaiskuvan perusteella voidaan kuitenkin todeta, että Helsingin kilpailuasema risteilykaupunkina on keskiverto.</p>	
<p><b>Asiasanat</b> Risteilyt, Itämeren alue, kilpailukyky, Helsinki</p>	

Degree in tourism management

<p><b>Authors</b> Tea Haatainen Anette Männistö</p>	<p><b>Group or year of entry</b> 2009</p>
<p><b>The title of thesis</b> The competitive position of Helsinki as a cruise destination compared to other cities in Baltic Sea</p>	<p><b>Number of pages and appendices</b> 85 + 6</p>
<p><b>Supervisor(s)</b> Salla Juustila</p>	
<p>Aim of this study is to examine the position of Helsinki as a cruise destination in the Baltic Sea. The study is conducted by comparing Helsinki to Stockholm, Tallinn and St. Petersburg. The study is intended to find out Helsinki's strengths, weaknesses, opportunities and threats as a cruise destination. The study is commissioned by the Helsinki City Tourist &amp; Convention Bureau and the study was carried out in early 2013.</p> <p>The theoretical framework is based on cruise travel, cruise product, Baltic Sea's cruise region, cruise passenger's demographical factors and cruise destinations attractions. The research method is qualitative. Data is collected from already existing information. Cruise industry professionals were also interviewed for this study.</p> <p>The position of Helsinki as a cruise destination is examined by comparing Helsinki to other cruise cities with certain criteria. Criteria are cruise ship and passenger statistics, location and accessibility, infrastructure of ports and the improvement of maritime and port services, fairway and port service fees, services, attractions and activities at the destination ports. The criteria are determined based on the comments of the mandatory and by using the key factors emerged from the theoretical framework.</p> <p>The study results are showing that Helsinki's competitiveness is variable depending of the criteria examined. Helsinki's strengths as a cruise destination are short distances between harbors and the city center, waste treatment capacity, location, accessibility and information services at the ports. Helsinki's weaknesses as a cruise destination are fairway and port service fees, improvement of maritime and port services and shortage of attractions and activities. Based on the overall picture Helsinki's competitiveness can be considered average.</p>	
<p><b>Key words</b> Cruises, Baltic Sea region, competitiveness, Helsinki</p>	

# Sisällys

1	Johdanto .....	1
2	Risteilymatkailun avaintekijät.....	3
2.1	Monipuolinen risteilytuote .....	5
2.2	Johtavat risteilyvarustamot.....	9
2.3	Risteilymatkustajien demografiset tekijät .....	11
3	Risteilykohteen vetovoimatekijät .....	13
3.1	Itämeri risteilyalueena .....	13
3.2	Risteilymatkailun nykytila Itämerellä .....	15
3.3	Risteilymatkailun taloudellinen hyöty Itämerellä ja Suomessa .....	17
3.3.1	Hintataso ja rahankäyttö Helsingissä .....	18
3.3.2	Matkustajatytytyväisyys Helsingissä.....	20
3.4	Satamien infrastruktuuri .....	22
3.5	Merenkulun ja satamapalveluiden maksut .....	22
3.6	Palvelut ja aktiviteetit sekä nähtävyydet risteilykaupungeissa .....	23
4	Tutkimus Helsingin kilpailuasemasta muihin risteilykaupunkeihin nähden.....	26
4.1	Tutkimuksen toteutus ja tutkimusmenetelmä .....	27
4.2	Työn toimeksiantaja.....	29
4.3	Vertailukaupunkien ja –satamien esittely .....	29
5	Tutkimustulokset.....	33
5.1	Satamien infrastruktuuri .....	33
5.1.1	Alusten maksimi koot .....	33
5.1.2	Satamien ankkuripaikat risteilijöille .....	34
5.1.3	Jätteidenkäsittelyn kapasiteetti kohdesatamissa .....	37
5.1.4	Satamien infrastruktuurin kehittäminen .....	39
5.1.5	Itämeren risteilymatkailun tulevaisuuden näkymät .....	42
5.2	Merenkulun ja satamapalveluiden maksut .....	44
5.3	Neuvontapalvelut ja varustamoiden järjestämät retket kohdekaupungeissa .....	46
5.4	Ankkuripaikkojen etäisyydet kaupunkien keskustoista ja matkustajaterminaalien palvelut.....	50
5.5	Risteilykaupunkien tärkeimmät nähtävyydet .....	51

5.6	Matkustajamäärät, saapuneet alukset sekä turnaroudit .....	53
5.7	Tulosten yhteenveto.....	59
6	Pohdinta .....	61
6.1	Helsingin kilpailuasema Tallinnaan, Tukholmaan ja Pietariin nähden .....	61
6.2	Helsinki – SWOT ja tulevaisuudennäkymät .....	66
6.3	Tulosten yhteenveto ja niiden kommentointi.... <b>Error! Bookmark not defined.</b>	
6.4	Tulosten luotettavuus ja pätevyys .....	69
6.5	Kehitysideat ja jatkotutkimusehdotukset, tulosten sovellusmahdollisuudet .....	71
6.6	Oma oppiminen ja prosessin kulku .....	72
	Lähteet.....	74
	Liitteet.....	86
	Liite 1. Haastattelupohja Helsingin risteilykoordinaattorille 8.3.2013.....	86
	Liite 2. Haastattelu Helsingin risteilykoordinaattorille 25.4.2013. ....	88
	Liite 3. Haastattelu Tukholma lautta- ja risteilyvastaavalle 12.4.2013. ....	89
	Liite 4. Haastattelu Helsingin sataman viestintä- ja risteilyliikenteen kehittämisen vastaavalle 10.4.2013 & 6.5.2013.....	90
	Liite 5. Pietariin lähetetty venäjänkielinen haastattelu. ....	91
	Liite 6. Tukholmaan ja Tallinnaan lähetetty haastattelu.....	93

# 1 Johdanto

Risteilyelinkeino on ollut viimeiset 20 vuotta yksi nopeimmin kasvavista matkailusektoreista. Risteilymatkailu ei ole enää ainoastaan rikkaiden ja ikääntyneiden lomaviettotapa, vaan se tavoittaa yhä nuoremman ja laajemman asiakaskunnan. Risteilyvarustamot tarjoavat asiakkailleen yhä paremmin varusteltuja risteilyaluksia, joista löytyy jokaiselle jotakin. Risteilyvarustamoiden kilpaillessa asiakkaista, on syntynyt yhä isompia ja monipuolisempia aluksia vesipuistoineen, jääkiekkokaukaloineen ja kiipeilyseinineen. Nykypäivän risteilyalukset tarjoavat samanlaisia palveluja kuin maalla sijaitsevat lomakeskukset. Risteilymatkustus nähdään myös uniikkina ja vaivattomana tapana tutustua moneen eri kohteeseen yhden matkan aikana. Uusien aluksien lisäksi risteilyvarustamot etsivät jatkuvasti uusia kiinnostavia risteilykohteita reiteillensä.

Risteilymatkustuksen suosion kasvaessa haluamme lähteä tutkimaan Helsingin kilpailukykyä muihin Itämeren risteilykaupunkeihin nähden. Löytyisikö Helsingistä jotakin sellaista, mitä muilla ei vielä ole, vai voisiko Helsinki kehittää kilpailukykyään ottamalla mallia jostakin toisesta Itämeren risteilykaupungista. Tutkimuksen toimeksiantajana toimii Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressitoimisto. Toimiston tehtävänä on edistää Helsingin matkailuelinkeinoa muun muassa teettämällä tutkimuksia ja tilastoja Helsingin matkailua koskien. Toimisto tekee yhteistyötä monen eri tahon kanssa, ja markkinoi sekä edustaa Helsinkiä matkailu- ja kongressikohteena.

Työn tavoitteena on selvittää Helsingin kilpailuasema risteilykaupunkina Tukholmaan, Tallinnaan ja Pietariin nähden. Mitkä ovat Helsingin vahvuudet, heikkoudet, uhat ja mahdollisuudet risteilykaupunkina? Tutkimuksen aihe on rajattu risteilymatkailuun ja risteilykaupunkeihin. Tutkimme valitsemiemme risteilykaupunkien kilpailutekijöitä, kuten saavutettavuutta, infrastruktuuria, satamapalveluiden ja merenkulun hintoja, sekä kaupunkien palvelutarjontaa ja hintatasoa.

Tutkimusmenetelmäksi on valittu laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä. Kvalitatiivinen tutkimus on tieteellisen tutkimuksen menetelmäsuuntaus, jossa pyritään ymmärtämään kohteen laatua, ominaisuuksia ja merkityksiä kokonaisvaltaisesti. (Jyväskylän yliopisto 2013.) Työn tutkimusongelma on selvittää, minkälainen kilpailuasema

Helsingillä on. Tutkimusongelma on rajattu kilpailuasemaan risteilymatkailussa ja kilpailuasemaan tiettyjä muita Itämeren risteilykaupunkeja kohtaan.

Kohdekaupunkeja verrataan tiettyjen kriteerien perusteella. Tärkeimmät kilpailukykyyn vaikuttavat tekijät nousevat esiin viitekehuksesta, jonka jälkeen toimeksiantaja kommentoi niitä, valiten niistä tälle työlle relevanteimmat. Toimeksiantaja piti tärkeinä kohteen infrastruktuurin, sataman ja sen lähiympäristön palveluiden ja aktiviteettien sekä merenkulun maksujen huomioimista kilpailutekijöinä. Näiden kriteerien lisäksi työssä käsitellään risteilykaupunkien nähtävyyksiä, saapuneiden alusten ja matkustajien sekä turnaroundien määriä kilpailuasemaan vaikuttavina tekijöinä. Turnaroundien määrittelmä kerrotaan kappaleessa kolme. Tutkimuksen avainkäsitteitä ovat risteilymatkailu, risteilymatkailu Itämerellä, risteilykaupunkien kilpailuasema sekä kilpailukyky, nykytila ja kehittäminen.

Tutkimuksen teoria-osuudessa käsitellään risteilymatkailun avaintekijöitä, risteilytuotetta, johtavia varustamoita, risteilymatkustajien demografisia piirteitä sekä risteilykohteen vetovoimatekijöitä. Työn empiirisessä osuudessa verrataan risteilykaupunkeja teoriassa esitettyjen vetovoimatekijöiden perusteella ja tuloksissa määritetään Helsingin kilpailuasemaa. Lopuksi pohdimme tuloksia, niiden luotettavuutta ja pätevyyttä sekä esitämme kehitysideat Helsingin kilpailuaseman parantamiseksi.

## 2 Risteilymatkailun avaintekijät

Tässä kappaleessa esitellään risteilymatkailua ja risteilytuotetta yleisesti sekä maailman johtavia risteilyvarustamoita. Kappaleessa esitellään myös risteilymatkustajien demografisia tekijöitä.

Risteily on vähintään 60 tuntia kestävä matka, joka tehdään risteilyaluksella merellä, joella tai järvellä. Risteily luokitellaan huvimatkailuksi ja aluksella on rahdin sijaan matkustajia. Risteilyn aikana matkustaja vierailee vähintään kahdessa satamassa tulo- ja lähtösataman lisäksi. Risteilyalusta voidaan pitää liikkuvana lomakeskuksena, jossa on paljon erilaisia aktiviteetteja. Risteilymatkaan kuuluu yleensä majoituksen lisäksi myös ateriat laivalla. Kansainvälinen risteily määritellään niin, että sen tulee kestää vähintään 60 tuntia. Näin ollen Suomesta ympäri vuoden liikennöivät lautat, kuten Silja Line tai Viking Line eivät kuulu tämän määritelmän piiriin. (Cruise Baltic 2012a; Gibson 2012, 3.)

Risteilymatkailu on suhteellisen uusi matkustusmuoto ja sen katsotaan alkaneen 1970-luvun alussa Yhdysvaltojen Miamiin, josta risteilyjä tehtiin lähinnä Karibialle. Risteilymatkailua ei ole aina arvostettu yhtä paljon kuin nykyään. Se on nähty lähinnä rikkaiden ja iäkkäiden ihmisten lomanviettotapana. Vaikka näitä stereotypioita edelleen esiintyy, ovat ne kuitenkin kaukana siitä, mitä tämän päivän risteilymatkustus todellisuudessa on. Tänä päivänä risteilyteollisuus on yksi tärkeimmistä matkailun muodoista, jossa isoimmat risteilyvarustamot tekevät suurinta voittoa koko matkailu-alalla. (E-UNWTO 2010, 11; Holloway & Humphreys 2012, 431–432.) Tärkeimmät tekijät matkustajalle risteilymatkaa valittaessa ovat risteilyn hinta, pituus ja vierailusatamat. Muita valintaan vaikuttavia tekijöitä ovat alukset itsessään, aktiviteetit laivoilla sekä risteilyvarustamoiden itsestään antamat mielikuvat eli brändit. Toisin kuin muilla matkailusektorin osilla, risteilyvarustamot nauttivat suurta brändiuskollisuutta. Risteilyvarustamot, jotka ovat onnistuneet vakiinnuttamaan brändinsä risteilyteollisuudessa, saavat asiakkaansa palaamaan risteilyillensä yhä uudestaan ja uudestaan. (Holloway & Humphreys 2012, 431–432.)

Risteilyteollisuus tarvitsee tuotteensa tueksi monia eri osatekijöitä. Pääroolissa ovat risteilyvarustamot sekä niiden laivat itsessään. Tämän lisäksi pääroolissa risteilyelinkeinossa ovat matkatoimistot, alusten huolitsijat, satamat ja satamapalvelut mukaan lukien



sataman infrastruktuurit. Liikenneyhteydet risteilyjen lähtö- ja tulosatamiin ovat myös ensisijaisen tärkeitä risteilyelinkeinolle. (Uudenmaanliitto 2007, 9.)

Risteilyteollisuus on kasvanut ja jatkaa kasvamistaan huikeaa vauhtia. Vuonna 2012 kansainvälisiä risteilymatkustajia oli 20,3 miljoonaa ja määrän odotetaan nousevan vuonna 2013 20,97 miljoonaan. Risteilyteollisuus on vuodesta 1980 alkaen kasvanut 7,2 prosentin vuosivauhtia. Tämä tekeekin siitä nopeinten kasvavan alan vapaa-ajan markkinoilla, jonka markkinapotentiaalissa nähdään edelleen kasvunvaraa. Jatkuva haaste risteilyteollisuudelle on potentiaalisten asiakkaiden muuttaminen risteileviksi asiakkaita ja palveluiden kehittäminen entistä enemmän asiakkaiden kysyntää vastaavaksi. (Clia 2013, 5.; Papathanassis, Breitner, Schoen & Guhr 2012, 2.)

Maailman suosituimmat risteilyalueet ovat jo pitkään olleet Karibia, Välimeri, Eurooppa ja Alaska. Näin ennustetaan olevan myös vuonna 2013, lukuun ottamatta Australian suosion nousua Alaskan ohii. Kuviossa 1 esitetään suosituimmat risteilyalueet prosenttiluvuin. (Kuvio 1.)



Kuvio 1. Suosituimmat risteilyalueet (Clia 2013, 7.)

Karibia houkuttelee tällä hetkellä kaikista eniten risteilymatkustajia 34,4 prosentilla. Karibiassa vierailevista risteilymatkustajista suurin osa on pohjoisamerikkalaisia. Karibian

läheisyys Pohjois-Amerikkaan onkin yksi sen suurista vetovoimatekijöistä. Karibian monimuotoiset ja toisistaan eroavat saaret tarjoavat risteilyvarustamoille monia mahdollisuuksia risteilyreittien suunnitteluun. Välimeri ja Eurooppa ovat Karibian jälkeen suosituimmat risteilyalueet Välimeren risteilymatkustajamäärien ollessa 21,7 prosenttia, ja Euroopan 10,9 prosenttia kaikista risteilymatkustajista. Välimeren suosituimmat risteilysatamat ovat Barcelona, Palma ja Venetsia. Muualla Euroopassa risteilijät suuntaavat todennäköisimmin Brittien saarille, Itämerelle, Islantiin, Norjan vuonoille ja Länsi-Euroopan satamiin. (Gibson 2012, 80, 86; Kuvio 1.)

Alaska on myös erityisesti pohjoisamerikkalaisten risteilymatkustajien suosiossa vetovoimatekijöinä läheisyys Pohjois-Amerikkaan, erilainen luonto runsaine aktiviteetti mahdollisuuksineen ja kohteen alkuperäisyys. Alaskan suosituimpia kohdesatamia ovat Juneau ja Ketchikan. Alaskassa vieraili 4,8 prosenttia kaikista maailman risteilymatkustajista. Australia, Oseania ja Aasia ovat laaja ja eksoottinen risteilyalue, joka tarjoaa risteilymatkustajille monia kiinnostavia kohdesatamia. Vuodenaikojen ollessa päinvastaiset läntiseen maapalloon verrattuna, houkuttelee se risteilymatkailijoita erityisesti talvella. Aasian talouskasvun ja infrastruktuurin nousun myötä odotetaan varsinkin Kiinasta ja Intiasta potentiaalisia suuria toimijoita risteilyelinkeinoon, niin kysynnän kuin tarjonnan osalta. Tällä hetkellä kaikista risteilymatkustajista 5 prosenttia vieraili Australiassa ja Oseaniassa sekä 3,4 prosenttia Aasiassa. (Gibson 2012, 95, 97; Kuvio 1.)

Etelä-Amerikan suosituimpia risteilykohteita ovat Brasilian Rio De Janeiro, Argentiinan Buenos Aires ja Ecuadorin Galapagossaaret. Muita suosittuja risteilykohteita maailmalla ovat esimerkiksi Etelä-Amerikan Cape Town, Seychellit, Panaman kanava ja Suezin kanaali. Etelä-Amerikassa vieraili 3,9 prosenttia kaikista risteilymatkustajista sekä muissa yksittäisissä risteilykohteissa 15,8 prosenttia. (Gibson 2012, 99–101; Kuvio 1.)

## **2.1 Monipuolinen risteilytuote**

Risteilytuotteessa yhdistyy ainutlaatuisesti sosioekonomia, teknologia sekä ympäristö. Sosioekonomiset tekijät liittyvät yleensä kohdesatamien asukkaiden ja risteilymatkustajien väliseen kanssakäymiseen ja hyötykysymykseen; ovatko satamakaupungin asukkaat halukkaita vastaanottamaan risteilymatkustajat erilaisine tapoineen ja tottumuksineen?

Hyötyvätkö paikalliset asukkaat risteilymatkustajista ja koko risteilyturismista vai koi-  
tuuko siitä enemmän haittaa? Alusten ylläpitoon, ohjaukseen ja logistiikkaan vaaditaan  
teknologista osaamista ja ympäristötekijät on huomioitava risteilytuotteen jokaisessa  
vaiheessa. Näiden kolmen tekijän keskinäinen vuorovaikutus tuo risteilyteollisuudelle  
monia haasteita. Risteilytuotetta suunniteltaessa, tulee löytää tasapaino taloudellisten  
tavoitteiden, matkustajien turvallisuuden ja viihtyvyyden, alusten teknisten ominaisuuksien  
sekä maantieteellisten olosuhteiden kesken. Alusten reitit määrittävät, kuinka esi-  
merkiksi satamavierailut, maihinnousut sekä matkustajien logistiikka tulee hoitaa. Nämä  
olosuhteet luovat risteilyvarustamoiden liiketoiminnalle erityisiä hallinnollisia haasteita.  
(Vogel, Papathanassis & Wolber 2012, xii, 48.)

Risteilytuote on valmiiksi määritelty paketti, joka voi sisältää matkan risteilyn lähtösa-  
tamaan, matkareitin tietylle ajanjaksolle ja hintaan kuuluvia lisäpalveluita, kuten ateriat  
juomineen, viihteen, ajanviettopaikat ja majoituksen tietyssä hyttiiluokassa. Lisämaksua  
vastaan tarjotaan yleensä myös muita vaihtelevia palveluita, kuten kauneushoitoja ja  
retkiä kohdesatamissa. Hintaan sisältyvät palvelut riippuvat risteilyvarustamon hinnoit-  
telustrategiasta. Risteilyvarustamot voivat räätälöidä samalle risteilylle monia erilaisia  
sisällöltään vaihtelevia risteilytuotepaketteja. (Gibson 2012, 34–35.)

Risteilymatkustusta pidetään usein turvallisena, sosiaalisena, asiakasystävällisenä ja pal-  
veluorientoituneena. Risteilyalus tarjoaa liikkuvan, pysyvän ja tukikohdan, josta matkus-  
taja voi vieraila eri satamakaupungeissa. Matkustaja mukautuu risteilyaluksen rutiineihin  
ja oppii pääsemään lomatunnelmaan. Rutiinit voivat sisältää monia eri aktiviteetteja  
laivalla tai maalla. (Gibson 2012, 4-5.)

Risteilymatkailun tyyppejä on monia. Erilaisia risteilytyyppejä ovat esimerkiksi standar-  
diristeilyt, valtamerenristeilyt, joki- ja kanavaristeilyt, kohde- ja tutkimusmatkailuristei-  
lyt, modernit risteilyt ja luksusristeilyt. Standardiristeilyksi kutsutaan avomerellä tehtä-  
viä risteilyjä, jotka sisältävät useita eri käyntisatamia. Alukset ovat monipuolisia ja kor-  
keatasoisia ja matkan päätarkoitus on itse risteileminen. Valtameren risteily on yhden-  
suuntainen matka satamasta toiseen esimerkiksi Atlantin tai Tyynen valtameren yli. Jo-  
ki- ja kanavaristeilyt linkittyvät kiinteästi alueen kulttuuriin ja perinteeseen ja kohteet  
ovatkin näiden risteilyjen tärkeintä antia. Kohde- ja tutkimusmatkaristeilyt ovat tiettyyn

kohteeseen tai alueeseen suuntautuvia risteilyjä, joissa taas kohde näyttelee pääosaa. Nämä risteilyt tehdään yleensä kaukaisempiin ja epätavallisempiin kohteisiin. Modernit risteilyt ovat tällä hetkellä suosituin risteilylaji, ja ne tarjoavat jokaiselle jotakin. Modernit risteilyalukset ovat yleensä suuria ja korkeatasoisia, ja ne pystyvät tarjoamaan samantyyppisiä palveluita ja harrastusmahdollisuuksia kuin lomakeskukset. Modernit risteilyt ovat kestoltaan eripituisia ja lähtösatamissa on monia eri vaihtoehtoja. Luksuristeilyt ovat korkeatasoisimpia saatavilla olevia risteilyjä ja ne tarjoavat luksusta ja hemmottelua. Luksuristeilijöillä on yleensä vähemmän matkustajia ja enemmän tilaa ja risteilyn sisältö on tarkasti suunniteltu. (Uudenmaanliitto 2007 8-9.)

Kuviossa 2 ja 3 on esitelty esimerkkinä Royal Caribbeanin neljän vuorokauden Karibian risteilyn reittikartta ja risteilyaikataulu. Risteilyä voidaan pitää modernina, sillä risteily tehdään suurella ja korkeatasoisella risteilyaluksella, jossa on paljon aktiviteetteja ja palveluita saatavilla. Samalla reitillä varustettua risteilyä tarjotaan monesta eri lähtösatamasta. Kuvion 2 risteily lähtee 9.9.2013 Yhdysvaltojen Miamiin ja käy Nassau, Coconautilla ja Key Westissä. Risteily kestää viisi päivää, joista ensimmäinen ja viimeinen päivä on merellä muut kolme päivää itse risteilykohteissa. Alus saapuu risteilykohteisiin aamulla ja lähtee seuraavan kohteeseen illalla. Jokaisessa risteilykohteessa matkustajalla on aikaa käytettävissään enintään kaksitoista tuntia. Risteilyn hinta kahdelta henkilöltä halvimmassa hyttiluokassa on 202 euroa henkilöä kohden tai vaihtoehtoisesti kalleimmassa hyttiluokassa 1154 euroa sisältäen ateriat sekä juomat. Retket ja muut lisäpalvelut on saatavilla lisämaksusta. (Kuvio 2 ja 3.)



Kuvio 2. 4 nights Bahamas cruise -risteily (Royal Caribbean 2013a.)

Day	Port ***	Arrive	Depart
Day 1	Miami, Florida		4:30 PM
Day 2	Nassau, Bahamas	8:00 AM	11:59 PM
Day 3	CocoCay, Bahamas	8:00 AM	5:00 PM
Day 4	Key West, Florida	10:00 AM	6:00 PM
Day 5	Miami, Florida	7:00 AM	

Kuvio 3. 4 nights Bahamas cruise –risteily (Royal Caribbean 2013b.)

Risteilyvarustamot tarjoavat asiakkailleen lukemattomia eri risteilyvaihtoehtoja ja tarjonta kasvaa ja kehittyy jatkuvasti varustamoiden kilpaillessa asiakkaista. Tuotedifferointi eli tuotteen erilaistaminen kilpailijoiden tuotteista on risteilyvarustamoille tärkeää. Tuotedifferoinnin lisäksi varustamoiden tulee tarjota asiakkailleen ajankohtaisimmat laitteet ja palvelut pysyäkseen mukana kilpailussa. Alusten viihdetarjonta on tullut entistä monipuolisemmaksi ja jonkin teeman ympärille rakennetut risteilyt ovat yleisiä. Risteilyvarustamot tarjoavat esimerkiksi golf-, kokkaus- ja näyttelyristeilyjä sekä risteilyjä, jotka on kohdistettu erityisille kohderyhmille, kuten seksuaalivähemmistöille, moottoripyöräilijöille ja niin edelleen. (Holloway & Humphreys 2012, 435.)

Risteilyteollisuus seuraa tulevaisuuden trendejä ja aluksia sekä palveluita kehitetään jatkuvasti. Markkinoille on tullut uusia loistoristeilijöitä ja vanhoihin aluksiin on tehty investointeja miljoonien edestä. Varustamot kilpailevat toisiaan vastaan ja kehittävät koko ajan uusia tuotteita ja palveluita, joita kilpailijat eivät vielä ole keksineet. Risteilyaluksilta löytyy tänä päivänä vesipuistoja, surffauspaikkoja, huvipuistoja, ostoskeskuksia ja lähes mitä vain kuvitella saattaa. Risteilyteollisuus on seurannut myös teknologian kehitystä ja esimerkiksi Royal Caribbean on asentanut yhden risteilijänsä kaikkiin hytteihin iPadit. (Clia 2013, 13.)

Merkittävä risteilyteollisuuden trendi on ollut risteilykohteiden ja reittien globalisoituminen ja maantieteellisesti uusien risteilymarkkinoiden avaaminen, jotka tarjoavat niin ensikertalaisille kuin kokeneille risteilijöille uusia ja mielenkiintoisia kohteita. Tulevaisuuden suuri nousija suosittuna risteilykohteena tulee olemaan Aasia, jossa avataan jatkuvasti uusia käyntisatamia. (Clia 2013, 11.)

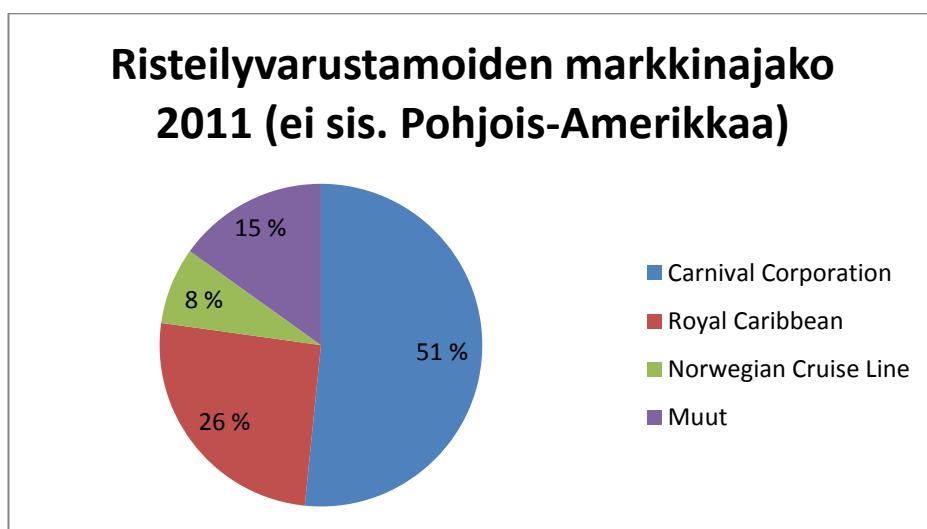
## **2.2 Johtavat risteilyvarustamot**

Maailman suurimmat risteilyvarustamot ovat Carnival Corporation, Royal Caribbean ja Norwegian Cruise Lines/ Star Cruises. Carnival Cruise lines on johtava varustamo 200 000 vuodepaikalla. Royal Caribbeanilla laivoilla on yhteensä 92 300 vuodepaikkaa ja Norwegian Cruise Linesillä 22 000 vuodepaikkaa. (Gibson 2012, 61.)

Carnival Corporation hallitsee risteilyteollisuutta selvästi 51 prosentin markkinaosuudellaan. Carnival Corporation on vuonna 1972 perustettu risteilyvarustamo jolla on 24 risteilyalusta. Toiseksi suurimman markkina-osuuden vie Royal Caribbean 26 prosentilla. Royal Caribbean on vuonna 1969 perustettu risteilyvarustamo jolla on 22 loistoristeilijää. Kaksi maailman suurinta risteilyalusta; Oasis of the Seas ja Allure of the Seas kuuluvat Royal Caribbeanille. Molemmat alukset on rakennettu Suomessa Turun telakalla. Kolmanneksi suurin varustamo Norwegian Cruise Lines on vuonna 1966 perustettu yhdysvaltalainen risteilyvarustamo, joka omistaa tällä hetkellä 11 risteilyalusta. Norwegian Cruise Lines tunnetaan nykyään parhaiten Freestyle Cruising-konseptistaan, jossa ei perinteisten amerikkalaisten risteilyalusten tapaan ole kiinteitä ruokailuaikoja ja -istumapaikkoja, eikä useimmissa laivojen ravintoloissa ole erityistä

pukeutumiskoodia iltaisinkaan. Yhtiöllä on myös pelkästään Yhdysvaltojen sisäiseen liikenteeseen keskittynyt Star Cruisesin omistama tytäryhtiö, NCL America. (Norwegian Cruise Lines 2013a.; Royal Caribbean 2013c.)

Carnival Corporation ja Royal Caribbean hallitsevat Pohjois-Amerikan ulkopuolista risteilyteollisuutta 78 prosentilla. Nämä molemmat varustamot ovat onnistuneet luomaan itsestään tunnetun brändin risteilyalalla, ja ne ovat saavuttaneet asiakkaiden luotamuksen luotettavana ja laadukkaana palveluntarjoajana. (Kuvio 4.)

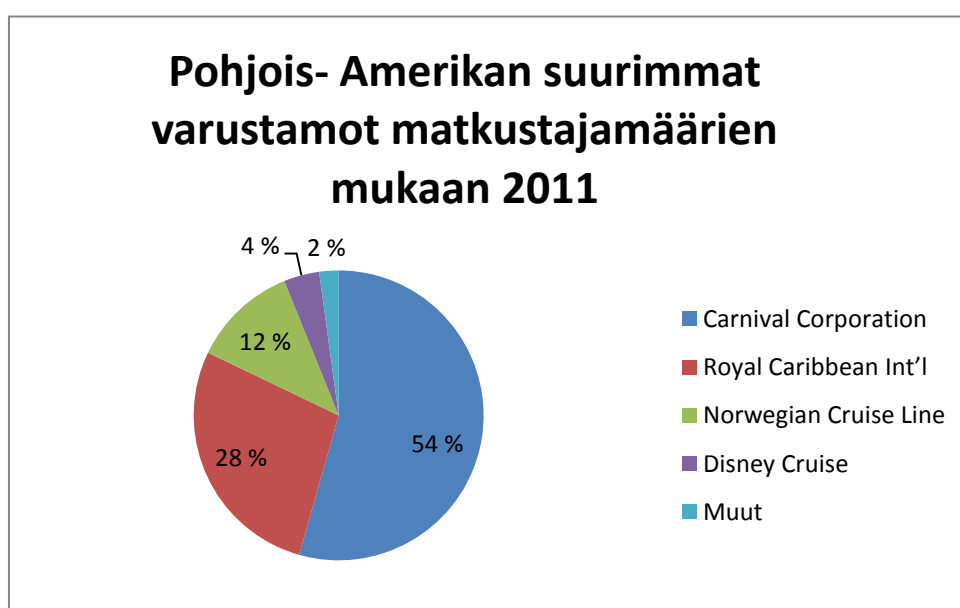


Kuvio 4. Varustamoiden markkinajako 2011 (Gibson 2012, 24- 25.)

Pohjois-Amerikan suurimmat varustamot vuonna 2011 olivat Carnival Corporation, Royal Caribbean International, Norwegian Cruise Line ja Disney Cruise. Suurin näistä oli Carnival Corporation, jolla oli vuonna 2011 54 prosentin osuus risteilymarkkinoista Pohjois-Amerikassa. Risteilymatkustajat viettivät Carnival Corporationilla yhteensä 39 071 000 yötä seitsemän eri risteilyaluksen kautta. Toiseksi suurin oli Royal Caribbean International, joka saavutti vuonna 2011 28 prosentin markkinaosuuden kolmella eri risteilyaluksella. Matkustajien viettivät Royal Caribbean Internationalin aluksilla yhteensä 19 909 000 yötä. Norwegian Cruise Line ylsi 12 prosenttiin markkinaosuuteen ollen kolmanneksi suurin toimija Pohjois-Amerikan markkinoilla. Matkustajat viettivät yhteensä 8 448 000 yötä Norwegian Cruise Linen risteilijöissä. Disney Cruise ylsi vielä 4 prosentin osuuteen markkinoista risteilymatkustajien yöpyessä sen aluksilla yhteensä 2 844 000 kertaa. Muilla varustamoilla risteilymatkustajat viettivät 2 prosenttia öistä,

mutta ne hajaantuivat pienempien tekijöiden kesken. (Kuvio 5. & U. S Maritime Administration 2013, 7.)

Pohjois-Amerikan risteilymarkkinat ovat keskittyneet edellä mainittuihin, johtaviin risteilyvarustamoihin. Neljä suurinta toimijaa vievät 98 prosenttia matkustajista ja näistä selkeänä markkinajohtajana oli Carnival Corporation. Uusien toimijoiden tulo markkinoille on hyvin haasteellista, johtuen suurimpien toimijoiden valtavasta markkinaosuudesta sekä alalle pääsyn investointikustannuksista. Muut varustamot onnistuivat kasvattamaan matkustajien yöpymismäärää vuodesta 2010 paitsi Royal Caribbean International, joka menetti matkustajia. (Kuvio 5.)



Kuvio 5. Pohjois-Amerikan suurimmat varustamot (U.S. Maritime Administration 2013,7.)

### 2.3 Risteilymatkustajien demografiset tekijät

Risteilymarkkinoiden demografiset, eli väestötieteelliset tekijät ovat muuttuneet viime aikoina paljon. Demografiasia tekijöitä ovat esimerkiksi ikä, sukupuoli, kieli ja asuinpaikka. (BusinessDictionary 2013.) Jatkuvasti kehittyvä maailma ja sosiaalinen media tuovat uusia vaatimuksia risteilyelinkeinojen toimijoille. Perinteisesti risteilymatkustus tunnettiin ylemmän luokan, hyvätuloisten senioreiden ja vastaanaineiden lomaviettämispana, mutta nykyään tilanne on toinen. Tänä päivänä risteilymatkustus on yhä nuorempien, perheiden ja ystävien tapa viettää lomaa yhdessä. (Wind Rose Network 2013a.)



Tehtyjen tilastotutkimuksien mukaan 97 prosenttia risteilymatkustajista on yli 25-vuotiaita, joiden vuositulot yltyvät 31 000 euroon. Seuraavassa kohdassa on esitelty keskiverto risteilymatkustajan demografisia piirteitä: (Wind Rose Network 2013b.)

- etniseltä taustaltaan valkoihoinen
- keski-ialtään 46 vuotta
- korkeasti koulutettu
- 83 prosenttia naimisissa
- 53 prosenttia työskentelee kokopäiväisesti
- keskimääräiset vuositulot 69 000 euroa
- risteilee kolmen vuoden välein

Risteilymatkustajat eivät ainoastaan risteile, vaan ovat muutenkin ahkeria matkustajia. Keskiverto risteilymatkustaja matkustaa 2,9 kertaa vuodessa, joista risteilymatkailua on keskimäärin 21 prosenttia. Risteilymatkustajat varaavat matkansa suhteellisen ajoissa, keskimäärin 5,6 kuukautta ennen matkan alkua. Risteilymatkustajista 75 prosenttia matkustaa puolison kanssa, 25 prosentilla heistä on myös lapsia mukana. 23 prosenttia risteilymatkustajista risteilee ystävien kanssa ja 21 prosenttia muiden sukulaistensa kanssa. (Florida-Caribbean Cruise association 2013,7.)

Risteilyä suunniteltaessa tärkeimmät tiedonlähteet ovat kohteiden omat Internet-sivut, ystävien ja tuttavien kokemukset sekä risteilyvarustamoiden omat Internet-sivut. 74 prosenttia risteilymatkustajista käyttää matkatoimistoa apunaan risteilymatkan suunnittelemissa ja varaamisessa. (Florida-Caribbean Cruise association 2013,8.)

Risteilymatkustajat pitävät risteilymatkustusta turvallisena, hauskana, rentouttavana ja luotettavana lomanviettotapana. Risteilymatkustusta pidetään rahanarvoisena matkustustapana tutustua moniin eri kohteisiin samalla kertaa. Risteilymatkustajat arvostavat myös risteilymatkustuksen vaivattomuutta esimerkiksi lentomatkustukseen verrattuna. (Florida-Caribbean Cruise association 2013,8.)

### **3 Risteilykohteen vetovoimatekijät ja Itämeri risteilyalueena**

Tässä kappaleessa kerrotaan risteilykohteen vetovoimatekijöistä, Itämerestä risteilyalueena, sen nykytilasta sekä risteilymatkailun taloudellisista hyödyistä Itämerellä sekä Suomessa. Näiden lisäksi kappaleessa esitellään tutkimuksen vertailukriteerit alkaen satamien infrastruktuurista.

Vetovoimatekijät ovat paikkaan tai alueeseen sitoutuneita tuotteistettuja attraktioita. Ne voivat olla yksittäisiä nähtävyyksiä, tapahtumia ja yleensä alueiden sellaisia ominaisuuksia, jotka kiinnostavat matkailijoita ja jotka on otettu matkailukäyttöön. Attraktiot voivat olla passiivisia tai aktiivisia sen mukaan, missä määrin matkailija osallistuu matkailuelämyksen saavuttamiseen. (Vuoristo 2003, 17.)

Useat attraktioista ovat aikasidonnaisia ja osa niistä kadottaa markkina-arvonsa ajan kuluessa kun taas vastaavasti uusia attraktioita tuotteistetaan joko vanhoista tai päällekkäistä vetovoimatekijöistä. Matkailukohteen tuotokuva perustuu juuri kyseistä kohdetta koskeviin attraktioihin, jotka puolestaan pohjautuvat muutamaa koko alueelle tyypilliseen vetovoimatekijään. (Vuoristo 2003, 18.)

Risteilykohteen vetovoimatekijät ovat varustamon ja matkustan kannalta hyvin erilaiset. Varustamot näkevät risteilykohteen vetovoimaiseksi, jos se on hyvin saavutettavissa, sataman infrastruktuuri on hyvä ja merenkulun maksut kohtuulliset. Risteilymatkustajan kannalta kohde on taas vetovoimainen jos siellä on nähtävyydet ja attraktiot kompaktissa paketissa, palveluita ja aktiviteetteja hyvin saatavilla, turvallista ja hintaystävällistä. Risteilykohteen vetovoimaisuuden arvioinnissa risteilymatkustajien rooli onkin suuri. Risteilyvarustamot päättävät ja muokkaavat risteilyreittejä asiakkailta tulleiden palautteiden perusteella. Asiakkaat saavat arvioida risteilyä ja risteilykohteita matkan päätteeksi ja näiden palautteiden perusteella risteilyvarustamot saattavat muokata risteilyreittejä. (Vogel ym. 2012, 175.)

#### **3.1 Itämeri risteilyalueena**

Itämeri on Atlantin valtameren sivumeri Pohjois-Euroopassa. Tanskan salmet erottavat Itämeren Pohjanmerestä. Itämeren pinta-ala on noin 392 000 neliökilometriä ja vesiti-

lavuus noin 21 000 kuutiokilometriä. Itämeren keskisyvyys on 54 metriä, joka on suhteellisen matala verrattuna esimerkiksi Atlantin valtamereseen. Itämeren rannalla sijaitsee yhdeksän eri valtiota: Suomi, Ruotsi, Venäjä, Viro, Puola, Tanska, Saksa, Latvia ja Liettua. (Itämeriportaali 2013.)

Itämeren risteilyhistoria voidaan jakaa viiteen vaiheeseen, joista ensimmäisen voidaan todeta alkaneen n.160 vuotta sitten. Ensimmäinen vaihe kesti 1860-luvulle, jolloin yhä luotettavimmat höyrylaivat lisäsivät satamien määrää. Huvi- ja miniristeilyjen alkamisen vuoksi kyseistä ajanjaksoa voidaan pitää historiallismaantieteellisesti tärkeänä. Toinen vaihe alkoi 1860-luvulla, yhä säännöllisemmällä matkustajalauttojen aikatauluilla esimerkiksi Visbystä manner Ruotsiin, ja tällöin risteilyt tehtiin jo nykyaikaisemmilla aluksilla. Tämä vaihe, sisältäen vuosisadan vaihtumisen, kesti kesään 1914, jolloin Itämeren liikenne kasvoi huomattavasti. Ajanjakson aikana luotiin myös historiallisen tärkeä Finnish Bore Line vuonna 1908. (Dowling 2006, 131–132.)

Kolmas vaihe kattoi maailmansotien aikaiset vuodet ja sisälsi huomattavia geopolittisia muutoksia Itämeren etelärannoilla toisen maailmansodan jälkeen. Geopolittisilla muutoksilla tarkoitetaan maantieteen vaikutuksia politiikkaan. (Suomisanakirja 2013.) Positiiviset markkinoiden kehittymiset Pohjoismaissa ja uusien valtioiden kuten Suomen, Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan mukaantulo lisäsivät Itämeren välisten reittien määrää. Myös nykyaikaisen risteilymatkustuksen ensimmäisen aallon voidaan todeta alkaneen kyseisen vaiheen aikana. (Dowling 2006, 131–132.)

Neljäs vaihe 1950-luvulla aloitti modernin aikakauden risteilymatkustuksen, joka muuttui asteittain massojen turismimatkailuksi. Kaiken kaikkiaan vuosisadan toinen puolisko nosti risteilymatkustamisen nopeaan kasvuun. Vaihe sisälsi myös Länsi-Euroopan uudelleenrakentamisen ja taloudellisen kehityksen, jota seurasi risteilyliiketoiminnan uudelleenjärjestely, ikääntyneiden lauttojen ja matkustajalaivojen muutos sekä Silja Linen (1957) ja Viking Linen (1959) perustaminen. Kansainvälisen risteilymääritelmän mukaan Silja Line ja Viking Line eivät kuitenkaan ole risteilyvarustamoita, sillä risteilyt kestävät alle 60 tuntia. Silja Line ja Viking Like ovat matkustajalauttoja, mutta markkinoivat tuotteitaan risteily-nimikkeillä.

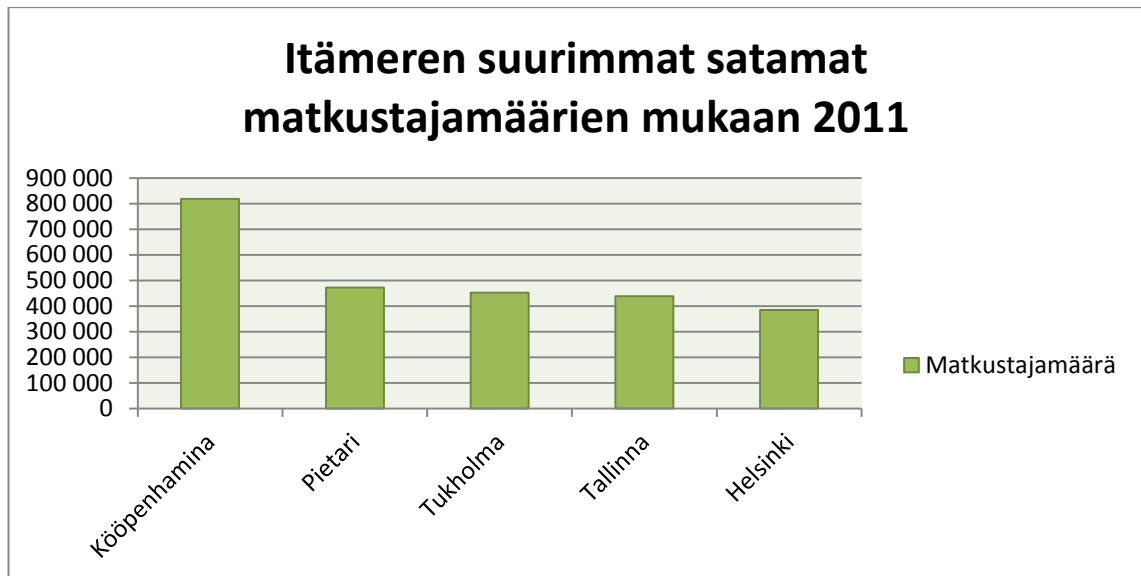
Itämeren matkustajamäärät kokonaisuudessaan kasvoivat valtavaa vauhtia, mikä voidaan havaita Viking Linen matkustajamäärien kehittymisestä vuoden 1960 174 000 matkustajasta vuoden 1988 3,5 miljoonaan matkustajaan. Kuitenkin kasvu tapahtui ilman silloisen Neuvostoliiton liittolaisten satamia. (Dowling 2006, 131–132.)

Neuvostoliiton ja sen liittolaisten hajoaminen käynnisti viidennen vaiheen, vapauttaen Itämeren matkailulle. Myös kansainvälisten markkinoiden osallistuminen oli seurausta Itämeren vapautumisesta. Vapaampi poliittinen ja kaupallinen toimintaympäristö palasi, mutta tällä kertaa Venäjän osallistuen vahvasti Itämeren turismimatkailuun. Nykyään Itämeri tarjoaa satamatilaa niin rahtikuljetusten sidosryhmille kuin risteilymatkustuksellekin. (Dowling 2006, 131–132.)

### **3.2 Risteilymatkailun nykytila Itämerellä**

Tänä päivänä Itämeren risteilymatkailualue sisältää 25 satamaa. Itämeren satamissa vieraili vuonna 2011 3,9 miljoonaa risteilykävijää, joka oli 12,9 prosenttia edellisvuotta suurempi määrä. Vuodelle 2012 odotetaan hieman alle 6 prosentin kasvua, matkustajamäärän kohotessa yli 4 miljoonaan. Itämeren satamissa risteilyaluksen käynnejä oli vuonna 2011 2361. Käynnit kasvoivat 6 prosenttiin vuoteen 2010 verrattuna. (Cruise Baltic 2012b.)

Itämeren satamista selkeästi eniten kävijöitä oli Kööpenhaminassa, 819 000 risteilymatkustajaa. Toiseksi eniten risteilymatkustajia oli Pietarissa, 472 000 kävijää, ja vähän Pietaria jäljessä kolmanneksi suurin oli Tukholma, 452 000 kävijää. Tallinna, joka oli neljänneksi suurin, pääsi vielä yli 400 000 risteilymatkustajan määrän 437 517 kävijällä. Helsinki oli viidenneksi suurin satama, 385 000 kävijällä. Kööpenhamina oli selkeästi suosituin satama, mutta Pietarin ja Helsingin erotti vain n. 100 000 matkustajaa. (Kuvio 6.)



Kuvio 6. Itämeren suurimmat satamat matkustajamäärien mukaan 2011 (Cruise Baltic, 2012c.)

Itämeren risteilymatkailun suosion ja kasvun taustalla on laaja valtioiden välinen yhteistyö, jolla on pyritty nostamaan Itämeren asemaa matkailukohteena. Yksi tällainen yhteistyö on esimerkiksi Cruise Baltic, joka on nostanut Itämeren profilia viime vuosina selkeästi. Cruise Baltic on vuonna 2004 perustettu järjestö, jonka tarkoituksena on edistää Itämeren risteilyelinkeinoja. Cruise Balticissa on mukana 24 jäsenkaupunkia, jotka yhdessä markkinoivat ja jakavat tietoa Itämerestä risteilyalueena, ja jotka myös edistävät Itämeren suojelua. (Cruise Baltic facts 2013.)

Baltian maiden mukaantulo Euroopan Unioniin muutama vuosi sitten avasi risteilymatkustajille uusia ja jännittäviä risteilykohteita. Itämeri on alueeltaan historiallisesti kiinnostava ja erilainen, verrattuna esimerkiksi perinteiseen Karibian risteilyalueeseen. Karibialle suuntautuviin risteilymatkoihin kuuluu olennaisesti lämmin ilmasto ja hiekkarannat, joka eroaa vahvasti Itämeren risteilyistä. Suurin osa Itämeren valtioista nähdään myös kauniina ja turvallisenä vierailukohteena. Myös Pietarin asema risteilymatkakohdeena on vahvistunut selkeästi, ja nykyään se tunnetaan niin sanottuna Pohjoisen Venetsiana. (Uudenmaanliitto 2007, 16.)

### 3.3 Risteilymatkailun taloudellinen hyöty Itämerellä ja Suomessa

Risteilymatkailun taloudelliset vaikutukset Itämeren alueella ovat huomattavat. Risteilymatkustajat tuovat suoraa vaikutusta satamakaupunkeihin käyttämällä rahaa ruokaan, kuljetuksiin, nähtävyyksiin ja muihin kohteisiin. Myös sataman saama liikevaihto ja luodut työpaikat ovat osa risteilymatkustajien suoraa vaikutusta satamakaupunkeihin. Risteilymatkustajat luovat myös epäsuoraa vaikutusta, kun sataman- ja palveluiden työntekijät käyttävät ansaitsemiaan rahojaan yhä eteenpäin. Arvioiden mukaan esimerkiksi 600 000 euron suoran vaikutuksen rahankäyttöä muuttuu epäsuoran vaikutuksen ansiosta yli 700 000 euroksi. Kerroinlukema, jolla tämä lasketaan, vaihtelee hiukan maittain riippuen hintatasosta ja taloudellisesta tilanteesta. Suomessa risteilymatkustajien tuomat 1 000 000 euroa luovat arviolta 10–16 työpaikkaa. (Cruise Baltic 2007a.)

Taulukko 1. Risteilymatkailun taloudelliset hyödyt Itämerellä ja Suomessa (Cruise Baltic 2007b.)

<b>Vuosi 2006</b>	<b>Itämeri</b>	<b>Suomi</b>	<b>Suomen keskimääräinen osuus (%)</b>
<b>Suora taloudellinen hyöty milj. €</b>	290–374	35 – 42	12 %
<b>Epäsuora taloudellinen hyöty milj. €</b>	53–69	7–8	12 %
<b>Taloudellinen hyöty yhteensä milj. €</b>	343–443	42- 50	12 %
<b>Luodut työpaikat kpl</b>	5500–11 500	410–816	7 %

Koko Itämeren alueen taloudelliset vaikutukset arvioitiin olevan vuonna 2006 343–443 miljoonaa euroa, joista suoraa vaikutusta oli 290–374 miljoonaa euroa ja epäsuoraa 53–69 miljoonaa euroa. Työpaikkoja risteilymatkailu loi Itämeren alueella 5500–11 500 kappaletta. Suomessa risteilymatkailun taloudellisten vaikutusten arvioitiin olevan 42–50 miljoonaa euroa. Tästä suoraa vaikutusta arvioitiin olevan 35–42 miljoonaa euroa ja epäsuoraa taloudellista hyötyä 7–8 miljoonaa euroa. Työpaikkoja risteilymatkailu loi Suomessa 410–816 kappaletta. Taulukon 1 luvut ovat viimeisimpien tilastojen mukaisia, mutta ovat saattaneet muuttua Itämeren kasvaneen risteilyliikenteen myötä.

(Taulukko 1.)

Itämeren risteilymatkustajien kansallisuudet ovat vaihtelevia. Isoin osa vuoden 2009 risteilymatkustajista, 24 prosenttia tulee Amerikasta. Seuraavaksi suurimmat kansallisuudet ovat Saksa ja Iso-Britannia, kummankin osuuden ollessa 18 prosenttia risteilymatkustajista. Muita merkittäviä kansallisuuksia järjestyksessä ovat Espanja, Italia ja Ruotsi. Yhä suurempi prosentuaalinen osa Itämeren risteilymatkustajista on eurooppalaisia. Tämä ei kuitenkaan johdu amerikkalaisten risteilymatkustajien vähentymisestä vaan eurooppalaisten risteilymatkustajien kasvaneesta määrästä. (Parker 2010, 28.)

Kappaleessa kaksi esitetyistä johtavimmista varustamoista suurimpia toimijoita Itämeren risteilytoiminnassa olivat vuonna 2010 Carnival Corporation (1,7 miljoonaa matkustajayötä), Royal Caribbean Cruises (0,9 miljoonaa miljoonaa matkustajayötä), Mediterranean Shipping Company Cruises (0,31 miljoonaa matkustaja-yötä), Apollo (0,35 miljoonaa matkustaja-yötä) ja TUI Cruises (0,13 miljoonaa matkustaja-yötä). (Parker 2010, 28.)

### **3.3.1 Hintataso ja rahankäyttö Helsingissä**

Risteilymatkustajien käyttämät palvelut ja aktiviteetit tuovat suurimman taloudellisen hyödyn kohteelle. Todennäköisimmin parhaiten hyötyvät kuljetus- ja liikennepalvelut, matkanjärjestäjät, valitut nähtävyydet sekä kaupat, jotka sijaitsevat terminaaleissa tai muuten sataman välittömässä yhteydessä. Useimmiten suurimmat edunsaajat ovat kultasepäntuotteet, käsityökauppiat sekä paikalliset erikoisuudet, kuten mausteet, taide tai vaatteet. (Vogel ym. 2012, 49.)

Vuonna 2010 tehdyn Helsingin risteilymatkustajatutkimuksen mukaan Helsingin hintatasoa pidettiin keskivertona ostosten, ravintoloiden sekä retkien suhteen. Helsingin risteilykoordinaattorin mukaan risteilymarkkinoilla Helsinkiä ja Suomea pidetään kuitenkin kalliina, joka saattaa vaikuttaa heikentävästi Helsingin risteilymatkailuun. (Helsingin risteilymatkustaja tutkimus 2010; Helsingin risteilykoordinaattori, 8.3.2013a.)

Vuonna 2010 tehdyn risteilymatkustajatutkimuksen tutkimusaineistosta laskettiin arvio kokonaisrahamaäärästä, minkä risteilymatkustajat käyttivät Helsingissä. Arvioinnin pe-

rustana oli keskimääräinen rahankäyttö eri tarkoituksiin, maissa käyneiden matkustajien eri palveluiden käyttö, matkustajamäärä noin 344 000 ja arvio, että noin 91 prosenttia matkustajista käy maissa. (Helén & Lappalainen 2010a.)

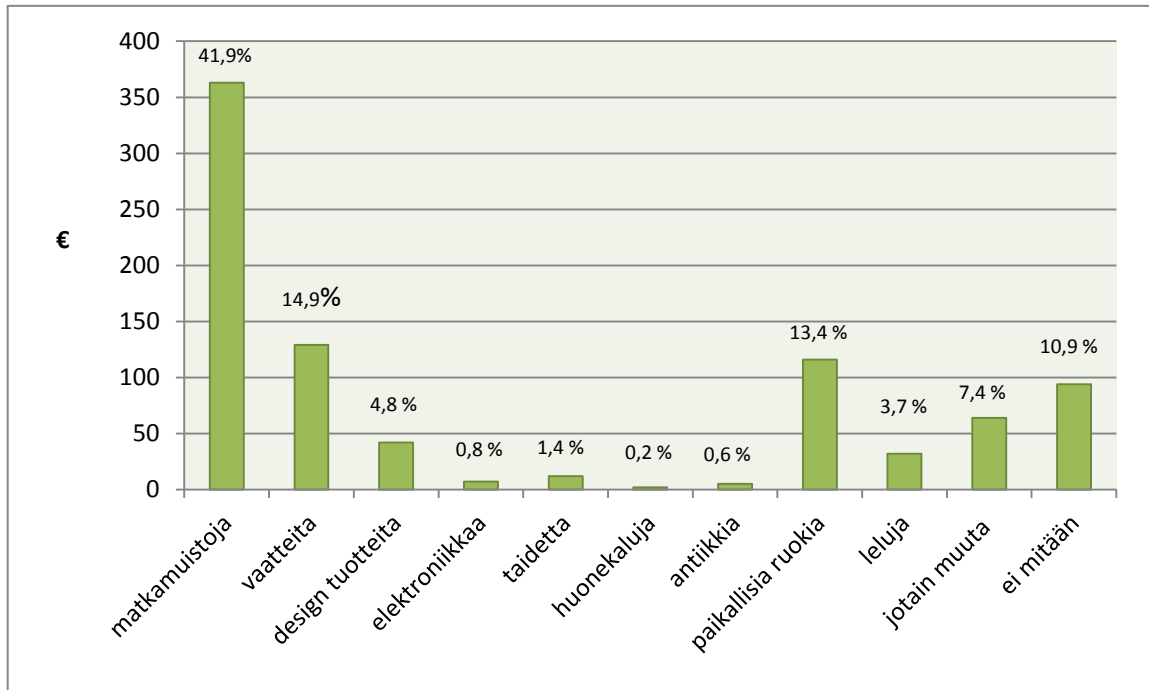
Taulukko 2. Laskennallinen risteilymatkustajien Helsingissä käyttämä rahamäärä (Helén & Lappalainen 2010b.)

	keskimääräinen ostos	Matkustajista tekee ostoksia	Laskennallinen rahankäyttö yhteensä €
Ravintolat	34,80 €	36 %	3 921 765 €
Kahvilat	16,50 €	31 %	1 601 200 €
Ostokset	87,10 €	65 %	17 722 760 €
Laivalta varatut kiertojelut	81,70 €	21 %	5 370 827 €
Kiertojelut	46,30 €	10 %	1 446 375 €
Sisäänkäymaksut	16,60 €	6 %	311 788 €
Julkinen liikenne	13,40 €	18 %	755 052 €
Taksi	26,20 €	6 %	492 099 €
Muut	128,70 €	7 %	2 820 177 €
Yhteensä			34 445 043 €

Tutkimukseen vastanneista suurin osa käytti rahaansa ostoksiin (65 prosenttia), ravintolapalveluihin (36 prosenttia), kahviloihin (31 prosenttia) sekä kiertojeluihin (21 prosenttia). Katsottaessa laskennallista rajankäyttöä yhteensä, eniten rahaa käytettiin ostoksiin (17 722 760 euroa), kiertojeluihin (5 370 827 euroa), ravintolapalveluihin (3 921 765 euroa) sekä muihin (2 820 177 euroa). Tutkimuksen mukaan risteilymatkustaja käyttää rahaa keskimäärin maissa ollessaan 96,74 euroa, joka tuo kokonaisuudessaan Helsingille tuloja yli 34 miljoonaa euroa risteilykauden aikana. (Taulukko 2.)

Risteilymatkustajatutkimuksessa selvitettiin myös, miten matkustajien ostokset jakaantuivat maissa. Noin puolet matkailijoista osti matkamuuistoja (41,9 prosenttia), seuraavaksi eniten ostettiin vaatteita (14,9 prosenttia) ja paikallisia ruokia (13,4 prosenttia). (Kuvio 7.)





Kuvio 7. Ostosten jakaantuminen (Helén & Lappalainen 2010c.)

Vuonna 2011 tehtiin tutkimus risteilymatkustajien sekä henkilökunnan rahankäytöstä maissa. Turistien rahankäytön keskiarvo vuonna 2011 tehdyn tutkimuksen mukaan oli 66,02 euroa, joka on kolme prosenttia Euroopan keskiarvoa korkeampi. Rahaa käytettiin eniten retkiin (28,17 euroa), paikallisiin käsitöihin ja matkamuuistoihin (12,07 euroa), vaatteisiin (5,0 euroa) ja ruokaan sekä juomaan (3,71 euroa). Aluksen henkilökunnan rahankäytön keskiarvo Helsingissä oli puolestaan 19,92 euroa, joka on 22 prosenttia vähemmän Euroopan keskiarvoon nähden. (Helsingin risteilykoordinaattori 18.4.2012a.)

### 3.3.2 Matkustajatytyväisyys Helsingissä

Helsingissä on tehty myös toinen tutkimus koskien risteilymatkustajien vierailua satamassa. Vuonna 2011 tehdyn Cruise Passenger and Crew Survey Helsingin mukaan risteilymatkustajat olivat hyvin tyytyväisiä vierailuunsa Helsingissä. Eniten pisteitä Helsinki keräsi retkistä ja opaspalveluista, asukkaiden ystävällisyydestä, erilaisten liikkeiden työntekijöiden kohteliaisuudesta sekä siitä, että risteilymatkustajat kokivat olleensa tervetulleita kaupunkiin.

Taulukko 3. Matkustajatytyväisyys tutkimus (Helsingin risteilykoordinaattori 18.4.2012b.)

Attribute	Europe Average	Mean Score	Extremely Satisfied	Very Satisfied	Somewhat Satisfied	Not Too Satisfied	Not at all satisfied	Satisfied	Not satisfied
Guided tour	4,12	3,97	39 %	34 %	16 %	6 %	5 %	89 %	11 %
Historic Sites/Museums	3,97	3,91	31 %	39 %	23 %	5 %	2 %	93 %	7 %
Variety of things to see and do	3,69	3,75	29 %	36 %	23 %	10 %	2 %	88 %	12 %
Friendliness of residents	4,03	4,24	47 %	37 %	13 %	2 %	1 %	97 %	3 %
Overall shoppingexperience	3,60	3,89	30 %	40 %	23 %	5 %	2 %	93 %	7 %
Overall visit	3,98	4,01	35 %	42 %	17 %	5 %	1 %	94 %	6 %
Visit Met expectations	3,71	3,69	22 %	42 %	24 %	7 %	5 %	64 %	12 %
			Greatly Exceeded	Exceeded	Met	Fell short	Fell far short	Exceeded	Fell short

Suurin osa matkustajista (88 prosenttia) koki vierailunsa saavuttaneen tai ylittäneen odotukset ja olivat erittäin tyytyväisiä vierailuunsa. Asukkaiden ystävällisyys sai eniten pisteitä kaikista kysytyistä kohdista. Risteilymatkustajien tyytyväisyys Helsinkiin saavutti tai ylitti Euroopan keskiarvon neljässä seitsemästä kohdasta. Asteikko on yhdestä viiteen, jossa viisi on korkein pistemäärä. (Taulukko 3.)

Vuonna 2010 tehdyn Helsingin risteilymatkustajatutkimuksen mukaan Helsingin kilpailuvaltteina pidettiin ystävällisiä ihmisiä ja kaupungin arkkitehtuuria. Tutkimuksen avoimissa kommentteissa mainittiin lisäksi liikkumisen helppous sekä nähtävyydet. Matkustajat olivat erittäin myönteisiä arvioidessaan Helsinkiä risteilykohteena, koska se vastasi odotuksia hyvin ja moni kyselyyn vastanneista olisi valmis suosittelemaan Helsinkiä lomanviettopaikkana ystävilleen. (Helén & Lappalainen 2010d.)

Kyselyyn vastanneiden mukaan Pietari ja Tukholma olivat kiinnostavia kohteita Itämerellä Helsingin lisäksi. Halu nähdä Pietari ja Baltian maat oli vasta toisella sijalla kysyttäessä intresseistä matkustaa Itämerelle. Vastanneita kiehtoi enemmän se, että Itämeri oli

uusi ja ennalta kokematon kohde. Vastanneista puolet oli aikaisemmin käynyt risteilyillä ja Helsingissä ensikertalaisia oli neljä viidestä. Valtaosa vastanneista olisi valmis tulemaan Helsinkiin uudestaan ja yli puolet olisi halunnut yöpyä Helsingissä. Kyselyn mukaan lähes kaikki risteilymatkustajat kävivät lähes kaikissa risteilyn satamissa. (Helén & Lappalainen 2010e.)

### **3.4 Satamien infrastruktuuri**

Satamien infrastruktuuri vaikuttaa oleellisesti risteilymatkailun määrään kohteessa. Mahdollistaakseen risteilijöiden saapumisen satamaan, tulee kohteessa olla tarpeeksi kapasiteettia aluksen vastaanottamiseen. Kapasiteetti käsittää laitureiden, ankkuripaikkojen, veden- sekä jätteidenkäsittelypalveluiden riittävyyden sekä hallinnollisen kapasiteetin, kuten tullihuolitsijoiden, luotsien sekä lastaus ja purkaus laitteiston riittävyyden. Kapasiteetti käsittää myös esimerkiksi bussien, taksien, oppaiden sekä matkanjärjestäjien riittävyyden. Sataman ollessa turnaround-satama, sen tarjoamien palveluiden rooli korostuu yhä ennestään. (Vogel ym. 2012, 48, 177.) Kun risteilijä saapuu reittinsä päätössatamaan, matkustaja nousevat laivasta, ja uudet matkustajat tulevat tilalle, kutsutaan satamaa turnaround-satamaksi. Turnaround-satama toimii sekä reitin päätös- että aloitussatamana.

Satamien infrastruktuuri on muutettavissa investointien avuin. Kohteen tulee kuitenkin punnita investoinnin kannattavuutta. On yleistä, että risteily-yrietykset vaihtavat kohdesatamiaan joko asiakastytyväisyyden, turvallisuuden tai ekonomisten syiden johdosta. Tällöin suurin osa sataman palveluista ja investoidusta kapasiteetista voi jäädä käyttämättä ja mennä hukkaan. (Vogel ym. 2012, 48.)

### **3.5 Merenkulun ja satamapalveluiden maksut**

Risteilyalusten saapuminen satamaan tarkoittaa yleensä taloudellisen toiminnan kiihtymistä. Alusten tulee suorittaa väylä-, satama-, ankkurointi-, vesi- ja polttoainemaksuja. (Vogel ym. 2012, 49.) Merenkulun maksuilla tarkoitetaan väylämaksuja, joita alusten tulee suorittaa saapuessaan kohdesataman aluevesille.

Merenkulkupolitiikasta ja merenkulun lainsäädännön valmistelusta sekä kotimaassa, että EU:ssa vastaa Liikenne- ja viestintäministeriö. Ministeriössä käsitellään asiat, jotka koskevat merenkulun turvallisuutta, oikeudellisia kysymyksiä, tukia ja ympäristölainsäädäntöä. Kyseinen ministeriö on koonnut työryhmän laatimaan selvityksen siitä, kuinka väylämaksulainsäädäntöä tulisi uudistaa. Työryhmän tehtävänä on tarkastella väylämaksun liittyviä tavoitteita, kuten väylämaksun tasoa ja yhteyttä katettaviin kustannuksiin sekä väylämaksun kustannusvastaavuustavoitteita suhteessa merenkulun merkitykseen Suomelle. Työryhmä tarkastelee myös väylämaksulla katettavia kustannuksia ja mahdollisuuksia kehittää väylämaksujärjestelmää siten, että se ottaa huomioon ympäristön suojelun, jäänmurtopalvelut ja väylänpidon. Loppukädessä eduskunta hyväksyy väylämaksuja koskevat lait. (Viestintä- ja liikenneministeriö 2012.)

Sataman veloittamat maksut tarjoamistaan palveluista ovat eräs tapa lisätä kilpailua satamien välillä. Kilpailutilanteella on vaikutusta satamien kehittämiseen sekä niiden toimijoiden tehokkuuteen. (Uudenmaanliitto 2007, 42.) Satamamaksut perustuvat lakiin kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista (955/76). (Port of Helsinki hinnasto 2013, 2.)

Väylämaksulaki koskee kaikkia Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavia aluksia. Väylämaksulaissa alukset on jaoteltu neljään alustyyppiin, jonka pohjalta väylämaksut määräytyvät. Väylämaksun määrä saadaan kertomalla aluksen nettovetoisuus yksikköhinnalla. Risteily- ja suurnopeusaluksille on kuitenkin säädetty jääluokasta riippumattomat kiinteät yksikköhinnat. (Tulli 2013.) Jääluokalla tarkoitetaan laivakohtaista määrettä, joka kuvastaa aluksen jäävahvistuksen tasoa. (Sivistyssanakirja 12.4.2013.) Satamien väylämaksut voivat määräytyä esimerkiksi aluksen nettovetoisuuden tai bruttovetoisuuden mukaan. Bruttovetoisuus (Eng. gross tonnage, GT) tarkoittaa aluksen koko tilavuutta ja nettovetoisuus (Eng. net grossage, NT) tarkoittaa alusten lastitilojen suuruutta. (Satamaoperaattorit 2013.)

### **3.6 Palvelut ja aktiviteetit sekä nähtävyydet risteilykaupungeissa**

Satamakaupunkien tavoite on saada mahdollisimman moni risteilymatkustajista käymään maissa, koska jokainen maissa käyvä risteilymatkustaja tuo rahaa kohteelle. Ristei-

lymatkustajien tuoma rahavirta voi muodostua pienimmistä maksuista, kuten bussilipuista, pääsymaksuista tai suuremmista maksuista, kuten järjestetyistä koko päivän retkistä tai kalliista tuliaisista. Satamakaupunkien on varmistettava, että palvelut ja aktiviteetit ovat risteilymatkustajien helposti saatavilla, jotta risteilymatkustajat käyttävät suunnitellut rahansa juuri kyseisessä kohteessa, eivätkä säästä niitä esimerkiksi seuraavaan kohdesatamaan. (Vogel ym. 2012, 184–185.)

Risteilymatkustajilla on käytettävissä aikaa kohdesatamissa vain rajoitetusti, jolloin satamista lähtevät retket ovat tehokkain tapa saada risteilymatkustajat käyttämään budjetoidut rahansa. Järjestetyt retket ovat tehokkain tapa saada risteilymatkustajia käyttämään budjetoidut rahansa, koska retkien aikana matkustajien käyttäytymistä voidaan hallita. Toisaalta järjestettyjen retkien suunnittelu ja kehittäminen muuttuu haastavammaksi, koska risteilymatkustajien profilit ja matkustusmotiivit ovat tänä päivänä yhä vaihtelevampia. Palveluiden kysynnän ja tarjonnan tulee olla tasapainossa, jotta kohdesatamat saavat risteilymatkustajista parhaan taloudellisen hyödyn. (Vogel ym. 2012, 184–185.)

Kohdesatamien tulee huomioida risteilymatkustajien lisäksi myös risteilyvarustamot ja nähdä nämä niin ikään asiakkaina. Risteilyvarustamot täytyy houkuttaa kohdesatamaan, kun taas matkustajat tulee houkuttaa ensin risteilyvarustamon ja tämän jälkeen kohdesataman asiakkaiksi. Kohdesatamien elinkeinoharjoittajien tulee tehdä yhteistyötä risteilyvarustamoiden- ja matkustajien houkuttelemiseksi kyseiseen kohteeseen ja tämän jälkeen elinkeinoharjoittajien tulee vielä kilpailla keskenään risteilymatkustajien rahan käytöstä. (Vogel ym. 2012, 184–185.)

Kohdesatamien tulee aktiivisesti suunnitella ja kehittää kohteiden palveluita ja aktiviteetteja huomioiden risteilymatkustajien mielenkiinnot ja taustat. Kohdesatamien tulee ottaa huomioon matkustajilta saadut palautteet ja kehittää palveluita ja aktiviteetteja niiden perusteella. Eri-ikäiset risteilymatkustajat tulee huomioida, sillä vanhemmille matkustajille riittää ehkä rauhallinen kiertoajelu kun taas nuoremmat saavat kaivata enemmän aktiviteetteja. Monille risteilymatkustajille on myös tärkeää päästä osaksi paikallista väestöä ja nähdä kohteen perinteistä elämäntapaa. Varsinkin isoimmissa kohdesatamissa palveluiden ja aktiviteettien kehittäminen ja uudistaminen on tärkeää, sillä

useat risteilymatkustajat ovat saattaneet käydä kohdesatamassa jo aikaisemmin. Kohdesatamien tulee kehittää ja uudistaa palveluita perustuen tarkkoihin ja ajankohtaisiin tilastoihin ja tutkimuksiin risteilymatkustajien mieltymyksistä. (Vogel ym. 2012, 188.)

Vaikka kohdesatamat olisivatkin panostaneet palveluihin ja aktiviteetteihin, jotkut risteilymatkustajista päättävät silti pysyä laivalla tulematta ollenkaan maihin. Vogel ym. (2012, 190.) ehdottaakin, että kohdesatamat toimittaisivat paikallisia tuotteita ja hyödykkeitä risteilyaluksille. Näin kohdesatamat hyötyisivät taloudellisesti myös alukselle jäävistä risteilymatkustajista.

Kohdesatamien tulee ymmärtää risteilymatkustajien motivaatioita, odotuksia ja mieltymyksiä tarjotakseen näille ikimuistoisia elämyksiä kohdesatamissa. Näin kohdesatama varmistaa maksimaalisen hyödyn risteilymatkustajista, säilyttää kilpailuasemansa muihin kohteisiin nähden, sekä saa risteilyvarustamot palaamaan kohteeseen yhä uudestaan. Risteilyvarustamoiden reittien suunnitteluun vaikuttaa paljolti matkustajilta saatu palaute ja risteilyvarustamon itsessään saama palvelu kohdesatamassa. Kohdesatamien tulee kehittää houkutteleva valikoima retkiä ja aktiviteetteja, varmistaa, että retket ja aktiviteetit ovat järjestetty ammattimaisesti ja turvallisesti ja löytää keinoja, joilla ne voivat markkinoida niitä tehokkaasti ja järkevästi niin risteilyvarustamoille kuin heidän asiakkailleen. (Vogel ym. 2012, 194.)

Tärkeä vetovoimatekijä kohdekaupungeissa ovat niiden päänähtävyydet. Usein juuri opastetut tehdyt retket suuntautuvat näihin paikkoihin ja myös omatoimisesti liikkuvat risteilymatkustajat suuntaavat näihin kohteisiin. Nähtävyys voi olla mitä vain patsaasta kirkkoon. Nähtävyyden ei tarvitse olla vain katsottava asia, kuten Kööpenhaminan pieni merenneito-patsas vaan se voi olla tehty kokonaisuus kuten eläintarha tai huvipuisto. Osalla kaupungeista löytyy nähtävyyksiä niiden pitkän ja rikkaan historian kautta, toiset taas ovat joutuneet luomaan nähtävyytensä matkailijoiden houkuttelemiseksi. Vertailukaupunkien osalta raportissa arvioidaan Helsingin suurimpia ja suosituimpia nähtävyyksiä ja niiden vetovoimaa muihin vertailukaupunkeihin nähden. Tässä tutkimuksessa nähtävyyksiksi lasketaan paikat, jotka sijaitsevat lähellä kaupungin keskustaa.

## 4 Tutkimus Helsingin kilpailuasemasta muihin risteilykaupunkeihin nähden

Tässä kappaleessa kerrotaan tutkimuksen vertailukriteerit, tutkimuksen toteutus sekä tutkimusmenetelmä, kerrotaan työn toimeksiantajasta sekä esitellään tutkimuksen vertailukaupungit.

Määritettäessä Helsingin kilpailuasemaa muihin Itämeren risteilykaupunkeihin nähden oli opinnäytetyön näkökulmasta tärkeää rajata tutkimus mahdollisimman tarkasti ja keskittyä kaupunkien vertailemiseen tärkeimpien asioiden näkökulmasta. Vertailukriteerit hahmottuivat tutkitun aineiston perusteella, jonka jälkeen toimeksiantaja valikoi niistä tärkeimmät risteilykaupungin kilpailukyvyn kannalta. Vertailtavat kaupungit valittiin myös toimeksiantajan kommentteihin perustuen. Tukholma, Tallinna ja Pietari ovat Helsingin lähimpiä kilpailijoita sijainniltaan.

Tutkittavia kohteita verrataan niiden kiinnostavuuden, kannattavuuden sekä toimeksiantajan kommentteihin perustuen. Toimeksiantajan mielestä tärkeimmät kilpailukykytekijät olivat kohteen infrastruktuuri, sataman ja sen lähiympäristön palvelut ja aktiviteetit sekä merenkulun maksut. Tämän lisäksi työssä käsitellään ankkuripaikkojen läheisyyttä satamien keskustasta, saapuneiden alusten, matkustajien sekä turnaroundien määriä sekä risteilykaupunkien nähtävyyksiä..

Yksi oleellinen asia vertailtaessa risteilykaupunkeja on kohteen infrastruktuuri, joka käsittää tässä tutkimuksessa ankkuripaikkojen määrän, sataman kyvyn ottaa vastaan suuria risteilijöitä sekä jätteen käsittelykapasiteetin riittävyyden. Risteily-yrityksen punnitessa, haluaako se kaupungin kohteekseen, ratkaisevia tekijöitä ovat esimerkiksi satamapalvelut sekä merenkulun ja satamapalveluiden maksut. Niin risteilyasiakkaan kuin -yrityksen kannalta tärkeitä kriteereitä ovat kaupungin tarjoamat nähtävyydet, palvelut ja aktiviteetit sekä niiden saavutettavuus.

Tutkimuksessa käytetyt vertailukriteerit ovat siis: satamien ankkuripaikkojen määrä, satamien rajoitukset koskien aluksien maksimi kokoja, satamien jätteenkäsittely kapasiteetti, risteilykaupungin tarjoamat neuvontapalvelut, matkustajaterminaalipalvelut,

retket, merenkulun sekä satamapalveluiden maksut, ankkuripaikkojen läheisyys kaupunkien keskustoista, saapuneiden alusten määrä, saapuneiden matkustajien määrä, turnaroundien määrä sekä risteilykaupungin nähtävyyksien määrä ja vetovoimaisuus.

#### **4.1 Tutkimuksen toteutus ja tutkimusmenetelmä**

Toimeksiantona Helsingin matkailu- ja kongressitoimistolle tehdyn opinnäytetyön tavoitteena on selvittää Helsingin kilpailuasema muihin Itämeren risteilykaupunkeihin nähden. Tutkimuksessa verrataan Helsingin kilpailuasemaa Tukholmaan, Tallinaan ja Pietariin nähden. Tutkimuksen aihe on rajattu risteilymatkailuun ja risteilykaupunkeihin. Vertailukohteina ovat esimerkiksi satamakaupunkien saapuneet matkustajamäärät ja alukset, sijainti, saavutettavuus, infrastruktuuri, väylä- ja satamamaksut sekä palvelut ja aktiviteetit. Vertailun perusteella tehdään yhteenveto ja johtopäätökset siitä, mihin Helsinki sijoittuu risteilykaupunkina.

Tutkimuksen lähtökohtana toimii tutkimusongelma. Tutkimusongelma vastaa kysymykseen miten, miksi, tai minkälainen tietty asia on. Tutkimusongelma on usein yleisluontoinen kysymys, jossa koko tutkittava kokonaisuus hahmottuu. Tutkimusongelma voi sisältää pääongelman lisäksi myös alaongelmia. Alaongelmat ovat pääongelmista kumpuavia ongelmia, joista saadut vastaukset tekevät mahdolliseksi vastata myös pääongelmaan. (Hirsjärvi ym. 2009, 125–129.) Tämän työn tutkimusongelma on siis selvittää, minkälainen kilpailuasema Helsingillä on. Tutkimusongelma on rajattu kilpailuasemaan risteilymatkailussa ja kilpailuasemaan tiettyjä muita Itämeren risteilykaupunkeja kohtaan.

Tutkimusmenetelmäksi on valittu laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä. Kvalitatiivinen tutkimus on tieteellisen tutkimuksen menetelmäsuuntaus, jossa pyritään ymmärtämään kohteen laatua, ominaisuuksia ja merkityksiä kokonaisvaltaisesti. (Jyväskylän yliopisto 2013.) Tutkimuskohteena on inhimillinen toiminta, jota pyritään kuvaamaan, ymmärtämään ja tulkitsemaan. Laadullinen tutkimus pyrkii vastaamaan kysymyksiin mitä, miksi ja miten. Tutkimusaineiston hankinnan lähtökohtana ovat tutkimusongelmat tai tutkimustehtävä. (HAAGA-HELIA ammattikorkeakoulu 2013.)



Tutkimus alkoi aiheen valinnasta ja rajauksesta ja tämän jälkeen aineiston ja materiaalin keruusta. Aineistoa ja materiaalia oli runsaasti saatavilla ja näistä valitsimme meille relevanteimmat. Aineiston ja materiaalin järjestämisen jälkeen analysoimme tulokset ja viimeistelimme tutkimuksen.

Tutkimus toteutettiin kirjoituspöytätyönä, joka pohjautuu jo olemassa olevaan tutkimusmateriaaliin eli sekundääriseen aineistoon. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2004, 83–84.) Tutkimuksessa käytetään teorialähtöistä sisällön analyysiä, jossa käsitteistö tulee valmiina. ”Teorialähtöisessä sisällönanalyysissä analyysiluokittelu perustuu aikaisempaan viitekehykseen, joka voi olla teoria tai käsitejärjestelmä” (Silius 2005, 7). Tietoa on kerätty Internet-sivuilta, vuosikertomuksista, kirjoista, matkailutilastoista ja raporteista. Aineistoa saatiin myös haastatteleamalla risteilyalan ammattilaisia sähköpostitse. Haastattelimme esimerkiksi Helsingin matkailu- ja kongressi toimiston risteilykoordinaattoria (Liite 1 & 2) Helsingin sataman viestintä- ja risteilyliikenteen kehittämisen vastaavaa (Liite 4) sekä Tukholman sataman lautta- ja risteilyvastaavaa (Liite 3). Haastatteluja lähetettiin moneen kertaan kaikkiin tutkittaviin satamiin sekä kaupunkien matkailutoimistoihin, mutta vastauksia tuli silti vähäisesti (Liite 6.) Esimerkiksi Pietarista ei saatu ainoatakaan vastausta haastatteluun (Liite 5). Haastattelut ovat kuitenkin vain osa aineistoa. Suurimmaksi osin aineisto koostuu erilaisista Internet- ja kirjallisista lähteistä.

Haastattelut toteutettiin maaliskoukokuussa 2013. Tutkimukseen saatiin toimeksiantajalta muiden vertailukaupunkien risteilyalan henkilöiden yhteystietoja. Edellä mainittujen kontaktien lisäksi tutkimukseen etsittiin myös muiden risteilyalan ammattilaisten yhteystietoja haastatteluja varten. Yhteystiedot löytyivät pääasiassa vertailusatamien ja kaupunkien Internet-sivuilta. Osa toimeksiantajan antamista yhteyshenkilöistä vastasi haastatteluun antamalla toisen henkilön sähköpostiosoitteen yhteydenotto varten, vedoten heidän osaavan vastata paremmin kyselyyn. Yrityksistä huolimatta kaikkien vastauksia ei saatu kerättyä. Haastattelut lähetettiin tutkimuksen tekijöiden omista sähköpostiosoitteista. Haastatteluja lähetettiin yhteensä 17:sta eri taholle, useaan kertaan. Vastauksia saatiin yhteensä neljä, jolloin vastausprosentti oli 24. Sähköpostihaastattelulla ei ollut määritettyä aikarajaa vastausten palauttamiselle.

## 4.2 Työn toimeksiantaja

Työn toimeksiantajana toimii Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressitoimisto. Toimiston tehtävänä on markkinoida Helsinkiä matkailu- ja kokouskaupunkina sekä tiedottaa alueen matkailupalveluista. Toimiston tavoitteena on edistää matkailuelinkeinon kehittymistä sekä vahvistaa Helsingin vetovoimaa.

Toimistossa toimii useita yksiköitä. Markkinointiyksikön tehtävänä on markkinoida Helsinkiä matkailukohteena sekä kehittää matkailupalveluita yhteistyössä elinkeinon yritysten kanssa, kun taas kongressiyksikön tehtävänä on markkinoida kaupunkia kokous- ja kongressi kannustematkakohteena, myös yhteistyössä alan yritysten kanssa. Tukipalvelu- ja viestintäyksiköiden tehtävänä puolestaan on vastata toimiston hallinnosta, taloudesta ja matkailun kehittämiseen liittyvistä hankkeista sekä median palvelamisesta ja Internet-sivujen ylläpitämisestä. Matkailu- ja kongressitoimisto on Helsingin kaupungin alaisuudessa toimiva yksikkö. (Visit Helsinki 2013a.)

Itämeren risteilymatkailun kasvaessa jatkuvasti, toimeksiantaja halusi lähteä selvittämään Helsingin kilpailuasemaa. Tutkimuksen avulla toimeksiantaja hahmottaa Helsingin vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia sekä uhkia. Niiden avulla voidaan kehittää Helsingin kilpailuasemaa yhä paremmaksi.

## 4.3 Vertailukaupunkien ja –satamien esittely

Raportissa vertailtavat kaupungit on kuviossa 8 korostettu keltaisella värillä. Vertailukaupungit ovat asukasluvultaan lähestulkoon samankokoisia, lukuun ottamatta Pietaria. Helsingissä asuu noin 600 000 asukasta, Tallinnassa 400 000, Tukholmassa 770 000 ja Pietarissa 4,8 miljoonaa asukasta. (World Atlas 2013; Kuvio 8.)



Kuvio 8. Itämeren suurimmat kaupungit (Google maps 2013a.)

Tukholma on merellinen ja täynnä historiaa oleva pääkaupunki Itämeren länsirannikolla. Tukholma on sekoitus modernia bisneselämää toimistotaloineen, hotelleineen ja kahviloineen sekä perinteikästä skandinaavista historiaa täynnä kapeita katuja ja keskiaikaisia rakennuksia. Tukholma koostuu 14 saaresta ja kolmasosa Tukholman pinta-alasta on vettä. Lukemattomat sillat ja puistoalueet tekevät Tukholmasta ainutlaatuisen rannikkokaupungin. Trendikkäät ostoskeskittymät ja erikoisliikkeet tekevät Tukholmasta turistin paratiisin. Vastapainoa tarjoaa yli 70 museota, joista löytyy jotakin jokaiselle. Tukholman keskusta alue on laajempi kuin esimerkiksi Helsingissä ja liikkuminen tapahtuukin julkisilla kulkuvälineillä tai taksilla. (Cruise Baltic Destinations 2013a.)

Tukholman satamien maantieteellinen sijainti koetaan hyvänä ja ympäristöystävällisenä. Lyhyet etäisyydet ja helposti saavutettavat satamat voidaan nähdä myös ympäristöä säästävänä tekijänä Tukholmassa. (Stockholms hamnar 2013a.) Tukholman etuna voidaan myös nähdä sen pienin etäisyys Itämeren suosituimmasta risteilykaupungista, Kööpenhaminasta. (Cruise Baltic 2012d.)

Tukholman satamista ja niiden toimivuudesta vastaa The Ports of Stockholm Group. Tukholman lisäksi yhtiö käsittää Kapellskärin ja Nynäshamnin satamat. Tukholman

satama-alue koostuu viidestä satamasta ja seitsemästä keskeisestä laiturista. Satamat ovat Strömkajen, Värtahamnen, Frihamnen, Hammarbyhamnen sekä Loudden ja keskeiset laiturit ovat Stadsgården, Skeppsbron, Nybrokajen, Strandsvägs kajen, Söder Mälarstrand, Klära Mälarstrand ja Norr Mälarstrand.

Tallinna, joka sijaitsee Suomenlahden etelärannalla Itämerellä, on onnistunut säilyttämään sen historiallisen kauneuden vuosien varrella. Tallinnan keskusta koostuu keskiaikaisista rakennuksista ja kaduistaan. Tallinna onkin valittu Euroopan parhaiten säilyneeksi vanhaksi kaupungiksi ja on osa UNESCO:n Maailmanperintöluetteloa. Viron itsenäistymisen jälkeen myös Tallinnaan on alettu rakentaa yhä uudempia kohteita houkuttelemaan turisteja. Tallinnan keskusta on kuitenkin pieni verrattuna muihin vertailukaupunkeihin ja kaupungin pystyy hyvin kiertämään kävellen. (Cruise Baltic Destinations 2013b.)

Tallinnan satamat ovat helposti saavutettavissa niiden syvyyden (18 metriä) ansiosta, joka mahdollistaa kaiken kokoisten alusten kulkemisen satama-alueella. Satamien ympärivuotinen liikennekelpoisuus ja jäätön meri mahdollistavat myös hyvän saavutettavuuden. (Port of Tallinn industrial parks 2011.)

Pietari, joka sijaitsee Suomenlahden itärannikolla Itämerellä, toimii porttina Venäjän ja Euroopan välillä. Se on sekoitus venäläistä ja eurooppalaista kulttuuria. Vertailukaupungeista Pietari on ylivoimaisesti suurin ja se on myös maailman pohjoisin miljoonakaupunki. Pietari tunnetaan ”pohjoisen Venetsiana” arkkitehtuurisine nähtävyyksineen ja museoineen. Pietarin asema kulttuurikaupunkina on hyvin vahva, osittain tärkeiden museoiden ansiosta, mutta myös sen konservatorion vuoksi. Liikkuminen miljoonakaupungissa on kuitenkin huomattavasti haastavampaa kuin muissa vertailukaupungeissa, Pietarin ruuhkat ovatkin maailmankuuluja. Helpoin tapa liikkua turistille onkin metro. Pietarin suuruus voi yllättää turistin pitkine välimatkoineen ja liikenteen hitauden vuoksi. (Pieni matkaopas 2013.) Pietarin satamat ovat helposti saavutettavissa 200 laituri paikalla ja 11 metrin syvyydellä. Pietarin satamissa on yhteensä 31 kilometriä laituri paikkoja ja se voi vastaanottaa enintään 340 metriä pitkiä ja 42 metriä leveitä aluksia. (Big Port of St.Petersburg 2013a.)

Helsinki on moderni eurooppalainen pääkaupunki, joka on pitkään tunnettu edelläkävijänä designin, teknologian ja tapahtumien saralla. Helsingin sijainti idän ja lännen välissä Itämerellä tarjoaa sille hyvät mahdollisuudet toimia porttina näiden välillä. Helsinki tarjoaa uniikin yhdistelmän historiaa ja luontoa turisteille, varsinkin kesäaikana. Helsingin keskustan ollessa hyvin tiivis, suurin osa Helsingin nähtävyyksistä on kävelymatkan tai muutaman minuutin julkisten yhteyksien päässä satamasta. Nähtävyydet ovat keskittyneet sataman ympärille kuten Kauppatori ja ostoskadut Pohjois- ja Eteläesplanadi. (Cruise Baltic Destinations 2013c.) Helsingin satama koetaan sijainniltaan hyväksi, matkan varrella suosittuun Pietariin ja sen vastarakennettuun matkustajasatamaan. (Helsingin risteilykoordinaattori 8.3.2013b.)

Helsingin sataman vahvuuksiin kuuluvat tiheä linjaliikenne, tasapainoinen tuonti ja vienti sekä erikoistuminen rahtiliikenteeseen. Helsingin satama on tehnyt palvelulupauksen, jonka mukaan se pyrkii olemaan tehokas, toimiva ja turvallinen. Satama pyrkii tukemaan Helsingin seudun elinkeinoelämää ja hyvinvointia. Sataman arvoihin kuuluu asiakaslähtöisyys, tuloksellisuus, luotettavuus, yhteistyö ja ympäristöturvallisuus. (Port of Helsinki 2013a.)

Helsingin risteilymatkailun edistämiseksi on perustettu vapaamuotoinen verkosto Helsinki Cruise Network, jonka tavoitteena on koordinoida palvelujen kehittämistä sekä markkinointia. Suomeen suuntautuvan risteilymatkailun edistämiseksi on perustettu myös yhteistyöryhmä, joka koostuu risteilyalalla pitkään toimineista tahoista. Kyseinen yhteistyöryhmä, Cruise Finland tekee markkinointiyhteistyötä risteilyliikennettä koskien. (Port of Helsinki 2013b.)

## 5 Tutkimustulokset

Tässä kappaleessa käsitellään tutkimuksen tuloksia. Kappaleessa käydään läpi jokainen vertailukriteeri omana otsikkonaan. Kappaleessa Helsinkiä verrataan Tukholmaan, Tallinaan sekä Pietariin vertailukriteerien avulla.

### 5.1 Satamien infrastruktuuri

Tässä tutkimuksessa satamien infrastruktuuri käsittää alusten vastaanottokapasiteetin sekä jätteidenkäsittelyn kapasiteetin. Vastaanottokapasiteetti pitää sisällään alusten maksimi koot sekä ankkuripaikkojen määrän kansainvälisille risteilijöille.

#### 5.1.1 Alusten maksimi koot

Kohdesatamien kilpailukykyä verrattaessa, mittarina toimii satamien kapasiteetti alusten vastaanottamiseen. Mitä paremmat puitteet satamalla on suurten alusten vastaanottamiseen, sen parempi sen sijoitus on tässä vertailukriteerissä.

Taulukko 4. Alusten maksimi koot (Cruise Baltic Port info 2013.)

Satama	Aluksen maksimi pituus (metriä)	Aluksen maksimi leveys (metriä)	Aluksen maksimi syvyys (metriä)
Tukholma	282	32,3	11
Tallinna	320	40	10
Pietari	320	42	8,8
Helsinki	ei rajoituksia	ei rajoituksia	9,6

Helsinki tarjoaa parhaimmat puitteet suurille aluksille, koska sillä ei ole maksimi rajoituksia aluksen pituutta tai leveyttä koskien. Aluksen syvyys voi kuitenkin olla maksimissaan 9,6 metriä, kun taas Tukholmassa ja Tallinnassa syvyys voi olla suurempi.

Vaikka Tukholmassa maksimi syvyys alukselle on kaikista satamista suurin, sen rajoitukset koskien alusten leveyttä ja pituutta ovat pienimmät. Pietarin ja Tallinnan satamat voivat vastaanottaa lähes yhtä suuria aluksia. (Taulukko 4.)

Taulukko 5. Sijoitukset aluksien mitoissa

Sijoitukset	Aluksien suurimmat maksimi koot
1.	Helsinki
2.	Tallinna & Pietari
3.	Tukholma

Helsinki sijoittuu parhaiten tässä kategoriassa. Toiseksi sijoittuu Pietari sekä Tallinna ja viimeiseksi Tukholma. (Taulukko 5.)

### 5.1.2 Satamien ankkuripaikat risteilijöille

Ankkuripaikkoja vertailtaessa, kohdesataman kilpailukyvyyn mittarina on niiden lukumäärä. Mitä enemmän ankkuripaikkoja satamalla on tarjota kansainvälisille risteilijöille, sen parempi sen kilpailuasema on.

Tukholman satamista ja laitureista Stadsgården, Frihamnen ja Värtahamnen ovat tavaraja matkustajasatamia. Kansainväliset risteilyalukset ankkuroivat Tukholman Stadsgårdenilla, Skeppsbronilla sekä Frihamnenilla, joissa ankkuripaikkoja on yhteensä yhdeksän. (Stockholms hamnar 2013b.; Tukholman sataman lautta- ja risteilyvastaava 12.4.2013b.)

Arviolta noin puolet Tukholmaan saapuvista risteilijöistä ankkuroi Frihamnenin satamaan. (Port of Stockholm 2013a.) Suurimmat risteilyalukset, kuten Emerald Princess ja Queen Victoria käyttävät tyypillisesti Stadsgårdenia telakoimiseen. Frihamnen telakoita käyttävät alukset, kuten Regent Seven Seas Voyager ja Royal Caribbeanin Vision of the Seas. Mitä pienempi alus, sen lähemmäksi se pystyy telakoimaan vanhaa kaupunkia (Gamla stad), joka on yksi Tukholman suosituimmista nähtävyyksistä. Risteilyaluksia vastaanottava Skeppsbronin telakka on yksi vanhaa kaupunkia lähimpinä sijaitsevista telakoista, ja se pystyy vastaanottamaan vain pienempiä risteilijöitä puutteellisen terminaali- ja matkatavarapalveluidensa takia. (Avidcruiser.com.)

Yksi heikkous koskien Tukholman satamaa on sen pitkä ja tuulinen meriväylä saariston läpi, jota päivänvalo ei aina saavuta. Vahvuutena koetaan Tukholman kapasiteetti risteilyalusten vastaanottamiseen. Tukholman satamassa voi ankkuroida yhdeksän alusta samanaikaisesti. Tukholman satama pyrkii aina varautumaan sesonkiin varaamalla riittävästi tarvittavaa kapasiteettia. Tukholman risteilymatkailustrategiaa on ollut laatimassa yli 50 henkilöä eri aloilta (hotelli-, ravintola-, matkailu-, lento- ja kuljetusala sekä viranomaiset), jotka pitävät aktiivisesti yhteyttä toisiinsa, jotta päätökset tarvittavista kapasiteeteista saadaan valmiiksi ennen sesongin alkua. (Tukholman sataman lautta- ja risteilyvastaava 12.4.2013a.)

Tallinnasta puolestaan löytyy yhteensä kuusi satamaa; Vanhan kaupungin satama (Vanasadam), vanhan kaupungin Marina, Muugan satama, Paldiskin Eteläinen satama, Paldjassaaren Satama ja Saaremaan satama. (Port of Tallinn 2013a.) Kuudesta satamasta Vanhan kaupungin satama ja Saaremaan satama pystyvät vastaanottamaan kansainvälisiä risteilijöitä. Risteilijöiden ankkurointipaikkoja löytyy Saaremaan satamasta kaksi ja Vanhan kaupungin satamasta viisi. (yhteensä seitsemän ankkuripaikkaa kansainvälisille risteilijöille.) (Port of Tallinn 2013b.)

Pietarin satama (Big Port of St.Petersburg ) koostuu viidestä satamasta; Port of Primorsk, Port of Ust-Luga, Passenger Port, Port of Vyborg ja Vysotsk.

Risteilymatkailu on sataman yksi tärkeimpiä sektoreita matkailualalla. Risteilyalukset pystyvät ankkuroimaan matkustajasatamaan, joka sijaitsee Vasilevskyn saarella. Saaren risteilyasema Cruise Maritimen laiturit 29–33 ovat varattu risteilijöiden käyttöön. 432 metriä pitkässä Promenade de Anglais laiturissa on kolme ankkuripaikkaa ja 360 metrisessä Lieutenant Shcmidt laiturissa kaksi. Tämä lisäksi uudessa Sea Passenger Port -matkustajasatamassa on seitsemän ankkuripaikkaa, joten Pietarin matkustajasatamassa on ankkuripaikkoja kansainvälisille risteilijöille yhteensä 12. Pietarin satama aloitti matkustajasataman rakennustyöt vuonna 2008, joten satama on infrastruktuuriltaan suhteellisen uusi. (Big Port of St.Petersburg 2013b.)

Helsingin satama koostuu Etelä- ja Länsisatamasta sekä Vuosaaren satamasta. Kansainväliset risteilyalukset saapuvat Hernesaaren, Eteläsataman, Katajannokan sekä Län-

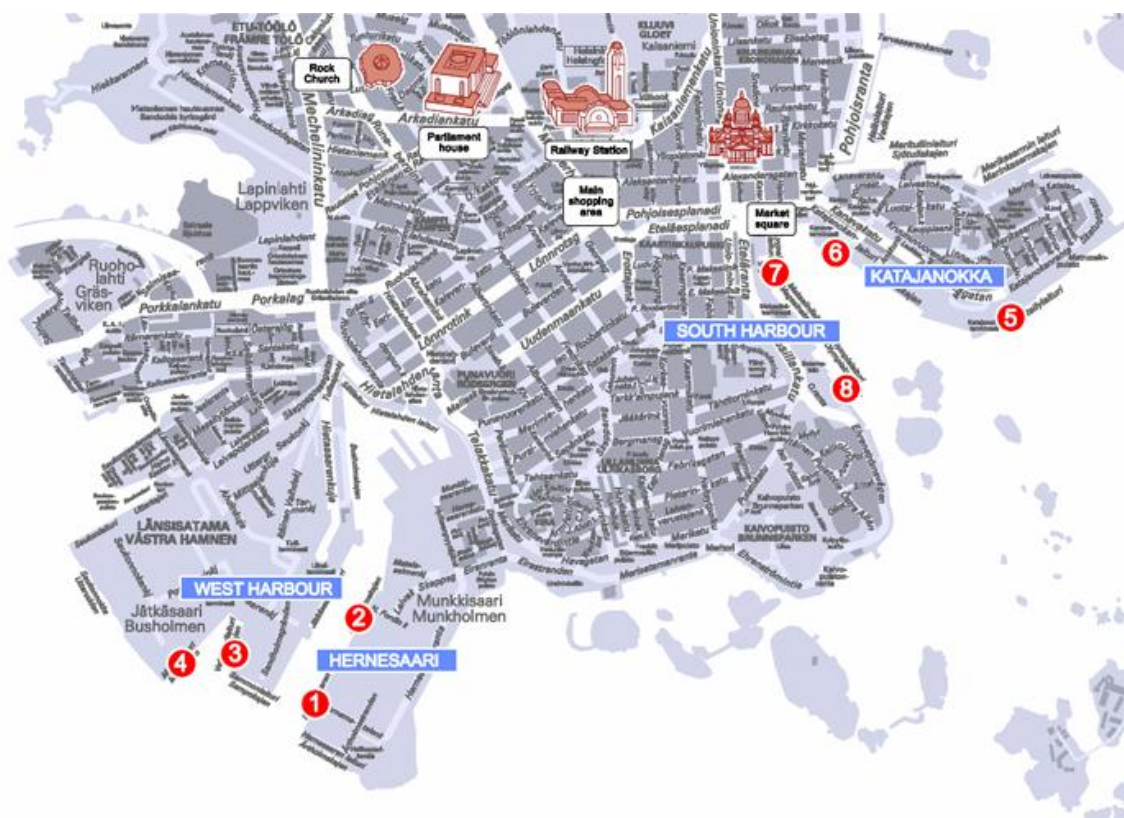


sisataman laitureille. (Port of Helsinki 2013d.) Ankkuripaikkoja Helsingin satamassa on kansainvälisille risteilijöille yhteensä kahdeksan. (Kuvio 9.)

Kansainvälisten risteilyalusten ankkuripaikat Helsingissä:

1. Katajanokka, Quays (ERA & ERB)
2. Katajanokka, Quay (EKL)
3. Eteläsatama, Makasiini Quay (EPL)
4. Eteläsatama, Olympia Quay (E01)
5. Hernesaari, Munkkisaari Quay (LHC)
6. Hernesaari Quay (LHB)
7. Länsisatama, Valtameri Quay (LV7)
8. Länsisatama, Melkki Quay (LMA & LMB)

(Helsingin sataman viestintä- ja risteilyliikenteen kehittämisen vastaava 10.4.2013a.)



Kuvio 9. Helsingin satamat (Port of Helsinki 2013e.)

Helsingissä ankkuripaikkoja on toiseksi vähiten. Parhaiten sijoittuu Pietari mitattaessa kilpailuasemaa ankkuripaikkojen määrään nähden. Toiseksi sijoittuu Tukholma, kolmanneksi Helsinki ja viimeiseksi Tallinna.

Taulukko 6. Satamien sijoitukset ankkuripaikkoja verrattaessa

Sijoitukset	Eniten ankkuripaikkoja
1.	Pietari
2.	Tukholma
3.	Helsinki
4.	Tallinna

Eniten ankkuripaikkoja on Pietarissa, jossa on vastikään rakennettu matkustajatermiinaali. Toiseksi paras kapasiteetti ankkuripaikkoja koskien on Tukholmassa. Helsinki sijoittui tässä kategoriassa vasta kolmanneksi. (Taulukko 6.)

### 5.1.3 Jätteidenkäsittelyn kapasiteetti kohdesatamissa

Jätteiden käsittelyn kapasiteettia vertaillessa, mittarina toimii kapasiteetin suuruus. Mitä suurempi sataman jätteiden käsittelyn kapasiteetti on, sitä paremmaksi sen kilpailuasema muodostuu.

Tukholma on yksi maailman johtavista satamista ympäristötietoisuutta koskien. Satamat tarjoavat palveluita nestemäisen, kiinteän tai vaarallisen jätteen purkamiselle laivoista. Satamat pystyvät vastaanottamaan mustaa, harmaata sekä öljyyn sekoittunutta vettä kaiken tyyppisistä aluksista. Mustalla vedellä tarkoitetaan käymäläjätettä sisältävää jätevedettä ja harmaalla vedellä muuta jätevedettä. Satamat pystyvät myös purkamaan poltettavaa jätettä, tuhkaa, lasia, metallia, ruoanlaitossa käytettyä öljyä, pahvia, vaarallista tai sekalaista jätettä sekä EU:n ulkopuolelta kuljetettua ruokajätettä. Satamat eivät kuitenkaan ota vastaan käymälöiden ulostetta tai siellä käytettyä paperia tai liinoja, painekaasupulloja tai radioaktiivisia aineita tai räjähteitä. Laivojen tulee ilmoittaa jätteiden määrä 24 tuntia ennen satamaan saapumista. Puhdasta vettä voidaan lastata aluksiin kaikista Tukholman satamista. (Stockholms hamnar 2012a., Cruise Baltic 2013a.)

Tallinnan kaikissa satamissa on mahdollisuus toimittaa puhdasta vettä aluksiin sekä vastaanottaa niissä käytettyä vettä. Suurin määrä veden vastaanottamisessa aluksista on 6 -12 tonnia kerrallaan. Tallinnan satama pystyy toimittamaan puhdasta vettä aluksiin, poikkeuksena risteilijöitä vastaanottava Saarenmaan satama, jossa makean veden määrä on rajallinen. Tallinna tarjoaa täyden valikoiman poltto- ja voiteluaineita sekä apua luotsaukseen vuorokauden ympäri. Satamat perivät jätemaksun jokaisesta saapuvasta aluksesta pois lukien kalastusalukset, pienet veneet, armeijan alukset sekä valtion tehtäviä suorittavat alukset. Jättemaksu sisältää pilssiveden, ulosteiden, vaarallisen jätteen, orgaanisen jätteen, kierrätettävien pakkausten, öljytuotteiden sekä öljyn purkamisen aluksesta. Tallinna ei vastaanota painolastivettä. Painolastivesi on aluksen lisäkuorma, jonka tarkoituksena on vakauttaa alusta ja saada merenkulun kannalta ideaali syvyys. Painolastivesi on yleensä merivettä ja siihen liittyy riski vieraslajien leviämisestä. (Ports of Tallinn 2013a.; Ports of Tallinn 2013b.; Foodweb 2012.)

Pietarin satamassa on myös mahdollisuus täydentää alusten makean veden varastoja sekä purkaa jätettä aluksista. Satama vastaanottaa ruokajätettä, öljyä, vettä, kierrätys- ja teollisuusjätettä. (Big Port of St.Petersburg 2013c.)

Helsingin satama ottaa vastaan jätteitä sekä toimittaa puhdasta vettä aluksiin. Helsingin sataman alusjätemaksuun sisältyy öljyinen jäte, musta- sekä harmaavesi sekä kiinteä jäte. Satama vastaanottaa sekajätettä, lajiteltua jätettä, metallia, lasia, pahvia, energijätettä, ongelmajätteitä, metalliromua, kansainvälistä ruokajätettä, sähkö- ja elektroniikka jätettä, jätteenpolttotuhkaa ja pakokaasujen puhdistusjätettä. Vaarallisista aineista tulee tehdä ennakkokysely, muutoin niitä ei vastaanoteta. (Port of Helsinki 2013f.)

Veden- ja jätteenkäsittelypalveluiden lisäksi jokainen satama tarjoaa luotsi-, ISPS-palveluita (International Ship and Port Security) sekä hinauspalveluita. (Cruise Baltic, port information 2013.)

Taulukko 7. Satamien jätteiden käsittely

Sijointus	Kattavin jätteidenkäsittely kapasiteetti
1.	Tukholma
2.	Helsinki
3.	Pietari & Tallinna

Jätteiden käsittelyä koskien, satamat omaavat suhteellisen samanlaiset kapasiteetit. Pienhköitä eroja vertailtaessa kategorian ensimmäiseksi sijoittui kuitenkin Tukholma. Helsinki sijoittui toiseksi ja Pietari sekä Tallinna jakoivat kolmannen sijan. (Taulukko 7.)

#### 5.1.4 Satamien infrastruktuurin kehittäminen

Mitattaessa satamien infrastruktuurin kehittämistä, mittarina toimii sen laajuus, sekä, kuinka pitkälle tulevaisuuteen kehittäminen on suunniteltu.

Ympäristöystävällisen maineen saaneiden Tukholman satamien infrastruktuuria on paranneltu ja pyritään jatkuvasti parantamaan. The Ports of Stockholm Group aikoo uusia koko Värtahamnenin, Frihamnenin ja Loudden alueen yhteistyössä Tukholman kaupungin kanssa vuoteen 2016 mennessä. Projektin suurin osa tulee olemaan Värtahamnenin laiturin laajentaminen. (Stockholms hamnar 2012b.)

Frihamnenin laituria tullaan myös laajentamaan uudenlaisen ruoppausmenetelmän avulla. Ruoppaus tehdään jäädyttämällä pohjamateriaalia syvältä merenpohjasta, jolloin pystytään erottamaan ylempi, saastuneempi maakerros puhtaasta, alempana olevasta materiaalista. Ruoppaus tehdään laskemalla suuret valurautalevyt, joihin on liitetty suolaliuosta sisältäviä letkuja merenpohjalle. Levyt voidaan jäädyttää -30 celsiusasteisiksi ja nostaa kahden päivän kuluttua mukanaan noin 30 senttimetriä jäädytettyä pohjamateriaalia. Ruopattu pohjamateriaali voidaan käyttää kuivalla maalla täyttömateriaalina. Ruoppauksen avulla laituri tulee pitenemään 80 metriä antaen enemmän tilaa risteilyliikenteelle. Työn arvioidaan valmistuvan vuonna 2013. (Stockholms hamnar 2013c.)

Myös risteilijöiden ankkuripaikka Stadsgården tulee kokemaan uudistuksia. Ensisijainen syy uudelleenrakentamiselle on Tukholman kaupungin tarve saada lisää maa-alueutta uudenlaisen kaupunkiympäristön, kauppojen, asuntojen ja toimistojen rakentamiseksi. Uudistettu satamaympäristö tulee olemaan entistä ympäristöystävällisempi ja tehokkaampi tilan käytön suhteen. (Stockholms hamnar 2012c.)

Pystyäkseen vastaamaan alati kasvavan risteilyturismin kysyntään, on myös Tallinna aikeissa uudistaa satamiensa infrastruktuuria. Kehittämissuunnitelma koskee Vanhan kaupungin satamaa. Tällä hetkellä lautta-, risteily- sekä rahtiliikennesatamana toimiva vanhan kaupungin satama ollaan aikeissa muuttaa täysin matkustajasatamaksi, ja laajentaa sen laituria. Kaikki rahtiliikenne tullaan keskittämään Muugan, Paljassaaren ja Paldinskin satamiin. Vanhan kaupungin sataman kehittämissuunnitelmassa keskitytään sataman lähiympäristön kehittämiseen ja muokkaamiseen, jotta siirtyminen satamasta kaupunkiin olisi helpompaa. Uudistus liittyy myös Tallinnan kaupungin uudenlaisen ympäristön luomiseen ja sen kiinteistöjen kehittämiseen. (Port of Tallinn 2013c.)

Pietarin satamalla on tällä hetkellä meneillään hanke koskien sataman julkisivun uudistamista. Sataman on tarkoitus rakentaa virkistys- ja vapaa-ajan- ja asuinrakennuksia että liiketiloja satama-alueen läheisyyteen. (Big Port of St. Petersburg 2013d.)

Helsingin satama pyrkii kehittämään liiketoimintaympäristöään sekä koordinoimaan toimintojaan satamassa aktiivisesti. (Port of Helsinki 2013g.) Tällä hetkellä satamassa on neljä käynnissä olevaa hanketta. Hankkeet koskevat Etelä- sekä Länsisataman laituri- ja rakennusten korjaamista. (Port Of Helsinki 2013h.)

”Länsisatama on tämän hetken tärkein kehittämiskohteemme. Pitkällä aikavälillä se tarkoittaa sitä, että nyt käytössä olevat valtamerilaituri sekä Melkin laituri poistuvat käytöstämme jossain vaiheessa, ehkä noin 2018. Korvaava risteilylaituri tullaan rakentamaan Hernesaaren puolelle.” (Helsingin sataman viestintä- ja risteilyliikenteen kehittämisen vastaava 10.4.2013b.)

Vuosaaren tavarasatamaa on kehitetty viimeiset kymmenen vuotta ja nyt, sen auettua, Helsingin satama on päättänyt keskittää painopisteensä keskustan matkustajasatamiin.

Keskustan satama-alueisiin kohdistuu monia vaihtoehtoisia maankäyttötarpeita, minkä vuoksi Helsingin satamalla on yhä vähemmän tilaa satamatoimintojansa varten.

Helsingin satama haluaa tukea omalta osaltaan matkustajaliikenteen kehittymistä sekä liikenneyhteyksien sujuvuutta tarjoamalla asiakkaalleen toimivat ja kapasiteetiltaan riittävät puitteet matkustajatoiminnan harjoittamiseen. Tähän satama on kehittänyt projektin: Helsingin sataman osien kehittämisohjelma 2022. Helsingin satama pyrkii toimimaan aktiivisesti yhteistyössä liikenteen kehittämiseksi muiden Helsingin virastojen sekä liikenneviraston kanssa.

Helsingin sataman kehittämisohjelmassa määritetään kehitystoimenpiteitä satamanosille vuoteen 2022 asti ja korkeammalla tasolla vuoteen 2030 asti. Kehittämisohjelmassa todettiin Länsisataman tarjoavan parhaat mahdollisuudet matkustajaliikenteen satamapasiteetin kehittämiseen. Länsisatamaan suunnitellaan uusien ankkuripaikkojen rakentamista sekä uuden matkustajaterminaalin rakentamista alueelle. Liikennemäärien kasvu edellyttää Länsisataman liikenneyhteyksien jatkuvaa kehittämistä sekä muiden satamanosien käytön tehostamista. Länsisataman lisäkapasiteetin valmistuessa esimerkiksi Katajanokan sataman käyttöä on mahdollista lisätä väliaikaisesti. Helsingin satama pyrkii yhteistyöhön varustamoiden kanssa, jotta aikataulut ja satamaliikenteestä aiheutuva ruuhka olisi mahdollisimman sujuvaa ja tehokasta. Yhteistyötä tarvitaan varustamojen sekä kaupungin eri tahojen kesken myös sataman käytössä olevien alueiden tiivistämisessä, sekä Jätkäsaaren kaupunginosan rakentamisessa. Kehittämisohjelmassa käsiteltiin myös Vuosaaren satamaa, mutta satamassa ei arvioitu olevan merkittäviä kehittämistarpeita lähivuosina. Mikäli kaikki kehittämisohjelman toimenpiteet saadaan toteutetuksi, sataman ja katuverkon kapasiteetti tulisi olla riittävä kasvavalle liikenteelle ainakin vuoteen 2030 asti. (Port Of Helsinki 2013i.)

Helsingin matkustajaterminaalien sijainti kaupungin keskustan tuntumassa koetaan vahvana vetovoimatekijänä. Risteilymatkustajat saapuvat suoraan nähtävyyksiä ja palveluita tarjoavaan Helsingin sydämeen, mutta esimerkiksi Hernesaaren risteilijöille ei ole matkustajaterminaalia, sellainen on kuitenkin suunnitteilla. Matkustajaliikenteen kehittyminen nähdään erittäin merkittävänä tekijänä Helsingin seudun elinkeinoelämälle, jonka takia Helsingin satama pyrkii varmistamaan satama-alueiden tehokkaan käytön.

Tämä tarkoittaa sitä, että satamatoiminnan resurssien tulee olla riittävät, jotta esimerkiksi varustamot pystyvät jatkossakin kehittämään liiketoimintaansa. (Port of Helsinki 2013j.)

Taulukko 8. Sijoitukset satamien infrastruktuurien kehittämisessä

Sijoitus	Laajin ja pisimmälle viety kehityssuunnitelma
1.	Pietari
2.	Tukholma
3.	Helsinki
4.	Tallinna

Ifrastuktuurin kehittämissä Helsinki sijoittuu vasta kolmanneksi. Vaikka infrastruktuurin kehittäminen on suunniteltu Helsingissä jopa vuoteen 2030 asti, Tukholma ja Pietari ovat jo kehittäneet satamiensa infrastruktuuria eniten. (Taulukko 8.)

### 5.1.5 Itämeren risteilymatkailun tulevaisuuden näkymät

Itämeren risteilytoiminnan tulevaisuuden näkymät ovat hyvät. Vuosittainen kasvuvauhti on 2000-luvulla ollut 12,9 prosenttia. Vuonna 2013 risteilyalus- sekä risteilymatkustajamäärissä ennustetaan kasvavan noin viidellä prosentilla. (Helsingin risteilykoordinaattori 8.3.2013c.)

Itämerellä on monia vahvuuksia risteilyalueena. Alue nähdään turvallisena ja palvelun taso korkeana ja yhtenäisenä koko Itämeren alueella. Itämerellä vierailevien risteilyyritysten tuotto on suurinta verrattuna muihin risteilyalueisiin. Uusia risteilykohteita avautuu Itämerellä jatkuvasti ja ne ovat helposti saavutettavissa. Itämeren satamakaupungit tekevät tiivistä yhteistyötä ja yhteismarkkinointia Itämeren risteilyelinkeinon edistämiseksi. (Uudemaanliitto 2007, 52.) Myös Venäjän matkailun vapautuminen ja investoinnit Pietarin sataman infrastruktuuriin ovat mahdollistaneet kasvavan matkustajavirran määrän.

Itämeren risteilytoiminnan tulevaisuudessa on kuitenkin myös ongelmia. Yhä kasvavan laivojen koon ja matkustajamäärien vuoksi osa satamista uhkaa jäädä liian pieniksi il-

man investointeja. Hyvin usein satamat ovat valtioiden valvonnan alla keskeisillä paikoilla kaupunkia, jolloin laajentuminen on vaikeaa. Byrokratia ja kaavoitusten muuttaminen vie valtioissa luvattoman paljon aikaa. Pietari on esimerkillisesti uudistanut satamaansa, jolloin isojenkin laivojen on ollut helpompi tulla satamaan. Myös muiden kaupunkien tuli panostaa enemmän investointeihin saadakseen risteilyelinkeiden suurempaan kasvuun. (Parker 2010, 28-29.)

Varsinkin Tukholma satamalle suurien alusten ankkurointi saattaa tulevaisuudessa tuottaa ongelmia sen saariston kapeiden meriväylien, ja sataman ahtauden takia. Matkustajien odotukset tulevat ainoastaan kasvamaan tulevaisuudessa ja elämyksien kokeminen risteilyaluksille painottuu. Tämän takia varustamot haluavat reiteilleen kiinnostavimmat, vetovoimaisimmat kohteet sekä myös tarjota matkustajille yhä suurempia ja hienompia aluksia. Satamien haasteena on noin sanotusti pysyä varustamoiden ja alusten kehityksen mukana ja tarjota niiden tarvitsevat palvelut ja kapasiteetti.

Toinen huolenaihe, joka vaatii yhteistyötä ja yhteispäätöksiä tulevaisuudessa on ympäristöongelmat ja niiden vastuun kantaminen. Tulevaisuuden uhkina koetaan useat ympäristöasiat, kuten rikkidirektiivi, joka astuu voimaan vuonna 2015. Direktiivillä lasketaan laivojen käyttämän polttoaineen maksimi- rikkipitoisuusmäärää 1,0 prosentista 0,1 prosenttiin. Polttoaineen rikkipitoisuuden laskusta koituu varustamoille suuria lisäkustannuksia ja näiden lisäkustannuksien pelätään laskevan Itämerellä vierailevien risteilyalusten määriä. (Tukholman sataman lautta- ja risteilyvastaava 12.4.2013c; Helsingin risteilykoordinaattori 25.4.2013.) Risteilyalukset synnyttävät myös muunlaista jätettä ja osa satamista tarjoaa kierrätysmahdollisuuksia, ilmaiseksi tai maksua vastaan (Helsinki ja Tukholma), mutta kuitenkin risteilyalusten jätettä joudutaan päästämään Itämereen. Satamien ja risteilyalusten on kyettävä yhdessä löytämään kestävä ratkaisu, jolla jäteongelma saadaan, jollei poistettua niin ainakin huomattavasti pieneneään. (Parker 2010, 30-31.)

Kiinalaiset ovat osoittaneet kiinnostusta Itämeren risteilyalueeseen ja ovatkin potentiaalinen uusi asiakasryhmä Itämeren risteilymarkkinoilla. Maassa on nopeasti kasvava keskiluokka ja talous. Kiinan ulkomaan matkailu on lisääntynyt ja risteilymatkustajille suunnattuja tuotteita ja kohteita kehitetään jatkuvasti. Kiinasta on hyvät lentoyhteydet



Itämeren risteilykaupunkeihin ja erityisesti Helsinkiin (Visit Helsinki 2013b.) Itämeren alue on saanutkin paljon hyvää palautetta kiinalaisilta sen mukavuudesta, ystävällisyydestä sekä puhtaudesta. Puitteet saattavatkin avata oven 300 miljoonalle potentiaaliselle risteilymatkustajalle. (Tukholman sataman lautta- ja risteilyvastaava 12.4.2013d.)

## **5.2 Merenkulun ja satamapalveluiden maksut**

Kilpailukyvyn mittarina merenkulun ja satamapalveluiden maksuissa toimii maksujen määrä. Mitä kalliimmat maksut satamakaupungilla on, sitä vaikeampi sen on saavuttaa risteilyvarustamoita. Kohtuulliset merenkulun ja satamapalveluiden maksut ovat yksi vetovoimatekijöistä risteilyvarustamoiden valitessa kohdesatamiaan.

Yksi Helsingin sataman heikkouksista ovatkin korkeat väylämaksut, joista johtuen esimerkiksi MSC (Mediterranean Shipping Company Cruises) ei vieraile Helsingissä. Kyseinen varustamo vierailee kuitenkin Tukholmassa, Tallinnassa sekä Pietarissa. (MSC Destinations 2013.)

Väylämaksulla katettavan jäänmurron ja väylänpidon kustannukset Helsingissä ovat pysyneet hintahaarukassa 64,5 -75,7 miljoonaa euroa vuosina 2000–2008. Hinnan vaihtelut ovat riippuvaisia jäätalven ankaruudesta. Suomen varustamot Ry pitää kuitenkin hyvin huolestuttavana kustannusten rajua nousua vuosina 2009 (81,6 miljoonaa euroa) ja 2010 (84,5 miljoonaa euroa). Ry:n mukaan kustannusten nousun takana ei ole mitään sellaista tapahtumaa, joka johtaisi näin rajuihin korotuksiin. Tällaiset kustannukset vaikuttavat suoraan Suomen peruskilpailukykyyn laivaliikenteessä. (Suomen varustamot Ry 2011.)

Suomessa väylämaksut lasketaan nettovetoisuuden avulla. Aluksen nettovetoisuus kerrotaan 1,045 eurolla, jotta saadaan väylämaksun hinta. Helsingissä väylämaksut voivat olla enintään 44 500 euroa per risteilijä. (Finlex 2012.) Tallinnassa, Tukholmassa ja Pietarissa maksut saattavat olla vain yksi viidesosa Helsingin hinnoista. Esimerkiksi Tukholmassa hinnat määräytyvät bruttovetoisuuden (GT) mukaan, joka on 0,09 euroa per GT, väylämaksu on kuitenkin maksimissaan noin 6000 euroa per alus, joten ero on huomattava. (August Leffler & Son 2012.)

Risteilyalukset maksavat väylämaksujen lisäksi muun muassa aluksen kiinnitysmaksuja, jätteiden käsittelymaksuja sekä matkustajamaksuja. Helsingin satamassa risteilyaluksen matkustajamaksu per matkustaja on 1,85 euroa, kun taas Tallinnassa se on 1,41 euroa ja Tukholmassa 3,6 euroa per matkustaja. Jätteidenkäsittelymaksu on Helsingin satamassa vähintään 208 euroa ja enimmillään 2600 euroa per risteilijä. Jättemaksu veloitetaan aluksen nettovetoisuuden sadalta (100) mittayksiköltä kerrottuna 12,20 eurolla. Tukholmassa, Tallinnassa ja Pietarissa jättemaksu lasketaan aluksen bruttovetoisuuden mukaan.

Taulukko 9. Jättemaksujen suuruudet satamissa (Port of Helsinki price list 2013, 10; Stockholms hamnar 2013d; Port of Tallinn port charges and fees, 7; Big Port of St. Petersburg 2013e.)

Jättemaksujen suuruus	Tukholma	Tallinna	Helsinki	Pietari
	0,06 €/GT	0,022 €/GT	12,20 €/NT (sadalta mittayksiköltä)	0,06 €/GT
Esimerkkialus	Cunard line Queen Elisabeth II	Cunard line Queen Elisabeth II	Cunard line Queen Elisabeth II	Cunard line Queen Elisabeth II
Aluksen nettovetoisuus (NT)			31 182 €	
Aluksen bruttovetoisuus (GT)	70 327 €	70 327 €		70 327 €
Jättemaksujen suuruus (€)	70 327 x 0,06 €= 4219,62 €	70 327 x 0,022€ = 1547,194 €	(31 182/100 = 311,82) 311,82x 12,20 € = 3804,2 €	70 327 x 0,06€ = 4268, 62 €

Tukholman sekä Pietarin jättemaksut lasketaan risteilijän bruttovetoisuus kerrottuna 0,06 eurolla. Tallinnan jättemaksu lasketaan bruttovetoisuus kerrottuna 0,022 eurolla ja Helsingin jättemaksu nettovetoisuuden sadalta (100) mittayksiköltä kerrottuna 12,20 eurolla. Taulukon 4. mukaisesti edullisimman jätteidenkäsittelyn tarjoaa esimerkkialus

Queen Elisabeth II:lle Tallinnan satama noin 1547 eurolla. Helsingissä aluksen tulisi maksaa noin 3804 euroa jätteiden käsittelystä, ellei Helsinki olisi määrittänyt jätemaksuja koskevaa enimmäisrajaa 2600 euroon. (Taulukko 9.)

Risteilijöiden kiinnitysmaksut määritetään myös aluksen brutto- sekä nettovetoisuuden mukaan. Helsingin satamassa aluksen nettovetoisuuden ollessa yli 7 500, kiinnitysmaksu on 214,7 euroa. Tallinnassa aluksen bruttovetoisuuden ollessa välillä 20 001-50 000, aluksen kiinnitysmaksu on 110 euroa, ja yli 50 000, aluksen kiinnitysmaksu on 129 euroa. Tukholmassa puolestaan aluksen pituuden ollessa alle 130 metriä, sen kiinnitysmaksu on 242,85 euroa ja yli 130 metriä, sen kiinnitysmaksu on 486,04 euroa. (Port of Helsinki price list 2013, 11; Port of Tallinn port charges and fees 2013, 8; Stockholm hamnar 2013e.)

Taulukko 10. Satamien sijoitukset merenkulun ja satamapalvelumaksujen määrässä

Sijoitus	Merenkulun ja satamapalvelumaksujen edullisuus
1.	Tallinna
2.	Tukholma & Pietari
3.	Helsinki

Helsinki sijoittui viimeiseksi verrattaessa satamapalveluiden ja merenkulun maksuja. Tukholma ja Pietari jakoivat toisen sijan. Edullisinta merenkulku ja satamapalvelut ovat Tallinnassa. (Taulukko 10.)

### 5.3 Neuvontapalvelut ja varustamoiden järjestämät retket kohdekaupungeissa

Vertailukaupunkien neuvontapalveluita ja varustamoiden järjestettyjä retkiä arvioitaessa mittarina toimii niiden saatavuus. Mitä enemmän palveluita ja aktiviteetteja on saatavilla, sitä parempi kilpailukyky vertailukaupungilla on.

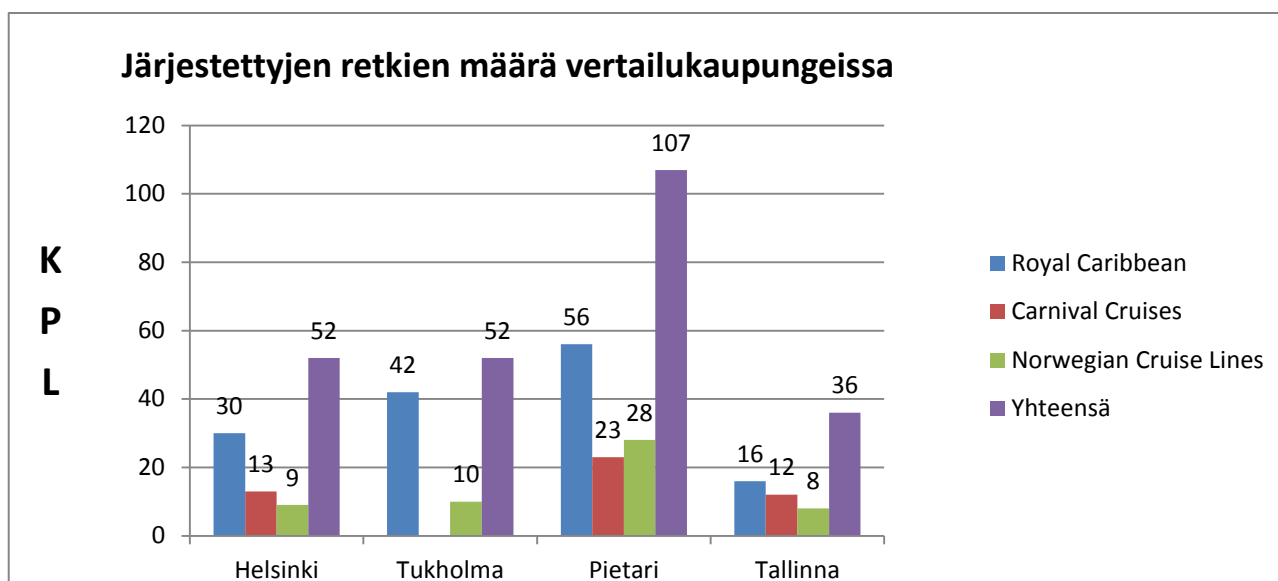
Risteilymatkustajien päästyä varsinaiseen keskustaan satamasta saattavat he hyvin usein kaivata apua. Risteilymatkustajien kannalta parasta olisi jos apu löytyisi läheltä, eikä esimerkiksi tietystä osoitteesta kaupungissa, jossa ei vielä osata suunnistaa. Turistineu-

vontaan on tässä vertailussa laskettu kaikki koulutetut oppaat ja infopisteet, liikkuvat ja liikkumattomat.

Jokaisella vertailukaupungilla löytyy vähintään yksi matkailuneuvontakeskus, joka usein sijaitsee keskustassa. Pietarissa keskuksia löytyy kahdeksan eri puolilta kaupunkia, yksi niistä sijaitsee satamassa. Helsingillä ja Tukholmalla toiset matkailuneuvonnat sijaitsevat lentokentällä. Tallinnassa niitä on vain yksi. Jokainen vertailukaupunkien matkailuneuvonnoista tarjoaa myös puhelimella ja sähköpostin välityksellä tapahtuvaa neuvontaa. Kuitenkin Pietari toimii tässäkin edelläkävijänä. Vuonna 2007 perustettu Tourist Helpline-puhelinpalvelu auttaa turisteja kaikissa mahdollisissa pulmissa ympäri vuorokauden ja monella eri kielellä. Vaikkakin muissa vertailukaupungeissa annetaan apua ja neuvoja puhelimitse, mikään vertailukaupungeista ei pääse Pietarin tasolle. Tallinna, Tukholma ja Helsinki ovat muutoin samalla tasolla puhelinneuvonnan suhteen. Suuria eroja ei synny matkaneuvontakeskuksien tarjonnasta. Jokaisesta saa esitteitä, voi tilata lippuja tapahtumiin, saa ostettua kyseisen kaupungin kortin ja kerrotaan yleistä informaatiota kaikista nähtävyyksistä. Helsingillä on tämän lisäksi vielä liikuteltava infokontti, mikä muilta vertailukaupungeilta puuttuu. Se voidaan kuljettaa paikkoihin, joissa turisteja tiedetään olevan paljon tiettyä ajankohtana, kuten esimerkiksi satamaan. Helsingillä on Helsinki Help, ja Pietarilla, City Tourist Angels, jotka ovat niin sanottuja info- feissareita, jotka kiertelevät kaupungilla ja auttavat turisteja mahdollisissa ongelmissa. Tämä on suuri etu Helsingille ja Pietarille, koska silloin apu tulee ihmisten luokse eikä heidän tarvitse lähteä etsimään apua matkailuneuvonnasta. Tallinnasta ja Tukholmasta nämä puuttuvat. (Matkailuneuvonta 2013; Stockholm tourist info 2013; Tourism Tallinn 2013; ISPB 2013.)

Opastetulla retkellä tarkoitetaan risteilyaluksella ennalta varattua, tai viimeistään paikanpäältä hankittua retkeä, jossa on järjestetyt kuljetukset ja opastus mukana. Usein tällaiset retket ovat esimerkiksi kiertoajeluita kaupunkien päänähtävyyksille. Käytännössä retket voivat kuitenkin olla mitä tahansa nähtävyyksien kiertämisestä vesiajeluihin. Kolmen suurimman risteilijävarustamon (Royal Caribbean, Carnival Cruises ja Norwegian Cruise Lines) tarjoamat retket antavat hyvän kuvan ohjattujen aktiviteettien määrästä vertailukaupungeissa. (Shore Excursion 2013.)

Pietarin aktiviteettien tarjonta on suurin, 107 retkellä. Tukholma, 52 retkeä, ja Helsinki, 52 retkeä, ovat selkeästi perässä toisena ja kolmantena. Tukholman lukemaa alentaa kuitenkin se, ettei Carnival Cruises pysähdy Tukholman satamassa. Verrattaessa Tukholmassa pysähtyneiden risteilijöiden tarjontaa Helsinkiin, voidaan sen todeta olevan tarjonnaltaan Helsinkiä suurempi. Tallinna on selkeästi vertailukaupunkien viimeinen, 36 retkellä. Kuviosta 10 voidaan myös todeta, ettei tarjottavien retkien määrä ole riippuvainen risteilymatkustajien määrästä, koska Tallinnalla (440 000 matkustajaa) ja Pietarilla (452 000 matkustajaa) ei ole juurikaan eroa risteilymatkustajissa. (Cruise Baltic 2012l.; Kuvio 10.)



Kuvio 10. Järjestetyt retket (Royal Carribean 2013d-g.; Carnival Cruises 2013.; Norwegian Cruise lines 2013b-e.)

Suurin syy Pietarin selkeästi suurimpaan retkitarjontaan löytyy Pietarin koosta. Pietari on huomattavasti suurempi kaupunki kuin Tukholma, Helsinki tai Tallinna. Samalla se toimii myös Venäjän ainoana porttina Itämerelle. Myös koostaan ja sijainnistaan johtuen risteilyalusten yöpymisajat ovat Pietarissa suuremmat (2 päivää) kuin Helsingissä Tukholmassa tai Tallinnassa (1 päivä). Tämä mahdollistaa pidempien ja useampien retkien järjestämisen, koska risteilymatkustajilla on enemmän aikaa käytettävänä. Muita selittäviä tekijöitä ovat myös Pietarin asema tärkeänä kulttuurikaupunkina ja Pietarin viime vuosien panostus satamainfrastruktuuriin, joka on kasvattanut risteilymatkustajaliikenteen määrää. (Passenger Port St. Petersburg 2013.)

Tukholmaan voidaan soveltaa samaa ajattelumallia Helsinkiin verrattaessa kuin Pietarin tapauksessa muihin kaupunkeihin. Vaikkakin Tukholma ja Helsinki ovat pinta-alaltaan lähes yhtä suuria, asuu Tukholmassa kuitenkin noin 250 000 asukasta enemmän. Järjestettyjen retkien suurempaan määrään Tukholmassa Helsinkiin verrattaessa vaikuttaa myös Tukholman vanha ja rikas historia. Tukholman vanha kaupunki, saari-rykelmästä koostuva keskusta-alue, lukemattomat museot ja aktiivinen kulttuuritarjonta mahdollistavat laajemman joukon aktiviteetteja. Suurta eroa ei kaupunkien välillä kuitenkaan ole ja Helsingin onkin hyvä pitää Tukholmaa mittarina omalle onnistumiselleen risteilymatkustajien aktiviteettitarjontaa arvioitaessa. (Nordstat 2013.)

Selkeästi vähiten ohjattua aktiviteettitarjontaa on Tallinnassa. Vertailukaupungeista Tallinna on selkeästi pienin, jolla on suuri vaikutus tarjonnan määrään. Myöskään Tallinnan varsinaisen keskusta alueen ulkopuolella ei ole aktiviteetteja tarjolla. Tallinna on myös vertailukaupungeista viimeisimpänä itsenäistynyt Neuvostoliiton hajoamisen yhteydessä, joten sen oma historia ja kulttuuri ovat vielä tuoreita. Tallinnan kehitys aktiviteettien osalta on kuitenkin parantumassa, mutta nämä muutokset tulevat viemään aikaa.

Taulukko 11. Satamien sijoitukset turistineuvonnan ja järjestettyjen retkien saatavuudessa

Sijointus	Neuvontapalveluiden paras saatavuus	Järjestettyjen retkien paras saatavuus
1.	Pietari	Pietari
2.	Helsinki	Tukholma
3.	Tukholma	Helsinki
4.	Tallinna	Tallinna

Kuten taulukosta 11 voidaan havaita, on Helsinki sijoittunut hyvin neuvontapalveluiden saatavuutta vertailtaessa. Helsinki panostaa turistineuvontapalveluihin paljon, ja se näkyy palveluiden saatavuudessa. Pietari sijoittui ensimmäiseksi, Helsinki toiseksi, Tukholma kolmanneksi ja Tallinna viimeiseksi. Järjestettyjen retkien paras saatavuus oli

Pietarissa, sitten Tukholmassa, sen jälkeen Helsingissä ja viimeisenä Tallinnassa. (Taulukko 11.)

#### **5.4 Ankkuripaikkojen etäisyydet kaupunkien keskustoista ja matkustajaterminaalien palvelut**

Ankkuripaikkojen etäisyys kaupunkien keskustoista on kilpailukykyyn vaikuttava tekijä. Mitä pienempi etäisyys on, sitä nopeammin risteilymatkustajat pääsevät keskustaan, joka puolestaan parantaa kohdekaupungin kilpailukykyä. Matkustajaterminaalipalveluita mitattaessa, mittarina toimii niiden saatavuus.

Vertailukaupunkien satamien sijainneissa on pieniä eroja. Tallinnassa ja Helsingissä alukset pääsevät ankkuroimaan suoraan kaupungin sydämeen. Tukholmassa ankkurointisatama riippuu aluksen koosta. Isoimmat alukset joutuvat ankkuroimaan kauemmaksi keskustasta satamien tilan puutteen takia. Pietarin satama sijaitsee noin 20 minuutin bussimatkan päässä kaupungin keskustasta. Jokaisesta satamasta on tarjolla myös julkisen liikenteen vaihtoehto keskustaan ja risteilyvarustamot tarjoavat maksua vastaan yhteiskuljetuksia keskustoihin.

Satamien palveluissa risteilymatkustajille ei löydy mittavia eroja. Kahvila ja pieni matkamuistomyymälä löytyy jokaisesta, mutta ilmainen WIFI- yhteys puuttuu esimerkiksi Tallinnasta. Paras vertailuasema on Pietarilla, jonka satama on valmistunut 2011 ja sieltä löytyy turisti-info- piste, pankkiautomaatteja ja muita matkustajien tarvitsemia palveluita. Pietarin on tarkoitus tehdä satama-alueesta turisteille houkutteleva ajanviettopaikka, mutta vielä tässä tavoitteessa ei ole onnistuttu. Helsingin asema vertailussa on Pietarin jälkeen hyvä. Tallinnan sataman puutteet ja Tukholman epämääräinen taksiliikenne kääntävät pienen edun Helsingille. Kuitenkaan merkittäviä eroja ei vertailtaessa synny ja jokaisen vertailukaupungin tulisi panostaa myös satamiensa palveluihin huomattavasti enemmän (Cruise Critic 2013a-d.)

Taulukko 12. Sijoitukset ankkuripaikkojen läheisyydessä keskustasta ja matkustajaterminalien palveluissa

Sijointus	Ankkuripaikkojen lyhyin etäisyys keskustasta	Matkustajaterminalien palveluiden paras saatavuus
1.	Tallinna	Pietari
2.	Helsinki	Helsinki
3.	Tukholma	Tukholma
4.	Pietari	Tallinna

Taulukon 12 perusteella voidaan todeta, Helsinki on sijoittunut hyvin verrattaessa ankkuripaikkojen etäisyyksiä ja matkustajaterminalien palveluita. Ankkuripaikkojen lyhyin etäisyys keskustasta oli Tallinnassa, sitten Helsingissä, jonka jälkeen Tukholmassa ja pisin etäisyys oli Pietarissa. Matkustajaterminalien palveluiden saatavuudessa Pietari sijoitui ensimmäiseksi, Helsinki toiseksi, Tukholma kolmanneksi ja Tallinna viimeiseksi. Kummassakin vertailukriteerissä Helsinki on sijoittunut toiseksi, ja nämä tekijät ovatkin yksi Helsingin vahvuuksista risteilykaupunkina. (Taulukko 12.)

### 5.5 Risteilykaupunkien tärkeimmät nähtävyydet

Vertailtaessa kaupunkien nähtävyyksiä, mittarina toimii niiden vetovoimaisuus ja määrä. Mitä enemmän kaupungilla on vetovoimaisia nähtävyyksiä, sitä paremmaksi sen kilpailukyky muodostuu.

Suuren kokonsa ansiosta Pietarissa on vertailukaupungeista eniten nähtävyyksiä. Pietarista löytyy valtava määrä museoita ja yksi suosituimmista nähtävyyksistä onkin Eremitaasi museo. Eremitaasi museo on yksi maailman suurimmista museoista, joka pitää sisällään eri aikakausien ja eri taiteilijoiden kuten Da Vincin ja Rembrandtin tuotoksia. Toinen suosittu nähtävyys on Pietari-Paavalin linnoitus ja sen vieressä sijaitseva katedraali, jonne on haudattu kaikki Venäjän keisarit. Kaiken kaikkiaan Pietari tarjoaa suurimpina nähtävyyksinään arkkitehtuuria, kulttuuria ja historiaa. (Go East 2013a-b.)



Tukholman vaikuttavin nähtävyys risteilymatkustajille on vanhan kaupungin alue, joka sijaitsee aivan Tukholman keskustassa. Kapeat kadut ja historiaa henkivä ilmapiiri tekevät siitä Tukholman kävijän pakollisen vierailukohteen. Vasa–museo, jossa on kunnostettu 1600-luvun sotalaiva, on myös yksi matkailijoiden suosikki paikoista. Tukholmassa sijaitsee myös maailman suurin ulkoilmamuseo, Skansen. Se sisältää yli 150 erilaista kulttuurishistoriallista rakennusta ja eläintarhan. Suosittuja nähtävyyksiä ovat myös Kuningaanlinna, Kaupungintalo, modernin taiteen museo ja Kansallismuseo. (Cruise Baltic 2013b. )

Tallinna on kooltaan pieni, mutta se sisältää myös ainutlaatuisia nähtävyyksiä risteilymatkustajalle. Tallinnan keskusta ja ennen kaikkea sen vanhan kaupungin alue on itsessään jo nähtävyys. Se on ollut UNESCON maailmanperintölistalla vuodesta 1997 parhaiten säilyneenä pohjoiseurooppalaisena kaupunkina. Suosituimpia itse kaupungin arkkitehtuurin ohella, on Pyhän Olavin kirkko. Sen erottaa korkeasta kirkontornista, joka oli 1800-luvulle saakka maailman korkein rakennus. Muita suosittuja nähtävyyksiä ovat Kaupungintalo ja Kaupungintalon apteekki, joka on Euroopan vanhin toimiva apteekki. Tallinnasta löytyy myös museoita, mutta maailman tai Euroopan mittakaavassa ne eivät ole merkittäviä. (Cruise Baltic 2013c.)

Helsingin tiiviin keskustan ansiosta sen suurimmat nähtävyydet ovat lähellä toisiaan. Yksi Helsingin tunnetuimmista nähtävyyksistä on Helsingin Tuomiokirkko ja sen edessä oleva Senaatintori. Myös kallion sisään rakennettu Temppeliaukion kirkko on matkailijoiden suosiossa sen ainutlaatuisuuden vuoksi. Tunnetuin Helsingin nähtävyyksistä on kuitenkin Kauppatori. Markkina-aikaan täynnä ihmisiä parveileva tori, josta saa paikallisia kuin ulkomaalaisiakin tuotteita. Se onkin jokaisen Helsingin matkaajan ”pakko nähdä”-vierailukohde. Suosittu nähtävyys, joka on lyhyen matkan päässä veneajolla keskustasta, on Suomenlinna. Suomenlinna on saari, jonka linnoitus ja sen ympäristö kuuluvat UNESCON maailmanperintölistaan. Helsingistä löytyy museoita kuten Ate-neum ja Kiasma. (Cruise Baltic 2013d.)

Taulukko 13. Sijoitukset kaupunkien vetovoimaisten nähtävyyksien määrässä

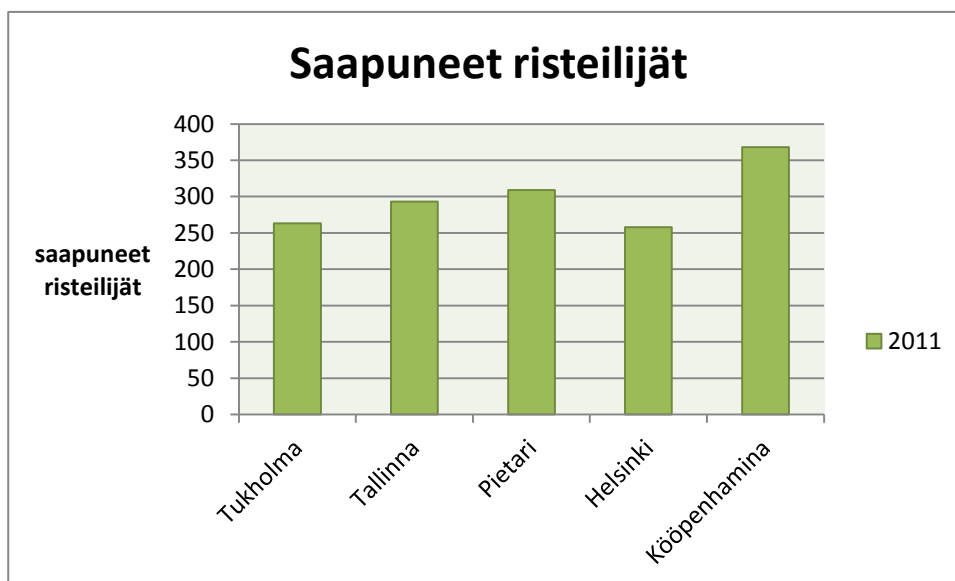
Sijoitus	Eniten vetovoimaisia nähtävyyksiä
1.	Pietari
2.	Tukholma
3.	Helsinki
4.	Tallinna

Taulukosta 13 voidaan havaita, että eniten vetovoimaisia nähtävyyksiä on Pietarissa, sen jälkeen Tukholmassa, sitten Helsingissä ja vähiten niitä on Tallinnassa. Pietarilla ja Tukholmalla on enemmän vetovoimaisempia nähtävyyksiä kuin Helsingillä. Helsinki sijoittuu tässä vertailukohdassa paremmin kuin Tallinna, mutta silti sen kilpailuasema vetovoimaisia nähtävyyksiä verrattaessa ei ole vahva. (Taulukko 13.)

### 5.6 Matkustajamäärät, saapuneet alukset sekä turnaroudit

Yhtenä kohdekaupungin kilpailukyvyyn mittarina voidaan käyttää matkustajamääriä, saapuneita aluksia sekä turnaroudeja. Mitä enemmän kohdekaupunki näitä omaa, sitä parempi sen sijoitus on.

Helsinkiin saapuneiden risteilyalusten määrä oli 258 vuonna 2011. Määrä nousi 4,5 prosenttia vuodesta 2010 ja sen ennustetaan kasvavan 8,9 prosenttia vuoteen 2012 mennessä. Suosituin satama oli Kööpenhamina (368), sen jälkeen järjestyksessä Pietari (309), Tukholma (263), Tallinna (293) ja Helsinki (258). (Cruise Baltic 2012e.) Tukholmaan sekä Tallinnaan vierailevien risteilyalusten määrän ennustetaan kasvavan 2,4–4,2 prosenttia vuoteen 2012 mennessä. Kasvu oli vuonna 2011 Tukholman osalta 0,8 prosenttia ja Tallinnan osalta 5,0 prosenttia. Pietarin alusten määrä kasvoi vuonna 2011 1,6 prosenttia, ja määrän ennustetaan laskevan 1,5 prosenttia vuoteen 2012 mennessä. (Kuvio 11.)



Kuvio 11. Saapuneet risteilijät (Cruise Baltic 2012f.)

Verrattaessa saapuneiden alusten määriä vuonna 2011, Helsinki sijoittuu huonoiten. Pietari sijoittuu ensimmäiseksi, Tukholma toiseksi, Tallinna kolmanneksi ja Helsinki neljänneksi. Helsingin ja Tallinnan ero oli 35 alusta.

Saapuneiden alusten lisäksi satamia verrataan myös saapuneiden matkustajien määrissä. Risteilymatkustaja on henkilö, joka on ostanut risteilymatkan sisältäen usean vierailun eri satamissa tai kohteissa. Jokaisessa eri satamassa risteilymatkustaja lasketaan satamassa vierailleeksi matkustajaksi. Jos risteilymatkustaja yöpyy aluksella seitsemän yötä ja vieraillee viidessä satamassa tai kohteessa hänet lasketaan turistiksi (Cruise Baltic 2012g.) Tässä raportissa käsittelemme satamassa vierailleiden matkustajien määriä. Helsingissä vieraili 385 000 risteilymatkustajaa vuonna 2011, joka oli viidenneksi eniten muihin Itämeren suosituimpiin satamiin verrattuna. Määrän kasvu oli 12,2 prosenttia vuodesta 2010 ja sen uskotaan kasvavan vuodesta 2011 vuoteen 2012 mennessä 1,3 - 5,9 prosenttia. Suurin matkustajamäärä vuonna 2011 oli Kööpenhaminassa 819 000. Sen jälkeen järjestyksessä, Pietari 472 000, Tukholma 452 000, Tallinna 437 517 ja Helsinki 385 000. Tukholman sekä Pietarin matkustajamäärien ennustetaan jatkavan kasvuaan 1,3-1,59 prosenttia vuoteen 2012 mennessä. Tukholman matkustajamäärä kasvoi vuonna 2011 8,9 prosenttia ja Pietarin 10,4 prosenttia. Tallinnan matkustajamäärän ennustetaan puolestaan vähentyvän 1,7 prosenttia vuodesta 2011 vuoteen 2012 mennessä. Määrä kasvoi vuonna 2011 12,2 prosenttia. (Cruise Baltic 2012h.)

Helsingin sataman mukaan kesällä 2013 voi parhaimmillaan saapua jopa 400 000 matkustajaa. Mahdollisuudet uusiin ennätyksiin koetaan hyvinä, joskin peruutuksia voi vielä tulla. Edellisenä huippuvuonna 2008 Helsingissä kävi 270 alusta. Viime kesän suurin risteilymatkustajien kansallisuusryhmä olivat saksalaiset. Seuraavaksi suurin kansallisuusryhmä olivat pohjoisamerikkalaiset ja britit. Espanjalaisia ja italialaisia oli selkeästi aikaisempaa vähemmän. Kesällä 2013 moni risteilyalus vierailee ensikertaa Helsingissä. Näitä aluksia ovat: Norwegian Star, AIDAMar, Ocean Dream, Costa neoRomantica ja Adventure of the Seas. (Port of Helsinki 2013c.)

Verrattaessa matkustajamääriä vuonna 2011, Helsinki sijoittuu tässäkin osa-alueessa huonoiten. Pietari sijoittuu ensimmäiseksi, Tukholma toiseksi, Tallinna kolmanneksi ja Helsinki viimeiseksi. Helsingin ero ensimmäisenä olevaan Pietariin on 87 000 matkustajaa.

Taulukko 14. Kansainvälinen risteilyliikenne Helsingissä (Helsingin matkailun tunnuslukuja II/2013.)

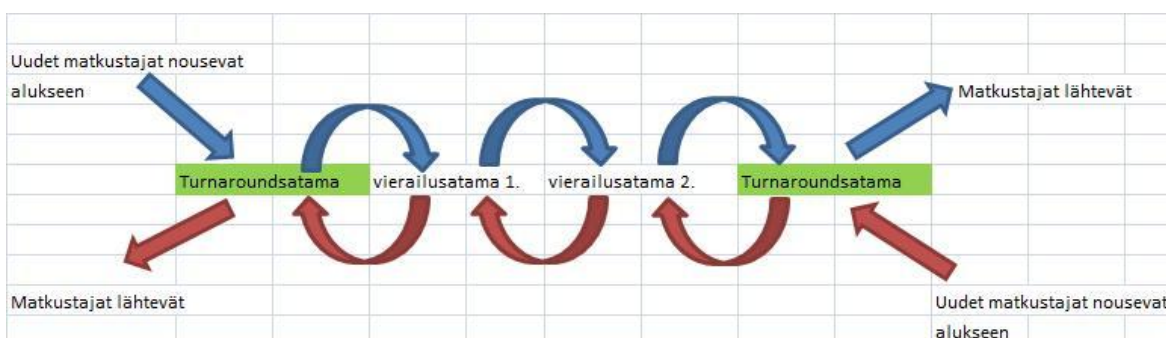
Kansainvälinen risteilyliikenne Helsingissä				
Vuosi	Aluksia	Muutos	Matkustajia	Muutos
2001	190	-7 %	148000	+6 %
2002	186	-7 %	130000	-12 %
2003	191	+3 %	161000	+24 %
2004	208	+9 %	195000	+22 %
2005	247	+19 %	240000	+23 %
2006	259	+5 %	270000	+12 %
2007	238	-8 %	260000	-4 %
2008	270	+13 %	360000	+38 %
2009	263	-3 %	360000	0 %
2010	247	-6 %	344000	-4 %
2011	258	+4 %	385000	+12 %
2012	265	+3 %	368000	-4 %

Helsingissä vierailleiden aluksien määrä on noussut tasaisesti vuodesta 2002 lähtien lukuun ottamatta vuosia 2007, 2009 ja 2010. Matkustajamäärät ovat nousseet huikasti

verrattaessa vuotta 2001 (148 000) ja 2012 (368 000). Matkustajamäärät ovat myös nousseet tasaisesti vuodesta 2002 lähtien pois lukien vuodet 2007, 2010 ja 2012. Ennätys vierailteiden alusten määrässä tehtiin vuonna 2008 (270 alusta) ja ennätys matkustajamäärissä tehtiin vuonna 2011 (385 000 matkustajaa). (Taulukko 14.)

Saapuneiden alusten ja matkustajamäärien lisäksi verrataan myös satamien turnaroundeja. Turnaroundit kattavat myös osittaiset turnaroundit, joissa vähintään 25 prosenttia aluksen matkustajista lähtee uusien matkustajien tullessa tilalle. (Cruise Baltic 2012i.)

Kuviossa 12 havainnollistetaan turnaround- sekä vierailusatamia.



Kuvio 12. Turnaround-satamat

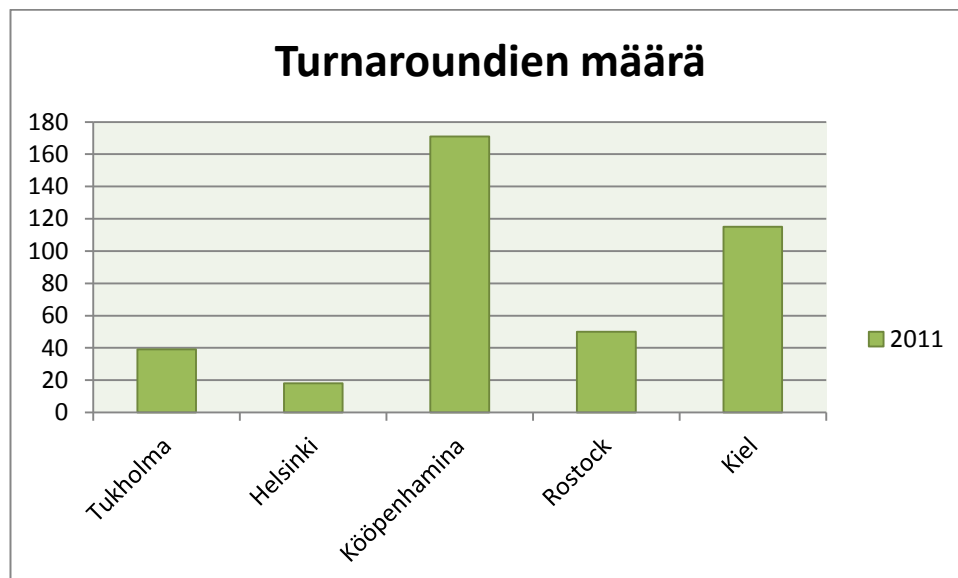
Helsinkiin tehtiin turnaroundeja 18 vuonna 2011, joka oli 14,3 prosenttia vähemmän vuoteen 2010 verrattuna. Helsinkiin tehtävien turnaroundien määrän uskotaan laskevan vuodesta 2011 vuoteen 2012 mennessä jopa 72,2 prosenttia (18:sta turnaroundista 5:en turnaroundiin). (Cruise Baltic 2012j.)

Turnaround-satamaksi päästäkseen tulee sataman omata tarvittava logistiikka matkustajien sekä tavaroiden kuljettamiseen sekä tarjota laajalti palveluita maissa.

Vierailusatamilla ei välttämättä ole esimerkiksi tarjota ankkuripaikkaa suurimmille risteilijöille tai kaikkia haluttuja palveluita maissa. Satamien tulee niin sanotusti ”myydä itsensä” varustamolle päästäkseen turnaround-satamaksi. Varustamoiden operatiivinen johto päättää loppukädessä, onko satamalla tarpeeksi kapasiteettia oman risteilijänsä vastaanottamiseen, ja onko satamakaupunki esimerkiksi tarpeeksi vetovoimainen kohde.

(Wolrdcruise 2003.)

Suosituin turnaround-satama vuonna 2011 oli Kööpenhamina (171), sen jälkeen järjestyksessä Kiel (115), Rostock (50), Tukholma (39) ja Helsinki (18). Tukholman turnaroundien määrä kasvoi vuodesta 2010 vuoteen 2011 25,8 prosenttia, ja vuoteen 2012 mennessä sen määrän uskotaan kasvavan vielä 17,9 prosenttia. (Kuvio 13.)



Kuvio 13. Turnaroundit (Cruise Baltic 2012k.)

Tukholman ja Helsingin ollessa turnaround-satamia, on lentokentän etäisyydellä satamasta merkitystä. Tukholman satamien ja turnaround-lentokenttä Arlandan etäisyys toisistaan on noin 40 km. (Google maps 2013b.) Matkustaja voi valita kulkuvälineekseen lentokentältä satamaan esimerkiksi paikalliset bussit, lähi- tai kaukoliikennejunat, taksin, lentokenttäbussin tai nopean Arlanda express lentokenttäjunan, joka taittaa matkan noin 20 minuutissa ja on noin puolet nopeampi muihin kulkuvälineisiin verrattuna. (Visit Sweden 2013a.)

Helsingin satamien ja Helsingin lentokentän välinen etäisyys on noin 25–30 kilometriä. matka taittuu nopeimmin taksilla, mutta matkustaja voi valita kulkuvälineekseen myös bussin. Heinäkuussa 2015 matkan lentokentältä Helsingin keskustaan voi matkustaa myös junalla. Liikenneviraston työn alla oleva Kehärata-hankkeen tulisi olla silloin valmis. Kehäradalla liikennöivät junat ovat kaupunkiliikenteeseen suunniteltuja junia, jotka kulkevat ruuhka-aikoina 10 minuutin vuorovälillä molempiin suuntiin. Matka Helsingistä lentoasemalle taittuu puolessa tunnissa. (Liikennevirasto 2012.)

Helsingin satama ja lentokenttä muodostavat yhdessä Helsinki Home Port partnersin. Sen tarkoituksena on pyrkiä tarjoamaan esteetöntä palvelua ja laajaa kokemusta Helsingistä turnaround-satamana. Palvelukonsepti on suunniteltu risteilymatkustajien tyytyväisyyttä ajatellen. (Port of Helsinki home port partners 2013.)

Vertailtaessa turnaroundeja vuodelta 2011, Tukholma sijoittuu ensimmäiseksi ja Helsinki toiseksi. Turnaroundeja ei tehty yhtään Tallinnaan tai Pietariin, koska ne eivät ole turnaround -satamia.

Taulukko 15. Sijoitukset saapuneissa aluksissa, matkustajamäärissä ja turnaroundeissa

Sijoitus	Saapuneet alukset	Matkustajamäärät	Turnaroundit
1.	Pietari	Pietari	Tukholma
2.	Tukholma	Tukholma	Helsinki
3.	Tallinna	Tallinna	
4.	Helsinki	Helsinki	

Helsinki sijoittui viimeiseksi kaikissa kategorioissa. Pietari saapuneet alukset sekä matkustajamäärät olivat vertailtavista kaupungeista korkeimmat. Turnaroundeja vertailtaessa Tukholma sijoittui ensimmäiseksi ja Helsinki toiseksi. Tallinnaa ja Pietaria ei voida verrata, koska ne eivät ole turnaround-satamia. (Taulukko 15.)

## 5.7 Tulosten yhteenveto

Taulukko 16. Tulosten yhteenveto

Kriteerit	Tukholman pisteet	Tallinnan pisteet	Helsingin pisteet	Pietarin pisteet
Ankkuripaikat	2	4	3	1
Alusten maksimikoot	3	2	1	2
Jätteidenkäsittely kapasiteetti	1	3	2	3
Infrastruktuurin ke- hitys	2	4	3	1
Merenkulun ja sata- mapalveluiden maksut	2	1	3	2
Neuvontapalvelut	3	4	2	1
Retket	2	4	3	1
Ankkuripaikkojen etäisyys	3	1	2	4
Matkustajaterminaali- palvelut	3	4	2	1
Nähtävyydet	2	4	3	1
Saapuneet alukset	2	3	4	1
Saapuneet matkusta- jat	2	3	4	1
Yhteensä	27	37	32	17



Taulukkoon 16 on yhdistetty jokaisen esitellyn vertailukriteerin sijoitus- taulukot. Sijoitus on verrannollinen kaupungin pistemäärään. 1. sija tarkoittaa siis yhtä pistettä, 2. sija kahta ja niin edelleen. Pistemäärien yhteenlaskettu summa kertoo puolestaan kaupungin kokonaissijoituksen. Mitä enemmän kaupungilla on pisteitä, sen huonompi sen kokonaissijoitus on ja toisinpäin. (Taulukko 16.)

Tässä tutkimuksessa Pietari sijoittui ensimmäiseksi, eli parhaaksi vertailukaupungeista pistein 17. Toiseksi sijoittui Tukholma pistein 27, kolmanneksi Helsinki pistein 32 ja viimeiseksi Tallinna pistein 37. Pietari omaa suhteellisen suuren välimatkan muiden pisteisiin nähden, kun taas Tukholman, Tallinnan ja Helsingin pisteytykset ovat lähes samaa luokkaa. Helsingin sijoitus ei ole paras, eikä huonoin. Helsinki omaa selkeitä vahvuuksia, mutta mahdollisuuksia kehittämiseen löytyy paljolti. (Taulukko 16.)

Taulukossa 16 ei olla huomioitu turnarundeja, koska niiden huomioiminen lisäisi Helsingin ja Tukholman pisteitä huonontaan kummankin sijoitusta. (Pietari ja Tallinna eivät ole turnaround-satamia). Turnarundeista voidaan kuitenkin mainita, että Tukholman sijoitus on Helsinkiä parempi niitä vertaillessa.

## 6 Pohdinta

Tämän tutkimuksen tarkoitus oli määrittää Helsingin kilpailuasemaa Itämerellä käyttäen tiettyjä vertailukriteereitä. Risteilymatkailu on kasvava matkustusmuoto ja Helsingin on tärkeää pysyä mukana kovenevassa kilpailussa. Pohdinta- luvussa käsitellään tulosten yhteenveto ja niitä peilataan tietoperustaan. Luvussa analysoidaan myös tulosten luotettavuutta, esitetään kehitysideat, jatkotutkimusehdotukset ja käydään läpi tutkimuksen tekijöiden omaa oppimista ja tutkimuksen prosessin kulkua.

### 6.1 Helsingin kilpailuasema Tallinnaan, Tukholmaan ja Pietariin nähden

Helsingin kilpailuasema infrastruktuurin ja sen kehittämisen osalta on suhteellisen hyvä. Kaikissa vertailtavissa satamissa on panostettu infrastruktuurin uusimiseen ja sen kehittämiseen. Kehittäminen onkin tarpeen, jotta satamat pystyvät vastaamaan yhä kasvavan risteilymatkailun kysyntään ja yhä kasvavien risteilyalusten tarpeisiin. Helsingin satamalla ei ole rajoitettua aluksien maksimi leveyttä tai pituutta, toisin kuin kaikilla muilla tutkimuksen satamilla. Esimerkiksi Tukholman etuna nähdään sen kaunis saaristo, mutta se koetaan samalla myös haittana aluskokoja mietittäessä. Tukholman sataman maksimi leveys- sekä pituusrajoitukset ovat tutkimuksen satamista rajoitetuimmat. Tässä kategoriassa Helsinki sijoittui sijalle yksi, oman parhaimmat puitteet alusten vastaanottamiseen mietittäessä alusten kokoja. Helsinki omaa toiseksi kattavimman jätteiden käsittelykapasiteetin muihin risteilykaupunkeihin nähden. Ainostaan Tukholmalla on Helsinkiä kattavampi kapasiteetti.

Helsinki sijoittui kolmanneksi mitattaessa ankkuripaikkojen määrää kilpailutekijänä. Eniten ankkuripaikkoja on Pietarissa, sen jälkeen Tukholmalla. Sijoitus on siis kohtalainen. Helsingin sataman ankkuripaikkojen kanssa saattaa tulla tulevaisuudessa haasteita, koska Länsisatamasta poistettavat ankkuripaikat poistuvat aikavälillä 2017–2018 ja niiden tilalle rakennetaan vain yksi ankkuripaikka Hernesaareen, joka valmistuu oletettavasti vasta vuonna 2020. (Helsingin risteilykoordinaattori 8.3.2013d.)

Helsinkiin ja Tallinnaan saapuvat alukset ankkuroivat suoraan kaupungin sydämeen, toisin kuin Tukholmassa ja Pietarissa. Tukholmassa vain pienimmät alukset pystyvät

ankkuroimaan kaupungin läheisyyteen, suurimmat alukset puolestaan ankkuroivat kauemmas sataman ahtauden takia. Pietarista löytyy uusi, vastarakennettu matkustajasatama, mutta se sijaitsee kauimpana kaupungin keskustasta verrattuna tutkimuksen muihin kaupunkeihin. Mitattaessa ankkuripaikkojen läheisyyttä kaupungin keskustasta, Helsinki sijoittui sijalle kaksi. Sijalle yksi sijoittui Tallinna.

Matkustajasatamiin liittyen Tukholma ja Pietari ovat ottaneet edistysaskeleen parantaessaan satamiensa infrastruktuuria. Helsinki seuraa kuitenkin perässä Sataman osien kehittämishajelmalla, johon on määritetty toimenpiteitä vuoteen 2022 asti. Infrastruktuurin kehittämisen kategoriassa Helsinki sijoittui sijalle kolme. Tukholma ja Pietari olivat tässä kategoriassa Helsinkiä edellä.

Infrastruktuuriin liittyen kehärata-hanke on myös positiivinen askel eteenpäin. Vaikkei hanke suoraltaan liity sataman infrastruktuurin kehittämiseen, on sillä silti vaikutusta ajateltaessa turnaround-matkustajia. Monissa Euroopan pääkaupungeissa on toimiva junaliikenne lentokentiltä kaupungin keskustaan, joka nopeuttaa ja helpottaa matkustajien siirtymistä satamiin. Turnaround-matkustajiin liittyen, Helsingin etu on myös sen lentokentän läheisyys satamasta. Tukholmassa sataman etäisyys sen lentokentästä on yli 40 kilometriä, kun taas Helsingin etäisyys sen lentokentästä on vain 25 kilometriä.

Helsingin kilpailuasema koskien merenkulun maksuja on suhteellisen heikko. Tämä johtuu pääosin korkeista väylämaksuista. Varustamot, jotka ankkuroivat Tukholmassa, Tallinnassa ja Pietarissa eivät välttämättä pysähdy Helsingissä korkeiden väylämaksujen takia. Väylämaksut muissa tutkimuksen satamissa voivat olla jopa viisi kertaa pienemmät verrattuna Helsingin hintoihin.

Satamamaksuissa on paljon eroja. Esimerkiksi Tukholmassa matkustajamaksu risteilijälle per matkustaja on 3,6 euroa, mutta Tallinnassa ja Helsingissä se on alle kaksi euroa. Risteilijöiden kiinnitysmaksu riippuu alusten koosta, mutta yleisesti ottaen pienimmät hinnat ovat Tallinnassa, sitten Helsingissä ja kalleimmat Tukholmassa. Pietarin matkustaja- ja satamamaksuista ei löytynyt tähän tutkimukseen tietoja. Jättemaksuja koskien Tallinnassa on selkeästi edullisimmat hinnat, tämän jälkeen edullisinta on Helsingissä ja kalleinta on Tukholmassa ja Pietarissa. Satamamaksuja mitattaessa Helsinki sijoittui

huonoiten, tämä johtuu suurista väylämaksuista, jotka ovat yksi kilpailukykyä selvästi alentavista tekijöistä.

Helsingin sataman viestintä- ja risteilyliikenteen kehittämistä vastaavan mielestä Helsingin satama ei ole kallis koskien satamamaksuja, riippuen kuitenkin siitä, mitä vertaillaan. Jotkut satamat veloittavat toisesta palvelusta enemmän kuin toiset ja päinvastoin. Hinnastoja vertaillessa ei ole yksitoikkoista vastausta siitä, mikä satamista omaa edullisimmat hinnat, koska vertailukohtia on monia. (Helsingin sataman viestintä- ja risteilyliikenteen kehittämisen vastaava 6.5.2013.) Vaikka jotkin satamamaksut saattavat olla Helsingissä edullisemmat kuin muissa vertailukaupungeissa, väylämaksujen suuruus tekee Helsingin kilpailuasemasta suhteellisen heikon.

Helsingin asema vertailukaupunkeihin nähden on hyvä mietittäessä neuvontapalveluita kohdesatamissa. Vaikkakaan se ei pysty määrällisesti kilpailemaan Pietarin kanssa esimerkiksi matkaneuvontakeskuksien lukumäärästä, on sillä paljon asioita mitä Tallinnalla ja Tukholmalla ei ole. Eritoten liikuteltava kontti on loistava idea Helsingiltä ja se luo ainakin mahdollisuuden tuoda infopalvelut lähelle risteilymatkustajia. Helsingin ei kannata välttämättä perustaa satamaan varsinaisesti omaa pistettä, vaan pyrkiä saamaan infokontti paikalle risteilylaivojen päivien mukaan. Myös kaduilla olevat Helsinki Helpfeissarit ovat hyvä lisä turistineuvontaan. Ihmisten on huomattavasti helpompaa kysyä feissarilta kuin suunnistaa matkaneuvontakeskukseen tai kysyä ventovieraalta. Kaiken kaikkiaan Helsinki on ottanut risteilymatkustajat ja turistit ylipäätään erittäin hyvin huomioon turistineuvonta asioiden saralla. Aivan Pietarin kantaan Helsinki ei yllä, mutta pärjää huomattavasti paremmin vertailussa kuin Tallinna ja Tukholma. Helsingin tuleekin jatkaa neuvontapalveluiden kehittämistä ja yrittää pysyä innovatiivisena juuri esimerkiksi liikuteltavien infopisteiden muodossa. Helsinki sijoittui toiseksi neuvontapalveluiden saatavuutta mitattaessa. Ainoastaan Pietarilla on Helsinkiä paremmat neuvontapalvelut risteilymatkustajille. Matkustajaterminaalipalveluita mitattaessa Helsinki sijoittui puolestaan toiseksi. Paras saatavuus oli Pietarilla.

Helsingin asema muihin vertailukaupunkeihin nähden on kohtalainen verrattaessa kaupunkien nähtävyyksiä. Helsinki erottuu selkeästi Tallinnaa parempana nähtävyyksien saralla, kuten tekevät myös Tukholma ja Pietari. Tallinna kärsii taas pienuudestaan ja

osittain lyhyestä itsenäisestä historiastaan. Tallinnaan ei ole myöskään saatu luotua mitään maailmankuulua museota tai patsasta. Vertailtaessa Helsingin asemaa Tukholmaan ja Pietariin, jää Helsinki selkeästi niiden molempien taakse. Vaikka Helsingillä on tarjota osittain uniikkeja kokemuksia risteilymatkustajille kuten Tempeliaukion kirkko, se ei vielä riitä nousemaan Tukholman ja Pietarin yläpuolelle vertailussa. Tukholma ja Pietari tarjoavat selkeästi laajemman ja kansainvälisemmän tarjonnan nähtävyyksiä ja museoita, kuten Pietarin maailmankuulu Eremitaasi-museo tai Tukholman perinteikäs Kuninkaalinna. Helsingillä onkin kehitettävää, miten saada kiinni Tukholman ja Pietarin etumatkaa. Helsinki on tällä hetkellä risteilymatkustajalle mukava paikka vieraillla, mutta ilman todellista ”pakko nähdä” nähtävyyttä. Kuopattu Guggenheim- museo olisi ollut juuri tällainen vetonaula, jota Helsinki olisi tarvinnut risteilymatkustajien houkuttelemiseksi. Jos kohdekaupungissa ei ole mielenkiintoisia nähtävyyksiä, ei risteilymatkustaja välttämättä edes astu maihin. Helsinki sijoittui tutkimuksessa tehdyn vertailun perusteella kolmanneksi. Eniten vetovoimaisia nähtävyyksiä oli Pietarilla.

Tutkimuksessa käsiteltyjen kolmen suurimman varustamon opastettuja retkiä tarjotaan selvästi eniten Pietarissa (107). Helsingissä ja Tukholmassa opastettuja retkiä järjestetään yhtä paljon (52). Vähiten opastettuja retkiä on tarjolla Tallinnassa (36). Pietari on vertailukaupungeista kaikista suurin, mikä selittää järjestettyjen retkien suuren määrän. Vertailussa käytetyistä varustamoista Carnival Cruise Lines ei pysähdy Tukholman satamassa, mikä väärentää Tukholmassa tarjottavien retkien määrää negatiivisesti. Voidaan sanoa, että järjestettyjen retkien määrässä Helsinki on kolmantena Pietarin ja Tukholman jälkeen.

Helsingin hintatasoa pidetään keskivertona niin ravintoloiden, retkien kuin tuliaistenkin suhteen. Vertailukaupungeista Pietarissa, Tukholmassa ja Helsingissä on samanlainen hintataso ja Tallinnaa voidaan pitää näistä kohteista kaikista edullisimpana.

Helsinkiin saapui vähiten aluksia ja matkustajia vuonna 2011 verrattuna tutkimuksen muihin satamiin. Helsingille ennustetaan 8,9 prosentin kasvua koskien saapuvia aluksia, kasvua ennustetaan myös Tukholmalle ja Tallinnalle, kun taas Pietarin alusten määrän uskotaan laskevan. Matkustajia määrien ennustetaan kasvavan Helsingissä, Tukholmas-

sa ja Pietarissa, kun taas Tallinnassa määrän uskotaan laskevan. Vuonna 2013 Helsinkiin odotetaan kuitenkin ennätysvuotta risteilijöitä sekä matkustajia koskien.

Turnaroundeja tehtiin selkeästi vähemmän Helsinkiin kuin Tukholmaan vuonna 2011. Helsinkiin tehtävien turnaroundien ennustetaan laskevan vuoteen 2012 mennessä, kun taas Tukholman turnaroundien uskotaan lisääntyvän. Saapuneita aluksia, matkustajamääriä sekä turnaroundeja verrattaessa Helsinki sijoittui huonoiten.

Vertailtavien kriteereiden perusteella voidaan todeta, että Helsingin kilpailuasema risteilykaupunkina on keskiverto. Helsingillä on vahva asema koskien osaa kilpailutekijöistä, kuten sataman saavutettavuutta, sen infrastruktuuria sekä matkustajatytytyväisyyttä maissa. Tällä hetkellä Helsinki on jäljessä matkustajaterminaaleissa ja niiden palveluissa verrattuna Tukholmaan ja Pietariin, mutta suunnitelmat infrastruktuurin parantamiseksi on jo tehty. Helsinki omaa vahvan aseman myös koskien turistien neuvontapalveluita. Satamapalveluita ja niiden hintaa koskien kilpailuasema on suhteellisen hyvä. Varustamojen järjestämien opastettujen retkien määrä Helsingissä on keskitasoa verrattuna muihin vertailtaviin kaupunkeihin ja merenkulun maksuja koskien Helsingin asema on suhteellisen heikko. Helsingin hintatason voidaan myös todeta olevan keskitasoa, kuitenkin hieman Tallinnan hintatasoa korkeampi. Vertailukriteereitä on tässä tutkimuksessa monia ja niiden antaman kokonaiskuvan pohjalta voidaan todeta Helsingin kilpailuaseman olevan keskiverto.

## 6.2 Helsinki – SWOT ja tulevaisuudennäkymät

Nelikenttä analyysiin on koottu Helsingin vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia haastattelujen sekä kirjallisten lähteiden perusteella. (Taulukko 17.)

<b>Strengths, vahvuudet</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– asukkaiden ystävällisyys</li><li>– puhtaus, arkkitehtuuri, turvallisuus</li><li>– vahva osaaminen ja aktiivisuus ympäristöasioissa</li><li>– luotettavuus, sovitut asiat tapahtuvat ajallaan</li><li>– sijainti Pietariin nähden</li><li>– sijainti Itämerellä, jonka risteilymatkailun ennustetaan kasvavan 5 prosentin vuosivauhtia</li><li>– kasvava ja kehittyvä matkailutarjonta</li><li>– turistineuvonta</li><li>– järjestetyt retket</li><li>– laitureiden koot</li></ul>	<b>Weaknesses, heikkoudet</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– ei vetovoimaista nähtävyyttä</li><li>– väylämaksut</li><li>– korkea hintataso</li><li>– lyhyt sesonki</li></ul>
<b>Opportunities, mahdollisuudet</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– erinomaiset lentoyhteydet Aasiaan</li><li>– vetovoimatekijä</li><li>– satamien infrastruktuurin uusiminen</li></ul>	<b>Threats, uhat</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– väylämaksujen nouseminen</li><li>– korkea hintataso</li><li>– rikkidirektiivi</li><li>– ympäristöuhat</li><li>– kiristynyt kilpailu</li></ul>

Taulukko 17. Nelikenttäanalyysi – SWOT

Helsingillä on monia vahvuuksia risteilykaupunkina, joka vaikuttavat positiivisesti sen kilpailuasemaan. Osa vahvuuksista on Helsingille ominaisia, mutta esimerkiksi ympäristötietoisuus ja -osaaminen ovat vahvuus myös Tukholmassa ja esimerkiksi sijainti Itä-

merellä, jossa risteilymatkailun ennustetaan nousevan, on kaikkien Itämeren risteilykaupunkien vahvuus.

Helsingin vahvuuksia ovat asukkaiden ystävällisyys, joka vaikuttaa suoraan matkustajatytytyväisyyteen ja haluun matkustaa Helsinkiin uudelleen. Puhtaus ja arkkitehtuuri ovat myös Helsingin vahvuuksia, joten näistä kannattaa pitää kiinni. Helsinki koetaan turvalisena kaupunkina, vahvana osajana ympäristöasioissa ja luotettavana yhteistyökumppanina. Näistä osa-alueista on myös tärkeää huolehtia, jottei kaupungin maine tulevaisuudessa tahraantuisi. Helsingin on sekä tärkeää pitää kiinni nykyisistä vahvuuksistaan sekä kehittää niitä eteenpäin. Kasvava ja kehittyvä matkailutarjonta on yksi vahvuuksista, jota kannattaa viedä jatkuvasti eteenpäin. Tällöin varustamot kokisivat Helsingin tarpeeksi vetovoimaisena kohteena ja ottaisivat tai pitäisivät sen reiteillään. Risteilyalusten kasvaessa yhä suuremmiksi, voidaan Helsingin sataman etuna nähdä myös sen rajoittamattomat alusten maksimi leveydet ja pituudet.

Helsingissä on niin sanottuja ”info- feissareita”, jotka kiertelevät kaupungilla tuoden avun turistin luokse, sen sijaan, että turistin pitäisi lähteä etsimään esimerkiksi turistineuvontapistettä. Helsinki käyttää myös infokontteja, joita voidaan siirrellä tarpeen tullen esimerkiksi satamien terminaalien läheisyyteen risteilyaluksen saapuessa satamaan. Turistineuvontapalvelut ovat Helsingissä Pietarin jälkeen parhaimmat verrattuna Tallinnaan ja Tukholmaan. Suurimmat varustamot järjestävät kohtalaisesti erilaisia ohjattuja retkiä Helsingissä, joka on myös selkeä vahvuus mietittäessä risteilykohteen palveluita ja aktiviteetteja.

Heikkouksina koetaan jatkuvasti kallistuneet väylämaksut, kaupungin korkea hintataso sekä vetovoimaisen nähtävyyden puuttuminen kaupunkikuvasta. Esimerkiksi Pietarissa sijaitsevan Eremitaasin, kaupungin suosituimman nähtävyyden tapainen vetovoimateki- jä tarvittaisiin Helsinkiin. (Helsingin sataman viestintä- ja risteilyliikenteen kehittämisen vastaava 10.4.2013c.) Tässä tapauksessa heikkous voidaan nähdä myös mahdollisuutena nelikenttäanalyysin näkökulmasta. Helsingin hintataso saattaa olla korkea, joka koetaan heikkoutena. Helsinki voi kuitenkin hyödyntää korkeaa hintatasoa tarjoamalla laadukkaita palveluita ja tuotteita, jotta korkeahinta taso koettaisiinkin hyvänä hintalaatusuhteena, jolloin aihe saa positiivisen tarkoituksen.



Tämän hetkinen risteilysezonki on hyvin lyhyt Helsingin osalta. Sesonki kestää vain huhtikuusta lokakuuhun. Mitä pidemmäksi risteilysezonkia saataisiin tulevaisuudessa, sitä parempia Helsingin satamat tulot olisivat.

Tulevaisuuden mahdollisuutena nähdään erinomaiset lentoyhteydet Aasiaan (Uudenmaanliitto 2007, 12.) sekä Helsingin sataman infrastruktuurin uusiminen. Tukholma ja Pietari ovat ottaneet satamien uusimisessa harppauksen eteenpäin. Myös Helsingin kannattaisi pyrkiä uusimaan infrastruktuuriaan koskien esimerkiksi matkustajaterminaalieja. Kaupungin kehittäminen ja vetovoimatekijöiden lisääminen nähdään Helsingin mahdollisuutena, kuten esimerkiksi Katajanokalle suunnitteilla olevan maailman pyörän ja uimalan rakentaminen vuonna 2014.(Salomaa 2013.; Seuri 2013.)

Heikkouksista hintataso sekä väylämaksut koetaan myös Helsingin uhkina. Väylämaksut ovat olleet tasaisessa nousussa viime vuosien ajan. Väylämaksujen mahdollisesti jatkuvan nousun sekä kaupungin hintatason kovenemisen myötä laivavarustamat saattavat pudottaa Helsingin pois reiteiltään. Rikkidirektiivin voimaantulo vuonna 2015 saattaa vähentää laivaliikennettä Itämerellä. Ympäristöuhat ovat myös uhka Helsingille, mutta myös koko Itämerelle. Jätteiden päästäminen aluksista suoraan Itämereen lisää meren rehevöitymistä, jolloin eliö- sekä kalalajit kuolevat, myrkyllisten sinilevien määrä kasvaa ja merenpohja kuolee, joka saattaa johtaa erilaisiin merenkulun rajoituksiin. Uhkana saattavat olla myös erilaiset ihmisen aiheuttavat ympäristökatastrofit, kuten liian vilkkaasti liikennöidyllä Itämerellä sattuva öljykatastrofi, joka voi johtua alusten törmäämisestä.

Uhkana Helsingille on myös jatkuvasti kiristynvä kilpailu Itämeren alueella. Itämerelle syntyy jatkuvasti uusia mielenkiintoisia risteilykohteita. Pietarin suosio Itämerellä voidaan nähdä myös uhkana, sillä risteilymatkustajat usein budjetoivat enemmän niin sanottuun ”pääkohde- satamaan”.

Oletimme Helsingin kilpailuaseman olevan hieman parempi, joten tulos tuli lievänä yllätyksenä. Mielestämme Helsingin keskivertoisuus johtuu suurimmaksi osin sen korkeista väylämaksuista ja vetovoimaisten nähtävyyksien puuttumisesta. Kyseiset kohdat huonontavat Helsingin kilpailuasemaa risteilykaupunkina. Tutkimus tuo rajattuja vertailukohtia esille ja toivommekin, että niillä on toimeksiantajalle merkitystä.

### 6.3 Tulosten luotettavuus ja pätevyys

Kaikissa tutkimuksissa on hyvä arvioida tulosten luotettavuutta ja pätevyyttä. Tutkimuksen luotettavuutta voidaan määrittellä esimerkiksi sen reliaaбелиudella ja validiudella. Reliaabelius tarkoittaa tutkimuksen tulosten toistettavuutta. Jos sama tutkimus tehtäisiin uudestaan, olisivatko tulokset samanlaisia? Validius puolestaan tarkoittaa tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä on tarkoituskin mitata. (Hirsjärvi ym. 2009, 231.)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa reliaaбелиuden ja validiuden määrittäminen ei ole kuitenkaan yksiselitteistä, sillä tutkimuskohteet ovat yleensä tapauskohtaisia. Laadullisessa tutkimuksessa tapauksia käsitellään ainutlaatuisina ja aineistoa tulkitaan sen mukaisesti. Laadullisessa tutkimuksessa tutkijat luottavat enemmän omiin havaintoihinsa ja kanssakäymisiin haastateltavien kanssa kuin mittausvälineillä hankittaviin tietoihin. Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta lisää tutkijoiden tarkka kertomus siitä, mitä he ovat tutkimuksissaan tehneet ja miten he ovat päätyneet esitettäviin tuloksiin. (Hirsjärvi ym. 2009, 164, 232.)

Tämän tutkimuksen voidaan sanoa olevan reliaaabeli, sillä pohdimme tutkimuksen tuloksia ensin itsenäisesti ja vasta tämän jälkeen käsitelimme tuloksia yhdessä. Tulosten käsittelyn yhteydessä tuli ilmi, että olimme tehneet samanlaisia huomioita ja arvioita Helsingin asemasta Itämeren risteilykaupunkina. Uskomme myös, että jos tekisimme saman tutkimuksen uudestaan haastatellen samoja henkilöitä, saisimme saman tutkimustuloksen.

Tutkimuksen pätevyyttä eli validiutta tulee tarkastella monelta kantilta. Tutkimuksessa on käytetty pääsääntöisesti sekundäärisiä lähteitä, aiempia tutkimuksia ja niistä saatuja tuloksia, joten niihin tulee suhtautua kriittisesti. Sähköpostihaastattelut tehtiin alan ammattilaisille, joten niitä voidaan pitää pätevinä. Haastatteluiden pätevyyttä vähentää kuitenkin se seikka, että kysymysten joukossa oli myös mielipidekysymyksiä joiden tulkinnanvara on moninainen. Suurin ongelma tutkimuksen pätevyyttä arvioidessa on haastatteluiden vähäisyys ja erityisesti Pietaria koskevan tiedon niukkuus. Lähetimme sähköpostihaastatteluita 17 eri henkilölle, joista vain neljä vastasi. Pietarin risteilyam-

mattilaisilta emme saaneet yhtään vastausta. Tutkimuksen toimeksiantajan mukaan, Pietarilla ei ole omaa risteilyvastaavaa, joten tiedon saanti oli hankalaa. Suurin osa Pietarin risteilymatkailuun liittyvistä tiedoista oli venäjäksi ja englanninkieliset aineistot olivat niukkoja.

Tutkimuksen alussa oli tärkeää poistaa omat mielikuvat ja oletukset Helsingin kilpailuasemasta ja keskittyä arvioimaan Helsinkiä tutkimuksen aineiston perusteella. Tutkimuksen alussa päätimme, että haastattelemmme risteilyalan ammattilaisia sähköpostitse, sillä sähköpostihaastattelut ovat ajasta ja paikasta riippumaton sekä nopea haastattelu-  
muoto. Toisaalta, vastaus prosentti oli vain 23,5, joten jälkikäteen ajateltuna esimerkiksi puhelinhaastatteluilla olisimme voineet saada enemmän vastauksia. Tutkimuksessa on käytetty paljon Internet-lähteitä, joka saattaa heikentää tutkimuksen luotettavuutta. Painettuja lähteitä koskien risteilymatkailua löytyy, mutta ne eivät ole yhtä tuoreita kuin Internet-lähteet. Tämän lisäksi tätä tutkimusta koskien oli hyvin haasteellista löytää relevanttia tietoa kirjallisista lähteistä.

Tutkimuksen alussa tuli myös päättää, millä kriteereillä vertaamme Helsinkiä muihin kaupunkeihin. Tutkimuksen ollessa opinnäytetyö tuli se rajat hyvin tarkasti, rajauksissa käytimme apuna toimeksiantajan ja opinnäytetyönohjaajan kommentteja sekä kirjallista aineistoa, jotta saimme tärkeimmät kilpailukytekijät selville. Vertailtavia asioita olisi voinut olla enemmänkin, mutta meidän tuli karsia niistä tälle tutkimukselle tärkeimmät. Toimeksiantaja antoi selkeät kommentit koskien tärkeimpiä kriteereitä, mutta niiden lisäksi tutkimuksessa olisi voitu käsitellä esimerkiksi risteilykaupunkien imagojen vaikutusta niiden kilpailuasemaan. Jos tutkimuksessa oltaisiin vertailu esimerkiksi matkustajatytytyväisyyttä eri kaupungeissa, olisi tulos voinut olla erilainen.

Mielestämme tuloksia voidaan hyödyntää joiltain osin. Tutkimus on kuitenkin jo olemassa olevaa tietoa, joten tuloksia voidaan pitää niin sanottuna ”tietopakettina”. Toivomme, että kehitysideoista on hyöty toimeksiantajalle ja, että niitä voitaisiin hyödyntää tulevaisuudessa.

#### 6.4 Kehitysideat ja jatkotutkimusehdotukset, tulosten sovellusmahdollisuudet

Tulosten perusteella voidaan mielestämme todeta, että Helsinki tarvitsee vetovoimatekijän houkuttelemaan risteilymatkustajia ja varustamoita (vertaa Tukholman Gamla stan ja Pietarin Eremitaasi). Suunnitteilla olevat maailmanpyörä sekä uimala Katajankalle ovat askel eteenpäin kaupungin saamisessa vetovoimaisemmaksi.

Mielestämme Helsingin asemaa turnaround-satamana tulisi kehittää ja vahvistaa. Tämä toisi Helsingille lisää matkailutuloja esimerkiksi ostosten ja hotelliöppymisien kautta. Helsingin tulisi sen pyrkiä saamaan useampi varustamo aloittamaan reittinsä Helsingissä, jotta se voisi hyödyntää hyvät lentoyhteytensä Aasiaan ja tavoittaa tulevaisuuden potentiaaliset risteilymatkustajat. Tutkimuksen tulosten mukaan yksin Kiinassa on jo 300 miljoonaa potentiaalista risteilymatkustajaa.

Tuloksista kävi ilmi, että Helsingin väylämaksut ovat Itämeren korkeimmat, jonka takia monet varustamot eivät vieraile Helsingissä. Mielestämme väylämaksuja tulisi pyrkiä laskemaan.

Pietarin ollessa yksi Itämeren vetovoimaisimmista kohteista, tulisi Helsingin mielestämme pyrkiä yhteistyöhön Pietarin kanssa. Tällä hetkellä Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressitoimistolla ei ole Pietarissa risteilymatkailusta vastaavaa yhteyshenkilöä. Yhteistyö markkinoinnin ja tiedonjaon osalta vahvistaa Helsingin asemaa risteilykaupunkina.

Helsingin tulisi mielestämme myös pyrkiä kehittämään ja uusimaan satamiensa infrastruktuuria. Tutkimuksessa käy ilmi, että Tukholma sekä Pietari ovat edellä Helsinkiä ja Tallinnaa infrastruktuurinsa kehittämisessä. Hernesaareen rakennettava matkustajaterminaali on edistysaskel Helsingille.

Tässä tutkimuksessa on määritetty Helsingin kilpailuasemaa. Jatkotutkimusehdotuksena voisi esimerkiksi tuottaa tutkimuksen Helsingin vetovoimatekijöiden kehittämisestä ja niiden lisäämisestä. Jatkotutkimusaiheena voisi myös toimia esimerkiksi Aasialaiset potentiaalisina Itämeren risteilymatkustajina.

## 6.5 Oma oppiminen ja prosessin kulku

Opinnäytetyöprosessi lähti liikkeelle keväällä 2012. Valitsimme meitä kiinnostavan aiheen tarjolla olevista opinnäytetyöaiheista. Meitä molempia kiinnosti risteilyteema ja Helsingin asema Itämeren risteilykaupunkina. Aiheen valinnan jälkeen osallistuimme opinnäytetyöseminaariin ja tapasimme toimeksiantajan yhteyshenkilön. Opinnäytetyöseminaarin ja toimeksiantajan tapaamisen jälkeen tuli erinäisten työkiireiden ja aikataulu-ongelmien vuoksi pitkä tauko opinnäytetyöprosessissa ja aloitimme työn tekemisen vasta alkuvuonna 2013. Tarkoituksenamme oli valmistua jo joulukuussa 2012, mutta prosessin viivästyessä siirsimme valmistumispäivää kesäkuuhun 2013.

Prosessin lähtiessä käyntiin tapasimme opinnäytetyöohjaajamme ja sovimme jo ensimmäisellä kerralla työn palautuspäivän. Tämä motivoi meitä tutkimuksen tekemisessä ja pääsimme hyvin alkuun. Ensimmäiseksi kirjoitimme tutkimuksen tietoperustan ja tämän jälkeen lähdimme vertailemaan Helsinkiä muihin kohdekaupunkeihin. Tietoperustaan aineistoa oli hyvin saatavilla ja hankaluutena olikin sen rajaus. Mikä olisi relevanttia tälle tutkimukselle? Rajasimme tietoperustan opinnäytetyöohjaajan avustuksella ja lisäsimme sitä tarpeen mukaan myös itse tutkimukseen.

Myös vertailukriteerit täytyi rajata kaikista oleellisimpiin, jotta työstä ei tulisi liian rön-syilevä. Vertailukriteerien rajauksessa käytimme apuna toimeksiantajan mielipiteitä tärkeistä risteilykaupungin kilpailutekijöistä. Risteilykaupunkien vertailu, eli tutkimusosio osoittautui työn haastavammaksi osa-alueeksi. Tieto oli jokseenkin vaikeasti saatavilla ja se oli joissain tapauksissa todella niukkaa. Tutkimusosioon yritimme haastatella lähes kahtakymmentä risteilyalan-toimijaa, mutta vastauksia saimme vain neljältä. Erityisesti Pietarin osalta aineistoa oli vähän saatavilla. Kokosimme saatavilla olevasta tiedosta vertailun kannalta tärkeimmät asiat ja teimme niiden perusteella johtopäätökset Helsingin kilpailuasemasta Itämeren risteilykaupunkina.

Jos tekisimme tutkimuksen uudestaan, käyttäisimme sähköpostihaastattelun sijaista jotakin muuta haastattelutapaa. Sähköposti-haastattelupyyntöön on helppo jättää vastaamatta, toisin kuin esimerkiksi puhelimitse tehtävään haastatteluun. Lähetimme sähköposti-haastatteluja samoille tahoille useaan otteeseen saamatta edes kieltävää vastaus-

ta tutkimukseen osallistumisesta. Uutta tutkimusta mietittäessä, tekisimme varmasti myös prosessin aikataulutuksen erilailla.

Koemme, että tämän tutkimuksen teko kehitti meitä huomattavasti. Olemme kehittyneet tutkijoina, kirjoittajina ja oppineet risteilyelinkeinosta todella paljon. Lähdekriittisyys, tiedon rajausta, ja akateeminen kirjoitustyyli tuli tämän tutkimuksen myötä entistä vahvemmaksi. Teimme prosessin aikana myös virheitä. Aikataulutimme prosessin kulun huonosti ja emme valinneet parhainta mahdollista haastattelutapaa aineiston keräämiseen.

Jo ennen tutkimuksen tekoa koimme risteilyelinkeinon meitä kiinnostavaksi aiheeksi ja tutkimuksen myötä kiinnostus on vain kasvanut. Pystymme molemmat näkemään itsemme tulevaisuudessa työskentelemässä risteilyelinkeinon parissa. Toivomme, että Helsingin matkailu- ja kongressitoimisto pystyy edistämään ja vahvistamaan Helsingin asemaa risteilykaupunkina ja että yhä useammat varustamot valitsisivat Helsingin risteilykohteeseen.

## Lähteet

August Leffler & Son 2012. Ship agency. Swedish fairway dues. Luettavissa:  
<http://www.leffler.se/Page383.aspx>. Luettu: 10.5.2013.

Big Port of St. Petersburg 2013a & d. Matkustajasatama. Luettavissa:  
[http://www.pasp.ru/passazhirskiy\\_port1](http://www.pasp.ru/passazhirskiy_port1). Luettu: 10.5.2013.

Big Port of St. Petersburg 2013b-c. Big Port of St. Petersburg. Luettavissa:  
[http://www.pasp.ru/bolshoy\\_port\\_sankt-peterburg1](http://www.pasp.ru/bolshoy_port_sankt-peterburg1). Luettu: 10.5.2013.

Big Port of St. Peterburg 2013d. Ports. Luettavissa:  
[http://www.pasp.ru/bolshoy\\_port\\_sankt-peterburg](http://www.pasp.ru/bolshoy_port_sankt-peterburg). Luettu: 25.4.2013.

Big port of St.Petersburg 2013e. Port charges. Luettavissa:  
[http://www.pasp.ru/pravila\\_primeneniya\\_portovyh\\_sborov](http://www.pasp.ru/pravila_primeneniya_portovyh_sborov). Luettu: 2.5.2013.

BusinessDictionary 2013. Business dictionary. Luettavissa:  
<http://www.businessdictionary.com/definition/demographic-factors.html>. Luettu:  
5.5.2013.

Carnival Cruises 2013. Shore Excursions. Luettavissa:  
<http://www.carnival.com/Activities/>. Luettu: 4.5.2013.

Clia 2013. Cruise industry update 2013. Luettavissa:  
[http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/CruiseIndustryUpdate2013FI  
NAL.pdf](http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/CruiseIndustryUpdate2013FINAL.pdf). Luettu: 26.2.2013.

Cruise Baltic 2007a-b. Cruise Baltic Status Report Jan 07. Luettavissa:  
[http://www.cruisebaltic.com/media%28636,1033%29/Cruise\\_Baltic\\_status\\_report\\_Ja  
n\\_07.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media%28636,1033%29/Cruise_Baltic_status_report_Jan_07.pdf). Luettu: 3.3.2013

Cruise Baltic 2012 a-l. Cruise Baltic Market Review 2012. Luettavissa:  
[http://www.cruisebaltic.com/media%281544,1033%29/Cruise\\_Baltic\\_Market\\_Review\\_2012.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media%281544,1033%29/Cruise_Baltic_Market_Review_2012.pdf). Luettu: 26.2.2013.

Cruise Baltic Destinations 2013a. Stockholm the Capital of Skandinavia. Luettavissa:  
<http://www.cruisebaltic.com/composite-47.htm>. Luettu: 16.04.2013.

Cruise Baltic Destinations 2013b. Tallinn the city of contrast. Luettavissa:  
<http://www.cruisebaltic.com/composite-48.htm>. Luettu: 25.4.2013.

Cruise Baltic Destinations 2013c. Helsinki between East and West. Luettavissa:  
<http://www.cruisebaltic.com/composite-38.htm>. Luettu: 16.04.2013.

Cruise Baltic facts 2013. Facts about Cruise Baltic. Luettavissa:  
<http://www.cruisebaltic.com/composite-284.htm>. Luettu 20.04.2013.

Cruise Baltic Port Info 2013. Port info. Luettavissa:  
<http://www.cruisebaltic.com/composite-105.htm>. Luettu:11.5.2013.

Cruise Baltic port information 2013. Port information Stockholm. Pdf. Luettavissa:  
[http://www.cruisebaltic.com/media\(4631,1033\)/Stockholm.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media(4631,1033)/Stockholm.pdf). Luettu: 10.5.2013.

Cruise Critic 2013a. Tallinn Cruise Port. Luettavissa:  
<http://www.cruisecritic.com/ports/newport.cfm?ID=87>. Luettu: 6.5.2013.

Cruise Critic 2013b. St.petersburg Cruise Port. Luettavissa:  
<http://www.cruisecritic.com/ports/newport.cfm?ID=73> . Luettu: 6.5.2013.

Cruise Critic 2013c. Helsinki Cruise Port. Luettavissa:  
<http://www.cruisecritic.com/ports/newport.cfm?ID=86>. Luettu: 6.5.2013.

Cruise Critic 2013d. Stockholm Cruise Port. Luettavissa:  
<http://www.cruisecritic.com/ports/newport.cfm?ID=74>. Luettu: 6.5.2013.



Dowling, R. 2006. Cruise Ship Tourism. CABI. Wallingford.

E-UNWTO: World Tourism Organization Virtual Library. Cruise tourism. Current situation and trends. Pdf. 2010. World tourism organization. Madrid. Luettavissa: <http://www.haaga-helia.fi>. Luettu: 2.3.2013

Finlex 2012. Väylämaksulaki. Luettavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20051122>. Luettu: 9.5.2013.

Florida-Caribbean cruise association 2013. Cruise industry overview and statistics. Luettavissa: [http://www.f-cca.com/downloads/2011-overview-book\\_Cruise%20Industry%20Overview%20and%20Statistics.pdf](http://www.f-cca.com/downloads/2011-overview-book_Cruise%20Industry%20Overview%20and%20Statistics.pdf). Luettu: 20.5.2013.

Foodweb 2012. Painolastivesi. Luettavissa:

[http://foodweb.ut.ee/Sonastik\\_copy\\_204.htm?word=Painolastivesi](http://foodweb.ut.ee/Sonastik_copy_204.htm?word=Painolastivesi). Luettu: 10.5.2013

Gibson, P. 2012. Cruise operations management. Hospitality perspectives. Second edition. Routledge. London & New York.

Go East 2013a-b. Must-See St. Petersburg Sights. Luettavissa: [goeasteurope.about.com/od/Russia/tp/mustseepetersburg.htm](http://goeasteurope.about.com/od/Russia/tp/mustseepetersburg.htm). Luettu: 20.5.2013.

Google Maps 2013a. Itämeren alue. Luettavissa:

<http://maps.google.fi/maps?hl=fi&tab=wl>. Luettu: 16.04.2013.

Google maps 2013b. Tukholman ja Arlandan etäisyys. Luettavissa:

<http://maps.google.fi/maps?hl=fi&tab=wl>. Luettu: 20.4.2013.

HAAGA-HELIA ammattikorkeakoulu 2013. Opinnäytetyön sisältö- ja menetelmäohje. MyNet. Opiskelu. Opinnäytetyö amk. Ohjeet raportointiin ja menetelmiin. Luettavissa: <http://www.haaga-helia.fi>. Luettu: 10.5.2013.

Helén, E. & Lappalainen, M. 2010a-e. Risteilymatkustajatutkimus 2010: rahankäytön muutokset. Amk-opinnäytetyö. Laurea.

Helsingin matkailun tunnuslukuja II/ 2013. Tunnuslukuja. Luettavissa:  
<http://www.visithelsinki.fi/sites/visithelsinki.fi/files/files/Tilastot/FI/helsinki0213.pdf>. Luettu: 20.4.2013.

Helsingin risteilykoordinaattori 8.3.2013a-d. Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressitoimisto. Haastattelu. Sähköposti.

Helsingin risteilykoordinaattori 18.4.2012a-b. Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressi toimisto. Tiedonanto. Sähköposti.

Helsingin risteilykoordinaattori 25.4.2013. Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressi toimisto. Haastattelu. Sähköposti.

Helsingin sataman viestintä- ja risteilyliikenteen kehittämisen vastaava 10.4.2013a-c. Helsingin satama. Haastattelu. Sähköposti.

Helsingin sataman viestintä- ja risteilyliikenteen kehittämisen vastaava 6.5.2013. Helsingin satama. Haastattelu. Sähköposti.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2004. Tutki ja kirjoita. Osin uudistettu painos. Gummerus kirja paino Oy. Jyväskylä.

Holloway, J., Humphreys, C. 2012. The Business of tourism. Ninth edition. Pearson education limited. Essex.

Itämeriportaali 2013. Itämeren peruskuvaus. Luettavissa:  
[http://www.itameriportaali.fi/fi/tietoa/yleiskuvaus/peruskuvaus/fi\\_FI/peruskuvaus/](http://www.itameriportaali.fi/fi/tietoa/yleiskuvaus/peruskuvaus/fi_FI/peruskuvaus/).  
Luettu: 2.3.2013.

ISPB 2013. Saint Petersburg tourist information bureau. Luettavissa:

<http://eng.ispb.info/about/>. Luettu: 06.05.2013.

Jyväskylän yliopisto 2013. Laadullinen tutkimus. Luettavissa:

<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus>. Luettu: 10.5.2013.

Liikennevirasto 2012. Kehärata-hanke 2015. Luettavissa:

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/kaynnissa/keharata/tietoa\\_keharadasta](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/kaynnissa/keharata/tietoa_keharadasta). Luettu: 10.5.2013.

Matkailuneuvonta 2013. helsingin kaupungin matkailuneuvonta. Luettavissa:

<http://www.visithelsinki.fi/tule/matkailuneuvonta>. Luettu: 06.05.2013

MSC Destinations 2013. Destinations. Luettavissa:

[http://www.msccruises.com/gl\\_en/Cruise-Destinations/Northern-Europe/Overview.aspx](http://www.msccruises.com/gl_en/Cruise-Destinations/Northern-Europe/Overview.aspx). Luettu: 10.5.2013.

Nordstat 2013. Helsingin seudun alueasarjat. Luettavissa: <http://www.nordstat.org/>.

Luettu: 04.05.2013

Norwegian Cruise Lines 2013a. About Norwegian Cruise Lines. Luettavissa:

<http://www.ncl.eu/about-ncl/>. Luettu: 15.04.2013.

Norwegian Cruise Lines 2013b. Cruises to St. Petersburg, Russia. Luettavissa:

<http://www.ncl.com/port/st-petersburg-russia/cruises>. Luettu: 4.5.2013.

Norwegian Cruise Lines 2013c. Cruises to Helsinki, Finland. Luettavissa:

[http://www.ncl.com/port/helsinki-finland/excursions#port\\_detail\\_tabs](http://www.ncl.com/port/helsinki-finland/excursions#port_detail_tabs). Luettu: 4.5.2013.

Norwegian Cruise Lines 2013d. Cruises to Stockholm, Sweden. Luettavissa:

[http://www.ncl.com/port/stockholm/excursions#port\\_detail\\_tabs](http://www.ncl.com/port/stockholm/excursions#port_detail_tabs). Luettu: 4.5.2013.

Norwegian Cruise Lines 2013e. Cruises to Tallinn, Estonia. Luettavissa:  
[http://www.ncl.com/port/tallinn-estonia/excursions#port\\_detail\\_tabs](http://www.ncl.com/port/tallinn-estonia/excursions#port_detail_tabs). Luettu:  
4.5.2013.

Papathanassis, A., Breitner, M., Schoen, C. Guhr, N. 2012. Cruise management. Information and decision support systems. Cabler Verlag. Wiesbaden.

Parker, S 2010. Baltic tackles growth issues. Cruise business review. Pdf. Luettavissa:  
[http://www.cruisebaltic.com/media%281329,1033%29/Cruise\\_Business\\_Review\\_article\\_1\\_2010.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media%281329,1033%29/Cruise_Business_Review_article_1_2010.pdf) . Luettu 3.3.2013

Pieni matkaopas 2013. Pietari, Venäjä. Luettavissa:  
<http://www.pienimatkaopas.com/pietari/> Luettu:16.04.2013.

Port of Helsinki 2013b. Risteilyalan yhteistyötä. Luettavissa:  
[http://www.portofhelsinki.fi/matkustajille/risteilyalan\\_verkostot](http://www.portofhelsinki.fi/matkustajille/risteilyalan_verkostot). Luettu: 20.4.2013.

Port of Helsinki 2013c. Risteilyliikenne ennätyslukuihin tulevana kesänä. Luettavissa:  
<http://www.portofhelsinki.fi/uutiset#/news/view/risteilyliikenne-ennaetyslukuihin-tulevana-kesaenae-58021>. Luettu: 20.4.2013.

Port of Helsinki 2013d-e. Kansainväliset risteilyalukset. Luettavissa:  
[http://www.portofhelsinki.fi/matkustajille/kansainvaliset\\_risteilyalukset](http://www.portofhelsinki.fi/matkustajille/kansainvaliset_risteilyalukset). Luettu:  
20.4.2013.

Port of Helsinki 2013f. Satamapalvelut. Luettavissa:  
<http://www.portofhelsinki.fi/www-sivusto/aluksille/satamapalvelut>. Luettu:  
21.4.2013.

Port of Helsinki 2013h. Rakentamiskohteet. Luettavissa:  
[http://www.portofhelsinki.fi/helsingin\\_satama/rakentamiskohteet](http://www.portofhelsinki.fi/helsingin_satama/rakentamiskohteet). Luettu: 22.4.2013.

Port Of Helsinki 2013i & j. Helsingin satama määrittä satamanosien kehittämisohjelman vuoteen 2022 saakka. Luettavissa:

<http://www.portofhelsinki.fi/uutiset#/pressrelease/view/helsingin-satama-maeaeritti-satamanosien-kehittaemisohjelman-vuoteen-2022-saakka-826844>. Luettu: 25.4.2013.

Port of Helsinki hinnasto 2013. Hinnasto. Luettavissa:

[http://www.portofhelsinki.fi/download/15625\\_Hinnasto2013\\_web.pdf](http://www.portofhelsinki.fi/download/15625_Hinnasto2013_web.pdf). Luettu: 19.5.2013.

Port of Helsinki home port partners 2013. Home Port esite. Luettavissa:

[http://www.portofhelsinki.fi/download/13352\\_HomePort-esite.pdf](http://www.portofhelsinki.fi/download/13352_HomePort-esite.pdf). Luettu: 3.4.2013.

Passenger Port St. Petersburg 2013. Luettavissa: <http://www.ppspbmf.ru/en/about-port>. Luettu: 04.05.2013

Port of Tallinn 2013a. Harbours. Luettavissa:

<http://www.portoftallinn.com/harbours>. Luettu: 19.5.2013.

Port of Tallinn 2013b. Cruise are facilities and services. Luettavissa:

<http://www.portoftallinn.com/cruise-area>. Luettu: 22.4.2013.

Port of Tallinn industrial parks 2011. Industrial parks. Luettavissa:

[www.portoftallinn.com/?dl=350](http://www.portoftallinn.com/?dl=350). Luettu: 5.5.2013

Port of Tallinn 2013c Old City Harbour/ Vanasadam. Luettavissa:

<http://www.portoftallinn.com/old-city-harbour>. Luettu: 21.4.2013.

Port of Tallinn port charges and fees 2013. Pdf. Luettavissa:

<http://www.portoftallinn.com/rules-rates>. Luettu: 2.5.2013.

Port of Stockholm 2013a. Frihamnen.

Luettavissa: <http://www.stockholmshamnar.se/en/Our-Ports/The-Ports-of-Stockholm/Frihamnen/>. Luettu: 21.4.2013.

Port of Helsinki home port partners 2013. Home Port esite. Luettavissa:  
[http://www.portofhelsinki.fi/download/13352\\_HomePort-esite.pdf](http://www.portofhelsinki.fi/download/13352_HomePort-esite.pdf). Luettu: 3.4.2013.

Port of Helsinki 2013a & g. Esittely. Luettavissa:  
[http://www.portofhelsinki.fi/helsingin\\_satama](http://www.portofhelsinki.fi/helsingin_satama). Luettu: 20.4.2013.

Port of Helsinki Price list 2013a-b. Price list. Luettavissa:  
[http://www.portofhelsinki.fi/port\\_of\\_helsinki/price\\_list](http://www.portofhelsinki.fi/port_of_helsinki/price_list). Luettu: 4.5.2013.

Royal Caribbean 2013a-b. 4-nights Bahama cruise. Luettavissa:  
<http://www.royalcaribbean.com/findacruise/cruiseDetails/itinerary.do?packageCode=MJ04S077>. Luettu: 16.4.2013.

Royal Caribbean 2013c. Our history. Luettavissa:  
<http://www.royalcareersatsea.com/pages/about>. Luettu: 5.5.2013.

Royal Caribbean 2013d. Shore &Land excursions. Luettavissa:  
<http://www.royalcaribbean.com/findacruise/destinations/shoreExcursions/subGateWayByPort/search.do?LocationCode=HEL>. Luettu: 4.5.2013.

Royal Caribbean 2013e. Shore &Land excursions. Luettavissa:  
<http://www.royalcaribbean.com/findacruise/destinations/shoreExcursions/subGateWayByPort/search.do?LocationCode=STO>. Luettu: 4.5.2013.

Royal Caribbean 2013f. Shore &Land excursions. Luettavissa:  
<http://www.royalcaribbean.com/findacruise/destinations/shoreExcursions/subGateWayByPort/search.do?LocationCode=TLL>. Luettu: 4.5.2013.

Royal Caribbean 2013g. Shore &Land excursions. Luettavissa:  
<http://www.royalcaribbean.com/findacruise/destinations/shoreExcursions/subGateWayByPort/search.do?LocationCode=LED>. Luettu: 4.5.2013

Salomaa, M. 2013. Katajanokan maailmanpyörän myöhästyy. Helsingin sanomat. Luettavissa:

<http://www.hs.fi/kaupunki/Katajanokan+maailmanpy%C3%B6r%C3%A4+my%C3%B6h%C3%A4styy/a1366348302708>. Luettu: 19.4.2013.

Satamaoperaattorit 2013. Satama- ja merikuljetustietoa. Luettavissa:

<http://www.satamaoperaattorit.fi/pages/fi/merenkulun-tietoa.php>. Luettu: 14.5.2013.

Seuri, V. 2013. Korjaamo haluaa avata uimalan Katajanokalla 2014. Helsingin Sanomat. Luettavissa:

<http://www.hs.fi/kaupunki/Korjaamo+haluaa+avata+uimalan+Katajanokalla+2014/a1363143197348>. Luettu: 13.3.2013.

Shore Excursion 2013. Shore excursion. Luettavissa:

[http://www.superglossary.com/Definition/Travel/Shore\\_Excursion.html](http://www.superglossary.com/Definition/Travel/Shore_Excursion.html). Luettu: 04.05.2013

Silius, S. 2005. Sisällönanalyysi. Pdf. Luettavissa:

[http://matwww.ee.tut.fi/hmopetus/hmjatkosems04/liitteet/JOS\\_hypermedia\\_Silius150405.pdf](http://matwww.ee.tut.fi/hmopetus/hmjatkosems04/liitteet/JOS_hypermedia_Silius150405.pdf). Luettu: 28.5.2013.

Stockholmns hamnar 2012a. Waste instructions for cruise vessels. Luettavissa:

<http://www.stockholmshamnar.se/en/Services--prices/Waste-instructions-for-cruise-vessels/>. Luettu: 2.5.2013.

Stockholms hamnar 2012b. Reasons for rebuilding Värtahamnen. Luettavissa:

<http://www.stockholmshamnar.se/en/Under-construction/Vartahamnen/Reasons-for-rebuilding-Vartahamnen/>. Luettu: 2.5.2013

Stockholms hamnar 2012c. Stadsgården. Luettavissa:

<http://www.stockholmshamnar.se/en/Under-construction/Stadsgarden/>. Luettu: 7.5.2013.

Stockholms hamnar 2013a-b. Our ports. Luettavissa:

<http://www.stockholmshamnar.se/en/Our-Ports/>. Luettu: 25.4.2013.

Stockholms hamnar 2013c. Ports of Stockholm uses unique dredging method. Luettavissa:

<http://www.stockholmshamnar.se/en/News-and-press/2012/Ports-of-Stockholm-uses-unique-dredging-method/>. Luettu: 24.4.2013.

Stockholms hamnar 2013d-e. Prices for services. Luettavissa:

<http://www.stockholmshamnar.se/en/Services--prices/Prices-for-services/>. Luettu: 4.5.2013.

Stockholm tourist info 2013. Matkailuneuvonta. Luettavissa:

<http://www.stockholm.se/-/SuomeksiPa-finska/Matkailuneuvonta-Turistinformation/>. Luettu: 06.05.2013.

Suomen varustamot Ry 2011. Vastustamme jyrkästi väylämaksun korottamista. Luettavissa:

<http://www.shipowners.fi/fi/merenkulkupolitiikka/kansallinen+merenkulkupolitiikka/vaylamaksut/>. Luettu: 10.5.2013.

Suomisanakirja 2013. Geopolitiikka. Luettavissa: [www.suomisanakirja.fi/geopolitiikka](http://www.suomisanakirja.fi/geopolitiikka).

Luettu: 14.5.2013.

Tukholman sataman lautta- ja risteilyvastaava 12.4.2013a-d. Stockholms hamnar. Haastattelu. Sähköposti.

Tulli 2013. Väylämaksulaki. Luettavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/verotus/merenkulkumaksut/vaylamaksu/index.jsp>. Luettu: 10.5.2013.

Tourism Tallinn 2013. Tallinnan matkailuneuvonta. Luettavissa:

<http://www.tourism.tallinn.ee/fin/fpage/matka/matkailuneuvonta>. Luettu: 06.05.2013



U.S. Maritime Administration 2013. North American Cruise Statistical Snapshot 2011. Pdf. Luettavissa:  
[http://www.marad.dot.gov/documents/North\\_American\\_Cruise\\_Statistics\\_Quarterly\\_Snapshot.pdf](http://www.marad.dot.gov/documents/North_American_Cruise_Statistics_Quarterly_Snapshot.pdf). Luettu: 5.5.2013

Uudenmaanliitto 2007. Risteilymatkailun kilpailutekijät Itämeren alueella. Uudenmaanliiton julkaisuja 2007: E91. Verkkojulkaisu. Helsinki. Luettavissa:  
[http://www.uudenmaanliitto.fi/modules/publishbank/julkaisupankki\\_files/328\\_](http://www.uudenmaanliitto.fi/modules/publishbank/julkaisupankki_files/328_).  
Luettu: 3.3.2013

VisitHelsinki 2013 Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressitoimisto. Luettavissa:  
<http://www.visithelsinki.fi/ammattilainen/media/ota-yhteytta/helsingin-kaupungin-matkailu-ja-kongressitoimisto>. Luettu: 11.5.2013.

Visit Helsinki 2013a. Helsingin matkailustrategia. Luettavissa:  
<http://www.visithelsinki.fi/ammattilainen/miksi-helsinki/faktoja-ja-tilastoja/helsingin-matkailustrategia>. Luettu: 10.5.2013.

Visit Helsinki 2013b. Itämeri kiinnostaa Kiinassa. Luettavissa:  
<http://www.visithelsinki.fi/ammattilainen/tutustu-helsinkiin/ajankohtaista/itameri-kiinnostaa-kiinassa>. Luettu: 11.5.2013.

Viestintä- ja liikenneministeriö 2012. Merenkulun väylämaksujen uudistamista valmisteleva työryhmä. Luettavissa: <http://www.lvm.fi/web/fi/tyoryhmat/tyoryhma/-/view/4128686>. Luettu: 10.5.2013.

Visit Sweden 2013a. Tukholman lentokenttien liitynnät. Luettavissa:  
<http://www.visitsweden.com/ruotsi/Matkaopas/Matkustus-Ruotsissa/Liitynnat-tarkeimmille-lentokentille/Tukholman-lentokenttien-liitynnat/>. Luettu: 14.5.2013.

Vogel, M., Papathanassis, A. & Wolber, B. 2012. The business and management of ocean cruises. CABI. Oxfordshire.

Vuoristo, K. Matkailun maailma 2003. WS Bookwell Oy. Porvoo

Wind Rose Network 2013a-b. The cruise industry demographic profiles. Luettavissa: <http://www.windrosenetwork.com/The-Cruise-Industry-Demographic-Profiles.html>. Luettu: 10.5.2013.

Worldcruise 2007. From Port to Port. Luettavissa: <http://www.worldcruise-network.com/features/feature1306>. Luettu: 11.5.2013.

World Atlas 2013. Luettavissa: <http://www.worldatlas.com/capcitys.htm>. Luettu: 16.04.2013.

## Liitteet

Liite 1. Haastattelupohja Helsingin risteilykoordinaattorille 8.3.2013.

Olemme päätyneet tiettyihin kriteereihin risteilykaupunkien vertailussa ja haluaisimme kuulla mielipiteesi niihin liittyen. Haluaisimme myös haastatteluja tutkimusta varten, joten ajattelimme kysyä, olisiko sinulla mahdollisesti kollegoita Tukholmassa, Tallinnassa tai Pietarissa, joita voisimme haastatella kriteerien pohjalta?

Kriteerit:

### 1.1 Sijainti ja saavutettavuus

- Onko helposti lähestyttävissä maantieteellisesti
- Ilmasto – vetoaako matkustajiin (Britit, Saksalaiset suurin segmentti)
- Ympäristön kohteet – lisääkö mielenkiintoa
- Mitkä laivat pysähtyvät tällä hetkellä, voisiko jokin muukin tulevaisuudessa pysähtyä Helsingissä/muussa kaupungissa?

### 1.2 Infrastrukturi

- Onko kohteessa tarpeeksi ankkuripaikkoja, veden sekä jäteveden käsittely kapasiteetti, hallinnollisen kapasiteetin riittävyys kuten tullihuolitsijoiden, luotsien, satamapoliisien sekä lastaus ja purkaus laitteiston riittävyys
- Onko kohteessa tarpeeksi busseja, takseja, oppaita, matkanjärjestäjiä tai turistikoliiseja
- Infrastrukturi on muutettavissa investointien avuin. Kohteen tulee kuitenkin punnita investoinnin kannattavuutta. On yleistä, että risteily-yritykset vaihtavat kohdesatamiaan joko asiakastyytyväisyyden, turvallisuuden tai ekonomisten syiden johdosta.

### 1.3 Ekonomiset vaikutukset

- Satamamaksujen ja ankkuroinnin suuruus – haluavatko risteilijät ankkuroida

- Polttoaineen ja veden hinta
- Kaupunkien hinta-taso – haluavatko matkustajat nousta maihin ostoksille/kierroksille/syömään

#### 1.4 Palvelut ja aktiviteetit kohdesatamissa sekä niiden saatavuus

- Onko satama lähellä palveluita/ruokapaikkoja/ostosmahdollisuuksia – laivan viipymisaika vaikuttaa suuresti tähän
- Kuinka paljon aktiviteetteja on tarjolla ja ovatko ne kuinka mielenkiintoisia?

#### 1.5 Brändi ja imago, markkinointi ja viestintä

- Palaavatko asiakkaat uudelleen
- Mielikuvat eri kohdekaupungeista, onko kaupunki tarpeeksi mielenkiintoinen kohteeksi?
- Tämä kysymys haastatteluissa – Millaiseksi koet kaupunkisi imagon?
- Miten kaupunki markkinoi itseään?
- Sopiiko kohdekaupungin imago risteily-yrityksen imagoon? Niitäkin erilaisia.

Ystävällisin terveisin,

Anette Männistö ja Tea Haatainen

Liite 2. Haastattelu Helsingin risteilykoordinaattorille 25.4.2013.

1. Mitkä ovat Helsingin vahvuudet ja mahdollisuudet risteilykaupunkina?
2. Mitkä ovat Helsingin uhat ja heikkoudet risteilymatkailussa?
3. Mitkä ovat risteilymatkailun tulevaisuuden näkymät Itämerellä ja Helsingissä?
4. Mitä uhkia ja haasteita näet risteilymatkailussa?
5. Miten Helsinki varautuu risteilysesonkiin? Kuinka paljon varataan esimerkiksi
6. Mitkä ovat tärkeimmät suunnitteilla olevat kehityskohteet Helsingin risteilymatkailua koskien?

Terveisin,  
Anette ja Tea

Liite 3. Haastattelu Tukholma lautta- ja risteilyvastaavalle 12.4.2013.

Dear Sir,

We are studying Tourism management in HAAGA-HELIA University of Applied Sciences, Finland.

We are writing our thesis about Baltic Sea's cruise tourism and comparing Stockholm, Tallinn, St. Petersburg and Helsinki as cruise destinations to each other.

Our subject for Thesis was given from Helsinki City Tourist & Convention Bureau.

We would be very grateful if you could answer to our questions about Stockholm and Baltic Sea.

1. What are the strengths and weaknesses of the Stockholm as a cruise destination compared to Helsinki?
2. What are the prospects for cruise tourism in the Baltic Sea on your opinion?
3. What are the weaknesses and threats in the cruise industry?
4. Does Stockholm have a strategy for cruise tourism? – If yes, with whom (departments, companies) it was developed with?
5. What actions will you take when preparing for the cruise season? For example increase amounts of harbor police, pilots, administrative capacity, custom agents, are there enough buses, taxes, guides, tour operators etc.

You can answer by adding your comments and sending as a reply,

Thank you for your time.

Sincerely,

Tea Haatainen and Anette Männistö

Liite 4. Haastattelu Helsingin sataman viestintä- ja risteilyliikenteen kehittämisen vastaavalle 10.4.2013 & 6.5.2013.

Hei,

Teemme opinnäytetyötä Helsingin kilpailuasemasta muihin Itämeren risteilykaupunkeihin nähden.

Vertailemme Itämeren kaupungeista Tallinnaa, Tukholmaa ja Pietaria Helsinkiin.

Helsingin sataman omilla nettisivuilla kerrotaan kansainvälisten risteilijöiden ankkuroivan Hernesaareen, Etelä- sekä Länsisatamaan ja Katajannokalle. Haluaisimme tietää, montako ankkuripaikkaa kansainvälisille risteilijöille on Helsingissä yhteensä?

Sataman nettisivujen mukaan tulevia hankkeita ei ole satamia koskien. Onko Helsingin satamalla suunnitelmaa infrastruktuurin muuttamiseen kansainvälisiä risteilijöitä koskien? (laitureiden, ankkuripaikkojen, veden- sekä jätteidenkäsittelypalveluiden, tullihuoltisijoiden, luotsien, satamapoliisien sekä lastaus ja purkaus laitteiston, satamabussien, taksien, oppaiden, matkanjärjestäjien tai turistipoliisin muutokset.) Haluaisimme tietää kaikki mahdolliset suunnitelmat kansainvälisiä risteilijöitä koskien.

Mitkä ovat mielestäsi Helsingin vahvuudet ja heikkoudet risteilysatamana?

Millaiset ovat Helsingin satamamaksut muihin Itämeren risteilykaupunkeihin verrattuna? Ja mitä tulevaisuuden näkymiä Itämeren risteilyllä on sinun mielestäsi? (uhat, mahdollisuudet jne.)

Voit vastata lisäämällä kommenttisi ja lähettämällä sähköpostin takaisin meille,  
Kiitos ajastasi!

Ystävällisin terveisin,

Tea Haatainen ja Anette Männistö

Liite 5. Pietariin lähetetty venäjänkielinen haastattelu.

Уважаемый господин

Уважаемая госпожа

К Вам обращается

Мы изучаем экономику туризма в прикладном университете НААГА-  
HELIА

в Финляндии. Мы пишем дипломную работу, связанную с круизным туризмом

на Балтийском море, и сравниваем между собой круизные места Санкт-Петербурга,

Стокгольма, Таллинна и Хельсинки.

Мы были бы Вам очень признательны, если бы смогли получить от Вас  
ответы на следующие вопросы:

1. В чём преимущество круизных мест Санкт-Петербурга перед Хельсинки и в

чём Санкт-Петербург уступает Хельсинки в этом вопросе?

2. Каковы, на Ваш взгляд, перспективы круизного туризма на Балтийском

море?

3. Каковы слабые стороны круизного туризма  
жет быть опасен?



- 4 В чём заключается стратегия круизного туризма Санкт-Петербурга и с чем это связано?
5. Какие шаги Вы предпринимаете, когда готовитесь к сезону круизного туризма? Расширяете ли штат работников, задействованных в этой сфере? Пересматриваете ли наличие техники?
6. Какова вместимость у портов и остановочных станций для принятия, при необходимости, спасательных кораблей, кие услуги предоставлены в их распоряжение (например доставка пресной воды, топлива, погрузка, увоз отходов и.т.п.)? Какие цены распространяются на вышеуказанные услуги?

Ответы принимаются и с личными комментариями после нажатия на «Ответ».

Благодарю Вас за помощь ,

С уважением

Tea Naatainen & Anette Männistö

Liite 6. Tukholmaan ja Tallinnaan lähetetty haastattelu.

Dear Sir/ Madam,

We are studying Tourism management in HAAGA-HELIA University of Applied Sciences, Finland.

We are writing our thesis about Baltic Sea's cruise tourism and comparing Stockholm, Tallinn, St. Petersburg and Helsinki as cruise destinations to each other.

Our subject for Thesis was given from Helsinki City Tourist & Convention Bureau and we got you contact information from cruise manager Noora Heino, who thought you could help us.

We would be very grateful if you could answer to our questions about Baltic Sea.

1. What are the strengths and weaknesses of the Stockholm and Tallinn as a cruise destination compared to Helsinki?
2. What are the prospects for cruise tourism in the Baltic Sea on your opinion?
3. What are the weaknesses and threats in the cruise industry?
4. Does Stockholm have a strategy for cruise tourism? – If yes, with whom (departments, companies) it was developed with?
5. What actions will you take when preparing for the cruise season? For example increase amounts of harbor police, pilots, administrative capacity, custom agents, are there enough buses, taxes, guides, tour operators etc.
6. What are the weaknesses and strengths of Saint Petersburg as a cruise destination compared to Stockholm on your opinion?

You can answer by adding your comments and sending as a reply,

Thank you for your time.

Sincerely,

Tea Haatainen and Anette Männistö