



Osaamista  
ja oivallusta  
tulevaisuuden  
tekemiseen

Vili Liinoja

# Kotimaisten verkkolehtien vaikutus matkustushalukkuuteen Helsinki- Tallinna-laivoilla kesällä 2020

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Tradenomi

Liiketalous

Opinnäytetyö

Toukokuu 2021

Tekijä(t) Otsikko	Vili Liinoja Kotimaisten verkkolehtien vaikutus matkustushalukkuuteen Helsinki-Tallinna-laivoilla kesällä 2020
Sivumäärä Aika	33 sivua + 1 liite toukokuu 2021
Tutkinto	Tradenomi
Tutkinto-ohjelma	Liiketalouden tutkinto-ohjelma
Suuntautumisvaihtoehto	Digitaalinen markkinointi
Ohjaaja	Lehtori Pirjo Elo
<p>Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, kuinka Itämeren laivayhtiöihin liittyvä uutisointi kotimaisissa verkkolehdissä on vaikuttanut matkustushalukkuuteen Helsingin ja Tallinnan väliä kulkevilla matkustajalaivoilla koronaviruspandemian aikana kesällä 2020.</p> <p>Työ on tyypiltään laadullinen tutkimus. Tutkimusmenetelmänä on käytetty laadullisen tutkimuksen piiriin kuuluvaa teemahaastattelua. Teoriaosuudessa on perehdytty Itämeren laivamatkailuun, matkailualan kriisien ja median suhteeseen, matkustushalukkuuteen vaikuttaviin tekijöihin, vuoden 2020 koronaviruspandemian ensimmäiseen aaltoon sekä kotimaisten verkkolehtien uutisointiin. Tietoperustan keräämiseen on käytetty suomen- ja englanninkielisiä kirja- ja verkkolähteitä, mukaan lukien matkustushalukkuutta käsitteleviä tutkimuksia.</p> <p>Tulokset osoittivat, ettei Itämeren laivayhtiöihin liittyvä verkkolehtien uutisointi vaikuta merkittävästi henkilön matkustushalukkuuteen silloin, jos matkustushalukkuus on jo entuudestaan vähäinen. Sitä vastoin, jos matkustushalukkuutta on, voivat uutiset turvallisuustienpiteistä lisätä luottamusta matkantekoon entisestään.</p> <p>Tulosten perusteella voidaan todeta kotimaisten verkkolehtien uutisoinnin avoimuuden ja informatiivisuuden tärkeys. Verkkolehdet toimivat matkailijoille myös välineenä tiedon etsimiseen mahdollista tulevaa matkaa varten, jolloin ajankohtaisen ja paikkansapitävän tiedon merkitys korostuu.</p>	
Avainsanat	matkustushalukkuus, laivamatkailu, riskikäsitys, koronaviruspandemia, medianäkyvyys

Author(s) Title	Vili Liinoja The effect of Finnish online newspapers on the willingness to travel on Helsinki-Tallinn passenger ships in the summer of 2020
Number of Pages Date	33 pages + 1 appendices May 2021
Degree	Bachelor of Business Administration
Degree Programme	Economics and Business Administration
Specialisation option	Digital marketing
Instructor	Pirjo Elo, Senior Lecturer
<p>The purpose of the thesis is to find out how the news coverage of passenger ships in the Baltic Sea in Finnish online newspapers has affected the willingness to travel on passenger ships between Helsinki and Tallinn during the coronavirus pandemic in the summer of 2020.</p> <p>The type of the thesis is a qualitative research. A semi-structured interview has been conducted, which belongs to the field of qualitative research. The theoretical part deals with maritime industry, shipping in the Baltic Sea, the relationship between crises in the tourism industry and the media, factors influencing the willingness to travel and the 2020 coronavirus pandemic and its effects on the shipping industry. Both literature and internet sources in Finnish and English, including surveys on willingness to travel, have been used to gather the information base.</p> <p>The results of the thesis showed that the online news coverage related to passenger ships in the Baltic Sea does not significantly affect a person's willingness to travel if the willingness to travel is already low. On the other hand, if someone has a willingness to travel, news about security measures can further increase confidence in traveling.</p> <p>Based on the results, the importance of openness and informative nature of Finnish online newspapers can be established. Online newspapers also serve as a tool for tourists to search for information for a possible future trip, highlighting the importance of up-to-date and accurate information.</p>	
Keywords	willingness to travel, cruise ship tourism, risk perception, coronavirus pandemic, media coverage

## Sisällys

1	Johdanto	1
2	Toimiala	2
2.1	Merenkulkuala	2
2.2	Laivaliikenne välillä Helsinki-Tallinna	2
2.3	Viking Line	3
2.4	Tallink ja Tallink Silja	4
2.5	Eckerö Line	5
3	Koronavirus matkailualalla	6
3.1	Sars Cov-2	6
3.2	Vaikutus Itämeren laivaliikenteeseen	6
3.3	Matkailualan kriisi tiedotusvälineissä	7
3.4	Infodemia	8
3.5	Turismikriisi	10
4	Ihminen ja matkailuaikeet	11
4.1	Maslow'n tarvehierarkia	11
4.2	Riskikäsitys	12
4.3	Minäpystyvyyys	13
5	Verkkolehdet	14
6	Koronavirus ja laivat verkkolehdissä	16
7	Selvityksen toteutus	18
7.1	Teemahaastattelu	18
7.2	Haastattelurungon laatiminen	20
7.3	Aineiston analysointi	21
8	Selvityksen tulokset	21
9	Johtopäätökset	24
10	Pohdinta	26
	Lähteet	28

## Liitteet

Liite 1. Teemahaastattelun runko

## 1 Johdanto

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on kartoittaa, kuinka vuoden 2020 koronaviruspandemian ensimmäisen aallon aikainen, Itämeren laivayhtiöihin liittyvä verkkolehtien uutisointi vaikutti suomalaisten halukkuuteen matkustaa vapaa-ajallaan laivalla Helsingin ja Tallinnan välillä.

Työ on tyypiltään laadullinen tutkimus ja se on toteutettu teemahaastatteluna. Tutkimusongelman *Itämeren laivayhtiöihin liittyvien kotimaisten verkkolehtien uutisoinnin vaikutus matkustushalukkuuteen Helsingin ja Tallinnan väliä kulkevilla matkustajalajoilla* perusteella luotiin tutkimuskysymykset, joita käytettiin haastattelun teemoina.

Kuten moni muu ala, koki matkailualakin vuonna 2020 historiansa pahimman kriisin. Maailmanlaajuinen koronaviruspandemia aiheutti valtavasti muutoksia jokapäiväiseen elämäämme. Monet aikaisemmin itsestään selvät asiat, kuten ihmisten fyysinen kontakti toisiinsa, palvelut ja hyödykkeiden tuotanto saivat osakseen rajoituksia ja kärsivät tilanteen vuoksi. Maiden rajojen sulkemiset yhdistettynä ihmisten tarpeeseen pysyä pääasiassa kotonaan aiheuttivat laivayhtiöille liikennöinnin vähentymistä tai totaalista keskeyttämistä, henkilöstön lomautuksia ja irtisanomisia sekä kaiken kaikkiaan suuria tappioita.

Suomalaisten matkustus Viroon väheni merkittävästi vuodesta 2019. Matkailijat arvioivat, lähteäkö matkalle vai tulisiko matka jättää tekemättä, ja välillä vapaa-ajan matkailu ei ollut lainkaan mahdollista. Samaan aikaan laivayhtiöt vakuuttivat pitävänsä huolta matkustajien turvallisuudesta tehostamalla siivousta sekä rajoittamalla laivojensa matkustajamääriä.

Tiedotusvälineiden rooli tilanteessa oli mielenkiintoinen. Vuoden 2020 aikana verkkolehdistä esiintyi uutisointeja tapauksista, joissa laivayhtiöt näkyivät positiivisessa tai vähemmän positiivisessa valossa. Samassa uutisessa suunvuoron saivat usein terveydenhuollon asiantuntija sekä laivayhtiön edustaja, eivätkä heidän näkemyksensä aina osuneet yksiin. Myöskään kaikkea olennaista ei välttämättä kerrottu.

## 2 Toimiala

### 2.1 Merenkulkuala

Merenkulkuala työllisti vuonna 2018 Suomessa noin 50 000 henkilöä 14,3 miljardin euron liikevaihdolla, josta meriliikenteen henkilökuljetuksen toimialalla olevien varustamojen osuus oli 10 900 työntekijää 3,3 miljardin liikevaihdolla. (Suomen Varustamot 2020.) Toimialojen luokituksia ylläpitävä Tilastokeskus (2008) luokittelee meriliikenteen henkilökuljetuksen toimialan, eli arkikielellä laivamatkoja myyvän varustamon, *matkustajien aikataulunmukaiseksi ja muuksi kuljetukseksi meritse ulkomaan liikenteessä joko autolautoilla tai meriristeilyaluksilla*.

Laivamatkailualan markkinatilanne on tällä vuosituhanalla ollut jatkuvasti haastavampi muun muassa halpalentoyhtiöiden vuoksi (Korpijaakko & Nuutinen 2020, 222). Lentomatkojen etu laivamatkoihin nähden on huomattavasti lyhyempi matkustusaika kohteeseen. Lentomatkalla ei kuitenkaan tarjota laivamatkan kaltaista tunnelmaa, merimaisemia, viihdettä tai kiireetöntä illallista, mitkä lienevät olleet vuodesta toiseen laivamatkailun houkuttelevimpia tekijöitä.

### 2.2 Laivaliikenne välillä Helsinki-Tallinna

Matkustajaliikennöinti Helsingistä Tallinnaan tapahtuu Länsiterminaali 1:n, Länsiterminaali 2:n sekä Vuosaaren sataman kautta. Edellä mainittuja ylläpitää Helsingin kaupungin omistama Helsingin Satama Oy, jonka muita terminaaleja ovat Katajanokan terminaali, Olympiaterminaali, Makasiiniterminaali sekä Hansaterminaali. (Port of Helsinki 2021a.)

Vuonna 2018 Helsingin Satama nousi maailman vilkkaimmaksi satamaksi, johon keskeisenä syynä oli kasvava Helsingin ja Tallinnan välinen matkustajaliikenne (Port of Helsinki 2018). Helsingin Sataman kautta kulkevat matkustajat toivat vielä ennen pandemiaa pääkaupunkiseudulle vuosittain 700 miljoonaa euroa (Haapasaari 2020). Vuonna 2019 Helsingin Satama Oy:n satamien kautta kulki yhteensä 12,2 miljoonaa matkustajaa, josta Helsinki-Tallinna -välin osuus oli 77 prosenttia 8,9 miljoonalla matkustajalla. Matkustaja- ja autolauttaliikenne Helsingin ja Tallinnan välillä muodostaa sekä ihmisille että elinkeinoelämälle tärkeän liikenneyhteyden. (Port of Helsinki 2020.) Matkustajien lisäksi laivayhtiöt kuljettavat rahtia. Yksi rahtiyksikkö merkitsee esimerkiksi kuorma-autoa, perävaunua tai konttia (Tallink Silja 2020a).

Matkustajalaivoja Helsingistä Tallinnaan liikennöi kolme laivayhtiötä: kotimaiset Viking Line ja Eckerö Line sekä virolainen Tallink. Lyhimmillään yhtiöiden tarjoaman matkan kesto on kaksi tuntia. Kaupunkien välinen laivamatka voi olla joko *reittimatka*, jolloin olennaisinta on usein päästä kohteesta toiseen sen sijaan, että keskityttäisiin ajanviettoon laivalla. *Risteilylle* puolestaan lähdetään usein irtautumaan arjesta, ostoksille tai nauttimaan viihteestä, eikä maihin välttämättä nousta lainkaan.

### 2.3 Viking Line

Ahvenanmaalaisen Viking Linen historia ulottuu vuoteen 1959, jolloin varustamo Vikinglinjen Ab:n ensimmäinen autolautta S/S Viking alkoi liikennöidä Suomen ja Ruotsin välillä. Vuonna 1966 Vikinglinjen Ab yhdisti voimansa kahden muun varustamon, Rederi Ab Slite:n ja Ålandsfärjan Ab:n kanssa perustaen Oy Viking Line Ab:n. (Viking Line 2020a.) Yhtiön pääkonttori on näihin päiviin asti sijainnut Maarianhaminassa.



Kuvio 1. Viking Linen "NG LI" -logo (Viking Line Suomi Facebook 2019).

Vuoden 2019 lopussa konsernilla oli 2 810 työntekijää, joista 2 198 asui Suomessa, 507 Ruotsissa, 91 Virossa ja 14 henkilöä muissa maissa. Liikevaihtoa sillä oli 496,4 miljoonaa euroa nettotuloksen ollessa 38 miljoonaa. Vuonna 2019 yritys liikennöi seitsemällä laivallaan viittä eri reittiä. Lisäksi tytäryhtiö Viking Line Buss Ab liikennöi bussikuljetuksia Ahvenanmaalla. Matkustajia laivoilla kulki yhteensä 6,3 miljoonaa ja rahtiyksikköjä 134 000. Kesä 2019 oli yhtiölle monelta osin menestyksellinen: Helsinki-Tallinna -väliä liikennöivä Viking XPRS kuljetti kesän kuluessa ennätyselliset 600 000 matkustajaa. Maarianhamina-Kapellskär -reittiä kulkevalla Viking Mariellalla puolestaan matkusti niin ikään kesän kuluessa 334 783 matkustajaa. (Viking Line 2020b.)



Viking Linen brändi tunnustetaan ennen kaikkea punaisesta väristään – termi “Punaiset laivat” mielletäänkin Viking Linen synonyymiksi. Yritys on käyttänyt kaikessa mainonnassaan jo vuosia sen koko nimestä irroitettuja kirjaimia NG LI (kuvio 1). (Korpijaakko & Nuutinen 2020, 219.)

#### 2.4 Tallink ja Tallink Silja

Vuonna 1957 Suomen Höyrylaiva Oy, ruotsalainen varustamo Svea ja turkulainen varustamo Bore perustivat Turussa yrityksen Oy Siljavarustamo – Ab Siljarederiet. Vuonna 1970 nimi muutettiin Oy Silja Line Ab:ksi ja yhä käytössä oleva Hyljelogo (kuvio 2) luotiin. Seuraavien vuosikymmenten aikana yhtiön liikennöinti kasvoi useilla uusilla laivareiteillä. (Tallink Silja 2020b.)



Kuvio 2. Silja Line -brändin nykyinen hyljelogo (Silja Line Suomi Facebook 2014).

Vuonna 1989 suomalainen Palkkiyhtymä Oy, Tallinnan kaupunki, Tallinnan satama ja Estonian Shipping Company perustivat matkustaja- ja rahtiliikennevarustamo AS Tallink Grupp (kuvio 3). Tarkoituksena oli kuljettaa matkailijoita Helsingin ja Tallinnan välillä. Ensimmäisenä toimintavuonna Suomenlahden yli kuljetettiin 166 000 matkustajaa ja vuosituhannen vaihteeseen mennessä matkustajamäärä oli kohonnut yli 2,5 miljoonaan. (Tallink Silja 2020c.)



Kuvio 3. Tallinkin logo (Tallink Imagebank 2020).

Vuonna 2006 varustamo Oy Silja Line Ab siirtyi AS Tallink Gruppın omistukseen, jolloin syntyi Tallink Silja Oy. Tallink Silja Oy liikennöi nykyisin laivoja Turusta Ahvenanmaan kautta Tukholmaan. Vielä ennen koronaviruspandemian ensimmäistä aaltoa Helsingistä Tukholmaan Silja Line -brändin alla kulkivat laivat Silja Serenade ja Silja Symphony. Lisäksi Tallink Silja Oy markkinoi Tallink-brändin alla muun muassa Helsinki-Talinnaväliä kulkevia laivoja (Tallink Silja 2020d). Vielä ennen koronaviruspandemian alkua kolme Tallinkin laivaa kulki säännöllisesti Helsingistä Tallinnaan: Silja Europa, Star sekä Megastar.

Vuonna 2019 AS Tallink Grupp kuljetti 9,8 miljoonaa matkustajaa ja 380 000 rahtiyksikköä. Sen liikevaihto oli 949 miljoonaa euroa ja nettotulos 49,7 miljoonaa euroa. Yhtiö toimi Suomen ohella Ruotsissa, Virossa, Venäjällä, Latviassa ja Saksassa työllistäen yhteensä yli 7 000 työntekijää. Se kuljetti 14 laivaa seitsemällä eri reitillä ja lisäksi omisti kolme hotellia Tallinnassa ja yhden Riassa. Sen Club One -kanta-asiakasjärjestelmään kuuluu noin 2,7 miljoonaa asiakasta. (Tallink Silja 2020e.)

## 2.5 Eckerö Line

Vuonna 1961 perustettuun ahvenanmaalaiseen Eckerö-konserniin kuuluva Eckerö Line syntyi 1994 (kuvio 4). Se on Viking Linea ja Tallinkia pienempi yhtiö, jolla vuonna 2019 oli 395 työntekijää. Sen ainoa varsinainen matkustajalaiva on Helsingistä Tallinnaan kulkeva M/S Finlandia. Vuonna 2019 Eckerö Linen liikevaihto oli 102 miljoonaa euroa. (Eckerö Line 2020a.)



Kuvio 4. Eckerö Linen logo (Eckerö Linen kuvapankki 2020).

Yhtiö kertoo toimintansa perustuvan suomalaisuuteen sekä suomalaisiin palveluihin ja osaamiseen (Eckerö Line 2020b). Vuoden 2020 Asiakkuusindeksi -tutkimuksessa mitattiin 55 kotimaisen yrityksen asiakaskokemusta ja -uskollisuutta. Eckerö Line palkittiin asiakaskokemuksen osalta kolmanneksi parhaana ja asiakasuskollisuuden osalta neljänneksi parhaana yrityksenä. (Eckerö Line 2020c.)

### 3 Koronavirus matkailualalla

#### 3.1 Sars Cov-2

Joulukuussa vuonna 2019 Kiinassa ilmeni keuhkokuumeetapauksia, joiden aiheuttajaksi varmistui uusi, entuudestaan tuntematon koronavirus. Se sai nimen SARS-CoV-2 sukulaisensa SARS-koronaviruksen mukaan. Virus on todennäköisimmin lähtöisin eläimen ja ihmisen välillä tapahtuneesta tartunnasta. Tartunnan aiheuttaman taudin nimi on COVID-19 ja se on peräisin sanoista *corona*, *virus* ja *disease*. Taudin arvioitu itämisaika on keskimäärin noin 4-5 päivää ja sen tavallisin oire on lievä hengitystieinfektio, mutta osa tartunnoista on johtanut myös kuolemaan. Tartunnan voi saada hengitystie-eritteiden välityksellä, ilmasta, pinnoilta tai ulosteesta. (THL 2020a.) Taudista puhuttaessa yli 70-vuotiaista ja pitkäaikaissairauksia omaavista käytetään nimitystä *riskiryhmä*, koska heillä on todettu olevan keskimääräistä suurempi riski saada tartunta. Myös valtaosa koronavirustautiin menehtyneistä on ollut yli 70-vuotiaita. (THL 2020b.)

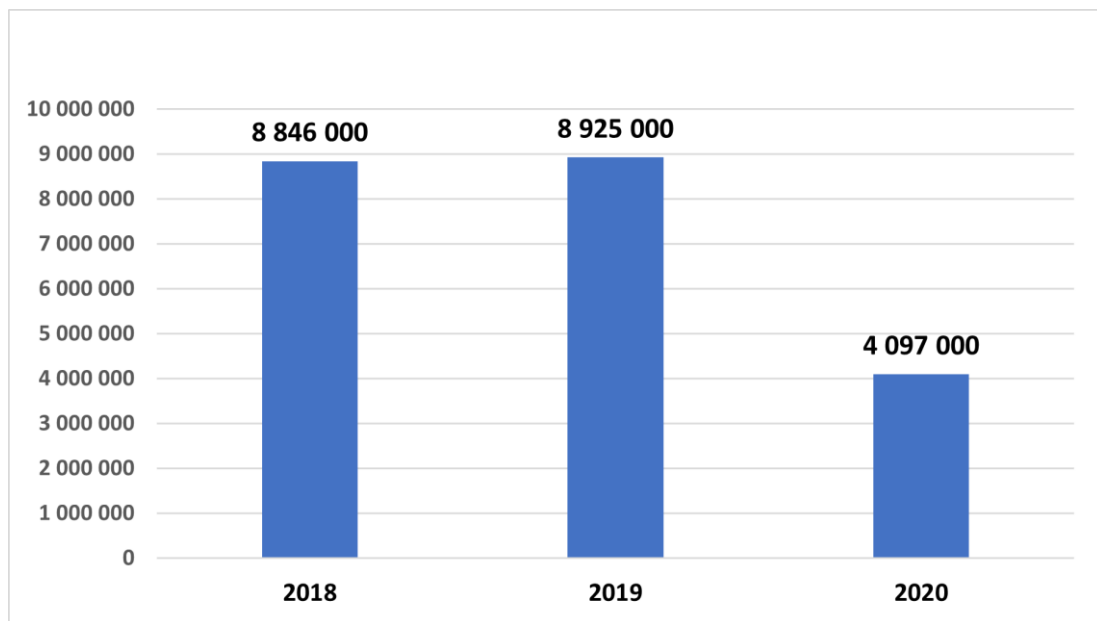
Suomen ensimmäinen koronavirustartunta varmistettiin kiinalaisella turistilla 29.1.2020 (HS 2020). Maailman terveysjärjestö WHO julisti koronaviruksen kansainväliseksi kansanterveysuhaksi 31.1.2020 (THL 2020c) ja pandemiaksi 11.3.2020 (WHO 2020a). THL määrittelee pandemian kaikkialle maailmaan levinneeksi taudiksi, johon ei ole mitään tiettyä lääkettä (THL 2021). Suomessa ensimmäinen COVID-19 -taudin aiheuttama kuolema tapahtui 21.3.2020 (THL 2020d).

Terveysten ja hyvinvoinnin laitos eli THL alkoi peräänkuuluttaa huolellista käsienspesua sekä kasvomaskin käyttöä julkisissa sisätiloissa muiden suojaamiseksi. Lisäksi alettiin puhua *turvaväleistä*, eli tarpeeksi riittävästä etäisyydestä muihin ihmisiin tartunnan estämiseksi. Kesällä 2020 THL:n suositus turvaväleistä oli 1-2 metriä (THL 2020e). Heinäkuun 2020 puoleenväliin mennessä maassamme oli todettu 7 296 koronavirustartuntaa ja tautiin liittyviä kuolemia 328. Kesän 2020 tartuntatilanne oli kuitenkin kevään tilanteeseen verraten maltillinen; esimerkiksi 6.–12.7. todettiin 20 uutta koronatartuntaa. (Kallunki 2020.)

#### 3.2 Vaikutus Itämeren laivaliikenteeseen

Suomen hallitus ilmoitti 16.3.2020 maan olevan poikkeusoloissa koronavirustilanteen vuoksi. Ulkomailta palaavat Suomen kansalaiset määrättiin kahden viikon karanteenia vastaaviin olosuhteisiin. Tuolloin myös aloitettiin valmistelu Suomen rajojen sulke-

miseksi sekä matkustaja- ja henkilöliikenteen keskeyttämiseksi. Suomalaisia matkailijoita suositeltiin palaamaan maahan välittömästi. Välttämätön työssäkäynti ja asiointi ilmoitettiin sallittavaksi Suomen pohjois- ja länsirajan yli. Tavara- ja rahtiliikenteen ilmoitettiin jatkuvan normaalisti. (Valtioneuvosto 2020.) Lopulta Suomen rajat suljettiin torstain 19.3.2020 vastaisena yönä, jolloin matkustajaliikenne sekä Helsingin ja Tukholman että Helsingin ja Tallinnan välillä keskeytettiin. Työmatkustus ja muu välttämätön henkilöliikenne Helsinki-Tallinna-reitin laivoilla sallittiin jälleen 14.5.2020 alkaen (Merimiesunioni 2020) ja vapaa-ajan matkailu 1.6.2020 alkaen (STT 2020).



Kuvio 5. Säännöllisen Helsinki-Tallinna-laivaliikenteen matkustajamäärät vuosina 2018, 2019 ja 2020 (Port of Helsinki 2021b).

Vuoden 2020 ero edellisvuoteen matkustajamäärien osalta oli merkittävä: Helsingin Sataman kautta kulki matkustajia 4,8 miljoonaa eli 59 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2019 (Port of Helsinki 2021c). Kaikista 4,8 miljoonasta matkustajista peräti 4,1 miljoonaa kulki Helsingin ja Tallinnan välisellä reitillä, kuten kuvio 5 osoittaa (Port of Helsinki 2021b).

### 3.3 Matkailualan kriisi tiedotusvälineissä

Koronaviruspandemian puhkeaminen on kehittynyt valtavaksi mediatapahtumaksi ja maailmanlaajuiseksi kriisiksi, jonka vaikutus matkailuun ja -käyttäytymiseen on ollut niin ikään maailmanlaajuinen (UNWTO 2020 Neuburgerin & Eggerin 2020 mukaan). Median rooli matkailijan matkustusaikomusten ratkaisemisessa on suuri. Kun tiedotus-

välineet yhdistävät tietyn kohteen negatiiviseen tapahtumaan tai lisääntyneeseen tapahtumariskiinkin, matkailijat muuttavat todennäköisemmin matkasuunnitelmiaan välttääkseen vaaralliseksi mielletyn määränpään ja etsivät turvallisempaa vaihtoehtoa. (Sönmez & Graefe 1998 Neuburgerin & Eggerin 2020 mukaan.)

Koska koronavirustilanne on kestänyt niin pitkään verraten aiempiin Suomessa vallinneisiin epidemioihin, on laivayhtiöillä ollut riskinä joutua moneen kertaan niille epäedullisen uutisoinnin kohteeksi. Jos yritys joutuu toistuvasti huonoon valoon, on vaarana kielteisen julkisuuden kierre: otsikoihin pääsevät vain negatiiviset asiat, eivätkä myönteiset uutiset eivät saa enää juuri painoarvoa. (Huhtala & Hakala 2007, 123.)

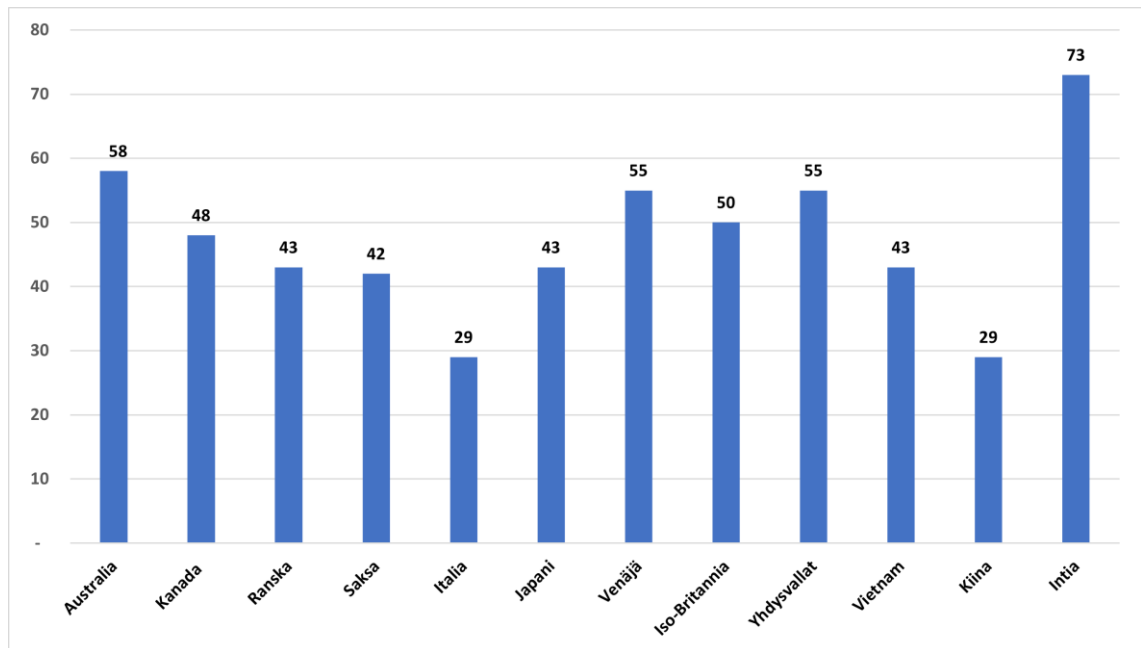
Kriisin kasvojen antaminen mediassa ei ole kuitenkaan yksin itse median käsissä, vaan myös organisaatio, jota kriisi koskettaa, voi antaa tilanteelle omat kasvonsa (Huhtala ja Hakala 2007, 36). Eri asia on, kuinka hyvin organisaatio pystyy saamaan äänensä kuuluviin. On vaikea kuvitella, että esimerkiksi laivayhtiöiden verkkosivuilla tai sosiaalisessa mediassa julkaistujen kriisiä koskevien tiedotteiden lukijamäärä voisi ylittää verkkolehtien uutisten lukijamäärää. Organisaation kannattaa kuitenkin panostaa kriisin aikaiseen viestintäänsä, koska hyvin hoidettuna se voi auttaa säilyttämään hyvän kuvan yrityksestä, vaikka julkisuus olisi hetkellisesti kielteistä (Kantor 2007, 35).

Huhtalan ja Hakalan (2007, 13) mukaan kriisinä voidaan pitää tilannetta, jolloin jotakin epätoivottua on jo tapahtunut, mutta vielä suurempienkin menetysten riski on läsnä. Tällaista luonnehdintaa koronaviruspandemia vastaa hyvin; keväällä 2020 tutkijat arvioivat, ettei pandemia tule loppumaan kovinkaan pian. Kauppalehden (Sainio 2020) haastattelussa tautiekologian tutkija Tuomas Aivelo totesi, ettei pandemia lopu ainaakaan ennen rokotetta. Tutkijat osuivat oikeaan – pandemia ei loppunut kevääseen 2020.

### 3.4 Infodemia

Kriisi ei usein ole se, mitä todellisuudessa on tapahtunut, vaan se, mitä ihmiset luulevat tapahtuneen (Huhtala ja Hakala 2007, 69). Tietämyksen puutetta pahentaa *infodemia*. Infodemialla tarkoitetaan epidemian aikaista ylitsevuotavaa tiedon määrää, josta osa on todenmukaista, osa ei. Tämän vuoksi ihmisten on vaikea löytää luotettavia lähteitä ja ohjeita. Infodemiaa ei voida eliminoida, mutta sitä voidaan hallita. Tilanteessa korostuukin näyttöön perustuvien faktojen tuominen julkisuuteen. (WHO 2020b.) Väärää informaatiota koronaviruspandemiasta on tuotettu huomattavasti, ja suuri osa siitä on levinnyt sosiaalisen median kautta. THL:n erikoistutkija Jonas Sivelä tähdentää, ettei infodemia merkitse ainoastaan väärää tietoa, vaan tietoa ylipäänsä. Suuren informaati-

tiotulvan keskellä ihminen ei kykene sisäistämään kaikkea. (Sivelä 2020.) Sivelän mukaan koronapandemiaan liittyviä salaliittoteorioita on useita, joista jokin voi jäädä itämään ihmisen mieleen muokaten tämän asenteita (Aro 2020).



Kuvio 6. Prosentuaalinen määrä eri maiden vastaajista, joiden mielestä media on liioitellut koronaviruksen laajuutta (Statista 2020).

Kuvio 6 näyttää Statistan maailmanlaajuisen kartoituksen tulokset siitä, kuinka media oli liioitellut koronaviruksen laajuutta kymmentuhannen 16-74-vuotiaan vastaajan mielestä. Tuolloin 55 prosenttia sekä Yhdysvaltojen että Venäjän vastaajista ja 58 prosenttia Australian vastaajista uskoi, että tiedotusvälineet olivat liioitelleet pandemian laajuutta. Intiassa, jossa Statistan kartoituksen aikana oli todettu vasta sata tartuntatapausta, vastaajista lähes kolme neljäsosaa piti median uutisointia viruksesta liioiteltuna. (Statista 2020.)

Maailman matkailujärjestö UNWTO (2020) totesi tiedotusvälineiden tarjoaman tiedon muodostuneen tärkeäksi keinoksi kannustaa ihmisiä ryhtymään ennalta ehkäiseviin toimiin (Chemlin, Toanogloun & Valerin 2020 mukaan). Media tuottaa tietoa kansanterveydellisistä asioista ja muokkaa ihmisten riskikäsitystä. Tiedotusvälineiden välittämä tarkka informaatio voi minimoida virheellistä tietoa ja vähentää ahdistusta ja pelkoja. Siksi olisi välttämätöntä tutkia sitä, missä määrin pandemian käsittely mediassa vaikuttaa potentiaalisten matkailijoiden tietoisuuteen kriisistä. (Chemli ym. 2020.) Pandemian medianäkyvyyttä ei ole kuitenkaan perusteellisesti tutkittu matkailun kannalta, varsinkaan maailmanlaajuisen kriisien kohdalla. (Chen ym. 2020, Yu ym. 2020 Chemlin ym.

mukaan.) Vaikka tiedotusvälineet aiheuttaisivatkin koronavirukseen liittyvällä uutisoinnillaan pelkoa ja levottomuutta, ei tule unohtaa, että tauti on jo osoittautunut pahimmassa tapauksessa hengenvaaralliseksi.

### 3.5 Turismikriisi

Scott, Laws & Prideaux (2013, 8) kuvaavat turismikriisin syntymisen vaiheita neliportaisella asteikolla kuviossa 7. Sen ensimmäisessä vaiheessa kriisi käynnistyy, minkä yhteydessä media aloittaa tilanteesta tiedottamisen. Tällöin voi myös ilmetä tapahtuneen paisuttelua. Organisaatiot puolestaan toivovat, ettei pieni kriisi tulisi välttämättä lainkaan julki tai ettei media kiinnostuisi siitä. Myös turhaa hätiköintiä ja paisuttelua pelätään. (Huhtala ja Hakala 2007, 55.) Tästä huolimatta Huhtalan ja Hakalan (2007, 16) mukaan taudin leviämisen uhkan tulisi saada viestinnällisesti laajaa mediajulkisuutta jo ennen pandemian tai epidemian puhkeamista. Erityisen laajaa mediajulkisuutta ei usein ilmene ainakaan suoraan matkailualan yritysten toimesta, sillä ne eivät ymmärrettävästi halua ottaa sitä riskiä, että ne tiedotteillaan lietsoisivat pelkoa ja siten aiheuttaisivat matkavarausten peruutuksia.



Kuvio 7. Turismikriisin vaiheet (Scott & Laws & Prideaux 2020, 8).

Toisessa vaiheessa turistit pyrkivät lähtemään pois kohteesta, eikä matkoja varata (Scott ym. 2013, 8). Kolmanneksi kohde menettää turistikadon myötä tuloja, samalla kun media jatkaa haitallista uutisointia ja paisuttelee tapahtumia. Lopuksi median haitallisesta uutisoinnista kärsinyt matkailuyritys alkaa julkaista omia mediatiedotteitaan

vallitsevasta tilanteesta matkakohteessa (Scott ym. 2013, 8). Viking Linen (2021), Tallink Siljan (2021) sekä Eckerö Linen (2021) omat viestintätiimit julkaisevat verkkosivuiltaan medialle tarkoitettuja tiedotteita ajankohtaisista koronavirustilanteeseen liittyvistä aiheista, kuten laivojen ja terminaalien turvallisuuskäytännöistä.

## 4 Ihminen ja matkailuaikeet

### 4.1 Maslow'n tarvehierarkia

Yhdysvaltalaisen psykologin Abraham Maslow'n vuonna 1943 julkistamassa tarvehierarkiateoriassa on viiteen eri kategoriaan kuuluvia tarpeita, eli itsensä toteuttamisen, arvonannon sekä yhteenkuuluvuuden ja rakkauden toteuttamisen tarpeet. Lisäksi ihmisellä on turvallisuuteen ja fysiologiseen hyvinvointiin liittyvät tarpeet. (Burton 2012.)



Kuvio 8. Maslow'n tarvehierarkia (Burton 2012).

Tarpeet esitetään yleisimmin pyramidina (kuvio 8), jonka alimpina ovat hengissä pysymiseen liittyvät tarpeet. Aluksi teoria miellettiin niin, että nämä perustarpeet tulee tyydyttää ennen kuin muut tarpeet voivat tyydyttyä. Myöhemmin ajatuksesta on kuitenkin luovuttu ja on todettu, että pyramidin huipulla olevat tarpeet voivat täytyä riippumatta alempien perustarpeiden täyttymisestä. Mallia on sittemmin hyödynnetty mm. markki-



noinnin kohdentamisessa ja sitä on myös sovellettu sekä työelämään että perhe-elämään. (Opetushallitus n.d..)

Ihmisen matkailuaikeita voidaan tarkastella Maslow'n tarvehierarkian avulla. Matkailun näkökulmasta tarvehierarkia on relevantti siten, että ihminen haluaa ensin varmistua siitä, että kohde tai matkantekoväline täyttää hengissä säilymisen fysiologiset edellytykset esimerkiksi ravinnon saatavuudella ja tarvittavalla levolla.

Koronavirustilanteen myötä on turvallisuuden tarve luonnollisesti noussut keskeiseksi. Tämä näkyi toukokuussa 2020 Haaga-Helia ammattikorkeakoulun ja Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy:n toteuttamassa tutkimuksessa, jonka mukaan kolme miljoonaa suomalaista oli aikeissa lomailla loppuvuoden aikana, mutta heistä kaksi kolmasosaa ei vielä tiennyt missä. Tärkeimpinä kriteereinä matkustamiselle pidettiin kohteen hygienia- tasoa ja sitä, ettei kohteessa ole vakavia tartuntatauteja. 48 prosenttia piti tärkeänä mahdollisuutta päästä nopeasti kotiin ja 45 prosenttia koki, ettei mikään kohde ollut sillä hetkellä turvallinen. (Haaga-Helia ammattikorkeakoulu 2020.)

Myös Tallinkin kanta-asiakkailleen teettämässä kyselyssä toukokuussa 2020 näkyi turvallisuuden priorisoiminen. Kyselyssä selvitettiin kanta-asiakkaiden halukkuutta matkustaa kesällä 2020. Vastauksia tuli yli 5600. 48 prosenttia suomalaisvastaajista ilmoitti matkustavansa Tallinnaan kesällä 2020. Suomalaiset arvostivat eniten turvallista matkustamista ja hyvää hygienia- tasoa. (Tallink Silja 2020f.)

Kolmanneksi hierarkian mukaan ihmiselle on tärkeää kokea yhteenkuuluvuutta ja rakkautta. Neljänneksi ihmisen on koettava, että hän saa ympäriltään arvostusta ja voi siten arvostaa myös itseään. Viimeisenä hierarkiassa on tarve tuntee kykenevänsä toteuttaa itseään mielekkäästi.

## 4.2 Riskikäsitys

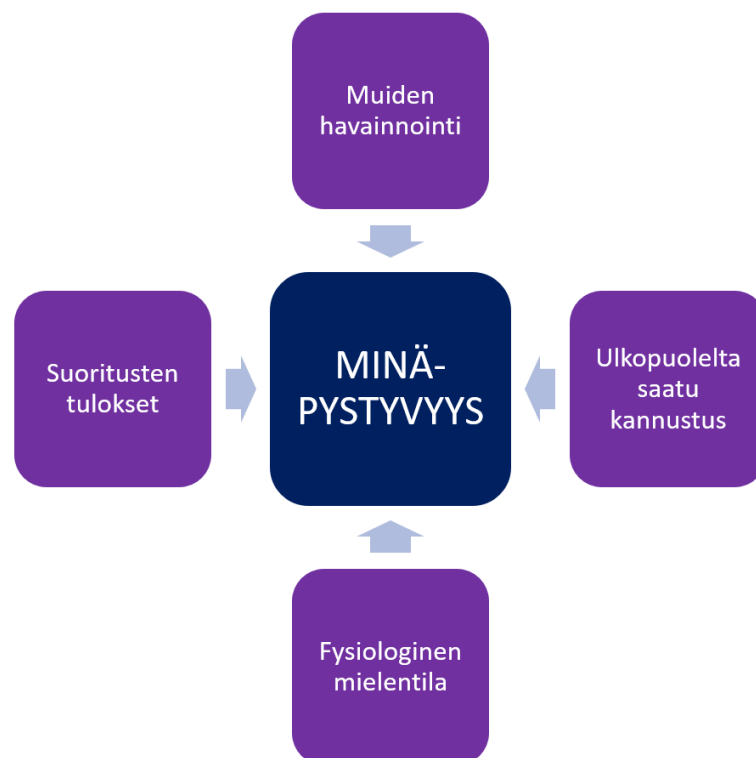
Riskikäsitys (engl. risk perception) merkitsee yksilön arviointia siitä, millaisia ominaisuuksia kriittisessä tilanteessa on ja kuinka vakavia ne ovat turvallisuuden näkökulmasta. Matkailija puntaroi mm. tartunnalle altistumisen alkuperää (Rohrman ym. 2013 Lohinivan 2020 mukaan). Matkaa harkitseva arvioi, onko tietyn matkakohteen valinnassa ja matkakokemusten keräämisessä riskejä (Reisinger & Mavondo 2005 Neuburgerin & Eggerin 2020 mukaan). Matkailijat välttävät todennäköisemmin kohteita, joissa on li-

sääntyneitä turvallisuusriskejä, kuten puhjennut pandemia. (Pizam & Fleischer 2002; Rittichainuwat & Chakraborty 2009 Neuburgerin & Eggerin 2020 mukaan.)

Quintalin, Sungin ja Leen (2021) mukaan Baker ja Stockton (2013), Bowen ym. (2014) ja Hung ja Petrick (2010) toteavat riskikäsitteen olevan subjektiivinen ominaisuus, koska se perustuu sekä demografisiin tekijöihin että yksilön aiempiin matkakokemuksiin. Demografisilla tekijöillä tarkoitetaan mm. ikää, sukupuolta ja siviilisäätyä (Tilastokeskus 2002). Lisäksi riskikäsite auttaa yksilöä punnitsemaan, kannattaako hänen joko muuttaa matkasuunnitelmaa vaihtamalla matkakohdetta, tai pitäisikö hänen välttää tiettyä kohdetta kokonaan (Pennington-Gray ym., 2011; Reisinger & Mavondo, 2005; Schroeder ym., 2013; Sönmez & Graefe, 1998 Neuburgerin & Eggerin 2020 mukaan).

### 4.3 Minäpystyvyys

Minäpystyvyys (engl. self-efficacy) merkitsee yksilön uskoa omaan kykyynsä toimia tilanteen edellyttämällä tavalla (Carey & Forsyth 2009). Käsitteen esitteli alun perin kanadalais-yhdysvaltalainen psykologi Albert Bandura, joka tarkoitti minäpystyvyydellä yksilön muodostamaa uskomusjärjestelmää hänen omista kyvyistään, joka määrittää, kuinka hyvin hän uskoo suoriutuvansa kulloisestakin tehtävästä tai haasteesta (Lopez Garrido 2020).



Kuvio 9. Tekijät, joista minäpystyvyys muodostuu (The Pennsylvania State University 2020, Lopez-Garridon 2020 mukaan).

Kuvio 9 esittää, kuinka minäpystyvyys muodostuu. Eniten vaikutusta minäpystyvyyden kehittymiseen Bandura selittää johtuvan aiemmista positiivisista suorituskokemuksista. Onnistumisten seurauksena yksilön minäpystyvyyden tunne vahvistuu, kun taas epäonnistumiset vievät siltä pohjan, erityisesti ennen kuin yksilölle on kehittynyt vahva tunne kyvykkyydestä. (Bandura 1977, Lopez-Garridon 2020 mukaan.)

Kun yksilö huomaa kaltaistensa näkevän vaivaa onnistuakseen tehtävissä, hän alkaa uskoa omiin kykyihinsä suoritua vastaavista tehtävistä. Positiivisten roolimallien havainnoinnin perusteella yksilö omaksuu ainakin joitakin positiivisia uskomuksia itsestään. Sitä vastoin roolimallien epäonnistumisen seurauksena havainnoijan arvio madaltuu omista kyvyistään ja heikentää hänen ponnisteluaan suoritua haasteesta hyvin. Jos yksilö mieltää havainnoimansa yksilöt kovin erilaisiksi kuin hän itse on, eivät roolimallien suoritukset ja niiden tulokset juuri vaikuta siihen, miten he itse mieltävät oman pystyvyytensä. (Bandura 1977, Lopez-Garridon 2020 mukaan.)

Kun ihmistä kannustetaan ja suostutellaan tarttumaan uuteen tehtävään siten, että hän kuulee omaavansa tarvittavat kyvyt suoritua siitä, on siitä positiivisia seurauksia. Ihminen tarttuu todennäköisesti tehtävään sinnikkyydellä eikä epäile itseään. (Bandura 1977, Lopez-Garridon 2020 mukaan.)

Ihminen tulkitsee stressin ja jännittyneisyyden merkiksi sille, että hän kokee olevansa altis epäonnistumaan. Kestävyyttä vaativassa toiminnassa ihmiset näkevät uupumuksen, kivut ja säryt merkkeinä omista fyysisistä rajoitteistaan. Mielentila vaikuttaa myös minäpystyvyyden arviointiin: myönteinen mieliala vahvistaa uskoa minäpystyvyyteen, kun taas alakulo heikentää sitä. (Bandura 1977, Lopez-Garridon 2020 mukaan.)

Matkailun saralla minäpystyvyys tulee oleelliseksi silloin, kun matkailija pitää riskiä todennäköisenä tai vakavana, minkä seurauksena hän ryhtyy toimeen riskin välttämiseksi joko peruuttamalla matkan tai vaihtamalla matkakohdetta (Rogers, 1975; Schroeder ym., 2013 Neuburgerin & Eggerin 2020 mukaan).

## 5 Verkkolehdet

Verkkolehdet ovat internetissä luettavia lehtijulkaisuja. Ne voivat olla joko painetun lehden internetversioita tai yksinomaan internetjulkaisuja. Päivälehti merkitsee painettuna kuusi tai seitsemän kertaa viikossa ilmestyvää ja tilattavaa sanomalehteä. Vuonna

2019 kaikilla Suomen päivälehdillä oli verkkoversioissaan ns. maksumuuri, mikä tarkoittaa sitä, että osa sisällöstä on luettavissa vain maksaville tilaajille. (Räisänen 2019.)

93 prosenttia 2,6 miljoonasta älypuhelimien päivittäisestä käyttäjästä selasi päivittäin jotakin kotimaisen median sivustoa tai sovellusta vuonna 2018. Määrä on korkea kaikissa ikäryhmissä, myös yli 65-vuotiaissa. (FIAM 2018a.) Vuonna 2018 eniten älypuhelimella luetut verkkolehdet olivat Ilta-Sanomat (tavoitettavuus 97 %), Iltalehti (87,6 %) ja Helsingin Sanomat (76,3 %). (FIAM 2018b.)

Levikiltään Suomen suurin tilattava sanomalehti on Helsingin Sanomat (Media Audit Finland 2020). Sanoma Media Finlandin omistaman, vuonna 1889 perustetun lehden verkkoversio avattiin vuonna 1996 ja se toimii nykyisin osoitteessa hs.fi (Pasula 2006). Vuonna 2020 hs.fi keräsi viikoittain puolitoista miljoonaa lukijaa (Media Audit Finland 2021).

Iltapäivälehdet ovat kuusi kertaa viikossa ilmestyviä julkaisuja (Räisänen 2019). Varsinaisia iltapäivälehtiä Suomessa on kaksi, ja niistä Sanoma Media Finlandin kustantama, vuonna 1932 perustettu Ilta-Sanomat kertoo olevansa Suomen suurin uutismedia (Varpela 2020). Is.fi -osoitteessa toimiva verkkolehti sai alkunsa vuonna 1996 (IS 2015), ja vuonna 2020 sillä oli lukijoita viikoittain keskimäärin 2 835 000 (Media Audit Finland 2021).

Toinen kotimaisista iltapäivälehdistä on Alma Media Suomi Oy -konsernin omistama, vuonna 1980 perustettu Iltalehti. Lehden verkkoversio julkaistiin vuonna 1995 nimellä Iltalehti Online, ja nykyisin se on luettavissa osoitteessa iltalehti.fi. (Partanen 2020.) Viikoittaisten lukijoiden määrässä verkkolehti oli vuonna 2020 kilpailijansa kintereillä 2 831 000 lukijalla (Media Audit Finland 2021).

Maksuttomasti luettavissa olevista verkkolehti uutisista julkaisijat saavat tuloja mainoksista, joita näytetään uutisten yhteydessä. Tällainen verkon mainosmyyntiin perustuva ansaintamalli on ruokkinut klikkijournalismiksi kutsuttua otsikointitapaa. Usein se ilmenee niin, että jutun otsikko muotoillaan vihjailevaksi ja houkuttelevaksi, mutta uutisen varsinainen asia selviää vasta pääasiallisessa tekstissä. (Kivioja 2008, 51.)

Kunnallisalan kehittämissätiön teettämässä tutkimuksessa selvitettiin suomalaisten mielestä luotettavinta uutislähdettä. Tutkimukseen vastasi 4 500 suomalaista, ja neljäsosa heistä luotti iltapäivälehtien uutisointiin, mukaan lukien Ilta-Sanomiin ja Iltaleh-

teen. Noin 40 prosenttia ei pitänyt iltapäivälehtien uutisointia sen enempää luotettavana kuin epäluotettavanakaan. (STT-Yle 2021.)

## 6 Koronavirus ja laivat verkkolehdissä

Vuonna 2020 kotimaisissa verkkolehdissä esiintyi useita Itämeren laivayhtiöihin ja koronavirusilanteeseen liittyviä uutisia. Uutisointi oli karkeasti jaettuna kahdentyyppistä: tartuntatapaukset tai -epäilyt laivoilla sekä turvallisuustoimenpiteet laivoilla ja terminaaleissa. Tässä luvussa esitellään teoriaosuuden kannalta keskeisimpiä verkkolehtien Itämeren laivayhtiöihin liittyviä uutisia. Esiteltyjen uutisten katsottiin olevan nimenomaan matkustajia koskettavia, jolloin niissä olisi potentiaalisesti vaikutusta yksilön matkustushalukkuuden muutoksiin.

Esimerkeiksi on valittu luetuimpien verkkolehtien, eli Helsingin Sanomien, Iltasanomien sekä Iltalehden uutiset, mutta samana päivänä saattoi esiintyä samansisältöisiä uutisia useassa muussakin maamme verkkolehdessä. Tarkastelun aikajakso rajattiin tammikuusta elokuuhun 2020.

### Kotimaa

# Koronavirusta torjutaan Helsinki-Vantaalla ja laivoilla: Siivoojat desinfioivat pintoja, työntekijöitä on muistutettu käsihygieniasta

Kuvio 10. Helsingin Sanomien verkkolehden 31.1.2020 uutisotsikko (Pölkki 2020).

Yksi ensimmäisistä turvallisuustoimenpiteitä käsittelevistä uutisista ilmestyi 31.1.2020 Helsingin Sanomissa otsikolla *Koronavirusta torjutaan Helsinki-Vantaalla ja laivoilla: Siivoojat desinfioivat pintoja, työntekijöitä on muistutettu käsihygieniasta* (kuvio 10). Samassa jutussa kerrottiin lentoaseman turvallisuustoimenpiteiden lisäksi sekä Viking Linen että Tallinkin tehostaneen siivoustoimenpiteitä laivoillaan, ja että jos laivalla epäiltäisiin koronavirustapausta, noudatettaisiin THL:n tarkkoja ohjeita. (Pölkki 2020.)

Kotimaa

## Miten Ruotsin-laivalla toimittaisiin, jos laivalla epäiltäisiin koronavirusta?

Kuvio 11. Helsingin Sanomien verkkolehden 7.2.2020 uutisotsikko (Laitinen 2020).

7.2.2020, eli viikon päästä edellisestä laivayhtiöiden siivoustoimenpiteistä kertovasta HS:n verkkolehden uutisesta ilmestyi uutinen otsikolla *Miten Ruotsin-laivalla toimittaisiin, jos laivalla epäiltäisiin koronavirusta?* Jutussa kerrottiin, että "menon äityessä oikein pahaksi" kaivetaan laivalla esiin ns. Epidemia Action Plan, eli toimintasuunnitelma epidemian varalle. Sitä, mitä menon äityminen oikein pahaksi käytännössä merkitsisi, ei täsmennetty. Toimintasuunnitelman kuitenkin kerrottiin sisältävän käytännönläheisiä ohjeita mm. desinfioinnista, viranomaistiedotuksista ja siitä, kuinka laivan miehistö voi ehkäistä tartuntoja. (Laitinen 2020.)

KOTIMAA

## Eri reittien risteilylaivoilla matkustaneilla on todettu koronatapauksia – tällaisia toimenpiteitä tartuntojen estämiseksi on tehty

THL:n johtava asiantuntija Jussi Sane sanoo, että koronatapauksia on todettu "eri reiteillä", eli ei vain Tallinnan-laivoilla.

Kuvio 12. Ilta-Sanomien verkkolehden 6.7.2020 uutisotsikko (Havula 2020).

6.7.2020 useissa verkkolehdissä, mm. Helsingin Sanomissa kerrottiin lieväoireisesta matkustajasta, joka oli oleskellut pitkään yleisissä tiloissa Tallinkin laivan Silja Europan 30.6.-1.7. risteilyllä (kuvio 12). Ilta-Sanomilla juttu oli otsikoitu *Eri reittien risteilylaivoilla*

*matkustaneilla on todettu koronataipauksia – tällaisia toimenpiteitä tartuntojen estämiseksi on tehty.* Jutun mukaan muut matkustajat olivat saattaneet altistua taudille. Tallink Siljan viestintäjohtaja Marika Nöjd kertoi Silja Europan ottavan enintään 75 prosenttia matkustajaa laivan noin 3000 matkustajan kokonaiskapasiteetista. Risteilyllä, jota uutinen käsitteli, oli ollut matkustajia 30 prosenttia kokonaiskapasiteetista. HUS:n ylilääkärin Asko Järvisen tietoon ei ollut tullut yhtäkään sellaista koronavirustartuntaa, joka olisi saatu laivalta. THL:n johtava asiantuntija Jussi Sane kertoi muutaman edellisen viikon aikana ilmenneen alle kymmenen altistustilannetta eri laivoilla. Sanen mukaan tartuntatapauksista tiedottaminen voi lisätä ihmisten tietoisuutta ja siten testeihin hakeutumista. Sane ei kuitenkaan halunnut kertoa, millä kaikilla reiteillä tartuntatapauksia oli todettu. Hän kuitenkin lisäsi, ettei laivoille ollut muodostunut suurta tartuntariskiä, koska tartunnasta epäillyt oli pystytty rajaamaan hytteihinsä. (Havula 2020.)

Uutiset | Kotimaa



## Laivabuffetit pantiin uusiksi nyt korona-aikana: katkaravut tarjolla uudella tavalla, jokaiselle oma otin...

Kuvio 13. Iltalehden verkkolehden 18.8.2020 uutisotsikko (Pajunen 2020).

Iltalehden 18.8.2020 julkaistu verkkouutinen keskittyi laivojen buffet-ruokailun tilanteeseen (kuvio 13). Viking Linen, Tallink Siljan ja Eckerö Linen edustajat kertoivat yhtiöidensä laivojen tilanteesta itse. Tallinkin laivoilla illallisbuffetin kerrottiin porrastetun neljään eri kattaukseen, kun Viking Linella aamiainen oli jaettu puolen tunnin pituisiin lohkoihin. Eckerö Linella puolestaan oli tarjolla kertakäyttöisiä desinfiointiliinoja. Lopuksi mainittiin matkustajakapasiteettien rajaamisesta, mikä oli osoittautunut tehokkaimmaksi keinoksi tartuntojen kitkemiseen.

## 7 Selvityksen toteutus

### 7.1 Teemahaastattelu

Opinnäytetyö toteutettiin laadullisella eli kvalitatiivisella menetelmällä. Laadullisella menetelmällä pyritään saamaan vastaus kysymykseen ”mistä tässä on kyse” (Kananen 2014, 16). Tutkimusongelmana oli *kuinka Itämeren laivayhtiöihin liittyvä uutisointi koti-*

*maisissa verkkolehdistä on vaikuttanut matkustushalukkuuteen Helsingin ja Tallinnan väliä kulkevilla matkustajalaivoilla.*

Tutkimusongelmaa kartoitettiin haastattelulla, jonka tyypiksi valittiin laadullisen tutkimuksen piiriin kuuluva teemahaastattelu. Sen avulla pyritään saamaan käsitys ilmiöstä, jossa on mukana ihminen ja hänen toimintonsa (Kananen 2014, 72). Nimenomaan nämä kaksi tekijää olivat tutkimusongelman keskiössä: yksittäisen ihmisen mielipiteet, oletukset, uskomukset ja niiden aikaansaamat toiminnot tai toimimattomuus. Toisin kuin kysymys, on teema laaja kokonaisuus, josta keskusteltaessa nousee esiin uusia-kin aiheita (Kananen 2015, 148). Uusien keskustelupolkujen esiintyminen oli todennäköistä, sillä haastattelun teemojen uskottiin herättävät monessa paljon tunteita ja ajatuksia.

Taulukko 1. Haastateltavien tiedot.

Sukupuoli	Ikä	Meno-paluu-matkoja 2015-2019 keskimäärin per vuosi	Meno-paluu-matkoja kesällä 2020
N	20	2,5	0
N	27	0,5	0
N	29	2	2
N	61	2	1
N	80	2,5	0
M	29	1	2
M	36	3,5	1
M	40	0,5	0
M	61	0,5	1
M	66	1	0

Haastateltaviksi valittiin harkinnanvaraisella otannalla kymmenen pääkaupunkiseudulla asuvaa 20-80-vuotiasta; viisi miestä ja viisi naista. Olennaisin kriteeri haastateltavien valinnassa oli se, että heidän jokaisen tiedettiin etukäteen tehneen Helsinki-Tallinna-laivalla vapaa-ajallaan yhteensä ainakin kaksi menopaluu-matkaa 2015 ja 2019 välillä, eli viitenä vuonna ennen kuin koronavirustilanne alkoi. Mukaan haluttiin sekä nuorta näkökulmaa että riskiryhmää olevia. Haastattelut suoritettiin kolmen viikon aikana maaliskuussa 2021 joko kasvotusten tai etäyhteyksin videopuhelun välityksellä.

Taulukko 1 näyttää haastateltavien sukupuolen ja iän. Taulukon kolmas sarake kertoo kunkin haastateltavan keskimääräisen menopaluu-matkojen määrän vuosina 2015-



2019. Esimerkiksi 66-vuotias mies teki viisi menopaluu-matkaa kesien 2015 ja 2019 välillä, joten hän matkasi keskimäärin kerran kesässä. Neljäs sarake puolestaan kertoo, kuinka monta kertaa kukin matkasi menopaluuksi kesällä 2020.

## 7.2 Haastattelurungon laatiminen

Tutkimusongelma purettiin tutkimuskysymyksiksi, joita käytettiin teemahaastattelun neljänä teemana (liite 1). Ne muodostettiin pitäen mielessä teoriaosuudessa läpikäytyt käsitteet. Teemojen kautta haluttiin selvittää haastateltavien tarpeita poikkeuksellisessa tilanteessa, riskikäsitystä, minäpystyvyyttä ja ajatuksia mahdollisesta infodemiasta. Haastateltavien matkustushalukkuuden oletettiin koostuvan näistä tekijöistä. Keskusteluissa vältettiin kuitenkin käyttämästä teoriaosuuden termejä – sen sijaan puhuttiin mm. oletuksista, uskomuksista, peloista, päämääristä sekä syistä omien ajatusten ja toimien taustalla.

Teemalla ”suhteesi laivamatkailuun Helsingin ja Tallinnan välillä vuosina 2015 – 2019” haluttiin herättää haastateltavien muistoja heidän aiemmista Helsinki-Tallinna-laivamatkoistaan. Keskustelemalla haastateltavien matkustusfrekvenssistä haluttiin luoda haastateltavien mieleen mahdollisimman todenmukaisia muistikuvia erityisesti laivan tiloista ja niiden koosta. Samalla käytiin läpi haastateltavien motiiveja matkalle lähtemiseen.

”Koronavirustilanteen vaikutus Helsingin ja Tallinnan väliseen laivamatkailuun kesällä 2020” -teemalla haluttiin selvittää, miten kyseisen kesän koronavirustilanne heijastui haastateltavien matkustusfrekvenssiin ja -motiiveihin Helsinki-Tallinna-laivalla matkustamiseen. Näin saataisiin ensimmäiset piirteet kunkin riskikäsityksestä.

Kolmannella teemalla ”Mitä ja millaista kotimaisten verkkolehtien uutisointia Itämeren laivojen koronavirustilanteesta muistat kesältä 2020 tai sitä edeltävältä ajalta?” haluttiin palauttaa haastateltavien mieleen kyseisen ajankohdan Itämeren laivayhtiöihin liittyvät uutiset. Heitä, jotka tiettyjä uutisia muistivat, pyydettiin luonnehtimaan niitä mahdollisimman tarkasti.

Neljännellä ”Millä tavalla kotimaisten verkkolehtien uutisointi vaikutti halukkuuteesi matkustaa Helsinki-Tallinna-laivoilla kesällä 2020?” -teemalla haluttiin selvittää, olivatko Itämeren laivayhtiöihin liittyvät uutiset altistumisista tai tartuntaepäilyistä sekä turvallisuustoimenpiteistä vaikuttaneet haastateltavien matkustushalukkuuteen. Erityisesti

pidettiin silmällä sitä, olisivatko uutiset altistumisista tai tartuntaepäilyistä aiheuttaneet epävarmuutta ja turvallisuustoimenpiteisiin liittyvä uutisointi sitä vastoin lisännyt luottamusta matkustukseen.

### 7.3 Aineiston analysointi

Teemahaastattelun aineisto tallennettiin digitaaliseen muotoon, joka sitten purettiin tekstiksi. Tekstimuotoon konvertoinnista käytetään nimitystä litterointi (Kananen 2015, 129). Purettu aineisto analysoitiin tekstinanalyysimenetelmällä. Menetelmää käyttämällä dokumentti, kuten haastattelu, voidaan analysoida systemaattisesti ja objektiivisesti. Tavoite on saada tutkittavasta ilmiöstä kuvaus tiiviiseen ja yleiseen muotoon. (Tuomi & Sarajärvi 2002, 117.)

Analyysi voidaan toteuttaa niin, että ensin päätetään, mikä aineistossa on kiinnostavaa. Sitten aineisto koodataan, eli merkitään ja kerätään yhteen kiinnostavat asiat, ja muu sisältö jätetään aineistosta pois. Lopuksi aineisto luokitellaan, ja lopputulos voidaan esittää esimerkiksi taulukkona. (Tuomi & Sarajärvi 2002, 104.)

## 8 Selvityksen tulokset

Ensimmäisessä teemassa keskustelua käytiin haastateltavien matkustusfrekvenssistä, laivan merkitystä kulkuvälineenä ja motiiveista matkata laivalla vapaa-ajallaan Helsingin ja Tallinnan välillä vuosina 2015-2019. Työmatkailu siis rajattiin keskustelusta pois – kukaan kymmenestä ei tosin ollut matkannut työnsä vuoksi. Haastateltavien käyttämät laivayhtiöt olivat jakaantuneet tasaisesti Tallinkin, Viking Linen ja Eckerö Linen kesken. Eniten matkannut oli vierailut laivalla enimmillään kolmesta neljään kertaan vuodessa, vähiten puolestaan kaksi kertaa viiden vuoden aikana. Kahdeksan haastateltavan ensisijainen motiivi matkata laivalla oli viettää sekä laivalla että Tallinnassa vapaa-aikaa ystävien tai puolison kesken, yhden sukuloida Tallinnassa ja yhden osallistua kaupungissa pidettävään vuosittaiseen urheilutapahtumaan.

Ensimmäisen teeman keskusteluista saatiin vertailukohde toiselle teemalle, joka käsiteli kesän 2020 koronavirustilanteen vaikutusta haastateltavien Helsinki-Tallinnamatkustuskäyttäytymiseen sekä ajatuksiin senhetkisestä poikkeustilanteesta. Kuusi haastateltavaa, naisista kaikki viisi ja miehistä yksi, ilmaisi huolensa liittyen laivalla matkailuun vedoten siihen, ettei turvavälejä olisi välttämättä mahdollista pitää koko

aikaa. Tästä huolimatta naisista kaksi olivat tehneet laivamatkan kesällä 2020. Miespuolisten vastauksissa ei esiintynyt huolta laivamatkailuun liittyen. Kolme miestä oli matkannut laivalla kesällä 2020. Urheilutapahtumaan aiemmin osallistunut oli nyt jättänyt matkaamatta tapahtuman perumisen vuoksi.

Neljän miespuolisen haastateltavan suhtautuminen matkailuun ei ollut muuttunut viiteen edeltävään kesään nähden. Miespuolisten haastateltavien keskuudessa nousi esiin turvallisuusuhkien ratkaiseminen käytännölliseltä kannalta: neljä totesi, että laiva on hyvin suuri alue, jossa voi parhaassa tapauksessa oleskella vaikkapa kannella koko matkan ajan. Toinen matkustamatta jättäneistä miespuolisista oli terveydentilansa vuoksi riskiryhmää, kun taas toinen ei olisi kokenut tarvetta lähteä matkalle muutenkaan, oli pandemiaa olemassa tai ei. Niin ikään vanhin naispuolisista haastateltavista edusti riskiryhmää, mikä oli suurin syy matkustamatta jättämiseen. Kahden nuorimman naispuolisen haastateltavan matkustushalukkuus oli heikko jo yleisen koronavirustilanteeseen liittyvän uutisoinnin vuoksi.

Kolmannessa teemassa keskusteltiin siitä, millaista Itämeren laivayhtiöiden poikkeukselliseen aikaan liittyvää uutisointia haastateltavat muistivat vuoden 2020 tammikuun ja elokuun väliltä. Keskustelussa pyrittiin tekemään selväksi se, etteivät haastateltavat sekoittaisi Itämeren laivayhtiöihin liittyviä uutisia muihin matkailualan uutisiin. Kuusi ei osannut nimetä mitään yksittäistä teemaan liittyvää uutista, mutta he eivät pitäneet mahdottomana, että olisivat törmänneet verkkolehtien otsikoihin. Yksi muisti lukeneensa uutisen laivojen turvallisuustoimenpiteistä, pitäen uutista informatiivisena ja paikansapitävänä; hän oli itse todennut toimenpiteiden vastanneen uutisessa kerrottuja asioita. Kolme muisti uutisen Silja Europan tiloissa pitkään olleesta, tartuntaa kantaneesta henkilöstä. Heistä kaksi luonnehti uutisen sävyn olleen liiallista pelkoa lietsova. Toinen piti uutisen sisältöä epämääräisenä haluten tietää muillakin laivoilla ilmenneistä tartuntaepäilyistä.

”Tietoja turvallisuustoimista tuli niukasti.” (Nainen, 80.)

Haastateltavista nuorin muisti verkkouutisen, jossa kerrottiin Karibianmerta kiertäneellä laivalla olleen runsaasti tartuntatapauksia. Kaksi iäkkäintä naispuolista haastateltavaa olisi toivonut uutisoinnissa olevan enemmän laivojen ja terminaalien ajankohtaisiin turvallisuustoimenpiteisiin liittyvää tietoa, mitä olisi kuitenkin ollut saatavilla myös laivayhtiöiden omilla verkkosivuilla.

Neljäs teema selvitti haastateltavien suhtautumista heidän muistamiinsa uutisiin, sekä sitä, olivatko uutiset saaneet aikaan muutoksia heidän suhtautumisessaan Helsinki-Tallinna-laivamatkailuun tai käytännön toimiin. Laivojen turvallisuustoimenpiteitä käsittelevän uutisen lukenut oli saanut uutisesta luottamusta matkustamiseen – hän oli peräti lisännyt matkustuksen määrää yhdellä kerralla aiempiin vuosiin verraten. Uutisen Silja Europan tiloissa pitkään olleesta, tartuntaa kantaneesta henkilöstä lukeneet kaksi haastateltavaa totesivat, ettei uutinen vaikuttanut millään tavoin heidän aikomukseensa matkata elokuussa 2020 laivan yleisissä tiloissa. Kolmas oli uutisen vaikutuksesta varannut laivasta itselleen hytin.

"En välittänyt siitä uutisesta. Laiva on niin iso paikka. Jos se laiva olis täysi, niin se olis huono, mut kesällä oli niitä rajoituksia." (Mies, 36.)

Haastattelutuloksista selkeimmin esiin noussut tekijä oli haastateltavien sukupuolen korrelointi matkustushalukkuuden kanssa. Kaikki naispuoliset haastateltavat ilmaisivat huolensa tartunnan mahdollisuudesta laivamatkalla, kun taas miespuolisista vain yksi, heistä iäkkäin ja riskiryhmää oleva, ilmaisi tämän huolen. Kummankaan sukupuolen kohdalla haastateltavien iät eivät olleet korrelaatioissa matkustushalukkuuden kanssa.

Taulukko 2. Luokitellut vastaukset.

Teema	Luokiteltu aineisto
1.	Laiva toimi vain välineenä päästä Tallinnaan Irtauduin arjesta nauttien laivan palveluista Matkustin viettäkseni aikaa kumppanini tai ystävieni kanssa Matkustin Tallinnaan tavatakseni lähisukulaisiani
2.	Vähensin matkustusta tartuntapelon vuoksi Vähensin matkustusta suppeampien palveluiden vuoksi, en tartuntapelon vuoksi Laiva on hyvin iso alue, jossa voi oleskella myös hytissä tai kannella
3.	Muistan, että jotakin tartuntoihin liittyviä uutisia oli, en osaa nimetä yksittäistä Muistan uutisen laivalla oleskelleesta koronatartuntaa kantaneesta matkustajasta Muistan uutisen laivojen ja terminaaliensuostuomenpiteistä Olisin toivonut lisää uutisointia laivojen ja terminaalien turvallisuustoimenpiteistä
4.	Uutisointi ei vaikuttanut jo entuudestaan heikkoon matkustushalukkuuteeni Uutisointi ei laskenut matkustushalukkuuttani lainkaan Uutisoinnin tyyli oli liiallista huolta lietsovaa Uutisoinnin vaikutuksesta halusin matkustaa hytissä

Lisäksi ilmeni yhteys 2015-2019 menopaluumatkojen määrän ja uutisoinnin muistamisen välillä; vähemmän matkanneet muistivat vähemmän yksittäisiä uutisia. Eniten matkustuskertoja kerännyt oli ainoa, jonka mielestä uutinen Silja Europalla tartuntaa kantaneesta henkilöstä sisälsi infodemian piirteitä. Taulukko 2 näyttää selvityksen kannalta

olennaisimmat vastaukset. Vastausten taustalla oleva väri kuvastaa kyseiselle teemalle valittua väriä (liite 1).

## 9 Johtopäätökset

Teemahaastattelun tuloksista ensimmäisenä ilmeni haastateltujen turvallisuuden tarve, jonka kaikki matkustamatta jättäneet olivat priorisoineet. Matkustaneiden joukossa esiintyi turvallisuuden tarpeen lisäksi muitakin Maslow'n tarvehierarkiaan kuuluvia tarpeita. Kun yhden tarve oli päästä sukuloimaan ja toisen viettää aikaa kumppanin kanssa, voidaan puhua yhteenkuuluvuuden ja rakkauden tarpeen täyttämisestä, joka oli tässä tapauksessa asetettu turvallisuuden tarpeen edelle – mikäli turvallisuudella tarkoitetaan totaalista matkustamisesta pidättäytymistä.

Matkustushalukkuutta ohjaavaksi tekijäksi ilmeni haastateltavan riskikäsitys. Kolme haastateltavaa, jotka muistivat lukeneensa uutisen Silja Europalla tartuntaa kantaneesta matkustajasta, olivat uutisen perusteella tehneet käytännön valintoja matkustaessaan itse Helsinki-Tallinna-laivalla heinä- tai elokuussa 2020. Uutinen muovasi heidän tietämystään ja uskomuksiaan siitä, millainen turvallisuustilanne laivalla olisi. Oman riskikäsityksensä pohjalta he arvioivat turvavälien, käsihygienian ja kasvomaskien käytämisen tärkeyttä. Toisaalta taas laivojen turvallisuustoimenpiteistä kertovan uutisen lukeneen haastateltavan riskikäsitys oli muovautunut uutisen myötä entisestään niin, että luottamus matkalle lähtemisestä vahvistui.

Demografisten tekijöiden vaikutus riskikäsitykseen näkyi tässä selvityksessä niin, että naispuoliset haastatellut suhtautuivat miespuolisia varauksellisemmin ajatukseen laivalla olemisesta. Ikä ei korreloinut matkustushalukkuuden kanssa: kaksi iäkkäintä, 80- ja 66-vuotiasta haastateltavaa jättivät kyllä matkustamasta, mutta vetosivat ikänsä sijasta terveydentilaansa.

Haastateltavan luottamuksen taso omaan arviointikykyynsä oli merkki minäpystyvyydestä. Minäpystyvyyden toiminta näkyi siinä, millaisen tilan matkustaja arvioi turvalliseksi laivalla matka-ajan viettämiseksi. Yksi maksimoi uutisen luettuaan turvallisuutensa pysymällä hytissä koko matkan ajan, kun kaksi muuta mielsivät kyllin turvalliseksi oleskelun laivan yleisissä tiloissa. Valintojen tekemistä helpotti se, että kaikki olivat matkustaneet laivoilla aiemmin: he tiesivät, millaiset tilat laivalla on. Jos siis riskikäsitys

määräsi sen, lähdekö laivalle ylipäätään, määräsi minäpystyvyys sen, millä tavoin laivalla aikaa vietettiin.

Neljän haastateltavan riskikäsitys oli puolestaan niin ehdoton, etteivät he olisi missään tapauksessa lähteneet matkalle. Heidän kohdallaan koko kevään 2020 uutisointi vallitsevasta koronatilanteesta oli saattanut heikentää matkustushalukkuutta entisestään. Vaikka tutkimusongelma käsitti vain Itämerellä liikennöivien laivojen koronavirustilanteeseen liittyvän uutisoinnin vaikutuksen matkustushalukkuuteen, osoittautui myös maailman toisella puolen, Karibianmerellä, esiintynyt tapaus syyksi matkustushalukkuuden heikkenemiseen Itämerellä.

Tulokset nostivat esiin laivojen ja terminaalien turvallisuustoimenpiteiden uutisoinnin merkityksen. Matkaa harkitsevilla ei välttämättä ole paikkansapitävää ja ajankohtaista tietoa laivojen tai terminaalien turvallisuustoimenpiteistä, joten voisivatko luottamusta herättävät yksityiskohtaiset tiedotukset toimenpiteistä rohkaista useampia matkalle lähtemistä harkitsevia ja varsinkin sellaisia, jotka eivät ole ymmärtäneet etsiä toimenpiteistä tietoa varustamojen omilta verkkosivuilta?

Tulevaisuutta, etenkin mahdollisia suuria terveyskriisejä ajatellen, olisi tärkeää, että kotimaiset verkkolehdet tiedottaisivat laivojen koronavirustilanteesta mahdollisimman neutraalisti ja informatiivisesti, jotta matkailijat saisivat tarvitsemansa tiedon ja kykenisivät sen pohjalta tekemään päätöksen matkaamisesta.

Tutkimusmenetelmien luotettavuuden arviointiin käytetään yleensä käsitteitä *validiteetti* ja *reliabiliteetti*. Validiteetilla tarkoitetaan sitä, että tutkimuksessa on tutkittu luvattua asiaa, ja reliabiliteetilla sitä, kuinka hyvin toistettavissa tutkimustulokset ovat. (Tuomi & Sarajärvi 2002, 122.) Tulosten toistettavuus on tämän selvityksen kohdalla heikko, koska haastateltavien riskikäsitystä voivat herkästi muovata vallitsevan poikkeustilanteen ja siihen liittyvän uutisoinnin muutokset. Omien motiivien lisäksi matkustushalukkuuteen voivat vaikuttaa terveysviranomaisien ja median luoma konsensus siitä, kuinka vastuuttomaksi matkustaminen kullakin hetkellä mielletään. Sen vuoksi haastattelutulokset saattaisivat olla hyvin erilaisia, jos sama haastattelu toteutettaisiin matkustamiselle suotuisammassa tilanteessa.

Selvitys onnistui tutkimaan luvattua asiaa. Validiteettia heikensi kuitenkin se, että selvitys toteutettiin yli puoli vuotta kesän 2020 jälkeen. Yksittäisiä uutisia muistaneiden

haastateltujen muistikuvat uutisesta saattoivat olla haastatteluhetkellä paljon epätarkempia kuin kesällä 2020. Muistikuvat ovat myös saattaneet sekoittaa muihin uutisiin pandemiasta. Kuusi haastatelluista ei osannut nimetä yksittäisiä verkkouutisia – epäselväksi jäi, olivatko he ehtineet unohtaa luetun uutisen vai oliko uutinen yksinkertaisesti mennyt heiltä ohi. Näistä kuudesta haastateltavasta viisi oli jättänyt matkustamasta, mikä kieli siitä, että jos henkilöllä ei alun alkaenkaan ole aikomusta matkustaa laivalla, ei hän koe tarpeelliseksi lukea laivoihin liittyvää uutisointia. Sen vuoksi heillä ei ole muistikuvia edes kyseisten uutisten otsikoista.

## 10 Pohdinta

Tämän opinnäytetyön tarkoitus oli selvittää, kuinka Itämeren laivayhtiöihin liittyvä uutisointi kotimaisissa verkkolehdistä on vaikuttanut matkustushalukkuuteen Helsingin ja Tallinnan väliä kulkevilla matkustajalaivoilla kesällä 2020. Teoriaosuuden koostamista edesauttoi se, että kartoitettavasta ajanjaksosta oli kulunut noin puoli vuotta aikaa, sillä koronaviruspandemian suhdetta matkailuun ja mediaan käsitteleviä tieteellisiä julkaisuja oli ilmestynyt jo jonkin verran. Toisaalta teemahaastattelulle olisi ollut eduksi, jos se olisi toteutettu aiemmin. Tällöin haastateltavien muistikuvat verkkouutisista todennäköisesti olleet yksityiskohtaisempia. Lisäksi suurempi osa haastateltavista olisi ehkä muistanut yksittäisiä uutisia.

Teemahaastattelun keskusteluissa haasteellisinta oli seilata monen osa-alueen välissä. Hyvin suuressa osassa oli yleisen koronavirusuutisoinnin vaikutus haastateltavien matkustushalukkuuteen, ei vain verkkolehtien laivoihin liittyvän uutisoinnin vaikutus. Haastateltavan ajatuksia verkkolehtien uutisointia kohtaan ei kuitenkaan voinut käsitellä heijastamatta niitä hänen riskikäsitykseensä vallitsevasta tilanteesta yleisesti. Myöskään haastateltavien medialukutaidon käsitteleminen ei saanut varastaa liian suurta roolia.

Minulle kiintoisaa ei niinkään ollut se, mistä syistä uutisointi vaikutti matkustushalukkuuden heikkenemiseen, koska syyt johtivat lopulta aina tartuntamahdollisuuden välttämiseen, eli oman turvallisuuden maksimoimiseen. Sen sijaan kiintoisia tekijöitä olivat eroavaisuudet haastateltavien riskikäsityksissä: miksi toinen suhtautui varauksettomammin kuin toinen.

Koska haastateltavien lukumäärä oli kymmenen, ei tuloksia voida yleistää kaikkiin Helsingin ja Tallinnan väliä laivalla matkanneisiin tai matkaa harkitseviin. Kvantitatiivisella

tutkimusmenetelmällä vastausten lukumäärä olisi ollut runsaampi, mutta tällöin matkustushalukkuuden muutoksien tai muuttumattomuuden taustalla oleviin syihin ja motiiveihin perehtyminen olisi jäänyt hyvin suppeaksi.

Opinnäytetyötä työstäessä tiesin, että tutkimusongelma olisi yhdistelmä matkailualaa ja viestintää, mutta prosessin edetessä esille tuli yhä vahvemmin tutkimusongelman psykologinen näkökulma, kun matkustushalukkuuteen vaikuttavat tekijät muodostuivat yhä keskeisemmiksi. Samalla entuudestaan vieraat termit, kuten riskikäsitys, tulivat minulle tutuiksi.



## Lähteet

Aro, J. 2020. THL:n asiantuntijat tarkistivat villeimmät koronasalaliittoteoriat – "Ei pidä paikkaansa, tämä väite menee ufo-kategoriaan". Yle uutiset. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11387828>. Luettu 4.4.2021.

Burton, N. 2012. Our Hierarchy of Needs. Psychology Today. Luettavissa: <https://www.psychologytoday.com/us/blog/hide-and-peek/201205/our-hierarchy-needs>. Luettu 18.1.2021.

Carey, M. P. & Forsyth, A. D. 2009. American Psychological Association 2009. Teaching Tip Sheet: Self-Efficacy. Luettavissa: <https://www.apa.org/pi/aids/resources/education/self-efficacy>. Luettu 18.1.2021.

Chemli, S., Toanoglou, M. & Valeri, M. 2020. The impact of Covid-19 media coverage on tourist's awareness for future travelling. Current Issues in Tourism, 1–8. Luettavissa: <https://doi.org/10.1080/13683500.2020.1846502>. Luettu 1.12.2020.

Eckerö Line 2020a. Yritysesittely. Luettavissa: <https://www.eckeroline.fi/yritysesittely>. Luettu 18.1.2021.

Eckerö Line 2020b. Blogi. Kulje suomalaisella, niin Suomella kulkee paremmin. Luettavissa: <https://www.eckeroline.fi/blog/kulje-suomalaisella-niin-suomella-kulkee-paremmi/>. Luettu 9.5.2021.

Eckerö Line 2020c. Blogi. Tutkimus: Eckerö Linen asiakaskokemus palkittiin Suomen kolmanneksi parhaana. Luettavissa: <https://www.eckeroline.fi/blog/tutkimus-eckerolin-asiakaskokemus-palkittiin-suomen-kolmanneksi-parhaana/>. Luettu 9.5.2021.

Eckerö Line 2021. Ajankohtaista koronaviruksesta. Luettavissa: <https://www.eckeroline.fi/blog/ajankohtaista-koronaviruksesta/>. Luettu 18.1.2021.

Eckerö Linen kuvapankki 2020. Luettavissa: <https://eckeroline.kuvat.fi/i/9174222dcf5e69458515c8ad721e00bb>. Luettu 6.5.2021.

FIAM 2018a. Kotimainen media tavoittaa 93% älypuhelinkäyttäjistä – joka päivä. Luettavissa: <https://fiam.fi/2018/06/28/kotimainen-media-tavoittaa-93-alypuhelinkayttajista-joka-paiva/>. Luettu 3.5.2021.

FIAM 2018b. Kotimaiset mediat tavoittavat kaikki suomalaiset mobiilikäyttäjät. Luettavissa: <http://fiam.fi/2018/04/26/kotimaiset-mediat-tavoittavat-kaikki-suomalaiset-mobiilikayttajat/>. Luettu 3.5.2021.

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu 2020. Tutkimus: Kaksi miljoonaa suomalaista etsii lomakohdetta tälle vuodelle. STT Info. Luettavissa: <https://www.sttinfo.fi/tiedote/tutkimus-kaksi-miljoonaa-suomalaista-etsii-lomakohdetta-talle-vuodelle?publisherId=69817828&releaselId=69881769>. Luettu 12.1.2021.

Haapasaari, V. 2020. Työmatkustajat kulkevat taas Helsingin ja Tallinnan välillä. Helsingin Uutiset [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www.helsinginuutiset.fi/paakirjoitus-mielipide/1807022>. Luettu 14.1.2021.

Havula P. 2020. Eri reittien risteilylaivoilla matkustaneilla on todettu korona-tapauksia – tällaisia toimenpiteitä tartuntojen estämiseksi on tehty. Ilta-Sanomat [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006563711.html>. Luettu 21.12.2020.

HS 2020. Tartunta varmistui koronavirukseksi Suomessa – Tämä tapauksesta tiedetään nyt. Helsingin Sanomat [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000006387778.html>. Luettu 8.5.2021.

Huhtala, H. & Hakala, S. 2007. Kriisi ja viestintä. Helsinki: Gaudeamuskirja.

IS 2015. Näin se on muuttunut - 19 vuodessa "kotisivusta" Suomen suurimmaksi nettisivustoksi. Ilta-Sanomat [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www.is.fi/digitoday/art-2000000898265.html>. Luettu 3.5.2021.

Kallunki, E. 2020. Koronatartuntojen määrä on jatkanut laskuaan – suomalaiset ovat käyneet testeissä aiempia viikkoja enemmän. Yle uutiset. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11450319>. Luettu 9.5.2021.

Kananen, J. 2014. Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä: Miten kirjoitan kvalitatiivisen opinnäytetyön vaihe vaiheelta. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kananen, J. 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas: Näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kantor, I. 2007. Median ja yrityksen vuoropuhelu. Helsinki: Talentum.

Kivioja, P. 2008. Iltapäivälehtien evoluutio median murroksessa. Hiipuva printti, nouseva digitaalinen mahti ja ansaintamallinen uusi asento (väitöskirja, Tampereen yliopisto). Luettavissa: <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/104618/978-952-03-0904-6.pdf?sequence=1>. Luettu 19.4.2021.

Korpijaako M. & Nuutinen, H. 2020. Merkkejä maineesta. Tarinoita suomalaisista brändeistä. Helsinki: Grano.

Laitinen J. 2020. Miten Ruotsin-laivalla toimittaisiin, jos laivalla epäiltäisiin koronavirusta? Helsingin Sanomat [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000006399782.html>. Luettu 2.5.2021.

Lohiniva, A-L. 2020. Kansalaisten COVID-19 riskikäsitteitä 16.05-29.5.2020. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos. Luettavissa: [https://thl.fi/documents/966696/1449811/Kansalaiset\\_riski\\_k%C3%A4sitteet160520\\_290520.pdf/d0869103-762a-453f-d7e3-d7015dde899f?t=1591170601509](https://thl.fi/documents/966696/1449811/Kansalaiset_riski_k%C3%A4sitteet160520_290520.pdf/d0869103-762a-453f-d7e3-d7015dde899f?t=1591170601509). Luettu 2.12.2020.

Lopez-Garrido, G. 2020. Self-Efficacy Theory. Luettavissa: <https://www.simplypsychology.org/self-efficacy.html>. Luettu 2.5.2021.

Media Audit Finland 2020. LT ja JT tarkastustilasto 2019. Luettavissa: <https://mediaauditfinland.fi/wp-content/uploads/2020/08/LT-tilasto-2019.pdf>. Luettu 2.5.2021.

Media Audit Finland 2021. KMT 2020 lehtien lukijamäärät. Luettavissa: [https://mediaauditfinland.fi/wp-content/uploads/2021/01/KMT\\_2020\\_lukijamaarat-26-01-2021.pdf](https://mediaauditfinland.fi/wp-content/uploads/2021/01/KMT_2020_lukijamaarat-26-01-2021.pdf). Luettu 9.5.2021.

Merimies-unioni 2020. Laivaliikenteen lipunmyynti avataan - työmatkustus ja muu välttämätön henkilöliikenne laivoilla sallitaan 14.5.2020 lähtien. Luettavissa: <https://www.smu.fi/uutiset/laivaliikenteen-lipunmyynti-avataan-tyomatkustus-ja-muu-valttamaton-henkiloliikenne-laivoilla-sallitaan-14.5.2020-lahtien/>. Luettu 12.1.2021.

Neuburger, L. & Egger, R. 2020. Travel risk perception and travel behaviour during the COVID-19 pandemic 2020: a case study of the DACH region. Current Issues in Tourism, 1–14. Luettavissa: <https://doi.org/10.1080/13683500.2020.1803807>. Luettu 2.12.2020.

Opetushallitus n.d. Miina ja Ville. Opettajan aineisto. Luettavissa: <https://www.oph.fi/fi/oppimateriaali/miina-ja-ville-opettajan-oppaita/miina-ja-ville-etiikkaa-etsimassa-10>. Luettu 1.5.2021.

Pajunen, L. 2020. Laivabuffetit pantiin uusiksi nyt korona-aikana: katkaravut tarjolla uudella tavalla, jokaiselle oma otin... Iltalehti [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/b6dfb457-d58a-4706-9568-cd468a992beb>. Luettu 9.5.2021.

Partanen, J. 2020. Iltalehden nettisivut julkaistiin tasan 25 vuotta sitten – katso miltä ne ovat vuosien varrella näyttäneet. Iltalehti [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/digiuutiset/a/1c115bb9-54dc-48a6-8562-1ea5b1e75794>. Luettu 2.5.2021.

Pasula, S. 2006. HS:n verkkosivut 10 vuotta. Ilta-Sanomat [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www.hs.fi/i ihmiset/art-2000004397842.html>. Luettu 2.5.2021.

Port of Helsinki 2018. Maailman suurin matkustajasatama. Luettavissa: <https://www.portofhelsinki.fi/verkkolehti/maailman-suurin-matkustajasataFma>. Luettu 12.1.2021.

Port of Helsinki 2020. Vuosikertomus 2019. Matkustajaliikenne. Matkustajamäärät jälleen kasvu-uralla. Luettavissa: <https://vuosikertomus2019.portofhelsinki.fi/matkustajaliikennelukuina/>. Luettu 12.1.2021.

Port of Helsinki 2021a. Matkustajaterminaalit. Luettavissa: <https://www.portofhelsinki.fi/>. Luettu 18.1.2021.

Port of Helsinki 2021b. Vuosikertomus 2020. Matkustajamäärä laski rajusti. Luettavissa: <https://vuosikertomus2020.portofhelsinki.fi/matkustajaliikennelukuina/>. Luettu 2.1.2021.

Port of Helsinki 2021c. Helsingin Sataman vuosikertomus 2020 julkaistu – Satamatoiminta turvasi huoltovarmuutta. Luettavissa: <https://www.portofhelsinki.fi/helsingin-satama/ajankohtaista/uutiset/helsingin-sataman-vuosikertomus-2020-julkaistu>. Luettu 2.5.2021.

Pölkki M. 2020. Koronavirusta torjutaan Helsinki-Vantaalla ja laivoilla: Siivoojat desinfioidivat pintoja, työntekijöitä on muistutettu käsihygieniasta. Helsingin Sanomat [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000006391911.html>. Luettu 17.4.2021.

Quintal, V., Sung, B., & Lee, S. 2021. Is the coast clear? Trust, risk-reducing behaviours and anxiety toward cruise travel in the wake of COVID-19. *Current Issues in Tourism*, 1–13. Luettavissa: <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1880377>. Luettu 9.5.2021.

Räisänen, P. 2019. Pian kaikilla Suomen päivälehdillä on maksumuuri – Salon Seudun Sanomat ottaa muurin käyttöön viimeisenä päivälehtenä. *Kauppalehti* [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www-kauppalehti-fi.ezproxy.metropolia.fi/uutiset/pian-kaikilla-suomen-paivalehdilla-on-maksumuuri-salon-seudun-sanomat-ottaa-muurin-kayttoon-viimeisena-paivalehtena/24a656a1-4d0c-3665-b0db-e75d39190706>. Luettu 4.5.2021.

Sainio, S. 2020. Pystyykö Suomi tukahduttamaan koronaviruksen kokonaan? Milloin epidemia on ohi? Tutkija vastaa keskeisiin kysymyksiin. *Kauppalehti* [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/pystyyko-suomi-tukahduttamaan-koronaviruksen-kokonaan-milloin-epidemia-on-ohi-tutkija-vastaa-keskeisiin-kysymyksiin>. Luettu 15.11.2020.

Scott, N. & Laws, E. & Prideaux, B. 2013. *Safety and security in tourism. Recovery marketing after crisis*. Oxon: Routledge.

Silja Line Suomi Facebook 2014. Profiilikuvat. Luettavissa: <https://www.facebook.com/media/set/?vanity=siljalinesuomi&set=a.443138768098>. Luettu 9.5.2021.

Sivelä, J. 2020. Salaliittoteorioiden keskellä tarvitaan suhteellisuudentajua. *THL-blogi*. Luettavissa: <https://blogi.thl.fi/salaliittoteorioiden-keskella-tarvitaan-suhteellisuudentajua/>. Luettu 28.1.2021.

Statista 2020. Share of respondents worldwide who agree that the media has exaggerated the extent of the coronavirus (COVID-19) outbreak as of March 14, 2020, by country. Luettavissa: <https://www.statista.com/statistics/1101742/media-exaggeration-corona-situation-by-country/#statisticContainer>. Luettu 1.12.2020.

STT 2020. Suomalaiset saavat matkustaa taas Viroon – ulkoministeriö kehottaa välttämään vapaa-ajan matkoja ulkomaille. *Yle uutiset*. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11378385>. Luettu 17.1.2021.

STT-Yle 2021. Tutkimus: Ylen uutisointiin luotetaan eniten – Iltapäivälehtien uutisointiin luottaa noin joka neljäs vastaaja. *Yle uutiset*. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11741329>. Luettu 18.1.2021.

Suomen Varustamot 2020. Meriklusteri. Luettavissa: <https://shipowners.fi/meriklusteri/>. Luettu 10.11.2020.

Tallink Imagebank 2020. Luettavissa: <https://imagebank.tallink.com/pub/watcher/main.jsp>. Luettu 6.5.2021.

Tallink Silja 2020a. Hyödyllisiä tietoja. Luettavissa: <https://www.tallinksilja.fi/hyva-tietaa-rahtipalveluista>. Luettu 1.5.2021.

Tallink Silja 2020b. Tallink Siljan historia. Silja Linen historia. Luettavissa: <https://www.tallinksilja.fi/tietoa-tallink-siljasta#tabs-content-3>. Luettu 22.11.2020.

Tallink Silja 2020c. Tallink Siljan historia. Tallinkin historia vuodesta 1989 vuoteen 2006. Luettavissa: <https://www.tallinksilja.fi/tietoa-tallink-siljasta#tabs-content-3>. Luettu 9.1.2021.

Tallink Silja 2020d. Tallink Silja Oy lyhyesti. Luettavissa: <https://www.tallinksilja.fi/tietoa-tallink-siljasta#tabs-content-1>. Luettu 9.1.2021.

Tallink Silja 2020e. Avainlukuja 2019 – As Tallink Grupp. Luettavissa: <https://www.tallinksilja.fi/tietoa-tallink-siljasta#tabs-content-1>. Luettu 17.1.2021.

Tallink Silja 2020f. Uutishuone. Kysely: suomalaiset, ruotsalaiset ja virolaiset haluavat lomaillla naapurimaissa tänä kesänä. Luettavissa: <https://www.tallinksilja.fi/medialle/-/cision/expanded-release/87a7180c62681784>. Luettu 2.5.2021.

Tallink Silja 2021. Ajankohtaista tietoa koronaviruksen vaikutuksista. Luettavissa: <https://www.tallinksilja.fi/koronavirus>. Luettu 18.1.2021.

THL 2020a. Koronavirus COVID-19. Luettavissa: <https://thl.fi/fi/web/infektiotaudit-ja-rokotukset/taudit-ja-torjunta/taudit-ja-taudinaiheuttajat-a-o/koronavirus-covid-19>. Luettu 1.11.2020.

THL 2020b. Ikääntyneet ja muut riskiryhmät – ohjeita koronavirusepidemian aikana. Luettavissa: <https://thl.fi/fi/web/infektiotaudit-ja-rokotukset/ajankohtaista/ajankohtaista-koronaviruksesta-covid-19/vakavan-koronavirustaudin-riskiryhmat/ikaantyneet-ja-muut-riskiryhmat-ohjeita-koronavirusepidemian-aikana>. Luettu 30.4.2021.

THL 2020c. Maailman terveysjärjestö WHO julisti koronaviruksen kansainväliseksi terveysuhaksi. Luettavissa: <https://thl.fi/fi/-/who-julisti-koronaviruksen-kansainvaliseksi-kansanterveysuhaksi>. Luettu 5.11.2020.

THL 2020d. Ensimmäinen koronavirustartunnan aiheuttama kuolema Suomessa. Luettavissa: <https://thl.fi/fi/-/ensimmainen-koronavirustartunnan-aiheuttama-kuolema-suomessa>. Luettu 8.5.2021.

THL 2020e. THL suosittaa kasvomaskin käyttöä toisten suojaamiseksi – käsienpesu ja turvavälit ovat tärkeimmät keinot ehkäistä koronatartuntoja. Luettavissa: <https://thl.fi/fi/-/thl-suositaa-kasvomaskin-kayttoa-toisten-suojaamiseksi-kasienpesu-ja-turvavälit-ovat-tärkeimmät-keinot-ehkaista-koronatartuntoja>. Luettu 9.5.2021.

THL 2021. Koronavirus selkokielellä. Luettavissa: <https://thl.fi/fi/web/infektiotaudit-ja-rokotukset/ajankohtaista/ajankohtaista-koronaviruksesta-covid-19/materiaalipankki-koronaviruksesta/koronavirus-selkokielella>. Luettu 28.1.2021.

Tilastokeskus 2002. Väestön määrä ja rakenne V. Luettavissa: [https://www.stat.fi/tup/tietoaika/tilaajat/ta\\_02\\_02\\_nieminen.html](https://www.stat.fi/tup/tietoaika/tilaajat/ta_02_02_nieminen.html). Luettu 9.5.2021.

Tilastokeskus 2008. Toimialaluokitus. Luettavissa: [https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/103614/yksk4\\_200800\\_2008\\_net.pdf](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/103614/yksk4_200800_2008_net.pdf). Luettu 26.11.2020.

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2002. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Tammi: Helsinki.

Valtioneuvosto 2020. Hallitus on todennut yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa Suomen olevan poikkeusoloissa koronavirustilanteen vuoksi. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/-/10616/hallitus-totesi-suomen-olevan-poikkeusoloissa-koronavirustilanteen-vuoksi>. Luettu 16.12.2020.

Varpela, V. 2020. Ilta-Sanomat jatkaa Suomen suurimpana uutismedianä. Ilta-Sanomat [verkkolehti]. Luettavissa: <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006442856.html>. Luettu 18.1.2021.

Viking Line 2020a. Historiikki. Luettavissa: <https://www.vikingline.com/fi/konserni/historiikki/>. Luettu 22.11.2020.

Viking Line 2020b. Vuosikertomus 2019. Luettavissa: [https://www.vikingline.com/globalassets/documents/market\\_specific/corporate/investors/annual-reports/vuosikertomus-2019.pdf](https://www.vikingline.com/globalassets/documents/market_specific/corporate/investors/annual-reports/vuosikertomus-2019.pdf). Luettu 7.11.2020.

Viking Line 2021. Koronavirus ja laivamatkustaminen. Luettavissa: <https://www.vikingline.fi/valitse-matka/aikataulut-yhteydet-satamiin/poikkeusaikataulut/koronavirus/>. Luettu 18.1.2021.

Viking Line Suomi Facebook 2019. Profiilikuvat. Luettavissa: <https://www.facebook.com/vikinglinesuomi/photos/a.450239143208/10157765944383209>. Luettu 6.5.2021.

WHO 2020a. Rolling updates on coronavirus disease. Luettavissa: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/events-as-they-happen>. Luettu 6.11.2020.

WHO 2020b. 1st WHO Infodemiology Conference. Luettavissa: <https://www.who.int/news-room/events/detail/2020/06/30/default-calendar/1st-who-infodemiology-conference>. Luettu 3.12.2020.

## Liitteet

### Liite 1. Teemahaastattelun runko

	<b>Teema</b>
1	Suhteesi laivamatkailuun Helsingin ja Tallinnan välillä vuosina 2015 – 2019.
2	Koronavirustilanteen vaikutus Helsingin ja Tallinnan väliseen laivamatkailuusi kesällä 2020.
3	Mitä ja millaista kotimaisten verkkolehtien uutisointia Itämeren laivojen koronavirustilanteesta muistat kesältä 2020 tai sitä edeltävältä ajalta?
4	Millä tavalla kotimaisten verkkolehtien uutisointi vaikutti halukkuuteesi matkustaa Helsinki-Tallinna-laivoilla kesällä 2020?