

HELSINKI-TALLINNA-LAIVALIIKENTTEEN NYKYTILA JA TULEVAISUUS

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU
Matkailun koulutusohjelma
Elämysmatkailu
Opinnäytetyö
Syksy 2008
Sanna Lisko

Lahden ammattikorkeakoulu
Matkailun koulutusohjelma

SANNA LISKO:

Helsinki-Tallinna-
laivaliikenteen nykytila ja tulevaisuus

Elämymatkailun opinnäytetyö, 35 sivua

Syksy 2008

TIIVISTELMÄ

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on selvittää Helsinki-Tallinna välisen laivaliikenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. Heinä- ja lokakuussa 2008 kaksi laivayhtiötä on joutunut lopettamaan reittiliikenteensä Helsingin ja Tallinnan välillä. Reitillä vallitsee kova kilpailutilanne, ja reitin tulevaisuudesta on spekuloitu paljon lehdistössä.

Työn teoriaosa selvittää Helsinki-Tallinna-reittiliikenteen historian meidän päivimme saakka sekä esittelee tällä hetkellä toimivat laivayhtiöt. Laivaliikenteen nykytilaa ja tulevaisuutta käsitellään haastattelujen ja lehtiartikkeleiden pohjalta.

Tämä opinnäytetyö on laadullinen tutkimus. Selvityksen aineistona on käytetty lehtiartikkeleita, alan kirjallisuutta, omaa havainnointia sekä haastatteluja. Haastattelut on suoritettu sähköpostitse lomakehaastatteluina

Selvityksessä käy ilmi, että kova kilpailutilanne on pakottanut kaksi laivayhtiötä lopettamaan toimintansa ja mahdollisesti lopettamisia tullaan näkemään vielä lisää. Kuitenkin talouskriisin aikana Viro säilyttää asemansa suomalaisten tärkeimpänä ulkomaankohteena. Reitillä voidaan nähdä vielä uusia yrittäjiä, mutta yritykset tuskin jäävät pitkäikäisiksi. Seuraavien vuosien aikana reitillä tullaan näkemään uudistuksia

Avainsanat: laivaliikenne, reittiliikenne, tulevaisuus

Lahti University of Applied Sciences
Degree Programme in Tourism and Hospitality

SANNA LISKO:

Helsinki-Tallinn shipping the current
situation and the future

Bachelor's Thesis in Soft Adventures Tourism, 35 pages

Autumn 2008

ABSTRACT

The aim of this thesis is to find out the current situation and the future of shipping between Helsinki and Tallinn. In July and October 2008 two shipping companies have had to drop out from the regular service market between Helsinki and Tallinn. There is a severe competition on the route and its future has been widely speculated in the press.

The theoretical framework sorts out the history of regular service between Helsinki and Tallinn till the present day and introduces the shipping companies operating at the moment. The history and the current situation of the regular service are being discussed based on interviews and newspaper articles.

This thesis is a qualitative research. Newspaper articles, industry's literature, observation and interviews have been used as the material of the report. Interviews were carried out through email as a structured interview

This report shows that severe competition on the route has forced two shipping companies to quit their operation and probably some more companies will drop out from the market. Still during the financial crisis Estonia will hold its standing position as the most important foreign destination for Finnish people. There might be seeing some new enterprises on the route but they are not going to operate perennially. Within the next years there will be innovations considering the regular service.

Key words: shipping, regular service, the future

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	LAIVALIIKENNE SUOMESSA	3
2.1	Vesiliikenteen merkitys Suomelle	3
2.2	Historiaa	4
2.2.1	Reitillä Helsinki-Tallinna kulkeneet alukset	5
2.2.2	Kohti nykyaikaa	8
2.3	Reittiliikenne	9
2.4	Risteilyliikenne	9
2.5	Laivayhtiöt	10
2.5.1	Reitillä Helsinki-Tallinna liikennöivät yhtiöt	10
2.5.2	Reitiltä Helsinki-Tallinna poistuneet laivayhtiöt	11
3	VIROON SUUNTAUTUVA MATKAILU	12
3.1	Viron ja Tallinnan vetovoimatekijät	12
3.2	Matkustajavirrat	13
4	TUTKIMUSMENETELMÄ	15
4.1	Laadullinen tutkimus & tapaustutkimus	15
4.2	Lomakehaastattelu	17
4.3	Aineiston keruu	18
4.4	Selvityksen reliabiliteetti ja validiteetti	19
5	LAIVALIIKENTEEN NYKYTILA	20
5.1	Nordic Jet Linen ja SuperSeaCatin kohtalot	20
6	LAIVALIIKENTEEN TULEVAISUUS	22
6.1	Tarjonta vastaan kysyntä	22
6.2	Uusia toimijoita reitille Helsinki-Tallinna?	24
6.3	Taloustaantuma uhka vai mahdollisuus?	25
7	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	27
7.1	Oman työn arviointi	29
	LÄHTEET	30

1 JOHDANTO

Lyhyen ajan sisällä kaksi laivayhtiötä, Nordic Jet Line sekä SuperSeaCat, ovat joutuneet lopettamaan liikennöinnin Helsingin ja Tallinnan välillä. Tällä hetkellä toimijoita kyseisellä reitillä on neljä; Viking Line, Tallink Silja, Linda Line sekä Eckerö Line. Yhteensä reitillä liikennöi tällä hetkellä kuusi alusta. Julkisuudessa on ollut paljon spekulatiota siitä, että reitillä Helsinki-Tallinna on vieläkin ylitarjontaa ja että jokin edellä mainituista yrityksistä joutuu vetämään aluksensa pois liikenteestä.

Aihe opinnäytetyöhöni syntyi, kun alkuperäinen opinnäytteeni kariutui. Alkuperäisen suunnitelman mukaan minun oli tarkoitus tehdä opinnäytteenäni asiakastytyväisyystutkimus SuperSeaCat Oy:lle. Kun yritys ajautui konkurssiin lokakuussa 2008, menetin samalla iskulla työpaikkani ja opinnäytetyöni toimeksiantajan. Nykyinen aihe pohjautuu työtaustaan ja sain aiheen, josta minulla oli jo tietoa, ettei tarvinnut aloittaa työskentelyä aivan alusta. Aihevalintani taustalla on siis oma työurani SuperSeaCatin palveluksessa. Olin yrityksen palveluksessa konkurssiin asti ja näin ollen näin hyvin läheltä yrityksen vaiheet ja valloillaan olevan tilanteen alalla ja eritoten reittiliikenteessä Helsinki-Tallinna.

Opinnäytetyöni tarkoituksena on selvittää Helsinki-Tallinna-reitillä toimivien laivayhtiöiden nykytila ja kuinka tähän on päädytty. Toisena teemana on reitillä toimivien yhtiöiden tulevaisuuden kartoitus. Näiden kahden teeman ohella selvitän SuperSeaCatin ja Nordic Jet Linen kohtaloita ja syitä miksi juuri nämä yhtiöt ovat poissa kilpailusta. Selvitykseni tulisi siis vastata seuraaviin kysymyksiin:

1. Mikä on Helsinki-Tallinna-reitillä toimivien laivayhtiöiden nykytila?
 - 1.1. Miksi laivayhtiöitä on joutunut lopettamaan reitillä?
2. Mikä on reitillä toimivien laivayhtiöiden tulevaisuus?

Tutkimusmenetelmänä käytän laadullista tutkimusta, koska aineiston määrä on pieni ja selvityksen alla on yksittäinen tapaus, eikä ole tarkoitus tehdä yleistystä

yhden tapauksen suhteen. Selvitykseni aineisto pohjautuu haastatteluihin, lehtiartikkeleihin ja alan kirjallisuuteen. Keskeisinä käsitteinä ovat reitti- ja risteilyliikenne. Selvityksestäni on rajattu pois yhtiöiden muu liikenne ja keskitytty vain Helsinki-Tallinna väliseen reittiliikenteeseen. Esimerkiksi Tallink Silja ja Viking Line liikennöivät myös Ahvenanmaan kautta Tukholmaan, mutta näitä seikkoja ei ole selvityksessäni otettu huomioon. Aihe on rajattu koskemaan enimmäkseen Suomesta Viroon suuntautuvaa matkailua, mutta se sivuaa hieman myös liikennettä Virosta Suomeen. Opinnäytetyölläni ei ole toimeksiantajaa, mutta sen on tarkoitus palvella alalla toimijoita ja henkilöitä, jotka pystyvät tilanteeseen vaikuttamaan.

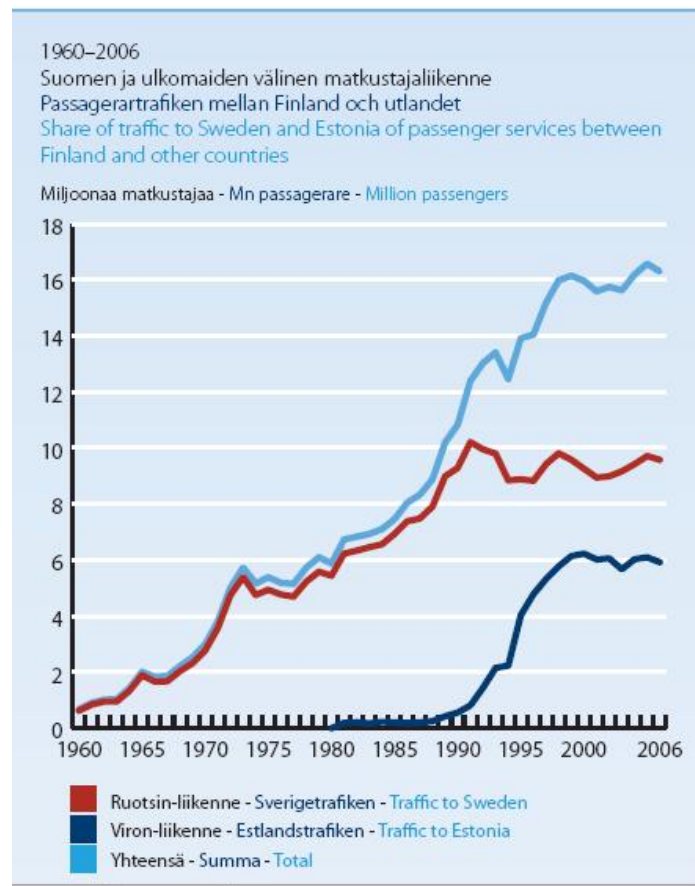
2 LAIVALIIKENNE SUOMESSA

2.1 Vesiliikenteen merkitys Suomelle

Suomea on liikemaantieteellisesti usein verrattu hankalien yhteyksien takana olevaan saareen, jonne pääsy edellyttää Itämeren ylittämistä ja näin ollen melkoisia etäisyyskustannuksia. Viime vuosikymmeninä Itämerestä on kehittynyt yksi maailman vilkaimmin liikennöintyjä matkailuväyliä. Samalla Suomen matka- ja aikaetäisyys Keski-Eurooppaan on kutistunut huomattavasti. Itämerellä liikennöivien laivojen matkustuskapasiteettia, mukavuutta ja rakennetta kehittämällä on saatu yhä suuremmat matkustajajoukot ylittämään Itämeren. Samalla yhä enemmän turisti-ajoneuvoja (kuorma-autojen ohella) voidaan kuljettaa nykyaikaisilla autolautoilla. (Vuoristo & Vesterinen 2002, 76.)

Merenkululaitoksen (2000) mukaan Suomen vesiliikenteen painopiste on ulkomaan liikenteessä: Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista yli 80 % tapahtuu meritse. Pelkästään Itämeren satamien välillä kulkee Suomen kaupasta noin puolet. Suomen teollisuuden ja kaupan tavarakuljetuksista suurin osa on riippuvaisia vesiliikenteen toimivuudesta ja luotettavuudesta. Tavaraliikenteessä ei ole vesiliikenteen korvaavaa liikennemuotoa, sillä muut kuljetusmuodot eivät ole kilpailukykyisiä suurimmalle osalle ulkomaankaupan tuotteista. (Pöllänen, Säily, Kalenoja & Mäntynen 2003, 22.)

Matkustaja-autolautat kuljettavat vuosittain noin 16 miljoonaa matkustajaa Suomen ja ulkomaiden välillä (Merenkululaitos 2006). Merenkululaitoksen (2002) ja liikenneministeriön (2000) mukaan matkustajaliikenne on tyypillisesti risteilyliikennettä, jossa matka alkaa ja päättyy samaan pisteeseen Suomessa. Henkilöliikenne on lähes poikkeuksetta luonteeltaan hivi- ja virkistysliikennettä. (Pöllänen ym. 2003, 22.)



KUVIO 1. Suomen ja ulkomaiden välinen matkustajaliikenne 1960-2006 (Merenkulkulaitoksen vuosi 2006).

2.2 Historiaa

Itämeren valtioilla on tuhatvuotiset perinteet, alkaen antiikista, viikingeistä, Hansakaupasta ja myös sotalaivojen liikkeistä. Itämeri on ollut yhdistävä tekijä, kulkutie, elinkeino, kulttuurien kehittäjä ja välittäjä. Suomi rajoittuu etelässä Suomenlahteen, jossa naapureitamme meren toisella puolella ovat Venäjä ja Viro sekä Itämereen (Puola, Saksa ja Tanska) ja lännessä Pohjanlahteen (Ahvenanmeri, Saaristomeri, Selkämeri, Merenkurkku ja Perämeri), jonka toisella rannalla on Ruotsi. Pohjoisessa Jäämerelle Suomella ei ole rannikkoyhteyttä. (Rouhiainen 1996, 32.)

Itämeren merkittävimmit kauppakaupungeiksi vuoden 1000 jälkeen kehittyivät Danzig, Novgorod, Kööpenhamina, Riika, Tallinna ja Tukholma. Suomen tärkeimmät kauppakaupungit keskiajalla olivat Turku ja Viipuri, joista seilattiin tavaravaihtoon mm. Tallinnaan, Danzigiin, Stettiin ja Lyypekkiin. Vuonna 1550 Ruotsin kuningas Kustaa Vaasa perusti Helsingin kaupungin kilpailemaan Venäjälle suuntautuvasta kaupasta Tallinnan kanssa. Tämän johdosta Helsingin satama kehittyi nopeasti merkittäväksi kauppasatamaksi, jossa kävi vuosittain noin 30 alusta 1500-luvun lopulla. Vuonna 1561 Tallinna liitettiin Ruotsin valtakuntaan, jolloin Ruotsi menetti kiinnostuksensa Helsingin kehittämiseen. (Blomgren, Malmgren & Raudsepp 1996, 7.)

Ensimmäisen maailmasodan jälkeen laivaliikenne Pietariin lakkasi. Sen sijaan Tukholma ja Tallinna kiinnostivat matkailijoita entistä enemmän. Vaikka sotien välisenä aikana Amerikan-siirtolaisuus väheni, säilyi Iso-Britannian Hull-matkustajalaivaliikenteen etäisimpänä satamana. Suosittu matkakohde oli myös Kööpenhamina Hull-liikenteen välisatamana. (Blomgren ym. 1996, 75.)

2.2.1 Reitillä Helsinki-Tallinna kulkeneet alukset

Suomen ensimmäinen höyrylaivavarustamo Åbo Ångfartygs Bolag perustettiin Turkuun vuonna 1835 ja sen kolmas siipiratasalus s/s Finland tilattiin Lontoosta. S/s Finlad valmistui Lontoossa 1842 ja se asetettiin reitille Tukholma-Turku-Helsinki-Tallinna-Pietari. Jo vuonna 1845 se siirrettiin reitille Pietari-Tallinna-Riika ja kahden vuoden kuluttua laiva myytiin Saksaan. Sydfinska Ångbåtsbolagetin (perustettu 1857) potkurihöyrylaivat s/s Alexander ja s/s Nikolai aloittivat liikennöinnin vuonna 1858, Alexander reitillä Helsinki-Tallinna-Lyypekki ja Nikolai Helsinki-Tallinna-Pietari. (Blomgren ym.1996, 13, 21.)

Helsingfors Ångfartyg Aktiebolagetin tilaama potkurihöyrylaiva s/s Storfursten liikennöi linjalla Helsinki-Hanko-Tallinna-Lyypekki vuodesta 1875 vuoteen 1913, jonka jälkeen laiva myytiin Hampuriin. S/s Norra Finland liikennöi vuonna 1885 reitillä Helsinki-Tukholma, mutta vuodesta 1892, kun laiva myytiin Finska Ångfartygs Aktiebolag:lle (FAÅ) se siirtyi linjalle Helsinki-Tallinna-Stettin (Blomgren ym. 1996, 34, 38).

Matkustajalaiva s/s Linnea asetettiin vuonna 1892 linjalle Helsinki-Tallinna-Lyypekki. Ensimmäisen maailmansodan aikana Linnea siirtyi Venäläisille, jotka käyttivät laivaa miinanraivaustehtävissä. Laiva upposi N-1-nimisenä Viron vesillä 1915 ajattuaan miinaan. S/s Wellamo valmistui vuonna 1898, ja laivalla oli hytti- paikat 129 matkustajalle. Laiva kulki reitillä Hanko-Tukholma, Turku-Tukholma ja Pietari-Helsinki-Tukholma-Helsinki-Tallinna tehden myös matkoja Stettiin. Vuonna 1914 saksalainen sukellusvene upotti Wellamon Kokkolan edustalla Tankarin majakan lähellä. (Blomgren ym. 1996, 41, 43.)

Vuonna 1904 rakennettiin Ruotissa rahti- ja matkustajalaiva s/s Primula. Laivan reitiksi tuli Helsinki-Tallinna-Lyypekki. Ensimmäisen maailmansodan aikana saksalaiset takavarikoivat aluksen, mutta sodan jälkeen laiva palautettiin Suomelle. Peruskorjauksen jälkeen laiva muutettiin kokonaan rahtialukseksi. (Blomgren ym. 1996, 48.)

s/s Ariadne rakennettiin vuonna 1914. Laivassa oli tilaa 500 matkustajalle kansi- paikat mukaan lukien, sekä hyttitiloja oli 147 hengelle. Ariadne asetettiin linjalle Helsinki-Tallinna-Stettin. Ensimmäisen maailmansodan ajan laiva toimi sairaalalainavana. Sodan jälkeen laiva toimi kesäisin Helsingistä Tukholmaan ja syksyisin Helsingistä Kööpenhaminan kautta Hulliin. Vuonna 1921 laiva liikennöi jälleen reitillä Helsinki-Tallinna-Stettin vuoteen 1939 saakka. Toisen maailmansodan aikana Ariadne osallistui saksalaisten lomakuljetuksiin Lapista Saksaan. Korjausten jälkeen laiva palasi liikenteeseen vuonna 1948. Tällöin se liikennöi Helsinki-Kööpenhamina-linjalla kaikkiaan 19 vuotta. Vuonna 1967 laiva palasi linjalle Helsinki-Tallinna. Laiva romutettiin vuonna 1969. (Blomgren ym. 1996, 60–62.)

Vuonna 1919 Helsingin ja Tallinnan välillä seilasi pieni matkustajahöyrylaiva s/s Viola, viipurilainen s/s Sampo sekä matkustajalaiva s/s Ebba Munck. Vuonna 1936 Ebba Munck myytiin Viroon ja se sai uuden nimen Endla. Laiva upotettiin torpedolla, kun se oli matkalla Ruotsiin vuonna 1944. Saksalaisella R.C. Griebel - varustamolla oli maailmansotien välisenä aikana matkustajalaivayhteys Helsingistä Tallinnan kautta Stettiin. Linjalla liikennöi varustamon kaksi laivaa s/s Nordland ja s/s Rügen. Jälkimmäiseen alukseen mahtui noin 400 matkustajaa, ja se oli 95 metriä pitkä. (Blomgren ym. 1996, 63, 66.)

Maailmansotien välisenä aikana kilpailu Helsingin ja Tallinnan reitillä oli kovaa ja joukkoon mahtui myös virolaisia yrittäjiä, kuten G. Sergo & Ko. Heidän laivansa s/s Aegna kulki Helsinki-Tallinna linjalla toisen maailmansodan loppuun saakka. Vuonna 1944 laiva ajoi karille ja upposi. Toisen maailmansodan jälkeinen matkustajalaivaliikenne käynnistyi jälleen vuonna 1965. Liikenteen aloittivat Finska Ångfartygs Aktiebolagetin (FÅA) s/s Wellamo, s/s Silja II ja Estonian Steamship Companyn m/s Vanemuine. Vanemuine liikennöi Helsingin ja Tallinnan välillä aina vuoteen 1967 saakka. (Blomgren ym. 1996, 78, 106.)

Estonia Steamship Companyn m/s Tallin liikennöi ainoana matkustajalaivana Helsingin ja Tallinnan välillä vuodesta 1967 vuoteen 1980. Laivalla oli I-luokassa tilaa 43 matkustajalle ja II-luokassa tilaa 202 matkustajalle. Lisäksi laivaan mahtui 155 kansimatkustajaa. m/s Georg Ots rakennettiin Puolassa vuonna 1980 Estonian Shipping Company-varustamolle. Alun perin laivalla oli tilat vain 14 autolle, kunnes vuonna 1993 tehdyssä peruskorjauksessa siihen rakennettiin autokansi. (Blomgren ym. 1996, 109, 129.) Laiva on liikennöinyt Helsingin ja Tallinnan välillä vuosina 1980–2000 (Wikipedia 2008).

2.2.2 Kohti nykyaikaa

Matkailu kotimaassa, Suomesta ulkomaille ja maailmalta Suomeen alkoi kasvaa 1950-luvun loppupuolella hurjaa vauhtia. Matkailun lisääntymiseen vaikuttivat myös autolauttojen käyttöönotto. Henkilöautojen määrä kohosi nopeasti 1960-luvulla ja tarve merten ylittämiseen kasvoi. Laivojen kapasiteetti kasvoi myös nopeasti ja samalla matkustaja määrä lisääntyi. Suomeen saapui 1960-luvun puolivälissä laivoilla noin miljoona matkustajaa vuodessa ja 1980-luvulla määrä oli yli kolminkertainen. Suomessa kehitys poikkesi muista maista, koska lentoliikenne korvasi muualla maailmassa Suomessa kasvavan matkustajalaivaliikenteen. (Kostiainen, Ahtola, Koivunen, Korpela & Syrjämaa 2004, 257.)

Tallinnan laivaliikenne alkoi vilkastua 1980-luvun lopulla. Eniten kasvuun on vaikuttanut kuitenkin Viron itsenäistyminen vuonna 1991. Vuonna 1989 Helsinki-Tallinna -reitillä liikennöivä Geog Ots sai seurakseen m/s Tallinkin, joka oli 1972 rakennettu entinen Sve Regina. Vuonna 1992 reitillä aloittivat myös Estonian New Line-varustamon m/s Corbiere (ent. Viking Linen Apollo) ja Roslagen (ent. Viking Linen Viking III). (Blomgren ym. 1996, 144.) Helsingin ja Tallinnan välinen matkustajaliikenne kasvoi 1990-luvulta tultaessa 2000-luvulle runsaasta puolesta miljoonasta matkustajasta yli kuuteen miljoonaan matkustajaan (Kostiainen ym. 2004, 263).

2.3 Reittiliikenne

Reittiliikenteellä tarkoitetaan aikataulunmukaista, ennalta määriteltyä reittiä kulkevaa laivaliikennettä. Suomessa tärkeimmät reittiliikenteen reitit ovat Helsinki-Maarianhamina-Tukholma, Helsinki-Tallinna, Helsinki-Rostock, Turku-Tukholma ja Turku-Maarianhamina. (Verhelä 2000, 190.) Linja- eli reittiliikenteessä alukset kulkevat määrättyllä reitillä aikataulun mukaan ja poikkeavat vain ennalta ilmoitettuihin satamiin. Reitillä liikennöivät pääasiassa samat, usein juuri linjan liikenteellisten tarpeiden mukaan suunnitellut ja rakennetut alukset. Täsmällisten aikataulujen mukaan kulkevat alukset liikennöivät aina samojen satamien välillä ja alusten lähtö- ja tuloajat ovat tiedossa päivän tai tunnin tarkkuudella (kuten esimerkiksi matkustaja-autolautta-liikenteessä). (Pöllänen ym. 2003, 105.)

2.4 Risteilyliikenne

Itämeren risteilyt ovat kansainväliseen tasoon verrattuna hyvin lyhyitä. Tukholman risteilyyn kuluu kaksi vuorokautta ja lyhin risteily kestää 20 tuntia. (Verhelä 2000, 190.) Suomessa myös sanaa päiväristeily on alettu käyttää yleisesti matkojen markkinoinnissa. Päiväristeilyllä tarkoitetaan matkaa, jossa paluu on saman päivän aikana ja alukselta voi poistua maihin esim. ostoksille. Maailmanlaajuisesti viiden päivän risteily on lyhimmästä päästä, ja tavallisia ovat kahden-neljän viikon risteilyt. Kansainvälisen risteilyliikenteen merkittävimmät kohdealueet ovat Karibian alue, Välimeren alue, Kaakkois-Aasian alue, Alaskan ja Pohjois-Amerikan sekä Kanadan alueet, Tyynenmeren saaristo, Pohjois-Afrikan rannikko (Kanarian saarten alue), napa-alueet sekä Itämeri ja Norjan rannikko. Lomaristeily kestää kansainvälisen käsityksen mukaan 5-21 päivää, ja risteily palaa aina samaan paikkaan mistä lähti. Risteilijä vieraillee keskimäärin viidessä satamassa matkan aikana. (Verhelä 2000, 190–191.) Risteilymatkojen keskimääräinen kesto on pudonnut viikkojen risteilyistä 3-5 päivää kestäviin matkoihin. Ennen risteilyt kiinnostivat erityisesti vanhempaa väestöä, mutta nykyisin yhä nuoremmat aikuiset, lapsiperheet ja pariskunnat viihtyvät risteilyillä. (McIntosh, Goeldner & Ritchie 1995.)

2.5 Laivayhtiöt

Laivareitillä Helsinki-Tallinna liikennöi tällä hetkellä (2008) kuusi alusta neljän laivayhtiön toimesta. Luvussa 2.5.1 on kerrottu lyhyesti näistä neljästä liikennöivästä yhtiöstä sekä luvussa 2.5.2. on kerrottu kahdesta liikennöinnin lopettaneesta yhtiöstä.

2.5.1 Reitillä Helsinki-Tallinna liikennöivät yhtiöt

Tallink Silja Oy on osa AS Tallink Gruppia, joka on risteily- ja matkustajaliikenteen markkinajohtaja Suomen, Ruotsin, Viron, Latvian ja Saksan reiteillään. Se on myös merkittävä rahtiliikennevarustamo. Tallink Silja Oy liikennöi Suomesta Tallink-brändin alla Helsingistä Tallinnaan ja Silja Line -brändin alla Helsingistä ja Turusta Ahvenanmaan kautta Tukholmaan. Tallink Siljalla on tällä hetkellä kolme laivaa, jotka kulkevat reitillä Helsinki-Tallinna. Uusin laivoista on risteilyalus Baltic Princess, joka on valmistunut vuonna 2008. Alukselle mahtuu matkustajia 2800 ja siinä on 927 hyttiä. Baltic Princess- aluksella on useita ravintoloita, koukoustiloja sekä erilaisia palveluita. Matkustusaika Helsingistä Tallinnaan on 4,5 tuntia. Tallink Siljan alukset Star ja Superstar ovat pika-aluksia, joiden matkustusaika Helsingistä Tallinnaan on kaksi tuntia. Alukset ovat suunniteltu ympärivuotiseen käyttöön. Molemmissa aluksissa on useita ruokapaikkoja sekä kaksi baaria. Tallink Stariin mahtuu 1900 matkustajaa ja autokannella on tilaa 450 autolle. Tallink Superstarissa on matkustajapaikkoja 2080 matkustajalle sekä 650 autolle. (Tallink Silja 2008.)

Viking Line aloitti liikenteensä vuonna 1959, kun S/S Viking alkoi liikennöidä Suomen, Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä. Nykyinen Viking Line Abp aloitti toimintansa 1963 nimellä Ålandsfärjan Ab. Nykyisin varustamolla on seitsemän alusta reiteillä Suomi-Ahvenanmaa-Ruotsi ja Suomi-Baltia. Toimintaan kuuluvat reittimatkat, virkistysmatkat ja rahti. Helsingin ja Tallinnan välillä risteilee alus Viking XPRS, joka on valmistunut vuonna 2008. Laivalla on 238 hyttiä ja matkustajia mahtuu laivalle 2 500. Aluksella on kaksi autokantta, joihin toiseen

mahtuu 230 henkilöautoa ja toinen on varattu rahdille ja linja-autoille ja sen tilavuus on 1000 lastimetriä. Laivalla on useita ravintoloita, kokoustilat ja myymälä. Matkustusaika Helsingistä Tallinnaan on 2,5 tuntia. (Viking Line 2008.)

Eckerö Line Oy Ab on suomalainen Helsingin ja Tallinnan välillä laivamatkailua harjoittava yhtiö, joka kuuluu vuonna 1961 perustettuun Rederiaktiebolaget Eckeröön. Eckerö Line on perustettu vuonna 1994 ja se liikennöi kahdella aluksella, joista toinen on varattu rahtiliikenteen käyttöön. Eckerö Linen alus Nordlandia liikennöi Helsingistä Tallinnaan kerran päivässä. Nordlandia on valmistunut vuonna 1981 ja siihen mahtuu 2000 matkustajaa ja 450 henkilöautoa. Hyttejä on 228. Laivalla on useita ravintoloita, kokoustilat sekä EckeröMarket. Matkustusaika Helsingistä Tallinnaan on 3-3,5 tuntia. (Eckerö Line 2008.)

Linda Line Oy on aloittanut toimintansa vuonna 1997. Sen emoyhtiönä toimii virolainen Lindaliini AS. Linda Line liikennöi Helsingin ja Tallinnan välillä katamaranialuksella Merilin. Merilin on vuonna 1999 valmistunut alus, johon mahtuu 399 matkustajaa. Aluksessa on kaksi baaria sekä kauppa. Linda Line on ostanut saksalaiselta EMS varustamolta 400-paikkaisen katamaraani Karolinin, jonka on tarkoitus tulla liikenteeseen kaudella 2009. Uuden aluksen matkustusaika Helsingistä Tallinnaan on 1,5 tuntia, kuten tällä hetkellä liikennöivän Merilininikin. (Linda Line 2008.)

2.5.2 Reitiltä Helsinki-Tallinna poistuneet laivayhtiöt

SuperSeaCat Oy oli suomalainen laivayhtiö, joka harjoitti nopeaa laivaliikennettä kahdella yksirunkoisella SuperSeaCat-aluksella Helsingin ja Tallinnan välisessä liikenteessä vuoden 2006 marraskuusta alkaen. SuperSeaCat Four aloitti liikenteen Helsingin ja Tallinnan välillä vuonna 2000 ja SuperSeaCat Three vuonna 2003. SuperSeaCat OÜ Tallinnassa on yhtiön 100 % omistama tytäryhtiö. (SuperSeaCat 2008.) SuperSeaCat lopetti liikennöintinsä Helsingin ja Tallinnan välillä 14.10.2008, jolloin syyksi ilmoitettiin yrityksen ajautuminen selvitystilaan (Pullinen 2008). Yritys ajautui konkurssiin 20.10.2008 (Kuluttajavirasto 2008).

Nordic Jet Line on vuonna 1998 liikennöintinsä aloittanut katamaraanivarustamo, joka liikennöi Helsingin ja Tallinnan välillä kahdella katamaraanilla (Verhelä 2000, 194). Nordic Jet Line siirsi toisen aluksistaan jo heinäkuulla Espanjaan. Yritys lopetti vuoden 2008 liikennöinnin syyskuussa. Molemmat katamaraani alukset toimivat tällä hetkellä Espanjan vesillä. (Höbemägi 2008.)

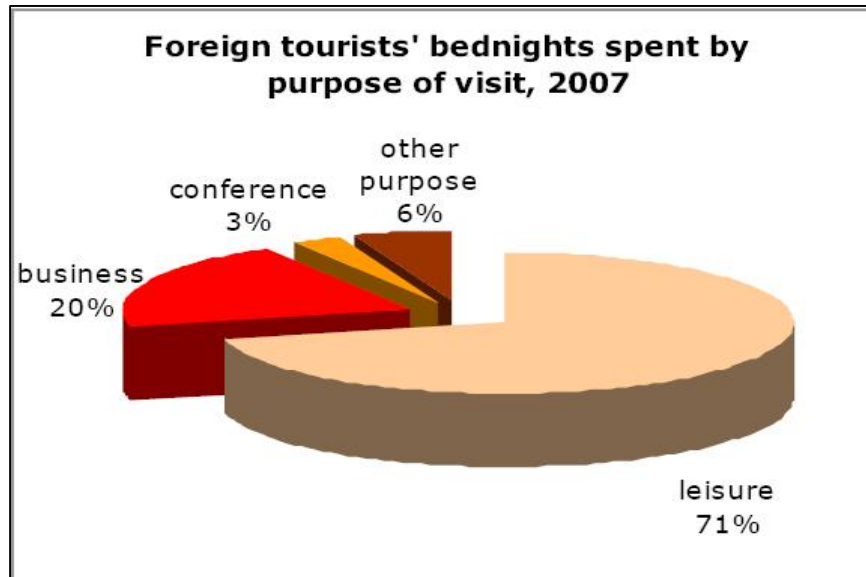
3 VIROON SUUNTAUTUVA MATKAILU

3.1 Viron ja Tallinnan vetovoimatekijät

Visit Estonia internet sivujen myötä voi todeta, että Viro houkuttelee matkailijoita neljän teeman turvin. Teemat ovat kylpylät, luonto, kulttuuri ja historia. Viron matkaesitteistä, joita voi ladata tai tilata kotiin sivustolta, nämä teemat nousevat hyvin esille. Kylpylät houkuttelevat suomalaisia matkailijoita Viroon. Viron kylpyläkulttuurilla on pitkä historia verrattuna suomalaiseen saunakulttuuriin. Virossa eritoteen Tallinnassa kylpylöitä on runsaasti, joten kylpylöiden hoitojen ja palveluiden hintataso on edullinen. Virossa on paljon luontokohteita, jotka houkuttelevat matkailijoita. Pohjois-Viron tunnetuin luontomatkakohde on törmärannikko. Se on osa yli 1200 kilometriä pitkää kalkkikivikaistaletta, joka alkaa Öölannin saarelta Ruotsista, kulkee Viron pohjoisreunaa pitkin ja päättyy Venäjälle. Myös muunmuassa saaristot, kansallispuistot, muuttolinnut ja neljä vuodenaikaa luovat Viron luonnosta matkailun vetovoimatekijän. (Visit Estonia 2008.)

Viron kulttuuritarjonta on laajaa. Monet museot, teatterit, kirkot, ravintolat, kahvilat ja niin edelleen houkuttelevat turisteja Viron kaupunkeihin ja kyliin. Tallinna, lännen ja idän keskellä oleva kaupunki muodostuu 1300- ja 1400- luvuilla rakennetusta hansakaupungista, tsaarinaikaisesta työläisten puukaupunginosista, monumentaalisisista neuvostoajan hallintorakennuksista sekä 1990- ja 2000- luvun lasisei-

näisistä tornitaloista. Tallinnan vanhakaupunki, Unescon maailmanperintökohde, on varsinkin kesäisin turistilaumojen peittämä ja ehdottomasti on Tallinnan suurin historiaalinen vetovoimatekijä. (Visit Estonia 2008.)



KUVIO 1. Ulkomaalaisten turistien yöpymiset Tallinnassa matkan tarkoituksen mukaan 2007 (Tallinn City Tourist Office & Convention Bureau 2008).

3.2 Matkustajavirrat

Vuonna 2007 Tallinnaan vanhan kaupungin sataman kautta saapui matkustajia 6,46 miljoonaa, joista suomalaisten matkustajien osuus oli 85 prosenttia eli 5,49 miljoonaa matkustajaa. Lentomatkustajia Tallinnaan saapui vuonna 2007 1,73 miljoonaa, joista kotimaisten lentomatkustajien osuus oli 1,2 prosenttia. (Tallinn City Tourist Office & Convention Bureau 2008.) Suomalaisten suosituin ulkomaan kohde on Viron pääkaupunki Tallinna (Kostiainen ym. 2004, 311). Saman tiedon todentaa Suomalaisten matkailu 2007-tutkimus. Tätä tutkimusta varten haastateltiin vuoden 2007 helmikuun ja vuoden 2008 helmikuun välisenä aikana 19 710 iältään 15–74-vuotiasta Suomessa asuvaa henkilöä (Tilastokeskus 2008).

TAULUKKO 1. Suomalaisten suosituimmat ulkomaan lomamatkojen kohdemaat vuonna 2007 (Tilastokeskus 2008).

Suomalaisten suosituimmat kohdemaat yöpymisen sisältäneillä vapaa-ajanmatkoilla vuonna 2007

Pitkät matkat, vähintään 4 yöpymistä		Lyhyet matkat, 1-3 yöpymistä		Kaikki matkat	
Kohdema	Matko- ja	Kohdema	Matkoja	Kohdema	Matko- ja
Matko- ja yht.	2 088 000	Matkoja yht.	1 142 000	Matkoja yht.	3 230 000
Espanja ¹⁾	365 000	Viro	483 000	Viro	668 000
Viro	184 000	Ruotsi	208 000	Espanja ¹⁾	382 000
Ruotsi	159 000	Venäjä	98 000	Ruotsi	367 000
Kreikka	152 000	Saksa	49 000	Kreikka	152 000
Thaimaa	128 000	Latvia	47 000	Italia	136 000
Italia	106 000	Norja	33 000	Saksa	134 000
Saksa	85 000	Italia	30 000	Thaimaa	128 000
Britannia	66 000	Tanska	29 000	Venäjä	124 000
Ranska	63 000	Britannia	27 000	Britannia	93 000
Yhdysvallat	53 000	Ranska	22 000	Ranska	85 000

¹⁾ Espanja sisältää Manner-Espanjan sekä Kanarian saaret ja Baleaarit.

Suomen satamiin saapuu matkailijoita useista eri maista. Ruotsalaisten matkailijoiden osuus on suurin, noin 60 prosenttia, kaikista satamiin saapuvista matkailijoista. Virolaisia saapuu Suomen satamiin toiseksi eniten eli noin 37 prosenttia kaikista matkustajista. Alla olevasta tilastosta näkyy vuoden 2008 lokakuun ja tammikuusta-lokakuuhun 2008 ulkomaalaisten matkustajien määrät kaikissa Suomen satamisissa. Virolaisten matkustajien määrä on lievässä nousussa. Ainostaan ruotsalaisten matkailijoiden osuus on hieman laskenut.

TAULUKKO 2. Ulkomaan meriliikenteen kuukausitilasto lokakuu 2008 (Merenkulkulaitos 2008).

8. MATKUSTAJALIIKENNE SUOMEN JA ULKOMAIEN VÄLILLÄ MAITTAIN
PASSAGERARTRAFIK MELLAN FINLAND OCH UTLANDET LANDSVIS
PASSENGER TRAFFIC BETWEEN FINLAND AND FOREIGN COUNTRIES

Maa Land Country	LOKAKUU, OKTOBER 2008 October			TAMMI-LOKAKUU, JANUARI-OKTOBER 2008 January-October						
	Saapuneet Anlända Arrivals	Lähteneet Avresande Departures	Yhteensä Summa Total	Saapuneet Anlända Arrivals	Lähteneet Avresande Departures	Yhteensä Summa Total	Muutos-Förändring-Change 2007-2008			
							Saapuneet Anlända Arrivals %	Lähteneet Avresande Departures %	Yhteensä Summa Total %	
Ruotsi-Sverige-Sweden	402 277	401 653	803 930	3 967 410	3 964 705	7 932 115	-0,5	-0,3	-0,4	
Venäjä-Ryssland-Russia	529	570	1 099	9 429	7 736	17 165	44,3	54,9	48,9	
Viro-Estland-Estonia	247 744	255 365	503 109	2 714 102	2 683 257	5 397 359	8,5	8,5	8,5	
Latvia-Lettland-Latvia	-	-	-	1 781	-	1 781	>999	-	>999	
Puola-Polen-Poland	-	-	-	6	-	6	-	-	-	
Saksa-Tyskland-Germany Ulk. risteilyaluukset-Utl. kryssningsfartyg-Foreign cruise vessels	8 966	6 845	15 811	132 711	106 218	238 929	4,0	5,6	4,7	
Muut-Ovriga-Other countries	-	-	-	343 702	343 907	687 609	32,1	32,0	32,1	
	-	-	-	2	-	2	-99,0	-	-99,5	
YHTEENSÄ-SUMMA-TOTAL	659 516	664 433	1 323 949	7 169 143	7 105 823	14 274 966	4,2	4,3	4,2	

4 TUTKIMUSMENETELMÄ

4.1 Laadullinen tutkimus & tapaustutkimus

Tutkimusmenetelmäksi olen valinnut kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen.

Laadullisessa tutkimuksessa aineistoa tarkastellaan usein kokonaisuutena (Alasuutari 1999, 38). Kvalitatiivinen tutkimus etenee yksityisestä yleiseen ja siinä vaikuttavat samanaikaisesti useat tekijät, jotka muokkaavat lopputuloksen. Laadullisessa tutkimuksessa kehitellään teorioita ja säännönmukaisuuksia suuremman ymmärryksen toivossa, ja tarkkuus ja luotettavuus saavutetaan osoittamalla väitteet oikeaksi. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 25.) Laadullista tutkimusta on vaikea määritellä selvästi,

koska sillä ei ole omaa teoriaa eikä perususkomuksia. Laadullinen tutkimus soveltuu tutkimusmenetelmäksi erittäin hyvin silloin, kun

1. *ollaan kiinnostuneita tapahtumien yksityiskohtaisista rakenteista eikä niinkään niiden yleisluontoisesta jakaantumisesta,*
2. *ollaan kiinnostuneita tietyissä tapahtumissa mukana olleiden yksittäisten toimijoiden merkitysrakenteista,*
3. *halutaan tutkia luonnollisia tilanteita, joita ei voida järjestää kokeeksi tai joissa ei voida kontrolloida läheskään kaikkia vaikuttavia tekijöitä tai*
4. *halutaan saada tietoa tiettyihin tapauksiin liittyvistä syy-seuraussuhteista, joita ei voida tutkia kokeen avulla.*
(Metsämuuronen 2006, 88.)

Kvalitatiivisessa tutkimusmenetelmässä on tyypillistä, että tutkimussuunnitelma muotoutuu tutkimuksen edetessä. Tämä antaa mahdollisuuden muuttaa suunnitelmaa olosuhteiden mukaisesti ja antaa tutkimukselle joustavuutta. Tutkimusmenetelmässä tutkija luottaa enemmän omiin havaintoihinsa ja haastateltavien sanomisiin kuin mittausvälineillä hankittuun tietoon, koska menetelmän mukaan ihminen on riittävän joustava sopeutumaan vaihteleviin tilanteisiin. Monet tutkijat käyttävät tiedonhankinnan apuna silti lomakkeita ja testejä. Tutkijan pyrkimyksenä on paljastaa odottamattomia seikkoja. Tämän vuoksi tutkimuksen lähtökohtana ei ole teorian tai hypoteesin testaaminen vaan aineiston monipuolinen ja yksityiskohtainen tarkastelu. Tutkimusta varten kohdejoukko valitaan tarkoituksenmukaisesti, ei sattunaisotoksin, kuten määrällisessä tutkimuksessa. Sen tähden tutkimuksen tapauksia käsitellään ainutlaatuisina ja tulkitaan aineistoa myös sen mukaisesti. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2000, 155.) Laadullisen menetelmän tutkijat työskentelevät muutamien tapausten parissa, keskittyen näiden yksityiskohtaiseen tutkintaan. Nämä yksityiskohdat vaihtelevat laadullisten ja määrällisten menetelmien tutkijoiden kesken. Määrällisten tutkijoiden mielenkiinto keskittyy yksityiskohtiin korrelaation ja muuttujien välillä. Laadullisten tutkijoiden mielenkiinto sen sijaan keskit-

tyy tarkkojen yksityiskohtien löytämiseen esim. ihmisen ymmärtämisestä ja vuorovaikutuksesta. (Silverman 2005, 9.)

Laadullisen tutkimuksen tiedonhankintastrategioista käytän selvityksessäni apuna tapaustutkimusta. Tapaustutkimus eli case study voidaan määritellä empiiriseksi eli kokemukseen perustuvaksi tutkimukseksi. Monipuolisia ja monilla tavoin hankittuja tietoja avuksi käyttäen se tutkii nykyistä tapahtumaa tai toimivaa ihmistä tietyssä ympäristössä. Toisaalta tapaustutkimus on määritelty myös yksinkertaisesti toiminnassa olevan tapahtuman tutkimukseksi. Tapaustutkimuksen luonteeseen kuuluu se, että tutkittavasta tapauksesta pyritään kokoamaan monipuolisesti ja monella tavalla tietoja. Pyrkimyksenä on ymmärtää tapahtumaa syvemmin. Tapaustutkimuksessa ei ole tarkoituksena yleistää tapausta kaikkiin toisiin tapauksiin, mutta toisaalta tapaus voi olla askel kohti yleistämistä. Tapauksesta saattaa löytyä yksilöitä yhdistävä yhteinen piirre. Lähes kaikki kvalitatiivinen tutkimus on tapaustutkimusta, koska muutkin strategiat käyttävät tapaustutkimusta lähestymistapanaan. Erot tiedonhankinnan strategioissa syntyvät siitä, miten tietoa hankitaan ja mikä on tutkimuksen kohde. (Metsämuuronen 2006, 90–92.) Selvitykseni soveltaa tapaustutkimusta siten, että siinä kerätään aineistoa kirjallisuuden, artikkeleiden sekä haastattelujen muodossa. Se pyrkii selittämään Helsingin ja Tallinnan välistä laivaliikennettä ja siinä tapahtuvia muutoksia. Ei ole tarkoitus soveltaa tutkimustuloksia esimerkiksi muuhun reittiliikenteeseen, vaan löytää selittäviä tekijöitä tapahtumille.

4.2 Lomakehaastattelu

Strukturoidun eli lomakehaastattelun etuihin kuuluu tietojenkäsittelyn nopeus ja oletus, että kysymyksillä on sama merkitys jokaiselle vastaajalle. Lomakehaastattelu sopii parhaiten selvitykseni, koska siinä halutaan kerätä faktatietoa ja tiedostetaan etukäteen, millaista tietoa haastateltava voi antaa. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 44–45.) Lomaketutkimusta käytetään tässä opinnäytetyössä lähdeyyppinä ja faktatiedon keruun muotona, kuitenkin ottaen huomioon jokaisen vastaajan henkilökohtaiset mielipiteet. Koska vastaajille ei kerrota yksittäisten kysymysten merkitystä ja

tarkoitusta, ajatellaan että yhdestä ainoasta lähteestä (vastaajalta itseltään) peräisin olevia lähdetietoja voidaan pitää luotettavina.

Luotettavuus kärsii kuitenkin, jos muu lähdekritiikki antaa aiheita olettaa, ettei annettuihin tietoihin voi luottaa. (Alasuutari 1999, 110–111.) Lomakehaastattelu toi useita vastauksia nopeasti. Haastatteluni oli lyhyt ja ytimekäs ja toimi hyvin sähköpostihaastatteluna. Kaikki haastateltavat olivat ymmärtäneet vastauksista päätellen kysymykset oikein ja he vastasivat kysymyksiin oletetusti. Mitään suurempia yllätyksiä ei vastauksista löytynyt.

4.3 Aineiston keruu

Laadullisella aineistolla tarkoitetaan pelkistettynä aineistoa, joka on ilmiänsuultaan tekstiä. Teksti voi olla syntynyt tutkijasta riippuen tai riippumatta. Esimerkiksi erimuotoiset haastattelut ja havainnoinnit ovat tutkijasta riippuvaisia kun taas henkilökohtaiset päiväkirjat, omaelämäkerrat ja kirjeet ovat tutkijasta riippumattomia. (Eskola & Suoranta 2000, 15.) Aineistona käytän valmiita aineistoja, kuten artikkeleita ja toimialaraporttia, omaa havainnointia sekä haastatteluja. Haastateltaviksi olen valinnut Viking Linen markkinointijohtajan Risto Peltolan, Linda Linen toimitusjohtajan Andres Grossin, Eckerö Linen toimitusjohtajan David Lindströmin, Tallink Siljan toimitusjohtajan Keijo Mehtosen, entisen SuperSeaCatin markkinointijohtajan Ida Toikka-Everin sekä merenkulktalouden emeritusprofessorin Jorma Tainan.

Ajallisista syistä haastattelut toteutettiin sähköpostitse eli lomakehaastattelun tyyliin. Haastateltaville esitettiin neljä kysymystä;

1. Vahvistaako vai heikentääkö vallitseva talouskriisi mielestänne Suomesta Viroon suuntautuvaa matkailua?
2. Mahtuuko mielestänne Helsinki-Tallinna -reitille lisää toimijoita? Jos vastasitte kyllä, minkälaisille aluksille näkisitte olevan kysyntää?
3. Minkä näette päällimmäisenä syynä kahden yhtiön, Nordic Jet Linen ja SuperSeaCatin tippumiseen kilpailusta Helsinki-Tallinna -reitiltä?

4. Tuleeko mielestänne joku yhtiöistä vielä lopettamaan liikennöinnin reitillä?

Jos vastasitte kyllä, niin mikä/mitkä yhtiö(t) ja miksi?

Haastateltavia pyydettiin vastaamaan kysymyksiin perustelujen kera. Ensimmäiset sähköpostihaastattelut lähetin 26.11.2008. Ensimmäiset vastaukset sain kahden päivän sisällä Toikka-Everiltä, Tainalta sekä Lindströmiltä. Lähetin kyselyn uudelleen 8.12. ja tämän jälkeen sain vielä vastaukset Mehtoselta sekä Peltotalta. Linda Linen Andres Gross oli siis ainoa, jonka vastausta en saanut. Valitsin haastateltaviksi nämä henkilöt, koska he olivat antaneet lausuntoja julkisuuteen ja he ovat korkeissa ammattiasemissa, joten heillä on pätevyyttä ja valtaa kommentoida aiheita. Tämä antoi luotettavuutta selvitykseeni, kun pystyin vertailemaan lehdistön kirjoittamaa uutisointia heidän sanomisiinsa sähköpostihaastattelussa. Ida Toikka-Everin kanssa sovimme jo marraskuun alkupuolella, että saan haastatella häntä opinnäytettäni koskevissa asioissa.

Lehtiartikkelit valitsin luotettavista, talouselämän arvostamista julkaisuista. Aiheesta on ollut paljon kirjoituksia mm. iltapäivälehdissä, mutta en kelpuuttanut niitä luotettaviksi lähteiksi. Yritin etsiä tutkimuksia aiheesta, mutta en niitä löytänyt.

4.4 Selvityksen reliabiliteetti ja validiteetti

Selvityksen reliabiliteetti eli luotettavuus tarkoittaa mittaustulosten toistettavuutta eli selvityksen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Reliabiliteetti voidaan todeta esim. siten, että jos samaa henkilöä tutkitaan eri tutkimuskerroilla ja saadaan sama tulos, voidaan tutkimustulos todeta reliabiliteetiksi. (Hirsjärvi ym. 2000, 213.) Oma selvitykseni on mielestäni reliabiliteetti, koska vertailemalla haastattelun vastauksia artikkeleiden sanomaan, olivat haastateltavien mielipiteet samansuuntaiset ja monin osin identtiset. Toisaalta olisi ollut mielenkiintoista haastatella kaikkia henkilöitä kasvotusten ja tulkita heidän ilmeitään ja eleitään haastattelun kuluessa. Tällöin olisin varmasti saanut hieman vaihtelevia tulkintoja haastatteluista.

Selvityksen validius eli pätevyys tarkoittaa tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä oli tarkoituskin mitata. Menetelmät eivät aina vastaa sitä todellisuutta, jota tutkija kuvittelee tutkivansa.

Oma selvitykseni on pätevä, koska siinä selvitetään juuri niitä asioita kuin pitääkin, eikä se poikkea aiheesta. Selvityksessäni on käytetty monia menetelmätapoja, kuten haastattelua, havainnointia sekä tekstianalyysia. Useiden menetelmätapojen käyttö tarkoittaa selvitykseni validiutta.

5 LAIVALIIKENTEN NYKYTILA

Laivareitillä Helsinki-Tallinna liikennöi tällä hetkellä (2008) kuusi alusta neljän laivayhtiön toimesta. Kaksi laivayhtiötä on poistunut reitiltä vuoden 2008 aikana. Kappaleessa 4.1. selvitetään syitä kahden laivayhtiön poistumisesta kilpailusta laivareitillä Helsinki-Tallinna.

5.1 Nordic Jet Linen ja SuperSeaCatin kohtalot

Nordic Jet Linen ja SuperSeaCatin poistumista reitiltä on syytetty monia tekijöitä. Suurin tekijöistä on ollut polttoaineen hinnan nousu. Entisen SuperSeaCatin markkinointijohtajan Ida Toikka-Everin (28.11.2008) mielestä kahden yhtiön lopettamisen syyt ovat myös polttoaineen hinnan nousussa ja siinä, ettei kovassa kilpailutilanteessa voitu polttoaineen hinnan nousua voitu siirtää lippuhintoihin. Toikka-Everin mielestä tarjonta ylitti kysynnän ja näin ollen kaksi yhtiötä joutui väistymään kilpailusta. Hänen mielestään tilanne ei kuitenkaan ole yksiselitteinen. Nyt loppuvuotta kohden polttoaineen hinta on jo laskenut rajusti, mutta Toikka-Everin mielestä muut yhtiöt maksavat vielä pitkään alkuvuoden raskaita kustannuksia. (Toikka-Everi 2008.)

Polttoainekustannusten nousu on myös merenkulun emeritusprofessorin Jorma Tainan (26.11.2008) mielestä osasyynä kahden laivayhtiön lopettamiseen. Taina näkee myös suurten laivayhtiöiden eli Viking Linen ja Tallink Siljan nopeiden alus-

ten mukaan tulon kilpailuun pudotusten syynä. Kesällä molempien yhtiöiden nopeat laivat kulkevat reitillä, ja ne ovat vain hieman hitaampia kuin SuperSeaCatin ja Nordic Jet Linen alukset, ne ovat halvempia ja ne kulkevat joka kelissä, toteaa Taina. (Taina 2008.)

Viking Linen markkinointijohtaja Risto Peltola (9.12.2008) näkee kahden yhtiön lopettamisen syinä sen, että molempien yhtiöiden laivat olivat tekniikaltaan ja kapasiteetiltaan kilpailukyvyttömiä uusien ja tehokkaiden laivojen tullessa markkinoille. Myös pienten laivojen epävarmuustekijät, kuten tuulet ja jää vaikuttivat hänen mielestään heikentävästi. (Peltola 2008.)

SuperSeaCatin sekä Nordic Jet Linen liian korkeat käyttö- ja huoltokustannukset sekä liikenteen epävarmuus (sää ja tuulivaroitukset) olivat yhtiöiden kaatumisen syytä Tallink Siljan toimitusjohtajan Keijo Mehtosen (10.12.2008) mielestä. Hän näkee heikentävänä tekijänä myös sen, että laivat eivät kulkeneet kuin osan vuodesta, eivätkä yhtiöt saaneet lisätuloja esim. rahdista. Yritysten laivamyynti oli myös pientä Mehtosen mielestä. (Mehtonen 2008.)

Eckerö Linen toimitusjohtaja David Lindström (2.12.2008) ei halunnut kommentoida kilpailijoiden tilannetta tai päätöksiä. Kauppalehdessä olevan artikkelin mukaan SuperSeaCatin kohtaloksi koitui Tallinnan reitin ylikapasiteetti ja sen myötä kilpailun kiristyminen (Pettikö SuperSeaCat? Korvauksia voi nyt hakea 2008). Nordic Jet Linen kohdalla Taloussanomien kertovat liikennöinnin lopettamisen syyksi polttoainekustannukset ja matkojen kysynnän pysymisen viime vuotisella tasolla. Artikkelissa Nordic Jet Linen toimitusjohtaja Mikael Granroth kertoo, että Viking Line on ainoa yhtiö, joka tekee voittoa Helsinki-Tallinna reitillä ja muut yhtiöt kärsivät. Artikkelissa viitataan, että virolainen Eesti Päevaleht olisi vihjaissut, että Nordic Jet Line lopettaa toimintansa kokonaan. Tähän vihjailuun Granroth toteaa, että kevään liikenteestä he päättävät yleensä vasta tammikuussa. (Yksi laivayhtiö luovuttaa lokakuussa Tallinna-reitillä 2008.)

6 LAIVALIIKENTTEEN TULEVAISUUS

Seuraavissa kappaleissa käsitellään Helsinki-Tallinna-laivaliikenteen tulevaisuutta. Tulevaisuutta tarkastellaan tarjonnan ja kysynnän (kappale 5.1), mahdollisten uusien toimijoiden (kappale 5.2) ja taloustaantumien (kappale 5.3) kautta.

6.1 Tarjonta vastaan kysyntä

Huhtikuuisessa Taloussanomien (2008) artikkelissa, Tallinnan laivoille odotetaan tiukkaa hintakisää, Linda Linen toimitusjohtaja Jari Ahjoharju kommentoi Tallinkin Superstarin ja Viking Linen XPRS-aluksen liikennöintien aloitusta Helsinki-Tallinna reitillä seuraavasti:

Hirveä hintakilpailu tästä on tulossa Tallinkin ja Viking Linen välille, se tietysti heijastuu hintoihin ja sitä kautta myös meihin.

Samaisessa artikkelissa Nordic Jet Linen toimitusjohtaja Mikael Granroth toteaa, että kesän jälkeen kuusi miljoonaa matkustajaa ei tule riittämään kaikille kuudelle laivayhtiölle ja yhteensä 13 alukselle. Hän sanoo pudotuspelin jo alkaneen reitillä. Vuonna 1996 Tallinkin toimitusjohtaja Ulo Kollo sanoi Kauppalehden haastattelussa, että Helsinki-Tallinna reitille jää lopulta vain kaksi varustamoaa, joista toinen tulee olemaan Tallink. Vuonna 1996 laivayhtiöitä reitillä toimi neljä; Tallink, Silja Line, Viking Line sekä Eestin Linjat (Rouhiainen 1996, 43- 44.)

Merenkulkutalouden emeritusprofessori Jorma Taina on samoilla linjoilla Ulo Kollon kanssa. Hän kertoo Taloussanomien 2008 lokakuuisessa artikkelissa, Seuraavaksi menee Linda Line, että kaksi yhtiötä riittää kattamaan Helsinki-Tallinnan reitin tarpeet. Tainan mielestä nämä yhtiöt ovat Viking Line yhdellä nopealla aluksella sekä Tallink Silja kahdella nopealla aluksella. Jorma Tainan mukaan kahden tunnin matka on juuri sopiva aika matkustaa, koska silloin laivalla ehtii syödä, napata muutaman paukun ja tehdä muuta mukavaa. (Okkonen 2008.)

Jorma Taina povaa, että seuraavaksi Tallinnan liikenteen lopettaa Linda Line ja tämän jälkeen perinteisellä hitaalla laivalla liikennöivä Eckerö Line (Okkonen 2008). Tekemässäni haastattelussa Taina (26.11.2008) sen sijaan kertoi että Eckerö Line on seuraava, joka putoaa kilpailusta. Perusteluiksi hän sanoi, että Eckerö Linen nykyinen laiva on vanha ja pienikuluinen ja se nauttii vielä vanhan Ruotsin ajan nostalgista. Kun laiva on käytetty loppuun, on tilalle hyvin vaikea löytää vastaavanlaista halpaa alusta. Tähän kaatuu Tainan mukaan Eckerö Line. Eckerö Linen toimitusjohtaja David Lindström vastaa Tainan väitteisiin Taloussanomien 2008 lokakuuisessa haastattelussa, ettei heillä ole minkäänlaisia suunnitelmia lopettaa kannattavaa liiketoimintaa. Yritys tulee jatkamaan toimintaansa, kuten tähänkin asti. (Eckerö Lineltä piutpaut pudotuspelille 2008). Lindström (2.12.2008) kertoi haastattelussani, ettei halua kommentoida muiden yhtiöiden tulevaisuuden näkymiä, mutta painottaa edelleen, että Eckerö Line ei ole lopettamassa toimintaansa. Myöskään Tallink Siljan Keijo Mehtonen (10.12.2008) ei halua spekuloida kilpailijoiden ja kollegojen nimillä, mutta siitä hän on varma, että joku tulee vielä lopettamaan toimintansa.

Entisen SuperSeaCatin markkinointijohtaja Ida Toikka-Everi (28.11.2008) ei näe, että reitiltä putoaisi lisää yhtiöitä. Sen sijaan hän uskoo, että talvi sujuu laivayhtiöiltä kohtuullisesti, tosin joitain aikataulumuutoksia tai vastaavia voi olla odotettavissa. (Toikka-Everi 2008.)

Viking Linen markkinointijohtaja Risto Peltolan (9.12.2008) mukaan laivayhtiöitä tulee vielä tippumaan. Sitä, että mitkä laivayhtiöt ja koska on Peltolan mielestä mahdoton sanoa. Pääsääntönä on, että varustamot, joilla ei ole rahaa/voimaa uudistua jatkuvasti ovat vaikeuksissa, Peltola sanoo. Hän vihjaisee myös, että hyvä yhtiö voi joutua lopettamaan toimintansa, jos esim. rahoituksen saanti pankeilta vaikeutuu. (Peltola 2008.)

Talouselämän 2008 lokakuuisessa artikkelissa, Laivanupotuksen seuraava uhri on Tallink, kerrotaan velkaantuneen Tallink Groupin tilasta. Yhtiön omavaraisuus oli toukokuun 2008 lopussa 36 prosenttia, mutta korollisia velkoja Tallinkilla on liki miljardi euroa. (Koskinen 2008.) Tallinkin talousjohtaja Janek Stalmeister

kommentoi yrityksen tilannetta Taloussanomien 2008 lokakuuisessa artikkelissa, Tallinkin velkataakka pelottaa sijoittajia, ettei rahamarkkinoiden rytinä heiluta yhtiötä. Hän kertoo, että yrityksellä on pitkät lainasopimukset kansainvälisten rahoittajien kanssa, jolloin keskimääräinen laina-aika on kymmenen vuotta. Samaisessa artikkelissa Swedbankenin analyttikko Marko Daljajev uskoo, että Tallinkin kassavirta riittää lainojen maksuun. Hän näkee Tallinkin aseman vahvana yrityksenä, joka liikennöi Itämerellä laajimmilla ja moderneimmilla, vähän polttoainetta kuluttavilla laivastolla. Laaja laivasto kuvastuu myös sillä, että Tallink pystyy realisoimaan aluksiaan. Tästä esimerkkinä on Superfast aluksen vuokraus viideksi vuodeksi Kanadaan kesällä 2008. (Vaali 2008.)

6.2 Uusia toimijoita reitille Helsinki-Tallinna?

Professori Taina (26.11.2008) on ollut vahvasti sitä mieltä, että Helsinki-Tallinna reitillä on liikaa toimijoita ja uusille toimijoille ei ole tilaa. Hän näkee, että reitiltä tulee vielä yritys tai kaksi poistumaan ylikapasiteetin vuoksi. Tainan kanssa samoilla linjoilla on Eckerö Linen toimitusjohtaja David Lindström (2.12.2008). Vaikka hän ei halua kommentoida tuleeko pelistä putoamaan lisää yhtiöitä, hän näkee, että reitillä on ylikapasiteettia ja uusille toimijoille ei ole kysyntää. Entisen SuperSeaCatin markkinointijohtaja Ida Toikka-Everi (28.11.2008) sen sijaan kertoo että,

kilpailutilanne on kova. Ns. oikeasti nopean liikenteen kysyntä säilynee ennallaan. Tällä hetkellä kysyntä pakostakin ohjautuu hitaammille aluksille. Pika-alusten kysyntä säilyy, mutta tarjontaa ei ole. Autoja kuljettavat pika-alukset olisivat reitillä tärkeä lisä. Myös kilpailutilanteen kannalta. Yksi yhtiö riittäisi tai vaihtoehtoisesti nykyisten toimijoiden kiinnostus ottaa pika-alus/aluksia laivastoonsa perinteisten alusten lisäksi. Riippuu siitä, kuinka kova markkinaosuustaistelu on varustamoiden mielestä kiinnostavaa ja kannattavaa.

Viking Linen markkinointijohtajan Risto Peltolan (9.12.2008) mielestä Itämeren satamakaupunkien välinen laivaliikenne tulee kokemaan paljon uudistuksia seuraavan kymmenen vuoden sisällä. Tämän vuoksi hän näkee, että pieniä

erikoisryhmiä palvelevia erikoisaluksia ilmestyy markkinoille. Tallink Siljan Keijo Mehtonen (10.12.2008) ei puolestaan näe, että uusille yrittäjille on tilaa Helsingin ja Tallinnan välisessä laivaliikenteessä. Hänen mukaansa voidaan kuitenkin nähdä ns. yhden kesän muuttolintuja, jotka tulevat kokeilemaan siipiään reitille. Mehtonen uskoo, että Viking Linen ja Tallink Siljan alukset riittävät tyydyttämään matkustajien tarpeet.

6.3 Taloustaantuma uhka vai mahdollisuus?

Matkailuelinkeino on kansainvälisesti voinut hyvin, tragedioista ja ennakoimattomista tilanteista huolimatta. Nyt kovien kasvuvuosien jälkeen matkailun kansainvälinen kasvu on tasoittunut. Suomalaiset eivät anna taloudellisten suhdanteiden vaikuttaa lomailutottumuksiinsa. Kuitenkin lyhyet lomat ovat tulleet aurinkolomien rinnalle. Niitä vietetään esimerkiksi kotimaisissa laskettelukeskuksissa tai risteilyillä.

Suomalaiset ovat myös innostuneet ulkomaisesta lyhytlomailusta. Kaupunkilomien ohessa risteilyt ovat ennen kaikkea eteläisen Suomen väestön huvia. Hintataso, tax free sekä Viron parantuneet palvelut ovat tarjonneet aiemmin suomalaisille hyvän motiivin. Nyt risteilyjen kiinnostus on hiipunut alle 1,5 miljoonan yöpymisen sisältävän risteilyn. (Matkailun toimialaraportti 2008.)

Monet yrittäjät uskovat Taloussanomien 2008 joulukuisessa artikkelissa, Matkailu yritykset varautuvat nollakasvuun, että talouden taantuma voi lisätä matkailun suosiota Venäjälle, Baltian alueelle ja muualle lähimatkailun piiriin. Haastattelussa kysyin myös haastateltavilta talouskriisin vaikutuksista Suomesta Viroon kohdistuvaan matkailuun. Eckerö Linen toimitusjohtaja David Lindström (2.12.2008) sanoo haastattelussani seuraavaa:

*Kyseinen taloustilanne vahvistaa enemmän kuin heikentää Vi-
roon suuntautuvaa liikennettä, varsinkin jos taloustilanne ei
edisty dramaattisen huonoksi. Tämä siitä syystä että ihmisten ja
yhtiöiden perustarve tehdä jotain "hauskaa arjesta poikkeavaa"
ei koskaan häviä mutta heikommassa taloustilanteessa siihen
käytetään vähemmän rahaa, ja tällöin esim. Tallinna on mainio
kohde. Toinen syy on se että hintojen kehitys Baltiassa tasaan-
tuu tai kääntyy jopa miinusmerkkiseksi, jolloin lisäarvo matkus-
taa Suomesta Viroon kasvaa. Kolikon toinen puoli voi olla että
työmatkailu vähenee mutta sen merkitys ei mielestäni ole yhtä
suurta.*

Hän on myös kommentoinut, että talousnäkymien synkistyminen saattaa jopa lisätä Tallinnan-matkailun suosiota. Lindström lisää, että Baltiassa hintojen nousu on laskemassa ja tämä tietää hyvää myös Eckerö Linelle, jonka asiakkaista yli 90 prosenttia on suomalaisia (Eckerö Lineltä piutpaut pudotuspelille 2008).

Merenkulkutalouden emeritusprofessori Jorma Taina (26.11.2008) pitää talouskriisin ennustamista vaikeana tehtävä. Yleensä matkustaminen laantuu talouskriisissä, mutta toisaalta hänen mielestään lähimatkailu eli lyhyet ja halvat matkat voisivat lisääntyä, etenkin Viroon suuntautuva matkailu. Viking Linen markkinointijohtaja Risto Peltolan (9.12.2008) mukaan matkustustarpeet eivät muutu käytettävissä olevan rahan määrän mukaan. Kun ihmisillä on rahaa vähemmän käytössä, edulliset matkat, kuten Viron matkat, lisäävät osuuttaan, kertoo Peltola.

Entisen SuperSeaCatin markkinointijohtajan Ida Toikka-Everin (28.11.2008) mielestä taloudellinen taantuma lisää kotimaanmatkailua ja lähimatkailua, kuten se on tehnyt aikaisempina vuosinakin. Näin ollen hän uskoo, että Viroon suuntautuva matkailu pysyy ennallaan. Hän näkee todennäköisenä, että hotellien hinnat laskevat Virossa johtuen suuresta tarjonnasta, joten halvemmat yöpymiset houkuttelevat suomalaisia Viroon. Tilanne riippuu myös Toikka-Everin mielestä siitä, miten taloudellinen tilanne Virossa kehittyy ja miten Suomesta Viroon suuntautuva liike-matkustus/työn puolesta matkustaminen jatkuu. Hän muistuttaa myös, että laivayhtiöiden kannalta on oleellista myös Virosta Suomeen päin tapahtuvan matkustamisen laajuus ja miten sen uskotaan kehittyvän.

Linda Linella ei talouskriisiä nähdä uhkana vaan mahdollisuutena. Linda Line on vastannut kahden kilpailijansa tippumiseen ostamalla uuden 400 paikkaisen katamaraanialuksen entisen Merliinin rinnalle. Yritys tavoittelee 500 000 matkustajan kuljettamista ensi vuonna. Kahden kilpailijan poistuminen reitiltä vahvisti uskoamme, toteaa Linda Linen toimitusjohtaja Anders Gross. (Linda Line hankki toisen katamaraanin 2008).

7 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Selvitykseni tarkoituksena oli selvittää mikä on laivayhtiöiden nykytilanne ja miltä niiden tulevaisuus näyttää. Tarkoituksena oli myös pohtia miksi kaksi laivayhtiötä on pudonnut pelistä pois. Teorian, lehtileikkeiden ja haastattelujen perusteella olen saanut kattavan kuvan siitä, mitä reitillä Helsinki-Tallinna on tapahtunut ja tapahtumassa.

Itämeri on aina ollut tärkeä väylä Suomelle. Se yhdistää meidät muualle Eurooppaan ja toimii ulkomaankaupan pääreitteinä. Ilman laivaliikennettä Suomi olisi syrjään jäänyt saari, periferia. Laivaliikenne on Suomelle elintärkeä, eikä sitä laman uhka tai taantuma voi kaataa kokonaan. Reitillä Helsinki-Tallinna on seilannut aluksia jo satojen vuosien ajan ja Itämerellä jo 2000 vuotta ennen ajanlaskumme alkua (Ehrensverd, Kokkonen & Nurminen 1995). Tämän tähden laivaliikenne tulee jatkumaan reitillä edelleenkin, mutta muutoksia on varmasti tulossa.

Vuosittainen Viroon suuntauvien matkustajien määrä laivaliikenteessä on pysynyt melko samana, noin kuudessa miljoonassa matkustajassa koko 2000-luvun ajan. Tallinna on suomalaisille matkakohteena tärkeä ja tämä tuskin tulee hiipumaan talouskriisinkään aikana. Sen sijaan monet asiantuntijat ovat sanoneet, että taantumassa lähimatkailujen osuus kasvaa. Suomesta katsottuna Tallinna on lähellä ja sinne on halpa matkustaa. Tallinna tarjoaa monenlaisia palveluja muun muassa kulttuuri-, luonto- ja kylpylämatkailijoille. Myös Suomen alkoholiveron suunniteltu nostaminen voi näkyä jälleen Viroon suuntautuvien matkojen luvuissa.

Kaksi laivayhtiötä on poissa Helsingin ja Tallinnan välisestä liikenteestä. Merkittävien syy tähän on kiristynyt kilpailutilanne laivayhtiöiden välillä. Kesäisin reitillä riittää matkustajia monelle yhtiölle, mutta talven tullen tilanne näyttää aivan toiselta. Uudet ja tehokkaat laivat, kuten Tallink Siljan Baltic Princess, Star ja Superstar sekä Viking Linen XPRS ovat vallanneet Itämeren syrjäyttäen pienet toimijat, Nordic Jet Linen ja SuperSeaCatin, pois. Linda Line ja Eckerö Line eivät suurien laivayhtiöiden uhkailuista välitä, vaan molemmat yhtiöt uskovat vahvasti omaan tekemiseensä. Linda Line on investoinut toiseen katamaraaniin ja Eckerö Line luottaa laivansa nostalgiaan.

Monet haastattelemiini asiantuntijat olivat sitä mieltä, että reitillä ei ole enää tilaa uusille yrittäjille. Toisaalta oman kokemukseni mukaan asiakkaat, jotka kulkevat useaan kertaan viikossa reitillä, haluavat nimenomaan nopean ylityksen autoineen. Tällaisia asiakkaita ovat muunmuassa rakennusalan työntekijät, jotka kulkevat Viirasta Suomeen viikottain, ja yritykset kuten Eestin Herkut, jotka tuovat elintarvikkeita Suomeen myyntiin. Myös suomalaiset matkailijat kaipaavat nopeaa autolauttaa reitille. Monet matkailijat jatkavat matkaansa omalla autolla Viirasta muualle Eurooppaan, joten matka-aika ei voi olla useita tunteja. Tämän takia näkisin, että yhdelle nopealle autolautalle olisi vielä reitillä tilaa. SuperSeaCatin kanta-asiakkaat pitivät laivasta juuri sen tähden, että laiva oli nopea, eikä siellä ollut ohjelmaa (karaokea). Laivalta sai kuitenkin ruokaa ja tehdä ostoksia. Nordic Jet Linella oli hyvin samantapaiset laivat kuin SuperSeaCatilla ja nyt, kun molemmat ovat poissa, näkisin, että vielä ensi kesäksi reitille tulee joku yhtiö yrittämään autolautalla. Voihan toki olla, että Mehtosen sanoin yritys toimii yhden kesän muuttolintuna.

Teorian pohjalta näyttäisi siltä, että Viking Line ja Tallink Silja pärjäävät hyvin. He ovat investoineet oikeanlaisiin aluksiin oikeaan aikaan. Kuitenkin Tallinkin isot velat puhuttavat ja näin talouskriisin aikaan on jännittävä nähdä kuinka yhtiön käy. Viking Linen Risto Peltola vihjasi, että myös hyvä yhtiö voi joutua lopettamaan liikennöinnin. Mieleeni tuli heti vastauksen nähtyäni, että viittaako Peltola tässä juuri Tallink Siljaan ja sen suuriin velkoihin. Linda Line on ostanut uuden katamaraanialuksen, jonka se ottaa käyttöön vuonna 2009. Näkisin, että Eckerö Linen

tulisi tehdä myös pikaisesti uusia investointeja tai se jää muiden jalkoihin. Näinköhän vanhan laivan nostalgia ja viehätysvoima riittää uusien risteilijöiden rinnalla. Olen Jorma Tainan kanssa samoilla linjoilla siitä, että jos jokin yritys vielä joutuu pelin kesken jättämään, niin se on Eckerö Line.

7.1 Oman työn arviointi

Oma työskentelyni on ollut hyvin intensiivistä, ottaen huomioon, että olen tehnyt opinnäytetyöni todella lyhyessä ajassa. Tiivis aikataulu johtuu siitä, että ensimmäinen opinnäytteeni jäi kesken, kun toimeksiantaja SuperSeaCat meni konkurssiin. Tutkimussuunitelmaan tein aikataulutuksen, jossa oli lopulta vaikea pysyä. Olisi helpottanut, jos olisin tehnyt selkeät suunnitelmat jokaiselle päivälle. Aineiston kerääminen oli lehtiartikkeleiden osalta helppoa. Aiheesta oli kirjoitettu paljon ja aineistoa löytyi. Aikataulullisista syistä toteutin haastattelut sähköpostitse ja sain niihin hyvin vastauksia. Halusin rakentaa kysymykset helpoiksi ja nopeiksi vastata, jotta en veisi kiireisiltä ihmisiltä liaksi aikaa ja saisin kuitenkin useita vastauksia. Seitsemästä vastaajasta kuusi vastasi, mikä oli todella positiivinen yllätys. Vastaukset tulivat ripotellen, joten ehdin kirjoittaa jokaisen kohdalta heidän tärkeimmät mielipiteensä ja verrata näitä lehtien kirjoitteluun. Jos minulla olisi ollut enemmän aikaa, olisin halunnut haastatella jokaista henkilöä kasvotusten. Olisin näin saanut haastateltavistani enemmän irti ja voinut tulkita myös heidän kehonkieltä. Haastellisinta työn tekemisessä oli aika. Selvityksestä olisi saanut tehtyä laajemman ja monipuolisemman, mutta aika tuli vastaan. Olen silti tyytyväinen omaan työskentelyyni. Koko opinnäytetyöprosessista olen oppinut todella paljon ja tiedän, miten alkaa tehdä suurempaa työtä, jos joskus vielä samanlaiseen tilanteeseen joudun.

LÄHTEET

Alasuutari, P. 1999. Laadullinen tutkimus. 3. painos. Jyväskylä: Vastapaino.

Blomgren, R., Malmberg, T. & Raudsepp, P. 1996. Laiva saapui Helsinkiin. 3. painos. Helsinki: Oy Raud Publishing Ltd.

Ehrensward, U., Kokkonen, P. & Nurminen, J. 1995. Mare Balticum 2000 vuotta Itämeren historiaa. Helsinki: John Nurmisen Säätiö.

Eskola, J. & Suoranta, J. 2000. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. 4. painos. Jyväskylä: Vastapaino.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2000. Tutkimushaastattelu Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2000. Tutki ja kirjoita. 6. uudistettu painos. Helsinki: Tammi.

Kostiainen, A., Ahtola, J., Koivunen, L., Korpela, K. & Syrjämaa, T. 2004. Matkailijan ihmeellinen maailma. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.

Metsämuuronen, J. 2006. Laadullisen tutkimuksen käsikirja. Helsinki: International Methelp Ky.

McIntosh, R., Goeldner, C. & Ritchie J. 1995. Tourism Principles, Practices, Philosophies. New York: John Wiley & Sons Inc.

Pöllänen, M. Säily, S. Kalenoja, H. & Mäntynen J. 2003. Vesiliikenne. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto.

Rouhiainen, U. 1996. Satumaa matkailun perusteet 2. Helsinki: Painotalo

MIKTOR.

Silverman, D. 2005. Doing qualitative research. 2. painos. Lontoo: SAGE Publications Ltd.

Verhelä, P. 2000. Matkatoimistopalvelut. Helsinki: Oy Edita Ab.

Vuoristo, K. & Vesterinen, N. 2002. Lumen ja suven maa. Suomen matkailumaantiede. Helsinki: WSOY.

Eckerö Line. 2008. [Viitattu 26.11.2008]. Saatavissa:

<http://www.eckeroline.fi/fi/default.aspx>

Eckerö Lineltä piutpaut pudotuspelille. 2008. Taloussanomien 15.10.2008. [Viitattu 4.12.2008]. Saatavissa: <http://www.taloussanomien.fi/liikenne/2008/10/15/eckero-linelta-piutpaut-itameren-pudotuspelille/200826931/139>

Harju-Autti, A. & Ryymin, J. 2008. Toimialaraportti Matkailun yleisosa. [Viitattu 5.12.2008]. Saatavissa:

http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/648/Matkailu_yleisosa_2008_netti.pdf

Höbemägi, T. 2008. Nordic Jet Line to leave Tallinn-Helsinki ferry business. 2008. Baltic Business News 3.9.2008. [Viitattu 20.12.2008]. Saatavissa:

<http://www.balticbusinessnews.com/Default2.aspx?ArticleID=0b6294f6-9494-4f25-876d-f37a9f525ca8&open=sec>

Koskinen, P. 2008. Laivanupotuksen seuraava uhri on Tallink. Talouselämä 15.10.2008. [Viitattu 4.12.2008]. Saatavissa:

<http://www.talouselama.fi/uutiset/article166094.ece>

Kuluttajavirasto. 2008. Tiedote. SupeSeaCat Oy konkurssiin – Ohjeita kuluttajille korvausten hakemiseen 21.10.2008. [Viitattu 20.12.2008]. Saatavissa:

<http://www.kuluttajavirasto.fi/Page/348c20b1-30f9-4a8d-96dd->

5fa4b8f9ad34.aspx?refererUrl=%2Fajankohtaista&groupId=4ac236ea-a13b-41f9-8416-248ca82aa95d&announcementId=ed5e02db-eba5-4075-8d7a-154120102cbf

Linda Line. 2008. [Viitattu 26.11.2008]. Saatavissa:

<http://www.lindaliini.ee/index.php?main=123&sess=b689f1cc59ae44bc50990da13290ba28>

Linda Line hankki toisen katamaraanin. 2008. Taloussanomat 5.11.2008. Viitattu 11.12.2008]. Saatavissa: <http://www.taloussanomat.fi/liikenne/2008/11/05/linda-line-hankki-toisen-katamaraanin/200828821/139>

Matkailuyritykset varautuvat nolla kasvuun. 2008. Taloussanomat 2.12.2008. [Viitattu 5.12.2008]. Saatavissa:

<http://www.taloussanomat.fi/yrittaja/2008/12/02/matkailuyritykset-varautuvat-nollakasvuun/200831096/137>

Merenkululaitoksen vuosi 2006. 2007. [Viitattu 19.12.2008]. Saatavissa http://veps.fma.fi/portal/page/portal/fma_fi/tietopalvelut/julkaisut/vuosikatsaus/vuosikatsaus2006.pdf

Okkonen, K. 2008. Seuraavaksi menee Linda Line. 2008. Taloussanomat 15.10.2008. [Viitattu 4.12.2008]. Saatavissa:

<http://www.taloussanomat.fi/yrittaja/2008/10/15/seuraavaksi-menee-linda-line/200826846/137>

Pettikö SuperSeaCat? Korvauksia voi nyt hakea. 2008. Kauppalehti 21.10.2008.

[Viitattu 11.12.2008]. Saatavissa:

<http://www.kauppalehti.fi/5/i/talous/uutiset/arkisto/showArticle.do?db=KKL0809X&ris=11&rid=29554&qid=5&rsi=0&page=0&size=20&hits=95>

Pullinen, J. 2008. SuperSeaCatin liikennöinti keskeytettiin yllättäen. 2008. Helsingin Sanomat 14.10.2008. [Viitattu 20.12.2008]. Saatavissa:

<http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/SuperSeaCatin+liikenn%C3%B6inti+keskeytettiin+yll%C3%A4tt%C3%A4en/1135240246311>

Suomalaisten suosituimmat ulkomaan lomamatkojen kohdemaat vuonna 2007. Tilastokeskus 2008. [Viitattu 1.12.2008]. Saatavissa: http://www.tilastokeskus.fi/til/smat/2007/smat_2007_2008-07-04_kat_001.html

SuperSeaCat. 2008. [Viitattu 30.10.2008]. Saatavissa: <http://www.superseacat.com/fi/>

Tallink Silja. 2008. [Viitattu 26.11.2008]. Saatavissa: <http://www.tallinksilja.com/fi/mainMenu/company/>

Tallinnan laivoille odotetaan tiukkaa hintakisaa. 2008. Taloussanomat 19.4.2008. [Viitattu 4.12.2008]. Saatavissa: <http://www.taloussanomat.fi/palvelut/2008/04/19/tallinnan-laivoille-odotetaan-tiukkaa-hintakisaa/200810974/12>

Tourism in Tallinn 2007. Tallinn City Tourist Office & Convention Bureau. [Viitattu 4.12.2008]. Saatavissa: http://www.tourism.tallinn.ee/static/files/095/tallinna_turism_2007_eng.pdf

Ulkomaan meriliikenteen kuukausitilasto lokakuu 2008. Merenkululaitos. [Viitattu 1.12.2008]. Saatavissa: http://veps.fma.fi/portal/page/portal/fma_fi/tietopalvelut/tilastot/tilastotaulukot/ulkomaan_meriliikenne/kktilasto/mlt_kk_0810.pdf

Vaalisto, H. 2008. Tallinkin velkataakka pelottaa sijoittajia. Taloussanomat 13.10.2008. [Viitattu 4.12.2008]. Saatavissa: <http://www.taloussanomat.fi/liikenne/2008/10/13/tallinkin-velkataakka-pelottaa-sijoittajia/200826343/139>

Viking Line. 2008. [Viitattu 26.11.2008]. Saatavissa:

<http://www.vikingline.fi/yritysinfo/index.asp>

Wikipedia. 2008. M/S Georg Ots. Viimeksi muokattu 8.9.2008. [Viitattu 20.12.2008]. Saatavissa: http://fi.wikipedia.org/wiki/M/S_Georg_Ots

Yksi laivayhtiö luovuttaa lokakuussa Tallinna-reitillä. 2008. Taloussanomat 3.9.2008. [Viitattu 11.12.2008]. Saatavissa: <http://www.taloussanomat.fi/liikenne/2008/09/03/yksi-laivayhtio-luovuttaa-lokakuussa-tallinnan-reitilla/200822924/139>

Lindström, D. 2008. Sv: Helsinki-Tallinna laivaliikenne [sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Lisko, S. Lähetetty 2.12.2008 [viitattu 4.12.2008].

Mehtonen, K. 2008. Re:Helsinki-Tallinna laivaliikenne [sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Lisko, S. Lähetetty 10.12.2008 [viitattu 11.12.2008].

Peltola, R. 2008. Vs: Helsinki-Tallinna laivaliikenne [sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Lisko, S. Lähetetty 9.12.2008 [viitattu 11.12.2008].

Taina, J. 2008. Re: Helsinki- Tallinna laivaliikenne [sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Lisko, S. Lähetetty 26.11.2008 [viitattu 28.11.2008].

Toikka-Everi, I. 2008. Re: Opinnäytetyöni – Idan vastaukset kysymysten alla [sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Lisko, S. Lähetetty 28.11.12008 [viitattu 1.12.2008].

LIITTEET

Haastattelulomake

Hyvä Etunimi Sukunimi,

Olen Lahden ammattikorkeakoulun opiskelija Sanna Lisko ja opiskelen matkailua. Olen tekemässä opinnäytetyötä aiheesta Helsinki-Tallinna-Helsinki-laivaliikenteen nykytila ja tulevaisuus. Selvitykseeni haluaisin liittää Teidän mielipiteitä reitin nykytilasta ja tulevaisuudesta. Toivoisin Teiltä pikaista vastausta alla oleviin kysymyksiin. Vastaukset voitte lähettää sähköpostitse minulle osoitteeseen sanna.lisko@lpt.fi. Jos Teillä on kysyttävää opinnäytetyöstäni tai kysymyksistä voitte sähköpostin lisäksi ottaa yhteyttä minuun puhelimitse numeroon 040 767 5798.

Ystävällisesti vastatkaa seuraaviin kysymyksiin. Toivoisin perusteltuja vastauksia.

1. Vahvistaako vai heikentääkö vallitseva talouskriisi mielestänne Suomesta Vieroon suuntautuvaa matkailua?
2. Mahtuuko mielestänne Helsinki-Tallinna reitille lisää toimijoita? Jos vastasitte kyllä, minkälaisille aluksille näkisitte olevan kysyntää?
3. Minkä näette pääimmäisenä syynä kahden yhtiön, Nordic Jet Linen ja Super-SeaCatin tippumiseen kilpailusta Helsinki-Tallinna reitiltä?
4. Tuleeko mielestänne joku yhtiöistä vielä lopettamaan liikennöinnin reitillä? Jos vastasitte kyllä, niin mikä/mitkä yhtiö(t) ja miksi?

Kiitos vaivannäöstä ja oikein mukavaa joulun odotusta!

Ystävällisin terveisin

Sanna Lisko