

TRIK -HANKE.

Kotkan, Kundan ja Kronstadtin välisen laivareitin matkustaja- ja rahtipotentialin selvitys.

Jari Hyyrynen, Pia Paukku ja Emmi Rantavuo



KYAMK

University of Applied Sciences

TRIK –HANKE.

Kotkan, Kundan ja Kronstadtin välisen laivareitin matkustaja- ja rahtipotentialin selvitys.

JARI HYYRYNEN, PIA PAUKKU JA

EMMI RANTAVUO



KOTKA 2013

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULUN JULKAISUJA.

SARJA B. NRO 110.

Copyright: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu

Kustantaja: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu

Taitto ja paino: Kopijyvä Oy, Kouvola 2013

ISBN (NID.): 978-952-306-020-3

ISBN (PDF): 978-952-306-003-6

ISSN: 1239-9094

ISSN: (verkkójulkaisu) 1797-5972

Sisällysluettelo

Alkusanat	4
Tiivistelmä	6
I Trik -hanke. Selvityksen tausta ja tavoitteet	8
1.1 Kunda ja Kronstadt	9
1.2 Suomen matkustajalaivaliikenne	17
1.3 Kotka matkustajasatamana	20
2 Matkustajapotentiaali tilastojen ja selvitysten mukaan	23
2.1 Tilastot	23
2.2 Selvitykset	33
2.3 Yhteenveto matkustajapotentiaalista	67
3 Rahtipotentiaali	69
3.1 Kohdesatamat	69
3.2 Suomen ja Venäjän rajan ylittävät kuljetukset	86
3.3 Suomen ja Viron rajan ylittävät kuljetukset	96
3.4 TriK-selvitys rahtiliikenteen osalta	100
4 Yhteenveto ja johtopäätökset	116
LÄHTEET	119

ALKUSANAT

TriK – Kotka, Kunda, Kronstadt –selvityksen tavoitteena on ollut tuottaa ajantasainen näkemys rahti- ja matkustajaliikennepotentiaalista Kotkan, Kundan ja Kronstadtin välillä. Selvitys perustuu osittain aiemmin toteutetun RAMAPOT-hankkeen menetelmiin sekä HaminaKotkan Satama Oy:n hallinnoimassa Stop&Go-hankkeessa toteutettuihin ja edelleen ajankohtaisiin liikenneselvityksiin.

TriK-hanke on ollut osana Kymenlaakson Liiton, Venäjän Pietarin Kronstadtin piirin ja Viron Lääne-Virumaan maakuntahallituksen välistä aluehallintojen yhteistyötä. TriK, Kotka-Kunda-Kronstadt on Kymenlaakson ammattikorkeakoulu Oy:n hallinnoima hanke, johon on saatu rahoitusta Kymenlaakson liiton välityksellä Euroopan aluekehitysrahastosta (EAKR). Hanketta on rahoittanut myös Kotkan kaupunki.

Suomessa toteutetut TriK-kyselyt keskittyivät selvittämään suomalaista matkustaja- ja rahtipotentiaalia hankkeen kohdesatamiin. Selvitys käsittelee tutkimuskysymystä pääosin kohdekaupunkien tarkastelun kautta: yritysten tarvetta tai kiinnostusta kohdesatamiin suuntautuviin tavarakuljetuksiin tai matkustajien kiinnostusta kyseisiin kaupunkeihin laivamatkakohteina. Selvityksen toinen keskeinen tavoite on arvioida, kuinka hyvin valitut kohdesatamat, Kundan satama ja Kronstadtin matkailusatama, pystyisivät toiminnoltaan ja fasiliteeteiltaan vastaamaan lisääntyviin alusliikennevaatimuksiin tai kasvaviin matkustajamääriin.

Selvitys koostuu TriK-hankkeessa tehtyjen haastattelujen sekä kyselyjen lisäksi erilaisiin matkustaja- ja tavaraliikennettä koskeviin tilastoihin ja selvityksiin, keskusteluihin hankekumppaneiden kanssa, tutustumiskäynteihin ja osallistuvaan havainnointiin, sekä nykytilanteen analysointiin. Selvityksessä on kerätty ja kartoitettu tietoa kuluttajien, matkanjärjestäjien, rahdinantajien, huolinta- ja kuljetusliikkeiden näkemyksistä sekä matkustajaliikenteen kehitysnäkymistä.

Työtä ovat ohjanneet TriK -projektin ohjausryhmän jäsenet Markku Koskinen HaminaKotkan Satama Oy:stä, Matti Erävala Kotkan kaupungilta, Birthe Suni Kotkan Matkailusta sekä Mervi Nurminen NELLI:tä.

Selvityksen kokoamisesta ovat vastanneet Jari Hyyrynen, Pia Paukku ja Emmi Rantavuo.

Kiitämme lukuisia selvitystyön yhteydessä haastateltuja tai selvitykseen aineistoa toimittaneita henkilöitä arvokkaasta avusta.

Kotka joulukuussa 2013.

Kymenlaakson ammattikorkeakoulu Oy

TIIVISTELMÄ

Jari Hyyrynen, Pia Paukku ja Emmi Rantavuo: TriK-hanke: Kotka – Kunda - Kronstadt välisen laivareitin matkustaja- ja rahtipotentialin selvitys. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Kotka, 2013.

TriK -projektissa on selvitetty edellytyksiä matkustaja- ja/tai rahtilaivaliikenteelle Kotkasta Viron Kundaan ja Venäjän Kronstadtin. Sekä rahti- että matkustajaliikennepotentiaalia käsitellään molempiin kohdesatamiin suomalaisten yritysten tai kuluttajien näkökulmasta. Lisäksi on huomioitu Venäjällä ja Virossa toteutetut alueelliset selvitykset.

Suomalaiset matkustavat vilkkaasti. Suomen ja muiden maiden välillä tehtiin v. 2013 noin 17 milj. merimatkaa, joista Ruotsin-liikennettä 9,5 milj. matkaa ja Helsinki - Tallinna -liikennettä 6 milj. matkaa. Huhtikuussa 2010 käynnistynyt Helsinki - Pietari -linja veti runsaat 250 000 matkustajaa vuoden 2013 aikana.

Pietarissa, johon Kronstadtin piiri kuuluu, on ympäristöineen noin 6 milj. asukasta. Tämä suuri väestöpohja muodostaa merkittävän matkustajapotentiaalin laivaliikenteelle sekä Suomeen suuntautuvan matkailun lisääntymiselle yleisestikin. Valtaosa pietarilaisista, n 80 %, ei ole koskaan käynyt Suomessa ja kasvava elintaso lisää pietarilaisten kiinnostusta matkailuun. Aikaisemmin Suomessa käyneet ovat kiinnostuneita tulemaan uudelleen. TAK:n (2013) tuoreen viisumivapaus selvityksen mukaan mahdollinen viisumivapaus moninkertaistaisi nykyiset matkustajamäärät ja myös Moskovan alueelta Suomeen suuntautuva matkustus kasvaisi voimakkaasti.

Toteutettujen kyselyjen ja haastattelujen perusteella kiinnostusta uudelle matkustajaliikenteelle on kohtalaisen paljon, mutta useat kilpailutekijät vaikuttavat siihen, kuinka vastauksissa esiintynyt kulluttajien kiinnostus uutta reittiä ja kohdekaupunkeja kohtaan realisoituisi matkustuskäyttäytymiseksi. Kotkasta Viron Kundaan suuntautuvaa laivaliikennettä ajatellen Kotkan ”takamaana” voidaan pitää koko Itä-Suomen 900 000 asukasta, mutta käytännössä kilpailu Helsinki - Tallinna -reitin tiheään vuorotarjonnan ja Helsinkiin suuntautuvan matkatoimistojen syöttöliikenteen kanssa olisi haastavaa. Vaikka itäistä Viroa pidetään matkailun kannalta nousevana alueena, siellä ei ole suuria kaupunkeja tai muita vetäviä matkakohteita. Kronstadtin (Pietarin) suuntaan Kotkan väestöpohja jää pieneksi, koska Itä-Suomesta maayhteydet ovat suurempia. Pietarjn ja sen lähialueiden 6 miljoonaa asukasta tarjoavat kuitenkin runsaan kasvupohjan matkailuliikenteen kehittämiseksi.

Merirahtiliikenteen osalta potentiaaliset tavaravirrat selvityksen kohteisiin jäävät vähäisiksi ja yritysten kiinnostus uutta reittiä kohtaan on varovaista. Lyhyemmän merimatkan johdosta rahtiliikenteelle Kotkasta Kundaan löytyy alustavaa kiinnostusta, mutta yritysten on vaikeaa arvioida mahdollista kuljetustarvettaan tai volyymejaan konkreettisesti, koska reittiä ei vielä tarjolla. Kundan kautta kulkee nykyisellään pääosin raakapuuta, puuhaketta ja muita metsäteollisuuden tuotteita. Toteutus- saan Kotka - Kunda –reitin potentiaali perustuisi lähinnä suomalaisten Viroon ja siitä eteenpäin suuntautuvaan tavaraliikenteeseen.

Kundan satamassa ei ole tällä hetkellä valmiuksia vastaanottaa matkustajaliikennettä ja matkustajaliikenteen aloittaminen edellyttäisi sataman mittavaa kehittämistä. Mahdollisuuksia tähän on olemassa, mikäli oikea tahtotila ja rahoitus kohtaavat. Myös rahtiliikenteen lisäämisen ja erilaisten lastityyppien vastaanottamisen suhteen Kundan sataman infrastruktuuriin tulisi investoida.

Venäjälle suuntautuvien merirahtien on vaikea kilpailla halpojen maantiekuljetusten kanssa. Satamaselvityksen kohteena oli Kronstadtin matkailusatama, Fort Konstantin. Rahtiliikennettä palvelee Pietarin alueella useita satamia, ja Kronstadtissa sijaitsee Moby Dick –rahtiterminaali. Uusi Broncan satama on par'aikaa rakenteilla näköetäisyydelle Kronstadtin matkailusatamasta. Bronca on tarkoitus avata vuoden 2015 aikana ja se palvelee pääosin rahtiliikennettä. Moby Dick-terminaaliin kulkevalla väylällä on rahtialuksille riittävä syväys, mutta Kronstadtin matkailusatamaan johtavan sisääntuloväylän syväys – tai muukaan sataman infrastruktuuri - ei ole riittävä rahti- tai suurten matkustaja-alusten kiinnittymistä ja rahdin lastaamista, purkamista tai välivarastointia ajatellen. Venäjälle suuntautuvaa matkustajaliikennettä palvelee Pietarissa sijaitseva matkustajaterminaali. Näin ollen on vaikea nähdä, jotta Kronstadtin matkailusatamaa kehitettäisiin tulevaisuudessa rahti- tai matkustajaliikenteen tarpeisiin. Satama soveltuu fasiliteeteiltaan ja palveluiltaan parhaiten pienvenesatamaksi ja tulee todennäköisesti kehittämään toimintojaan lisääntyvän huvivenematkailun tarpeisiin. Turvallinen pienveneily ja pienvenematkailun lisääminen Suomenlahdella onkin yksi tulevaisuuden kehittämisteemoista.

I TRIK -HANKE.

SELVITYKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET

Itäisen Suomenlahden matkustajaliikenne on ollut erittäin vähäistä ja joitakin melko lyhytkestoisia yrityksiä lukuun ottamatta merialueen matkailupotentiaali on pääosin hyödyntämättä. Kotkan kaupungin vetovoima matkailijoiden keskuudessa on viime vuosina parantunut merkittävästi mm. Merikeskus Vellamon ja kauppakeskus Pasaatin toteuttamisen sekä Jumalniemen alueen kehittämisen myötä. Helsinki - Kotka -Kronstadt/Pietari risteilyreitillä nähdään olevan potentiaalista kysyntää.

TriK, Kotka-Kunda-Kronstadt –hankkeen tavoitteeksi on määritelty mm. Suomen, Viron ja Venäjän projektiin osallistuneiden tahojen välisenä yhteistyönä tehtävä rahti- ja matkustajapotentiaaliselvityksen tuottaminen sekä yhteisen näkemyksen muodostaminen kohdesatamien välisen matkustaja- tai rahtiliikenteen kehittämisen suuntaviivoista. Hankkeen avulla pyritään vaikuttamaan logististen yhteyksien sekä matkailun edellytysten vahvistumiseen kaikissa kolmessa maassa.

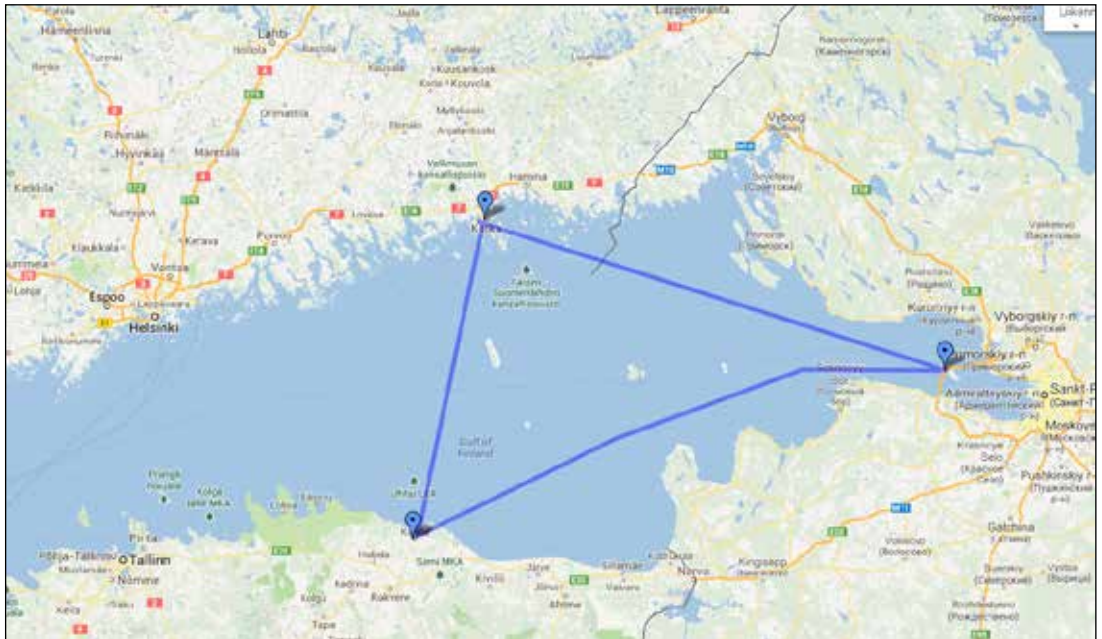
TriK -hankkeen tavoitteena on myös tukea Kotkan Kantasataman kehittämistä palvelemaan matkustajaliikenteen tarpeita sekä vahvistaa HaminaKotkan sataman asemaa johtavana suomalaisena rahtisatamana:

- Tavaraliikenteessä etsitään jatkuvasti uusia kuljetusvirtoja ja -reittejä sekä palvelukonsepteja, joissa Kotkan ja Haminan satamat toimivat osana itäisen Suomenlahden kuljetusjärjestelmää. Kotkasta pyritään saamaan linjaliikennettä Venäjän ja Viron suuntiin. Myös syöttöliikenne Venäjälle voi olla osa tätä roolia.
- Matkustajaliikenteessä tavoitteena on lisätä Kotkaan risteilyliikennettä sekä vahvistaa Kotkaa matkustajaläpysatamana. Rahdinottomahdollisuus parantaisi matkustajaläpysatamien kannattavuutta.

TriK –hankkeessa toteutettiin useita kyselyjä ja haastatteluja, sekä katsaus tilastoihin ja muihin aihepiiriä sivuaviin selvityksiin. Hankkeeseen sisältyneiden neuvottelumatkojen yhteydessä on perehdytty selvityksen kohdesatamiin Venäjällä ja Virossa. Sekä venäläisten että virolaisten hankekumppanien kanssa on ollut useita neuvottelutapaamisia ja yhteistyökumppanit ovat laatineet omat osaselvityksensä, joita tässä raportissa lyhyesti referoidaan.

North European Logistics Institute (NELI), joka toimii osana Kymenlaakson ammattikorkeakoulu, on laatinut selvityksen Kotkan (Suomen) osalta matkustajalaiva- ja -rahtiliikenteen potentiaalista. Tähän TriK -projektin selvitykseen on koottu eri tahojen tekemien selvitysten keskeiset tulokset sekä materiaalia lukuisista tilastolähteistä.

1.1 Kunda ja Kronstadt



Kuva 1. Kotka, Kunda ja Kronstadt.

Kuvasta 1 näkyy Kotkan, Kundan ja Kronstadtin sijainnit kartalla. Kolmio ei kuvaa kaupunkien välistä mahdollista merireittiä, vaan ainoastaan havainnollistaa kuvaa. Kotkan ja Kundan välinen merimatka on 106 kilometriä ja Kotkasta Kronstadtin suora reitti olisi n. 160 km. Käytännössä merimatkaa Kronstadtin pidentää kuitenkin huomattavasti se, että Suursaari tulee laivaliikenteessä kiertää eteläpuolelta.

1.1.1 Kunda

Viron Kunda on kaupunki Länsi-Virumaan maakunnassa. Kundassa asuu 3609 asukasta (2011). Kunda on saanut kaupunkioikeudet vuonna 1938. Kaupunki sijaitsee Suomenlahden rannikolla 26 kilometrin päässä Rakveresta, jonne kulkee myös rautatie. Rautatiet ovat rahtikäytössä. Tallinnaan on matkaa 107 kilometriä.

Kundassa on ollut sementtitehdas jo vuodesta 1871, jolloin tehdas työllisti yli 2500 ihmistä. Tänäkin päivänä sementtitehdas on suuri työllistäjä Kundan alueella ja työntekijöitä on edelleen lähes 300. Toinen suuri yksityinen työnantaja on Estonian Cell. Sementtitehtaan satama on aikanaan antanut nimensä koko kaupungille ja tehtaalla on ollut suuri vaikutus kaupungin infrastruktuurin kehittymiselle. Kundassa toimiva sementtimuseo onkin kaupungin päänähtävyys.



Kuva 2. Kundan sementtimuseo. Lähde: Kunda linn.

Kunda on viehättävä ja rauhallinen pikkukaupunki, jonka asukkaista noin puolet on venäläissyntyistä väestöä. Kundan tarjoamat palvelut matkailijoita ajatellen ovat vähäisiä. Ravintoloita, kauppia ja ostosmahdollisuuksia on niukasti. Kesäaikaan toimiva seikkailupuisto-kahvila jokivarressa ja EU-rahoituksella osittain toteutettu kalahissi ovat omaleimaisia nähtävyyksiä, joskaan eivät vielä riitä paikkakunnan houkuttelevuuden takaamiseksi matkailukohteena. Kundasta on n 26 kilometriä Rakveren kaupunkiin, joka on Länsi-Virumaan keskus ja tarjoaa matkailijoille jo hieman enemmän nähtävää. Mm. Rakveren linna ja hyvätasoinen kylpylä ovat suosittuja matkailukohteita. Kundaan kulkee säännöllinen linja-autoyhteys Rakverestä, josta taas löytyy jatkoyhteydet mm. Tarttoon, Narvaan ja Tallinnaan. Kundaan kulkee myös tavaraliikennettä myös rautateitse, mutta henkilöjunaliikennettä Kundassa ei ole.



Kuva 3. Kundan kaupunki. Lähde: Kunda linn.

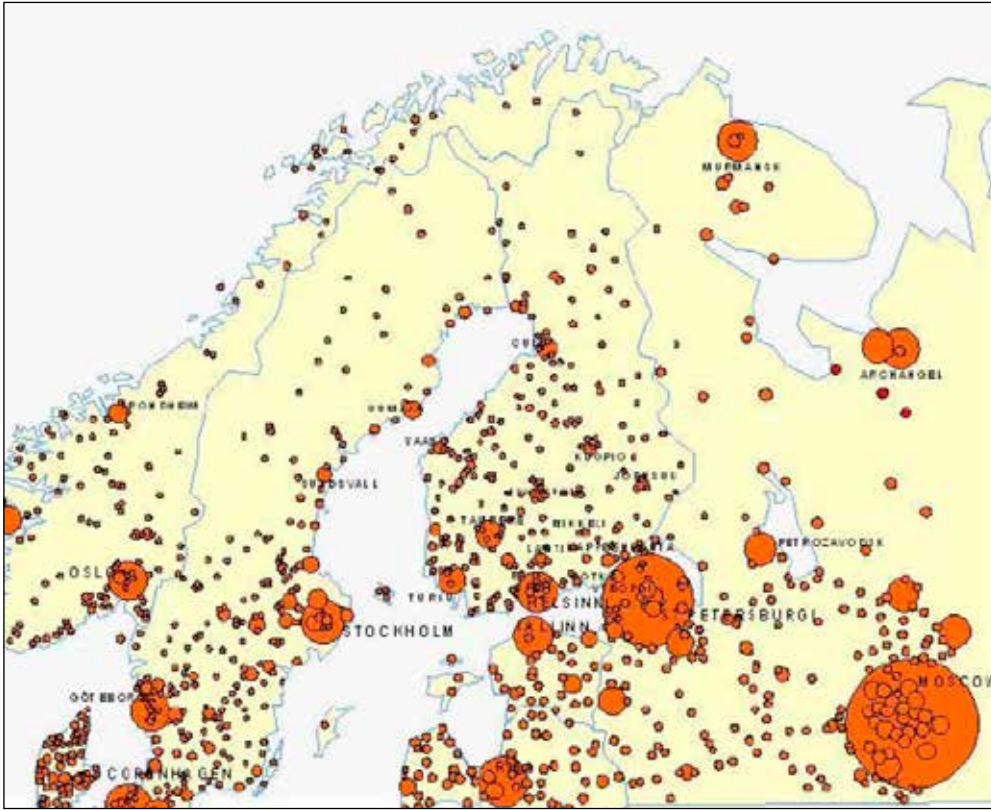
Kundan satama on AS Kunda Nordic Tsementin omistuksessa, joka kuuluu HeidelbergCement Group:iin. Satama on alun perin perustettu Tsaari Aleksanteri I toimesta vuonna 1805, ja se avattiin uudistettuna, nykyisen mallisena, toimintaan vuonna 1994. Satama palvelee paitsi Kunda Nordic Tsementin kuljetuksia, myös koko aluetta. Tällä hetkellä toiminnassa ovat neste- ja kuivatavaterminaalit. Laitureita on yksi ja siinä on 4 laivapaikkaa. Laiturin kokonaispituus on 344m ja laivapaikkojen pituudet vaihtelevat 34 ja 105 metrin välillä (liite 5). Satamaan johtavalla väylällä on 10 m syväys. Säälle alttiille rahdille ollaan rakentamassa uutta terminaalia. Satama on laajuudeltaan 14 hehtaaria ja tavaraa käsitellään vuosittain 1,7 miljoonaa tonnia. Kundan sataman kautta kulkee pääasiassa, n 65%, raakapuuta, puutahaketta ja muita metsäteollisuuden tuotteita, kuten pellettejä ja sellua. Lisäksi Kundan sataman kautta kulkee mm. turvetta, lannoitteita ja sementtiä. Kundassa toimii myös Baltic Tankin operoima nestelastien käsittelyyn erikoistunut terminaali. (Kunda Nordic Heidelberg cement 2013.)



Kuva 4. Kundan satama mereltä päin kuvattuna. Lähde: Kunda Nordic Heidelberg cement.

Alusreittejä ja niiden kannattavuutta pohdittaessa suuri matkustajapotentiaaliin vaikuttava tekijä on satamakaupunkien ”takamaan” väestöpohja. Kundan väkiluku on 3609 asukasta, jonka lisäksi lähellä sijaitsevassa Rakveren kaupungissa alueella asuu hieman alle 17 000 henkilöä. Koko Länsi-Virumaan alueella asuu noin 63 571 asukasta. Länsi-Virumaa on pääasiassa haja-asutusseutua. Kunda ja Rakvere (maakunnan keskus) ovat sen ainoat kaupungit. Tätä väestöpohjaa ei voida pitää riittävänä ”takamaastona” riittävien matkustajamäärien takaamiseksi, vaan toimiakseen kannattavasti laivalinjan tulisi kyetä houkuttelemaan matkustajia laajemmalta alueelta. (Lääne-Viru Omavalitsuste Liit 2013)

Viron väkiluku on 1,3 milj. henkeä, joista Tallinnassa osuu 400 000 henkeä. Länsi-Virumaan väkiluvun ohella reitin takamaastoksi voidaan ajatella Itä-Viroa yleisemminkin. Tallinnan jälkeen suurimpia kaupunkeja ovat yliopistokaupunki Tartto (102 817 asukasta), teollisuuskaupungit Narva (66 151 asukasta) ja Kohtla-Järve (44 821 asukasta) sekä niin sanottu Viron kesäpääkaupunki Pärnu (44 024 asukasta) (<http://pub.stat.ee/>). Kotkan reitin vastasatama Kunda on pieni 3600 asukkaan rannikkokaupunki. Kaupunki itsessään ei omaa riittävää potentiaalia matkakohteeksi, vaan mahdollisen liikenteen täytyy perustua jatkoyhteyksiin muihin kohteisiin.



Kuva 5. Havainnekuva Pohjois-Euroopan kaupunkien asukasluvuista. Lähde: Kvarken - Samspelsvision för kommunikationer ja samhällsutveckling.

1.1.2 Pietarin Kronstadtin piiri

Kronstadtin lisäksi Pietari, Primorsk ja Ust-Luga ovat potentiaalisia matkustaja- ja risteilylaivojen kohdesatamia Venäjällä. Trik –selvitys tarkastelee lähinnä Kronstadtin matkailusataman kiinnostavuutta ja valmiuksia matkailun kannalta. Seuraavissa kappaleissa on esitetty myös tietoja, jotka perustuvat Aluekehityksen ja liikenneinfrastruktuurin tutkimus- ja insinöörilaitos NIPI TRTI:n vuonna 2011 Stop&Go-hankkeessa laatimaan selvitykseen.

Kronstadtin kaupunki sijaitsee Suomenlahden Kotlinin saarella (Retusaari) noin 30 kilometriä Pietarista. Kaupungissa on runsas 40 000 asukasta. Saareen johtaa nykyisellään patotie. Kronstadt on perustettu Venäjän linnoitukseksi vuonna 1703 ja 1723 antoi tsaari Pietari Suuri ilmoituksen linnoituskaupungista. Kronstadt kärsi pahoista tulvavahingoista 1800-luvun alkupuoliskolla, myöhemmin Kronstadtia on laajennettu tekosaarille ja samalla rakenteita korotettu. Saari on palvellut armeijan linnoituksena niin Venäjän, kuin Neuvostoliitonkin aikana. Retusaarella Kronstadtissa on sijainnut 1920-luvulle asti virolais-suomalais-ruotsalainen Retusaaren luterilainen seurakunta.

Kronstadtista kulkee vastikään valmistunut tie Pietariin, johon etäisyys on noin 40 kilometriä. Kronstadtista Pietariin kulkee myös reittiliikennettä meritse meritaksilla tai kantosiipialuksilla.

Kronstadtin nähtävyyksiin kuuluvat 1700-luvulla rakennetut linnoitukset, Suharny-tehdas, kasarmit ja patterit. Päänähtävyys on 1900-luvun alussa valmistunut Merikatedraali. Saarella on Pietari Suuren ja amiraali Makarovin muistomerkit, radion venäläisen keksijän A. Popovin työhuone sekä Pyhän Johannes Kronstadtilaisen museosunto. Nähtävyyksiin kuuluvat Petrovski-puisto ja Petrovskaja-satama. Kronstadtin merilinnoitus ja itse kaupunki kuuluvat Unescon maailmanperintökohde luetteloon osana Pietarin laajempaa kokonaisuutta.

Päiväksi saarelle tuleville matkailijoille voidaan järjestää kaupunkikiertös (kesto noin 1 tunti) tai venematka Kronstadtin linnoitukselle (kesto 1...1,5 tuntia). Kaupungin yleisilme on siisti ja rauhallinen. Kronstadtista voi tehdä yllättäviäkin löytöjä; mm. Venäjän laivaston taisteluskellusmuseo on tutustumiskäynnin arvoinen. Koska kaupungin nähtävyyksiin tutustuminen ei vie kovin kauaa, voidaan matkailijoille järjestää matkoja kantosiipialuksilla Lomonosoviin (matka-aika 15 min) tai Pietariin (matka-aika 45 min).

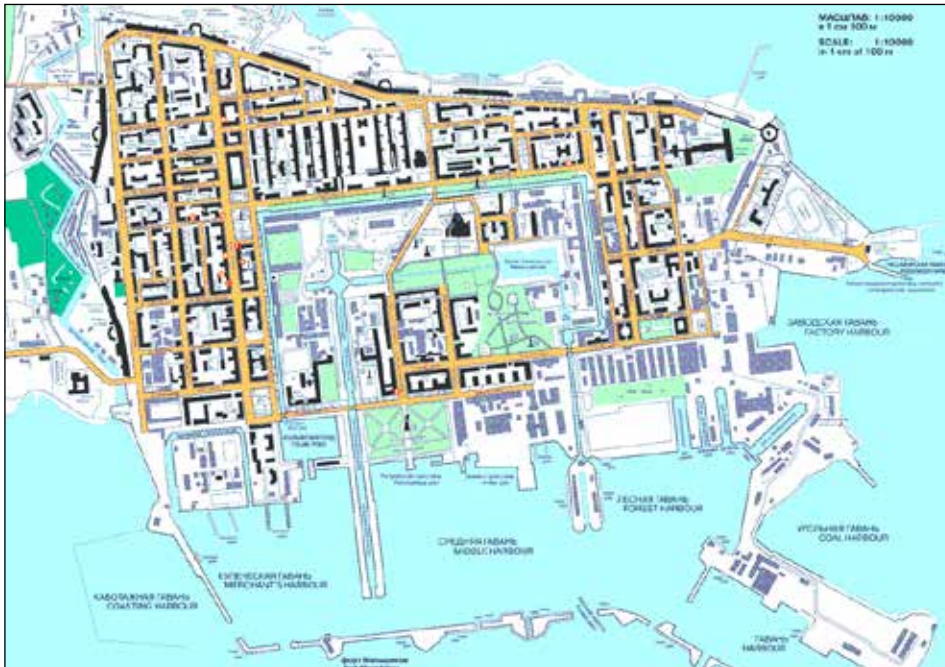
Majoitus- ja ravitsemispalvelut

Kronstadtin majoitusmahdollisuudet ovat rajalliset. Saarella on muutamia pienehköjä hotelleja, joten suurempien matkustaja-alusten osalta suositellaan saareen tutustumisen jälkeen siirtymistä ja majoittumista esimerkiksi Pietarhovin piiriin hotelleihin.

Vähäisen kysynnän vuoksi ravintolapalvelut ovat kahvilatasoa. Kesäaikaan on lisäksi pieniä kesäkahviloita ja pikaruokapaikkoja.

Tulevaisuuden näkymät

Kronstadtin alueella olevat saaret linnoituksineen sekä historiallinen ja kulttuuriperintö luovat mahdollisuuksia matkailukeskuksen perustamiseen. Erityisen hyvin saari soveltuisi pienvenematkailun keskuksiksi.



Kuva 6. Kronstadtin kaupunki. Lähde: Kronstadt-Tourist-Map.

Kronstadtin on alkanut muodostua kaupallista tavaraliikennetoimintaa, muun muassa tavaraterminali Moby Dick, jonka suunniteltu enimmäiskäsittelykapasiteetti on 500 000 TEU:ta vuodessa. Terminali on suomalaisomisteisen Container Finance Ltd Oy:n tytäryhtiön Multi-Link Terminalsin kokonaan omistama ja hallinnoima. Terminalia varten on ruopattu väylä, jolloin syväys on saatu 8,9 metriin.

Kronstadt muuttui suljetuksi sotilasalueeksi toisen maailmansodan jälkeen, mutta nykyisin saarta ja sen toimintaa on avattu turismille ja osa linnoituksesta on Unescon maailmanperintökohteena. Saaren tärkeimpiä nähtävyyksiä on sotahistoriaan liittyvien nähtävyyksien lisäksi Nikolaos Ihmeidentekijän Laivaston Katedraali, joka on rakennettu vuonna 1913. Katedraalin peruskorjaus on saatu valmiiksi tänä vuonna.

Huviveneily Venäjälle on vapautunut vuonna 2013, kun ulkomaisten huvi- ja urheilualusten purjehtiminen ja rantautuminen Venäjän vesillä raja- ja tullimuodollisuuksien jälkeen vapautui. Veneilijöiden tarvitsee läpäistä tullimuodollisuudet vain kerran, jonka jälkeen venekunta voi liikkua Venäjän sisävesillä vapaasti viisumin voimassaolon ajan. Matkailijoita varten on rakennettu pienveneilyyn soveltuva matkustajasatama ja rajamuodollisuudet huviveneellä Venäjälle tultaessa hoidetaan Pietarin sijaan Kronstadtissa. Kronstadtin matkailusatama ja sen kehityspotentiaali vastaanottaa suurempia matkustaja-aluksia tai mahdollisesti jopa rahtiliikennettä tulevaisuudessa, on tämän selvityksen kohteena.

Kronstadtin matkailusatamassa on toimivien tullaus- ja rajanylityspalvelujen lisäksi helikopterikenttä, joka palvelee Pietarin sisäänajoväylän ja patotien alueen laskeutumisalueena. Alueella toimii myös kaupallista yritystoimintaa: ravintola ja kelluva hotelli. Kevytrakenteisia laitureita on satama-alueella 5, joissa kiinnityspaikkoja erikokoisille pienveneille löytyy useita kymmeniä. Alusten sallittu syväys vaihtelee 1,5 metristä aina 7 metriin.



Kuva 7. Kronstadtin pienvene/matkailusatama. Lähde: Saint-Petersburg Border control point 2013.

Satama-alue sijaitsee vain muutamia kilometrejä Kronstadtin keskustasta ja satamasta on näköyhteys Kronstadtin linnoitukseen. Satama-alueella sijaitsee historiallinen linnakerakennelma, jota ei toistaiseksi ole hyödynnetty, mutta johon kaupunki pyrkii kehittämään matkailuliikennettä tukevaa palvelutoimintaa. Satamaan ei kulje rautatietä eikä matkailusatamasta ole säännöllistä julkisen liikenteen yhteyttä Kronstadtin keskustaan, vaan mahdollinen jatkokuljetus tulee järjestää erikseen.

Pietarin kaupungin asukasluku on 4,0 milj. asukasta. Ympäröivän Leningradin alueen asukasluku on lisäksi 1,7 milj. asukasta. Yhteensä Pietarissa ympäristöineen, mukaan lukien Kronstadt, on siten noin 6 milj. asukkaan väestöpohja. Valtaosa pietarilaisista ei ole käynyt Suomessa. Suomalaisille Pietari matkailukohteena tarjoaa vilkkaan, mielenkiintoisen ja historiallisen suurkaupungin erittäin lyhyen merimatkan päässä. Kronstadtin läheisyydessä sijaitsee myös suomalaisia kiinnostava Pietarhovi puistoineen ja ravintoloineen.

1.2 Suomen matkustajalaivaliikenne

Suomesta on matkustajalaivaliikennettä Ruotsiin, Viroon, Venäjälle ja muutamiin Itämeren satamiin. Suurimmat lähtösatamat Suomessa ovat Helsingissä ja Turussa. Matkustajaliikenteen sesonkiaika keskittyy kesään, mutta suurimmilla varustamoilla on toiminta kuitenkin ympärivuotista.

Matkustajaliikenteessä operoi Suomessa useita varustamoja. Suosituimmat reitit vievät Tallinnaan ja Tukholmaan. Tallinnan Helsingin välinen liikenne on vilkasta ja reiteillä kulkee sekä rahtiakin kuljettavia autolauttoja, että nopeisiin ylityksiin erikoistuneita katamaraaneja.

Matkustajalaivojen rahtiliikenne muodostuu kuorma-autoilla ja perävaunuilla tapahtuvista kuljetuksista. Rahdin kuljettaminen on mahdollista vain ropax-tyyppisillä aluksilla ja matkustaja-autolautoilla, joissa on erilliset perä- tai keulaportit sekä autokannet lastin pyörien päällä tapahtuvaa siirtoa ja kuljettamista varten. Tällaisilla aluksilla kuljetetaan myös matkustajien ajoneuvoja.

Kotkan sataman ja Suomenlahden Venäjän ja Viron satamien välisessä matkustajalaivaliikenteessä kuljetettavan rahdin potentiaalit koskevat pääasiassa nykyisin kuorma-autoilla ja perävaunuilla Suomen ja Venäjän välisten rajanylityspaikkojen kautta tapahtuvia kuljetuksia sekä Helsingin ja Tallinnan satamien välisillä merilinjoilla hoidettavia kuorma-auto- ja perävaunukuljetuksia. Rautateitse Suomen ja Venäjän välillä hoidettavat kuljetukset muodostuvat pääasiassa bulk-tavaroista, kuten kemikaaleista, raakaöljystä, rikasteista, lannoitteista ja raakapuusta. (Stop&Go-loppuraportti, 2011.)

Lyhyt varustamokatsaus

Eckerö

Ahvenanmaalainen Eckerö-varustamo on toiminut jo vuodesta 1961 Ruotsin, Ahvenanmaan ja Suomen välillä, nykyisin reittivalikoimaan kuuluu linja Helsingistä Tallinnaan. Laivavahvuus on tällä hetkellä kymmenen alusta ja yritys operoi myös linja-autoliikenteessä Ahvenanmaalla. Eckerön laivoilla kulkee vuosittain noin 2,6 miljoonaa matkustajaa ja 80 000 rahtiyksikköä. Yritystoiminnassaan Eckerö käyttää nimiä Eckerö Linjen, Eckerö Line, Birka Cruises, Birka Cargo ja Williams Buss. (Eckeröline.)

Finnlines

Finnlines-varustamo toimii Itämeren, Pohjanmeren ja Biskajanlahden alueilla. Varustamo harjoittaa roro-liikennettä Itämerellä ja Pohjanmerellä omalla nimellään, Naantalin ja Kapellskärin välillä nimellä Finnlink ja muualla Nordölink ja TransRussiaExpress -nimellä. Finnlinesin matkustajaliikenteen reitit ovat Helsinki-Travemünde, Helsinki-Rostock, Malmö-Travemünde, Naantali-Kapellskär, Lübeck-Ventspils-St.Petersburg, Gdynia-Helsinki ja Gdynia-Rostock. (Finnlines.)

Linda Line

Lindaliini AS liikennöi kahdella katamaraanilla Helsingin ja Tallinnan välillä tavaramerkkinään Linda Line Express. Virolaisomisteinen varustamo liikennöi vain kesäkaudella. Lähtöjä on useita päivittäin ja tarjoaa tällä hetkellä nopeimman meriyhteyden Helsingin ja Tallinnan välillä. (Linda Line Express.)

St. Peterline

St. Peter Line Co, Ltd on aloittanut toimintansa 2009. Yrityksen kaksi alusta liikennöivät Pietarin, Helsingin, Tukholman ja Tallinnan välillä. Helsingin ja Pietarin välinen liikenne alkoi vuonna 2010. Aluksilla on mahdollista kuljettaa matkustajien lisäksi rahtia ja ajoneuvoja. Viisumivapaasti voi siis yöpyä enintään kaksi yötä laivan aikataulujen puitteissa. Viisumivapaus on osaltaan edistänyt reitin suosiota. Helsingin ja Pietarin välisillä risteilyillä viisumivapaus, jos paluu tapahtuu 72 tunnin sisällä laivan saapumisesta Pietariin ja jos matkan yhteyteen on varattu Shuttle-bussilippu. Viisumivapaus on voimassa myös matkustajan yöpyessä Pietarissa, kun asiakas on varannut majoituksensa hotellissa etukäteen. (St. Peterline.)

Viking Line

Viking Line Abp konserniin kuuluvat kokonaan omistetut tytäryhtiöt Viking Line Skandinavien AB tytäryhtiöineen, Viking Rederi AB, OÜ Viking Line Eesti, Viking Line Finlandverkehr GmbH ja Viking Line Buss Ab. Viking Line risteilee Suomenlahdella Turusta ja Helsingistä Ahvenanmaan kautta Ruotsiin Tukholmaan ja Kapellskäriin sekä Helsingistä Ruotsin lisäksi Tallinnaan. Varustamo kuljetti vuonna 2012 matkustajia 6,3 miljoonaa henkilöä. (Viking Line.)

Tallink Silja

Tallink Silja Oy on osa AS Tallink Gruppia, joka on yksi Itämeren alueen suurimmista matkustaja- ja rahtiliikennevarustamoista. Yhtiön laivat liikennöivät Suomesta Tallink-brändin alla Helsingistä Tallinnaan ja Silja Line-bändin alla Helsingistä ja Turusta Ahvenanmaan kautta Tukholmaan. Tallink Silja Oy toimii Helsingissä, Turussa, Tampereella ja tytäryhtiö Sally Ab Maarianhaminassa. Konsernilla on 19 laivaa, joista se liikennöi itse 11 matkustaja-alusta ja 3 rahtilaivaa. Varustamon reiteillä kulki 9,2 miljoonaa matkustajaa vuonna 2012. (Tallink Silja Line.)

Matkustajaliikenteen määriä voidaan tarkastella seuraavasta taulukoista. Taulukossa 1 on esitelty Suomen matkustajaliikenne satamittain.

Taulukko 1. Matkustajaliikenne Suomen ja ulkomaiden välillä satamittain. (Lähde: Liikennevirasto)

Matkustajaliikenne Suomen ja ulkomaiden välillä satamittain.						
Tammikuu- Joulukuu 2012			Muutos % 2011-2012			
Satama	Saapuneet	Lähteneet	Yhteensä	Saapuneet	Lähteneet	Yhteensä
HaminaKotka		542	542		-22,5	-63,5
Helsinki	5 704 369	5 615 789	11 320 158	3,3	3,0	3,2
Hanko	862	568	1430	-14,9	-50,7	-33,9
Turku	1 397 561	1 351 651	2 749 212	-1,9	-3,4	-2,7
Naantali	82 257	68 826	151 083	-7,7	-10,7	-9,1
Maarianhamina	1 374 141	1 376 514	2 750 655	-0,8	-0,4	-0,6
Eckerö	445 143	444 756	889 899	-3,1	-2,2	-2,6
Vaasa	36 562	38 289	74 851	60,9	58,5	59,7
Lappeenranta	12 243	10 713	22 956	15,7	17,3	16,4
Muut	3 182	3 103	6 285	-27,1	-35,3	-31,4
Yhteensä	9 056 320	8 910 751	17 967 071	1,6	1,2	1,4

Matkustajaliikenne on kasvanut 1,4 prosenttia vuonna 2012 vuoteen 2011 verrattuna. Vuonna 2012 matkajien määrä Suomen ja ulkomaiden välillä oli yhteensä 17 967 071 matkustajaa. HaminaKotka sataman matkustaja liikenne on vuoteen 2011 verrattuna laskenut 63,5 %. Eniten liikennettä tapahtuu Helsingin, Turun ja Maarianhaminan kautta. Helsingin, Vaasan ja Lappeenrannan liikenne ovat ainoat, jotka ovat kasvaneet, muiden satamien matkustajaliikenne on laskenut.

Taulukko 2. Matkustajaliikenne Suomen ja ulkomaiden välillä maittain. (Lähde:Liikennevirasto a.)

Matkustajaliikenne Suomen ja Ulkomaiden välillä maittain						
Tammikuu - Joulukuu 2012			Muutos % 2011-2012			
Maa	Saapuneet	Lähteneet	Yhteensä	Saapuneet	Lähteneet	Yhteensä
Ruotsi	4 528 344	4 550 122	9 078 466	-1	-0,1	-0,6
Venäjä	240 360	139 650	380 010	55,5	20,0	40,3
Viro	3 813 026	3 768 432	7 581 458	3,3	3,1	3,2
Latvia	2 018	1 880	3 898	4,8	-5,4	-0,4
Puola	8 729	9 775	18 504	-12,4	-5,1	-8,7
Saksa	95 630	74 370	170 000	-22,1	-26,1	-23,9
Ulk.Risteilyalukset	368 213	366 522	734 735	1,2	0,8	1,0
Yhteensä	9 056 320	8 910 751	17 967 071	1,6	1,2	1,4

Ruotsiin ja Viroon suuntautuva liikenne ovat hallitsevassa asemassa matkustajaliikenteessä Suomen ja ulkomaiden välillä. Ruotsin ja Suomen välinen matkustajaliikenne on laskenut hieman vuoteen 2011 verrattuna. Suomi-Viro-reitin matkustajamäärät ovat sen sijaan lisääntyneet. Suuret volyymit tulevat, siitä että kyseisillä laivareiteillä toimii useita laivoja ja reitit ovat olleet olemassa jo pitkään.

Lisäksi reittien kilpailukykyä muihin matkustusmuotoihin verrattuna kasvattaa se, ettei Tallinnaan tai Viroon ole muita varteenotettavia matkustustapoja. Venäjän liikenteessä sen sijaan kilpaillaan kumipyörä- ja raideliikenteen kanssa. Saksaan ja Puolaan matkustaminen tapahtuu todennäköisesti enimmäkseen lentämällä.

1.3 Kotka matkustajasatamana

Kotkan kaupungin asukasluku on 55 000 henkeä ja samalla työssäkäyntialueella sijaisevan Haminan kaupungin asukasluku on 21 000 henkeä. Kotka-Hamina seutukunnan väkiluku on yhteensä n 87 000 henkeä. Kotkan satama palvelee koko Itä-Suomea, jonka asukasluku on yhteensä noin 900 000 henkeä. Maakunnittain väestö jakautuu seuraavasti:

- Kymenlaakso 181 000 asukasta
- Etelä-Karjala 132 000 asukasta
- Etelä-Savo 153 000 asukasta
- Pohjois-Savo 248 000 asukasta
- Pohjois-Karjala 165 000 asukasta.

(Lähde: Tilastokeskuksen PX_Web-tietokannat. 2013)

Kotkassa on viisi satama-aluetta: Mussalo, Hietanen, Sunila, Halla ja Kantasatama, jossa toiminta on tällä hetkellä hyvin vähäistä (kuva 8). Lisäksi HaminaKotkan Satama Oy:n hallinnoimiin satama-alueisiin kuuluu Kotkan ulkopuolella Haminan neste- ja kemikaalisatama. Todennäköisin lähtöpaikka matkustajaliikenteelle tulisi olemaan Kantasatama jo sen keskeisen sijainnin takia.



Kuva 8. HaminaKotkan satama-alueet. Lähde HaminaKotka Oy

Kantasatamassa on laituripituutta 962 m ja laivapaikkoja on 8 kpl. Laivapaikat on tehty lolo- ja ro-ro-tyyppisille aluksille. Satamassa on valmiit peräporttilaiturit autojen ja perävaunujen laivaan ajoa varten. Sataman kehittymismahdollisuudet ovat hyvät sekä matkustaja- että rahtiliikenteen tarvitsemille tiloille. Suhteellisen pienillä alueen muutoksilla saadaan mahdollisuus pitkäaikaiseen pysäköintiin. Liikenteen aloittaminen vaatisi kuitenkin terminaalin matkustajille ja rahdin käsittelylle.

Kotkan keskusta ja sen kaupat, palvelut ja nähtävyydet kuten Merikeskus Vellamo ja Marentarium ovat kävelymatkan päässä. Liikenneyhteydet Kantasatamaan ovat myös hyvät. Etäisyys Helsingin - Kotkan - Pietarin valtatielle E18 on 6 km. Etäisyyksiä maanteitse Kotkaan: Kouvola 57 km, Lappeenranta 110 km, Helsinki 130 km, Pietari 280 km, Mikkeli 175 km, Kuopio 340 km ja Joensuu 345 km.

Satamaan tulee Kouvolaan rautatie, jolla on henkilöliikennettä. Juna-aikataulut tulee synkronoida mahdolliseen matkustajalaivaliikenteeseen. Matkustajalaivaliikenteen käynnistyessä tulee selvittää yhteistyössä matkanjärjestäjien kanssa säännöllinen bussisyöttöliikenne Itä-Suomesta. Matkustajalaivaliikenne on tarpeen ottaa huomioon Kotkan joukkoliikenteessä.

Kantasatamaa kehitettäessä tulee säilyttää matkustajalaivaliikenteen toimintamahdollisuudet. Matkustajaterminalirakennuksessa tarvitaan riittävät tilat passintarkastusta ja tullia varten. Autojen sujuva laivaanajomahdollisuus odotustiloineen on välttämätön. Risteilymatkustajien autoille tarvitaan pysäköintipaikat. Matkustajalaivojen rahtiliikenne tarvitsee riittävät tilat rekka-autoille ja irtoperävaunuille. Ruuhkattomuus ja sujuvat yhteydet ovat Kotkan sataman kilpailuetu Helsingin keskustasatamiin verrattuna.

Kotkan Kantasataman kehittämiseksi on tehty vuonna 2010 kokonaisvaltainen suunnitelma (kuva 9). Tämän strategisen kokonaissuunnitelman tarkoitus oli kehittää Kantasatamaa yhteistyössä kaupungin toimijoiden ja rakennusyhtiöiden kanssa. Suunnitelman tärkein tavoite oli estää aluetta muuttumasta yleispäteväksi ja tylsistytäväksi kaupunkirakenteeksi. Sen sijaan pyrkimyksenä on hyödyntää satama-alueen hienoimpia ominaisuuksia: avointa tilaa, merellisyyttä, sekä rakenteellista yhteyttä kaupungin keskustaan. Suunnitelman myötä Kantasatamaan olisi tullut mm. asuintaloja, uusi ranta, laituri matkustajaliikennettä, kasino matkajia ja monitoimiareena tapahtumia varten. (Hannonen, M.)



Kuva 9. Kantasataman Masterplan. (ALA Architects)

Tämän hetkinen talustilanne ei kuitenkaan salli suunnitelman mittakaavan mukaista kehittämistä, vaan todennäköisesti Kantasataman kehittämisestä tehdään uusi kehittämissuunnitelma. Uudessa suunnitelmassa hyödynnetään tämän masterplanin ideoita jollakin tasolla, mutta sen laajuudesta ei vielä ole tietoa. (Hannonen, M.)

Kantasataman laiturit ovat tällä hetkellä kunnossa, joka ei salli täysimääräisen liikenteen kulkemista satama-alueella. Näitä laitureita tullaan kunnostamaan jollakin tasolla vuoden 2017 Tall Ships Race:n alusvierailuja varten. Kunnostustöiden osalta voisi olla aiheellista miettiä, miten Kantasatamaa tullaan hyödyntämään tulevaisuudessa.

Kantasataman rakenteelliset mahdollisuudet matkustajaliikenteelle olisivat hyvät. Suuria risteilijöitä varten edellytetään riittävän suuria laituripaikkoja, matkustajaterminaalia ja pysäköintiä laivamatkustajille. Rahtiliikennettä varten taas tulisi olla riittävät alueet rahdinkäsittelylle ja laivaanajolle. Näistä toiminnoista huolehtiminen tarjoaisi edellytykset matkustajaliikenteen syntymiselle ja käynnistämiseksi.

2 MATKUSTAJAPOTENTIAALI TILASTOJEN JA SELVITYSTEN MUKAAN

Matkustajapotentiaalin arvioinnin tueksi on koottu tietoja Suomen, Venäjän ja Viron välisestä liikenteestä. Lisäksi tarkastellaan suomalaisten matkailutottumuksia ja ulkomaalaisia matkustajia Suomessa, Kotkan matkailun tilastoja sekä kaakon rajaylityksiä. Tilastojen avulla halutaan kartoittaa sekä suomalaisten matkailun tilaa, että Suomeen matkustavien turistien määriä ja tottumuksia.

Tilastojen ja TriK-hankkeessa tehtyjen kyselyjen ja haastattelujen lisäksi tähän lukuun on koottu tietoja mm. aiemmin toteutetusta RAMAPOT-hankkeesta, jossa tutkittiin Kotkan ja Sillamäen välisen liikenteen potentiaalia, TAK:n v. 2013 toteuttamasta viisumivapaus selvityksestä, sekä vuonna 2011 Stop&Go –hankkeessa toteutettuun pietarilaisen Aluekehityksen ja liikenneinfrastruktuurin tutkimus- ja insinöörilaitos NIPI TRTI:n laatimaan selvitykseen.

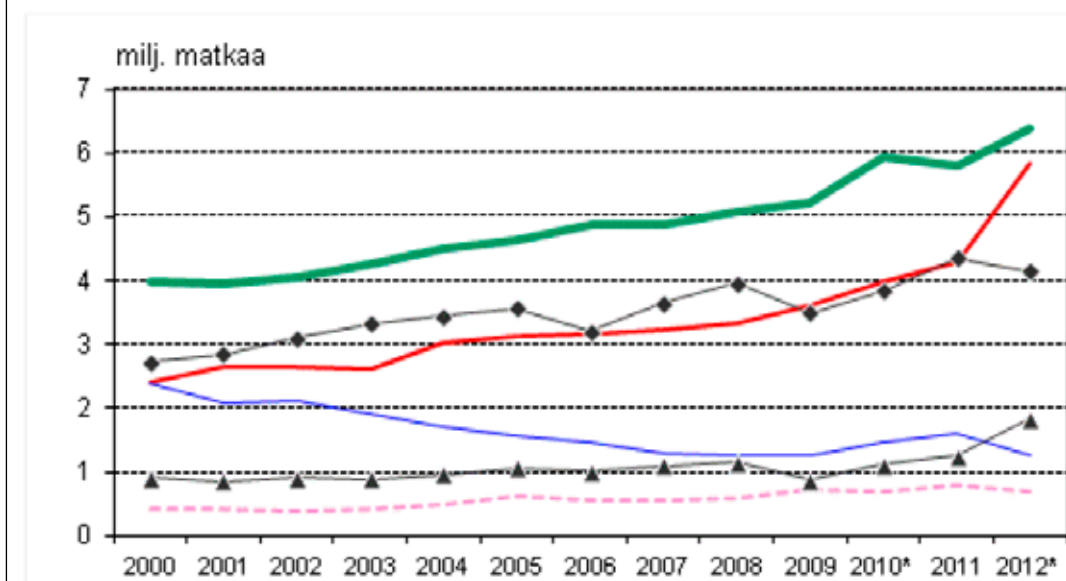
2.1 Tilastot

2.1.1 Suomalaisten matkailu

Suomalaisten matkailu on kasvanut koko 2000-luvun ajan. Kotimaassa majoituksen sisältäneissä vapaa-ajan matkoissa on ollut pieni notkahdus vuoden 2010 jälkeen, mutta vuonna 2012 matkailu on taas kääntynyt kasvuun. Ulkomaan vapaa-ajan matkat, joissa on yövytty kohdemaassa, ovat jatkaneet kasvuaan ja parin viime vuoden aikana kasvu on ollut voimakasta. Pelkän risteilyn sisältäneet matkat ovat tasaisesti laskeneet noin vuoteen 2008 asti, jonka jälkeen on tapahtunut hidasta kasvua ja jälleen vuoden 2011 aikana ovat risteilyt kääntyneet laskuun. Pelkän risteilyjen lasku saattaa johtua siitä, että yhä enemmän yövytään kohteessa, kuten kuvasta 10 nähdään.

Vuonna 2012 tehtiin 1,2 miljoonaa vapaa-ajan risteilyä, joka on 21 % vähemmän kuin vuotta aiemmin. Tiedot käyvät selvästi ilmi kuvasta 10, jossa on tiedot suomalaisten matkailusta vuodesta 2000 vuoteen 2012. Tilastokeskuksen matkoja koskevat tiedot on saatu haastattelemalla 17 205 Suomessa vakituista asuvaa henkilöä iältään 15–84 vuoden välillä. Kohdejoukko on laajentunut vuonna 2012 koskemaan myös 75–84 -vuotiaita, kun aiempien vuosien tutkimukset on tehty 15–74 -vuotiaille, joten luvut aiempiin vuosiin eivät ole täysin vertailukelpoisia. (Tilastokeskus a)

Suomalaisten matkailu 2000–2012



- Kotimaan vapaa-ajanmatkat maksullisessa majoituksessa
- Ulkomaan vapaa-ajanmatkat, yöpyminen kohdemaassa
- Vapaa-ajanristeilyt, yöpyminen vain laivalla
- - - Vapaa-ajan päivämatkat ulkomaille
- ◆— Kotimaan työmatkat, sis. yöpymisen
- ▲— Ulkomaan työmatkat, yöpyminen kohdemaassa

* Tutkimuksen tiedonkeruumenetelmiä on muutettu vuosina 2010 ja 2012.

Aikasarjakatkosta edeltävät luvut eivät ole täysin vertailukelpoisia uudempien kanssa.

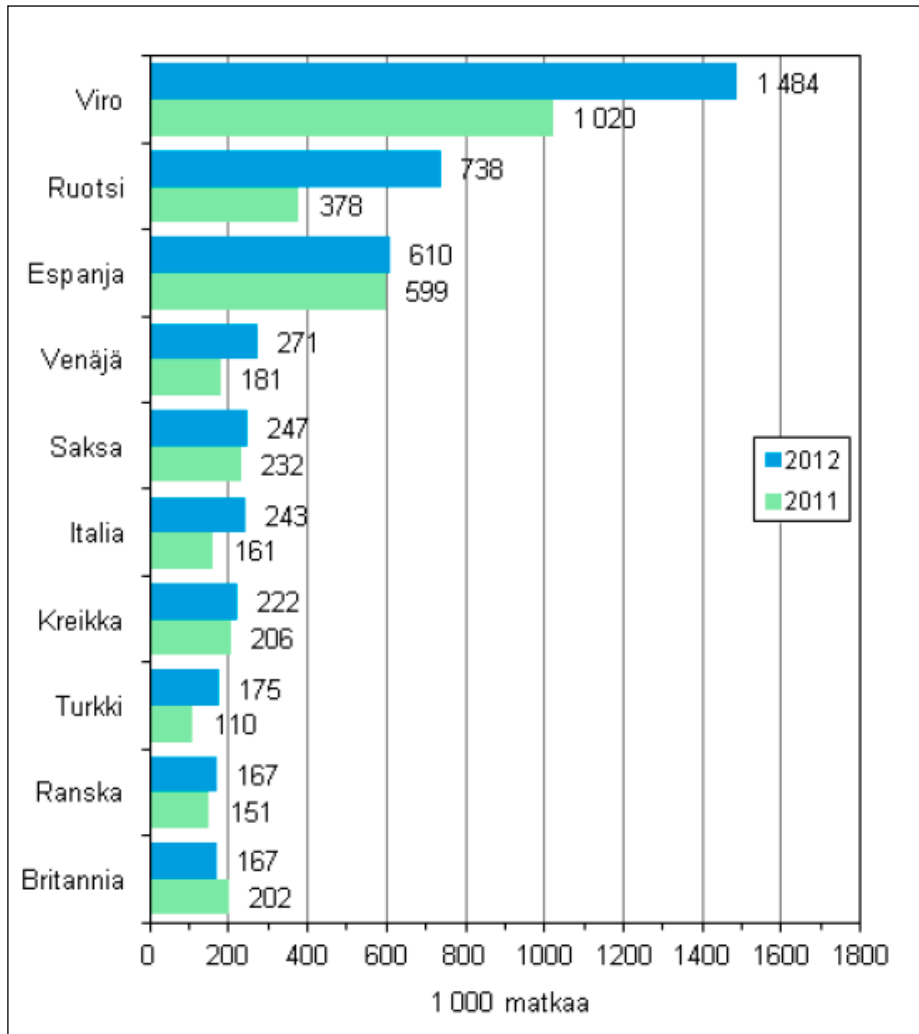
Kuva 10. Suomalaisten matkailu 2000-2012. Lähde: Tilastokeskus a.

Tilastokeskuksen Suomalaisten matkailu 2012 -tutkimuksesta selviää, että vuonna 2012 tehtiin 5 836 000 matkaa (kuva 11), joilla yövyttiin ainakin kerran kohdemaassa. Viroon näistä matkoista suuntautui joka neljäs matka, eli 1,5 miljoonaa matkaa. Myös kasvua on ollut eniten nimenomaan Viroon suuntautuneilla matkoilla, jotka lisääntyivät 2011–2012 aikana 464 000 matkalla. Muutenkin naapurimaat ja lähialueet ovat houkuttelleet, sillä Pohjoismaiden, Baltian ja Venäjän matkat ovat lisääntyneet kaikkiaan yli miljoonalla matkalla.

Venäjälle suuntautuneita yöpymisen sisältäneitä matkoja vuonna 2012 tehtiin 247 000, joka on noussut edellisestä vuodesta noin 15 000 matkalla. Ruotsiin ja Viroon tehdyt risteilyt ja päivämatkat ovat vähentyneet vuodesta 2011, mutta vastaavasti kohteessa yöpymisten sisältäneiden matkojen määrä on lisääntynyt.

Kuvasta 10 nähdään myös, että ulkomaille suuntautuneiden työmatkojen määrä on notkahtanut vuoden 2008 aikana, mutta määrä on vuonna 2012 noussut jo ohi vuosituhannen vaihteen määrään. Suomalaisten matkailu 2012 -tutkimuksen mukaan työmatkojen määrä kasvoi vuodesta 2011 48 % 1,8 miljoonaa matkaan. Eniten työmatkoja tehtiin Ruotsiin, Saksaan, Viroon ja Venäjälle. Viron

osuus näistä oli 201 000 ja Venäjän 125 000. Työhön liittyviä päivamatkoja tehtiin vuoden 2012 aikana 39 % enemmän kuin vuonna 2011. Matkoja tehtiin 224 000.



Kuva 11. Suomalaisen suosituimmat kohteet yöpymisen kohdemaassa sisältäneillä vapaa-ajan matkoilla 2012 ja vertailu vuoteen 2011. Lähde: Tilastokeskus a.

Kuvasta 11 nähdään, että suomalaisten suosituimmat yöpymisen sisältämät vapaa-ajan matkakohteet vuonna 2012 olivat Viro, Ruotsi, Espanja ja Venäjä. Lähialueiden ja naapurimaiden matkoissa on tapahtunut reipasta kasvua verrattuna edelliseen vuoteen.

Kolmanneksi suosituin kohde, Espanja on sekin kasvanut, mutta hyvin maltillisesti. Virossa matkalla on yövytty vuonna 2012 yhteensä 1 484 000 kertaa, mikä on noin 460 000 kertaa enemmän kuin edellisenä vuonna. Matkailu oli kasvanut kaikkiin muihin suosituimpiin kohtemaihin, paitsi Britanniaan, jonka matkailu on vähentynyt edelliseen vuoteen verrattuna.

Suomalaisten matkailu 2012 -tutkimuksen mukaan suomalaisen matkailu on ollut kasvussa viimeisten vuosien aikana. Seuraavat kappaleet pohjautuvat Suomalainen matkailu 2012- tutkimuksen tietoihin.

Suomalaisten matkailijoiden yöpyminen kohdemaassa on kasvanut. Pääosa 1-3 yötä kestäneistä matkoista on tehty lähialueille, kuten Pohjoismaihin, Baltiaan ja Venäjälle. Näiden yöpymisten lisääntyminen selittyy lähialueiden matkailun kasvulla, kun taas samanaikaisesti kaukomatkailun kasvu on hiipunut. Yöpymiset Virossa ovat kasvaneet 3,1 % vuodesta 2011 vuoteen 2012 ja Venäjällä 17,1 %.

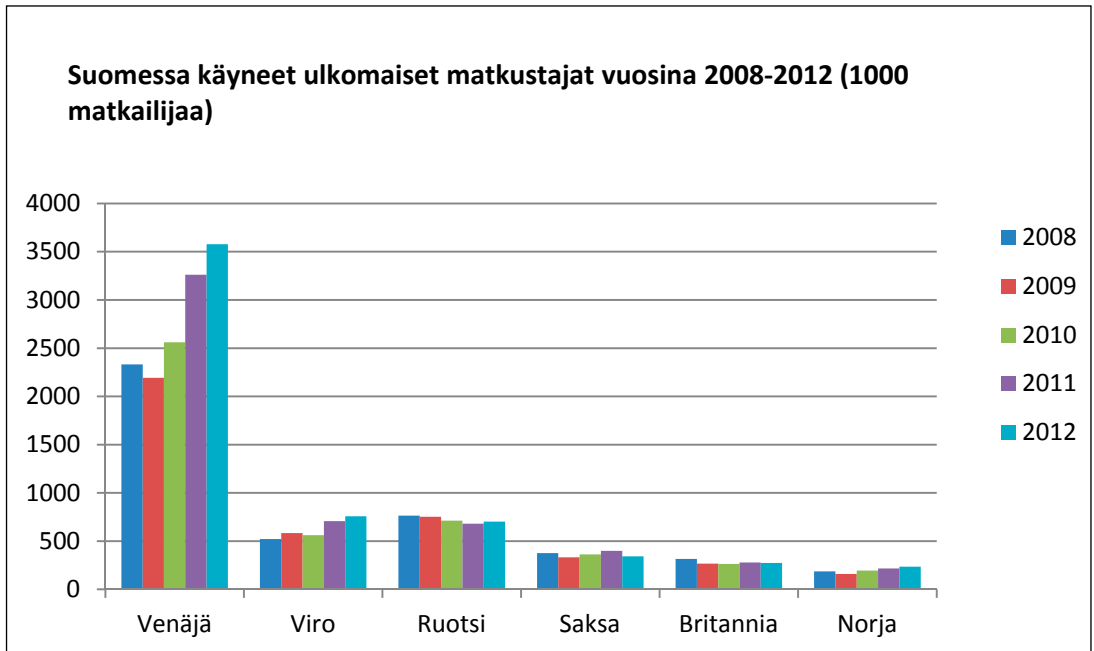
Yöpymisten kasvu on vähentänyt päivamatkojen määrää. Päivämatkoja suomalaiset tekivät 13 % vähemmän kuin edellisellä vuonna. Alkuvuoden 2013 yöpymiset Virossa ovat vuoden 2012 lukuihin verrattuna laskussa 26,2 % ja Venäjällä 6,4 % kasvussa. Venäjän vetovoimaa kasvattaa todennäköisesti sekä nopea junayhteys Pietariin, että laivalinja Helsingistä. Reipasta Viron matkailun vähentymistä voidaan osaltaan selittää osin taloudellisella tilanteella ja yleisen kulutuksen vähentymisellä Suomessa.

Vapaa-ajan risteilyjen määrä on vähentynyt vuodesta 2011 21 %. Risteilyiksi lasketaan matkat, joiden aikana yövytään vain laivassa. Niiden määrä oli vuonna 2012 1,3 miljoonaa risteilyä. Kaksi kolmasosaa risteilyistä tehtiin Ruotsiin ja kolmasosa Viroon. Näiden risteilyjen lisäksi tulevat päivämatkat, joita tehtiin Viroon 428 000 matkaa. Viron päivämatkat on kaikki tehty meriteitse. Samaan aikaan, kun päivämatkojen ja risteilyjen määrä on vähentynyt, on yöpymisen sisältämien vapaa-ajan matkojen määrä lisääntynyt runsaasti. Kaikkien matkatyyppien yhteenlaskettu kokonaismäärä onkin lisääntynyt Viron osalta 11 %.

Suomalaisten internetin käyttö matkavaraamisessa on hyvin yleistä. Matkalipuista 73 % ja majoituksesta 61 % varataan nykyisin internetin kautta. Ulkomaanmajoituksista jo kolme neljäsosaa varataan internetin kautta ja laivamatkoista 65 %. Viroon suuntautuneista yöpymisen sisältäneistä 1,5 miljoonasta matkasta 46 % olivat matkapaketteja.

2.1.2 Ulkomaalaisten matkailu Suomessa

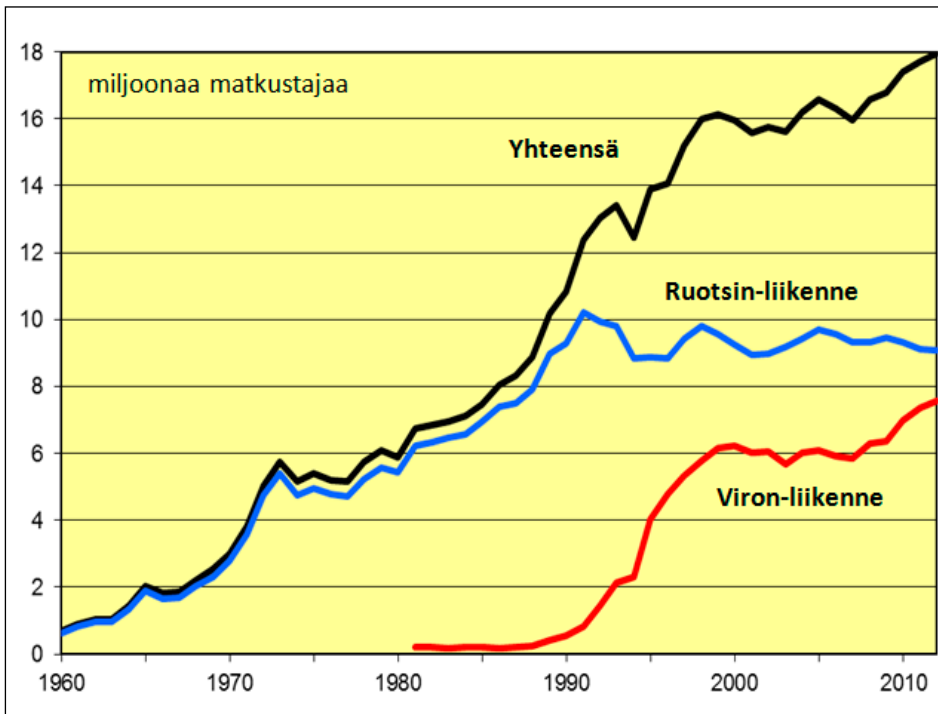
Vuonna 2012 Suomessa vieraili noin 7,6 miljoonaa matkailijaa. Tilastokeskuksen ja Matkailun edistämiskeskuksen tekemästä rajahaastattelututkimuksessa todetaan, että ulkomaisten matkailijoiden määrä on kasvanut vuosina 2007–2012 keskimäärin 6 % vuodessa, paitsi vuonna 2009, jolloin kävijämäärä on laskenut 6 %. Koko tämän ajanjakson ajan on eniten matkustajia saapunut Suomeen Venäjältä. Erityisesti virolaisten ja ulkoeurooppalaisten osuus on kasvanut vuosina 2010–2012.



Kuva 12. Suomessa vuosina 2008-2012 käyneet ulkomaiset matkustajat asuinmaan mukaan (tuhansia). Lähde: Tilastokeskus b.

Venäläiset matkustajat ovat olleet viime vuosina suurin matkailijaryhmä Suomessa. Vuoteen 2011 verrattuna matkailu Venäjältä Suomeen kasvoi 10 %. Venäläisten osuus kokonaismatkustajamäärästä oli 47 %. Toiseksi suurin matkailijaryhmä oli virolaiset, joita kävi Suomessa viime vuoden aikana 758 000. Virolaisia kävi nyt toisena vuonna perättäin enemmän kuin ruotsalaisia. (kuva 12.)

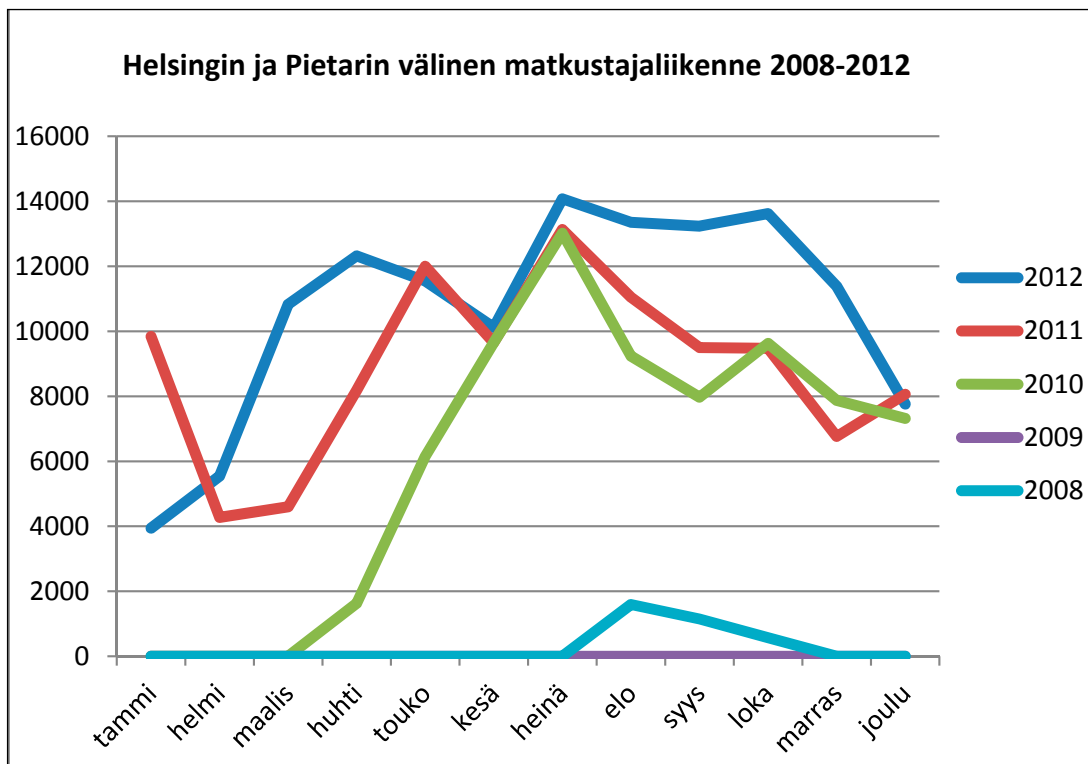
Näistä matkustajista 55 % oli Suomessa vapaa-ajan matkalla, 10 % tuttava- tai sukulaisvierailulla ja työmatkalla 8 %.



Kuva 13. Ulkomaan matkustajaliikenne 1960-2012. Lähde: Liikennevirasto a.

Suomen ja ulkomaisten välisessä matkustajaliikenteessä on vuonna 2012 ollut noin 18 miljoonaa matkustajaa. Kuten kuvasta 10 voidaan todeta, on matkustajaliikenne kasvanut tasaisesti aina 1960-luvulta lähtien. 1990-luvun puolivälissä Viron matkailu on kasvanut voimakkaasti ja samaan aikaan Ruotsin risteilyt ovat olleet hienoisesti laskusuunnassa. Suomen ja Ruotsin välinen risteilyliikenne on säilynyt melko samalla tasolla koko 2000-luvulla. Vuotuinen matkustajamäärä on pysynyt 9 ja 9,5 miljoonan matkustajan välillä kuitenkin hitaasti väheten.

Voimakas Viron liikenteen kasvu on alkanut valtion itsenäistymisen aikoihin ja tasaantunut 2000-luvulle tullessa. Viime vuosina kasvu on jälleen ollut voimakkaampaa ja viimeisen viiden vuoden aikana määriin on tullut lähes kahden miljoonan matkustajan lisäys. Vuoden 2012 matkustajamäärä on ollut noin 7,5 miljoonaa henkilöä.



Kuva 14. Helsingin ja Pietarin välinen matkustajaliikenne 2008-2012. (Lähde: Liikennevirasto)

Helsingin ja Pietarin välillä alkoi säännöllinen matkustajaliikenne St. Peterlinen aloittaessa liikennöintinsä vuonna 2010. Kuvasta 14 nähdään reitin nostaneen hiljalleen matkustajamääriään. Liikennöinnin aloitusvuonna matkustajia oli reitillä noin 70 000, kun vuonna 2012 reitillä matkusti hieman alle 130 000 matkustajaa. Risteilysezonin huippu sijoittuu luonnollisesti kesäkuukausille, mutta vuonna 2012 risteilyjä on tehty kuitenkin runsaasti myös maaliskuuhuhtikuun vaihteessa. Selkeä pudotus risteilymäärissä tapahtuu juuri ennen kesälomakautta toukokuussa. Vilkkain risteilyaika on ollut kaikkina liikennöintivuosina kesä-heinäkuussa. Vuonna 2012 vilkas sesonki jatkui edellisistä vuosista poiketen aina lokakuuhun saakka.

2.1.3 Rajahaastattelut

Matkailun edistämiskeskus ja Tilastokeskus tekevät rajahaastatteluja Suomeen matkustaville ulkomaalaismatkailijoille. Virossa asuvia matkailijoita vieraili Suomessa vuonna 2011 yli 700 000 henkilöä. Näistä 40 % oli Suomessa työmatkalla ja 29 % vapaa-ajanmatkalla. Virosta käydään siis hyvin paljon Suomessa joko töissä tai työhön liittyvillä matkoilla. Sukulais- tai tuttavavierailuilla Suomessa kävi noin 18 % virolaisista matkustajista.

Päivämatkalla Suomessa kävi vuonna 2011 32 % kaikista virolaisista matkustajista, 24 % yöpyi Suomessa yhdestä kolmeen yötä. Noin kolmasosa matkustajista viipyi Suomessa 4-14 yötä. Näistä yöpyjistä on todennäköisesti suuri osa työmatkalla Suomessa oleskelevia. Majoitus löytyi useimmin virolaisille sukulaisten tai tuttavien luota, näin majoittui yli kolmasosa matkailijoista. Vain noin 12 % majoittui hotellissa ja 21 % työnantajan osoittamassa asunnossa.

Vuonna 2011 Virosta Suomeen saapuneet matkailijat käyttivät Suomessa rahaa noin 136 miljoonaa euroa, päivässä rahaa kului 192 euron edestä. Pakettimatalla virolaisista oli vain 8 %. Vilkkaimmat kuukaudet virolaisten osalta olivat selkeästi toukokuu ja heinäkuu.

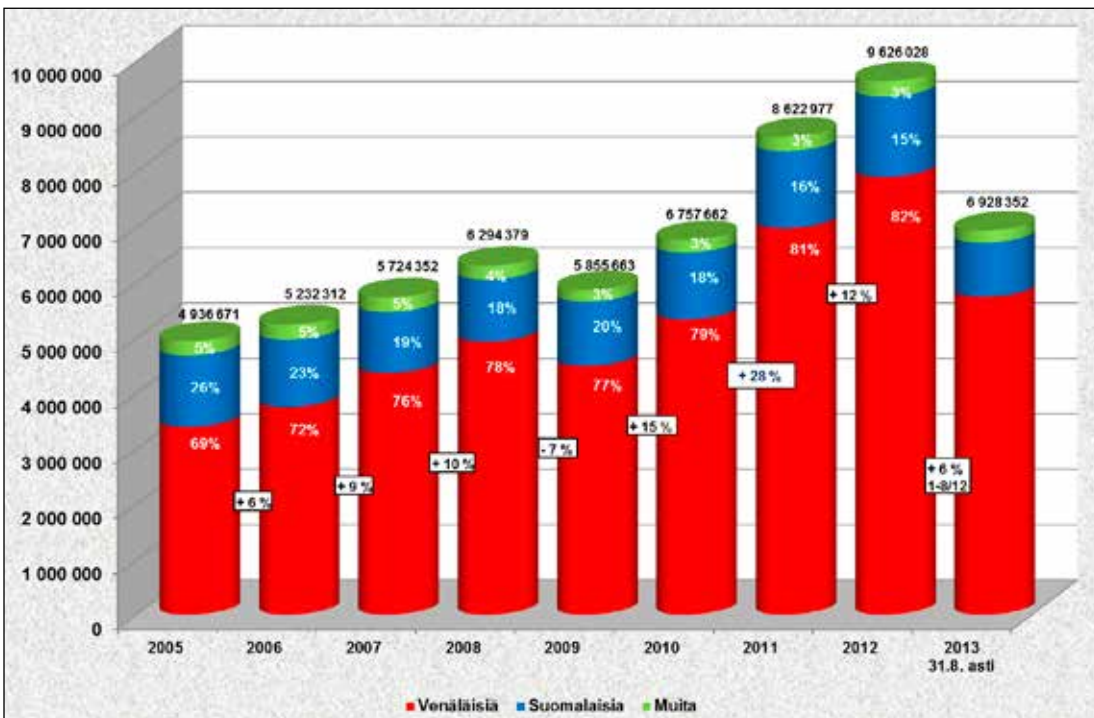
Venäjällä asuvia matkailijoita kävi Suomessa vuonna 2011 3,3 miljoonaa henkilöä. Näistä 74 % saapui Suomeen vapaa-ajan matkalle ja työmatkalle vain noin 5 %. Venäläisten työhön liittyvä matkailu on hyvin vähäistä verrattuna virolaisten vastaavaan määrään. Myöskään tuttava- tai sukulaisvierailu ei ole matkan pääsyyinä kuin murto-osalle matkailijoista, alle 5 % matkustaa Suomeen tästä syystä.

Venäläisistä matkailijoista selkeä enemmistö, noin 70 % kävi Suomessa päivämatkalla, noin viidesosa yöpyy yhdestä kolmeen yötä ja alle 10 % viiptyy 4-14 yötä. Päivämatkojen suuresta määrästä huolimatta Venäjältä tulleet viettivät Suomessa 4,4 miljoonaa yötä, joista puolet vietettiin hotellissa ja neljännes sukulaisten tai tuttavien luona.

Suomessa venäläiset matkailijat kuluttivat vuonna 2011 lähes 860 miljoonaa euroa. Keskimäärin käytettiin 263 euroa vierailua kohden. Pakettimatalla venäläisistä oli 5 %.

2.1.4 Kaakon rajanylitykset

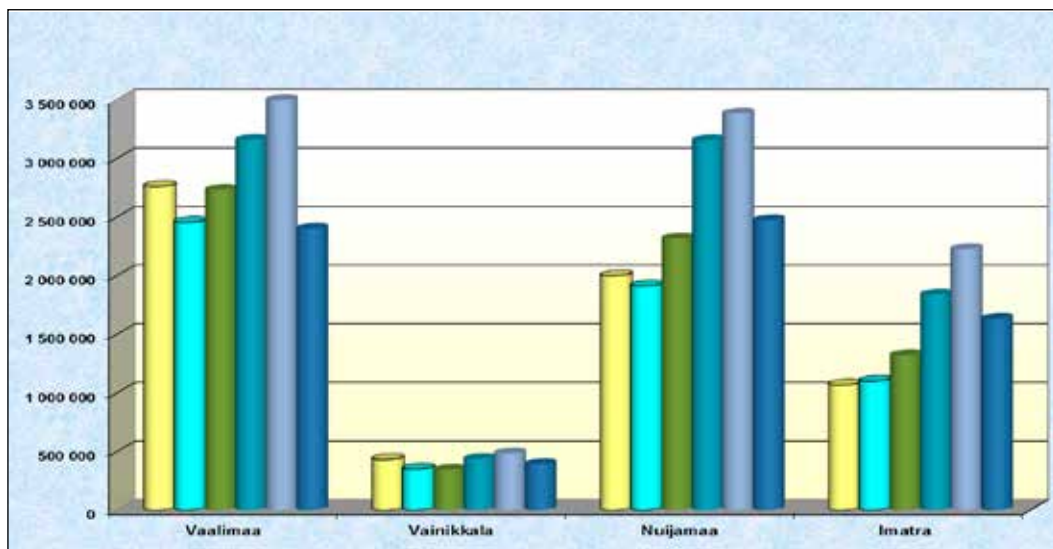
Kaakkois-Suomen rajojen yli kulki vuonna 2012 miltei 10 miljoonaa matkustajaa, jossa oli kasvua edelliseen vuoteen noin 12 %. Kasvun taustalla nähdään olevan muun muassa venäläisten ostovoiman kasvu, suomalaisten tarjonta ja helpohko viisuminhakuprosessi.



Kuva 15. Rajanylitysliikenteen määrä Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla 2005–2013. Lähde: Rajavartiolaitos.

Kuvassa 15 esitellään Kaakkois-Suomen raja-asemien ylitykset vuodesta 2005 lähtien. Rajanylitysten määrä on ollut jatkuvassa kasvussa lukuun ottamatta vuotta 2009, jolloin venäläisten osalta tapahtui pieni notkahdus. Jälleen tämän jälkeen ovat ylitysmäärät lähteneet roimaan nousuun.

Vuonna 2012 kaikilla Kaakon raja-asemilla rajaliikenteen määrä oli yhteensä noin 9,6 miljoonaa matkustajaa, joista 82 % oli venäläisiä matkustajia ja 3 % suomalaisia. Vuoden 2013 ylitysmäärät olivat 6 % suuremmat, kuin vastaavana ajankohtana edellisenä vuonna.

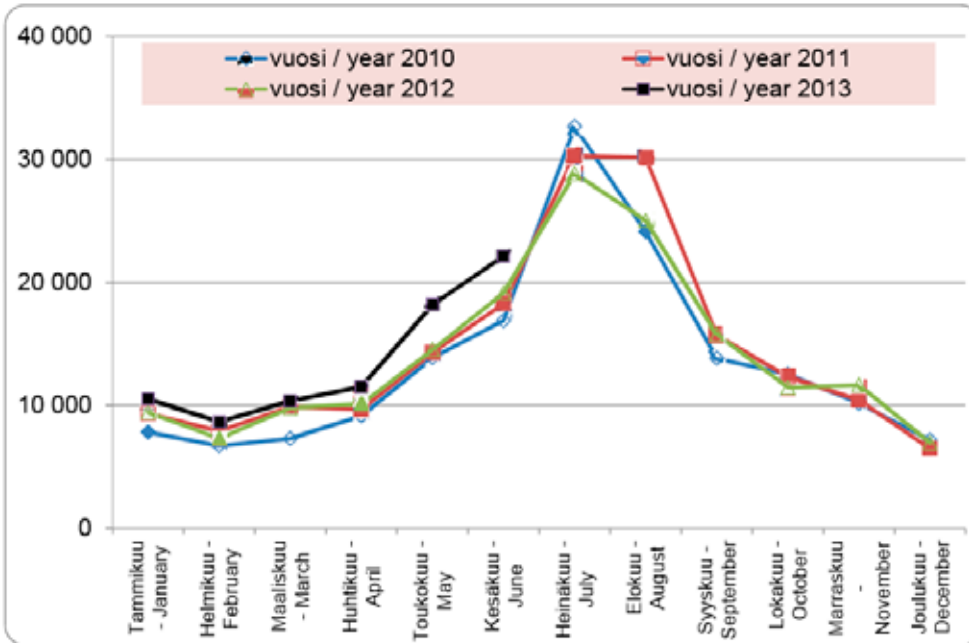


Kuva 16. Rajanylitysliikenne rajanylityspaikoittain Kaakkois-Suomessa vuosina 2008–2013. Lähde: Rajavartiolaitos.

Kaakon rajanylityspaikoista Vaalimaalla kirjattiin vuonna 2012 miltei 3,5 miljoonaa ylitystä, Nuijamaalla 3,3 miljoonaa ja Imatralla 2,2 miljoonaa rajanylitystä (kuva 16). Kasvua edelliseen vuoteen on jokaisella raja-asemalla. Jokaisen rajanylityspaikan vuosittaisissa ylitysmäärissä näkyy notkahdus vuoden 2009 kohdalla, kuten todettiin myös kuvassa 15. Tämän jälkeen kasvu on jatkunut voimakkaana.

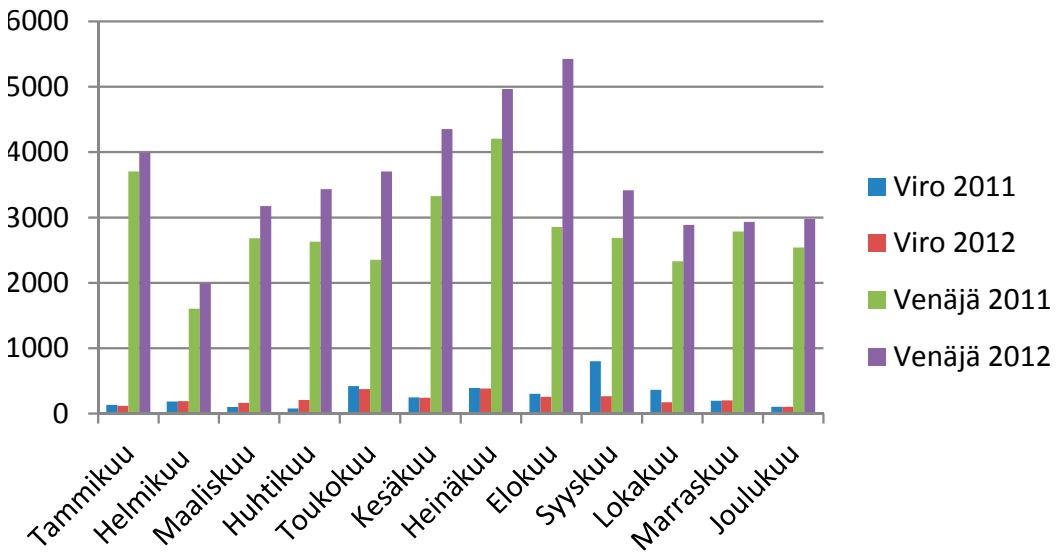
2.1.5 Kotkan matkailu

Kotkan ja sen lähiseutujen matkailutilastoista voidaan nähdä, että matkailu on pysynyt viimeisen kolmen vuoden ajan hyvin samalla tasolla. Vuoden 2013 kesäkuuhun asti on kuitenkin ollut vilkkaampaa (kuva 17) kuin edellisinä vuosina. Majoitustilastot toki kartoittavat alueen matkailun tilaa yleisellä tasolla, mutta näin ei saada kokonaiskuvaa matkailijoista, koska laskuissa ei ole mukana ne matkustajat, jotka vierailevat Kotkassa päivämatkoilla. Näitä päivämatkailijoita käy Kotkassa hyvin paljon juuri Venäjältä rajan lähialueilta Viipurista ja Pietarista.



Kuva 17. Majoitustilastot Kaakon alueella vuodesta 2010 kesäkuuhun 2013. Lähde: Kaakko135 a.

Kotkan seudun matkailun kehitystä tarkastellaan kuvassa 18. Tiedot on kerätty Kaakko135-sivuston kuukausitilastoista. Seuraavista taulukoista nähdään Kotka – Hamina alueella yöpyneiden Virosta ja Venäjältä matkustaneiden kuukausittainen määrä vuosilta 2011 ja 2012.



Kuva 18. Virolaisten ja venäläisten yöpyneiden matkailijoiden määrä Kotka-Hamina-alueella vuosina 2011-2012. Lähde: Kaakko135 b.

Kuvasta 18 nähdään, että venäläisten yöpyneiden matkailijoiden määrä on koko vuonna 2012 ollut suurempi, kuin edellisenä vuonna. Varsinkin kesäkuukausina matkailijoiden määrä on ollut par-

haimmillaan noin 5500 henkilön tuntumassa. Virolaisten matkailijoiden määrä on pysytellyt pienenä, parhaimmillaankin reilusti alle tuhannessa henkilössä kuukaudessa. Näitä lukuja on avattu tarkemmin taulukossa 3.

Taulukko 3. Venäläisten ja virolaisten matkailijoiden yöpymiset vuosina 2011-2012 Kaakon alueella.
Lähde:Kaakko 135 b.

Venäjä				Viro			
Vuosi	2011	2012	Muutos %	Vuosi	2011	2012	Muutos %
Tammikuu	3704	3989	7,7 %	Tammikuu	134	120	-10,4 %
Helmikuu	1605	1994	24,2 %	Helmikuu	184	192	4,3 %
Maaliskuu	2682	3176	18,4 %	Maaliskuu	103	166	61,2 %
Huhtikuu	2629	3434	30,6 %	Huhtikuu	78	207	165,4 %
Toukokuu	2353	3706	57,5 %	Toukokuu	421	374	-11,2 %
Kesäkuu	3327	4354	30,9 %	Kesäkuu	250	242	-3,2 %
Heinäkuu	4206	4965	18,0 %	Heinäkuu	393	383	-2,5 %
Elokuu	2855	5428	90,1 %	Elokuu	303	257	-15,2 %
Syyskuu	2687	3416	27,1 %	Syyskuu	802	265	-67 %
Lokakuu	2330	2887	23,9 %	Lokakuu	363	173	-52,3 %
Marraskuu	2787	2932	5,2 %	Marraskuu	196	202	3,1 %
Joulukuu	2542	2978	17,20 %	Joulukuu	106	105	-0,90 %
Yhteensä	33707	43259	28,30 %	Yhteensä	3333	2686	-24,80 %

Kotka – Hamina -alueella yöpyneiden venäläisten määrä on kasvanut joka kuukausi vuoteen 2011 verrattuna. Kaakossa yöpyneitä venäläisiä oli yhteensä 43 259 vuonna 2012 ja vuonna 2011 määrä oli 33 707. Kasvua on kokonaisuudessaan tullut 28,3 % vuoteen 2011 verrattuna. Virolaisten matkajien kuukausittainen määrä on pääosin laskenut. Vuonna 2012 yöpyneitä virolaisia matkajia oli 2686 henkilöä, kun taas vuonna 2011 yöpyneiden määrä oli 3333. Vuoden 2011 yöpyneiden kokonaismäärään verrattaessa vuonna 2012 yöpyneiden virolaisten määrä on laskenut 24,8 %.

2.2 Selvitykset

Mahdolliseen matkustajapotentiaaliin vaikuttavat suuresti suunnitellun viisumivapauden toteutuminen, jonka vaikutuksia on tuoreltaan vuonna 2013 tutkittu Työ- ja elinkeinoministeriön ja Tutkimus- ja analysointikeskus TAK Oy:n toimesta. Matkustajapotentiaalia on arvioitu aiemmin Kotkan ja Sillamäen reitillä NELIN toteuttamassa RAMAPOT-hankkeessa sekä HaminaKotkan Sataman hallinnoimassa Stop&Go-hankkeessa. TriK-hankkeessa toteutettiin selvitys, jonka tarkoituksena oli kartoittaa suomalaisten kuluttajien kiinnostusta ja matkustushalukkuutta hankkeen kohdekaupunkeihin. Lisäksi venäläiset ja virolaiset hankekumppanit tuottivat omat katsauksensa matkustaja- ja rahtipotentiaalin suhteen, joista keskeisimmät tiedot on esitelty tämän raportin yhteydessä.

2.2.1 Viisumivapauden vaikutukset (TAK ja TEM)

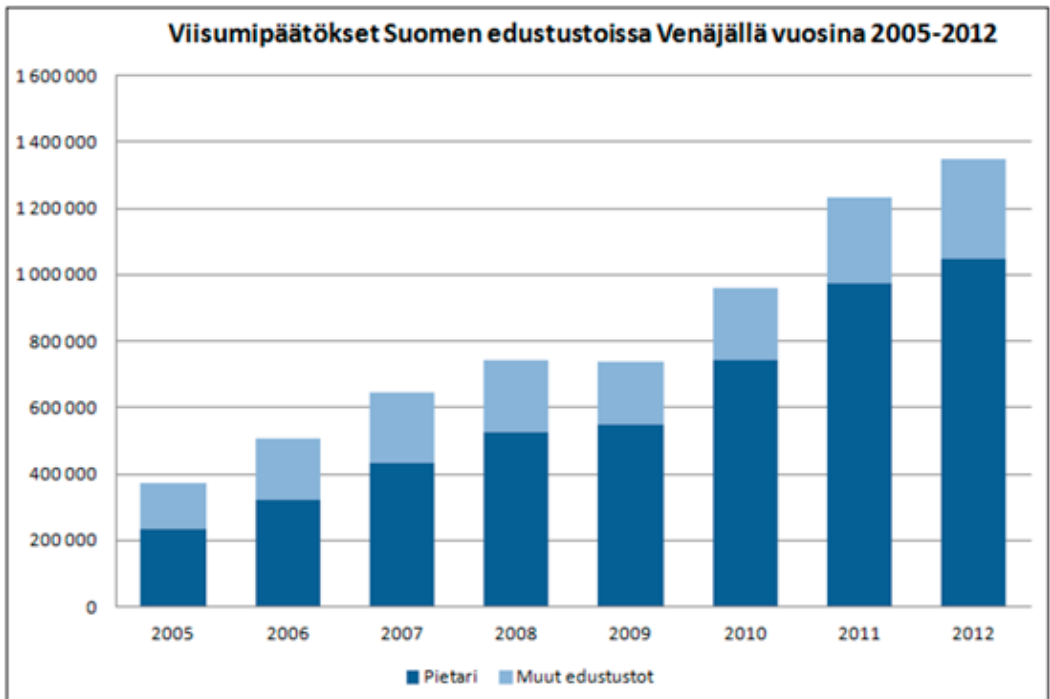
Työ- ja elinkeinoministeriön TEMin Elinkeino- ja innovaatio-osasto sekä Tutkimus- ja analysointikeskus TAK Oy ovat tehneet tahoillaan tutkimukset mahdollisen Venäjän viisumivapauden vaikutuksista Suomen elinkeinoelämälle ja matkailulle. Molempien selvitysten tulokset ovat samansuuntaisia ja viisumivapauden odotetaan kasvattavan Suomeen matkustavien venäläisten määrää voimakkaasti. Tämä kasvu luonnollisesti lisää myös matkailijoiden Suomessa käyttämää rahamäärää ja asettaa paineita matkailupalvelujen ja infrastruktuurin kehittämiseksi.

Työ- ja elinkeinoministeriön selvitys: Venäjän mahdollisen viisumivapauden vaikutukset suomalaiselle elinkeinoelämälle

TEMin selvityksessä tarkastellaan elinkeinoelämän asenteita, odotuksia ja näkemyksiä tarvittavista toimenpiteistä viisumivapauden osalta. Tutkimus on tehty vuonna 2013. Odotukset ovat pääosin positiivisia ja sen odotetaan tuovan hyötyä yrityksille varsinkin matkailun, kaupan ja palveluiden toimialoilla.

Jo nykyisellään Venäjän rajanylitysten odotetaan kasvavan tulevina vuosina noin 14 miljoonasta ylityksestä yli 22 miljoonaan ylitykseen vuoteen 2017 mennessä. Viisumivapauden arvioidaan kasvattavan lukua vielä huomattavasti suuremmaksi. Tällä hetkellä viisumivapaus koskee vain 72 tunnin laivamatkoja, jotka edellyttävät yöpymistä joko laivalla tai ryhmämatkana määrättyssä paikassa. Lisäksi viisumivapauden ehtoihin kuuluu lipun ostaminen sataman ja Pietarin keskustan välillä kulkevaan bussiin. Viisumivapauden nähdään lisäävän sekä laivayhteyksiä, että matkustajamääriä.

Viisumivapaudesta on käyty keskusteluja pitkään ja viime vuosina konkreettisia muutoksia on tapahtunut. EU:n ja Venäjän välillä astui voimaan viisumihelpotussopimus vuonna 2007, joka helpottaa tiettyjen ryhmien, kuten lähisukulaisten, opiskelijoiden ja virallisten edustustojen viisuminmyöntöprosessia. Helpotus takaa myös yhtenäisen hinnan ja vähentää vaadittavia asiakirjoja. Vuonna 2011 EU ja Venäjä ovat sopineet tietyt ehdot, joiden tulee täyttyä, ennen kuin viisumivapaus voi käytännössä toteutua. Osa ehdoista koskee poliittisia toimia, osa teknisiä haasteita. Tällä hetkellä ovat käynnissä viisumivapausneuvottelut venäläisten virkapassien haltijoille. Arvio varsinaisen viisumivapauden toteutumisen aikataulusta liikkuu vuosikymmenen lopussa.



Kuva 19. Viisumipäätökset Suomen edustustoissa Venäjällä vuosina 2005-2012 (Lähde: Ulkoasianministeriö2013)

Kuvasta 19 nähdään Suomen edustustojen tekemät viisumipäätökset vuosilta 2005-2012. Siitä nähdään, että viisumihakemusten määrä on kasvanut voimakkaasti 2000-luvulla ja kasvun odotetaan jatkuvan. Suomea viisumihakupaikaksi puoltavat hakuprosessin helppous ja joustavuus. Samalla prosessia on kritisoitu jopa liian helpoksi.

Viisumivapauden myönteisinä vaikutuksina nähdään taloudelliset hyödyt elinkeinoelämälle. Viisumivapauden odotetaan kasvattavan matkailualan, kaupan ja palveluiden kysyntää sekä kasvattavan työllisyyttä. Näiden alojen kasvu edellyttää myös rakentamista ja erilaisia investointeja. Selvityksessä todetaan venäläisten suuri merkitys Kaakkois-Suomelle jo tällä hetkellä.

Uhkina viisumivapauden toteutumisessa nähdään rikollisuuden turvapaikanhakijoiden lisääntyminen. Lisäksi mahdollisina haittoina nähdään erilaisten tautien lisääntyminen, ruuhkat rajalla ja liika venäläistyminen. Näiden haittojen pelätään myös lisäävän suomalaisten negatiivisia asenteita venäläisiä kohtaan. Osa peloista on pyritty hälventämään sillä, että rajatarkastukset eivät poistuisi viisumivapauden myötä. Selvityksessä tehdyissä kyselyissä havaittiin kielteiset asenteet vähäisiksi, mutta todettiin sujuvan viisumivapauden onnistumisen vaativan paljon muutoksia venäläisessä yhteiskunnassa ja sen toimintatavoissa.

Selvityksessä todetaan venäläisten matkailupotentiaalin olevan huima ja vielä tällä hetkellä epätaisisesti jakautunutta keskittyen lähinnä Itä-Suomeen ja pääkaupunkiseudulle. Esimerkiksi matkailijapotentiaalista nostetaan Pietarin alue, jonka asukkaista 80 prosenttia ei ole koskaan käynyt Suomessa. Matkailun odotetaan kasvavan maan vaurastuessa ja Suomen asema naapurimaana on silloin etu. Venäläiset ovat itse TAK Oy:n rajatutkimuksissa todenneet matkustavansa Suomeen useammin viisumivapauden toteutuessa. Venäläisten ostosmatkailu kasvattaisi vähittäiskauppojen myyntiä. Vuonna 2012 venäläiset matkailijat kuluttivat Suomessa miltei 900 miljoonaa euroa.

Suomen matkailumarkkinointia Venäjällä tehostetaan ja sitä pyritään keskittämään erityisesti Moskovan alueelle, jossa Suomen matkailumahdollisuuksia ei vielä tunneta kovin hyvin. Suomalaisten matkailuhalu Venäjälle on myös kasvussa, mikä omasta puolestaan tukisi viisumivapautta ja hyödyttäisi näin myös suomalaisia matkanjärjestäjiä.

Yhteenvetona tutkimuksessa todettiin, että elinkeinoelämä suhtautuu viisumivapauteen melko myönteisesti ja odottaa sen tuovan lähinnä hyötyä. Julkisen sektorin toivotaan osaltaan varautuvan viisumivapauteen, jotta puitteet ovat kunnossa viisumivapauden toteutuessa. Näitä puitteita ovat muun muassa rajanylitysten sujuvuuden, kasvavien liikennemäärien ja mahdollisten ulkomaisten investointien vaatimat toimet.

Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy:n selvitys: Viisumivapauden vaikutukset – Mahdollisen EU:n ja Venäjän välisen viisumivapauden vaikutukset venäläisten Suomen-matkailuun

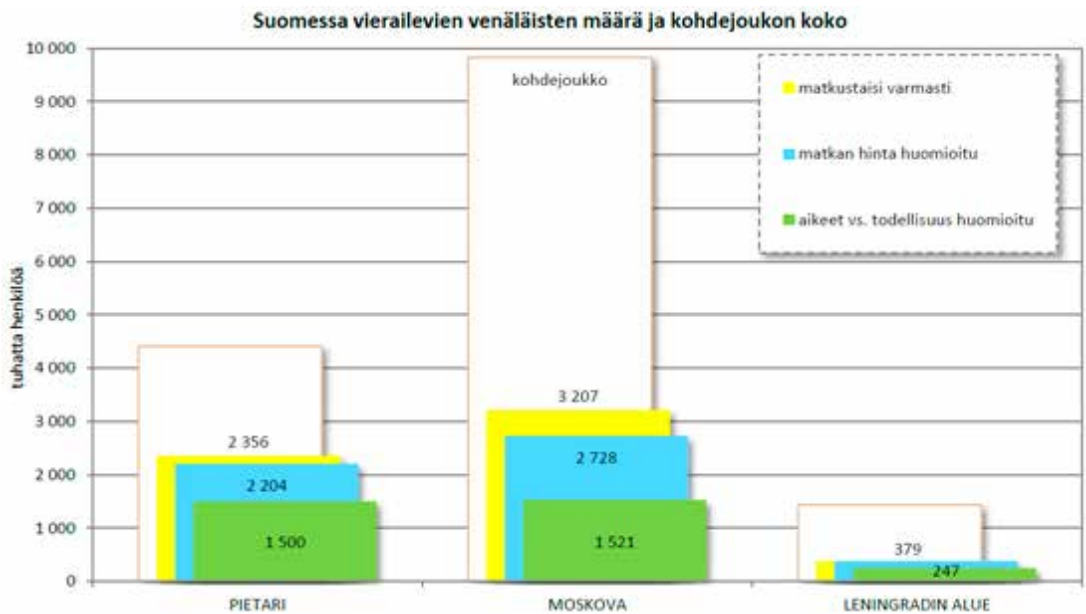
TAK Oy:n selvityksellä on haluttu laatia ennuste venäläisten Suomeen kohdistuvien matkojen kehityksestä ja mahdollisen viisumivapauden tuomista hyödyistä ja haitoista. Selvitys on tehty vuonna 2013.

Keskeisimpinä tuloksina selvityksessä olivat seuraavat:

- Venäläisten matkat Suomeen tulisivat lisääntymään 3,1 miljoonalla matkalla vuonna 2014, mikäli oletettaisiin viisumivapauden toteutuvan heti vuoden 2014 alusta.
- Erityisesti lisääntyisivät Moskovan alueelta tulevien matkat
- Keski- ja hyvätuloisten matkat lisääntyisivät erityisesti. Pienituloisten osuus pienenesi, mutta heidän määränsä kuitenkin kasvasi
- Juna- ja lentokonematkat lisääntyisivät, mutta edelleen kolme neljäsosaa matkoista tehtäisiin autoilla
- Venäläisten rahankäyttö lisääntyisi kolminkertaiseksi, miljardista kolmeen miljardiin. Matkailuala saisi lisätuloja 2 miljardia euroa nykytasoon nähden.
- Yöpymisten määrä nelinkertaistuisi.
- 12 000 uutta työpaikkaa kaupan ja matkailun aloille.
- Liikenne- ja muut pienet rikkomukset lisääntyisivät, koska viisumin menettämishukkaa ei enää olisi. Toisaalta käännytyspäätökset lisääntyisivät.
- Rajojen tämän hetkinen kapasiteetti jäisi pieneksi.
- Turvapaikan hakijoiden määrä lisääntyisi.
- Suomalaisten polttoaineen hakumatkat lisääntyisivät.

- Hintaerot alkoholissa ja savukkeissa saattaisivat lisätä salakuljetusta.
- Kielitaidottomuus lisää hätäkeskusten palveluvaatimuksia.

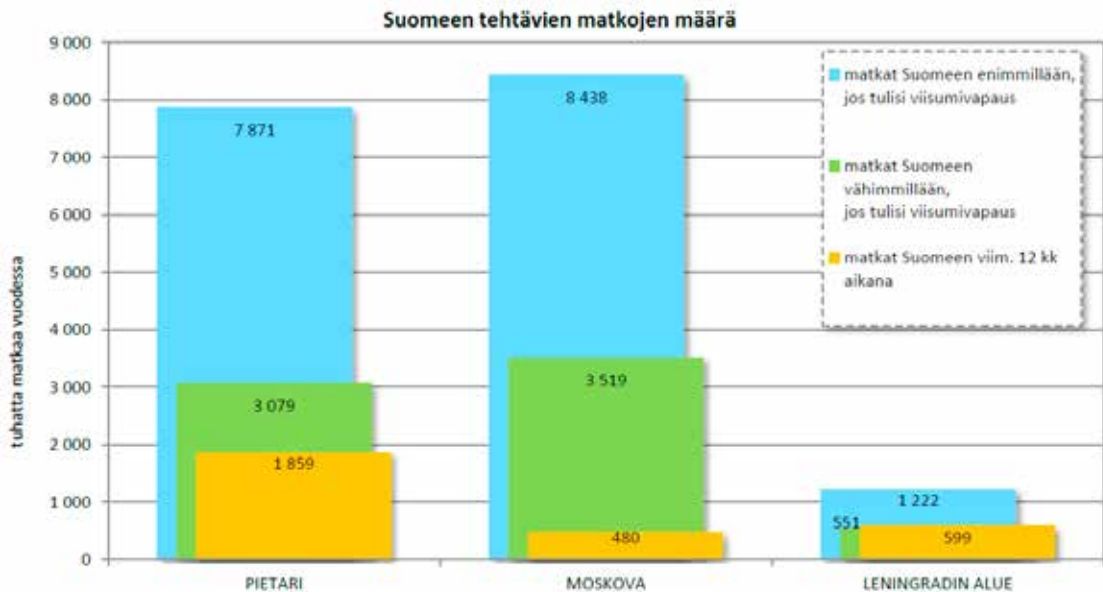
Venäläisten matkailijoiden määrät viisumivapauden toteutumisen jälkeen on saatu selvittämällä kohdejoukot ja tekemällä haastatteluja Venäjällä. Myönteisesti vastanneista on laskettu noin 53 prosentin toteuttavan aikeensa matkustaa Suomeen mahdollisen viisumivapauden jälkeen.



Kuva 20. Suomessa vierailevien venäläisten määrä ja kohdejoukon koko.

Lähde: Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy.

Tämän lisäksi haastatteluissa pyydettiin arvioimaan, kuinka paljon matkoja haastateltavat saattaisivat tehdä vähintään viisumivapauden jälkeen sekä kuinka paljon enintään. Tästä on jälleen laskettu 53 prosentin toteuttavan aikeensa. Vertailuna kuvassa 21 on esitetty myös toteutuneet matkat haastatteluhetkestä 12 kk taaksepäin.



Kuva 21. Suomeen tehtävien matkojen määrä. Lähde: Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy.

Haastateltavat ovat arvioineet yöpymisten lisääntyvän viisumivapauden jälkeen. Yöpymiset lisääntyisivät, vaikka matkustajat yöpyisivät edelleen keskimäärin nykyisen määrän mukaisesti, sillä matkustajamäärät kasvaisivat. Laskelmien mukaan suurin osa yöpyivistä matkustajista tulisi Moskovan alueelta, joka toisi samalla myös suurimman osan Suomessa käytettävästä rahasta. Viisumivapauden myötä käytetyn rahamäärän arvioidaan nousevan vuoden 2012 tasosta 1,15 miljardista eurosta vähintään 3,38 miljardiin euroon. Tämän lisäyksen odotetaan työllistävän yhteensä 12 200 henkilötyövuotta enemmän, kuin nykyisellä tasolla. Varsinkin majoitusten määrä kasvaisi, koska moskovalaiset matkailijat yöpyisivät Suomessa enemmän kuin nykyisin suurimman osan matkoista tekevät pietarilaiset.

Matkailun lisääntyminen asettaa haasteita myös julkiselle liikenteelle ja varsinkin junaliikenteen odotetaan lisääntyvän voimakkaasti, joka vaatii raideliikenteen kapasiteetin lisäämistä. Laivaliikenteen odotetaan pysyvän samalla tasolla kuin aiemmin, noin 4 prosentissa. Volyymin kasvaminen tarkoittaisi kuitenkin laivamatkojen lisääntymistä kaksinkertaiseksi nykytasoon nähden. Kun vuonna 2012 meriliikenteessä kulki 137 000 matkustajaa, odotetaan sen kasvavan vähintään 276 000 matkaan. Tämä lisää tarvetta kapasiteetin kasvulle ja uusille linjoille.

Matkailun osalta haasteiksi nimettiin kielitaidottomien matkustajien kasvu ja matkailumarkkinoinnin tärkeys. Viisumivapaus helpottaa venäläisten matkailijoiden kulkua myös muualle Eurooppaan, jolloin Suomen matkailumarkkinoinnin ja uusien palvelukonseptien tärkeys korostuu.

2.2.2 Ramapot

RAMAPOT-hanke on toteutettu vuosina 2007-2008 ja sen tavoitteena oli selvittää Kotkan ja Sillamäen matkustaja- ja rahtipotentiaalia Itä-Suomen alueella. Selvitys toteutettiin kenttäkyselyinä ja haastatteluina. Hankkeen aikana Kotkan ja Sillamäen välinen liikenne oli jo käynnissä ja hank-

keella haluttiin etsiä keinoja liikenteen lisäämiseksi tällä välillä. Liikenne loppui myöhemmin ja TriK-hankkeen osalta tehdyissä haastatteluisa matkanjärjestäjät kokivat, että liikennöinti aloitettiin väärään aikaan eikä markkinointiin oltu panostettu riittävästi, joten matkustajat eivät löytäneet reittiä riittävän ajoissa sillä volyyymilla, joka matkanjärjestäjien mielestä olisi ollut mahdollista. Matkan vetovoimaa matkanjärjestäjien mielestä vei myös reitti, joka ei lupakäytännöistä johtuen päässyt kiertämään Suursaaren itäpuolelta ja näin ollen lisäsi matka-aikaa huomattavasti.

RAMAPOT-hankkeen loppuraportissa todettiin potentiaalia ja mielenkiintoa löytyvän liikenteeseen sekä rahti-, että matkustajaliikenteen osalta. Matkatoimistojen osalta toivottiin aktiivista osallistumista reitin markkinointiin. Kokemukset Sillamäen liikenteestä vaihtelivat matkanjärjestäjien kesken suurestikin, mutta paikalliset toimijat kokivat reitin tärkeäksi.

Kotka-Sillamäen välillä liikennöineen aluksen, Vironian, saama palaute ei ollut positiivista. Matkanjärjestäjät toivoivatkin matkustajaystävällisempää alusta ja aikataulujen uudelleen rakentamista.

Rahtiliikenteessä koettiin olevan potentiaalia kolminkertaistaa rahtimäärät tulevaisuudessa vuoden 2007 tammikuun ja lokakuun välillä kulkeneista määräistä. Tällä aikavälillä kuljetettiin Kotkasta noin 4000 rahtiyksikköä ja Kotkaan tuotiin noin 2000 rahtiyksikköä. Reitin käyttöön vaikuttaviksi merkittäviksi tekijöiksi todettiin aikataulun sopivuus, päivittäisten lähtöjen määrä ja hinnoittelu. Maantieteellisesti tämä reitti oli kiinnostavin rahdinantajille Suomen itäosassa ja Baltiassa Sillamäe-Tarto-Riika –linjan itäpuolella. Reitin koettiin sopivan parhaiten täyskuormatoimituksiin kappale-tavarakuljetusten ja pienten lähetysten kulkiessa Helsingin ja Tallinnan välillä.

Riskeiksi reitin operoinnissa koettiin aikataulun sopimattomuus sekä matkustajille, että rahdille, yhden päivittäisen lähdön riittämättömyys kuljetusten tarpeisiin, reitin pituus, satamien matkustajakäsittelyn kapasiteetin riittämättömyys ja talven ja jääolojen aiheuttamat ongelmat.

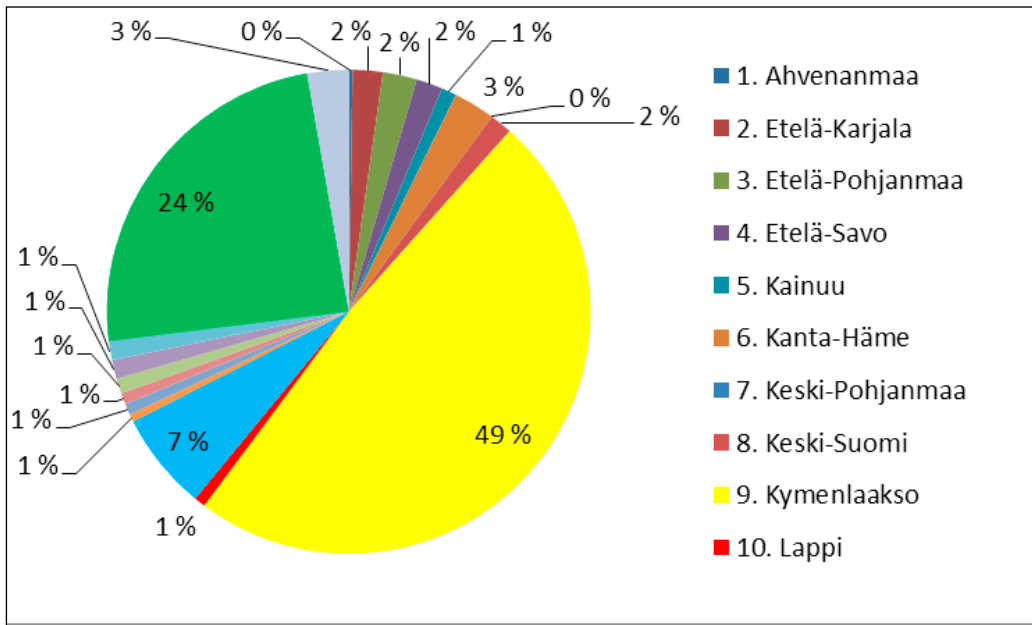
2.2.3 Kuluttajien ja matkanjärjestäjien näkemys Kotkan-Kunda-Kronstadt matkustajareitistä

Matkustajakysely on toteutettu haastattelujen ja internetpohjaisen kyselyn avulla. Avoin linkki kyselyyn on ollut jakelussa Kotkan kaupungin ja Kymenlaakson Ammattikorkeakoulun sivustoilla, eri tiedotteissa ja uutiskirjeissä. Kyselyyn on myös kutsuttu vastaamaan Suomen Viron ja Venäjän ystävyysseurojen jäseniä. Kysely paperilomakkeena on ollut saatavilla Kotkan Meripäivillä Kotkan kaupungin infopisteessä ja Itämerikylässä. Selvityksen tekijät myös haastattelivat matkustajia Tallink-Siljan matkustajaterminalissa, jolloin lomakerunko toimi puolistrukturoituna haastattelupohjana. Haastatteluisa kysyttiin ihmisten mielipiteitä ja matkustushalukkuutta uutta reittiä koskien. Matkustajakyselyyn saatiin kaikkiaan 397 vastausta.

Matkanjärjestäjille toteutettiin oma kyselynsä samoin internetpohjaisena ja linkki lähetettiin SMA-Lin (Suomen matkatoimistojen liitto) jäsenistölle, Concorde-yhteenliittymään kuuluville matkanjärjestäjille ja Kaakkois-Suomen alueella kaikille näille kuulumattomille jäsenille. Tämän lisäksi haastateltiin henkilökohtaisesti matkanjärjestäjiä ja matkatoimistoja Kotkan ja Imatran välillä. Kohteet valittiin sillä perusteella, että heillä on tietoa lähialueiden matkailijoista ja yritysten valikoimiin kuuluvat matkat Venäjälle ja Viroon. Osa yrityksistä tarjoaa myös matkoja Suomeen matkustaville venäläisille. Haastattelut olivat puolistrukturoituja ja haastattelujen pohjana käytettiin haastatteluti-lanteeseen sopivaksi muokattua internet-kyselyn lomaketta.

Vastaajien perustiedot

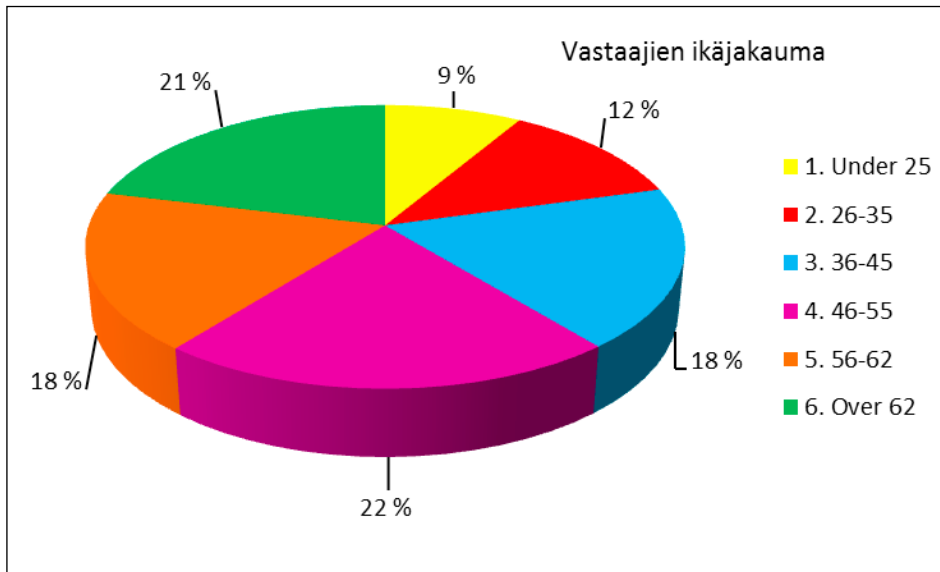
Kuluttajien perustiedot



Kuva 22. Vastaajien perustiedot

Matkailijoille suunnattuun kyselyyn vastanneet jakautuivat kuvan 22 mukaisesti. Vastaajista 49 % tulivat Kymenlaakson ja 24 % Uudenmaan alueelta. Vastaajista 44 % oli miehiä ja 56 % naisia.

Vastaajien ikäjakauma esitellään kuvassa 23. Vastaajista noin 60 % on iältään yli 45 vuotta, jota kyselyn tulosten perusteella voidaan pitää mahdollisen reitin potentiaalisimpana kohderyhmänä.

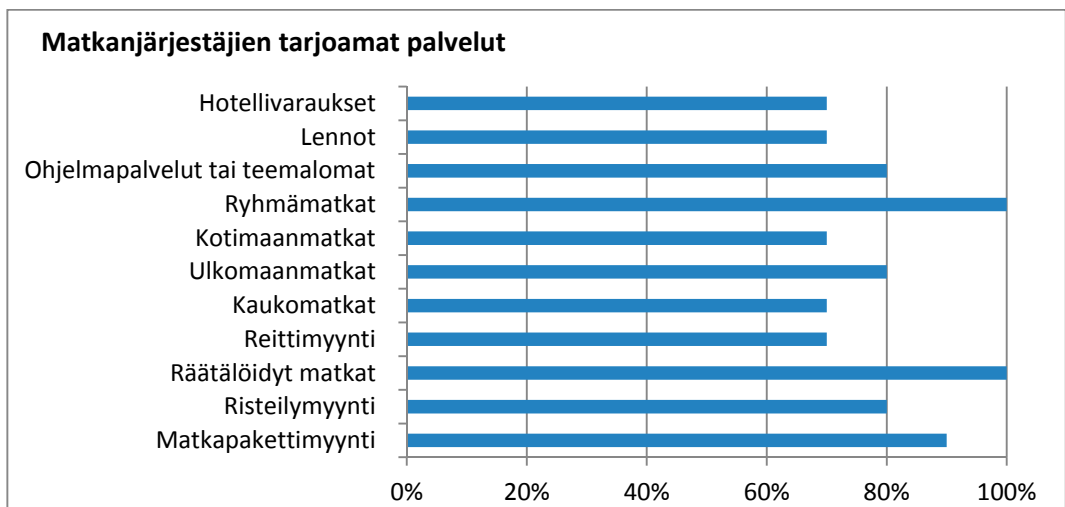


Kuva 23. Vastaajien ikäjakauma.

Vastanneista kuluttajista on työssä kokoaikaisesti 52 % ja osa-aikaisesti 10 %. Työttömänä tai opiskelijana vastaajista oli noin 15 % ja eläkkeellä noin 20 %.

Matkanjärjestäjien perustiedot

Matkanjärjestäjien toimipisteistä 75 % sijaitsi Kymenlaaksossa, 25 % muualla. Vastaajista 70 % oli paikallisia matkanjärjestäjiä ja 30 % osa laajempaa matkatoimistoketjua. Internetvarausjärjestelmää käyttää vastanneista yrityksistä 40 %, muutoin varaukset otetaan vastaan puhelimitse tai yrityksen toimipisteessä henkilökohtaisella palvelulla. Vastanneiden yritysten tarjoamat palvelut esitellään kuvassa 24.



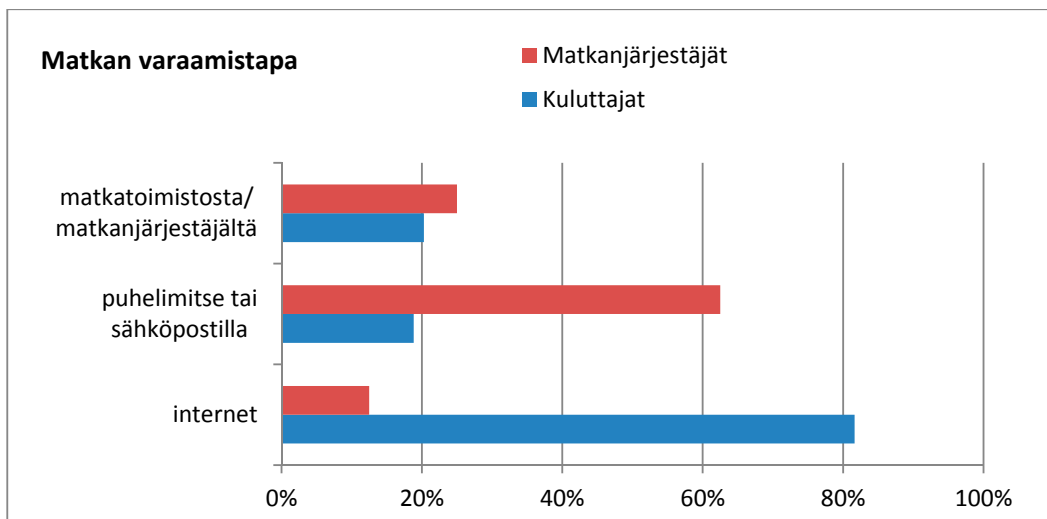
Kuva 24. Matkanjärjestäjien tarjoamat palvelut.

Kuvasta 24 voidaan todeta, että kaikki kyselyyn vastanneista yrityksistä tarjoavat ryhmämatkoja ja räätälöivät asiakkailleen heidän haluamansa matkat. Valmiita matkapaketteja tarjoaa lähes jokainen yritys. Risteilyjä ja teemalomia tarjoaa yrityksistä 80 %.

Matkoja Viroon tarjoaa vastanneista 89 % ja Venäjälle 78 %. Kaikki Venäjälle suuntautuvia matkoja myyvistä yrityksistä tarjoavat myös viisumipalveluita, joten ne kuuluvat kiinteästi Venäjän matkojen myyntipalveluun.

Matkustustiheys

Kuvasta 25 selviää kuluttajien matkustustiheys Viroon ja Venäjälle vuoden aikana. Vastaajista vain noin neljä prosenttia matkustaa Viroon noin kuukausittain. Venäjän osalta luku on alle prosentin. Suurin ryhmä vastaajista, 43 %, matkustaa Viroon kerran tai kaksi vuodessa. Venäjälle matkustetaan myös useimmin kerran tai kaksi vuodessa. Suurin osa eli lähes puolet vastaajista ei matkusta Venäjälle ollenkaan vuoden aikana.



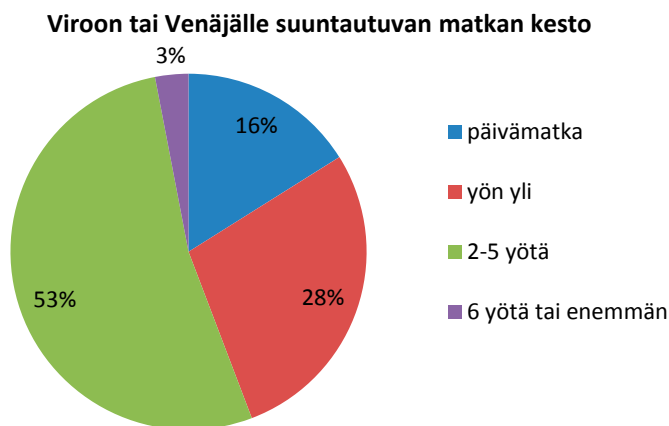
Kuva 25. Matkustustiheys Viroon ja Venäjälle.

Matkanjärjestäjiä pyydettiin arvioimaan Venäjän ja Viron matkojen osuus matkamyyinnistä. Viroon suuntautuvia matkoja on matkatoimistojen myynnistä keskimäärin 17 %, Venäjälle noin 24 %. Venäjän matkamyyntin suurempi osuus selittyy vastaajien toimipisteiden sijainnilla, kun 75 % toimipisteistä sijoittui Kymenlaakson alueelle.

Tällä hetkellä matkanjärjestäjistä 57 % kokee, että kysyntä on edellisen vuoden tasolla, 14 % kokee kysynnän laskeneen ja 29 % näkee trendin olevan kasvusuunnassa. Haastatteluissa pidettiin matkamyyntin tilaa pääosin positiivisena.

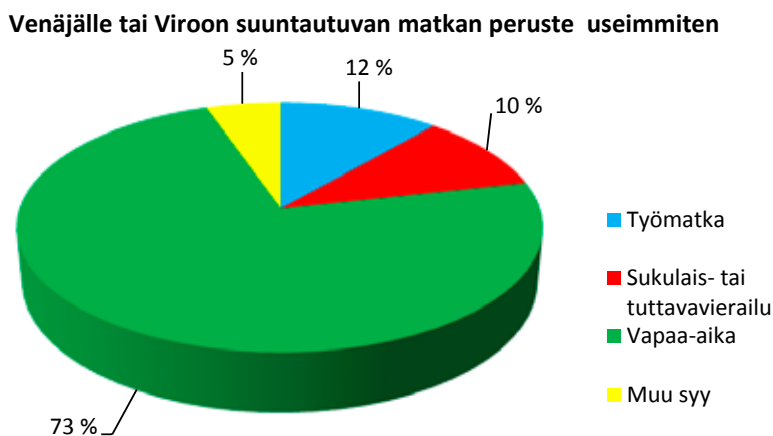
Matkojen kesto ja peruste

Kuluttajien Viroon tai Venäjälle suuntautuvien matkojen kesto on pääosin kahdesta viiteen yötä, joita on yli puolet matkoista. Seuraavaksi eniten kuluttajat ovat matkallaan yön yli. Viroon suuntautuvat päivamatkat nopeilla yhteyksillä nostavat päivamatkojen osuuden 16 %. Matkojen keston jakauma on esitetty kuvassa 26. Mikäli matkustajat haluavat yöpyä matkoillaan joko yhden tai useamman yön yli, tämä antaa matkanjärjestäjille mahdollisuuden rakentaa paketteja pelkän ylityksen lisäksi.



Kuva 26. Kuluttajien Viroon tai Venäjälle suuntautuvien matkojen kesto.

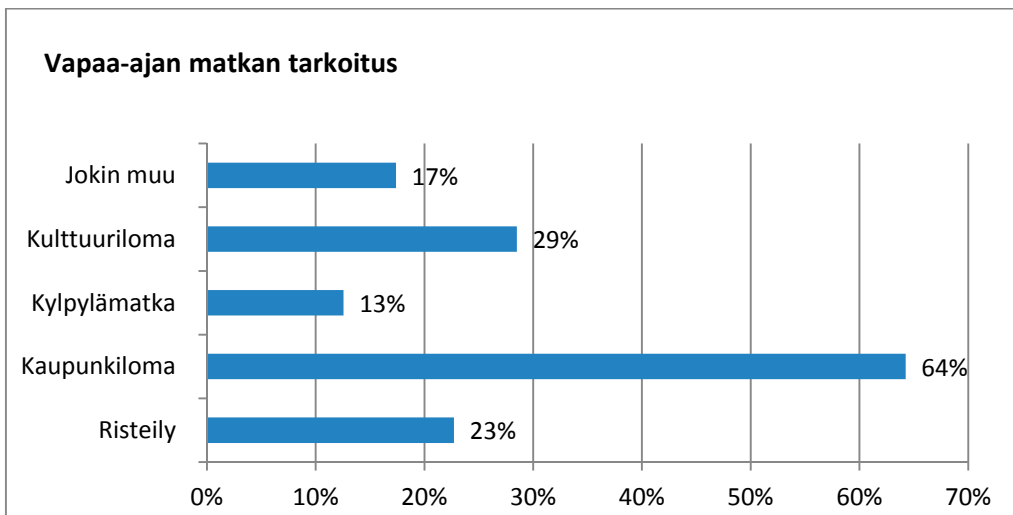
Tämän jakauman määriä tukee myös matkanjärjestäjien näkemys siitä, että keskimäärin 64 prosenttia Viroon tai Venäjälle suuntautuvista myydyistä matkoista on kestoaltaan kahdesta viiteen yötä ja yön yli 36 %. Matkanjärjestäjiä pyydettiin siis valitsemaan vaihtoehto, joka useimmin toteutuu matkaa myydessä. Päivämatkoja ei kukaan matkanjärjestäjistä ollut valinnut keskimääräiseksi matkan kestoksi, mikä todennäköisesti kertoo siitä, että ihmiset tilaavat päivämatkansa usein suoraan varustamolta.



Kuva 27. Venäjälle tai Viroon suuntautuvan matkan peruste useimmiten.

Viroon tai Venäjälle suuntautuvan matkan peruste on useimmin vapaa-ajan matka (kuva 27). Työmatkalla tai sukulaisten tai tuttavien luona vieraillee vastaajista noin 25 %. Muista syistä matkustaa noin 5 % vastanneista kuluttajista.

Kyselyssä kartoitettiin myös Viron ja Venäjän vapaa-ajan matkojen tarkoitusta tarkemmin. Kuvasta 28 voidaan nähdä matkustajien vapaa-ajan matkan tarkoitus. Kuluttajien mukaan suurin syy matkalle on kaupunkiloma. Kaupunkilomalle matkustaa vastaajista 64 %. Seuraavaksi eniten vastaajat lähtevät vapaa-ajan matkalle kulttuurin tai risteilyn tähden. Tällä perusteella vapaa-ajan matkansa valitsee vastaajista 23-29 % kyselyyn vastanneista kuluttajista. Myös kylpylälomille matkustaa 13 % vastaajista. Esille tulleita muita syitä olivat harrastukset, kuten koiranäyttelyt, tanssi, valokuvaus ja ystävyysseuratoiminta. Lisäksi usein mainittiin ostos- tai luontomatkat ja sukulaisten tai tuttavien tapaaminen.

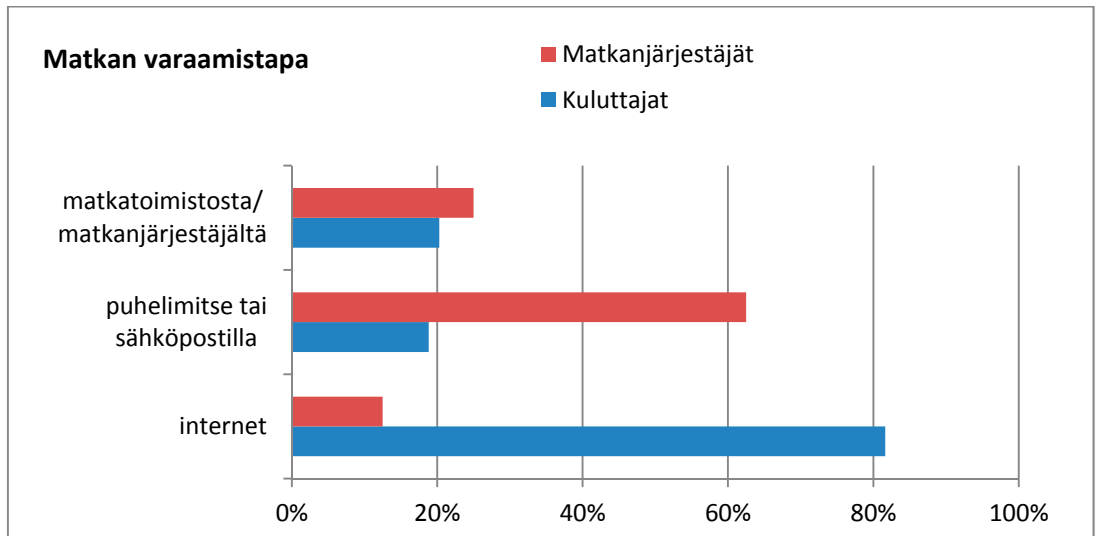


Kuva 28. Viroon tai Venäjälle suuntautuvan vapaa-ajan matkan tarkoitus.

Matkan varaaminen

Kyselyn mukaan matkustajat varaavat Viroon tai Venäjälle suuntautuvan matkansa yleensä itse omatoimimatkana matkat ja majoituksen erikseen. Näin varaa 55 % vastaajista. Matkatoimistosta matkapaketin majoituksineen varaa 30 % vastaajista ja suoraan varustamolta 11 % vastanneista. Muilla tavoin varaamisen hoitaa alle 5 %.

Kuluttajien matkanvaraamistavat on esitelty kuvassa 29. Varaustapana internet on ylivoimaisesti yleisin, yli 80 % kuluttajista varaa matkansa suoraan internetsivustojen kautta, puhelimitse alle viidesosa ja suoraan matkatoimistolta henkilökohtaisesti noin viidesosa. Kattavien internetsivujen tärkeys on näin ollen kuluttajille suuri.

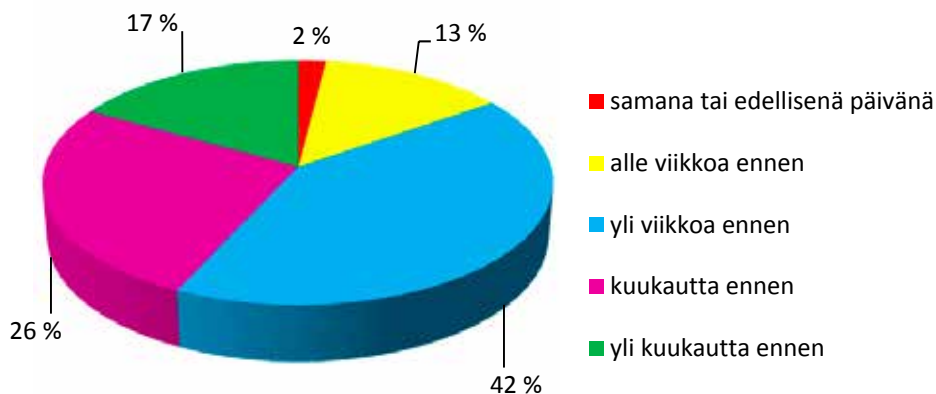


Kuva 29. Matkan varaamistapa.

Kun kuluttajien matkanvaraustapaa verrataan matkanjärjestäjien varaamisten jakautumiseen, huomataan, että vain 12,5 % matkanjärjestäjien asiakkaista käyttää internetiä matkan varaamiseen. Matkatoimistojen matkamyynti tapahtuu suurimmaksi osaksi puhelimitse tai sähköpostilla.

Tähän eroon saattaa olla syynä se, että vastanneet matkatoimistot tekevät paljon räätälöityjä matkoja, kuten aiemmin on esitelty, jolloin henkilökohtainen yhteydenpito on välttämätöntä. Lisäksi kyselyyn vastanneista yrityksistä vain 40 % oli käytössään internetvarausjärjestelmä. Asiakkaat siis haluaisivat varata matkansa internetin kautta, mutta matkanjärjestäjistä alle puolella on tämän tyyppinen mahdollisuus palveluissaan.

Kuvasta 30 voidaan todeta, että harva matkustaja varaa matkansa äkkilähtönä alle viikkoa ennen lähtöpäivää. Samana tai edellisenä päivänä matkansa varaa vain 2 % vastaajista. Vähintään yli viikkoa ennen varaa matkansa 85 % vastaajista, joten matkat ovat usein etukäteen suunniteltuja. Vastaajia pyydettiin valitsemaan keskimäärin parhaiten paikkansa pitävä vaihtoehto.

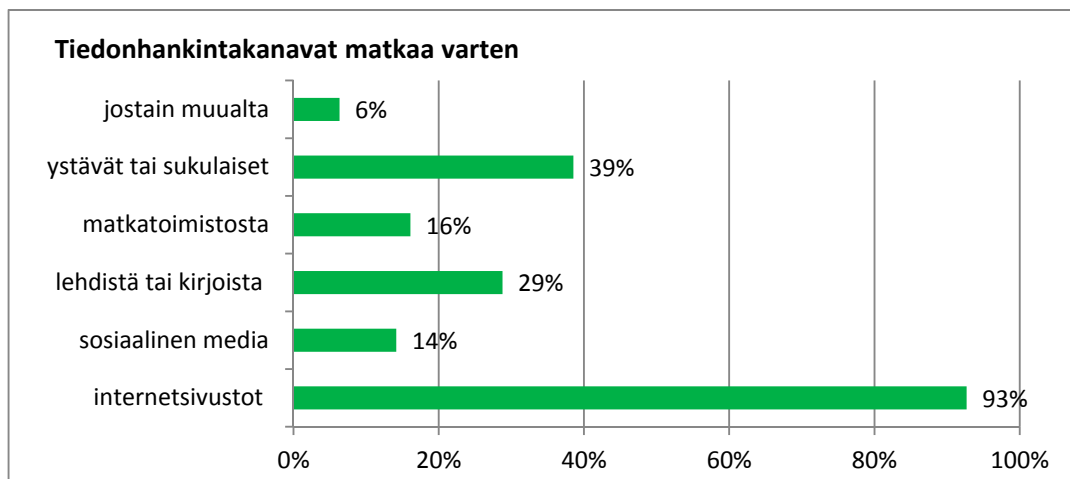


Kuva 30. Kuinka paljon ennen matkaa keskimäärin kuluttaja varaa matkansa.

Matkapäätökseen vaikuttavat tekijät

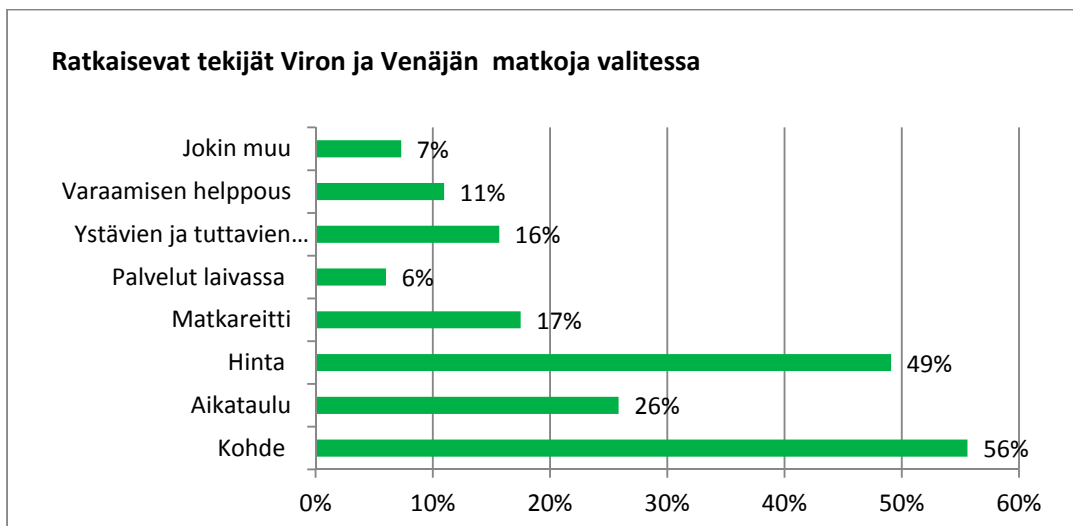
Kuluttajakyselyssä selvitettiin matkustajien tiedonhankintakanavia matkaa valitessa. Eri kanavien käyttö on esitelty kuvassa 31. Internetin kautta tietoa kohteesta ja matkasta etsii yli 90 % vastaajista. Seuraavaksi tärkeimmät kanavat ovat ystävien suosittelu tai lehdet ja kirjat. Suoraan matkatoimistosta tietoa etsii vain 16 %. Tätä huomiota tukee myös haastatteluissa esiin noussut seikka siitä, että asiakkaat ovat jo toimipisteeseen tullessaan yleensä päättäneet, mihin haluavat matkustaa. Näin ollen matkanjärjestäjät kokevat, että tuntemattoman paikan myynti on lähes mahdotonta myyntitapahtuman aikana. Asiakkailla on siis käytännössä aina ennakkotietoa kohteesta.

Matkanjärjestäjät painottivat myös sitä, että negatiiviset kokemukset kantautuvat pitkälle ja niitä on jälkikäteen hyvin hankala muuttaa. Näin ollen uuden mahdollisen reitin liikkeellelähtö olisi hoidettava moitteettomasti.



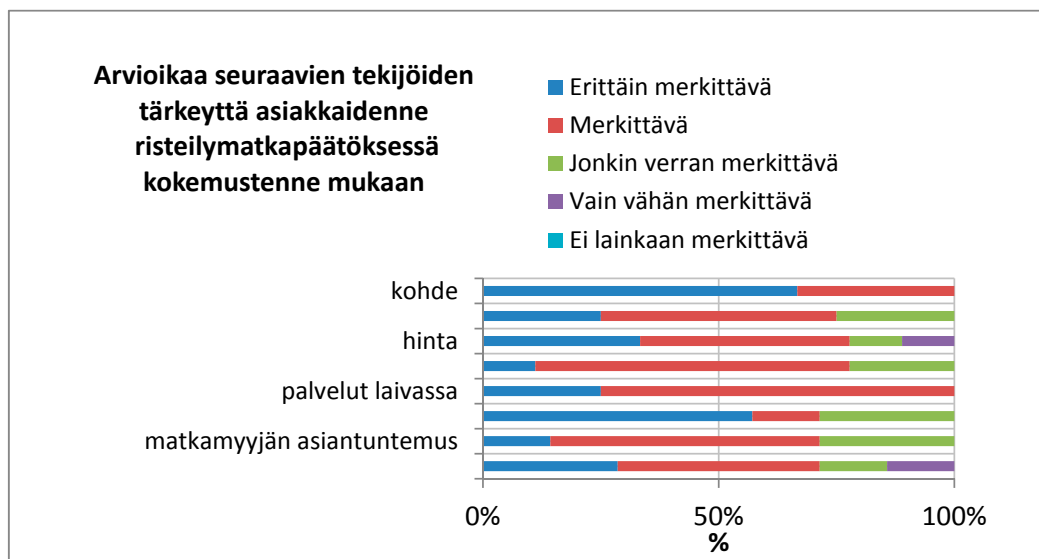
Kuva 31. Kuluttajien käyttämät tiedonhankintakanavat matkaa varten.

Kuluttajien matkapäätökseen vaikuttavia ratkaisevia tekijöitä on esitelty kuvassa 32. Yli puolet vastaajista on sitä mieltä, että kohde on tärkeä tekijä Viroon tai Venäjälle suuntautuvaa matkaa valitessa. Myös hinta on noin puolelle vastaajista ratkaiseva tekijä. Aikataulu on ratkaisevassa asemassa noin kolmannekselle, muiden tekijöiden vaikutukset jäävät vähäisemmiksi.



Kuva 32. Ratkaisevat tekijät kuluttajille Viron ja Venäjän matkoja valitessa.

Matkanjärjestäjät pitävät matkapäätökseen vaikuttavista tekijöistä risteilyjä varatessa matkan kohdetta tärkeimpänä: Kaikki vastaajat pitävät sitä joko merkittävänä tai erittäin merkittävänä. Tätä tukee myös kuluttajien mielipide. Seuraavaksi merkittävimmät tekijät ovat matkan hinta sekä ystävien ja tuttavien kokemukset ja suosittelevat. Myös palvelut laivassa ovat kaikkien vastanneiden mielestä joko erittäin merkittäviä tai merkittäviä, kun asiakas tekee risteilypäätöksen.



Kuva 33. Matkanjärjestäjien kokemusten mukaan risteilypäätökseen vaikuttavien tekijöiden tärkeys.

Päätös matkasta ja risteilystä ei ole kiinni vain yhdestä tekijästä, vaan siihen vaikuttavat monet seikat. Vain vähän merkittävänä seikkoina piti noin kymmenen prosenttia vastaajista hintaa ja varaamisen helppoutta. Toisaalta taas osan kokemuksen mukaan nämä samat tekijät olivat erittäin merkittäviä tai merkittäviä noin 70 % vastanneiden asiakkaista.

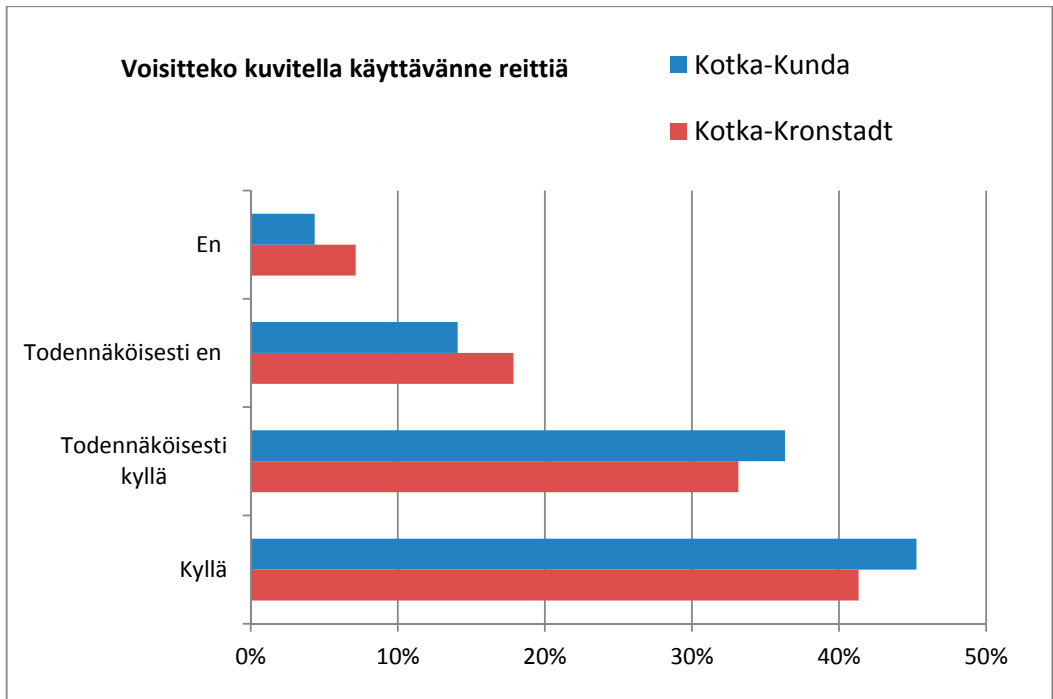
Sekä kuluttajien, että matkanjärjestäjien näkemykset ovat samansuuntaisia, kohteen lisäksi on hinnan oltava halutulla tasolla. Merkittävästi toistensa näkemyksestä eroavat vaatimukset laivan palveluista. Tähän saattaa vaikuttaa paitsi kysymyksen asettelu, myös se, että vastanneet kuluttajat yöpyvät usein kohteessa enemmän kuin yhden yön, jolloin harvoin yövytään laivassa. Tällöin laiva on vain ylitystä varten, eivätkä sen palvelut ole ratkaisevia tekijöitä matkapäätöksessä.

Uuden suunnitellun reitin vetovoima ja käytön todennäköisyys

Matkustajakyselyssä kysyttiin kuluttajien mielipidettä siitä, voisivatko he kuvitella käyttävänsä suunniteltua uutta reittiä, kuinka usein he reittiä käyttäisivät ja mikä olisi matkan peruste. Kuvasa 34 on esitelty tulokset kohteittain siitä, onko reitti mahdollisesti mielenkiintoinen kuluttajille. Reittiä Kundaan tai Kronstadtiin voisi kuvitella käyttävänsä yli 40 % vastaajista, ja todennäköisesti käyttäisi yli 30 % vastanneista. Reittejä ei käyttäisi tai todennäköisesti ei käyttäisi noin 30 % vastanneista kuluttajista.

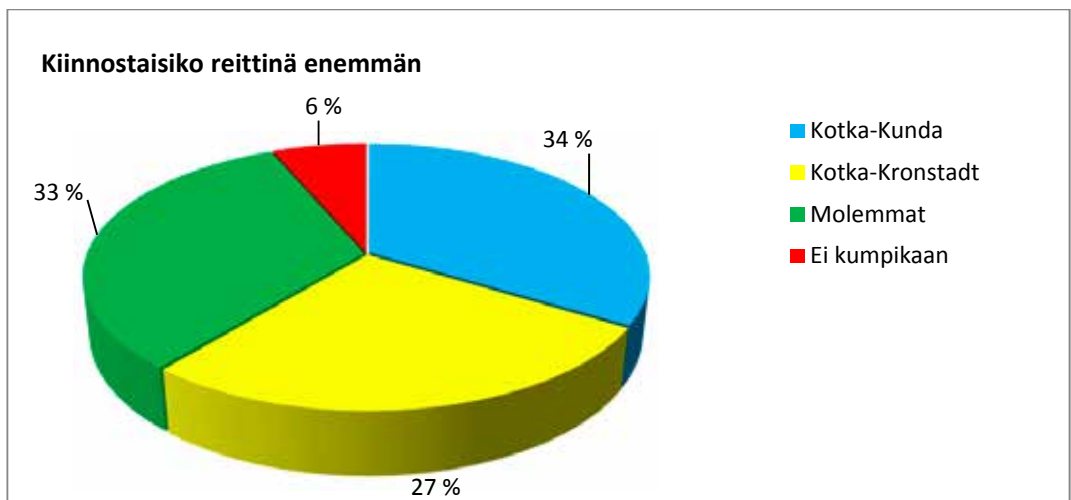
Henkilökohtaisissa kohtaamisissa terminaalihaastattelujen aikana nousi hyvin usein esiin kuluttajien tietämättömyys uusista kohteista. Kunda ei tunnettu käytännössä lainkaan, Kronstadtin olemassa olosta tiedettiin useammin, mutta paikan tarjonnasta ei juuri ollut tietoa tai kokemuksia.

Kuluttajien on vaikea mieltää reitin mahdollisuuksia tai vetovoimaa, mikäli heillä ei ole kohteista tietoa. Mikäli reitti toteutuu, on markkinointiin panostettava, jotta kohteet ja niiden tarjoamat mahdollisuudet saadaan tunnetuksi ja näin potentiaalisiksi matkavaihtoehtoiksi.



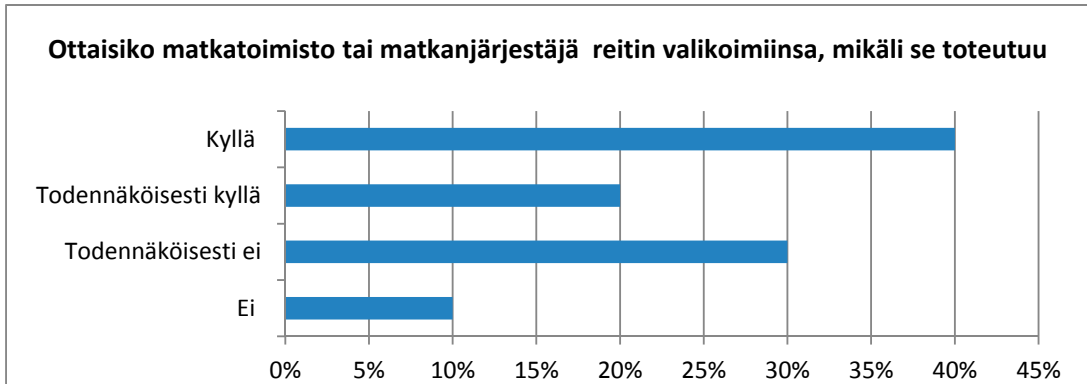
Kuva 34. Voisivatko matkustajakyselyyn vastanneet kuvitella käyttävänsä uutta suunniteltua reittiä.

Kuluttajilta kysyttiin myös mielipidettä siitä, kumpi reiteistä kiinnostaisi enemmän, Kotka-Kunda vai Kotka-Kronstadt. Vastaukset jakautuivat hyvin tasaisesti eri vaihtoehtojen kesken. Noin kolmasosaa kiinnostaisi reitti Kundaan, kolmasosaa Kronstadtin ja kolmasosaa molemmat. Kumpikaan reiteistä ei kiinnostaisi 6 % vastaajista (kuva 35).



Kuva 35. Kuluttajien kiinnostus eri reitteihin.

Matkatoimistoilta ja matkanjärjestäjiltä kysyttiin, ottaisivatko he uuden reitin valikoimiinsa. Vastaukset jakaantuivat kuvan 36 mukaisesti. Reitin ottaisi varmasti tai todennäköisesti valikoimiinsa 60 % vastanneista, 40 % piti valikoimaan lisäämistä epävarmana tai ei ottaisi uutta reittiä valikoimiinsa.

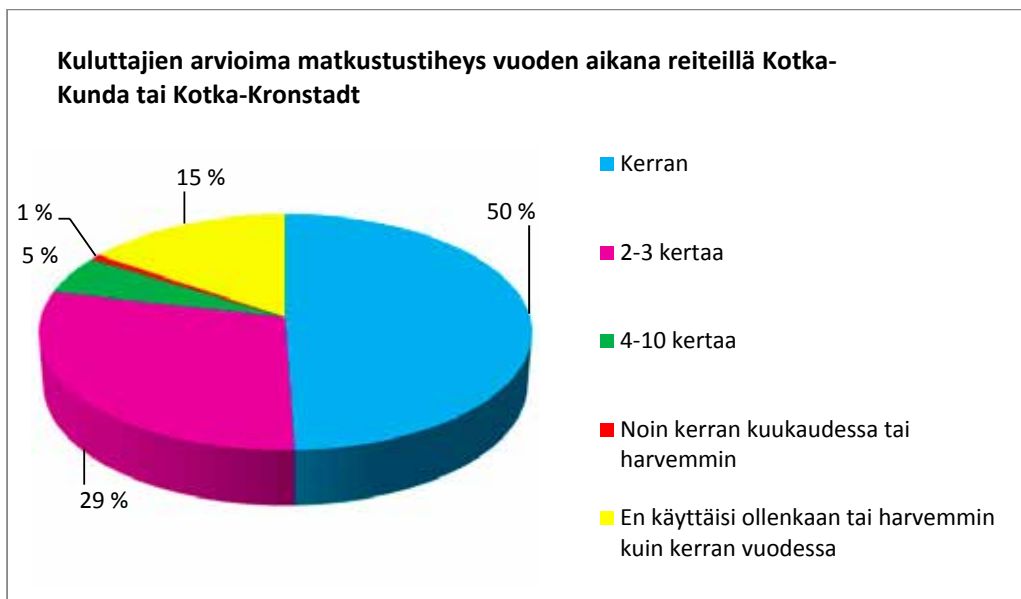


Kuva 36. Matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien näkemys valikoimapotentiaalista.

Haastattelujen perusteella matkanjärjestäjät olivat kaikki valmiita ottamaan reitin valikoimiinsa ja muodostamaan paketteja asiakkailleen, mikäli markkinointi olisi hoidettu asiantuntevasti ja riittävällä volyyymilla. Yksin omiin markkinointimahdollisuuksiinsa eivät matkanjärjestäjät uskoneet, vaan peräänkuuluttivat yhteistyötä eri tahojen kesken.

Matkanjärjestäjiä pyydettiin arvioimaan kokemuksensa perusteella, kumpi kohteista olisi asiakkaille mielenkiintoisempi ja houkuttelevampi. Kronstadtia piti kiinnostavampana 40 % matkatoimistoista, Kundaa 20 %. Toisaalta molemmat kohteet näki asiakkailleen kiinnostavana 30 % vastaajista. Kymmenen prosenttia ei nähnyt kumpaakaan kohdetta kiinnostavana asiakkailleen. Yleisesti reitin kiinnostavuudesta kysyttäessä matkanjärjestäjistä noin puolet näki uuden reitin kiinnostavana lisänä ja puolet ei lainkaan tai vain vähän kiinnostavana.

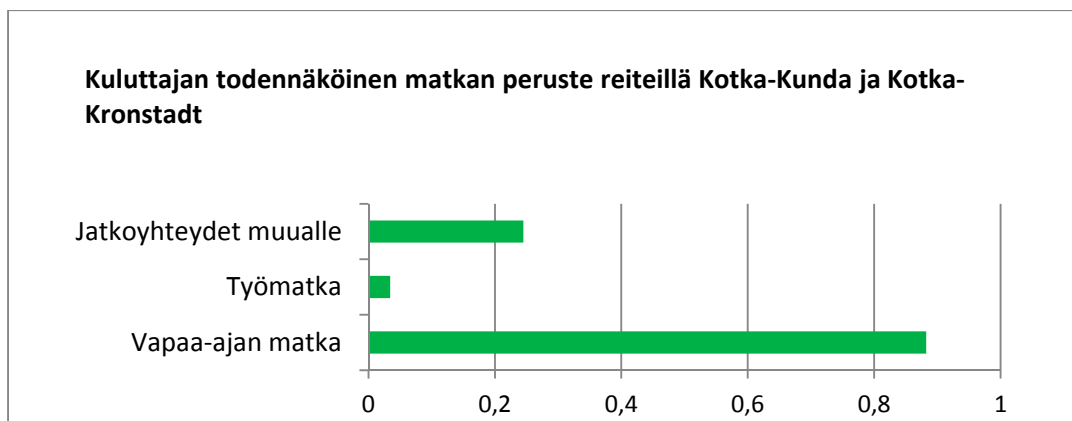
Näiden kysymysten perusteella voidaan päätellä, että kiinnostusta reiteille löytyisi sekä kuluttajien, että matkanjärjestäjien osalta.



Kuva 37. Kuluttajien arvioima matkustustiheys vuoden aikana reiteillä Kotka-Kunda tai Kotka-Kronstadt.

Vastaajilta kysyttiin myös todennäköistä matkustustiheyttä vuoden aikana, joka voidaan nähdä kuvasta 37. Kerran reittiä käyttäisi puolet vastaajista, kolmasosa kahdesta kolmeen kertaa vuoden aikana. Harvemmin kuin kerran vuodessa tai ei ollenkaan reiteillä matkustaisi 15 % vastaajista. On vaikea arvioida, kuinka moni vastaajista olisi todellisuudessa valmis käyttämään reittejä arvioidensa mukaan. Päätökseen vaikuttavat useat eri seikat, aluksesta hintaan ja palveluihin sekä kohteessa, että laivassa. Näiden tekijöiden on oltava onnistuneessa suhteessa keskenään, jotta kuluttajat voisivat antaa tarkempia arvioita matkojensa määrästä. Tästä huolimatta näkemys voidaan muodostaa positiiviseksi, vaikka tarkkoja lukuja on mahdotonta saada ilman tietoa tarkemmista yksityiskohdista.

Matkat Kundaan tai Kronstadtin olisivat vapaa-ajan matkoja, sillä 88 % vastanneista käyttäisi reittiä vapaa-ajan matkoihin, jatko yhteyksiä kohteesta muualle käyttäisi 25 % ja työmatkoja 3,5 % (kuva 38). Myös matkanjärjestäjät näkivät molempien kohteiden suuren vetovoiman olevan jatko yhteyksien käyttämisessä.

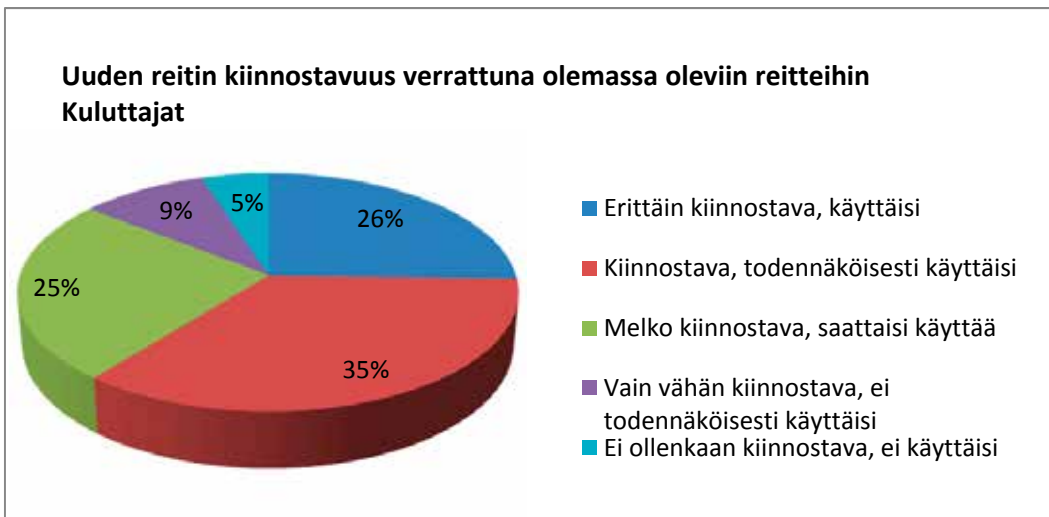


Kuva 38. Kuluttajan todennäköinen matkan peruste reiteillä Kotka-Kunda ja Kotka-Kronstadt.

Näiden perusteella voidaan todeta, että jollei kohteiden vetovoima ja markkinointi saavuta kuluttajia, jää reitin käyttö kertaluonteiseksi. Kohteet ovat melko tuntemattomia, joten niiden tunnettuuden saavuttamiseksi on tehtävä mittavia markkinointitoimia. Tämä seikka nousi useasti esiin myös matkanjärjestäjien haastatteluissa, joissa korostettiin useasti markkinoinnin ja sen voimakkuuden merkittävyyttä. Lanseerauksen olisi tapahduttava suurella volyymilla ja kohdekaupungeissa olisi panostettava matkailun edellytyksiin. Kuluttajat lähtevät äärimmäisen harvoin matkalle paikkaan, josta he eivät tiedä mitään etukäteen. Matkatoimistohaastatteluissa korostui halu yhteiseen ponnisteluun yli kuntien rajojen, jotta voitaisiin saada kaikki mahdollinen hyöty irti Kaakon alueella.

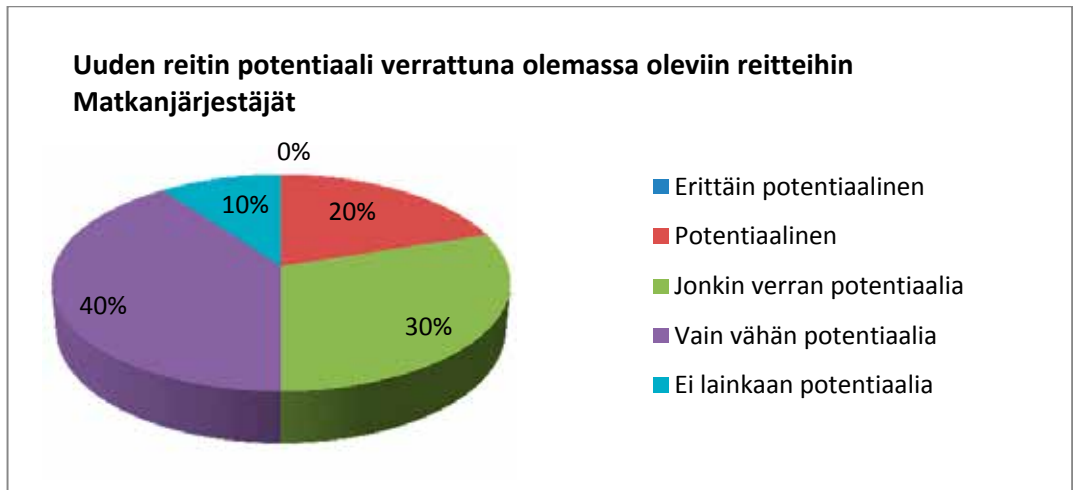
Reitin mahdollisuudet olemassa oleviin reitteihin verrattuna

Matkustajat näkevät uuden mahdollisen reitin Kotkasta Kundaan tai Kronstadiin pääosin kiinnostavana. Miltei kaksi kolmasosaa vastaajista pitää reittiä erittäin kiinnostavana tai kiinnostavana ja käyttäisi reittiä todennäköisesti tai varmasti. Melko kiinnostavana, jolloin saattaisi lähteä matkalle näihin kohteisiin, reitti oli neljäsosan mielestä. Vain 14 % vastaajista pitää reittiä joko, ei lainkaan tai vain vähän kiinnostavana (kuva 39).



Kuva 39. Uuden reitin kiinnostavuus olemassa oleviin reitteihin verrattuna kuluttajien mielestä.

Kun uutta mahdollista reittiä verrataan jo olemassa oleviin reitteihin, kuten esimerkiksi Helsingin ja Tallinnan sekä Helsingin ja Pietarin välisiin reitteihin, ei yksikään matkatoimistokyselyn vastaajista pitänyt uutta reittiä erittäin potentiaalisena vaihtoehtona (kuva 40).



Kuva 40. Uuden reitin potentiaali verrattuna olemassa oleviin reitteihin matkanjärjestäjien mielestä.

Esteinä reitin potentiaalille nähtiin Tallinnan lähtöjen määrä ja niiden hinta. Matkanjärjestäjät kokivat kilpailun olevan niin kovaa, että uuden reitin on pystyttävä tarjoamaan jotakin selkeästi uutta tai erilaista olemassa oleviin nähden. Myös alusvalinnalla on suuri merkitys. Matkustajat ovat tottuneet nopeisiin yhteyksiin ja palveluiltaan monipuolisiin laivoihin, jolloin uudella reitillä on oltava näille vastusta tarjoava alus.

Palvelut laivassa, terminaaleissa ja kohteissa

Niin kuluttajat, kuin matkanjärjestäjätkin nimeävät samoja asioita, joita reitillä liikennöivältä alukselta tulee löytyä. Molempien näkemyksen mukaan aluksella tulee olla vähintään ravintola, ostosmahdollisuuksia, hyttimahdollisuus ja ohjelmaa. Se, mitä ohjelmaa tulisi olla, riippuu suuresti tavoitellusta kohderyhmästä ja reitin aikataulusta. Mikäli matka tapahtuu yön yli, on tarjonnan ja valikoiman oltava laajempi, kuin vain ylitykseen käytettävällä aluksella. Ravintoloiden ja ostosmahdollisuuksien on oltava joka tapauksessa saatavilla.

Taulukossa 4 on esitetty palvelut, joita asiakkaat haluavat alukselta löytyvän. Kunkin palvelun valinneiden vastaajien määrä on ilmoitettu prosentteina kaikista vastaajista. Matkanjärjestäjät ovat puolestaan arvioineet palvelun tärkeyden asiakkailleen ja yritykselle matkojen myymisen kannalta asteikolla 1-5. Matkanjärjestäjien mukaan kuluttajat ovat myös hinta-laatumietoisia molemmin puolin Suomenlahtea ja määrättyjen asioiden on löydettävä ja toimittava. Toki eri tulo- ja vaatimustasoille haluttaisiin vaihtoehtoja.

Taulukko 4. Alukselta haluttavat palvelut.

	Matkustajat	Matkatoimistojen arvio
Ravintola	94,12 %	4,78
Ostosmahdollisuudet	69,12 %	4,33
Kokoustilat	7,84 %	3
Musiikkia	31,86 %	4,43
Pelisali	5,88 %	3
Viihdeohjelmaa	20,59 %	3,88
Päivähytti	44,12 %	4
Yöhytti	48,53 %	4,71
Jokin muu, mikä	4,90 %	

Kuluttajien ja matkanjärjestäjien näkemys on samansuuntainen, kokoustiloja matkanjärjestäjät pitävät tärkeämpinä, kuin kuluttajat. Vain alle 6 prosenttia kuluttajista haluaisi laivalla olevan pelisalin, kun taas matkanjärjestäjät arvioivat sen tasolle 3, eli miellyttävänä lisänä, mutta ei välttämättömäksi.

Kuten jo edellisessä kappaleessa on mainittu, haastatteluissa matkanjärjestäjät korostivat, että ohjelma riippuu hyvin paljon kohderyhmästä. Ohjelmaa laivalla joka tapauksessa pidettiin tärkeänä, mutta sen toteuttamistapoja voi olla monenlaisia, eikä yhtä ainoaa suosikkia ole. Kuluttajien nimeämiä muita palveluja ovat muun muassa saunaosasto ja tekemistä lapsille, jotka toistuivat useammasa vastauksessa.

Hyttitarve luonnollisesti riippuu hyvin pitkälti reitin aikatauluista ja pituudesta. Pidemmällä matkalla olisi matkustajille luontevaa liikkua yön yli, jolloin hytti kuuluu olennaisesti matkaan. Päivämatkoilla ja nopeilla yhteyksillä hyttejä ei välttämättä tarvita lainkaan.

Autolauttamamahdollisuus on lähestulkoon välttämätön, koska kummastakin kohdesatamasta liikutaisiin eteenpäin joko omalla autolla tai bussilla. Matkanjärjestäjät näkivät alusvalinnan haasteellisena, koska sen olisi oltava riittävän suuri autojen kuljettamiseen kuitenkin kohtuullisin kuluin.

Matkustajakyselyssä kartoitettiin vastaajien liikkumista Virossa ja Venäjällä. Vastaukset nähdään taulukosta 5, jonka perusteella voidaan todeta auton tai linja-auton käyttö. Näin ollen aluksen olisi pystyttävä tarjoamaan autojen ja linja-autojen kuljetusmahdollisuus. Matkatoimistojen näkemys haastatteluissa oli Venäjän liikenteessä enemmän linja-autojen käytössä, sillä hyvin pieni osa heidän asiakkaistaan lähtee Pietariin omalla autolla. Syyksi mainittiin liikennekuluttuuri, jota suomalaiset arastelevat.

Taulukko 5. Kuluttajien käyttämä liikkumismuoto kohdemaissa.

Liikutko yleensä (% vastaajista)	Virossa	Venäjällä
autolla/linja-autolla (oma tai vuokra)	35,75	25,6
jalan	33,33	8,21
paikallisliikenteellä (sis.taksi)	28,99	27,05
En käy kohteessa	1,93	39,13

Terminaalien vähimmäisvaatimuksena kuluttajat pitävät saniteettitilojen, parkkipaikkojen ja opasteiden löytymistä, myös siisteyttä ja ravintolaa pidettiin tärkeänä. Esiin nousivat myös matkailuopastuksen ja ostosmahdollisuuksien tarpeet. Tärkeinä asioina mainittiin myös muun muassa seteli-automaatti ja jatkoyhteyksien helppous. Infrastruktuurin on oltava tasolla, jolla matkailijan on helppo saada haluamansa vaivatta. Kotkassa terminaalin nähtiin vaativan suhteellisen pientä panostusta, mutta nykyhetken kunto ei salli välitöntä liikenteen aloittamista.

Matkanjärjestäjät näkevät Viron ja varsinkin Itä-Viron mahdollisuudet matkakohteena kiinnostavina, mutta pelkäävät Kundassa ei nähdä potentiaalia, vaan jatkoyhteydet eteenpäin olisivat edellytyksenä reitin onnistumiselle. Itä-Viron infrastruktuuria pidetään vielä jonkin verran riittämättömänä, mutta kehitysmahdollisuuksia nähtiin. Arviot olivat varovaisia, mutta positiivisia, mikäli markkinointi onnistuu ja aluetta kehitetään matkailun kasvattamiseksi. Matkanjärjestäjät toivoivat Viron oman matkailuväen ryhtyvän tuotteistamaan kohteita muuallakin, kuin Tallinnan lähialueilla. Toistaiseksi Tallinnan ja Helsingin välisen reitin tarjonta on runsasta ja se vaikeuttaa uuden reitin markkinoillepääsyä huomattavasti.

Kuluttajia ja matkanjärjestäjiä pyydettiin valitsemaan seikkoja, jotka Kundassa kiinnostaisivat matkakohteena. Kuluttajat saivat vastata myös mielikuviansa tai toiveidensa mukaisesti, mikäli eivät tunteneet Kundaa.

Taulukko 6. Kuluttajien ja matkanjärjestäjien mielipide seikoista, jotka kiinnostaisivat Kundassa.

Mitkä seikat kiinnostaisivat Kundassa matkakohteena?

	Kuluttajat	Matkanjärjestäjät
Uutuuskohde	62,1 %	62,5 %
Risteily	20,6 %	12,5 %
Kaupunkiloma	30,4 %	0,0 %
Kylpyläloma	16,3 %	37,5 %
Alueen historiallinen anti	36,6 %	25,0 %
Alueen kulttuurianti	20,1 %	0,0 %
Mahdolliset teemalomat	11,9 %	50,0 %
Mahdolliset jatkoyhteydet	32,8 %	75,0 %
Jokin muu	4,9 %	0,0 %

Taulukossa 6 esitetään rinnan sekä kuluttajien, että matkanjärjestäjien mielipiteet. Ne ovat hyvin samansuuntaisia. Matkanjärjestäjien ennakkotiedot Kundasta ilmeisesti vaikuttivat siihen, ettei heistä kukaan valinnut kaupunkilomaa tai kulttuuriantia Kundassa kiinnostavina seikkoina. Kylpylä- ja teemalomat molemmat vaatisivat muualle liikkumista. matkanjärjestäjistä kolme neljäsosaa käyttäisi Kundaa jatkoyhteytenä muualle, kuluttajista noin kolmasosa.

Samoin kuluttajien ja matkanjärjestäjien välillä on suuri ero kaupunkiloma -valinnassa. Matkatoimistot kokivat tämän turhaksi, koska käytännössä kaupunkiloma vietettäisi Tallinnassa, eikä tämä reitti olisi silloin kannattava. Tämä ero johtuu todennäköisesti siitä, että kuluttajat ovat vastanneet halujensa ja mielikuviansa mukaan. Haastattelut tukevat kyselyn tuloksia. Uutuuskohde viehättäisi sekä matkanjärjestäjiä, että kuluttajia, mutta haastatteluissa matkanjärjestäjistä useat pohtivat, olisiko Kundalla tarjota mahdollisuuksia pitkällä aikavälillä.

Kronstadt nähtiin erittäin kiinnostavana ja varteenotettavana matkakohteena, joskin epäilyä herätti infrastruktuurin toimivuus. Kukaan haastatelluista matkanjärjestäjistä ei nähnyt Kronstadtia yksin kohteena, vaan yhdistäisi risteilyyn aina matkat muualle Pietarin alueelle. Liikenteen Kotkasta Kronstadtin tai Pietarin alueelle ei nähdä tapahtuvan omilla autoilla, vaan mukana tulisi olla linja-auto. Moni matkanjärjestäjä mietti pakettien rakentamista myös laiva-junayhdistelmänä, mutta tällä hetkellä viisumivaatimus vaikeuttaa sellaisten pakettien muodostamista. Lisäksi Kronstadtia tuntevista matkanjärjestäjistä lähtö Kronstadtista olisi tapa välttää Pietarin keskusta ja sen ruuhkat. Kronstadtin on helppo tulla uutta kehätietä pitkin. Historiasta kiinnostuneille Kronstadtia pidetään kiinnostavana. Matkanjärjestäjien kokemusten perusteella Kronstadtissa ollaan palvelualltiita, vieraanvaraisia ja siellä halutaan tarjota parasta turisteille.

Kuluttajat ja matkanjärjestäjät nimesivät kyselyssä seikkoja, jotka kiinnostaisivat Kronstadtissa. Kuluttajat saivat vastata myös mielikuviansa perusteella, vaikka eivät tuntisi Kronstadtia.

Taulukko 7. Kuluttajien ja matkanjärjestäjien mielipide seikoista, jotka kiinnostaisivat Kronstadtissa.

Mitkä seikat kiinnostaisivat Kronstadtissa matkakohteena?

	Kuluttajat	Matkanjärjestäjät
Uutuuskohde	60,1 %	62,5 %
Risteily	24,3 %	25,0 %
Kaupunkiloma	31,3 %	37,5 %
Kylpyläloma	14,0 %	12,5 %
Alueen historiallinen anti	47,2 %	75,0 %
Alueen kulttuuriantti	21,2 %	37,5 %
Mahdolliset teemalomat	11,7 %	62,5 %
Mahdolliset jatkoyhteydet	28,5 %	62,5 %
Jokin muu	3,4 %	12,5 %

Taulukosta 7 nähdään, että kuluttajien ja matkanjärjestäjien mielipide on hyvin pitkälti samansuuntainen monessa seikassa. Näkemykset poikkeavat suuresti historiallisen annin, teema-

lomien ja jatkoyhteyksien osalta, joka saattaa johtua siitä, etteivät kuluttajat välttämättä tunne Kronstadtia ja sen lähialueita, toisin kuin monet matkanjärjestäjät. Matkanjärjestäjät korostivat haastatteluissa, että Kronstadtin matkailuun olisi helppo yhdistää paitsi Kronstadtin, myös Pietarin lähialueiden historiaan liittyviä nähtävyyksiä. Uutuuskohteena Kronstadt houkuttelisi molempia vastaajaryhmiä. Muita esille tulleita seikkoja olivat molemmissa kyselyissä Pietarin läheisyys.

Matkanjärjestäjät siis näkevät molemmat kohteet jatkoyhteytenä, jolloin yhteyksien on oltava sujuvia. Tämän korostettiin koskevan myös Kotkaa. Suuri osa matkanjärjestäjistä totesi haastatteluissa, että myös Kotkan jatkoyhteydet vaativat parantamista. Tämä palvelisi sekä Kotkasta risteilemään lähtevää matkailijaa, että Kotkaan saapuvia ja eteenpäin jatkavia matkustajia. Yhteydet olisi siis rakennettava siten, että ne palvelisivat mahdollisimman monipuolisesti ja kattavasti joka suuntaan matkustavia. Esimerkkinä parantamisen tarpeelle mainittiin junayhteys, joka ei haastateltujen mukaan palvele riittävästi sitä tarvitsevia tai käytettäviä. Junayhteyksien tulisi toimia muun liikenteen kanssa saumattomasti.

Matkanjärjestäjät eivät näe tällä hetkellä majoituskapasiteetin riittävän missään kolmesta määräkohteesta eivätkä vaaditut ravintola- ja ostosmahdollisuudetkaan ole vielä vaatimustasoa vastavia. Molempien, sekä Kundan, että Kronstadtin vahvuutena nähdään niiden uutuus ja varsinkin Kronstadtin historia saattaisi toimia vetovoimatekijänä kauempaa tuleville matkustajille.

Kohderyhmä

Matkatoimistohaastatteluissa nähtiin liikennöinti vahvasti venäläispainotteisena. Osa haastatteluista matkanjärjestäjistä tarjoaa matkoja myös Suomeen tuleville venäläisille turisteille ja heidän kokemuksensa mukaan Pietarin alueelta löytyisi valtava potentiaali, mikäli saataisi vahva yhteistyökumppani markkinointiin Venäjällä.

Haastatteluissa koettiin, että ryhmämatkailun trendi on vahvasti ylöspäin. Suurin ikäryhmä ryhmämatkailussa on iäkkäämmät asiakkaat; eläkeläiset ja lähellä sitä olevat, joilla on käytössään ylimääräistä rahaa. Nämä ryhmät olisivat myös erittäin todennäköisesti niitä, joille suunniteltu Kotka-Kunda-Kronstadt olisi vaihtoehtona houkutteleva. Varsinkin eläkeläisryhmien koetaan etsivän jatkuvasti uusia kohteita. Näillä matkoilla ei aina jäädä lähialueille, vaan matkoja tehdään myös laajemmalle alueelle. Tässä mielessä uudet reitit ja kohteet ovat matkanjärjestäjille kiinnostavia. Kohderyhmään vaikuttaa suuresti myös aluksen varustelu- ja palvelutarjonta, nuoret saadaan mukaan laivan viihdetarjonnalla. Useat haastateltavat mainitsivat huomanneensa, että pientä kyllästymistä Tallinnan reitille on havaittavissa, jolloin uuden reitin tarjoaminen saattaisi olla kaivattua. Tätä huomiota tukee myös aiemmin aallonpohjalla käyneiden Tukholman risteilyjen uusi nousu.

Kaikki haastatelluista matkanjärjestäjistä näkivät markkinoinnin haasteeksi. Se olisi aloitettava riittävällä volyymilla ja oikeaan aikaan. Matkatoimistot muodostavat pakettinsa seuraavalle vuodelle jo edellisvuoden syksyllä, jolloin kaikkien hintatietojen on jo oltava saatavilla. Moni matkanjärjestäjä viittasi tässä aiemmin olleeseen Sillamäen liikennöintiin, jonka markkinointi aloitettiin aivan liian myöhään, jolloin liikenne loppui siinä vaiheessa, kun matkustajat vasta olivat oppimassa uuden reitin olemassaolosta. Markkinoinnin on siis onnistuttava ja ennen reitin aloittamista ja kohteen tulee olla myyty asiakkaalle jo, kun hän tulee matkatoimistoon tai vierailee internetsivustolla, sillä asiakas on jo muodostanut vision kohteesta tässä vaiheessa.

Markkinointi ei haastateltavien mielestä voi jäädä vain matkanjärjestäjien vastuulle, vaan sen on tapahduttava yhteisesti laajemmalla tasolla. Oikeiden markkinointikanavien löytäminen ja valinta on kriittistä, jotta tarjonta ja kysyntä saataisi kohtaamaan.

*”Uutta reittiä markkinoitaessa on mentävä ryminällä eikä
biljaa hiipimällä, jotta jalansija saadaan.”*

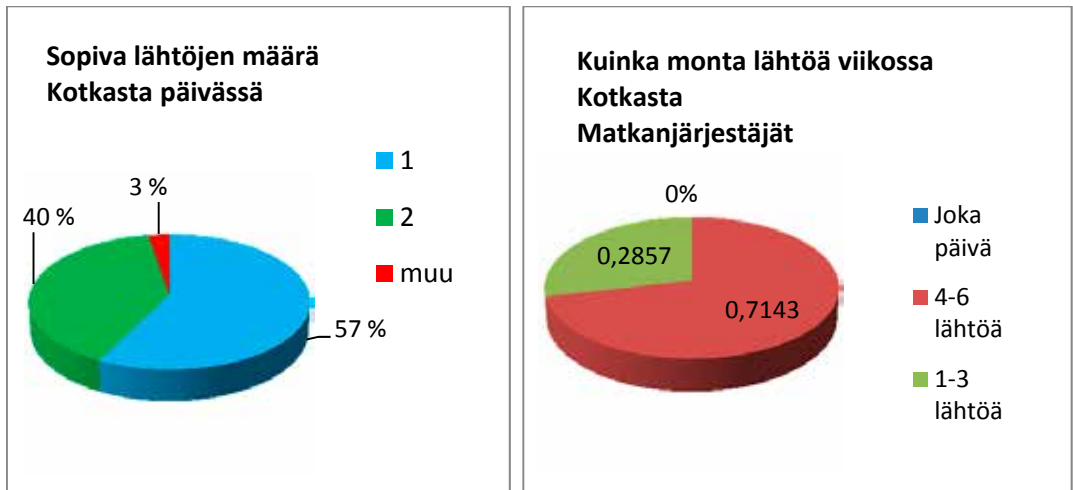
Lähtöjen aikataulu, määrä, reitti ja liikennöintikausi

Matkanjärjestäjien mukaan risteilyliikenne on kesäpainotteista ja liikenne hiljenee talveksi. Matkatoimistot kuitenkin katsovat, että olisi hyvin tärkeää käyttää hyödyksi pikkujoulu aika, potentiaalia löytyisi matkanjärjestäjien mielestä varsinkin venäläisistä asiakkaista. Myös jääolot yleensä mahdollistaisivat pikkujouluajan liikenteen matkanjärjestäjien mielestä. Haastatteluissa myönnettiin se, että reitille on hankala löytää varustamo, joka voisi toimia kannattavasti vain kesäkaudella. Koska talveksi voi olla vaikea löytää sopivia vaihtoehtoisia reittejä, useampi haastatelluista matkanjärjestäjistä nosti esiin ajatuksen siitä, jos jo liikennöivä St. Peterlinen alus saataisi pysähtymään Kotkassa. Kotkaa lähtöpaikkana epäili osa matkanjärjestäjistä, lähinnä Sillamäen kokemusten perusteella. Toisaalta moni koki asiakkaidensa mielipiteen Helsingistä lähtöpaikkana olevan, että *”miksi lähteä länteen, kun olen itään menossa.”*

Kukaan vastanneista matkanjärjestäjistä ei nähnyt päivittäistä liikennettä järkevänä. Toisaalta nähtiin hankalana järjestää aikataulu niin, että se palvelisi myös venäläisten asiakkaiden tarvetta mahdollisimman kattavasti. Kukaan matkanjärjestäjistä ei jättäisi reittiä vain suomalaisten matkailijoiden varaan, vaan panostaisi venäläisiin turisteihin. Useimmat näkivät venäläisen matkailijoiden potentiaalın valtavana. Tämä saattaa osin vaatia alukselta mahdollisuutta kuljettaa autoja, sillä hyvin suuri osa venäläisistä matkailijoista kulkee omalla autolla, eikä jää lomallaan vain yhdelle paikkakunnalle, vaan kiertää useissa paikoissa.

Kuluttajilta ja matkanjärjestäjiltä kysyttiin mielipidettä sopivista lähtöjen määrästä. Vastaukset näkyvät kuvasta 41. Kuluttajille yksi lähtö päivässä olisi sopiva vaihtoehto, vaikka kaksi lähtöä sai myös suuren kannatuksen. Matkanjärjestäjistä taas kukaan ei nähnyt kannattavana tai tarpeellisenä jokapäiväistä lähtöä, vaan suurimman kannatuksen sai 4-6 lähtöä viikossa. Miltei kolmasosalle vain yhdestä kolmeen lähtöä viikossa olisi sopiva määrä.

Haastattelujen perusteella jokapäiväinen lähtö olisi vaikea saada kannattavaksi matkustajamyynnillä suurimman potentiaalın ajoittuen viikonloppuihin. Sopivien lähtöjen löytäminen osoittautui heidän mielestään hankalaksi, sillä lähtöjen tulisi palvella myös venäläisiä ja virolaisia matkustajia mahdollisimman kattavaksi, varsinkin, kun lähes kaikki haastateltavista näkivät venäläisten matkailijoiden olevan tekijä, jonka varaan reitin kannattavuus tulisi todennäköisesti perustumaan.



Kuva 4 I. Kuluttajien ja matkanjärjestäjien mielipide sopivasta lähtöjen määrästä.

Matkatoimistoille tehdyssä kyselyssä mikään yrityksistä ei nähnyt potentiaalia talvikaudella, jonkin verran potentiaalia näki viidesosa vastaajista, ei ollenkaan 40 % ja samoin 40 % ei osannut vastata. Talvikauden sääolot tekisivät reitin kannattavuudesta ja luotettavuudesta epävarman. Risteilysezonki ajoittuu sulan ajan kuukausille ja varsinaisesti kesäaikaan, joten reitin käyttöaste jäisi todennäköisesti hyvin pieneksi pikkujoulujajan viikonloppuja lukuun ottamatta.

Osa haastatelluista oli vahvasti sitä mieltä, että reitin tulisi olla nopea, jotta sillä on mahdollisuuksia kilpailla Tallinnan reitin kanssa. Osa taas pitäisi yön yli kulkemista hyvänä ratkaisuna, josta hyötyisi myös varustamo lisämyynnillä. Toisaalta osa matkanjärjestäjistä pelkää Venäjälle suuntautuvan matkailun esteeksi tai hidasteeksi viranomaisten toiminnan. Tuntuma haastatteluissa oli se, että Viroon halutaan nopeasti ja Venäjälle matka saisi olla yön yli kestävä.

Kuluttajat näkivät aamupäivälähdön sopivimpana ajankohtana, lähes 50 % vastaajista kannatti tätä lähtöaikaa. Hieman alle 25 % ei kokenut lähtöajalla olevan merkitystä ja noin 25 % haluaisi lähdön olevan illalla tai iltapäivällä. Tätä kysymystä ei selvityksen kannalta voida pitää kovin luotettavana, sillä kuluttajilla ei ole vastatessa tietoa alusvalinnasta ja matkan vaatimasta ajasta. Mikäli kuluttajat ajattelevat yhteyden olevan nopea, kuten Helsingin ja Tallinnan välillä, olisi aamupäivälähtö perusteltu. Jos taas alus kuljettaisi rahtia ja olisi pikemminkin autolautta, sen matka-aika saattaisi kasvaa niin suureksi, että iltalähtö olisi matkustajien kannalta järkevämpi. Luotettavan vastauksen sopivasta lähtöajasta voi siis saada vasta, kun tiedossa on reitillä kulkeva alustyyppi.

Matkan hinta ja volyyymi

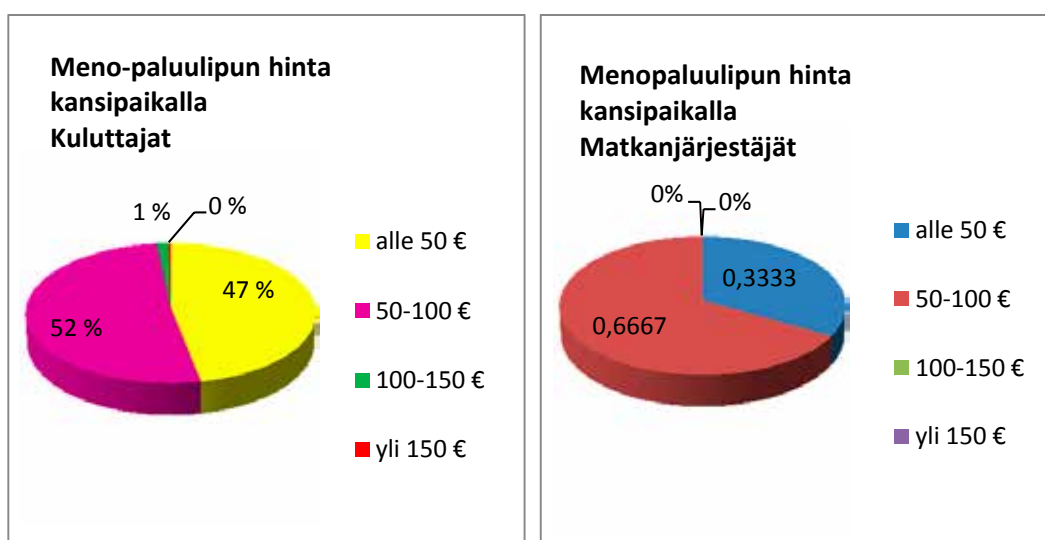
Matkanjärjestäjien haastatteluissa nousi esiin seikka, ettei hinta ole aina ratkaiseva tekijä, vaan tarjottava matkapaketti kokonaisuutena. Tuotteistamisen nähdään olevan eräs tärkeimmistä asioista matkanjärjestäjien kannalta. Toisaalta eksoottisempien kohdalla nähdään hinnoittelussa tulevan rajan vastaan juuri Helsingin ja Tallinnan välisten reittien alhaisten hintojen vuoksi. Halua erikoisemmillekin reiteille nähdään, mutta uusien reittien kilpailu hinnalla on mahdotonta. Matkailualan voittomarginaalit ovat hyvin pieniä.

”Tallinnaan suuntautunut matkailu on syönyt laivamatkojen hintoja, joka tekee sen, että jos matkat ovat yli satasen maksavia, niitä pidetään kalliina. Varsinkaan Viron suuntautuvista matkoista ei olla valmiita maksamaan kovin paljon. Osaltaan tähän vaikuttaa se, etteivät asiakkaat tiedä, mistä matkan hinta koostuu, tietynlainen realiteetti on kadoksissa, koska yhden yön majoitus ja kuljetukset Viroon maksavat saman verran, kuin junalippu Keski-Suomesta etelään.”

Hinnoittelun positiivisena tekijänä nähdään Venäjälle suuntautuvien risteilyjen viisumivapaus, mikä mahdollistaa hinnan saamisen kilpailukykyiseksi. Viisumivapaus mahdollistaa myös nopeiden lähtöjen myynnin, joka on Venäjälle suuntautuvien matkojen kohdalla ollut aiemmin poissuljettua.

”Jos halutaan suurta volyymia, ollaan haastavilla vesillä.” Rahdin yhdistämisen koetaan haastattelujen perusteella tuovan vetoapua, mutta suuren volyymin saavuttaminen nähdään silti vaikeana ainakin suomalaisten matkailijoiden voimin.

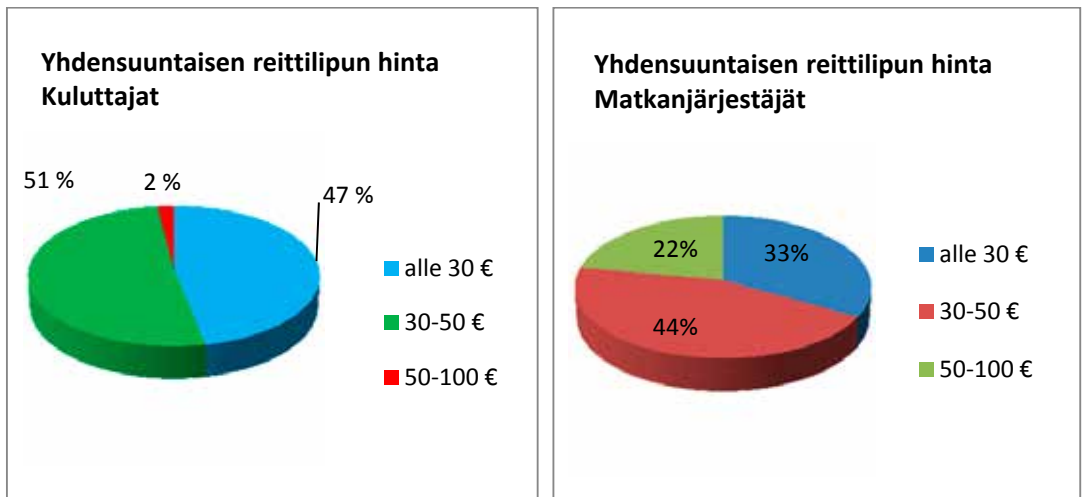
Sekä kuluttajilta, että matkanjärjestäjiltä kysyttiin mielipidettä matkalipun hinnasta, jonka matkustaja olisi valmis maksamaan reitillä. Hintaa selvitettiin sekä menopaluuilipun, että yhdensuuntaisen reittilipun osalta. Hinta ei sisältäisi hyttipaikkaa tai aterioita, vain kansipaikan. Matkanjärjestäjiä pyydettiin valitsemaan hinta, jonka he kokivat kilpailukykyisenä.



Kuva 42. Kuluttajien ja matkanjärjestäjien mielipide sopivasta menopaluuilipun hinnasta kansipaikalla, ilman aterioita.

Kuluttajista yli puolet olisi valmiita maksamaan menopaluumatkastaan 50–100 euroa, hieman alle puolet maksaisi alle 50 euroa (kuva 42). Matkanjärjestäjistä kahden kolmasosan mielestä kilpailukykyinen hinta menopaluuilipulle olisi myös 50-100 euron välillä ja kolmasosa pitäisi alle 50 euron hintaa kannattavana. Haastateltavat pitivät hintakilpailua kovana ja sopivan lipun hinnan olisi olta- tava noin viisumin hinnan mukainen. Matkatoimistoille kansipaikkavaihtoehto olisi hyvin sopiva, koska se antaisi mahdollisuuden yrityksille rakentaa omat matkapaketinsa esimerkiksi hotelleissa.

Näkemyks yhdensuuntaisen reittilipun hinnasta eroaa jonkin verran kuluttajien ja matkanjärjestäjien välillä. Kuluttajista yli puolet olisi valmis maksamaan reittilipusta 30–50 euroa ja lähes puolet alle 30 euroa. Matkanjärjestäjistä kilpailukykyisenä hintana 44 % näki 30-50 euroa ja kolmasosa näki sopi- van hinnan asettuvan alle 30 euron. Noin 22 % matkanjärjestäjistä näki yhdensuuntaisen reittilipun olevan kilpailukykyinen vielä sen maksassa 50 ja 100 euron välillä. (kuva 43)

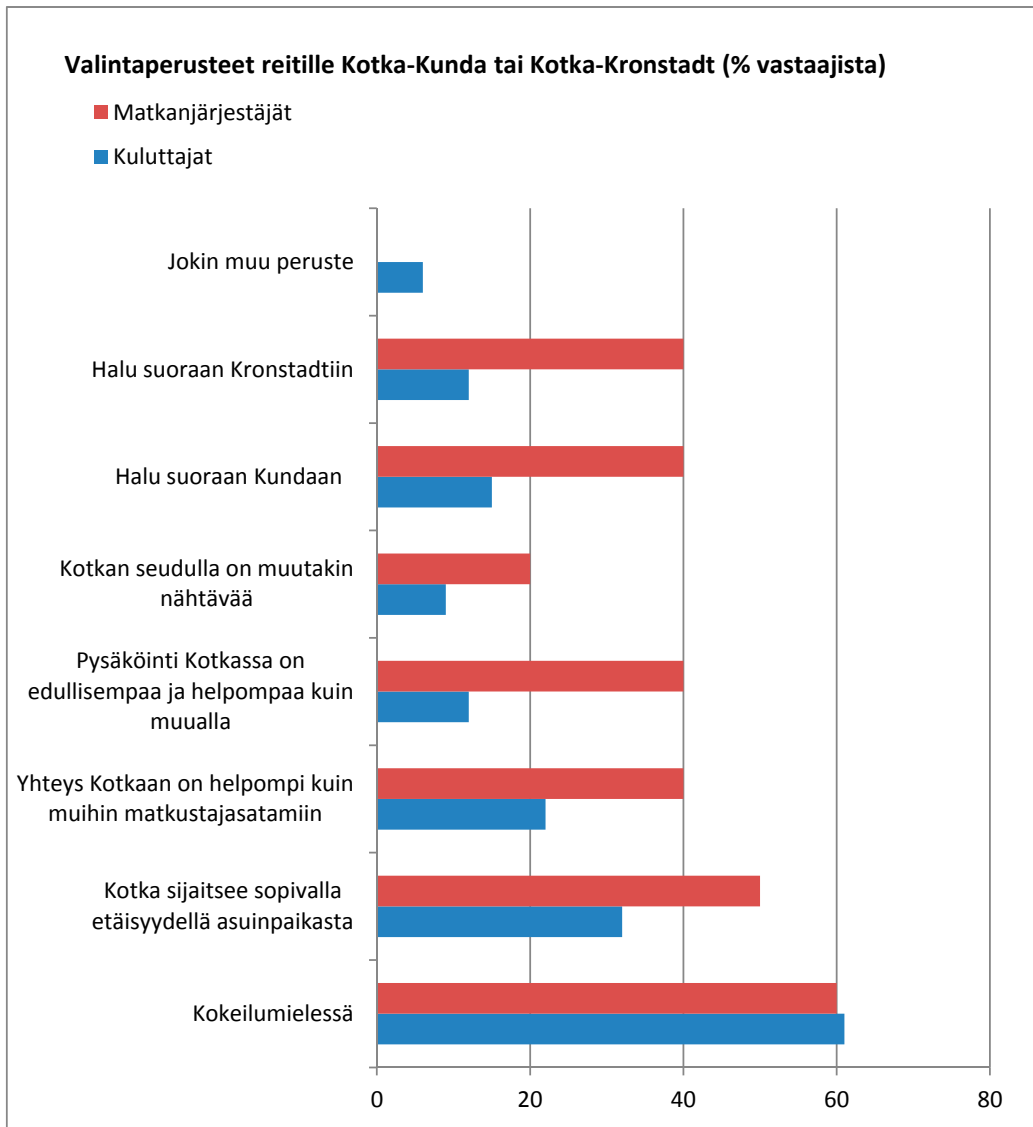


Kuva 43. Kuluttajien ja matkanjärjestäjien mielipide sopivasta yhdensuuntaisen reittilipun hinnasta.

Kyseisen reitin valintaperusteet

”Palvelun laadulla erottautuminen kantaa pitkälle, mutta myös puutteet kantautuvat korvasta korvaan hyvin, tämä olisi muistettava”.

Matkanjärjestäjät näkevät, että hyvällä palvelulla saa usein anteeksi hieman vanhemmankin aluksen. Ja kuten on jo aiemmin mainittu, tuntematonta kohdetta on mahdotonta myydä tiskillä, asiakkaan on oltava kiinnostunut siitä jo matkaa suunnitellessa. Tämä seikka korostaa edelleen markkinoinnin tärkeyttä reitin tunnettuutta halutessa. Matkanjärjestäjien haastatteluissa nousi esiin aiemmin toimin- neen Kotkan ja Sillamäen risteilyliikenteen tapahtuneet virheet, joiden toistamista olisi syytä välttää.



Kuva 44. Kuluttajien ja matkanjärjestäjien perusteet uuden reitin valitsemiselle.

Kuvasta 44 voidaan nähdä, että kokeilumielessä reitille lähtisi suurin osa vastaajista ja myös matkanjärjestäjät kokivat sen suurimmaksi valintaperusteeksi. Tämä asettaa paineita palvelun onnistumiselle, jotta käytöstä saataisi jatkuvaa ja kannattavaa.

Matkanjärjestäjät näkevät suoran reitin Kundaan tai Kronstadtiin paljon painavampana perusteena, kuin kuluttajat, joka saattaa johtua heikosta kohteiden tuntemuksesta. Tällöin sinne ei osata haluta. Matkanjärjestäjien mielestä myös yhteys Kotkaan, sen etäisyys ja pysäköinnin helppous ja edullisuus olisivat mahdollisia valintaperusteita reitille, kun vastaavasti kuluttajat eivät pidä niitä kovin tärkeinä valintaperusteina.

2.2.4 TriK-selvitykset Venäjällä ja Virossa

Länsi-Virumaa sekä Pietarin kaupungin Kronstadtin piiri ovat tehneet omalla toiminta-alueellaan selvitykset, joiden keskeiset tulokset esitellään seuraavaksi. Kaikkien kolmen koon, Kotkan, Kundan ja Kronstadtin selvitysten pohjalta muodostetaan yhteinen näkemys, jonka pohjalta voidaan tarvittaessa synnyttää jatkohankkeita alueiden kehittämiseksi.

2.2.4.1 Viron TriK-selvitys

Viron tutkimusprosessin konsulttina toimi OÜ Europroject Management ja sitä koordinoi johtoryhmä.

Selvityksessä esitetyt väittämät perustuvat tilastotietoihin, toiminta-alojen katsauksiin, olemassa oleviin tutkimuksiin, asiantuntijoiden ja teemaryhmiin osallistuneiden specialistien arvioihin sekä tavaranhaltijoiden, kuljetusyritysten ja muiden asiantuntijoiden haastatteluiden tuloksiin.

Potentiaalisten tavar- ja matkailuvirtojen arvioimiseksi on analysoitu tuonti- ja vientitilastoja sekä ulkomaalaisia turisteja koskevia tilastoja koskien koko Viroa sekä alueellisia tilastoja (Länsi-Virunmaa, Itä-Virunmaa, Jõgevamaa ja Järvamaa).

Selvityksen tukena on käytetty muiden toimijoiden tutkimuksia, muun muassa ihmisten liikkumista Viron ja Suomen välillä matkapuhelimien sijainnin perusteella on tutkinut Tarton yliopiston maantieteen laitoksen professori Rein Ahas ja tutkija Siiri Silm Interreg IVA –hankkeen ”Helsinki-Tallinn Transport & Planning Scenarios” puitteissa. Tutkimuksessa hyödynnettiin EMT-puhelinoperaattorin anonyymejä sijaintiseurantatietoja matkapuhelimien käytöstä Virossa ja Suomessa. Käytetyissä tiedoissa ovat mukana ihmiset, joiden Viroom rekisteröity kännykkäliittymä on ollut Suomessa verkkoon kytkettynä.

Työ on tehty kahdessa teemaryhmässä, kaupan ja matkailun ryhmissä. Työ perustui frontaalinen aivoriihi –metodiin sekä konsulttien laatimiin työpapereihin. Yhteensä teemaryhmiin osallistui 20 henkilöä. Tavaravirtojen tilastollisen analyysin tueksi toteutettiin kyselytutkimus tavaranhaltijoille ja kuljetusyrityksille. Yrityksiä on 66 kappaletta.

Viron TriK-selvityksen keskeiset tulokset rahtipotentialin osalta

Viron ulkomaankauppa on nousussa, vienti ja tuonti kasvavat ja saman odotetaan koskevan myös Kundan satamaa. Kunda on erityisesti vientisatama. Transitörahtia Kundan sataman kautta ei tällä hetkellä juuri kulje, vaikka transiton osuus koko Virossa on 70 prosenttia kaikista tavaravirroista. Transitoinfrastruktuuri on Kundassa rakentamatta, mutta potentiaalia löytyisi merikonteissa. Suurimmat viennin kohdemaat ovat Venäjä, Ruotsi ja Suomi, Tuontimaat Suomi, Saksa ja Liettua.

Kundan satama on Länsi-Virunmaan, Itä-Virunmaan, Jõgevamaan ja Järvamaanyritysten porttisaatama ja näillä alueilla on olemassa riittävä vientipotentiali. Erityisesti jalostusteollisuuden ja maa- ja metsätaloussektorien yritykset muodostavat jo tällä hetkellä suurimman Kundan sataman asiakasryhmän. Vaikka Viron ulkomaankaupan vaihtotase on ollut negatiivinen viime vuosina, tällä alueella se on ollut positiivinen. Kundan satamassa kannattaakin näin ollen panostaa tuontiin.

Suomi ja Venäjä ovat Viron ulkomaankaupan kannalta erittäin tärkeät kumppanit. Suomi on tärkeä niin viennin kuin tuonnin kannalta. Venäjältä tuodaan tavaraa vähemmän, mutta Venäjän osuus Vieroon tuovien maiden joukossa on pysynyt vuosia stabiilina. Samalla Venäjälle menevän viennin osuus on kasvanut viime aikoina.

Näin ollen Virossa toteutetun selvityksen mukaan Kunda-Kotka-Kunda -linjan käynnistäminen olisi mielekästä. Kunda-Kronstadt-Kunda -reitillä rahdin määrä jäisi kuitenkin liian pieneksi. Oleellisia seikkoja ovat laivan aikataulu ja laivalipun hinta.

Taulukko 8. Potentialiset tavaravirrat Trik-yhteistyökolmiossa. (Lähde: Kunda-Kotka-Kroonlinna koostöövorgustiku)

	Suomi, tonneja	Venäjä, tonneja
Määrä vuodessa	192 107 - 213 452	31 271 – 34 398
Määrä kk:ssa	16009 - 17788	2606 - 2867
Määrä viikossa	3694 - 4105	601 - 662

Tämän selvityksen perusteella rahtiliikenne Kunda-Kotka-Kronstadt –kolmiossa ei ole järkevää.

Kundan sataman kautta on tähän saakka viety pääasiassa puutavaraa ja puunjalostustuotteita, turvetta ja maataloustuotteita. Siksi juuri näiden tuoteryhmien vientitrendejä on seurattava tarkasti Kundan satamaa kehitettäessä. Mikäli TriK-reitti käynnistettäisiin, tulee Virossa erityisesti harkita suurimpien tuoteryhmien (koneet ja laitteet) vientimahdollisuuksia Kundan kautta.

Viron TriK-selvityksen keskeiset tulokset matkustajaliikenteen osalta

Virossa käyvien turistien määrä on kasvanut jatkuvasti viime vuosina ja Viron selvitys suosittelee, että matkailusektorin kehitysprojekteihin kannattaa panostaa. Samaan aikaa Euroopan turismi on kuitenkin laskusuunnassa, joten trendiä täytyy seurata tarkasti.

TriK-selvitys koskee erityisesti Suomesta ja Venäjältä tulevia matkailuvirtoja. Suomalaiset ovat edelleen suurin matkailijaryhmä Virossa, mutta venäläisten osuus kasvaa koko ajan voimakkaasti. Venäläisten lisääntyneet matkailijamäärät johtuvat pääasiassa siitä, että he yksinkertaisesti matkustavat enemmän ja enemmän. Tämä on yleinen trendi muissakin Euroopan maissa. Venäläisissä ja suomalaisissa turisteissa on Viron matkailulle suuri potentiaali yleisesti ja myös TriK-projektin näkökulmasta.

Viron asukkaat tekivät vuonna 2011 ensimmäistä kertaa yli miljoona yöpymisen sisältänyttä ulkomaanmatkaa, mikä sisälsi kasvua 10 % edelliseen vuoteen verrattuna. Melkein puolet näistä matkoista suuntautui Suomeen, Ruotsiin tai Venäjälle. Myös virolaiset matkustavat yhä enemmän.

Verrattaessa matkustajatilastoja vuoteen 2004, on Viron ja Suomen välillä liikkuvien matkustajien määrä kasvanut 23 %. Vuonna 2011 Suomesta saapui Vieroon 3 652 375 matkustajaa ja Virossa lähteneitä matkustajia Suomeen oli 3 680 013. Kotka-Kunda -reitistä hyötyisivät ne Viron ja Suomen välillä matkustavat, joiden matkakohteena tai lähtöpaikkana ovat Suomessa Kotka – Mikkeli ja Kotka – Lappeenranta –suunnat ja Virossa Länsi-Virunmaan, Itä-Virunmaan, Jõgevamaan sekä Järvamaan maakunnat ja miksei myös eteläisemmät maakunnat (kuten Tartumaa). Verrattaessa Tal-

linnan ja Helsingin väliseen reittiin, voittaisivat matkustajat Kunda-Kotka-linjalla niin maantiekilometreissä, kuin myös pääkaupunkien ruuhkissa menetetyssä ajassa.

Projektialueen matkailijoiden määrää on tarkasteltu majoitusyritysten yöpymistilastojen avulla. Suomesta kotoisien olevien turistien, jotka ovat vierailleet projektialueella 2005 – 2011, määrä on kasvanut 94 %. Vuonna 2011 projektialueella yöpyi yhteensä 24 230 suomalaista turistia (niistä 49 % Länsi-Virunmaalla ja 40 % Itä-Virunmaalla). Alueella vierailevien venäläisten turistien osuus kaikista Virossa vierailevista venäläisistä turisteista on 15 %. Enterprise Estonia ennustaa venäläisten turistien määrän voimakasta kasvua.

Tilastot kertovat, että suomalaiset tulevat sankoin joukoin Viroon, mutta jäävät usein vain Tallinnaan. Venäläiset puolestaan tulevat lentäen tai junalla suoraan Tallinnaan ja sieltä pois, ja autoilevat venäläiset piipahtavat Itä-Virunmaalla. Kaikista Viroon saapuneista suomalaisista 81 % ei mene Harjumaata (Harjun maakunta) kauemmaksi. Syynä siihen on se, että puolet suomalaisista matkalaisista ovat Virossa vain yhden päivän. Ne suomalaiset, jotka tulevat 3 – 20 päiväksi, liikkuvat Tallinnasta Pärnun, Tarton tai Rakveren suuntaan, mutta suurimmalle osalle heistä projektialue jää lomailureittien ulkopuolelle. Näin ollen matkailijapotentiaalia on olemassa, mutta sen hyödyntämiseksi alueen turismissäilytysten tulee aktivoitua. TriK-laivalinja avaisi suoran reitin suomalaisille ja venäläisille turisteille. Reitti ja alueen matkailupalvelut sekä -tarjonta tulee huolella markkinoida, koska matkustajien määrä riippuu ennen kaikkea alueen kiinnostavuudesta.

Viron tilastokeskuksen keräämien Viron ja Suomen välistä matkustajaliikennettä koskevien tilastojen lisäksi tässä selvityksessä on käytetty Tarton yliopiston maantieteentieteiden laitoksen vuosina 2009 – 2011 tekemää puhelinpaikannukseen perustuvaa tutkimusta, josta saa joitakin TriK-projektin kannalta mielenkiintoisia lisätietoja.

Tutkimuksessa käy ilmi, että Tallinnan ja Harjumaan asukkaiden matkustustottumukset Suomeen poikkeavat kovasti Viron pienten paikkakuntien asukkaiden tottumuksista. Voisi sanoa, että kyseessä on kaksi erilaista kohderyhmää. Kundan sataman matkustajaliikenteen tulisi perustua Viron pienten paikkakuntien matkustajiin. Tutkimuksessa on selvinnyt, että Viron pienten paikkakuntien asukkaat käyvät Suomessa harvemmin, mutta viiptyvät pitempään. Projektialueelta eniten käydään Suomessa Länsi-Virunmaan Rakveresta, Vinnin kunnasta, Kadrinasta ja Tapan kunnasta ; Itä-Virunmaalta Narvastasta ja Jõhvista, ; Järvamaalta Türiin ja Paiden kaupungeista ; Jõgevamaalta Jõgevan kaupungista ja Põltsamaan kaupungista.

Tutkimusaineistoon perustuen voidaan laskea, että projektialueelta Suomessa kävi noin 35 000 ihmistä vuodessa. Noin 6000 ihmistä oleskelee Suomessa 1-6 kuukautta vuodessa, ja projektialueelta kotoisin olevia vierastyöläisiä on Suomessa noin 1500. Lukuja ei kuitenkaan voi ottaa absoluuttisena totuutena, sillä tutkimuksessa hyödynnettiin vain Virossa avattuja EMT-puhelinoperaattorin liittymiä, ja siksi todelliset luvut lienevät suuremmat.

Suurin ja tärkein kohderyhmä Kundan satamalle olisivat Suomessa työssäkäyvät, joiden vuotuinen matkustusmäärä Kundan kautta olisi 607 000 laivamatkaa. Näin ollen sekä rahdin että matkustajien kuljettaminen linjalla on järkevää. Itä-Virunmaan, Lääne-Virunmaa ja osittain myös Jõgevamaan ja Järvamaan asukkailla on järkevämpää käydä Suomessa töissä Kundan kautta, kun huomioidaan ajansäästö - riippumatta siitä, minne he Suomessa matkustavat.

Markkinointia suunniteltaessa on huomioitava, että enemmistö venäläisistä ja suomalaisista matkustajista käyttävät matkatoimistojen palveluja, sekä alustavan kohdetiedon saamiseen internetiä. Matkapaketit ovat suosittuja. Lisäksi on huomioitava, että messut, painetut esitteet ja matkakirjat ovat tiedonlähteinä toissijaisia. Niin suomalaisille kuin venäläisille tulisi tarjota matkapaketteja seuraavin tähtäimin: a) tutustuminen nähtävyyksiin b) hyvinvointilomat c) aktiivinen loma ja urheilu d) uudenvuoden paketit e) luontomatkat. Paketteihin tulee sisällyttää ehdottomasti myös kauppakeskukset, ravintolat ja yökerhot. Laivalla tarjottavien palvelujen tulee olla turistien kannalta houkuttelevia. Markkinointisuunnitelman toteuttaminen täytyy aloittaa vähintään puoli vuotta ennen laivalinjan aloittamista.

Johtopäätökset

Teemaryhmien työn tulokset ja asiantuntijoiden arviot vahvistavat, että potentiaaliset tavaravirrat ja matkustajien virrat ovat Kotka-Kunda-reitin perustamiseksi riittävät ja laivalinjalla olisi positiivinen vaikutus Länsi-Virumaan kehitykseen.

2.2.4.2 Venäjän TriK-selvitys

Kronstadtissa tehdyn selvityksen perustana oli tutkia, löytyisikö alueelta ratkaisuja, joilla voitaisiin lisätä turistien määrää ja matkustusmukavuutta ja lisätä rahtimäärää Suomenlahdella. Kronstadtin osalta halutaan keskittyä varsinkin vesistömatkailun lisäämiseen.

Kronstadtin selvityksessä todettiin mahdollisesti käynnistyvän matkustajaliikenteen tarjoavan osaltaan ratkaisun rajaliikenteen paineisiin ja ruuhkiin, sekä lyhentävän matkustusaikaa ja helpottavan rajanylitysprosessia.

Selvityksessä todettiin kaikkien kolmen TriK-kohteen voivan jatkaa suunnittelua itsenäisistä linjoista, kuitenkin toisistaan synergia-etua saaden. Esimerkkinä mainittiin, että Kotkan ja Kronstadtin välille yhteys voitaisiin toteuttaa uudenvuoden ratkaisuin, joilla erottauduttaisi olemassa olevista reiteistä.

Selvityksessä todettiin, että Kronstadt-Kotka-Kunda reitti voisi lisätä alueiden turismista ja matkustaja- ja rahtiliikenteestä saatuja tuottoja. Tärkeinä kilpailuetuina pidettiin lyheneviä etäisyyksiä, jotka palvelisivat matkustajia. Tätä voitaisiin parantaa valitsemalla reitille nopea alus.

Nopean aluksen reittivaihtoehtoja ja arvioituja matka-aikoja esitellään taulukossa 9. Venäläisen selvityksen mukaan arvioitu kustannus yhdelle henkilölle auton kanssa olisi noin 220 euroa.

Taulukko 9. Kronstadtin selvityksen mukaiset arviot reiteistä.

Reitti	Etäisyys	matka-aika
Kronstadt - Kotka	150 km	6 h
Kronstadt -Kunda	180 km	6 h
Kotka - Kunda	100 km	2 h
Kronstadt-Kotka-Kunda	250 km	10 h
Kronstadt –Kotka-Kunda-Kronstadt	430 km	14 h

Venäläisen Rostourismin tilastojen ja arvioiden mukaan Suomesta on tullut suosituin matkakohde lähialueiden venäläisille. Mukaan oli laskettu sekä turismi, että työmatkalla liikkuneet. Venäläisten matkojen Suomeen todettiin olevan voimakkaassa kasvussa.

Vuoden aikana Suomeen tulee noin 3 miljoonaa matkustajaa, joista 80 % saapuu Pietarin alueelta ja puolet matkustajista tulee ostosmatkalle. Hyvin suuren osan matkoista arvioidaan suuntautuvan Imatran ja Lappeenrannan alueelle.

Johtopäätöksenä Kronstadtin selvityksessä todetaan, että TriK-reitin olisi mahdollista saavuttaa status, joka ansaitsee EU:n ja Venäjän hallitusten investointeja. Reitti voi hyötyä Venäjän matkailun kehittämiseen keskittyneestä hankkeesta Tourism RF – 2018. Reitin markkinoinnin tulisi tapahtua kaikkien kolmen alueen kesken maakuntatasolla.

2.3 Yhteenveto matkustajapotentiaalista

Edellä referoitujen tilastojen ja selvitysten perusteella pietarilaiset ovat selvästi suurin potentiaalinen matkustajaryhmä Kotkan laivaliikennettä ajatellen. Pietarin ja Leningradin alueen noin 6 milj. hengen väestöpohja, parantuvat taloudelliset mahdollisuudet ja matkustushalukkuus Suomeen luovat selkeän matkustajapotentiaalin. Pietarilaisista 80 % ei ole koskaan käynyt Suomessa ja myös jo Suomessa käyneet ovat halukkaita tulemaan uudelleen.

Pietarin liikennettä ajatellen Kotkan sataman ”takamaan” matkustajapotentiaali jää suhteellisen pieneksi. Kymenlaakson asukas pohja on noin 180 000 henkeä. Pohjois-Kymenlaaksosta ja muualta Itä-Suomesta maantie- ja junayhteydet Pietariin ovat suurempia ja nopeampia Kotkan kautta kiertämiseen verrattuna. Tällöin laivaliikenteen pitäisi suurelta osin perustua laivalla tai risteilyllä olon houkuttelevuuteen, mikä vaatii laivalta tasokkuutta.

Aikataulut pitäisi suunnitella enemmän pietarilaisten kuin kotkalaisten matkustajien lähtökohdista. Merkittävä kysymys on, miten saadaan venäläiset matkustajat jäämään Kotkaan Helsingin sijaan. Haastattelujen perusteella olisi tärkeää saada rah tia tukemaan liikenteen kannattavuutta.

Matkustajamäärän kasvuennusteet perustuvat vahvasti venäläisten matkustamisen kasvuun. Tähän viittaa rajaliikenteessä 2000-luvulla tapahtunut kehitys, jossa voimakas kasvu perustuu nimenomaan venäläisten lisääntyvään matkustamiseen suomalaisten matkamäärän pysyessä suunnilleen ennallaan. Venäjän suunnalla ennustamiseen liittyy suuria epävarmuustekijöitä ja ennusteiden vaihteluvälit ovat suuria. Mahdollisella EU:n ja Venäjän välisellä viisumivapaudella on hyvin suuri merkitys matkustukseen.

Kotkan ja Viron välillä matkustajapotentiaali jää selvästi Pietarin suuntaa vähäisemmäksi. Tässä suunnassa liikennepotentiaali on enemmän suomalaisten matkustamista Viroon kuin virolaisten Suomeen. Kotkan sataman ”takamaana” voidaan tällöin pitää lähes koko Itä-Suomen 900 000 hengen asukasmäärää. Trik-kyselyn perusteella matkustushalukkuutta tälle reitille löytyy. Ongelmana on matkustushalukkuuden realisoituminen todelliseksi liikenteeksi. Helsinki - Tallinna välillä laivatarjonta on runsasta sekä edullista ja matkanjärjestäjät ovat rakentaneet syöttöliikenteen Itä-Suomes-takin tälle reitille. Vaikka Itä-Viroa pidetään matkailun kannalta nousevana alueena, rannikolla tai sisämaassakaan ei ole riittävän suuria ja valovoimaisia matkakohteita

Virolaisten matkustaminen Suomeen on paljolti työperäistä ja suuntautuu pääosin Uudellemaalle. Toistaiseksi matkustus Kotkaan tai Kymenlaaksoon on ollut varsin vähäistä. Itä-Viron asukasluku jäänee alle puoleen miljoonaan ja syöttöliikenteen luominen Kundaan on hankalaa. Kaiken kaikkiaan virolaismatkustajien saaminen reitille näyttää vaikealta ja liikenne pitäisi perustaa lähinnä suomalaisliikenteen varaan. Tällä reitillä rahdin saaminen matkustajaliikennettä tukemaan näyttää tärkeältä.

3 RAHTIPOTENTIAALI

Tässä selvityksessä rahtipotentiaalia arvioidaan tilastojen ja Trik-hankkeessa tehdyn rahtipotentiaalikyselyn kautta. Myös Pietarilainen Aluekehityksen ja liikenneinfrastruktuurin tutkimus- ja insinöörilaitos NIPI TRTI on koonnut osana aiemmin toteutettua Stop&Go -projektia selvityksen Leningradin alueen satamien hallintomenettelyistä sekä laivaliikenteen lupakäytännöistä. Seuraavat aineistot ovat koostettu kaikista edellä mainituista lähteistä sekä lukuisista muista erikseen mainittavista lähteistä.

Varustamot tekevät omia markkinaselvityksiään ja tarkkoja laskelmia uusien reittien potentiaaleista ja kannattavuudesta. Uusien yhteyksien avaamisessa matkustaja- ja rahtiliikenne kulkevat rinta rinnan. Liikennöinnin kannattavuus edellyttää yleensä kumpaakin liikennemuotoa. Käytettävän aluksen on oltava myös yhteysvälille soveltuva. Mikäli yhteysvälillä ei kulje lainkaan tai hyvin vähän rahtia, tulee myös aluksen olla sellainen, missä rahtitilaa ei juuri ole, jolloin yhteysväli voi menestyä rahdin puutteesta huolimatta.

Uudella kuljetusreitillä pitää olla luonnollinen maantieteeseen ja markkinoihin perustuva tavaravirta. Uuden yhteyden kuljetuskysynnän ja kannattavuuden edellytyksenä on riittävän hyvä palvelutaso ja hintakilpailukyky. Kuljetuksen uudella reitillä pitäisi tuottaa jotain lisäarvoa verrattuna ole-massa olevaan kuljetusreittiin; pitää olla halvempi, nopeampi tai selkeästi ympäristöystävällisempi.

3.1 Kohdesatamat

Tässä osiossa käsitellään TriK-hankkeen Kundan ja Kronstadtin satamien tietoja kuten satamamaksut, volyymeja, minkälaista rahtia satamiin saapuu ja satamien valmiutta matkustajaliikenteen aloittamiseen. Lisäksi lukuun kuuluu lyhyt katsaus Kundan ja Kronstadtin lähisatamiin.

3.1.1 Kunda ja Viron satamat

Sillamäen satama - EU:n itäisin satama 25km päässä Venäjästä on yksityisomistuksessa ja siellä on vapaa alue. Alue on laajuudeltaan 750 ha ja se sijaitsee Sillamäen takamailla. Alueella eivät päde tullit, valmistevero tai arvonlisävero tavaroihin, jotka on merkitty transitoksi ja varastoidaan alueella

kolme vuotta. Satamassa pystytään käsittelemään öljytuotteita, kuivalastia ja kontteja. Sataman syväys on 16,5 m ja siellä pystytään palvelemaan suurimpia aluksia, jotka pääsevät Tanskan salmien läpi. Vuonna 2011 sataman kautta kulki 4,9 miljoonaa tonnia (MT) rahtia. (Estonian Ministry of Foreign Affairs & Port of Sillamäe)

Tallinnan satamat - Koostuu viidestä satamasta, jotka ovat Muuga, Vanha kaupunki, Paldiski, Paljassaare ja Saaremaa. Muugan, Paldiskin ja Paljassaaren satamat keskittyvät rahdin käsittelyyn ja Vanhan kaupungin sekä Saaremaan satamat keskittyvät matkustajaliikenteeseen. (Port of Tallin a.)

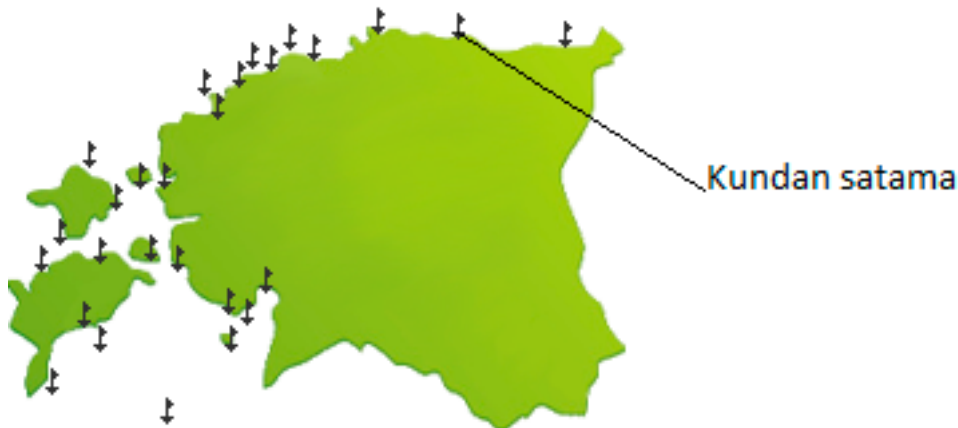
Muugan satamassa on kuusi nestebulkkiterminalia, 2 monitoimiterminalia, kontti- ja roro-terminalia, jyväterminalia, terästerminalia ja hiiliterminalia. Satama on 524,2 hehtaarin kokoinen ja sataman vesialue 752 hehtaaria. Satamassa on 29 laituripaikkaa joiden yhteispituus on 6,4 km ja syväys satamassa on suurimmillaan 18 m. Satamaan saapuva laiva voi olla enintään 300m pitkä ja 48m leveä. (Port of Tallinn a. & b.)

Vanhan kaupungin satama on 52,9 hehtaaria ja vesialue 75,9 ha. Laituripaikkoja satamassa on 23 ja yhteispituus n 4,2 km. Maksimi syväys satamassa on 10,7 m ja laivan maksimi pituus 320 m ja leveys 40 m. Satama keskittyy matkustajaliikenteeseen ja sijaitsee lähellä Tallinnan keskustaa. (Port of Tallinn a. & b.)

Paljassaaren satama on 43,6 hehtaarin kokoinen ja vesialue 33,5 ha. Satamassa on 11 laituripaikkaa ja niiden yhteispituus on 1,8 km. Sataman syväys on 9 m ja aluksen maksimipituus 190 m ja leveys 30 m. Paljassaaren satama keskittyy sekalaisen rahdin, hiili- ja öljytuotteiden sekä puun käsittelyyn. (Port of Tallin a. & b.)

Paldiskin eteläsataman alue on 141,1 hehtaaria ja vesialue 134,7 hehtaaria. Satamassa on 10 laivapaikkaa ja niiden yhteispituus on 1,8 km. Sataman maksimisyväys on 13,5 m ja satamaan saapuva alus voi suurimmillaan olla 230 m pitkä ja 35 m leveä. Sataman ydintoimintoja on Viron vienti-, tuonti- ja transitorahdin käsittely. Satama sijaitsee 45 km Tallinnasta länteen. (Port of Tallin a. & b.)

Saaremaan sataman alue on 13,6 hehtaaria ja vesialue 44,3 hehtaaria. Satamassa on 3 laivapaikkaa ja niiden yhteispituus on 445 m. Sataman syväys on 10 m ja satamaan saapuva alus voi suurimmillaan olla 200 m pitkä ja 30 m leveä. Satamassa on 2 laivapaikkaa risteilyaluksille ja yksi laivapaikka apualukselle. Sataman toiminnot keskittyvät matkustajaliikenteeseen. Tallinnan satamien yhteinen rahtiliikenne vuonna 2012 oli 29,5 miljoonaa tonnia. (Port of Tallin a. & b.)



Kuva 45. Viron satamat ja Kundan sijainti. (Estonian ports association)

Yllä olevasta kuvasta 45 nähdään Viron satamat. Selvityksen osalta satamatarkastelu keskittyy Kundan satamaan.

Kunda

Kundan satama on AS Nordic Kunda Tsementin omistuksessa. Kundan sataman historia ulottuu vuoteen 1805, mutta nykyinen satama otettiin käyttöön 1994. Satama on alueensa tärkein tuontisatama ja sinne saapuu vuosittain arviolta 600 laivaa ja 1,5 miljoonaa tonnia erilaisia tavaroita.

Kundan satamassa käsitellään pääosin metsäteollisuuden tuotteita, kuten tukkeja, sellua, puuhaketta ja pellettejä, sekä Kundan teollisuuden tarvitsemia tavaroita. Satamassa on myös kuivatavaroiden käsittelyn lisäksi nykyaikainen nesteterminaali. Satama ei ole tällä hetkellä rakenteeltaan kykenevä toimimaan matkustajaliikennöintiin ja vaatisi suuria investointeja, jotta liikennöinti pystyttäisiin toteuttamaan. Sataman syvyys on riittävä matkustajalaivojen vastaanottoon, mutta laivapaikkojen vähäisyys ja terminaalin puuttuminen sekä muut toimivan matkustajasataman ominaisuudet puuttuvat. Parkkialueiden puuttuminen ei haittaisi, jos tarkoituksena olisi jatkaa matkaa Kundaa pidemmälle.

Seuraavissa kappaleissa käydään läpi Kundan satamamaksuja. Kappaleen tarkoituksena on Kundan sataman hintatason tuominen esille tämän selvityksen yhtenä osa-alueena. Laivan saapuessa Kundan satamaan laivan omistaja on velvollinen ilmoittamaan aluksesta perustiedot satamamestarin toimistoon laivan kapteenin tai agentin kautta. Näihin perustietoihin kuuluu laivan bruttovetoisuus, laivan pituus, leveys keskiosasta mitattuna ja laivan syväys. (Kunda Nordic Heidelberg cement .2013. Port rules.)

Satamamaksut

Lastaamisen/purkamisen, miehistön vaihdon tai matkustajien päästäminen kyydistä tai kyytiin ottamisen tapahtuessa redillä ei tarvitse maksaa satamamaksuja vaan redimaksut.

Kundan satamaan saapuvien laivojen maksut ovat seuraavat: pakollisiin maksuihin kuuluvat kana-
vamaksu, kiinnitysmaksu, laituripaikkamaksu, jätemaksu, luotsausmaksu, majakka- ja navigointi-
maksu, redimaksu, hinausmaksu, vetoisuusmaksu ja muut maksut, kuten sähkö- tai internetmaksu.
(Kunda Nordic Heidelberg cement .2013. Portrules)

Edellä mainitut maksut muodostuvat seuraavasti: Vetoisuusmaksut jokaisesta laivasta, joka saapuu
satamaan, muodostuvat laivojen bruttovetoisuudesta (Gross tonnage=GT) ja maksu on 0,36 € x
GT-yksikkö. Jos laiva purkaa ja lastaa tavaraa samanaikaisesti, vetoisuusmaksuihin lisätään 25 pro-
senttia. (Kunda Nordic Heidelberg cement .2013. Portrules)

Laituripaikkamaksut jokaiselta satamaan saapuvalta laivalta muodostuvat siitä, kuinka kauan laiva
on satamassa ja bruttovetoisuudesta. Maksu on $0,20 \text{ €} \times \text{GT} / 24\text{h}$. Jos laiva ei ole valmis purkuun/
lastaukseen tai edellä mainitut toiminnot on jouduttu lopettamaan esimerkiksi laivan teknisen vian
takia, alkuperäiseen laivapaikkamaksuun lisätään seisonta-aikamaksu.

Seisonta-aikamaksu koostuu purku/lastaus kaluston käytöstä, laivapaikan käytöstä ja odotusajasta.
Maksu on 25,55 € tunnilta. Jos laiva pysyy laivapaikalla lastauksen/purkamisen jälkeen ja syy on pe-
räisin laivasta, tavarantoimittajasta tai vastaanottajasta ja näin ollen hidastaa sataman toimintaa, niin
otetaan käyttöön seuraava maksu. Maksu on 12 € yhdestä laivapaikan kanssa lineaariselta metriltä
laivan pituudesta / 24h.

Vapaan laivapaikan käyttömaksu, joka on tilattu etukäteen ja käyttö ei liity lastaukseen/purkuun
vaan esimerkiksi miehistön vaihtoon, laivan jätteen poistoon tai korjaukseen muodostuu seuraa-
vasti. $0,10 \text{ €} \times \text{GT} / 24\text{h}$. Yksirunkoisille tankkereille jotka lastaavat/purkavat nestemäistä lastia,
laivapaikka maksut ovat 12 % suuremmat. Jos laiva pysyy laivapaikalla syistä, joihin ei pysty vaikut-
tamaan, kuten meriliikenne on pysäytettynä huonon sään takia tai lastaus/purkaminen ei onnistu
sataman työjärjestöjen takia, laivapaikkamaksua ei peritä odotusajalta.

Jos laivan odotusajoista aiheutuu viivästymisiä laivoille, jotka odottavat pääsyä samalle laivapaikalle,
tulisi laivan vaihtaa vapaana olevalle paikalle tai siirtyä redille satamahallinnon pyynnöstä ja maksaa
tarvittavista palveluista aiheutuvat hinaus, ohjaus ja kiinnityskustannukset. Jos laivapaikka ei vapau-
du ripeästi täytyy laivanomistajan maksaa laivapaikan vapautumista odottavalle laivalle viivästymi-
sestä aiheutuvat kustannukset.

Kanavamaksu maksetaan kerran ja sen maksaa jokainen satamaan kutsuva laiva. Maksu lasketaan
laivan bruttovetoisuuden mukaan $0,32 \text{ €} \times \text{GT-yksikkö}$.

Ankkurointimaksut langetetaan laivoille ankkurointioperaatioista ja näihin operaatioihin luetaan
laivan kuljettaminen laivapaikalle kiinnittäessä ja paikalta lähdetessä. Kun laiva siirretään laiva-
paikalta toiselle tai kun laiva siirretään redille ja sieltä takaisin laivapaikalle. Ankkurointimaksui-
hin lisätään 25 %, jos vähintään yksi laivan kuljetus tapahtuu kello 20:00-8:00 välisenä aikana
tai viikonloppuisin lauantaina tai sunnuntaina. Maksuihin lisätään 50 % jos kuljetus tapahtuu
kansallisina tai yleisinä vapaapäivinä. (Taulukko 10)

Laivanomistaja maksaa laivan siirtämisen ankkurointimaksun, kun laiva käännetään laivapaikassa,
uudelleen ankkuroidaan tai siirretään redille. Laivanomistaja toimii maksajana, kun laiva viedään
redille pesua ja puhdistusta varten, tai laivan kääntäminen laivapaikassa, siirtäminen redille tapahtuu
kapteenin käskystä. Muissa tapauksissa maksun hoitaa palvelun tilannut osapuoli. Jos laivan siirtä-

misen hoitaa laivan oma miehistö ja satamamestarin toimisto on hyväksynyt sen, ei siirrosta veloiteta ankkurointimaksua. Laivan siirtäminen toiseen laivapaikkaan ilmoittamatta satamamestarin toimistoon on kielletty. (Kunda Nordic Heidelberg cement .2013. Portrules)

Taulukko 10. Kundan sataman ankkurointimaksut. (Kunda Nordic Heidelberg cement . 2013. Portrules)

Laivan Bruttovetoisuus (GT)	Ankkurointimaksu
1-100	15,34 €
101-300	25,56 €
301-500	40,90 €
501-800	51,13 €
801-1000	92,03 €
1001-1500	100,26 €
1501-2000	112,48 €
2001-2500	122,71 €
2501-3000	127,82 €
3001-3500	135,49 €
3501-4000	140,61 €
4001-5000	143,16 €
5001-6000	153,39 €
6001-8000	204,52 €
8001-10000	255,65 €
10001-12000	306,78 €
12001-15000	383,47 €
15001-20000	460,16 €

Jättemaksu maksetaan kerran ja sen maksaa jokainen satamaan saapuva laiva. Poikkeuksena maksuis-
ta vapautetut sairaita, kuolleita tai turmassa olleita ihmisiä kuljettavat laivat. Jättemaksua ei tarvitse
maksaa myöskään silloin, kun lastaus/purku tapahtuu redillä eikä laivapaikalle mennä ollenkaan.
Jättemaksut menevät laivojen bruttovetoisuuksien mukaan seuraavasti: $0,04 \text{ €} \times \text{GT-yksikkö}$. Jos
jättemaksu ei kata kaikkia laivan tuomien jätteiden kustannuksia, laivanomistaja joutuu maksamaan
yli menevän osan. Jättemaksu kattaa esimerkiksi 12 m^3 öljyvettä konehuoneesta yhdellä kerralla.
(Kunda Nordic Heidelberg cement .2013. Portrules)

Luotsausmaksut maksetaan luotsauspalveluista pakollisella luotsausalueella tai jos laivan kapteeni
pyytää luotsauspalvelun turvallisen merenkulun takaamiseksi. Luotsausmaksua ei tarvitse maksaa,
jos laivanomistaja on vapautettu luotsauspakosta, alus on kelluva sairaala, tutkimusalus, laiva kul-
jettaa sairaita henkilöitä jne. Hinaus muodostelman luotsausmaksuissa otetaan huomioon jokaisen
muodostelmassa olevan laivan bruttovetoisuus. Luotsausmaksut ovat seuraavat: satama-altaan sisällä
tapahtuvasta luotsauksesta veloitetaan 33- 2761 € brutto vetoisuuden mukaan 250 GT – yli 120001
GT.

Satama-altaan ulkopuolella tapahtuvasta luotsauksesta veloitetaan mailien ja bruttovetoisuuden
mukaan: 2,99 – 24,99 mailia maksaa bruttovetoisuudesta riippuen 26- 53 € tai 837-2482 €. Ai-
kaisemmassa hinnassa on mainittu vain bruttovetoisuuksiltaan kevyimmän ja raskaimman aluksen
luotsausmaksu. (Kunda Nordic Heidelberg cement .2013. Portrules)

Navigointimaksun maksavat laivat, jotka käyttävät yleisille vesialueille asennettuja navigointimerkkejä. Navigointimaksu lasketaan kerran 24 tunnissa laivan saapuessa satamaan tai laivan lähtiessä redille. Navigointimaksua ei tarvitse maksaa, jos laiva kuuluu Virolle tai Viron puolustusvoimille tai alus on vapautettu muistakin maksuista aikaisempien kohtien mukaisesti. (Kunda Nordic Heidelberg cement .2013. Portrules)

Redimaksu maksetaan, jos laiva lastaa, purkaa, ottaa matkustajia kyytiin tai päästää matkustajia pois redillä. Redimaksut muodostuvat laivan bruttovetoisuuden mukaan seuraavasti $0,10 \text{ €} \times \text{GT} / 24\text{h}$. (Kunda Nordic Heidelberg cement .2013. Portrules)

Hinausmaksut maksetaan hinauspalveluiden käytöstä ja niiden hinta muodostuu käytetyn ajan mukaan. Hinauspalvelun maksaa palvelun tilannut osapuoli. Kesäoloissa palvelun hinta on 255,65 €/h ja talvioloissa hinta on 319,56 €/h. Palvelun hintaa laskettaessa aika pyöristetään 0,5 tuntiin. Alle 30 minuuttia on 0,5 tuntia ja yli 30 minuuttia lasketaan tunniksi. Hinauspalvelun maksuihin lisätään 25 %, jos laivan hinaus tapahtuu kello 20:00-8:00 välisenä aikana tai viikonloppuisin. Maksuihin lisätään 50 % jos hinaus tapahtuu kansallisina tai yleisinä vapaapäivinä. Hinauspalvelu pitää tilata 1,5 tuntia ennen työn alkamista ja määriteltävä 30 minuuttia ennen työn alkua. Jos hinauspalvelu tilataan ilman aikaisempaa ilmoitusta, niin palvelun maksu tuplataan.

Hinauspalvelun peruminen tai aikataulun muuttamisesta on ilmoitettava hinauslaivan kapteenille vähintään 30 minuuttia ennen aikaisemmin määritettyä aikaa. Jos näin ei tapahdu palvelun tilannut maksaa 191,73 €. Jos palvelun tilannut ei käytä tilattua hinauspalvelua eikä peru sitä niin joudutaan maksamaan 319,56 €. Hinauspalvelun maksuun lisätään 50 %, jos hinattavan aluksen koneet eivät ole toimintakunnossa, kun laivaa ollaan auttamassa redille, kiinnittämässä tai vaihtamassa paikkaa. Jos hinauspalvelu tilataan redille tuomaan tarvikkeita tai miehistönvaihtoa varten, niin hinauspalvelun hinta lasketaan käytetyn ajan mukaan, mutta hinta ei voi ylittää kesä oloissa 511,30 € ja talvioloissa 958,65 €. Sataman vesialueen ulkopuolelle tilatun hinauspalvelun maksu sovitaan osapuolien kesken joka kerta erikseen. (Kunda Nordic Heidelberg cement .2013. Portrules)

3.1.2 Kronstadt ja Venäjän satamat

Venäjällä on monta satamaa Itämerellä. Näitä satamia ovat mm. Ust-Lugan, Primorskin, Kronstadtin, Viipurin, Lomonosovin ja Pietarin satamat. Venäjä pyrkii liikennestrategiansa mukaisesti siirtämään suurimman osan tavaraliikenteestä omiin satamiinsa. Tavoitteen saavuttamiseksi Venäjä investoi voimakkaasti Suomenlahden satamiin. Vysotsk, Primorsk, Pietarin satamat ja Ust-Luga ovat merkittävimpiä Suomen lähialueen satamia, joihin on 2000-luvulla investoitu satoja miljoonia euroja satamatoimintojen kehittämiseen. (Stop&Go, 2011. Loppuraportti)

Suomen ja Venäjän väliset kuljetusvirrat omat huomattavan suuret. Tällä hetkellä uuden laivaliikenteen kilpailukykyyn ei kuitenkaan uskota, sillä venäläiset kuljetusyrietykset tarjoavat tiekuljetuksia huomattavan alhaisilla hinnoilla. Myöskään vastasatamana Kronstadt tai Pietari ei ole tällä hetkellä kaikkein paras. Pietarin satamaa pidetään jäykkänä, kalliina ja hitaana (mm. pitkä tullimuodollisuuksiin kuluva aika).

Yhtenä mahdollisena vaihtoehtona rahtiliikenteelle on noussut esille reitti Kotka - Kronstadt - Pietari. Tällöin osa rahtiliikenteestä käyttäisi Kronstadtia (Moby Dick) tai tulevaisuudessa Bronkan satamaa ja matkustajaliikenne ja Pietarin rahtiliikenne käyttäisi Pietarin satamaa. Kronstadt ei poik-

kea Pietarin reitiltä, joten reitti voisi toimia edellyttäen, että sataman kapasiteetti ja infrastruktuuri olisivat tarkoituksenmukaiset, jotta rahdin purku ja lastaus voitaisiin hoitaa Kronstadtissa nopeasti. Idean yhtenä lähtökohtana on Vaalimaan ja Nuijamaan raja-asemien jonojen ohittaminen meritse. Reitin kilpailukyky edellyttäisi, että rajamuodollisuudet satamissa voidaan hoitaa sujuvasti. Pietarin suurin potentiaali on kuitenkin matkustajaliikenteessä.

Seuraavissa kappaleissa tehdään pieni katsaus Ust-Lugan, Primorskin ja Pietarin ja rakenteilla olevan Bronkan satamiin. Suurin osa tämän luvun tiedoista perustuu pietarilaisen Aluekehityksen ja liikenneinfrastruktuurin tutkimus- ja insinöörilaitoksen (NIPI TRTI) Stop&Go-hankkeelle laatimaan selvitykseen Pietarin ja Leningradin alueen satamien liikenteestä ja ennustetusta kehityksestä vuoteen 2015.

TriK-hankkeen ja tämän selvityksen tarkoituksena on kuitenkin ensisijaisesti Kronstadtin matkailusataman tarkastelu potentiaalisena kohdesatamana. Muut satamatiedot esitetään lähinnä yleisen viitekehityksen rakentamiseksi.

Ust-Lugan satama on monitoimisatama, siellä pystytään käsittelemään kaikkea kuivarahdistä nestemäiseen rahtiin. Sataman syväys on 17m. Tällä hetkellä satamassa on 11 terminaalia, joita ovat mm. hiiliterminaali, universaali rahtiterminaali, rikki-, puu-, kontti- ja öljyterminaalit. Satama ei ole toiminnassa täysin ympärivuotisesti. Kovina talvina, jolloin on paljon jäätä, on 40 päivän tauko jään kanavoimiseksi. Ust-Lugan rahtiliikenne vuonna 2012 oli 46,8 miljoonaa tonnia. (Port of Ust-Luga)

Primorskin satama on öljyn vientisatama. Sataman toiminta keskittyy raakaöljyn ja öljynjalostustuotteiden vientiin. Satamassa pystytään käsittelemään laivoja, jotka täyttävät seuraavat kriteerit, maksimipituus 307 m ja syväys 15 m. Primorskin rahtiliikenne vuonna 2012 oli 74,8 miljoonaa tonnia. (Port of Primorsk)

Pietarin sataman meri alue on 164,6 neliökilometriä ja syväys 11 metriä. Satamassa on 200 laituripaikkaa ja niiden yhteispituus on 31 km. Satama pystyy vastaanottamaan maksimissaan 340 m pitkiä ja leveydeltään 42 m aluksia. Satamassa pystytään Ust-Lugan tavoin käsittelemään monien eri tavararyhmien rahteja. Satamassa on myös matkustajaliikennöintiä kuten Helsinki – Pietari- reitti. Sataman rahtiliikenne vuonna 2012 oli 57,8 miljoonaa tonnia. (Port of St.Petersburg)

Kronstadtin rahtiterminaali Moby Dick on 50 hehtaarin kokoinen satama-alue, joka sijaitsee Litken satama-alueella. Satama on suomalaisomisteisen Container Finance Ltf Oy:n tytäryhtiö Multilinkin omistuksessa ja toimii ympärivuorokautisesti. Terminaalissa on 400 reeferipaikkaa ja konttilaituria 350 metriä. (Moby Dick & Multi Link)

Selvityksen varsinaisena kohteena oleva *Kronstadtin matkailusatama (Fort Konstantin)* toimii tällä hetkellä pienvenesatamana. Satamaan on suunnitteilla uuden laiturin kunnostus ja käyttöönotto, jonne voisi kiinnittyä suurempia matkustaja-aluksia. Maksimisyväys on kuitenkin 7m, ja alue sekä sen infrastruktuuri vaatisi huomattavasti kehittämistä alusliikenteen aloittamiseksi. Paikoitus- tai varastointialueita, terminaaleja ei matkailusatamassa ole. Sataman kehitys on vasta alkuvaiheissa ja satama-alueella sijaitseva Unescon suojelukohteeksi määritelty linnake asettaa myös alueen kehittämislle rajoituksia. Suurempia matkustaja- tai rahtialuksia ajatellen Kronstadtin matkailusataman kehittäminen ei ole näin ollen ensisijaista. Pienvene- ja huviveneilysatamana Kronstadt on kuitenkin toimiva ja sen toiminta kehittynee jatkossa edelleen.



Kuva 46. Kronstadtin satama, laivapaikat ja muut palvelut. Lähde: Saint-Petersburg Border control point 2013.

Kehittämishankkeet Pietarissa

Pietarissa on kaksi hanketta yhdistettyjen rahti- ja matkustajalogistiikkakeskusten rakentamiseksi. Toinen on Kanonerskin saarella ja toinen Bronkassa. Kummastakin on tarkoitus kehittää mm. ro-ro -satamina, joissa myös matkustajaliikenne olisi mahdollista.

Bronkan sataman toteutusta on suunniteltu vuosille 2012 - 15. Kanonerskin saaren osalta rakentamisen alkamisaika on auki rahoituksen epävarmuuden vuoksi. Kummankin hankkeen toteuttamiseen vaikuttaa se, kuinka Pietari toipuu vuosien 2008 - 09 kansainvälisestä talouskriisistä.

Rahti- ja matkustajalogistiikkakeskus Kanonerskin saarelle

Kanonerskin saari sijaitsee Pietarin lounaisosassa Ison sataman eteläpuolella. Tulevan logistiikkakeskuksen sijaintipaikan valintaan vaikuttivat hyvä meriväylien järjestämismahdollisuus, alueen täytömahdollisuudet ja sataman syventämismahdollisuudet, kunnallistekniikan liityntävalmius, logis-

tiikkakeskuksen laajentamismahdollisuudet (terveydellinen suojavyöhyke) sekä mahdollisuus liittyä pääteihin - Zapadny skorostnoi diametr ja Kehätie.

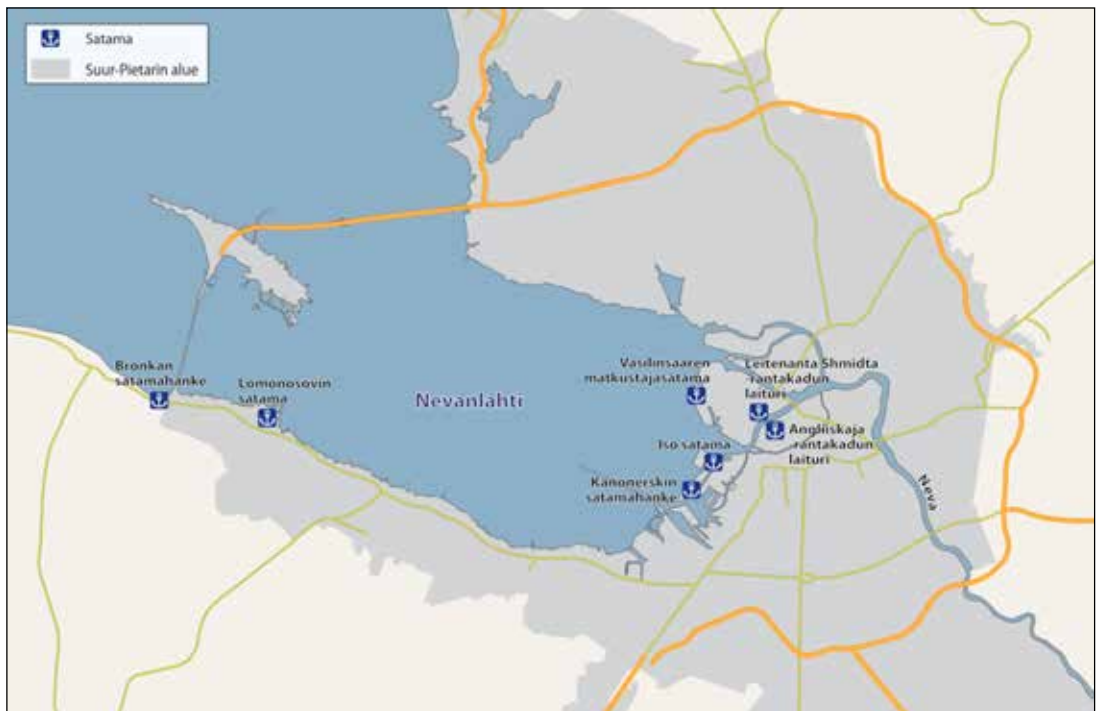
Logistiikkakeskuksessa on tarkoitus ottaa vastaa henkilö- ja kuorma-autoja sekä tehdä rahti- ja konttilaivojen käsittelyä ja uudelleenlastausta. Keskukseen on tarkoitus tehdä maahantuloterminaalit ja -varastot. Satama-alueella on kaikkiaan 95 hehtaaria. Laitureiden kokonaispituudeksi suunnitellaan 2 100 m.

Bronka sijaitsee Suomenlahden etelärannalla välittömästi Kronstadtista tulevan patotien länsipuolella. Matkaa Pietarin keskustaan on noin 40 km.

Bronkan satamasta on tarkoitus tehdä erityisesti ro-ro -laivojen ja konttilaivojen satama, jossa on näihin liittyvät logistiikkakeskuspalvelut. Satama soveltuu myös matkustajalaivojen rahdin käsitte-lyyn.

Satama on tarkoitus rakentaa kolmessa vaiheessa vuosina 2013 - 22. Vuonna 2013 valmistuvan ensimmäisen vaiheen laituripituus on 1 600 m ja lopputilanteessa 3 600 m. Satama-alueella on kaikkiaan 310 hehtaaria.

Ensimmäisessä vaiheessa satamassa ennustetaan käyvän 1 300 laivaa vuodessa ja rahtia ennustetaan käsiteltävän 17,1 milj. tonnia vuodessa. Kontteja aiotaan käsitellä 1 700 000 TEU vuodessa.



Kuva 47. Pietarin nykyiset satamat ja satamahankkeet. Patotiellä Kronstadt.

Pietarin matkustajasatamat

Risteilyalukset käyttivät ennen vuotta 2008 erittäin kapeita Neva-joen laitureita Angliiskaja rantakadulla ja Leitenanta Shmidta rantakadulla. Linjalaivojen matkustajalaiturit ovat väliaikaisia rakennelmia, joita käytetään jatkuvasti. Matkustajaterminaaleja voivat käyttää ainoastaan linjalaivojen matkustajat viisumivapailla yhden - kahden päivän vierailuilla. Näillä laitureilla ei ole autojen laivaanajomahdollisuutta eikä myöskään rahtia voida kuljettaa näiden laitureiden kautta.

Pietarin meriasema on otettu käyttöön v. 1982. Laitureita on viisi yhteispituudeltaan 720 m. Kahdella laiturilla on autojen laivaanajomahdollisuus. Laivojen enimmäispituus on 200 m ja enimmäisyväys 9 m. Helsinki - Pietari -reitin ”Princess Maria” ja Pietari - Kaliningrad -reitin ”Georg Ots” käyttävät meriasemaa. Meriasemalla voidaan hoitaa rajamuodollisuudet.

Vasilinsaaren matkustajasataman rakentamisesta päätettiin v. 2004 ja ensimmäiset laivat pääsivät käyttämään Pietarin matkustajasatamaksi ristittyä satamaa syyskuussa 2008. Uusi matkustajasatama vastaa kansainvälisiä vaatimuksia. Morskoi fasad -sataman toinen ja kolmas vaihe on otettu käyttöön kesällä 2010. Käytössä on seitsemän laituria, joiden kapasiteetti on 12 000 matkustajaa päivässä.

Satamassa voivat ankkuroida pituudeltaan 311 m ja syvyykseltään 9 m kokoiset laivat. Sataman uusien tulokanavien pituus on 10 km ja syvyys 11 m. Kaikilla laitureilla on autojen laivaanajomahdollisuus.

Sataman varustukseen kuuluvat tulli- ja rajavartio-osastot, duty free -myymälät, maanpäälliset auto-paikat jne. Suunnitelmien mukaan sataman kautta rakennetaan Pietarin kehätie (Zapadny skorostnoi diametr), jolloin matka Pulkovon kansainväliseltä lentokentältä satamaan kestää 20 minuuttia. Alueelle rakennetaan jokisatama, josta jokilaitavat voivat kuljettaa matkailijoita eri puolille Pietaria kanavia ja jokia pitkin.

Satamahallinto Venäjällä

Tietoja Venäjän satamien hallinnollisista asioista sekä satamamaksuista on ollut hankalasti saatavilla. Seuraavat tiedot perustuvat vuonna 2011 tehtyyn Stop&Go-projektin yhteenvetoraporttiin. Projektin oli hallinnoinut Kotkan satama Oy, nykyinen HaminaKotka satama Oy ja projekti osarahoitettiin Viking Linen, Steveco Oy:n ja Pietarilaisen yhteistyökumppanin aluekehityksen ja liikenneinfrastruktuurin tutkimus- ja insinöörilaitos NIPI TRTI toimesta. Yhteenvetoraportin on koontanut Ramboll Finland Oy. Seuraavissa kappaleissa on referoitu raportin Hallinto- ja lupakäytännöt Venäjän laivaliikenteessä -osiota. NIPI TRTI on koontanut kyseiset tiedot Stop&Go-projektin liikennöintiselvitystä varten. On mahdollista, että tietoihin Venäjän sataman toiminnasta on tullut muutoksia kahden vuoden aikana. Venäjän satamien käsittelyssä ei päästä samanlaisiin yksityiskohtiin maksujen osalta kuin Haminakotkan ja Kundan satamaosioissa.

Venäjän merisatamissa voidaan periä seuraavia satamamaksuja: laiva-, väylä-, jäänmurto-, luotsaus-, majakka-, navigointi-, laiturij- ja ekologimaksut. Maksujen periminen perustuu Venäjän hallituksen määräykseen 23.4.2008 ja jokaiselle satamalle määrätään omat satamamaksut. Venäjän merisatamalin mukaan satamamaksujen suuruuden ja käyttösäännöt vahvistaa Federatiivinen tariffipalvelu FST. Raportin mukaan laivamaksun perii satamahallitus (AMP). Kaikki muut maksut perii FGU ”Rosmoport”. Mikäli luotsauspalveluja tuottavat ei-valtiolliset organisaatiot, nämä perivät luotsausmaksut.

Rajanylityspaikoilla tehtävä henkilöiden, kuljetusvälineiden, tavaroiden (rahdin) ja eläinten raja-
valvonta perustuu Venäjän hallituksen määräämiin tarkastussääntöihin. Raportissa tarkennetaan,
että edellä mainituissa tarkastuksissa noudatetaan ”yhden luukun” periaatetta, mikä tarkoittaa, että
matkustaja tai kuljettaja esittää tulliviranomaiselle kaikki tarvittavat asiakirjat. Tämän jälkeen tullin
toimittaa asiakirjat asianomaisille tarkastuselimille, jotka tarkastuksen tehtyään ilmoittavat tullivi-
ranomaisille kuljetusvälineiden, rahdin, tavaroiden tai eläinten pääsylvasta rajan yli tai tarvittavien
tarkastusten suorittamisesta. Tiedonvaihto hoidetaan raportin mukaan tullin ja muiden viranomais-
ten kesken käyttäen elektronista tiedonsiirtoa ja käsittelyä.

Rajanylityspaikkoja on tarjolla vain kansainväliselle meriliikenteelle avatuissa satamissa. Ve-
näjänsä liittovaltion hallitus päättää, mitkä satamat ovat avoinna ulkomaalaisille aluksille ja lu-
ettelot näistä satamista julkaistaan merenkulkijan tiedoksiannossa. Tullauksessa noudatetaan
kansainvälisen tulliliiton hyväksymiä periaatteita.

Kotka Sailingin Veijo Salmelan mukaan Kronstadtin sataman satamamaksut ovat lähellä Suo-
men hintatasoa.

Matkustajia ja matkatavaroiden kuljetusta meriliikenteessä säädellään raportin mukaan kan-
sainvälisillä ja kansallisilla säännöksillä. Kansainvälisissä kuljetuksissa toimivat kansain-
väliset sopimukset ja yleissopimukset, kuten v. 1974 hyväksyty Ateenan yleissopimus mat-
kustajien ja matkatavaroiden merikuljetuksista. Neuvostoliitto liittyi tähän yleissopimukseen
v. 1983 ja Venäjä on tältä pohjalta mukana sopimuksessa.

Stop&Go-loppuraportin mukaan Venäjän kaupallisen meriliikenteen lakikokoelma sisältää
säädökset meriliikenteessä ja satamassa noudatettavista matkustajan oikeuksista ja velvolli-
suuksista, matkustajapalveluista sekä toimista ristiriita- tai reklamaatiotilanteissa.

Rahtiliikennettä koskevat säädökset

Edelleen Stop&Go -projektin loppuraporttiin viitaten, Venäjällä meriliikenteen rahteja ja kulje-
tuksia säädellään lukuisilla edellä mainittuun meriliikenteen lakikokoelmaan kuuluvilla säännöksil-
lä, Merisatamain säännöksillä sekä muilla asetuksilla ja määräyksillä. Satamissa käytettävistä sata-
ma- ja palvelumaksuista on raportin mukaan omat säännöksensä.

Laivojen yleiset kulku- ja ankkurointiohjeet merisatamissa on vahvistettu Venäjän liikenneministe-
riön määräyksellä vuonna 2009. Nämä sisältävät raportin mukaan säännöt, jotka koskevat laivojen
liikennettä ja laivojen liikenteen ohjausta merisatamissa ja niiden lähialueilla sääntöihin sisältyvät
myös laivaliikenteen ohjausjärjestelmien toimialueet, laivojen merisatamiin tuloa ja lähtöä koskevat
ohjeet, ohjeet laivojen ankkuroinnista satamissa ja niiden lähialueilla, turvallisuusohjeet satamissa,
jäänmurtoa ja luotsausta koskevat ohjeet sekä runsaasti muita ohjeita. Raportissa sanotaan, että
yleisten säännösten perusteella jokaiselle merisatamalle on laadittu omat ohjeensa. Myös eri tavara-
ja rahtilajeille on laadittu omat kuljetus- ja turvallisuusmääräyksensä. Vaarallisten aineiden kuljetuk-
selle on raportin mukaan omat ohjeet.

Matkustajalaivaliikenteen käynnistämiseen ja hoitamiseen tarvittavat luvat Venäjällä

Ulkomaisiin laivayrityksiin, jotka kuljettavat matkustajia tai rahtia Venäjän ulkomaisille laivoille avoimiin satamiin, sovelletaan mm. seuraavia kansainvälisen oikeuden normeja. Yleissopimus kansainvälisen meriliikenteen helpottamiseksi (FAL), kansainvälinen merikoodeksi vaarallisten rahtien osalta (IMDG CODE), yleissopimus Itämeren miljööön suojelemisesta, kansainvälinen yleissopimus rahtien rajatarkastuksen suorittamisen yhteensovittamisesta (solmittu Genevessä 21.10.1982), merikuljetuksia koskevat maiden kahdenkeskeiset sopimukset. (Stop&Go –hankkeen loppuraportti, 2011)

Raportissa tarkennetaan, että Suomen ja Venäjän välisiä kahdenkeskeisiä sopimuksia ovat ”Sopimus merilaivaliikenteestä” (allekirjoitettu Moskovassa 3.4.1974) ja ”Sopimus matkustajalaivaliikenteestä Saimaan kanavan vuokra-alueella Viipuriin saakka tai läpikulusta avoimelle merialueelle”.

Linjalaivaliikenteellä tarkoitetaan säännöllisen aikataulun mukaisesti tapahtuvaa erilaisille matkustajille ja rahdinkuljettajille avointa ja yhtenäisin tariffein toteutettua liikennettä (merilinja). Merilinjoja voivat avata venäläiset tai ulkomaiset laivayritykset sekä myös venäläiset ja ulkomaiset laivayritykset yhdessä asiaa koskevan sopimuksen perusteella.

Merilinjojen rekisteröintiä hoitaa Rosmorretsflot. Raportissa todetaan, että hakijan on esitettävä merilinjan reitillä olevalle venäläisen merisataman hallinnolle seuraavat asiakirjat, hakemus, aikataulu, merilinjan laivoja satamassa palvelevan ahtausyrityksen kanssa tehty sopimus, time-charter tai muiden asiakirjojen ote, joka kuvaa laivan operoinnin ilmoitetulla ajanjaksolla, sopimus yhteisen linjan avaamisesta, mikäli merilinja avataan yhteisvoimin venäläisen ja ulkomaisen laivayrityksen kesken. Merisataman hallinto käsittelee asian ja toimittaa asiakirjat Rosmorretsflotiin, joka tekee päätöksen asiasta. Merilinjan rekisteröinti voidaan kieltää, mikäli merilinja ei vastaa laivaliikenteen edellytyksiä tai merilinjan rekisteröintiä varten esitettyjen asiakirjojen tiedot eivät ole täydellisiä tai oikeellisia.

Merilinjaa liikennöivän laivan saapuessa satamaan voivat viranomaiset vaatia enintään ”Kansainvälisen meriliikenteen helpottamiseksi tehdyn yleissopimuksen” (FAL) mukaiset asiakirjat, joihin kuuluu yleisselvitys, rahtiselvitys, laivan tarvetavaraselvitys, laivamiehistön henkilöluettelo, laivamiehistön omien tavaroiden selvitykset, matkustajaluettelo ja merisaniteetti-ilmoitus. Mikäli ulkomainen laivayritys suunnittelee matkustajien tai rahdin kuljettamista venäläisten satamien välillä, sen on hankittava Lisenssilain mukainen lupakirja kuljetuksen harjoittamiseen.

Venäjälle laivalinjaa käynnistettäessä on tarpeen selvittää myös rajanylityspaikan toiminta sekä matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin tarkastus satamassa. Laivalinjaa varten saattaa olla tarpeen tehdä rajanylityspaikan saneeraus vastaamaan muuttuneita matkustaja- tai rahtimääriä. Raportissa tarkennetaan, että saneeraus saattaa sisältää olemassa olevien rakennusten käyttömuutoksia, raja-, tulli- tai muita tarkastuksia varten välttämättömiä uusia rakennuksia sekä ylityspaikan kapasiteetin lisäämiseen tähtääviä toimenpiteitä. Esitys rajanylityspaikan saneerauksesta tehdään Rosgranitsa-viirastolle. Hakemukseen liitetään seuraavat asiakirjat, perustelu ylityspaikan saneerauksen tarkoituksemukaisuudesta, tietoja suunnitelluista liikennemääristä ja liikenteen käynnistämisaikakohdasta, tietoja ylityspaikan toimintojen järjestämisestä saneerauksen aikana, kustannusarvio Venäjän valtiolle koituvista kustannuksista.

3.1.3 Kotka

HaminaKotka Satama Oy on Suomen suurin yleis-, vienti-, kontti- ja transitosatama. Sataman osakkeet ovat kokonaan Haminan ja Kotkan kaupunkien omistuksessa. HaminaKotka-satama Oy taas omistaa Kotkan Satamatalot Oy:n osakkeet 100 prosenttisesti, joka vuokraa varasto-, toimisto- ja kenttätiloja sataman alueella. Satama-alueen koko on 1100 hehtaaria ja siellä toimii 10 satama-operaattoria ja 170 yritystä sekä Itämeren tehokkaimpiin kuuluva konttiterminali ja nestemäisten aineiden varastointi- ja käsittelypalveluihin erikoistunut nestesatama. Vuonna 2012 HaminaKotka sataman satamaliikenne oli 14,5 miljoonaa tonnia ja kauttakulku liikenne 4,3 miljoonaa tonnia. (HaminaKotka a, d)

Seuraavassa kuvassa 48 nähdään HaminaKotka-sataman satama-alueet.



Kuva 48. HaminaKotka sataman alueet (HaminaKotka c)

HaminaKotka-satama Oy:llä on 6 satama-alueita. Hallan satamanosa toimii kuivalastisatamana, Haminan satamanosan toimintoihin sisältyy roro-, kontti-, bulk-, kuivalasti- ja nesteterminalit. Hietasen satamanosan toiminnot jakautuvat, eteläinen osa toimii kuivalastisatamana ja muuten Hietasen satama toimii roro- ja autotuontisatamana. Jämskän satamanosa on kuivalastisatama, Kantasatamassa toimii kuivalasti- ja matkustajasatama. Mussalon sataman toimintoihin sisältyy kontti-, bulk- ja nesteterminalit. Sunilan satama toimii puunjalostusteollisuuden tuonti- ja vientisatamana. (HaminaKotka b)

HaminaKotka-sataman tarkemmat luvut ovat maa-alueita 1100 ha, 1400 ha merialuetta, syväys 15,3, laitureita 8,6 km, laivapaikkoja 75, varastotiloja 1,1 milj. m², säiliökapasiteetti 800 000 m³ ja raiteita 80 km. (HaminaKotka d)

Kotkan satamamaksut:

HaminaKotkan hinnastossa mainitut maksut ovat ilman arvonlisäveroa. Kaikkiin maksuihin lisätään voimassa olevan lainsäädännön mukainen arvonlisävero, jos myynti on lain mukaan verollista. HaminaKotka Satama Oy voi liiketaloudellisesti merkittävien syiden perusteella soveltaa voimassa olevaan hinnastoon nähden poikkeavia hintoja. HaminaKotka Satama Oy perii 10 %:lla korotettua talvitariiffia 1.1. – 31.3.2013 ja 15.12. – 31.12.2013. Talvitariiffi koskee tavaramaksua, alusmaksua sekä alusten kiinnitys- ja irrotusmaksua. HaminaKotkan sataman kautta tuodusta tai viedystä tavarasta veloitetaan tavaramaksua seuraavasti. (HaminaKotka f)

Kaikki sataman kautta kuljetetut tavarat, joilla ei ole erikseen mainittua yksikköhintaa 2,38 EUR/ tonni, Kuiva joukkotavara (paitsi metalliromu) 1,08 EUR/ tonni, epäjalot metallit, rauta, teräs (ei teokset) 1,62 EUR/ tonni, puutavara 0,50/ m³ EUR/ tonni, selluloosa, rakennuslevyt 1,30 EUR/ tonni, paperi, paperituotteet, pahvi 1,33 EUR/ tonni, nestemäinen irtotavara säiliöalukses- sa kuljetettuna, muut kemianteollisuuden tuotteet, 1,83 EUR/ tonni, öljytuotteet, metanoli (CN 29.05.11.00) 1,24 EUR/ tonni, maaöljykaasut 1,38 EUR/ tonni. (HaminaKotka f)

Lastissa olevat kontit, kuorma-autot ja irtoperävaunut yksikön painosta riippumatta 44,85 EUR/ kpl.

Lastissa olevien veneiden hinnoittelu on seuraava.

0 - 5 000 kg 73,90 EUR/ kpl
5 000 - 20 000 kg 147,80 EUR/ kpl
yli 20 000 kg 221,70 EUR/ kpl

Mikäli veneen säilytys satama-alueella on yli 30 päivää, veloitetaan yksikköhinta kaksinkertaisena aina 30 päivän välein.

Henkilöautojen ja muiden ajoneuvojen hinnoittelu on seuraava.

Henkilöautot (CN 87.03) 5,60 EUR/kpl
Muut ajoneuvot (ei työkoneet) - 5000 kg 11,20 EUR/kpl
Muut ajoneuvot (ei työkoneet) yli 5000 kg 14,14 EUR/kpl

Maksu on aina vähintään 12,00 €

Yleisiä ehtoja:

Tavaramaksu on suoritettava tämän hinnaston maksutaulukon mukaisesti HaminaKotka-sataman kautta vesitse tuodusta tai viedystä tavarasta. Maksun on velvollinen suorittamaan se, joka on ilmoittanut tavarantoimittajan tulliselvitystä varten, tavarantoimittajan haltija, aluksen asiamies tai varustamo tai tavarantoimittajan kuljetuksen aikana vastaava, jollei toisin ole erikseen sovittu. Se, joka on velvollinen suorittamaan tavaramaksun, on myös velvollinen antamaan HaminaKotka Satama Oy:lle tarvittavat veloitustiedot. Terminaali-ilmoituksen antaja vastaa tavaramaksun maksutietojen oikeellisuudesta. Virheellisestä ilmoituksesta veloitetaan terminaali-ilmoituksen antajalta ylimääräisinä laskutusku- luina 12,00 euroa. Tavaramaksu lasketaan tavarantoimittajan bruttopainon perusteella, jollei hinnastossa ole toisin mainittu Jos kauttakulkiikenteessä vientiin menevä, nestemäinen tai kuiva irtotavara saapuu

aluksella, veloitetaan saapuessa hinnaston mukainen maksu ja lähtiessä puolet hinnaston mukaisesta tavaramaksusta, mikäli ahtausoperaattori on yksi ja sama yhtiö. (HaminaKotka f)

Tavaramaksusta ovat vapaat seuraavat tavarat:

- matkustajien matkatavarat
- kontit, lavat ja muut kuljetusalustat, jotka on tarkoitettu kuljetuksen apuvälineiksi ja jotka eivät ole itsenäisiä kauppatavaroita
- pyyntialuksilla tuodut kalat ja muu saalis sekä niistä aluksella valmistetut tuotteet
- telakkateollisuuden rannikkosiirrot
- aluksen omaan käyttöön hankitut tarvikkeet ja muona, ei kuitenkaan vesitse ja suoraan aluksesta toiseen siirretty polttoaine

Tavaramaksu on maksettava HaminaKotka Satama Oy:n laskussa mainittuun eräpäivään mennessä. Viivästyneiden maksujen perinnästä veloitetaan perimismaksua 12 euroa sekä korkolain mukainen viivästyskorko. Mikäli sataman tai satamososan turvatasoa joudutaan korottamaan normaalitasosta (ISPS koodin taso 1) tavaralähteyksestä (tai tavarankuljetusyksiköstä) johtuvasta syystä, peritään turvataso nostosta johtuvat kustannukset täysimääräisesti siltä, jonka velvollisuutena on tavaramaksun suorittaminen. (HaminaKotka f)

Satamamaksu aluksesta

Kauppamerenkulkua harjoittavalta alukselta, joka saapuu Haminan tai Kotkan kaupungin satamajärjestyksen mukaiselle satama-alueelle, veloitetaan alusmaksu seuraavasti.

Lastialukset veloitetaan 0,53 EUR nettovetoisuuden yksiköltä ja maksu on vähintään 220,00 €. Matkustaja-aluksesta, joka ottaa tai jättää matkustajia veloitetaan saman verran kuin lastialuksia. Matkustaja-aluksille myönnetään 40 % alennus alusmaksuun, jos alus kuljettaa matkustajia vähintään kolmen kuukauden ajan ylläpitäen säännöllistä liikennettä yleisesti tiedotetun aikataulun mukaan. Maksu on vähintään 133 €. Risteilyliikenteessä olevasta matkustaja-aluksesta, joka käy satamassa ja ei ota tai jätä matkustajia veloitetaan 50 %:lla alennettu alusmaksu, jos alus kiinnitetyt laituriiin. Aluksen jäädessä redille alennetaan alusmaksua 75 %:lla. Maksu on vähintään 220 €. Muista kuin lasti- tai matkustaja-aluksista, jotka satunnaisesti käyvät satama-alueella, veloitetaan suurimman pituuden mukaan seuraavasti. (HaminaKotka f)

Alle 15 m pitkät 60,00 €

15-30 m pitkät 120,00 €

yli 30 m pitkät 180,00 €

Luotsausasetuksen 29 §:n 2 kohdan tarkoittama hinaaja-proomuyhdistelmästä, veloitetaan alusmaksu proomun osalta sen nettovetoisuuden mukaan. Telakalla rakennettujen tai korjattujen alusten alusmaksusta sovitaan tapauskohtaisesti erikseen. Aluksesta, joka lastia tai matkustajia ottamatta tai jättämättä käy satama-alueella huoltoa tai miehistön vaihtoa varten, veloitetaan lastialuksen mukainen alusmaksu 40 %:lla alennettuna. Maksu on vähintään 100 €. (HaminaKotka f)

Yleisiä ehtoja alusmaksuihin liittyen

Silloin kun alusmaksun veloituserusteena on nettovetoisuus, lasketaan maksut aluksen mittakirjan nettovetoisuuden mukaan ilman kymmenesosia. Mikäli nettovetoisuus satamassa muuttuu, käytetään suurinta käytössä ollutta nettovetoisuutta. Veloituserusteiden toteamiseksi on aluksen päällikkö tai asiamies velvollinen tekemään satamajärjestyksen mukaiset ilmoitukset. Alusmaksu oikeuttaa olemaan yhtäjaksoisesti 14 vuorokautta satama-alueella, ellei toisin sovita. Mikäli alus saman vuorokauden aikana käy useammin kuin kerran satama-alueella, maksu veloitetaan vain yhdeltä käynniltä.

Aluksista, jotka pitävät HaminaKotkan satamaa tukikohtanaan (troolarit, hinaajat, vesibussit, kotimaanliikenteen matkustaja-alukset yms.) sekä huvialuksista veloitetaan alusmaksu erikseen sovitun laiturimaksun mukaisesti. Alusten jätehuollosta veloitetaan erillinen hinnaston mukainen jätehuoltomaksu. Tästä myöhemmin lisää. Riisuttujen ja varastona käytettävien alusten alusmaksu sovitaan erikseen varustamon ja HaminaKotka Satama Oy:n kesken. Viivästyneiden maksujen perinnästä veloitetaan perimismaksuna 12,00 euroa sekä korkolain mukainen viivästyskorko.

Mikäli sataman tai satamanosan turvatasoa joudutaan korottamaan normaalitasosta (ISPS koodin taso 1) aluksesta johtuvasta syystä, peritään turvatason nostosta johtuvat kustannukset täysimääräisesti siltä, jonka velvollisuus on alusmaksun suorittaminen. (HaminaKotka f)

Matkustajamaksu

Ulkomaanliikenteessä oleva matkustaja-alus suorittaa jokaisesta saapuvasta ja lähtevästä matkustajasta matkustajamaksua, joka on 1,00 € /matkustaja.

Matkustajamaksuun liittyviä yleisiä ehtoja.

Mikäli matkustaja-alus jää satama-alueelle asuntokäyttöön veloitetaan matkustajasta (asukkaalta) 50 % matkustajamaksusta alkavalta vuorokaudelta.

Maksua ei veloiteta:

- alle 12-vuotiaista lapsista
- ei säännöllisessä linjaliikenteessä olevien risteilyalusten matkustajista, jotka ulkomailta saavuttuaan jatkavat matkaansa samalla laivavuorolla toiseen ulkomaan satamaan
- henkilöistä, jotka viranomaisten määrääminä tai muutoin asianmukaisesti ovat aluksella tarkastamassa tai valvomassa sen laitteiden toimintaa
- aluksenmiehistön jäsenetäivästäavat, joiden matkaliittytoimenhoitamiseen (siirtomiehistö)

Viivästyneiden maksujen perinnästä veloitetaan perimismaksuna 12 euroa sekä korkolain mukainen viivästyskorko.

Aluksen jätehuoltomaksu

Aluksen jätehuollosta veloitetaan yhdeltä käyntikerralta seuraavat maksut. Kiinteän jätteen osalta jä-

tehuoltomaksua veloitetaan nettovetoisuuden yksiköltä 0,06 €. Maksu on vähintään 42,00 € ja korkeintaan 124,00 €. Konehuoneesta peräisin olevasta öljyisestä jätteestä veloitetaan 0,16 € aluksen nettovetoisuus yksiköltä. Maksu on vähintään 210,00 € ja korkeintaan 1 500,00 €. Mikäli öljyisten jätteiden pumppausaika on laivasta johtuvasta syystä pidempi kuin 4 tuntia, veloitetaan ylimääräinen pumppausaika todellisten kustannusten mukaan. Muun jätteen osalta jätteen vastaanotosta ja käsittelystä veloitetaan syntyneiden kustannusten mukaan. (HaminaKotka f)

Jätehuoltomaksuihin liittyviä yleisiä ehtoja

Veloitusperusteena käytetään aluksen satamassa käyttämää suurinta nettovetoisuutta. Arkipäivinä klo 16.00–7.00, arkiperjantaista klo 16.00 seuraavaan maanantaihin klo 7.00 ja arkipyhinä veloitetaan kohdan 2 maksun lisäksi ylityön aiheuttamat kulut. Arkipyhä alkaa arkipyhän aattona klo 16.00 ja päättyy arkipyhän jälkeisenä päivänä klo 7.00.

Aluksen, joka jättää satamaan aluksesta peräisin olevaa jätettä, on annettava jäteilmoitus satamalle vähintään 24 tuntia ennen satamaan saapumista tai välittömästi edellisestä satamasta lähdettäessä, jos matka-aika on alle 24 tuntia. Kuiva jäte sekä ongelmajäte on lajiteltava ja toimitettava ohjeen mukaisesti vastaanottopisteissä oleviin jäteastioihin.

Lajittelemattomanjätteen aiheuttamat kulut peritään laivalta. Jätehuoltomaksua ei peritä alukselta, jolle Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on myöntänyt vapautuksen jätteiden jättöpakosta. Mikäli jätehuoltomaksusta vapautettu alus jättää jätteitä satamaan, HaminaKotka Satama Oy:llä on oikeus toimittaa jäte edelleen käsiteltäväksi/hävitetäväksi laivan tai varustamon laskuun. (HaminaKotka f)

HaminaKotka Satama Oy voi myöntää alennusta jätehuoltomaksuun aluksille, joilla on käytössään laitteita, menetelmiä tai polttoainelaatuja, joilla on jätteen määrään merkittävästi vähentäviä vaikutuksia. Viivästyneiden maksujen perinnästä veloitetaan perimismaksuna 12,00 euroa sekä korkolain mukainen viivästyskorko. (HaminaKotka f)

Aluksen kiinnityksestä laituriin tai irrotuksesta laiturista veloitetaan seuraavat taulukossa 11 mainitut maksut:

Taulukko 11. Kiinnitys ja irrotusmaksut.

Aluksen nettovetoisuus	EUR
0- 2000	155,5
2001-4000	225,5
4001-6000	286,5
6001-8000	341
8001- yli	402,5

Arkipäivinä klo 23:00 - 06:00, viikonloppuisin La 6:00 - Ma 6:00 sekä arkipyhinä lisätään aluskoh-
taiseen perustaksaan 25 euron työaikalisä.

Odotusaika ja ylityökorvaus

Jos työ on tilattu määrättyksi kellonajaksi, mutta ei ala puolen tunnin sisällä veloitetaan jokaiselta alkavalta odotustunnilta. Mikäli työvuorossa olevat eivät ehdi suorittaa kaikkia tilattuja irrotuksia ja kiinnityksiä, eikä alus halua odottaa, veloitetaan kutakin ylityöhön kutsuttua kohti jokaiselta alkavalta tunnilta 65,50 € sekä matkakuluna 43,50 €.

Yleisiä ehtoja

Veloitusperusteena käytetään aluksen satamassa käyttämää suurinta nettovetoisuutta. Maksua ei veloiteta sellaiselta alukselta, joka kuuluu Suomen valtiolle ja jota ei käytetä kauppamerenkulkuun. Maksu veloitetaan kiinnityksestä ja irrotuksesta erikseen myös siirron yhteydessä, mikäli alus siirtyy satamosasta toiseen. Samassa laiturissa aluksen siirrosta peritään vain kiinnitysmaksu, mikäli alus käyttää siirrosta omaa konevoimaa. Aluksen on käytettävä sataman henkilöstöä kiinnityksessä/irrotuksessa, ellei toisin etukäteen erikseen sovita. Viivästyneiden maksujen perinnästä veloitetaan perimismaksuna 12,00 euroa sekä korkolain mukainen viivästyskorko. Mikäli aluksen kiinnityksessä ja/ tai irrotuksessa on käytettävä moottorivenettä, veloitetaan veneestä erikseen hinnaston mukaan ja tarvittavista apumiehistä aiheutuneet kustannukset erikseen kohdan 6.1 mukaisesti. (HaminaKotka f)

3.2 Suomen ja Venäjän rajan ylittävät kuljetukset

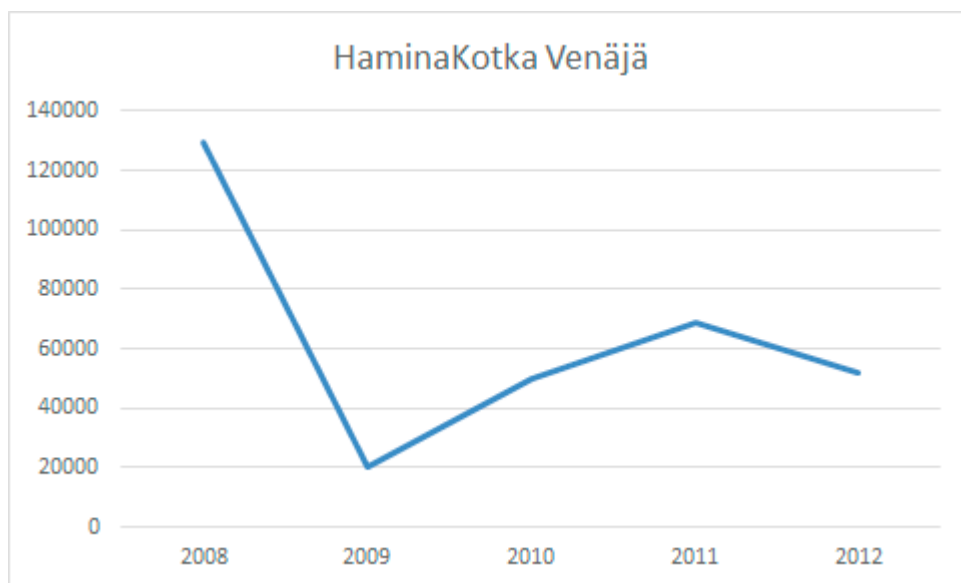
Tässä osiossa käsitellään HaminaKotkan ja Helsingin satamien vientiä Venäjälle, tuontia Venäjältä näihin satamiin, sekä eri kuljetusmuotojen osuutta Venäjälle suuntautuneista kuljetuksista.

3.2.1 Tilastot

Seuraavissa tilastoissa käsitellään Suomen ja Venäjän rajan ylittäviä kuljetuksia viennin, tuonnin, transiton ja eri kuljetusmuotojen osalta. Näiden tilastojen pohjalta voidaan arvioida Trik-selvityksessä rahtipotentiaalia.

Vienti

Vuosien 2008 ja 2009 välisenä aikana HaminaKotkan sataman vienti Venäjälle laski n. 130 000 tonnista 20 000 tonniin laman seurauksena. Vuoden 2009 pohjan jälkeen vienti alkoi hiljalleen elpyä. Vuoteen 2010 mennessä vienti oli kasvanut n. 50 000 tonniin. Kasvua jatkui vuoteen 2011, jolloin vienti oli kasvanut 70 000 tonniin. Vuodesta 2011 vuoteen 2012 vienti Venäjälle laski 51 000 tonniin.

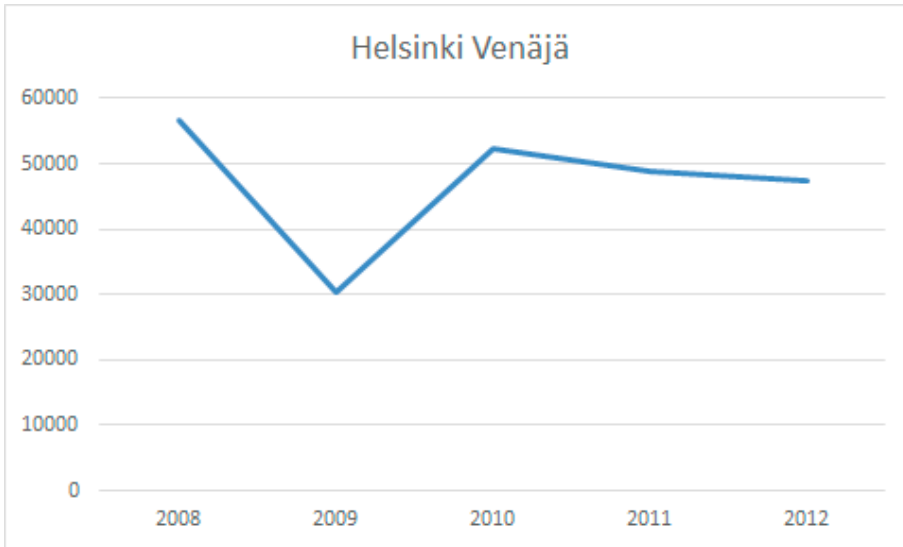


Kuva 49. HaminaKotka sataman Venäjälle suuntautuneet kuljetukset. Lähde: Liikennevirasto d.

Kuvasta 49 nähdään HaminaKotkan sataman vienti Venäjälle vuosien 2008-2012 aikana.

Uuden laivareitin käynnistämisen edellytyksenä ovat riittävät rahtivolyymit matkustajaliikenteen tueksi. Molempia tarvitaan, että alusliikennöinti olisi kannattavaa. TriK –hankkeen yhtenä tavoitteena on ollut selvittää, olisiko uudelle alusliikenteelle realistisia edellytyksiä ja voitaisiinko riittävän kysynnän ja sopivan varustamon löytyessä Kotkasta avautua uusia reittejä Venäjälle, mutta kilpailu on kovaa muiden kuljetusmuotojen, kuten maantie- ja rautatiekuljetusten kanssa. Lisäksi vienti on sidoksissa suomalaisten yritysten kykyyn luoda ja myydä Venäjän markkinoille venäläisiä kuluttajia kiinnostavia tuotteita ja palveluita. Uudet reitit itsessään eivät lisää vientiä.

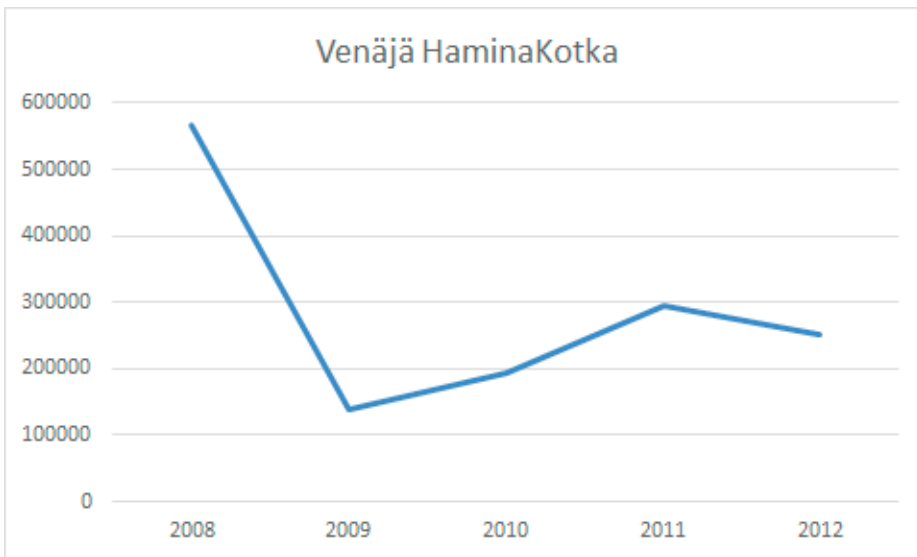
HaminaKotka sataman tavoin Helsingin sataman vienti Venäjälle laski huomattavasti laman seurauksena. Vienti putosi n. 56 000 tonnista 30 000 tonniin. Viennin lasku ei kuitenkaan ollut Helsingin sataman osalta niin kova kuin HaminaKotkassa. Helsingin sataman vienti kasvoi nopeasti vuosien 2009 ja 2010 aikana. Vienti kasvoi vuodessa noin 52 000 tonniin. Vuodesta 2010 Helsingin sataman vienti on laskenut hitaasti vuoteen 2012 mennessä 47 000 tonniin.



Kuva 50. Helsingin satamista Venäjälle suuntautuneet kuljetukset. Lähde: Liikennevirasto d.

Tuonti

Alla olevasta kuvasta 51 nähdään tuonti Venäjältä HaminaKotkan satamaan vuosien 2003-2012 aikana.

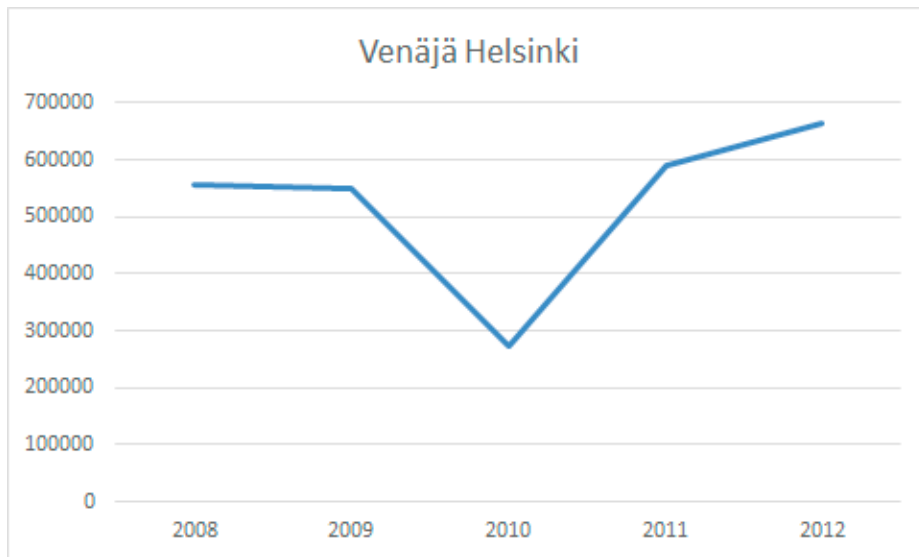


Kuva 51. Tuonti volyymit Venäjältä HaminaKotkan satamaan. Lähde: Liikennevirasto d.

Viennin tavoin tuonti Venäjältä HaminaKotkan satamaan laski laman seurauksena. Pahin lasku tapahtui vuosien 2008 ja 2009 aikana jolloin tuonti laski n. 566 000 tonnista 130 000 tonniin. Vuosien 2009 ja 2011 välisenä aikana tuonti Venäjältä kasvoi. Vuoden 2010 lopulla vienti oli kasvanut 192 000 tonniin ja vuoden 2011 loppuun mennessä tuonti oli kasvanut 294 000 tonniin. Vuoden 2011 jälkeen tuonti alkoi laskea ja vuoden 2012 lopussa tuonti oli laskenut 252 000 tonniin.

Hankkeen kannalta tuontilukujen perusteella olisi mahdollista, että Kronstadtin satamasta Hamina-Kotkaan saapuvan laivan mukana tulisi rahtia, jos ei muuten niin transitona. Tämä edellyttäisi sitä, että tuonti lähtisi kasvuun.

Alla olevasta kuvasta 52 nähdään tuontia Venäjältä Helsingin satamaan vuosilta 2008-2012.



Kuva 52. Tuonti Venäjältä Helsingin satamiin. Liikennevirasto

Tuonti Venäjältä Helsingin satamaan ei HaminaKotkan tavoin laskenut yhtä kovasti vuosien 2008 ja 2009 aikana. Näiden vuosien aikana vuoden 2008 555 000 tonnista tuonti laski vuoden 2009 loppuun mennessä 550 000 tonniin. Suurin lasku tuonnissa Helsingin satamaan tapahtui vuonna 2010. Vuodessa tuonti laski 273 000 tonniin. Vuonna 2011 tuonti kasvoi 590 000 tonniin. Kasvu jatkui vuonna 2012 ja vuoden lopussa tuonti oli 665 000 tonnia.

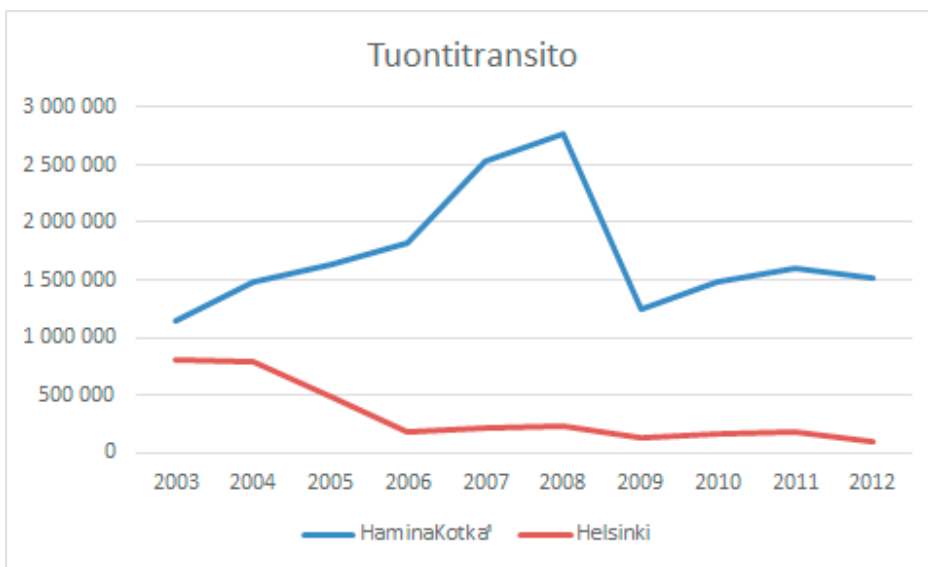
Transito

Suomen satamilla on ollut Venäjän ulkomaankaupassa merkittävä rooli, sillä Etelä-Suomen satamien kautta on kulkenut parhaimmillaan jopa 30 % Venäjän tuonnin arvosta. Suomen kehittymiseen tärkeäksi kauttakulkumaaksi ovat vaikuttaneet muun muassa Suomen maantieteellinen sijainti, sama rautatieliikenteen raideleveys Venäjän kanssa sekä kehittyneet satamatoiminnot. Transitoliikenteellä on Suomelle ja etenkin Kymenlaakson alueelle huomattava merkitys. Arvioiden mukaan transitokuljetukset jättävät Suomeen vuosittain yli 350 miljoonaa euroa tuloja ja niiden työllistävä vaikutus on vajaat 3 000 henkilötyövuotta. Myös transitoliikenteen heijastusvaikutukset Suomen

ulkomaankuljetuksiin ovat suuret, koska transito on omalta osaltaan taannut hyvät linjaliikenneyhteudet Suomesta Eurooppaan ja lisäksi Suomen vientiteollisuus on saanut kontteja edullisesti käyttöönsä. (Stop&Go –loppuraportti, 2011)

Yli 90 % itään suuntautuvasta transitosta hoidetaan tiekuljetuksina. Tuontitransiton rautatiekuljetusten kasvun esteenä on ollut mm. pula vaunukalustosta, tullaus, tiekuljetuksia korkeammat kustannukset sekä Suomen lastausolosuhteet ja vastaanottoterminaalien puute Venäjällä. (Stop&Go –loppuraportti, 2011)

Suomen transitoliikenteen kannalta tärkeimmät satamat ovat Kokkola, Kotka, Hamina, Pori, Hanko, Helsinki ja Turku. Näiden satamien kautta kulkevat käytännössä kaikki Suomen transitokuljetukset. Kotkan kautta kuljetetaan transitona pääasiassa arvokkaita kappaletavaroita ja henkilöautoja itään sekä kemikaaleja ja lannoitteita länteen. Haminan kautta kuljetetaan transitona etupäässä arvokkaita kappaletavaroita itään ja kemikaaleja sekä öljytuotteita länteen. Kokkolan sataman transitoVOLYYMIT muodostuvat lähinnä rautapellettien kuljetuksista Venäjältä länteen. Hangon satama on erikoistunut henkilöautojen transitokuljetuksiin. Helsingin ja Turun satamien merkitys transitosatamina on edellä mainittuja satamia vähäisempi. (Transitoselvitys, 2011.)

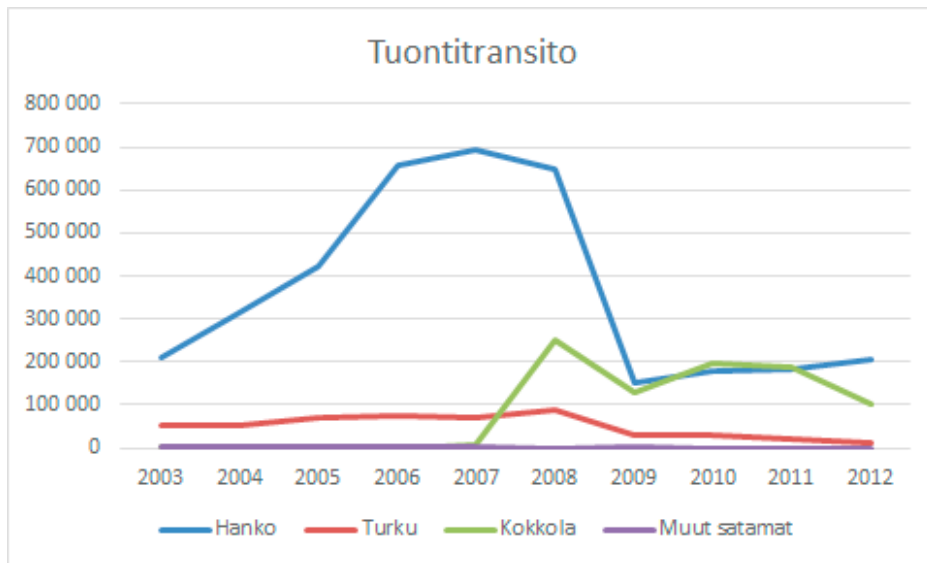


Kuva 53. Tuontitransito HaminaKotkan ja Helsingin satamista vuosina 2003–2012. (Liikennevirasto c)

Kuvasta 53 nähdään tuontitransiton volyymeja HaminaKotkan ja Helsingin satamista vuosien 2003–2012 ajalta

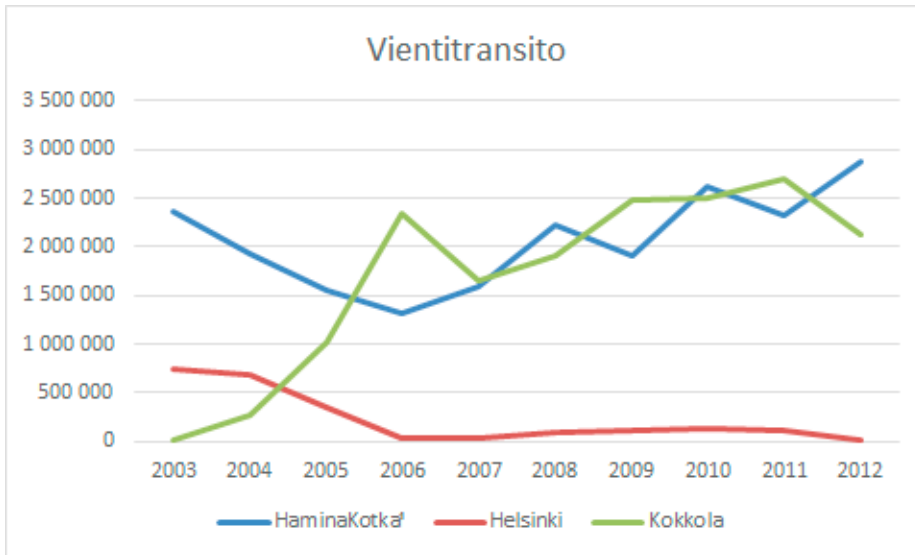
Vuosina 2003–2008 HaminaKotka sataman kautta kulkenut tuontitransitoliikenne kasvoi tasaisesti. Vuonna 2008 transiton määrä oli kasvanut 2,7 miljoonaan tonniin. Vuonna 2009 tuontitransiton määrä putosi 1,2 miljoonaan tonniin. Kyseisen vuoden pudotus johtui maailmantalouden taantumasta. Vuosina 2010–2011 alkoi toiminta osoittaa taantumasta toipumisen merkkejä ja transiton määrä kasvoi 1,6 miljoonaan tonniin. Vuonna 2012 tuontitransiton määrä HaminaKotka satamassa kuitenkin laski 1,5 miljoonaan tonniin.

Helsingin tuontitransiton määrä on pääosin laskenut koko ajan vuodesta 2003 vuoteen 2012. Poikkeuksena vuodet 2007, 2008, 2010 ja 2011 jolloin transiton määrä kasvoi, mutta määrä ei missään kohtaa yltänyt vuoden 2003 tasolle. Vuonna 2003 tuontitransitoa kulki Helsingin sataman kautta 800 000 tonnia. Vuoteen 2006 mennessä sataman kautta kulkeneen transiton määrä oli pudonnut 178 000 tonniin. Vuosina 2007–2008 tuontitransiton määrä kasvoi 233 000 tonniin. Vuonna 2009 tuontitransiton määrä putosi taantuman seurauksena, tällä kertaa 122 000 tonniin. Seuraavan kahden vuoden aikana transito määrät osoittivat taantumasta selviytymisen merkkejä liikenteen kasvun muodossa. Vuonna 2012 tuontitransiton määrä kuitenkin putosi 93 000 tonniin.



Kuva 54. Tuontitransito muista kuin HaminaKotkan ja Helsingin satamista vuosina 2003–2012. (Liikennevirasto c)

Vuosien 2003 ja 2007 välisenä aikana Hangon ja Turun satamien kautta kulkenut tuontitransito kasvoi tasaisesti vuoden 2003 210 000 tonnista ja 53 000 tonnista vuoden 2007 693 000 tonniin ja 73 000 tonniin. Vuonna 2008 Turun tuontitransito jatkoi kasvua 87 000 tonniin. Vuoden 2009 taantumien jälkeen satamien transitoliikenne on pysynyt alhaisena.

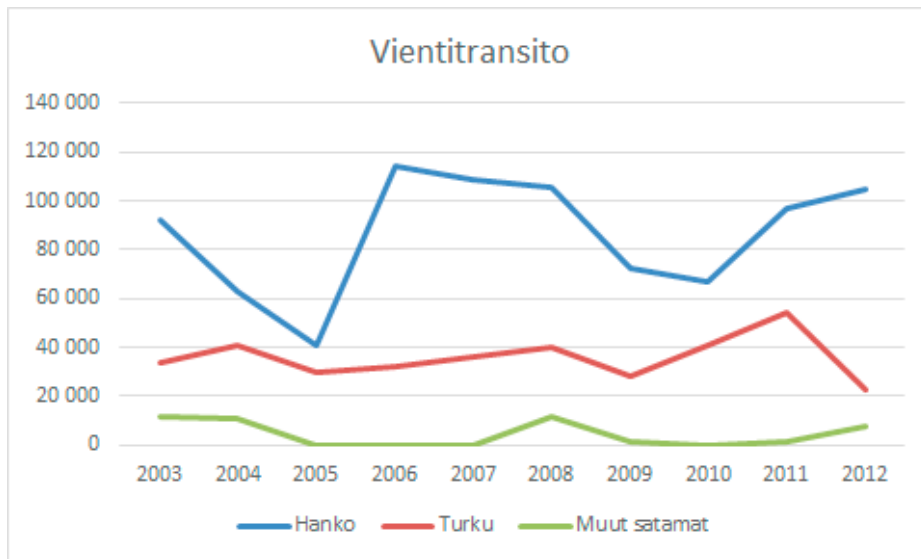


Kuva 55. Vientitransito HaminaKotkan, Kokkolan ja Helsingin satamista vuosina 2003–2012. (Liikennevirasto c)

Kuten kuva 55 osoittaa, vuosien 2003–2007 aikana Helsingin kautta viety transito laski 750 000 tonnista 35 000 tonniin. Talouden taantumasta huolimatta satamien vientitransiton määrä on ollut kasvussa. HaminaKotkan kautta viedyn transiton määrä laski 2,3 miljoonasta tonnista 1,3 miljoonaa tonniin vuosina 2003–2006. Kokkolan kautta viedyn transiton määrä kasvoi näiden vuosien aikana 15 000 tonnista 2,3 miljoonaan tonniin. Vuosien 2007–2012 aikana satamien vientitransitoliikenne on vaihdellut suuresti, poikkeuksena Helsingin satama, jonka liikenne ei ole noussut lähellekään vuoden 2003 lukuja.

Vientitransitoliikenne satamissa on näiden vuosien aikana kasvanut ja laskenut vuodesta toiseen. HaminaKotkan kautta viedyn transiton määrä kasvoi vuoden 2012 loppuun mennessä 2,8 miljoonaan tonniin. Kokkolan kautta viedyn transiton määrä oli vuorostaan laskenut n 2,2 miljoonaan tonniin. Vuonna 2012 Helsingin sataman kautta viedyn transiton määrä oli laskenut 18 278 tonniin.

Alla olevasta kuvasta 56 nähdään vientitransiton volyyymeja Hangon, Turun ja muiden satamien osalta vuosilta 2003–2012.



Kuva 56. Vientitransiton volyymit Hangon, Turun ja muiden satamien kautta vuosilta 2003–2012 Lähde: Liikennevirasto c.

Näiden satamien vientitransitoliikenne on erittäin alhaista verrattuna KotkaHaminan, Kokkolan ja Helsingin satamien lukuihin. Muiden satamien liikenteessä on muutaman vuoden välein pari vuotta, jolloin liikennettä ei ole ollenkaan. Turun sataman kautta kulkenut liikenne on ollut tasaista, välillä on ollut kasvua ja välillä liikenteen määrä on laskenut.

Tuontiin verrattuna lähes kaikkien satamien liikenne on vuoden 2009 taantumien jälkeen kasvanut seuraavien vuosien aikana. Hangon sataman liikenne on ollut vielä kasvussa vuonna 2012, mutta Turun sataman liikenne oli kyseisen vuoden aikana laskussa. Muiden satamien liikenne vuonna 2012 kasvoi 7 500 tonniin. Vuonna 2012 Hangon sataman kautta viedyn transiton määrä kasvoi 104 000 tonniin ja Turun sataman kautta viedyn transiton määrä laski 22 000 tonniin.

Seuraavasta kuvasta 57 nähdään maantietransiton volyyymeja. Tiedot on saatu Tullin tietokannasta. Tiedot koskevat kaikkia tuoteryhmiä ja rajanylityspaikkoja. Kuvan luvut ovat kiloina.



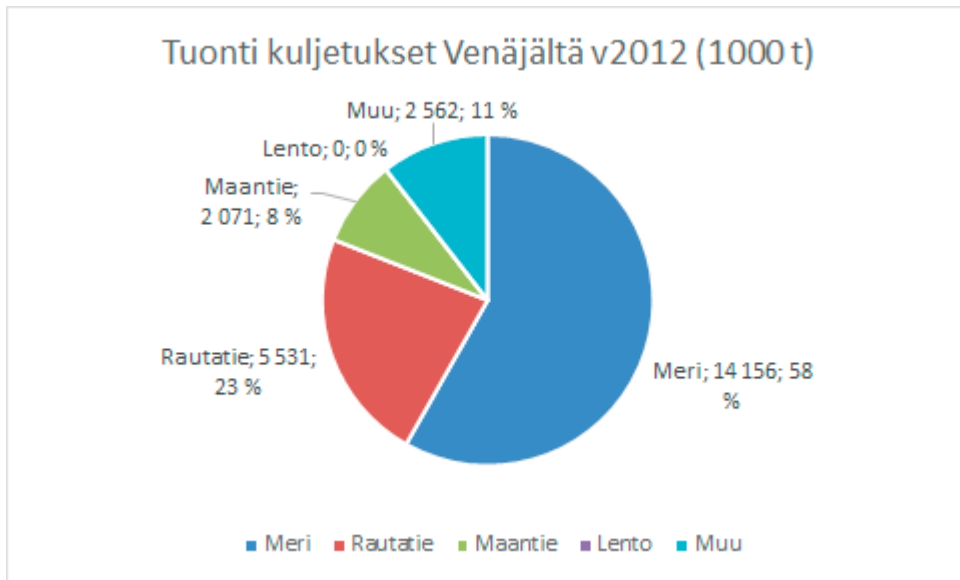
Kuva 57. Maantietransiton volyymit Venäjälle kaikkien tavararyhmien ja rajanylityspaikkojen osalta vuonna 2012. Lähde: Tulli. .

Vuonna 2012 tammikuussa rajanylityspaikkojen läpi Venäjälle kulki 120 000 tonnia transitoa. Helmikuussa määrä kasvoi n 180 000 tonniin. Maaliskuussa määrä lähti laskuun ja huhtikuun lopussa määrä oli 167 000 tonnia. Toukokuussa transiton määrä kasvoi 172 000 tonniin, mutta kesäkuussa määrä laski 161 000 tonniin. Heinäkuussa rajanylittävän transiton määrä oli korkeimmillaan 194 000 tonnissa. Elo- ja syyskuun aikana määrä laski 164 000 tonniin. Lokakuussa transiton määrä kasvoi 191 000 tonniin ja marras- ja joulukuun aikana transiton määrä laski 133 000 tonniin.

Ulkomaankaupan kuljetukset Venäjälle kuljetusmuodoittain

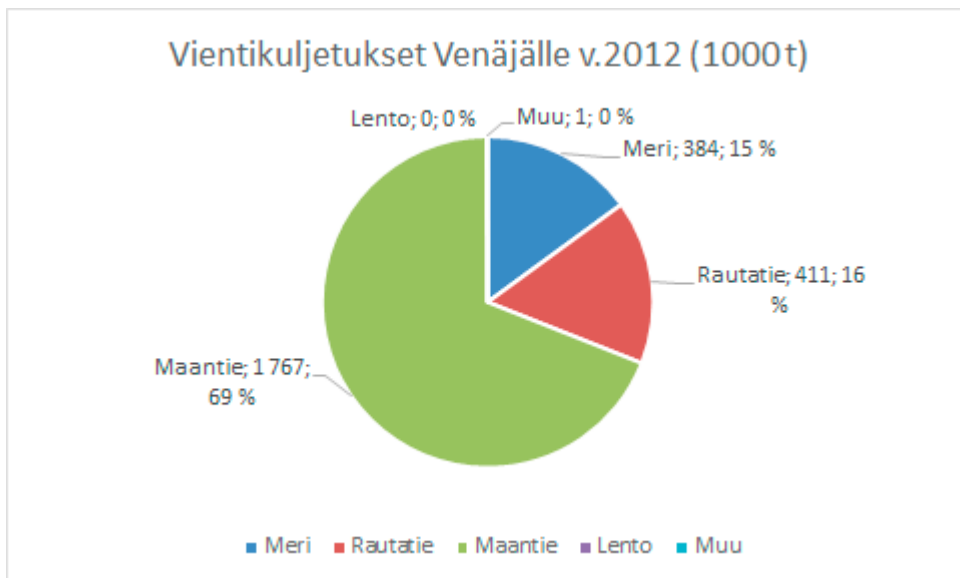
Liikenne jakautuu hyvin selkeästi eri kuljetusmuotojen ja kuljetussuuntien kesken. Itään kuljetetaan pääasiassa erilaisia arvotavaroita kuten henkilöautoja, elektroniikkaa sekä muita koneita ja laitteita.

Kuvasta 58 nähdään eri kuljetusmuotojen osuudet Venäjän tuonnin osalta vuodelta 2012.



Kuva 58. Eri kuljetusmuotojen osuudet Venäjän tuonnista. (Tulli)

Vuonna 2012 tuonti Venäjältä hoidettiin pääosin merikuljetuksilla, niiden osuus oli 58 %. Lentokuljetuksia ei ollut lainkaan. Maantiekuljetusten osuus tuonnista oli 8 % ja rautatiekuljetusten osuus 23 %. Muiden kuljetusmuotojen osuus oli 11 %.



Kuva 59. Eri kuljetusmuotojen osuudet viennistä Venäjälle. (Tulli)

Vienti vuonna 2012 Suomesta Venäjälle hoidettiin pääosin maantiekuljetuksilla, niiden osuus oli 68 %. Lentokuljetuksia ei ollut lainkaan ja muita kuljetuksia oli 1000 t edestä. Merikuljetuksien osuus oli 15 % ja rautatiekuljetusten osuus oli 16 %.

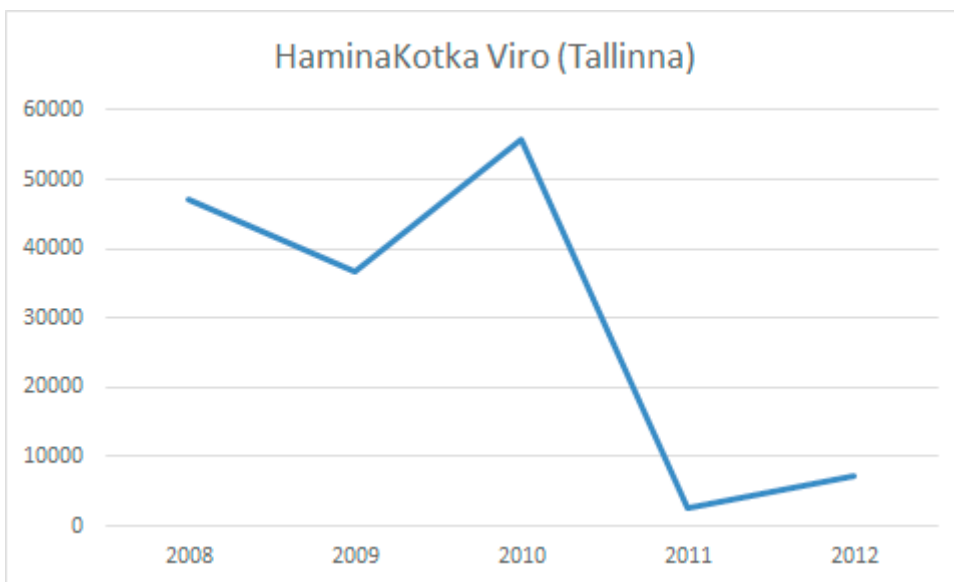
3.3 Suomen ja Viron rajan ylittävät kuljetukset

Tässä osiossa käsitellään HaminaKotkan ja Helsingin satamien vientiä Viroon, tuontia Viirosta näihin satamiin, sekä eri kuljetusmuotojen osuutta Viroon suuntautuneista kuljetuksista.

3.3.1 Tilastot

Seuraavissa tilastoissa käsitellään Suomen ja Viron rajan ylittäviä kuljetuksia viennin, tuonnin ja eri kuljetusmuotojen osalta. Näitä tilastoja voidaan käyttää kartoittamaan Trik-selvityksen rahtipotentialia.

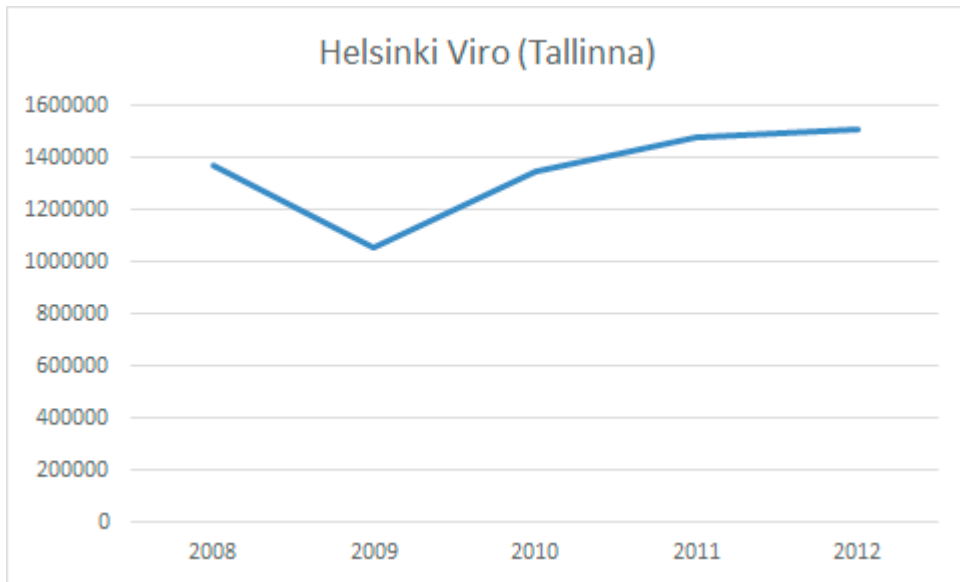
Vienti



Kuva 60. Vienti Viroon HaminaKotka satamasta. Liikennevirasto d.

HaminaKotkan sataman vientiliikenne Viroon vuonna 2008 oli peräti 47 000 tonnia. Vuonna 2009 laman seurauksena vienti laski 36 000 tonniin. Vuonna 2010 vienti Viroon piristyi ja vientimäärät kasvoivat 55 000 tonniin. Vuonna 2011 vienti kuitenkin romahti 2500 tonniin. Viime vuonna (2012) vienti kasvoi hieman, määrällisesti päästiin 7 100 tonniin.

Näin ollen tilanne Viron viennin suhteen on sama kuin Venäjän viennin kanssa – tavaraviennin pitäisi voimakkaasti lisääntyä nykyisestä tasosta, jotta uusille kuljetusreiteille olisi kannattavuuteen asti kysyntää.

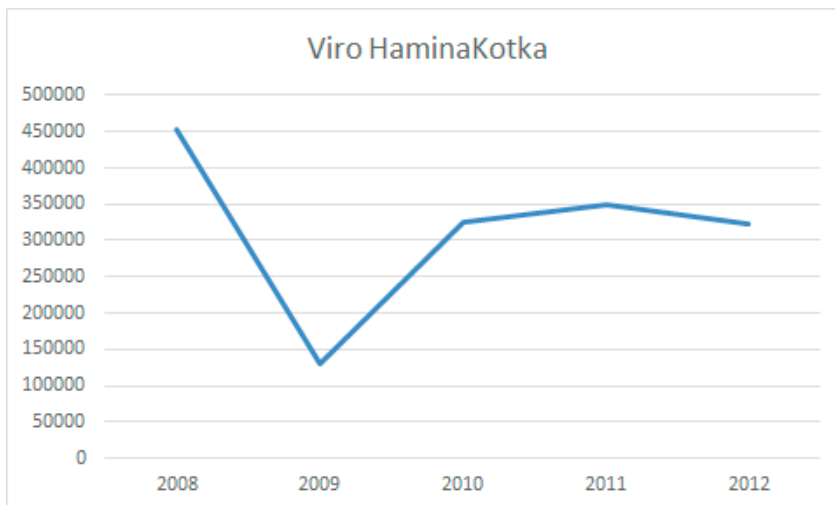


Kuva 61. Vienti Viroon Helsingin satamasta vuosilta 2008-2012. Liikennevirasto d.

Vuonna 2008 vientiliikenne Viroon Helsingin satamasta oli 1,3 miljoonaa tonnia. Laman vaikutukset näkyivät vuonna 2009 ja vienti laski 1 miljoonaan tonniin. Vienti alkoi vuonna 2010 kuitenkin vähitellen piristyä ja kasvoi 1,3 miljoonaa tonniin. Seuraavana vuonna vienti kasvoi 1,4 miljoonaan tonniin ja vuonna 2012 Helsingin satamasta vienti Viroon oli 1,5 miljoonaa tonnia. (kuva 61)

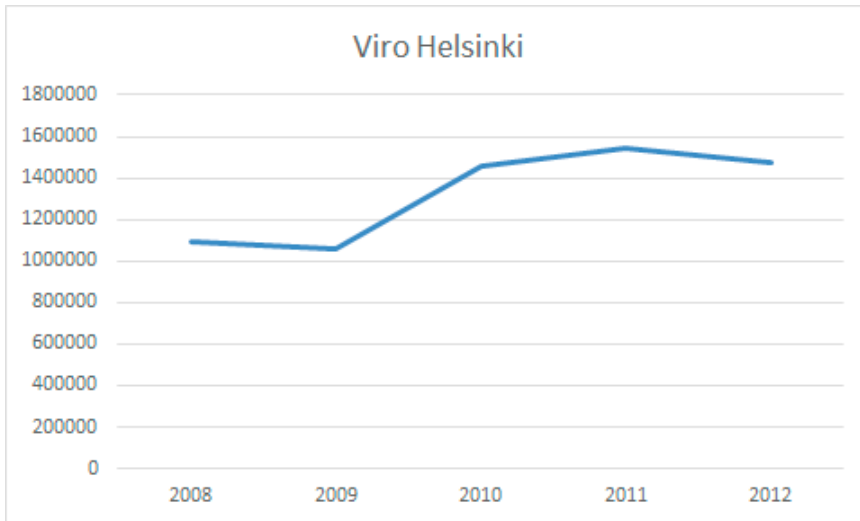
Tuonti

Alla olevasta kuvasta 62 nähdään tuontiliikenteen volyymeja Virosta HaminaKotkan satamaan vuosilta 2008-2012.



Kuva 62. Tuonti Virosta HaminaKotka satamaan vuosilta 2008-2012. Liikennevirasto d.

Vuonna 2008 tuonti Virosta oli 450 000 tonnia. Laman vaikutukset näkyvät vuonna 2009, kun tuonti laski 130 000 tonniin. Tuonti Virosta HaminaKotkaan toipui nopeasti ja vuonna 2010 tuonti oli 324 000 tonnia. Tuonnin kasvu jatkui vuonna 2011 350 000 tonniin, joskin vuonna 2012 tuonti laski 323 000 tonniin.

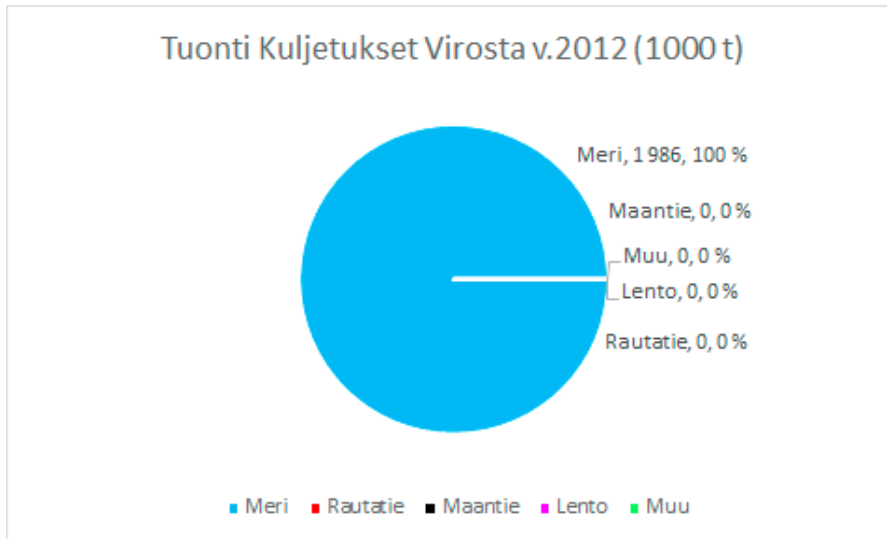


Kuva 63. Tuonti Virosta Helsingin satamaan vuosilta 2008-2012. Liikennevirasto d.

Vuonna 2008 tuonti Virosta Helsingin satamaan oli 1 091 993 tonnia. Vuonna 2009 tuonti laski 1 062 394 tonniin ja vuonna 2010 tuonti kasvoi 1,4 miljoonaan tonniin. Kasvu jatkui vuonna 2011 1,5 miljoonaan tonniin. Vuonna 2012 tuonti Virosta Helsinkiin laski 1,47 miljoonaan tonniin.

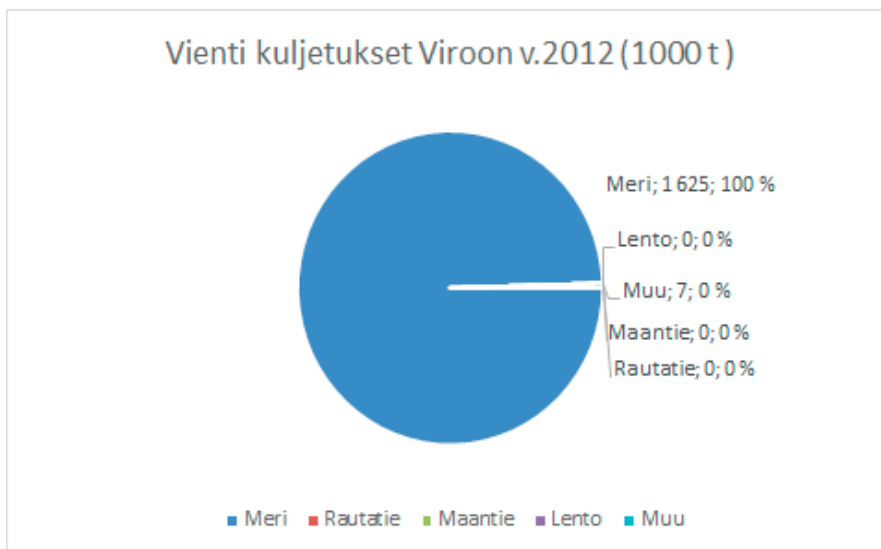
Ulkomaankaupan kuljetukset Viroon kuljetusmuodoittain

Kuvasta 64 nähdään eri kuljetusmuotojen osuudet Viron tuonnin osalta vuodelta 2012. Lähteenä ovat Tullin ulkomaankaupan tilastot ja taulukot vuodelta 2012.



Kuva 64. Eri kuljetusmuotojen osuudet Viron tuonnista. (Tulli)

Tuontikuljetukset Virosta Suomeen hoidetaan pelkästään merikuljetuksilla. Syynä tähän on kustannustehokkuus. On halvempaa rahdata tavaraa laivalla Suomenlahden yli, kuin kiertää Venäjän kautta maantietä pitkin tai käyttää lentorahtia. Lisäksi kauppa on EU:n sisäistä, joten tullimuodollisuudet jäävät minimiin.



Kuva 65. Eri kuljetusmuotojen osuudet viennistä Viroon. (Tulli)

Vientikuljetukset Viroon vuonna 2012 hoidettiin 100-prosenttisesti merikuljetuksilla, sillä Viroon ei ole tarkoituksenmukaista tai kannattavaa maanteitse rahdata tavaraa.

3.4 TriK-selvitys rahtiliikenteen osalta

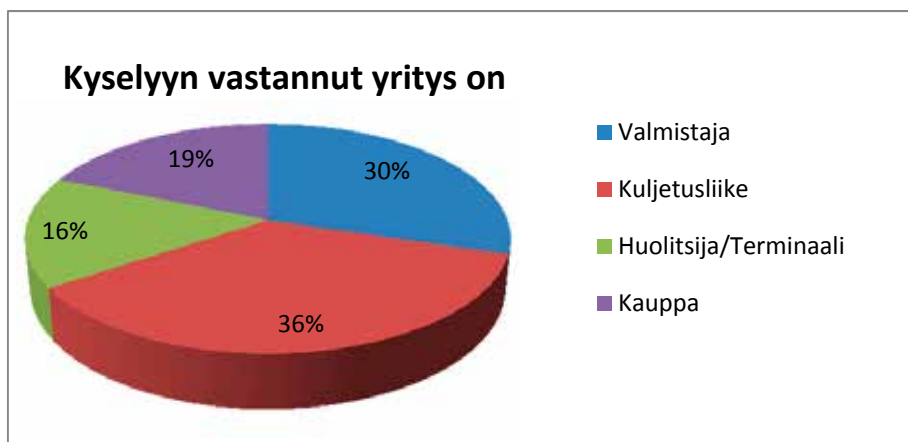
TriK-hankkeessa toteutetulla rahtikyselyllä kartoitettiin yritysten yleistä mielenkiintoa uutta rahtireittiä kohtaan ja muita tekijöitä, jotka vaikuttavat reitin potentiaalın muodostumiseen.

Rahtikyselyä levitettiin muun muassa Skalin suoritealojen ulkomaankauppaa käyville jäsenille, Logyn, Huolintaliiton, Suomalais-Venäläisen Kauppakamarin jäsenistölle, Kymenlaakson Kauppakamarin sekä Straightwayn jäsenistölle. Tarkkaa lukumäärää siitä, kuinka monta yritystä kysely tavoitti, ei pystytä laskemaan, sillä osa kyselyistä on lähetetty jäsenpostituksina yhteistyössä toimineiden järjestöjen toimesta ja yritykset ovat saattaneet saada kyselyn tiedokseen useasta lähteestä. Arvio lähetettyjen kyselyjen määrästä on noin kaksituhatta kappaletta, sillä esimerkiksi Skalin ja SVKK:n kautta välitettiin kysely yli 700 yritykseen kummastakin ja NELIn sekä Kyamkin opiskelijaryhmän toimesta kysely lähetettiin yli 500 yritykselle. Ensimmäisten jakeluiden jälkeinen vastausprosentti jäi alhaiseksi, jonka takia kyselyä lähetettiin vielä muistutus, mutta mainittavaa parannusta vastausaktiivisuuteen ei silti tavoitettu. Rahtikyselyyn vastasi kaiken kaikkiaan 72 yritystä.

Rahtiselvityksessä on myös huomioitu keväällä 2013 Kyamkin logistiikan opiskelijoiden toimesta tehdyt haastattelut (kuusi yritystä, HaminaKotkan Satama ja Kotkan kaupunki), jotka tehtiin Kotkan lähialueella. Opiskelijat toteuttivat myös internetpohjaisen kyselyn, jonka vastausprosentti jäi erittäin alhaiseksi. Joiltakin vastaajilta saadun palautteen mukaan kyselyyn oli hankala vastata ja kyselyohjelmiston käyttöä pidettiin kömpelönä. Tästä syystä rahtikysely toteutettiin uudelleen helpokäyttöisemmällä ja sujuvammalla kyselyohjelmistolla yhteistyössä Kotkan kaupungin kanssa. Seuraavissa vastauksissa on otettava huomioon se, ettei vastaajien ole ollut pakko vastata kaikkiin kysymyksiin, joten vastanneiden määrä saattaa vaihdella kysymysten välillä.

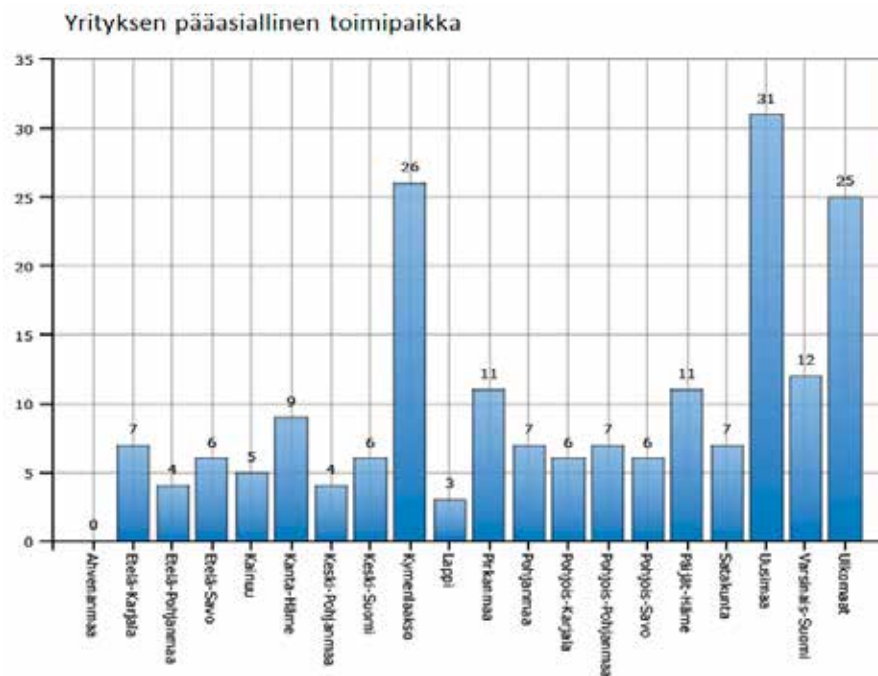
Rahtikyselyyn vastanneiden yritysten perustiedot

Vastauksia kysely on tuottanut 72 kappaletta, joista 36 % on kuljetusliikkeitä, 30 % valmistajia, 16 % huolitsijoita tai terminaaleja ja 19 % kauppoja (Kuva 66).



Kuva 66. Vastanneiden yritysten jakauma toiminnan mukaan.

Kyselyyn vastanneiden toimipaikat sijaitsivat pääasiassa Uudenmaan tai Kymenlaakson alueella Suomessa, ulkomailla sijaitsi 25 yrityksen pääasiallinen toimipaikka. (kuva 67)



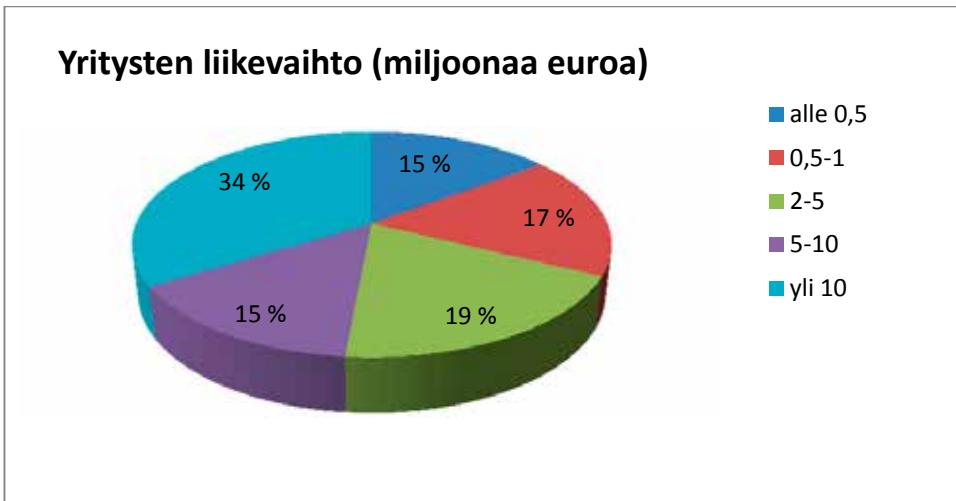
Kuva 67. Yritysten toimipaikkojen jakautuminen

Yritysten henkilöstömäärät jakoutuivat kuvan 68 mukaisesti. Kuvasta nähdään, että hieman noin kaksi kolmasosaa vastanneista on pienempiä yrityksiä, jotka työllistävät alle 50 henkilöä. Näistä puolet, kokonaismäärästä 35 % olivat alle kymmenen henkilöä työllistäviä yrityksiä ja 10-50 henkilöä työllistivät 29% yrityksistä. Kolmasosan henkilöstö käsitti enemmän, kuin sata henkilöä. Vastaaajien yrityksistä 10 % työllistivät yli 500 henkilöä.



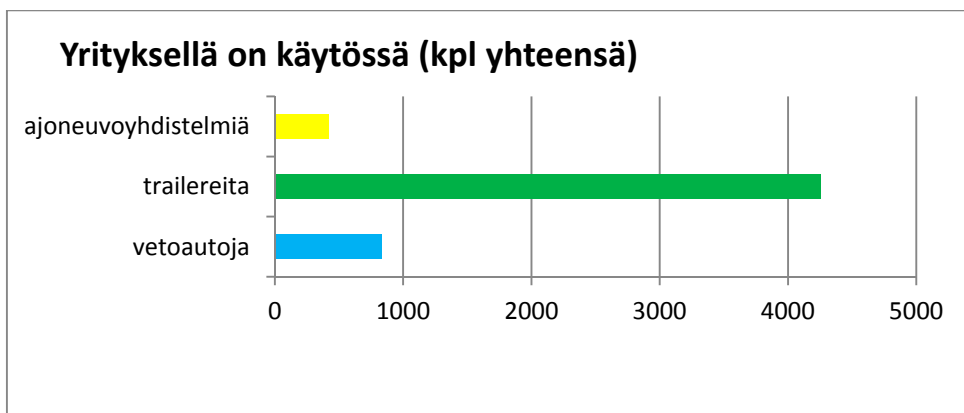
Kuva 68. Kyselyyn vastanneiden yritysten henkilöstömäärä.

Liikevaihdoltaan yritykset jakautuivat kuvan 69 mukaisesti. Yli 10 miljoonan euron liikevaihto oli 34 % vastanneista. Viidestä kymmeneen miljoonan euron liikevaihto oli 15 % vastaajista, 2-5 miljoonaa euroa 19 % ja alle miljoonan liikevaihto oli noin kolmasosalla. (Kuva 69)



Kuva 69. Kyselyyn vastanneiden yritysten liikevaihto.

Yritysten kuljetuskaluston määriä kysyttiin ajoneuvoyhdistelmien, trailereiden ja vetoautojen osalta. Kyselyyn vastanneiden yritysten käytössä oleva kalusto on esitelty kuvassa 70. Nämä ovat yhteenlaskettuja vastauksia. Osa vastauksista oli sanallisia määreitä, kuten tuhansia tai satoja, näitä vastauksia ei ole otettu mukaan kyselyyn. Yhteensä yrityksillä oli käytössään vetoautoja noin 830 kappaletta, trailereita noin 4300 ja noin 420 ajoneuvoyhdistelmää. Osa yrityksistä hoitaa kuljetukset alihankintana toisen yrityksen kautta, jolloin heillä ei ole käytössään omaa kuljetuskalustoa. Yrityksistä 27 % ei ollut omaa kalustoa tai ei vastannut kysymyksiin kalustomääristä.



Kuva 70. Yritysten kalusto yhteensä.

Yritysten kansainvälinen toiminta

Rahtikyselyyn vastanneista yrityksistä ulkomaankuljetuksia käyttävien yritysten osuus selviää taulukosta 12. Venäjältä tuo 34,5 % ja sinne vie 43,9 % vastanneista yrityksistä. Viroa käyttää tuonnissaan 32,8 % ja viennissä 70,2 %. Muihin maihin vievät tai sieltä tuovat noin kaksi kolmasosaa vastanneista.

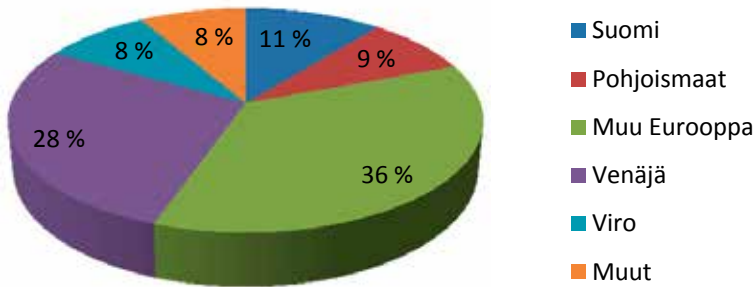
Lainkaan tuontia ei ole 22,4 % yrityksistä eikä vientiä 10,5 % vastaajista. Transiton osalta kysyttiin vain Venäjän tai Viron käyttöä, eikä huomioon otettu muita maita. Kauttakulkumaana Venäjää käyttää 53,6 % yrityksistä, Viroa 51,8 %. Kuljetuksia molempiin kyselyn kohdemaihin, sekä Vieroon, että Venäjälle käytetään siis yritysten toiminnassa hyvin paljon.

Taulukko 12. Yritysten tuonnissa, viennissä tai kauttakulussa käyttämät maat.

	Tuonti %	Vienti %	Transito %
Venäjä	34,5 %	43,9 %	53,6 %
Viro	32,8 %	70,2 %	51,8 %
Muut	68,8 %	71,9 %	
Ei harjoita	22,4 %	10,5 %	25,0 %

Yrityksiltä kysyttiin myös rahdin pääsääntöistä kohdemaata, joihin luonnollisesti tuli paljon erilaisia vastauksia. Vastaukset on jaoteltu niin, että Suomi, Venäjä ja Viro pääsääntöisenä kohdemaana on poimittu erikseen. Muu Eurooppa ja pohjoismaat ovat omana ryhmänään. Muut, kuin edellä mainitut kohdemaat ovat oma ryhmänsä. Osa vastaajista ei eritellyt maita, vaan vastasi vievänsä ympäri maailman tarpeen mukaan. Nämä ja Aasian, Pohjois- ja Etelä-Amerikan sekä Lähi-idän maat on lisätty ryhmään muut. (Kuva 71)

Rahdin pääsääntöinen kohdema



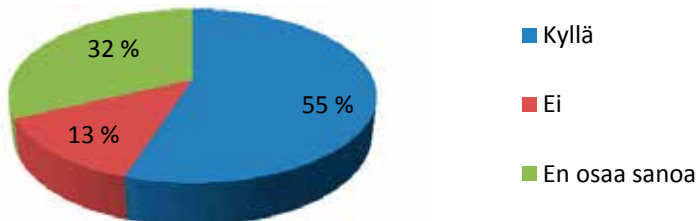
Kuva 71. Rahdin pääsääntöinen kohdema vastaajien mukaan.

Venäjä on rahdin pääsääntöisenä kohdemaana 28 % rahdista, Viro noin kahdeksalla prosentilla ja Suomi 11 %. Näistä kohdemaista ei voida kuitenkaan vetää suoria johtopäätöksiä liikenteen mahdollisuuksista uudella suunnitellulla reitillä, sillä kauttakulkuun muualle Eurooppaan Viroa käytetään enemmän, kuin Viroa itsessään kohdemaana.

Kotka-Kunda-Kronstadt –reitien mahdollisuudet

Yrityksiltä pyrittiin selvittämään näkevätkö yritykset uuden suunnitellun reitin tarjoavan hyötyä ja mahdollisuuksia heidän liiketoiminnalleen ja yleisellä tasolla. Vastaus pyydettiin myös perustelemaan.

Suunnitellun reitin hyödyllisyys yleisellä tasolla



Kuva 72. Hyötyykö yritys Kotka-Kunda-Kronstadt –reitistä

Vastaajista 37 % näki uuden reitin tuovan hyötyä yritykselle. Vastauksessa on otettava huomioon, että hyöty on lopulta monien asioiden summa ja varmasti yrityksen hyöty voidaan todeta vasta, kun reitin tarkemmat yksityiskohdat olisivat selvillä. Yritykset eivät voineet varmasti arvioida hyötyjä

ilman tarkempaa tietoa rahtihinnoittelusta, aluksesta ja sen aikataulusta. Vastaajista 42 % ei osannut sanoa, toisiko reitti hyötyä heidän toiminnalleen. (Kuva 72)

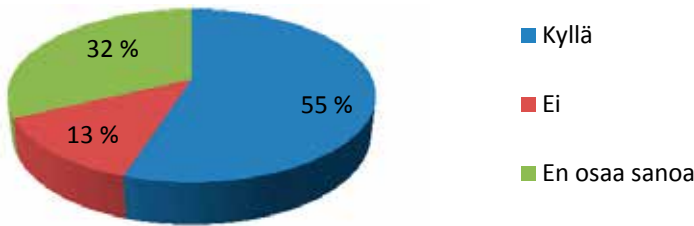
Hyödyllisenä suunnitellun reitin yritykselleen näki 37 % yrityksistä. Perusteeksi mainittiin useammassa vastauksessa tarve päästä Narvaan. Tällöin suunniteltu Kotka-Kunda -reitti tarjoaisi yritykselle hyvän ja kilpailukykyisen vaihtoehdon. Kotkaa lähtöpaikkana pidettiin myös monessa vastauksessa hyvänä ja yrityksen tarpeisiin paremmin soveltuvana vaihtoehtona kuin Helsinkiä. Uuden reitin tuoma vaihtoehto olivat myös tärkeä usealle yritykselle. Konttikuljetuksia hoitavan yrityksen mielestä reitti olisi hyvä ja heitä kiinnostava vaihtoehto.

Yrityksistä 21 % koki, ettei reitistä olisi hyötyä heidän toiminnassaan. Suuri osa yrityksistä arvioi, ettei reitti tarjoa hyötyä yritykselle siksi, ettei liikennettä tai toimeksiantoja ole kyseiselle alueelle. Osalla taas yrityksen sijainti määritteli sen, ettei Kotka ollut lähtöpaikkana kannattava.

Muita perusteluja olivat mm. venäläisten ja virolaisten kuljetusyritysten hinnoittelu, jolloin yrityksen ei itse kannata suunnata liikennettä reitille tai yleensä Viron tai Venäjän suuntaan ja maantiekuljetuksia (Venäjälle) pidetään nopeampana vaihtoehtona. Lisäksi osa vastaajista totesi nykyisten yhteyksien olevan riittäviä omiin tarpeisiinsa. Kuljetustarve oli osalle yrityksistä erilainen, kuin he kokivat kyseisen reitin pystyvän tarjoamaan.

Kyselyssä selvitettiin myös yritysten näkemys siitä, olisiko reitti Kotka-Kunda-Kronstadt hyödyllinen yleisellä tasolla, huolimatta siitä, onko siitä hyötyä yrityksen omalle toiminnalle. (kuva 73)

Suunnitellun reitin hyödyllisyys yleisellä tasolla

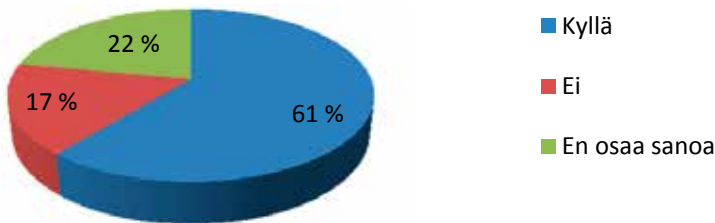


Kuva 73. Suunnitellun reitin hyödyllisyys yleisellä tasolla.

55 % vastaajista piti suunniteltua reittiä hyödyllisenä yleisellä tasolla ja 13 % ei nähnyt hyötyä. Kolmasosa vastaajista ei osannut sanoa, olisiko reitistä hyötyä yleisesti. Toisaalta omalle yritykselleen saavutettavasta hyödystä ei osannut sanoa 42 % (kuva 69 aiemmin), joten suurempi osa vastaajista piti kuitenkin reittiä kilpailukykyisenä vaihtoehtona yleisesti, kuin omalle yritykselleen.

Maantiekuljetuksiin verrattaessa Kotkan, Kundan ja Kronstadtin välille suunniteltua reittiä piti ympäristöystävällisempänä vaihtoehtona yli kolmasosa vastaajista, 25 prosenttia ei nähnyt sen olevan parempi vaihtoehto. Hieman yli kolmasosa ei osannut sanoa. Merikuljetusten kilpailukykyä heikentävänä tekijänä pidetään mm. rikkidirektiiviä, joka nostaa kuljetusten hintoja. (kuva 74)

Suunniteltu reitti vaihtoehtona maantierajan ruuhkille



Kuva 74. Suunniteltu reitti vaihtoehtona maantierajan ruuhkille.

Kotka-Kunda-Kronstadt –reitien kilpailukykyä verrattiin myös jo olemassa oleviin reitteihin. Niihin vertailtaessa suunniteltua reittiä piti kilpailukykyisenä vaihtoehtona 71 %. Kilpailutilanteessa muiden reittien kanssa Kotka-Kunda-Kronstadt –reitien mahdollisuuksina pidettiin muun muassa lähöpaikkaa, jolloin osasta Suomea matkat maantiekuljetukset lyhenisivät, kun Viroon olisi nopeampi yhteys. Reitien koettiin myös tukevan idänkauppaa ja sitä pidettiin toimivana, jos paikallislogistiikka kohdesatamissa ja –alueilla toimii. Vaikka rikkidirektiivin tuloa pidetään yleisesti kilpailukykyä heikentävänä tekijänä, oli tässä nähty sen tuovan etua uudelle reitille, kun voitaisiin tarjota uusia, lyhyempiä reittivaihtoehtoja Manner-Eurooppaan. Reitti voisi siis lyhentää kalliina pidettyä merimatkaa. (kuva 75)

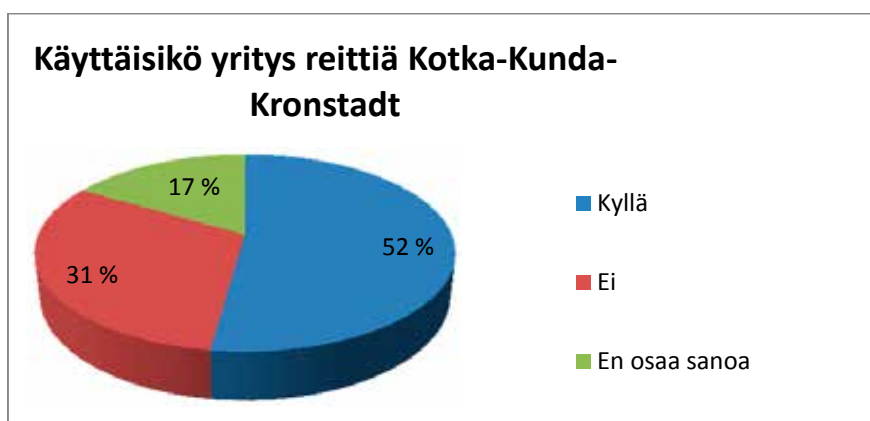


Kuva 75. Suunnitellun reitin kilpailukyky olemassa oleviin reitteihin verrattuna.

13 % vastaajista ei pitänyt suunniteltua reittiä kilpailukykyisenä olemassa oleviin reitteihin verrattuna. Syiksi mainittiin liian pienet tavaravirrat ja pidemmät merimatkat. Varsinkin Tallinnan kanssa kilpailemista pidettiin hankalana. Lisäksi merikuljetuksia ei pidetty ekologisina verrattuna käytettyyn kuljetusmuotoon, joka tässä tapauksessa oli rautatiet.

”Helsingin ja Tallinnan väliseen säännölliseen noro-reittiin on vaikea päästä väliin muuten, kuin hinnalla. Se (Helsingin ja Tallinnan välinen yhteys) toimii niin hyvin. Suomen ja Venäjän välillä tuosta voisi ehkä jotain hyötyä olla”. (Avoin vastaus kyselyssä)

Yrityksiltä selvitettiin paitsi näkemystä reitin kilpailukykyvystä ja hyödyistä, myös yrityksen näkökantaa siihen, käyttäisikö se toiminnassaan reittiä Kotka-Kunda-Kronstadt. Yrityksistä yli puolet voisi ajatella käyttävänsä uutta suunniteltua reittiä. Kolmasosa ei nähnyt sen käytöstä yritykselleen hyötyä ja noin 17 % ei osannut sanoa. (Kuva 76)



Kuva 76. Voisiko vastaaja kuvitella yrityksensä käyttävän reittiä.

Kohdesatamana Kronstadt

Rahtikyselyllä haluttiin selvittää yritysten kiinnostusta ohjata rahtejaan uusien kohdesatamien kautta. Kronstadtin kohdalla haluttiin myös tietää, näkisivätkö yritykset reitin vaihtoehtona ajoittain ruuhkautuvalle maantierajalle ja sitä, onko yritysten näkökulmasta Kronstadtilla riittäviä edellytyksiä rahtiliikenteen vastaanottamiseen.

Maantierajan ruuhkien välttämiseksi reitin näki vaihtoehtona vastaajista 61 %. Reitistä ei nähnyt olevan korvaajaa rajanylityksessä 17 % vastaajista ja 22 % ei osannut sanoa. Suurin osa vastanneista yrityksistä oli siis sitä mieltä, että laivaliikenne voisi olla osaltaan ratkaisemassa maanteiden ruuhkia itärajalla. (kuva 77)



Kuva 77. Suunniteltu reitti vaihtoehtona maantierajan ruuhkille.

Kronstadtin edellytyksiä vastaanottaa rahti- tai matkustajaliikennettä ei pidetty kovin suurina, tai niitä ei tunnettu. Vastaajista Kronstadtin edellytyksiin uskoi 19 % ja noin 12 % vastaajista ei uskonut Kronstadtin mahdollisuuksiin vastaanottaa rahtia. Hyvin suuri enemmistö yrityksistä, noin 70%, ei osannut vastata, mikä kertoo siitä, ettei Kronstadtia tunneta. (kuva 78)



Kuva 78. Kronstadtin edellytykset vastaanottaa rahti- tai matkustajaliikennettä.

Tällä hetkellä Kronstadtissa ei ole edellytyksiä suurelle matkustajaliikenteelle, vaan sen kehittäminen vaatisi suuria investointeja sataman infrastruktuuriin. Toisaalta Pietarin matkustajasatama on hyvin lähellä, joten Kronstadtin mahdollisuuksia vaihtoehtona tulee pohtia tarkoin.

Pietarissa ja sen lähialueilla on useita rahtisatamia, joten Kronstadtin kapasiteetti ja muut rajoitukset, kuten alueella sijaitsevat Unescon suojelukohteet, saattavat olla esteenä kilpailulle muiden satamien kanssa.

Vastaajilta kysyttiin myös Kronstadtin tulliselvitysten sujuvuudesta. Vastauksista nousi jälleen esiin alueen tuntemattomuus, sillä noin 65 % vastaajista ei osannut sanoa mielipidettään. Noin 20 % koki, että edellytyksiä löytyy ja noin 15 % ei uskonut alueen edellytyksiin hoitaa tulliselvityksiä sujuvasti. (kuva 79)



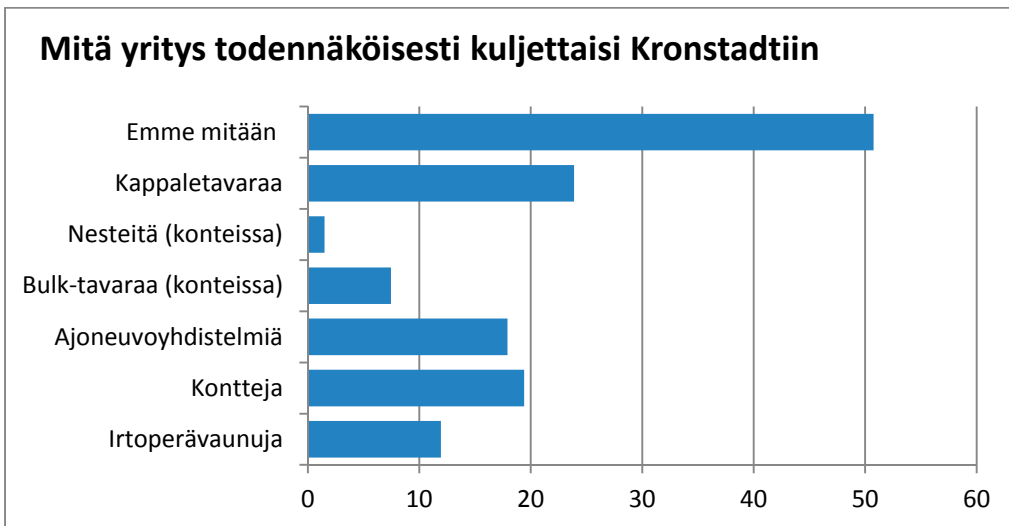
Kuva 79. Kronstadtin edellytykset sujuvalle tulliselvitykselle.

Erään vastaajarytymän omistajan kommentti koskien tulliselvityksiä Kronstadtissa: ”As everything depends on customs clearance costs in Russia, then they should check if Kronstadt customs can: 1. Without any problem make internal Russian transit to other customs inside Russia, 2. If custom clearance dues are lower than in port of St. Petersburg (baltica customs) or within city area.”

Sama näkökulma nousi esiin myös matkustajaliikenteen osalta. Kronstadt pystyy kilpailemaan Pietarin ja sen lähialueiden satamien kanssa vain, jos hinnoittelu pidettäisiin riittävän alhaisena. Satama- ja tullimaksut ovat korkeat, joten mikäli Kronstadtissa pystyttäisiin pitämään ne alhaisena, voisi se infrastruktuuriaan kehitettyään teoriassa kilpailla muiden Suomenlahden Venäjän satamien kanssa rahdista.

Haastatteluissa monen yrityksen mielestä tullikäytänteet ja –toiminta on sujuvaa nykyisellään, mutta osan mielestä ne vaatisivat selkeyttä.

Kyselyssä haluttiin myös selvittää, mitä yritykset kuljettaisivat Kronstadtin, jotta saataisi käsitys siitä, minkä tyyppistä tavaraa reitillä mahdollisesti liikkuisi. (kuva 80)



Kuva 80. Mitä yritys todennäköisesti kuljettaisi Kronstadtiin.

Kyselyyn vastanneista yrityksistä puolet ei kuljettaisi mitään Kronstadtiin. Eniten kuljetettaisiin kappaletavaraa, jota veisi 24 % vastaajayrityksistä. Lähes 20 % veisi tavaraa konteissa tai ajoneuvoyhdistelmiä ja hieman yli 10 % tarvitsisi irto- ja osavälineiden kuljetusta. Bulk- tai nestekonteja veisi yhteensä alle 10 % yrityksistä.

Haastatteluissa esiin nousi huoli konttien palautumisesta Suomeen. Yrityksissä pidettiin todennäköisenä sitä, että konttien palautuminen hankaloituisi, mikäli rahti kuljetettaisiin Kronstadtin satamaan. Satama-alueella ei ole suuria terminaalialueita tai varastointikenttiä, kuten ei myöskään muutaakaan valmiuksia tällä hetkellä rahdin käsittelyyn. Alueelle ei kulje perille asti myöskään rautatietä. Konttien palautuminen olisi ehdottoman tärkeää Suomen viennin kannalta.

Yrityksiä pyydettiin arvioimaan heidän kuljetustarpeensa trailereilla ja konteilla tai ajoneuvoyhdistelmillä kuukaudessa Venäjälle. Tämän vastaajajoukon tarve Venäjän kuljetuksiin kuukaudessa on yhteensä noin 1700 traileria tai konttia ja noin 650 ajoneuvoyhdistelmää. Lisäksi oli määreitä satoja tai joitakin, joita ei ole laskettu mukaan.

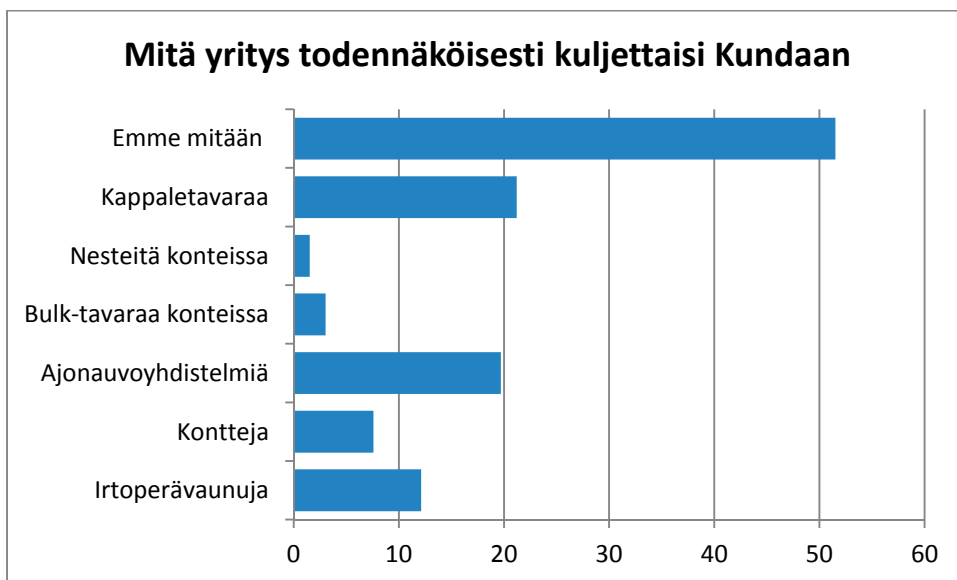
Kohdesatamana Kunda

Vastaajilta kysyttiin heidän mielipidettään siitä, näkevätkö he Kundassa olevan edellytyksiä vastaanottaa rahti- tai matkustajaliikennettä. Yrityksistä 15 prosenttia koki edellytyksiä olevan ja 9 prosenttia ei nähnyt Kundan mahdollisuuksia. Miltei 76 prosenttia vastaajista ei osannut sanoa, joka jälleen kertoo siitä, että Kunda alueena on tuntematon. Koska aluetta ja sen mahdollisuuksia ei tunneta, on yritysten myös vaikea arvioida reitin tulevaa käyttöä varmasti. Näiden tietojen valossa Kundaa ja sen mahdollisuuksia olisi markkinointava, jotta reitti voisi toimia kannattavasti. (kuva 81)



Kuva 81. Kunden edellytykset vastaanottaa rahti- tai matkustajaliikennettä.

Tuotteet, jota yritykset todennäköisesti Kundaan kuljettaisivat, olisivat kappaletavaraa. Myös ajoneuvoyhdistelmiä tulisivat kysymykseen. Näitä molempia ryhmiä kuljettaisi noin 20 % yrityksistä. Puolet yrityksistä ei kuljettaisi reitillä mitään. Irto- ja vaunuja kuljettaisi yrityksistä noin 12 %, kontteja noin 8 % ja bulk- tai nestekontteja yhteensä noin 5 %. (kuva 82)



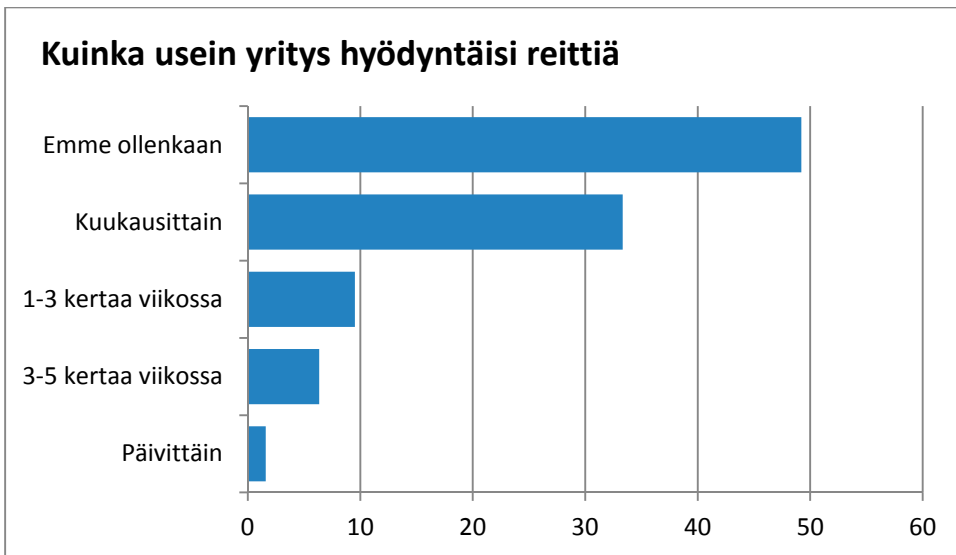
Kuva 82. Mitä yritys todennäköisesti kuljettaisi Kundaan.

Yrityksiltä pyydettiin arvio heidän kuljetustarpeestaan Viroon. Trailereita tai kontteja vastaajat kuljettavat noin 750 kappaletta kuukaudessa ja ajoneuvoyhdistelmiä noin 300 kappaletta. Jälleen mukana oli sanallisia määreitä, kuten satoja tai 2 kertaa kuukaudessa, joita ei ole laskettu mukaan.

Haastatteluissa useat yritykset korostivat halukkuutta kasvattaa Viroon suuntautuvien kuljetusten volyymia. Tämä edellyttäisi kilpailukykyistä hinnoittelua Helsinki-Tallinna –reittiin verrattuna.

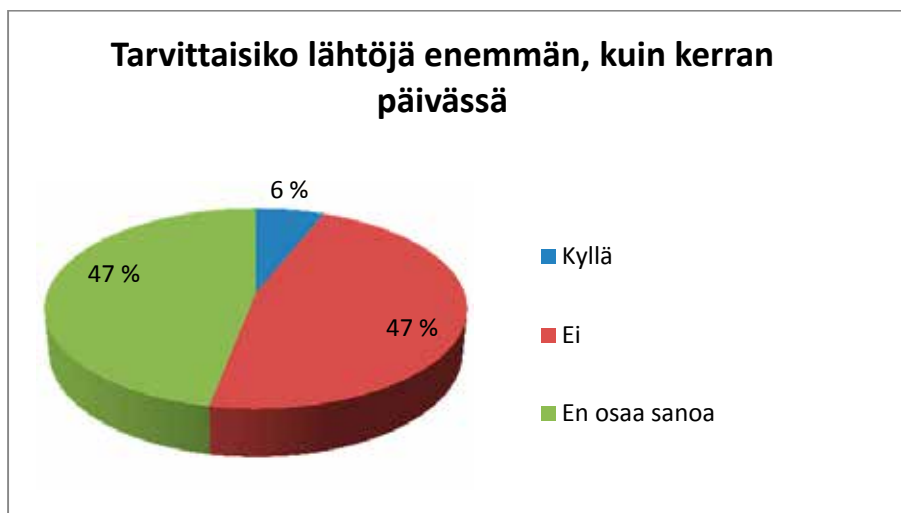
Reitti, aikataulu ja kustannukset

Yrityksiltä kysyttiin, kuinka usein he arvioisivat käyttävänsä reittiä, mikäli se toteutuisi. Päivittäin reittiä käyttäisi vastaajista noin 1,5 % vastaajista, kolmesta viiteen kertaa viikossa noin 6,5 % ja yhdestä kolmeen kertaa viikossa noin 9,5 % yrityksistä. Kuukausittain uutta reittiä olisi valmis käyttämään 33 % kyselyyn vastanneista yrityksistä. Noin puolet yrityksistä arvioi, ettei käyttäisi reittiä ollenkaan. (Kuva 83)



Kuva 83. Kuinka usein yritys hyödyntäisi reittiä.

Yritykset olivat sitä mieltä, että päivittäiset lähdöt eivät olisi tarpeellisia, mikä tulee ilmi myös kuvasta 84, jossa päivittäisten käyttäjien määrä oli hyvin pieni. Vain 6 % yrityksistä piti tärkeänä, että lähtöjä olisi useampi, kuin kerran päivässä. Noin 47 % ei osannut sanoa. (kuva 84)

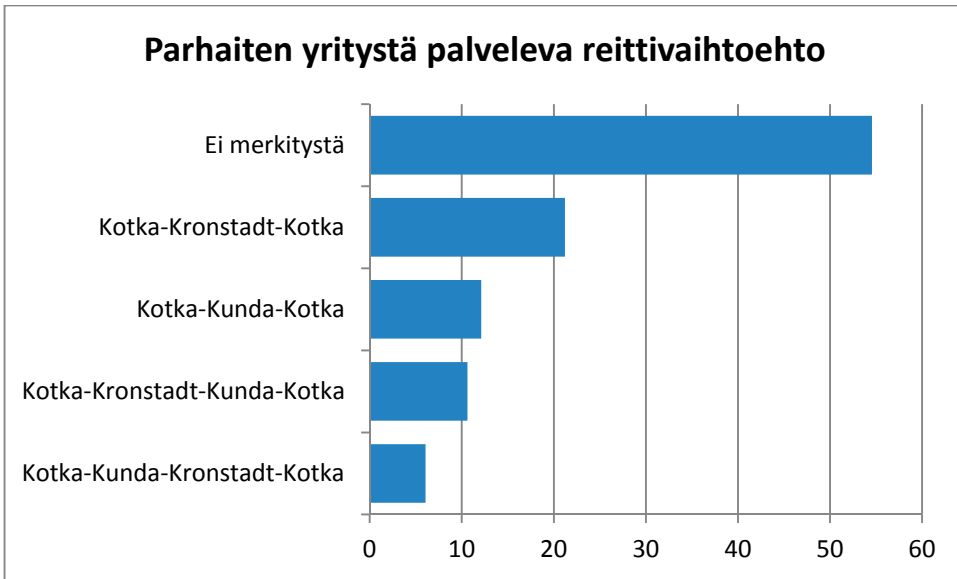


Kuva 84. Tarvittaisiko lähtöjä enemmän, kuin kerran päivässä.

Päivittäin rahtia kulkisi näiltä kyselyyn vastanneilta yrityksiltä hyvin vähän, eikä useampia lähtöjä päivässä tarvittaisi. Riittävän rahtipotentialin arvioimiseksi tarvittaisi kuitenkin tarkempi selvitys, jossa voitaisiin keksittyä nimenomaan tästä reitistä hyötyviin yrityksiin.

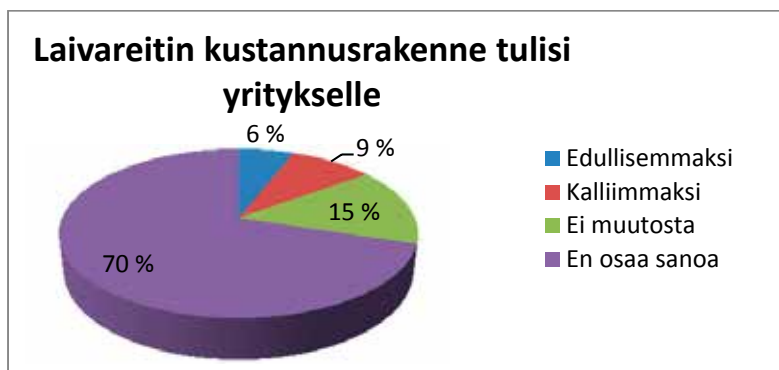
Vaikka alkuperäinen tarkoitus selvityksessä oli selvittää reittiä nimenomaan kolmioreittinä, kysyttiin yrityksiltä kuitenkin mielipidettä heidän tarpeitaan parhaiten palvelevasta reitistä.

Suurimmalle osalle vastaajista reitillä ei ollut merkitystä yrityksen tarpeisiin nähden. Tämä joukko on todennäköisesti niitä yrityksiä, joilla ei ole tarvetta kuljettaa Viroon tai Venäjälle. Kolmioreitti ei saanut kannatusta, sillä molemmat kolmioreittivaihtoehdot palvelisivat yrityksistä vain noin 15 %:n tarpeita. Kotka-Kronstadt-Kotka –reitti olisi sopivin hieman yli 20 % yrityksistä ja Kotkasta Kundaan menevä reitti palvelisi noin 12 % yrityksistä. (kuva 85)



Kuva 85. Parhaiten yritystä palveleva reittivaihtoehto.

Yritykset eivät näillä tiedoin osanneet arvioida, olisiko suunniteltu laivareitti maantiekuljetuksia edullisempi ratkaisu. Noin 6 % vastaajista piti suunniteltua laivareittiä edullisempänä ratkaisuna kuin maantiekuljetuksia ja noin 9 % arvioi kustannusrakenteen kalliimmaksi. Muutosta ei tulisi noin 15 % mielestä. Yli 70 % yrityksistä ei osannut arvioida reitin kustannusrakennetta. Tarkempi arvio yrityksiltä vaatisi enemmän tietoa kustannuksiin vaikuttavista osa-alueista, kuin mitä tällä hetkellä on tarjolla. (kuva 86)



Kuva 86. Laivareitin kustannusrakenne yritykselle.

Haastatteluissa tuli myös esille, että laivareitin hintoja ei pidetä kilpailukykyisenä maantiekuljetuksiin verrattuna. Satamien käsittelykustannukset ovat korkeammat, kuin kumipyöräliikenteessä. Myöskään ruuhkautuneelle rajalle ei nähty tämän olevan ratkaisu, vaan rajamuodollisuuksia pystytään tarvittaessa nopeuttamaan. Toisessa yrityksessä taas oltiin vahvasti sitä mieltä, että tieverkon kuormitusta tuli saada vähennettyä ja tässä voisi olla vaihtoehtona suunniteltu reitti Kotkasta Kronstadtin. Hyvin suuressa osassa reitin kilpailukykyyn saavuttamisessa on siis hinnoittelu, satama- ja tullimaksut ovat tällä hetkellä hyvin korkealla verrattuna maantieliikenteen kustannuksiin.

”Jotta linja olisi kannattava, tulee laivalla kulkea sekä matkustajia että rahtia. Bulkkia ei voida kuljettaa yhdessä muiden yksiköiden kanssa. Linjan toimivuuden edellytys on, että valtioiden väliset viisumi- ja tax free-säädökset ovat kunnossa. Ympäristövaikutuksiltaan laiva on ympäristöystävällisempi vaihtoehto, mutta hinta on ratkaiseva tekijä reittiä valittaessa. Ongelmana laivaväylässä ovat satamien väliset siirrot (Kotkassa) sekä se, että venäläisten rahtihinnat ovat hyvin alhaiset.”

Yhteenvetona rahtipotentiaalista voidaan sanoa, että kuljetus- ja huolintaliikkeiden sekä rahdintajien arvioiden mukaan Kotkan ja Venäjän sekä Kotkan ja Viron välisille linjoille on vain vähän luonnollista rahtiliikenteen kysyntää. Pääasiallinen syy tähän Viron liikenteen osalta on Kymenlaakson ja muun Itä-Suomen sekä Itä-Viron ja sen eteläpuolisten alueiden väliset ohuet tavaravirrat. Vastaavasti Pietarin ja muun Venäjän liikenteessä luonnollista kysyntää rajoittavat olemassa olevien tie- ja rautatiekuljetusreittien tarjoama kilpailukyinen rahtihinta ja palvelutaso. Toisaalta Suomen ja Venäjän rajanylityksen ajoittainen hitaus tiekuljetuksissa luo mahdollisuuden vaihtoehtoisten laivakuljetusten kehittämiseksi.

4 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

TriK -projektissa on selvitetty edellytyksiä, kiinnostusta ja tarvetta matkustaja- ja/tai rahtilaivaliikenteelle Kotkasta Viron Kuntaan ja Venäjän Kronstadtiin. Sekä rahti- että matkustajaliikenteen suhteen on pyritty arvioimaan mahdollista potentiaalia ja kysyntää molempien kohdesatamien suhteen. Lisäksi on otettu huomioon myös Venäjällä ja Virossa toteutetut alueelliset selvitykset.

Maaliikenne Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta on kasvanut jatkuvasti. Kasvu perustuu venäläisten lisääntyvään liikkumiseen ja heidän osuutensa on jo 80 % koko liikenteestä. Kotka on vielä päiväkäyntitietäisyydellä Pietarista, joka on omiaan kasvattamaan erityisesti ostosmatkailua. Yöpymisten ja pidempien matkojen edistämistä olisi mahdollisuuksien mukaan suotuisaa lisätä. Kotkan majoitustilastojen mukaan virolaisten osuus Kotkaan suuntautuvasta matkailusta on vain kymmenesosa venäläisiin verrattuna.

Pietarissa, johon Kronstadtin piirikin kuuluu, on ympäristöineen noin 6 milj. asukasta. Tämä muodostaa erittäin vahvan väestöpohjan ja matkustajapotentiaalin laivaliikenteelle. Valtaosa pietarilaisista, n 80 %, ei ole koskaan käynyt Suomessa ja kasvava elintaso lisää matkailua. Aikaisemmin Suomessa käyneet ovat kiinnostuneita tulemaan uudelleen. TAK:n (2013) tuoreen viisumivapaus selvityksen mukaan mahdollinen viisumivapaus moninkertaistaisi nykyiset matkustajamäärät ja myös Moskovan alueelta Suomeen suuntautuva matkustus kasvaisi voimakkaasti. Viisumivapauden arvioitu vaikutus eri kuljetusmuotoihin myös yli kaksinkertaistaisi merimatkailun kysynnän.

TriK-hankkeessa toteutettujen kyselyjen ja haastattelujen perusteella kiinnostusta uudelle matkustajaliikenteelle löytyy, sillä yli 60% vastaajista koki uudet kohteet ja reitin heitä kiinnostavana, mutta luonnollisesti moni tekijä vaikuttaa siihen, kuinka vastauksissa esiintynyt kuluttajien kiinnostus uusia reittejä ja kohdekaupunkeja kohtaan realisoituisi matkustuskäyttäytymiseksi. Selvityksessä nousi esille, että mikäli aluksen tarjoamat palvelut ovat kattavat ja laadukkaat, risteily uusiin kohteisiin nähdään houkuttelevana vaihtoehtona. Myös hinta on kuluttajille merkittävä tekijä matkakohdetta valittaessa

Selvästi potentiaalisimmalta näyttää ensisijaisesti pietarilaismatkustajille suunnattu Kronstadt (Pietari) - Kotka -reitti. Kyseeseen voisi tulla joko autolautta tai nopea yhteysalus. Aluksen rahdinotto-mahdollisuus tukisi matkustajaliiketoiminnan kannattavuutta. Reitin aikataulut, markkinointi ja myynti pitäisi toteuttaa pääosin tältä pohjalta. Kotka voi tulla kysymykseen myös poikkeamissatamana Helsinki - Pietari -reitillä. Mikäli matkustajaliikenne tulevaisuudessa toteutuisi, Kotkan

ydinkeskustan (Kotkansaaren) ja Kantasataman lähialueen palveluinfrastruktuuria ja ostosmahdollisuuksia tulisi kehittää, jotta se vastaisi tulevaan kysyntään.

Kotkan Kantasatama lähiympäristöineen tarjoaisi hyvät edellytykset matkustajalaivaliikenteelle. Kantasataman sijainti kävelyetäisyydellä keskustasta, sujuvat tieyhteydät, hyvät pysäköintimahdollisuudet ja satamaan johtava rautatie tukevat matkustajien sujuvaa liikkumista ja mahdollistaa päivärasteilyt ostoskäynteineen. Seudun houkuttelevuutta venäläismatkailijoiden silmissä tulisi vahvistaa ja Kantasatamaa ja sen valmiuksia tulisi kehittää kansainvälisen matkustajaliikenteen tarpeita vastaavaksi. Kantasatamaan kannattaisi myös sijoittaa matkustajalaivaliikennettä tukevia kaupallisia, kulttuuri- ja virkistystoimintoja.

Kotka – Kunda –matkustaja-alusliikenne edellyttäisi toteutuakseen mittavia satamainvestointeja Kundassa. Matkustajaliikenteessä rahdinottomahdollisuus parantaisi kannattavuutta ja pitkäjänteisellä asiakasrajapintaan suuntautuvalla markkinoinnilla rahtivolyymin lisäys olisi selvityksen valossa mahdollista. Kundan satamassa kuitenkin ei ole tällä hetkellä valmiuksia vastaanottaa matkustajaliikennettä. Vaihtoehtoisesti Kotka-Kunda alusliikenne voisi perustua vain ajoittain liikennöitävään linjaan, yksinomaan rahtiliikenteen tarpeisiin. Matkustajaliikenne perustuisi pääasiassa suomalaisten lähinnä Itä-Viroon ja sitä kautta eteenpäin suuntautuvaan liikenteeseen. Itä-Viron rannikolla ei ole päivärasteilyjä ajatellen riittävän suurta ja houkuttelevaa kohdetta. Ympärivuotinen liikennöinnin saaminen kannattavaksi on näin ollen haastavaa. Yhtenä mahdollisuutena voitaisiin harkita viikonloppuliikennettä, joka palvelisi Virosta Suomeen suuntautuvaa työssäkäyntiä ja samalla Suomesta Viron kylpylöihin ym. suuntautuvia ryhmämatkoja. Yhteistyö matkatoimistojen kanssa on onnistumisen perusedellytys, sillä jatkoyhteudet Kundasta ovat riittämättömät ja käytännössä ryhmämatkojen jatkukuljetuksiin tarvitaan aina linja-auto.

Yleisenä johtopäätöksenä voidaan sanoa, että uuden liikennöinnin käynnistäminen vaatii aina paljon aikaa ja runsaasti resursseja. Matkustajaliikenteen aloittamisessa olennaista tulisi olemaan reitin markkinoinnin etupainotteisuus, kilpailukykyiset hinnat, riittävän tasokas ja/tai nopea alus sekä voimakas yhteistyö matkatoimistojen kanssa.

Rahdin osalta ongelmana on sekä Kotkan ja Venäjän että Kotkan ja Viron väliselle reitille soveltuvien tavaravirtojen ohuus. Selvitykseen vastanneiden yritysten kiinnostus uutta reittiä kohtaan varovaista. Lyhyemmän merimatkan johdosta rahtiliikenteelle Kotkasta Kundaan löytyy hieman kiinnostusta, mutta yritysten on vaikeaa arvioida millaisia rahtimääriä tai tavaralajeja he kyseisellä reitillä kuljettaisivat, koska Kundan satamaa ja sen toimintaa ei riittävästi tunneta.

Kotkan ja Kundan välillä tärkeimmiksi asiakasryhmiksi arvioidaan Itä-Suomen ja Itä-Viron perusteellisuus ja kuljetettaviksi tuotteiksi metsäteollisuuden tuotteet ja sekalainen kappaletavara. Kundan sataman kautta kulkee nykyisellään pääosin raakapuuta, puuhaketta ja muita metsäteollisuuden tuotteita. Toteutuessaan Kotka - Kunda –reitin potentiaali perustuisi lähinnä suomalaisten Viroon ja sitä kautta eteenpäin suuntautuvaan tavaraliikenteeseen. Kannattavuuden edellyttämää rahtia on kuitenkin vaikeaa saada.

Rahtiliikenteen osalta Kronstadtin suunnassa on vaikea kilpailla halpojen maantiekuljetusten kanssa. Selvityksen kohteena olevaan Kronstadtin matkailusatamaan johtavalla sisääntuloväylällä ei ole suurille rahtialuksille riittävää syväästä eikä matkailusataman infrastruktuuri salli toistaiseksi suuria aluksia. Moby Dick –rahtiterminaali sijaitsee matkailusataman läheisyydessä ja palvelee nykyisel-

länkin rahtiliikenteen tarpeita. Lisäksi uusi Broncan rahtisatama on par'aikaa rakenteilla näköetäisyydelle Kronstadtin venesatamasta. Broncan satama on tarkoitus avata vuoden 2015 aikana.

Kronstadtin matkailusatama soveltuu erinomaisesti pienveneilyyn ja satama-alueella on pienveneilijöille tullaus- ja rajapalvelujen ohella myös tarjontaa majoitus- ja ravintolapalveluista. Kyseistä satama-aluetta tullaan todennäköisesti kehittämään juuri näistä lähtökohdista.

Kaiken kaikkiaan rahtipotentialia Kotkan, Kundan ja Kronstadtin välillä ei voida tämän selvityksen valossa pitää kovin suurena. Hajanaista kysyntää ja kiinnostusta esiintyy, mutta kuljetustarpeet ovat pienehköjä ja/tai satunnaisia. Vastauksista välittyy myös vastaajien epävarmuus uuden reitin synty-miseen ja reitin olemassaolon jatkuvuuteen. Rahdin antajalle uuden reitin valinta vaatisi pysyvyyden lisäksi luonnollisesti tarkempia tietoja mahdollisen aluksen tyypistä, kulkuajoista ja hinnoista, joita tämän selvityksen puitteissa ei ole kyetty tarjoamaan, sekä kohdesatamien valmiuksista vastaanottaa rahtia.

Uusien laivareittien käynnistäminen vaatii suuria investointeja sekä pitkäjänteisyyttä. Tämän selvi-tyksen taustana oli ajatus kolmioreitistä Kotkan, Kronstadtin ja Kundan välillä, mutta selvityksen perusteella kolmioliikenteelle sellaisenaan ei ole riittäviä markkinalähtöisiä edellytyksiä. Erilliset rei-tit Kotkan ja Kronstadtin (Pietarin) tai Kotkan ja Kundan välillä ovat kuitenkin tietyin varauk-sin toteuttamiskelpoisia. Uutta laivareittiä lanseerattaessa tulee panostaa voimakkaasti myyntiin ja markkinointiin, ja markkinoinnin on oltava riittävän etupainotteista. Varustamon tulisi myös va-rautua liikennöimään reittiä muutamia vuosia, ennen kuin todelliset matkustaja- ja/tai rahtimäärät ja kannattavuus selviää.

LÄHTEET

- ALA Architects. Kotka Harbour Masterplan. Saatavissa: <http://www.ala.fi/works/project/124-kotka-harbour#gallery-anchor> [viitattu 30.10.2013].
- Eckeröline. Saatavissa: https://www.eckeroline.fi/webapp/wcs/stores/servlet/Content_10151_10001_-77?page=index.php%3Foption%3Dcom_content%26view%3Darticle%26id%3D77%26lang%3Dfi-FI&smi=128&menuid=215&storeId=10151 [viitattu 26.11.2013].
- Estonian ministry of foreign affairs. 2013. Sillamäe emerges as No.2 Port in Estonia by Cargo volume. Saatavissa: <http://www.vm.ee/?q=en/node/13397> [viitattu 1.12.2013].
- Estonian Ports Association. 2013. Saatavissa: <http://www.estonianports.com/statistika.html> [viitattu 9.10.2013].
- Finnlines. 2013. Saatavissa: <http://www.finnlines.com/company/> [viitattu 26.11.2013].
- Fort Konstantin. 2013. Infrastructure Saatavissa: <http://forthotel.ru/en/infrastructure/> [viitattu 30.10.2013].
- HaminaKotka Oy a. Saatavissa: <http://www.haminakotka.fi/fi/haminakotka-satama-oy> [viitattu 7.10.2013].
- HaminaKotka satama Oy b. 2013. Tilastot. Joulukuu 2012. Saatavissa: http://www.haminakotka.fi/images/stories/tiedotearkisto_pdf/uusimmat/kopio%2012%2012.pdf [viitattu 7.10.2013].
- HaminaKotka satama Oy c. Saatavissa: <http://www.haminakotka.fi/fi/haminakotka-satama-oy> [viitattu 7.10.2013].
- HaminaKotka satama Oy d. 2013. Esittely. Saatavissa: <http://www.haminakotka.fi/> [viitattu 7.10.2013].
- HaminaKotka satama Oy e. 2013. Toimintaohje. Saatavissa: http://www.haminakotka.fi/images/stories/LuvatOhjeetOppaat_pdf/haminakotkasatama_yleinen%20toimintaohje%202012_suomi.pdf [viitattu 19.10.2013].
- HaminaKotka satama Oy f. 2013. Hinnasto. Saatavissa: http://www.haminakotka.fi/images/stories/tiedotearkisto_pdf/uusimmat/13%20fin%20hinnasto.pdf [viitattu 20.11.2013].
- Hannonen, M. Kaupunkisuunnittelujohtaja. Kotkan kaupunki. Haastattelu. 21.10.2013.
- Kaakko135 a. 2013. Saatavissa: http://www.kaakko135.fi/sites/default/files/documents/kesakuun_2013_majoitustilastot.pdf [viitattu 20.11.2013].
- Kaakko135 b. Majoitustilastoja. Saatavissa: <http://www.kaakko135.fi/yriyksille/tutkimustuloksia/majoitustilastoja> [viitattu 19.9.2013].

Kotkan matkustajalaiva- ja lauttaliikenteen kehittäminen. 2011. Stop&Go –hanke. Loppuraportti.

Kronstadt pienvenesatama. Saatavissa: <http://forthotel.ru/en/infrastructure/> [viitattu 30.10.2013].

Kronstadt-Tourist-Map. 2013. Saatavissa: <http://mappery.com/maps/Kronstadt-Tourist-Map.gif> [viitattu 1.12.2013]

Kronstadt rajanylitys- ja tullauspalvelut. Saatavissa: <http://balticborder.com/border-control-point/> [viitattu 30.10.2013].

Kunda-Kotka-Kroonlinna koostöövõrgustiku. Triik. Rakvere 2013.

Kunda linn. Saatavissa: <http://www.kunda.ee/index.php?page=468&> [viitattu 20.10.2013]

Kunda Nordic Heidelberg cement. 2013. Kunda sadam. Saatavissa: http://www.heidelbergcement.com/ee/en/kunda/kunda_sadam/index.htm [viitattu 20.10.2013].

Kunda Nordic Heidelberg cement .2013. Portrules. Saatavissa: http://www.heidelbergcement.com/NR/rdonlyres/1B280FE-4695-484F-A927-E118D88DE309/0/Kunda_sadama_eeskiri_2011_EN.pdf [viitattu 20.10.2013].

Kvarken - Samspelsvision för kommunikationer ja samhällsutveckling. Kvarkenrådet.

Liikennevirasto a. Saatavissa: http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan_meriliikenne/mlt_kk_1201_2.pdf [viitattu 19.9.2013].

Liikennevirasto b. Ulkomaan meriliikenne 2012. Saatavissa: http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan_meriliikmeri [viitattu 28.10.2013].

Liikennevirasto c. Ulkomaan meriliikenne vuositilastot. Saatavissa: http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan_meriliikenne/mlt_ta_transito_satamittain.htm [viitattu 30.11.2013].

Liikennevirasto d. Satamien ulkomaan tavaraliikenne tavararyhmittäin. 2012. Saatavissa: http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan_meriliikenne/mlt_ta_satamat_tavarat.htm [viitattu 28.10.2013]

Linda Line Express. Saatavissa: <http://www.lindaline.fi/fi/> [viitattu 28.11.2013]

Lääne-Viru Omavalitsuste Liit. 2013. Saatavissa: <http://www.virol.ee/maakond> [viitattu 1.12.2013]

Moby Dick terminaali. 2013. Saatavilla: http://fi.wikipedia.org/wiki/Moby_Dick_%28terminaali%29 [viitattu 1.12.2013].

Multilink Terminals Ltd, Kronstadt rahtisatama. 2013. Saatavissa: <http://www.mlt.fi/> [viitattu 1.12.2013].

- Port of Tallinn.A 2013. Harbours. Saatavissa <http://www.portoftallinn.com/harbours> [viitattu 29.11.2013].
- Port of Tallinn.B 2013. Technical data. Saatavissa: <http://www.portoftallinn.com/technical-data-of-the-port> [viitattu 29.11.2013].
- Port of Tallinn. C 2013. Performance results analysis 2012. Saatavissa: <http://www.portoftallinn.com/performance-results> [viitattu 29.11.2013].
- Port of Ust-Luga.2013. Saatavilla: <http://www.ust-luga.ru/activity/?s=port&lang=en> [viitattu 29.11.2013].
- Port of Primorsk.2013. Saatavissa: <http://www.sfprimorsk.ru/porten.html> [viitattu 29.11.2013].
- Port of Primorsk.2013, Port information guide june 2010. Saatavissa: http://www.pasp.ru/d/26909/d/port_information_guideprimorsk.pdf [viitattu 29.11.2013].
- Port of St.Petersburg.2013. Saatavissa: http://fi.wikipedia.org/wiki/Pietarin_suursatama [viitattu 29.11.2013].
- Port of Sillamäe.2013. General Info. Saatavissa: <http://www.silport.ee/255eng.html> [viitattu 1.12.2013].
- RAMAPOT hanke. Rahti- ja matkustajapotentiaali Kotka-Sillamäe laivaliikenteessä. 2008. Loppuraportti.
- Rajahaastattelututkimus. Saatavissa: http://www.mek.fi/wp-content/uploads/2013/05/2013-A173-Raja_2012.pdf [viitattu 10.9.2013].
- Rajavartiolaitos. Saatavissa: http://www.raja.fi/k-sr/tiedotteet_ja_tilastot/tilastoja [viitattu 20.11.2013].
- Saint-Petersburg Border control point. 2013. Saatavissa: <http://balticborder.com/border-control-point/> [viitattu 1.12.2013]
- St.Peterline. 2013. Saatavissa: <http://stpeterline.com/fi/Home.aspx> [viitattu 26.11.2013].
- Tallink Silja Line. 2013. Saatavissa: <http://www.tallinksilja.com/fi/web/fi/tietoa-tallink-siljasta> [viitattu 26.11.2013].
- Tilastokeskus a. Suomalaisten matkailu 2012.
- Tilastokeskus b. Matkailu ulkomailta Suomeen kasvoi vuonna 2012. Saatavissa: http://www.stat.fi/til/rajat/2012/rajat_2012_2013-05-30_tie_001_fi.html [viitattu 28.10.2013].
- Tilastokeskuksen PX_Web-tietokannat. 2013. Saatavissa: http://pxweb2.stat.fi/Database/StatFin/databasetree_fi.asp [viitattu 28.10.2013]

Transitoselvitys. 2011. Stop&Go –hanke.

Tulli. 2013. Ulkomaankaupan tilastotaulukot. Saatavilla: [http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulko-
maankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulko-
maankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/index.jsp) [viitattu 28.11.2013].

Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy. 2013. Viisumivapauden vaikutukset – Mahdollisen EU:n ja Venäjän välisen viisumivapauden vaikutukset venäläisten Suomi-matkailuun.

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2013. Venäjän mahdollisen viisumivapauden vaikutukset suomalaiselle elinkeinoelämälle.

Viking Line. 2013. Saatavissa: <http://www.vikingline.com/fi/Sijoittajat-ja-konserni/Yritysinfo/> [viitattu 26.11.2013].

LIITE I

Matkatoimistohaastattelut

Japi-matkat, Jarmo Ahonen Kaivokatu 10 Hamina	19.6.13 klo 13
Kymenmatkat, Satu Mäntyvaara Karhulantie 32-34, Karhula	6.6.13 klo 14
Matka-Miettinen, Minna Mitrunen Jumalniemi, Karhula	10.6.13 klo 9
Matkaporjat, Kati Kallio Pasaati, Kotka	19.6.13 klo 9.30
Monica Tours, Monica Svanström Hamina	10.6.13 klo 13
Saimaa Travel, Nora Turku	2.7.13 klo 11

LIITE 2

Haastattelut rahtikyselyyn liittyen

Rautio, Tomi. Steveco Logistics. 10.4.2013.

Mykrä, Akbar. Stella Group. kevät 2013.

Mykrä, Sami. Car Handling Finland Oy. 27.3.2013.

Holopainen, Risto. Nurminen Logistics. 8.4.2013

Nieminen, Jari. UPM Seaways. 4.4.2013.

Koskinen Markku. HaminaKotka satama Oy. 22.3.2013

Hannonen, Markku ja Lindholm, Terhi. Kotkan kaupunki. 22.4.2013

Orola, Rami. CHS. kevät 2013.

LIITE 3

Taulukkuuettelo

TAULUKKO 1	Matkustajaliikenne Suomen ja ulkomaiden välillä satamittain. s.19
TAULUKKO 2	Matkustajaliikenne Suomen ja ulkomaiden välillä maittain. s.19
TAULUKKO 3	Venäläisten ja virolaisten matkailijoiden yöpymiset vuosina 2011-2012. Kaakon alueella. s.33
TAULUKKO 4	Mitä palveluja kuluttajat ja matkanjärjestäjät odottavat alukselta. s.54
TAULUKKO 5	Kuluttajien käyttämä liikkumismuoto kohdemaissa. s.55
TAULUKKO 6	Kuluttajien ja matkanjärjestäjien mielipide seikoista, jotka kiinnostaisivat Kundassa. s.55
TAULUKKO 7	Kuluttajien ja matkanjärjestäjien mielipide seikoista, jotka kiinnostaisivat Kronstadtissa, s.56
TAULUKKO 8	Potentiaaliset tavaravirrat Trik-yhteistyökolmiossa. s.64
TAULUKKO 9	Kronstadtin selvityksen mukaiset arviot reiteistä. s.67
TAULUKKO 10	Kundan sataman ankkurointimaksut. s.73
TAULUKKO 11	Kiinnitys ja irrotusmaksut. s.85
TAULUKKO 12.	Yritysten tuonnissa, viennissä tai kauttakulussa käyttämät maat. s.103

LIITE 3

Kuvaluettelo

- KUVA 1 Kotka, Kunda ja Kronstadt. s.9
- KUVA 2 Kundan sementtimuseo. s.10
- KUVA 3 Kundan kaupunki. s.11
- KUVA 4 Kundan satama mereltä päin kuvattuna. s.12
- KUVA 5 Havainnekuva Pohjois-Euroopan kaupunkien asukasluvuihin. s. 13
- KUVA 6 Kronstadtin kaupunki. s.15
- KUVA 7 Kronstadtin pienvene/matkailusatama. s 16
- KUVA 8 HaminaKotkan satama-alueet. s.20
- KUVA 9 Kantasataman Masterplan. s. 22
- KUVA 10 Suomalaisten matkailu 2000-2012. s.24
- KUVA 11 Suomalaisten suosituimmat kohteet yöpymisen kohdemaassa sisältäneillä vapaa-ajan matkoilla 2012 ja vertailu vuoteen 2011. s.25
- KUVA 12 Suomessa vuosina 2008-2012 käyneet ulkomaiset matkustajat asuinmaan mukaan (tuhansia). s.27
- KUVA 13 Ulkomaan matkustajaliikenne 1960-2012. s.28
- KUVA 14 Helsingin ja Pietarin välinen matkustajaliikenne 2008-2012. s.29
- KUVA 15 Rajanylitysliikenteen määrä Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla 2005–2013. s.30
- KUVA 16 Rajanylitysliikenne rajanylityspaikoittain Kaakkois-Suomessa vuosina 2008–2013. s.31
- KUVA 17 Majoitustilastot Kaakon alueella vuodesta 2010 kesäkuuhun 2013. s.32
- KUVA 18 Virolaisten ja venäläisten yöpyneiden matkailijoiden määrä Kotka-Hamina-alueella vuosina 2011-2012. s.32
- KUVA 19 Viisumipäätökset Suomen edustustoissa Venäjällä vuosina 2005-2012. s.35
- KUVA 20 Suomessa vieraillevien venäläisten määrä ja kohdejoukon koko. s.37

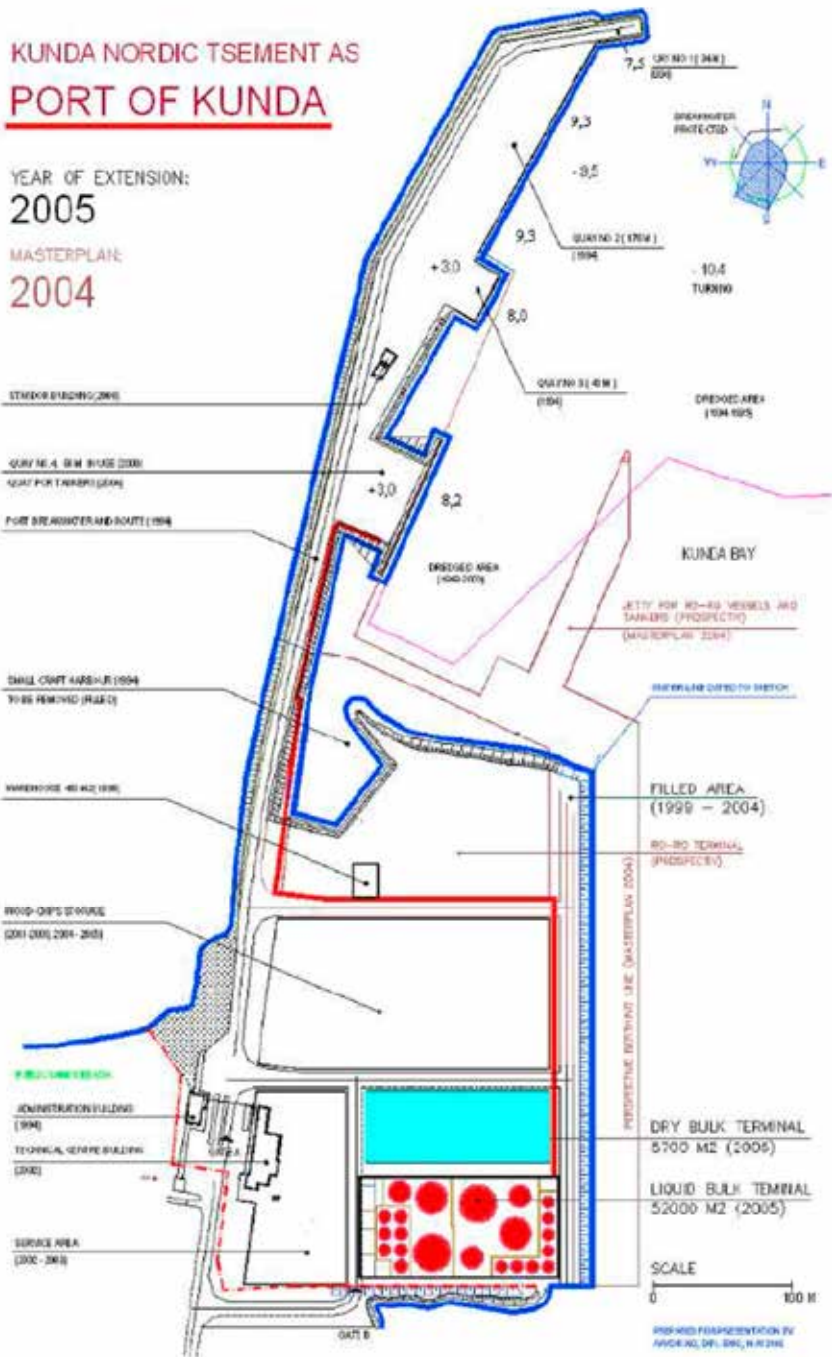
- KUVA 21 Suomeen tehtävien matkojen määrä. s.38
- KUVA 22 Vastaajien perustiedot. s.40
- KUVA 23 Vastaajien ikäjakauma. s.41
- KUVA 24 Matkanjärjestäjien tarjoamat palvelut. s.41
- KUVA 25 Matkustustiheys Viroon ja Venäjälle. s.42
- KUVA 26 Kuluttajien Viroon tai Venäjälle suuntautuvien matkojen kesto. s.43
- KUVA 27 Venäjälle tai Viroon suuntautuvan matkan peruste useimmiten. s.43
- KUVA 28 Viroon tai Venäjälle suuntautuvan vapaa-ajan matkan tarkoitus. s.44
- KUVA 29 Matkan varaamistapa. s.45
- KUVA 30 Kuinka paljon ennen matkaa keskimäärin kuluttaja varaa matkansa. s.46
- KUVA 31 Kuluttajien käyttämät tiedonhankintakanavat matkaa varten. s.46
- KUVA 32 Ratkaisevat tekijät kuluttajille Viron ja Venäjän matkoja valitessa. s.47
- KUVA 33 Matkanjärjestäjien kokemusten mukaan risteilypäätökseen vaikuttavien tekijöiden tärkeys. s.47
- KUVA 34 Voisivatko matkustajakyselyyn vastanneet kuvitella käyttävänsä uutta suunniteltua reittiä. s.49
- KUVA 35 Kuluttajien kiinnostus eri reitteihin. s.49
- KUVA 36 Matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien näkemys valikoimapotentialista. s.50
- KUVA 37 Kuluttajien arvioima matkustustiheys vuoden aikana reiteillä Kotka-Kunda tai Kotka-Kronstadt. s.51
- KUVA 38 Kuluttajan todennäköinen matkan peruste reiteillä Kotka-Kunda ja Kotka-Kronstadt.. s.51
- KUVA 39 Uuden reitin kiinnostavuus olemassa oleviin reitteihin verrattuna kuluttajien mielestä. s.52
- KUVA 40 Uuden reitin potentiaali verrattuna olemassa oleviin reitteihin matkanjärjestäjien mielestä. s.53
- KUVA 41 Kuluttajien ja matkanjärjestäjien mielipide sopivasta lähtöjen määrästä. s.59

- KUVA 42 Kuluttajien ja matkanjärjestäjien mielipide sopivasta menopaluuilipun hinnasta kansipaikalla, ilman aterioita. s.60
- KUVA 43 Kuluttajien ja matkanjärjestäjien mielipide sopivasta yhdensuuntaisen reittilipun hinnasta. s.61
- KUVA 44 Kuluttajien ja matkanjärjestäjien perusteet uuden reitin valitsemiselle. s.62
- KUVA 45 Viron satamat ja Kundan sijainti. s.71
- KUVA 46 Kronstadtin satama, laivapaikat ja muut palvelut. s.76
- KUVA 47 Pietarin nykyiset satamat ja satamahankkeet. Patotiellä Kronstadt. s.77
- KUVA 48 HaminaKotka sataman alueet. s.81
- KUVA 49 HaminaKotka sataman Venäjälle suuntautuneet kuljetukset s.87
- KUVA 50 Helsingin satamista Venäjälle suuntautuneet kuljetukset. s.88
- KUVA 51 Tuonti volyymit Venäjältä HaminaKotkan satamaan. s. 88
- KUVA 52 Tuonti Venäjältä Helsingin satamiin. s.89
- KUVA 53 Tuontitransito HaminaKotkan ja Helsingin satamista vuosina 2003–2012. s.90
- KUVA 54 Tuontitransito muista kuin HaminaKotkan ja Helsingin satamista vuosina 2003-2012. s.91
- KUVA 55 Vientitransito HaminaKotkan, Kokkolan ja Helsingin satamista vuosina 2003–2012. s.92
- KUVA 56 Vientitransiton volyymit Hangon, Turun ja muiden satamien kautta vuosilta 2003–2012. s.93
- KUVA 57 Maantietransiton volyymit Venäjälle kaikkien tavararyhmien ja rajanylityspaikkojen osalta vuonna 2012. s.94
- KUVA 58 Eri kuljetusmuotojen osuudet Venäjän tuonnista. s.95
- KUVA 59 Eri kuljetusmuotojen osuudet viennistä Venäjälle. s. 95
- KUVA 60 Vienti Viroon HaminaKotka satamasta. s.96
- KUVA 61 Vienti Viroon Helsingin satamasta vuosilta 2008-2012. s.97
- KUVA 62 Tuonti Virosta HaminaKotka satamaan vuosilta 2008-2012. s. 97

- KUVA 63 Tuonti Virosta Helsingin satamaan vuosilta 2008-2012. s. 98
- KUVA 64 Eri kuljetusmuotojen osuudet Viron tuonnista. s. 99
- KUVA 65 Eri kuljetusmuotojen osuudet viennistä Viroon. s. 99
- KUVA 66 Vastanneiden yritysten jakauma toiminnan mukaan. s.100
- KUVA 67 Yritysten toimipaikkojen jakautuminen. s.101
- KUVA 68 Kyselyyn vastanneiden yritysten henkilöstömäärä. s.101
- KUVA 69 Kyselyyn vastanneiden yritysten liikevaihto. s.102
- KUVA 70 Yritysten kalusto yhteensä. s.102
- KUVA 71 Rahdin pääsääntöinen kohdemaata vastaajien mukaan. s.104
- KUVA 72 Hyötykö yritys Kotka-Kunda-Kronstadt –reitistä. s.104
- KUVA 73 Suunnitellun reitin hyödyllisyys yleisellä tasolla. s.106
- KUVA 74 Suunniteltu reitti vaihtoehtona maantierajan ruuhkille. s.106
- KUVA 75 Suunnitellun reitin kilpailukyky olemassa oleviin reitteihin verrattuna. s.106
- KUVA 76 Voisiko vastaaja kuvitella yrityksensä käyttävän reittiä. s.107
- KUVA 77 Suunniteltu reitti vaihtoehtona maantierajan ruuhkille. s.108
- KUVA 78 Kronstadtin edellytykset vastaanottaa rahti- tai matkustajaliikennettä. s.108
- KUVA 79 Kronstadtin edellytykset sujuvalle tulliselvitykselle. s.109
- KUVA 80 Mitä yritys todennäköisesti kuljettaisi Kronstadtin. s.110
- KUVA 81 Kundan edellytykset vastaanottaa rahti- tai matkustajaliikennettä. s.111
- KUVA 82 Mitä yritys todennäköisesti kuljettaisi Kundaan. s.111
- KUVA 83 Kuinka usein yritys hyödyntäisi reittiä. s.112
- KUVA 84 Tarvittaisiko lähtöjä enemmän, kuin kerran päivässä. s.113
- KUVA 85 Parhaiten yritystä palveleva reittivaihtoehto. s.114
- KUVA 86 Laivareitin kustannusrakenne yritykselle. s.115

LIITE 5. Kundan satama

LIITE 5.
Kundan satama



KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULUN JULKAISUSARJASSA B. ILMESTYNEET JULKAISUT

B-SARJA Tutkimuksia ja raportteja

- B 1 Markku Huhtinen & al.:
Laivadieselien päästöjen vähentäminen olemassa olevissa laivoissa [1997].
- B 2 Ulla Pietilä, Markku Puustelli:
An Empiral Study on Chinese Finnish Buying Behaviour of International Brands [1997].
- B 3 Markku Huhtinen & al.:
Merenkulkualan ympäristönsuojelun koulutustarve Suomessa [1997].
- B 4 Tuulia Paane-Tiainen:
Kohti oppijakeskeisyyttä. Oppijan ja opettajan välisen ohjaavan toiminnan hahmottamista [1997].
- B 5 Markku Huhtinen & al.:
Laivadieselien päästöjä vähentävien puhdistuslaitteiden tuotteistaminen [1998].
- B 6 Ari Siekkinen:
Kotkan alueen kasvihuonepäästöt [1998]. Myynti: Kotkan Energia.
- B 7 Risto Korhonen, Mika Määttänen:
Veturidieseleiden ominaispäästöjen selvittäminen [1999].

- B 8 Johanna Hasu, Juhani Turtiainen:
Terveysalan karusellikoulutusten toteutuksen ja vaikuttavuuden arviointi [1999].
- B 9 Hilikka Dufva, Mervi Luhtanen, Johanna Hasu:
Kymenlaakson väestön hyvinvoinnin tila, selvitys Kymenlaakson väestön hyvinvointiin liittyvistä tekijöistä [2001].
- B 10 Timo Esko, Sami Uoti:
Tutkimussopimusopas [2002].
- B 11 Arjaterthu Hintsala:
Mies sosiaali- ja terveydenhuollon ammattilaisena – minunko ammattini? [2002].
- B 12 Päivi Mäenpää, Toini Nurminen:
Ohjatun harjoittelun oppimisympäristöt ammatillisen kehittymisen edistäjinä – ARVI-projekti 1999-2002 [2003], 2 p. [2005] .
- B 13 Frank Hering:
Ehdotus Kymenlaakson ammattikorkeakoulun kestävän kehityksen ohjelmaksi [2003].
- B 14 Hilikka Dufva, Raija Liukkonen
Sosiaali- ja terveysalan yrittäjyys Kaakkois-Suomessa. Selvitys Kaakkois-Suomen sosiaali- ja terveysalan palveluyrittäjyyden nykytilasta ja tulevaisuuden näkymistä [2003].
- B 15 Eija Anttalainen:
Ykköskuski: kuljettajien koulutustarveselvitys [2003].
- B 16 Jyrki Ahola, Tero Keva:
Kymenlaakson hyvinvointistrategia 2003 –2010 [2003], 2 p. [2003].
- B 17 Ulla Pietilä, Markku Puustelli:
Paradise in Bahrain [2003].
- B 18 Elina Petro:
Straightway 1996—2003. Kansainvälinen transitoreitin markkinointi [2003].
- B 19 Anne Kainlauri, Marita Melkko:
Kymenlaakson maaseudun hyvinvointipalvelut - näkökulmia maaseudun arkeen sekä mahdollisuuksia ja malleja hyvinvointipalvelujen kehittämiseen [2005].
- B 20 Anja Härkönen, Tuomo Paakkonen, Tuija Suikkanen-Malin, Pasi Tulkki:
Yrittäjyyskasvatus sosiaalialalla [2005]. 2. p. [2006]
- B 21 Kai Koski (toim.):
Kannattava yritys ei menetä parhaita asiakkaitaan. PK-yritysten liiketoiminnan kehittäminen osana perusopetusta [2005]

- B 22 Paula Posio, Teemu Saarelainen:
Käytettävyyden huomioon ottaminen Kaakkois-Suomen ICT-yritysten tuotekehityksessä [2005]
- B 23 Eeva-Liisa Frilander-Paavilainen, Elina Kantola, Eeva Suuronen:
Keski-ikäisten naisten sepelvaltimotaudin riskitekijät, elämäntavat ja ohjaus sairaalassa [2006]
- B 24 Johanna Erkamo & al.:
Oppimisen iloa, verkostojen solmimista ja toimivia toteutuksia yrittäjämäisessä oppimisympäristössä [2006]
- B 25 Johanna Erkamo & al.:
Luovat sattumat ja avoin yhteistyö ikäihmisten iloksi [2006]
- B 26 Hanna Liikanen, Annukka Niemi:
Kotihoidon liikkuvaa tietojenkäsittelyä kehittämässä [2006]
- B 27 Päivi Mäenpää
Kaakkois-Suomen ensihoidon kehittämisstrategia vuoteen 2010 [2006]
- B 28 Anneli Airola, Arja-Tuulikki Wilén (toim.):
Hyvinvointialan tutkimus- ja kehittämistoiminta Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa [2006]
- B 29 Arja-Tuulikki Wilén:
Sosiaalipäivystys – kehittämishankkeen prosessievaluatio [2006].
- B 30 Arja Sinkko (toim.):
Kestävä kehitys Suomen ammattikorkeakouluissa – SUDENET-verkostohanke [2007].
- B 31 Eeva-Liisa Frilander-Paavilainen, Mirja Nurmi, Leena Wäre (toim.):
Kymenlaakson ammattikorkeakoulu Etelä-Suomen Alkoholiohjelman kuntakumppanuudessa [2007].
- B 32 Erkki Hämäläinen & Mari Simonen:
Siperian radan tariffikorotusten vaikutus konttiliikenteeseen 2006 [2007].
- B 33 Eeva-Liisa Frilander-Paavilainen & Mirja Nurmi:
Tulevaisuuteen suuntaava tutkiva ja kehittävä oppiminen avoimissa ammattikorkeakoulun oppimisympäristöissä [2007].
- B 34 Erkki Hämäläinen & Eugene Korovyakovsky:
Survey of the Logistic Factors in the TSR-Railway Operation - "What TSR-Station Masters Think about the Trans-Siberian?" [2007].
- B 35 Arja Sinkko:
Kymenlaakson hyvinvoinnin tutkimus- ja kehittämiskeskus (HYTKES) 2000-2007.Vaikuttavuuden arviointi [2007].

- B 36 Erkki Hämäläinen & Eugene Korovyakovsky:
Logistics Centres in St Petersburg, Russia: Current status and prospects [2007].
- B 37 Hilikka Dufva & Anneli Airola (toim.):
Kymenlaakson hyvinvointistrategia 2007 - 2015 [2007].
- B 38 Anja Härkönen:
Turvallista elämää Pohjois-Kymenlaaksossa? Raportti Kouvolan seudun asukkaiden kokemasta turvallisuudesta [2007].
- B 39 Heidi Nousiainen:
Stuuva-tietokanta satamien työturvallisuustyön työkaluna [2007].
- B 40 Tuula Kivilaakso:
Kymenlaaksolainen veneenveistoperinne: venemestareita ja mestarillisia veneitä [2007].
- B 41 Elena Timukhina, Erkki Hämäläinen, Soma Biswas-Kauppinen:
Logistic Centres in Yekaterinburg: Transport - logistics infrastructure of Ural Region [2007].
- B 42 Heidi Kokkonen:
Kouvola muuttajan silmin. Perheiden asuinpaikan valintaan vaikuttavia tekijöitä [2007].
- B 43 Jouni Laine, Suvi-Tuuli Lappalainen, Pia Paukku:
Kaakkois-Suomen satamasidonnaisten yritysten koulutustarveselvitys [2007].
- B 44 Alexey V. Rezer & Erkki Hämäläinen:
Logistic Centres in Moscow: Transport, operators and logistics infrastructure in the Moscow Region [2007].
- B 45 Arja-Tuulikki Wilén:
Hyvä vanhusten hoidon tulevaisuus. Raportti tutkimuksesta Kotkansaaren sairaalassa 2007 [2007].
- B 46 Harri Ala-Uotila, Eeva-Liisa Frilander-Paavilainen, Ari Lindeman, Pasi Tulkki (toim.):
Oppimisympäristöistä innovaatioiden ekosysteemiin [2007].
- B 47 Elena Timukhina, Erkki Hämäläinen, Soma Biswas-Kauppinen:
Railway Shunting Yard Services in a Dry-Port. Analysis of the railway shunting yards in Sverdlovsk-Russia and Kouvola-Finland [2008].
- B 48 Arja-Tuulikki Wilén:
Kymenlaakson muisti- ja dementiaverkosto. Hankkeen arviointiraportti [2008].
- B 49 Hilikka Dufva, Anneli Airola (toim.):
Puukuidun uudet mahdollisuudet terveyden- ja sairaanhoidossa. TerveysSellu-hanke. [2008].
- B 50 Samu Urpalainen:
3D-voimalaitossimulaattori. Hankkeen loppuraportti. [2008].

- B 51 Harri Ala-Uotila, Eeva-Liisa Frilander-Paavilainen, Ari Lindeman (toim.):
Yrittäjämäisen toiminnan oppiminen Kymenlaaksossa [2008].
- B 52 Peter Zashev, Peeter Vahtra:
Opportunities and strategies for Finnish companies in the Saint Petersburg and Leningrad region automobile cluster [2009].
- B 53 Jari Handelberg, Juhani Talvela:
Logistiikka-alan pk-yritykset versus globaalit suuroperaattorit [2009].
- B 54 Jorma Rytönen, Tommy Ulmanen:
Katsaus intermodaalikuljetusten käsitteisiin [2009].
- B 55 Eeva-Liisa Frilander-Paavilainen:
Lasten ja nuorten terveys- ja tapakäyttäytyminen Etelä-Kymenlaakson kunnissa [2009].
- B 56 Kirsi Rouhiainen:
Viisasten kiveä etsimässä: miksi tradenomiopiskelija jättää opintonsa kesken? Opintojen keskeyttämisen syiden selvitys Kymenlaakson ammattikorkeakoulun liiketalouden osaamisalalla vuonna 2008 [2010].
- B 57 Lauri Korppas - Esa Rika - Eeva-Liisa Kauhanen:
eReseptin tuomat muutokset reseptiprosessiin [2010].
- B 58 Kari Stenman, Rajka Ivanis, Juhani Talvela, Juhani Heikkinen:
Logistiikka & ICT Suomessa ja Venäjällä [2010].
- B 59 Mikael Björk, Tarmo Ahvenainen:
Kielelliset käytänteet Kymenlaakson alueen logistiikkayrityksissä [2010].
- B 60 Anni Mättö:
Kyläläisten metsävarojen käyttö ja suhtautuminen metsien häviämiseen Mzuzun alueella Malawissa [2010].
- B 61 Hilka Dufva, Juhani Pekkola:
Turvallisuusjohtaminen moniammatillisissa viranomaisverkostoissa [2010].
- B 62 Kari Stenman, Juhani Talvela, Lea Värtö:
Toiminnanohjausjärjestelmä Kymenlaakson keskussairaalan välinehuoltoon [2010].
- B 63 Tommy Ulmanen, Jorma Rytönen:
Intermodaalikuljetuksiin vaikuttavat häiriöt Kotkan ja Haminan satamissa [2010].
- B 64 Mirva Salokorpi, Jorma Rytönen
Turvallisuus ja turvallisuusjohtamisjärjestelmät satamissa [2010].
- B 65 Soili Nysten-Haarala, Katri Pynnöniemi (eds.):
Russia and Europe: From mental images to business practices [2010].

- B 66 Mirva Salokorpi, Jorma Rytönen:
Turvallisuusjohtamisen parhaita käytäntöjä merenkulkijoille ja satamille [2010].
- B 67 Hannu Boren, Marko Viinikainen, Ilkka Paajanen, Viivi Etholen:
Puutuotteiden ja -rakenteiden kemiallinen suojaus ja suojauksen markkinapotentiaali [2011].
- B 68 Tommy Ulmanen, Jorma Rytönen, Taina Lepistö:
Tavaravirtojen kasvusta ja häiriötekijöistä aiheutuvat haasteet satamien intermodaalijärjestelmälle [2011].
- B 69 Juhani Pekkola, Sari Engelhardt, Jussi Hänninen, Olli Lehtonen, Pirjo Ojala:
2,6 Kestävä kansakunta. Elinvoimainen 200-vuotias Suomi [2011].
- B 70 Tommy Ulmanen:
Strategisen osaamisen johtaminen satama-alueen Seveso-laitoksissa [2011].
- B 71 Arja Sinkko:
LCCE-mallin käyttöönotto tekniikan ja liikenteen toimialalla – ensiaskeleina tuotteistaminen ja sidosryhmäyhteistyön kehittäminen [2012].
- B 72 Markku Nikkanen:
Observations on Responsibility – with Special reference to Intermodal Freight Transport Networks [2012].
- B 73 Terhi Suuronen:
Yrityksen arvon määrittäminen yrityskauppatilanteessa [2012].
- B 74 Hanna Kuninkaanniemi, Pekka Malvela, Marja-Leena Saarinen (toim.):
Research Publication 2012 [2012].
- B 75 Tuomo Väärä, Reeta Stöd, Hannu Boren:
Moderni painekyllästys ja uusien puutuotteiden testaus aidossa, rakennetussa ympäristössä. Jatkohankkeen loppuraportti [2012].
- B 76 Ilmari Larjavaara
Vaikutustapojen monimuotoisuus B-to-B-markkinoinnissa Venäjällä - lahjukset osana liiketoimintakulttuuria [2012].
- B 77 Anne Fransas, Enni Nieminen, Mirva Salokorpi, Jorma Rytönen:
Maritime safety and security. Literature review [2012].
- B 78 Juhani Pekkola, Olli Lehtonen, Sanna Haavisto:
Kymenlaakson hyvinvointibarometri 2012. Kymenlaakson hyvinvoinnin kehityssuuntia viranhaltijoiden, luottamushenkilöiden ja ammattilaisten arvioimana [2012].
- B 79 Auli Jungner (toim.):
Sosionomin (AMK) osaamisen työelämälähtöinen vahvistaminen. Ongelmaperustaisen oppimisen jalkauttaminen työelämäyhteistyöhön [2012].

- B 80 Mikko Mylläri, Jouni-Juhani Häkkinen:
Biokaasun liikennekäyttö Kymenlaaksossa [2012].
- B 81 Riitta Leviäkangas (toim.):
Yhteiskuntavastuuraportti 2011 [2012].
- B 82 Riitta Leviäkangas (ed.):
Annual Responsibility Report 2011 [2012].
- B 83 Juhani Heikkinen, Janne Mikkala, Niko Jurvanen
Satamayhteisön PCS-järjestelmän pilotointi Kaakkois-Suomessa. Mobiilisatama-projektin työpaketit WP4 ja WP5, loppuraportti 2012 [2012].
- B 84 Tuomo Väärä, Hannu Boren
Puun modifiointiklusteri. Loppuraportti 2012 [2012].
- B 85 Tiina Kirvesniemi
Tieto ja tiedon luominen päiväkotityön arjessa [2012].
- B 86 Sari Kiviharju, Anne Jääsmaa
KV-hanketoiminnan osaamisen ja kehittämistarpeiden kartoitus - Kyselyn tulokset [2012].
- B 87 Satu Hoikka, Liisa Korpivaara
Työhyvinvointia yrittäjälle - yrittäjien kokemuksia Hyvinvointikoulusta ja näkemyksiä yrittäjän työhyvinvointia parantavista keinoista [2012].
- B 88 Sanna Haavisto, Saara Eskola, Sami-Seppö Ovaska
Kopteri-hankkeen loppuraportti [2013].
- B 89 Marja-Liisa Neuvonen-Rauhala, Pekka Malvela, Heta Vilén, Oona Sahlberg (toim.)
Sidos 2013 - Katsaus kansainvälisen liiketoiminnan ja kulttuurin toimialan työelämälaheisyyteen [2013].
- B 90 Minna Söderqvist
Asiakaskeskeistä kansainvälistymistä Kymenlaakson ammattikorkeakoulun yritysysteistyössä [2013].
- B 91 Sari Engelhardt, Marja-Leena Selenius, Juhani Pekkola
Hyvän tuulen palvelu. Kotkan terveystioski hyvinvoinnin edistäjänä - Kotkan terveystioskikokeilun arviointi 2011-2012 [2013].
- B 92 Anne Fransas, Enni Nieminen, Mirva Salokorpi
Maritime security and safety threats – Study in the Baltic Sea area [2013].
- B 93 Valdemar Kallunki (toim.)
Elämässä on lupa tavoitella onnea: Nuorten aikuisten koettu hyvinvointi, syrjäytyminen ja osallisuus Kaakkois-Suomessa ja Luoteis-Venäjällä. Voi hyvin nuori -hankkeen loppuraportti. [2013].

- B 94 Hanna Kuninkaanniemi, Pekka Malvela, Marja-Leena Saarinen (toim.):
Research Publication 2013 [2013].
- B 95 Arja Sinkko (toim.):
Tekniikan ja liikenteen toimialan LCCE-toiminta Yritysyhteistyönä käytännössä: logistiikan opiskelijoiden "24 tunnin ponnistus"[2013].
- B 96 Markku Nikkanen:
Notes & Tones on Aspects of Aesthetics in Studying Harmony and Disharmony: A Dialectical Examination [2013].
- B 97 Riitta Leviäkangas (toim.):
Yhteiskuntavastuuraportti 2012 [2013].
- B 98 Mervi Nurminen, Teija Suoknuuti, Riina Mylläri (toim.)
Sidos 2013, NELI North European Logistics Institute - Katsaus logistiikan kehitysohjelman tuloksiin[2013].
- B 99 Jouni-Juhani Häkkinen, Svenja Baer, Hanna Ricklefs:
Economic comparison of three NOx emission abatement systems [2013].
- B 100 Merja Laitoniemi:
Yksinäisyydestä yhteisöllisyyteen. Yhteisöllistä hoitotyötä Elimäen Puustellissa [2013].
- B 101 Kari Stenman (toim.):
ROCKET. Kymenlaakson ammattikorkeakoulun osahankkeen loppuraportti [2013].
- B 102 Hannu Sarvelainen, Niko Töyrylä:
Koelaite biomassan torrefiointiin. Biotuli-hankkeen tutkimusraportti 2013 [2013].
- B 103 Saara Eskola
Biotuli-hanke. Puupohjaiset antibakteeriset tuotteet infektioiden torjunnassa [2013].
- B 104 Hilikka Dufva, Juhani Pekkola
Matkustajalaivaliikennettä harjoittavan varustamon yhteiskuntaeettinen liiketoiminta [2013].
- B 105 Mirva Pilli-Sihvola (toim.):
Muuttuuko opettajuus ja mihin suuntaan? Yhteisöllisen verkko-oppimisen ja mobiilioppimisen mahdollisuuksia etsimässä [2013].
- B 106 Anne Fransas, Enni Nieminen, Mirva Salokorpi:
Maritime security and security measures – Mimic Study in the Baltic Sea Area [2013].
- B 107 Satu Peltola (ed.):
Wicked world – The spirit of wicked problems in the field of higher education [2013].

- B 108 Hannu Sarvelainen, Niko Töyrylä:
Erilaisten biomassojen soveltuvuus torrefointiin. BIOTULI-hankkeen tutkimusraportti 2013
[2013].
- B 109 Tiina Kirvesniemi:
Ammattikorkeakouluopintoihin valmentava koulutus maahanmuuttajille – kokemuksia
Kymenlaaksossa [2013].



KYAMK

University of Applied Sciences